

# El Automóvil Americano

AUTOMÓVILES ▾ ▾ CAMIONES ▾ ▾ AEROPLANOS ▾ ▾ AUTOBOTES

Año 17, No. 4

Abril de 1933

Precio \$2.00 al año

## El 'Ocho en Línea' Americano de Menor Precio

Estrella 12 Records Oficiales  
estableciendo su supremacía en velocidad,  
aceleración y robustez.



## Primero en Valor Intrínseco Primero en Funcionamiento

A los nuevos precios para vehículos Hudson y Autoplanos anunciados en Febrero 26, el Autoplano "8" resulta el 'ocho en línea' con más bajo precio de América.

Apenas hace unos días, bajo la observación oficial de la A.A.A., este vehículo estrelló 12 records de velocidad, aceleración y robustez para vehículos de stock en Daytona Beach.

Estableció un nuevo record al cruzar las

cinco millas a 85.431 m.p.h. y otro al cruzar la milla a 85.836 m.p.h., batiendo los records anteriores por 18 y 17 m.p.h. respectivamente.

Otros dos records de interés especial son la aceleración de la milla con promedio de 67.969 m.p.h., y cruzar la milla en engranaje de segunda velocidad a 62.521 m.p.h., mejorando los records anteriores por casi 11 m.p.h. y demostrando la ro-

bustez innata de su construcción exclusiva. Todo record previo de vehículos cerrados sin límite de precio ni tamaño ha sido sobrepasado.

Ningún otro automóvil, no importa precio, tamaño o marca, se allega al Autoplano en aceleración. Arrancada rápida y potencia en las lomas son cualidades indispensables para funcionamiento superior. El público prefiere esto ante todo.

¡Cien kilómetros por hora en segunda! Venda el vehículo de la hora. La agencia Hudson ofrece ventajas únicas. Solicite pormenores al Departamento de Exportación.

**HUDSON MOTOR CAR CO.**  
Detroit, Michigan, E. U. A.



# Willard

## adiestra estas



### manos en beneficio de SU PROTECCION

Cada pieza de acumulador Willard recibe minuciosa inspección por parte de peritos, hombres de muchos años de experiencia.

Esto se hace para protegerle a Ud. y a sus clientes, para ayudarle a desarrollar una reputación comercial basada en calidad y responsabilidad, para inducir a la clientela a que regrese gustosamente a su establecimiento, en virtud del excelente servicio que ella ha recibido de sus acumuladores Willard. Los ingenieros de la Willard se hallan

diariamente dedicados a *comprobar* la superioridad de los acumuladores Willard mediante ensayos y pruebas de competencia de todo género. La organización Willard jamás ha dado un paso que ponga en peligro su establecida reputación de calidad.

Semejante cuidado en la manufactura interesa espontáneamente a los comerciantes del ramo, en todas partes, que desean vender un acumulador fino y productivo de verdaderas ganancias.

*Los concesionarios en 96 países son los primeros en declarar que la representación de los acumuladores Willard es un negocio de grandes posibilidades de ganancias. Por carta o por telegrama pídanos información detallada.*



# Willard

ACUMULADORES DE  
CAUCHO ENTRETEJIDO

ACUMULADORES PARA Aeroplanos - Automóviles - Omnibus y Camiones - Alumbrado de Emergencia - Instalaciones de Alumbrado - Equipos Marinos - Autobotes de Recreo y de Trabajo - Radiorreceptores - Cinematógrafos Parlantes - Teléfono y Otras Comunicaciones - Taxímetros - Interruptores de Aceite para Circuitos - Motores Diésel - Maquinaria Zanjadora - Trabajos Industriales.

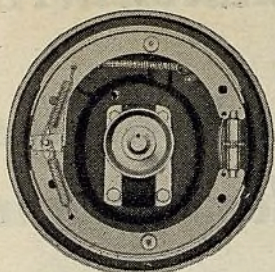
Millares de amistosos representantes de la Willard en todas partes del mundo ayudan a los dueños de automóviles a obtener más meses y kilómetros de servicio de sus acumuladores.

WILLARD STORAGE BATTERY COMPANY, *Departamento de Exportación*, Cleveland, Ohio, E. U. A.

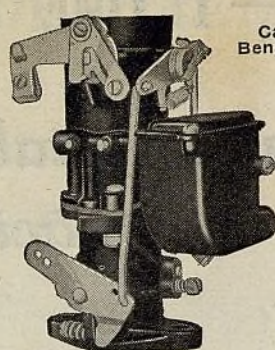
EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Ayuntamiento de Madrid

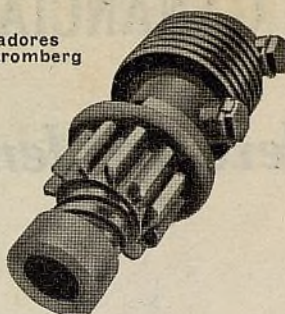




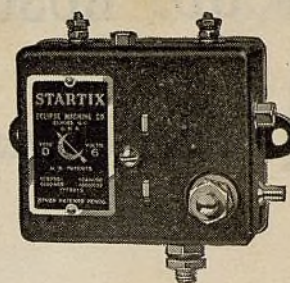
Frenos mecánicos Bendix



Carburadores  
Bendix Stromberg

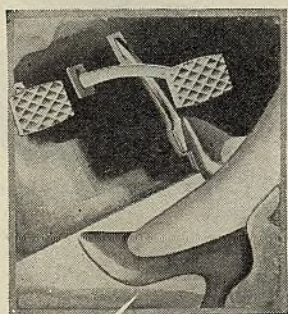


La propulsión Bendix

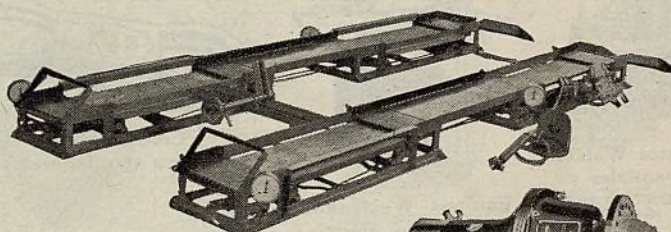


Startix, el nuevo interrup-  
tor automático

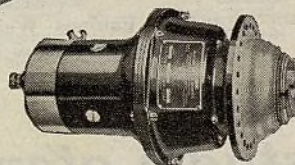
# LOS PRODUCTOS BENDIX



Regulador automático de  
embrague Bendix



Ensayador de frenos  
Bendix-Cowdrey



Motor de arranque  
Eclipse, tipo de aviación



Enfrenamiento por fu-  
erza de vacío BK

**arrancan, mantienen en movimiento y paran  
a casi todo automóvil de 1933**

**E**L servicio de protección Bendix se halla en todo lugar donde hay automóviles. Gobernando la fuerza generada por el combustible, en todas las fases de su funcionamiento, incluyendo el arranque, la marcha y la parada, los productos Bendix han ido a la vanguardia de la industria.

La extensión del servicio de estos famosos productos a los principales países del mundo, constituye un programa de ilimitadas posibilidades de ganancias, que todo comer-

ciante del ramo, ansioso de prosperar, debería aprovechar sin pérdida de tiempo.

Ud. conoce estos excelentes productos. Su insuperable valor práctico y el servicio completamente satisfactorio que rinden en todas partes, hacen que su representación sea para Ud. un negocio lucrativo, permanente y de gran porvenir.

Sírvase escribirnos, para tener el gusto de enviarle incondicionalmente información detallada.

**BENDIX-ECLIPSE OF CANADA, LTD.**

(Antes, Eclipse Machine Co., Ltd.)

Walkerville, Ontario, Canadá

(Subsidiaria de la Bendix Aviation Corporation)



SI UD. BUSCA GANANCIAS —Y QUÉ COMERCIANTE NO LAS QUIERA AHORA—LE RECOMENDAMOS 3 COSAS:

**1<sup>ro.</sup>** Considere la demanda establecida de los productos 'O.M.S.C.'—Recuerde que el 90% de los automóviles actuales del mundo lleva productos 'O.M.S.C.'



**2<sup>o.</sup>** Lea y estudie atentamente estas razones explicativas de las ventajas de vender los productos 'O.M.S.C.'

- (A) Todos los productos 'O.M.S.C.' se hacen por los principales fabricantes de su ramo, y se aceptan por los dueños de automóviles de todas partes del mundo, a causa de su establecida calidad y reputación.
- (B) La Overseas Motor Service Corporation, a cargo de la exportación de este grupo de productos de fama internacional, ofrece a los comerciantes del ramo ciertas ventajas, que sólo una organización de sus grandes recursos y facilidades puede brindar a sus clientes. Entre estas ventajas se hallan las siguientes:
- (a) El establecimiento de crédito con una sola organización.
  - (b) La consolidación de embarques de los varios productos 'O.M.S.C.' en un solo conocimiento de embarque.
  - (c) Transporte y otros gastos de embarque a costo mínimo.

- (C) La Overseas Motor Service Corporation mantiene un personal de especialistas en el extranjero, que ayuda personalmente a los concesionarios y agentes a desarrollar sus negocios, mediante la diseminación de información técnica sobre los productos, catálogos, manuales de instrucciones, anuncios, etc.
- (D) Y finalmente, la Overseas Motor Service Corporation ofrece sus productos a precios extraordinariamente moderados, a precios que habilitan a los comerciantes para obtener buenas ganancias del negocio.

**3<sup>o.</sup>** Ud. puede aumentar sus ganancias vendiendo cualquiera de los productos 'O.M.S.C.' o todos ellos. Comuníquese inmediatamente con el concesionario local de los productos 'O.M.S.C.', o escriba directamente a la Overseas Motor Service Corporation.



**OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION**

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

Dirección telegráfica: "MOTORSERVE" Toda clave.





# El Automóvil Americano

GEORGE E. QUISENBERRY, Director  
LUIS CHAVEZ, Redactor Técnico  
WALLACE THOMPSON, Redactor Consultor

Publicado mensualmente por la

**BUSINESS PUBLISHERS INTERNATIONAL CORP.**

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

Dirección telegráfica: Intertrade, New York

MASON BRITTON

Presidente,

J. L. GILBERT

Vicepresidente

GEORGE E. QUISENBERRY

Secretario

JOHN ABBINK

Vicepresidente y administrador general

C. A. MUSSELMAN

Tesorero

J. L. FITZSIMMONS

Subtesorero

Junta Directiva

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

A. C. PEARSON, MALCOLM MUIR, GEORGE E. QUISENBERRY AND

WALLACE THOMPSON

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

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

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

Año 17

Abril de 1933

No. 4

## Indice

|   |    |
|---|----|
| De la Crísis a la Confianza.....                    | 5  |
| El Nuevo Espíritu en el Comercio Internacional....  | 8  |
| Recientes Modelos de Omnibus Americanos.....        | 9  |
| Los Automóviles de 1933 Son Casi Automáticos....    | 10 |
| El Chevrolet Pequeño de Seis Cilindros.....         | 12 |
| Accesorios para Automóviles .....                   | 13 |
| Exposiciones Comerciales en Chicago.....            | 14 |
| La Exposición del Siglo de Progreso.....            | 15 |
| Rehabilitación de Motores de Automóvil.....         | 16 |
| Economía en Productos de Calidad.....               | 17 |
| Características de Automóviles, Camiones y Omnibus: |    |
| Especificaciones Mecánicas—Automóviles.....         | 20 |
| Precios y Carrocerías—Automóviles.....              | 22 |
| Camiones .....                                      | 26 |
| La Studebaker Continuará .....                      | 30 |

Copyright 1933 by Business Publishers International Corp.

EL AUTOMOVIL AMERICANO está asociado a las siguientes revistas:  
Automotive Industries, Bus Transportation, Automobile Trade Journal and  
Motor Age, Aviation, Motor World Wholesale, Commercial Car Journal,  
Automotive Industrial Red Book, Chilton Automotive Multi-Guide, and  
Chilton Aero Directory

Vol. 17, No. 4, Abril de 1933

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.

## WHITNEY TIMING CHAINS



## LAS CADENAS DE DISTRIBUCION WHITNEY

han establecido envidiable  
reputación por seguridad y  
prolongada duración. Han  
dado satisfactorio servicio  
en motores de automóviles,  
tanto como equipo original  
de fábrica, como equipo de  
repuesto, desde hace más  
de un cuarto de siglo.

THE WHITNEY MFG. CO.

Hartford, Conn., E.U.A.



## CADENAS DE DISTRIBUCION WHITNEY

EL AUTOMÓVIL AMERICANO





## De la Crísis a la Confianza

Enérgica Administración del Presidente Roosevelt

Por GEORGE E. QUISENBERRY

Los recientes acontecimientos en los Estados Unidos han afectado profundamente al comercio internacional, incluyendo la industria automotriz, lo mismo que a otros negocios importantes. No cabe la menor duda de que los lectores de EL AUTOMOVIL AMERICANO en todo el mundo iberoamericano, están ansiosos de obtener la mayor información posible con el objeto de poder interpretar inteligentemente estos últimos acontecimientos en los Estados Unidos. En este breve artículo trataremos de exponer aquellas fases de la situación que se presentan claras e inequívocas. Presentar la situación completa, en todos sus detalles, sería tarea imposible, a causa de los cambios profundos y radicales que están sucediendo en estos momentos. Meses han de pasar antes de que el mundo se dé cuenta cabal de todo lo que está pasando en estos días. Los Estados Unidos están pasando por una verdadera revolución económica de grandes alcances sociales e internacionales.

El cambio, por lo que ya se ve y se presiente de él, será extraordinariamente beneficioso paratodo el mundo. En sus aspectos más amplios, ha establecido un nuevo sentimiento de confianza y de cooperación internacional. La base económica del país ha sido reforzada y presenta ahora la solidez y estabilidad de que careció durante muchos

### Solución del Problema Bancario Norteamericano

años. De mayor importancia todavía es la actitud del Gobierno en Washington. La nueva administración nacional ha introducido métodos radicalmente diferentes de los que servían de guía a la anterior. Los nuevos métodos han dado un aspecto completamente distinto a las relaciones del país con el resto del mundo. Todos los elementos políticos, sociales y económicos de la gran nación americana se hallan ahora listos para

dar eficaz ayuda a la rehabilitación del país y del extranjero.

La historia completa de estos acontecimientos gigantescos tiene capítulos financieros, comerciales, políticos e internacionales. De una manera directa o indirecta, afecta a todos los países del mundo. En vista de la universal utilización del automóvil americano, la actual situación es de particular interés para todos los que se dedican a este negocio. La gran crisis mundial tuvo origen en la Guerra Europea y la orgía de desenfrenada especulación bursátil, que la acompañó durante varios años, culminó en 1928, para derrumbarse con pérdidas

irreparables en 1929. Cuatro años después de esta enorme derrota bursátil, la poderosa y rica nación americana se vió obligada a suspender todas las operaciones bancarias del país, durante un determinado período de tiempo, para evitar un completo descalabro financiero nacional.

El sistema bancario norteamericano es distinto de todo sistema bancario extranjero. En realidad, no constituye un solo sistema, como en otros países, sino 48 sistemas distintos e independientes entre sí. Es necesario tener presente esta fundamental diferencia para poder comprender el problema que se presentó en el país en estos últimos meses, problema que no puede surgir en ninguna otra nación del mun-

### U. S. PLANS TO SEEK TARIFF COMPACTS

WASHINGTON, March 15 (AP).—State Department officials indicated today that if possible reciprocal tariff agreements with various nations would be worked out in advance of the world economic conference to be held in London this summer.

A department spokesman said that whether it would be possible to negotiate such agreements depended on whether the people of the various nations have suffered enough privations to bring them to the point of forcing political bodies to lower abnormally high tariffs.

This Government was described as ready to contribute its full share to such a movement.

### Traducción

Washington, 15 de marzo (AP).—Importantes representantes del Departamento de Estado (Ministerio de Relaciones Exteriores) manifestaron hoy que, de ser posible, se firmarán tratados arancelarios de reciproco beneficio con varias naciones, con anticipación a la conferencia económica internacional por celebrarse en Londres este verano.

Un prominente representante del Departamento de Estado dijo que la posibilidad de entrar en semejantes convenios dependía de que si los pueblos de las varias naciones han sufrido bastante privación para sentirse ansiosos de obligar a sus mandatarios a reducir sus elevadas tarifas.

Se expresó la opinión de que el Gobierno de los Estados Unidos estaba listo para contribuir, en toda la medida de su fuerza, a la realización de este movimiento.

### Un Nuevo Espíritu

Un importante diario de Nueva York dice a sus lectores que la nueva administración del presidente Roosevelt va a establecer reciprocas relaciones comerciales con otras naciones, como parte muy importante de su programa de rehabilitación nacional. El partido democrático en poder en Washington por primera vez después de doce años, ha defendido siempre las tarifas bajas. Cordell Hull, el nuevo ministro de relaciones exteriores, ha sido siempre enemigo declarado de las tarifas altas que han predominado desde 1920. El último presidente democrático fué Woodrow Wilson, quien, al asumir el poder, en 1913, insistió en que se rebajaran las tarifas arancelarias.



do. Hace muchos años, la nación norteamericana aceptó la idea de bancos individuales, independientemente establecidos en cada estado, en lugar de instituciones bancarias de carácter nacional, como en otros países. Cada uno de los 48 estados del país tiene su propio sistema bancario bajo gobierno local. Además de estos bancos regidos por cada estado, se hallan los bancos de reserva federal, los cuales se incluyen en el sistema bancario nacional bajo la supervigilancia general del Gobierno en Washington. Tanto los bancos del estado, como los bancos comprendidos en el sistema de reserva federal, se hallan, sin embargo, limitados a operaciones dentro de sus correspondientes localidades. Con excepción de uno o dos estados, siendo California uno de ellos, ningún banco puede tener sucursales afuera de su propia ciudad. Por esta razón, cada banco depende enteramente de los habitantes de la localidad. Y esto se aplica tanto a los bancos del estado como a los comprendidos en el sistema nacional. Los defectos de este sistema, al tratarse de una crisis nacional, son, por supuesto, numerosos y evidentes a la simple vista. El sistema, sin embargo, tuvo, como principio fundamental, la protección del país contra el dominio económico de las grandes instituciones bancarias, particularmente aquellas radicadas en la ciudad de Nueva York.

El sistema bancario de los Estados Unidos está representado por cerca de 18.000 instituciones. Una tercera parte de este total está constituida por bancos comprendidos en la Reserva Federal, los cuales son las instituciones más poderosas del país. Entre los bancos del sistema federal se hallan las dos terceras partes de los recursos totales de la nación. Los reglamentos federales son, en general, más estrictos que los particulares de los 48 estados de la unión nacional. Los principales bancos, con pocas excepciones, se incluyen en el sistema federal. Casi todos los bancos dedicados al negocio de exportación son también miembros del sistema federal. Las instituciones comprendidas en este gran sistema federal fueron, en efecto, las menos afectadas durante la reciente crisis bancaria. Fueron también las primeras en abrir sus puertas al público a continuación de la reciente "vacación" bancaria.

Para comprender mejor la diferencia que existe entre el sistema norteamericano y el de otros países, bueno es citar que en Inglaterra hay sólo como veinte bancos, de los cuales cinco son muy grandes y poderosos, con sucursales en todas las ciudades de la nación. El Canadá, por su parte, tiene cinco o seis bancos, con ramificaciones por todo el país, constituyendo un sistema unificado de primer orden. Tanto en Inglaterra, como en el Canadá, y en otros países con buenos sistemas bancarios

nacionales, no ha quebrado ningún banco durante todos estos años de crisis.

La causa inmediata de la forzosa "vacación" bancaria nacional, a continuación del lento decaimiento de los ne-

---

**DETROIT (Especial)**—La solución de la crisis bancaria de Detroit se realizó a fines de marzo, mediante la formación de una nueva institución financiera, el National Bank of Detroit, el cual ha tomado a su cargo el activo líquido de los antiguos bancos el First National y el Guardian de esa ciudad. La nueva institución bancaria tiene un capital social de \$25.000.000. Una mitad de este capital fué suscrito por la Reconstruction Finance Corp. y la otra, por la General Motors Corp. Las acciones del nuevo banco en manos de la General Motors se están vendiendo a capitalistas en Detroit, los cuales adquirirán así la suscripción de \$12.500.000 en efectivo hecha por esta gran compañía. El día de su apertura, el nuevo banco recibió grandes depósitos de numerosas compañías y particulares de Detroit. Pocos minutos después de abierto, el banco recibió de la Chrysler Corp. un depósito de \$5.000.000. Otros grandes depósitos fueron los de la Ford Motor Company y otras grandes organizaciones industriales locales. Se ha emprendido gradualmente la producción de automóviles y se anticipa que para fines de marzo todas las fábricas se hallarán de nuevo en plena actividad. Detroit estuvo sin facilidades bancarias corrientes durante cinco semanas.

---

gocios en general, durante estos años de crisis, se presentó en el estado de Michigan, centro de la industria automotriz nacional, con Detroit como la ciudad principal de toda esa región. Durante los años de gran prosperidad, Detroit se ensanchó mucho no sólo en actividades fabriles, sino también en facilidades de vivienda. Las numerosas fábricas, casas y pueblos en las cercanías, se desarrollaron con la ayuda financiera de los bancos locales. Estos préstamos bancarios, durante la crisis, se "congelaron", es decir, no pudieron convertirse en efectivo. Uno de los principales bancos de Detroit tenía como 70 por ciento de sus préstamos representado en hipotecas de bienes raíces, es decir, en valores "congelados". Los depositarios, al darse cuenta de esto, empezaron a retirar sus fondos, exigiendo pago en dinero efectivo, con preferencia, en moneda de oro. Para evitar la quiebra de este banco y de las

otras similares instituciones locales, el gobernador del estado de Michigan, a mediados de febrero, decretó que todos los bancos bajo su jurisdicción legal, cerraran sus puertas al público durante cierto tiempo, para someterse a reorganización en beneficio de la protección de los depositarios. Se trató entonces de reorganizar los bancos, exigiéndose que los accionistas de los mismos aportaran adicional capital y que se pidiera dinero en préstamo a la tesorería nacional en Washington. Este proyecto de reorganización no pudo llevarse a cabo, y durante diez días, el estado de Michigan pasó sin facilidades bancarias. Fué precisamente en estos angustiados días cuando Henry Ford, el ciudadano más rico del estado de Michigan, anunció que estaba dispuesto a tomar por su cuenta los dos bancos más grandes de Detroit, siempre que la completa administración de estas instituciones quedara absolutamente en sus manos. Prometió invertir varios millones de su capital para rehabilitar las operaciones de estos dos grandes bancos. Su plan, sin embargo, fué finalmente rechazado por los accionistas de los dos bancos, pues éstos no creyeron prudente dejar en manos del Sr. Ford el dominio absoluto de las facilidades financieras de la gran ciudad.

Las dificultades bancarias de Michigan repercutieron en otros estados del país, particularmente en aquellos en la zona central del oeste. A fines de febrero fueron varios los estados que declararon "vacaciones" bancarias o impusieron restricciones sobre el retiro de fondos de estas instituciones. La presión continuó extendiéndose por todas partes del país y pronto se dejó sentir sensiblemente en la ciudad de Nueva York, cuyos bancos se vieron repentinamente llamados a pagar a sus depositarios enormes sumas en oro y papel moneda. Millones de dólares en oro se retiraron de los bancos los primeros días de marzo. El 3 de este mes, la situación estuvo a punto de convertirse en pánico nacional. Al desastroso estado bancario contribuyeron varios factores, incluyéndose entre ellos, el temor del público, acentuado por rumores de toda índole, las mismas prácticas irregulares de ciertos bancos locales, y la crisis general del país, empeorada por las especulaciones políticas que ordinariamente acompañan a los cambios de gobierno o administración en Washington.

Franklin D. Roosevelt tomó las riendas del gobierno, como presidente de los Estados Unidos, el 4 de marzo. Como candidato del partido democrático, el mismo partido del presidente Wilson durante la Guerra Europea, el Sr. Roosevelt fué elegido sobre el Sr. Hoover, el candidato del partido republicano, en las elecciones presidenciales de noviembre de 1932, por la mayoría más



grande que se registra en la historia nacional. Por la constitución del país, el presidente electo en noviembre no asume la presidencia sino hasta marzo del año siguiente. Entre tanto, la antigua administración, derrotada en las elecciones de noviembre, continúa en el poder hasta marzo. Por esta razón, el presidente Hoover continuó a la cabeza del gobierno nacional durante los críticos meses de noviembre, diciembre, enero y febrero. En su contra tuvo un congreso dividido por partidismo político y un pueblo contrario a la política general de su partido. Sus manos se hallaron atadas y el país vivió en suspenso durante estos cuatro meses de espera. El pueblo estaba ansioso de que el nuevo presidente entrara a dirigir los destinos nacionales y a desarrollar su programa de recuperación económica. Esta situación tan desventajosa para los intereses nacionales, no se repetirá en lo futuro, pues el Congreso modificó hace poco, la constitución nacional, en el sentido de que el presidente electo entrará ahora a su puesto siete semanas después de su elección.

El presidente Roosevelt, tan pronto como asumió mando, entró en acción. El mismo día de su inauguración, decretó una "vacación" bancaria, suspendiendo la operación de bancos, cajas de ahorro, bolsas y toda otra agencia financiera del país. Sin embargo, permitió que los bancos pagaran sumas limitadas a los depositarios que necesitaran dinero con suma urgencia para comestibles, jornales o sueldos de empleados y trabajadores y para otras cosas de primera necesidad. También convocó al congreso a reunirse dentro de cin-

co días para aprobar medidas de protección y para que le otorgara poderes extraordinarios en conexión con la crisis bancaria. El congreso, con una gran mayoría de diputados y senadores del partido democrático, y por lo tanto, aliado políticamente al presidente Roosevelt, aprobó el programa bancario recomendado por el jefe de la nación. Todo este enorme programa fué discutido y aprobado en un solo día. Jamás se ha visto acción más rápida y efectiva, por parte del congreso, en los anales legislativos de la nación. Tanto los demócratas como los republicanos del congreso, se unieron en esta ocasión para dar instantánea aprobación al plan recomendado por el presidente. El congreso nacional legalizó la emisión de adicional moneda, en caso de necesidad, aprobando el plan de garantizar el valor de la emisión con valores dignos de confianza, a fin de impartir a los bancos una posición segura contra la posibilidad de tener que pagar hasta el último centavo a los depositarios.

El presidente Roosevelt quedó autorizado por el congreso para reorganizar, bajo la más rígida supervigilancia oficial, todo banco solvente que se viera dificultado temporariamente para la utilización de sus recursos, y para perseguir judicialmente a toda persona o institución que tratara de acaparar oro. En resumidas cuentas, el presidente recibió del congreso poder ilimitado para resolver el problema financiero nacional. Ni el presidente Wilson, durante la guerra, gozó de semejante poder.

Desarrollando su programa con una rapidez sorprendente, el presidente Roosevelt pidió a continuación, al congreso,

poderes amplios para reorganizar la administración nacional, con el objeto de ahorrar gastos públicos, que en su totalidad representaban una economía de centenares de millones de dólares anuales, y para saldar el presupuesto federal, dando a la nación un estado económico digno de la confianza de todo el mundo. Durante los últimos tres años, los gastos del gobierno sobrepasaron los ingresos nacionales de una manera alarmante. El déficit llegó a billones de dólares. El presidente Roosevelt insistió en equilibrar los gastos con los ingresos, en rehabilitar las finanzas fiscales y lo hizo con tanta energía, que el congreso, en representación de los sentimientos de todo el pueblo, le otorgó todo el poder necesario para llevar a cabo su magnífico proyecto. La respuesta nacional a la llamada del presidente se hizo con una cordialidad y confianza sin precedente en la historia de esta gran república.

Contando con amplios poderes, el presidente Roosevelt dió permiso para que se abrieran gradualmente los bancos el 13 de marzo, una semana después de su general suspensión. Las instituciones en las doce ciudades comprendidas por el sistema de reserva federal, tales como Nueva York, Chicago, Filadelfia, Cleveland, Minneapolis, St. Louis, San Francisco y otras, entre las que se hallan los bancos más grandes del país, abrieron sus puertas al público para operaciones sin restricción, el primer día. El segundo día presenció la apertura de bancos, como en 250 ciudades, que tenían afiliación con asociaciones de cambio bancario, y el tercer día vino la apertura de millares de bancos pequeños.



Estos encabezamientos de diarios muestran cómo el público en los Estados Unidos se mantuvo informado del desarrollo de la reciente crisis bancaria. Sentimos no poder traducirlos al español. Estos encabezamientos relatan la suspensión de los bancos, los aspectos de la crisis, las medidas tomadas para resolver el problema y el retorno de la confianza. En algunos de estos encabezamientos se señala el deseo de varias naciones del mundo de entrar en recíprocas relaciones comerciales con los Estados Unidos. Una fase en extremo placentera de la crisis fué la expresión amistosa, que los diarios recibieron de muchas partes del mundo, en la que se tradujo un franco espíritu de simpatía y cooperación de parte del extranjero.



A cada banco abierto, el gobierno otorgó un permiso en que se dejaba constancia de que la institución se hallaba en buen estado. Los bancos grandes y pequeños, en dudoso estado, quedaron bajo la vigilancia del gobierno para su reorganización o suspensión temporaria. En algunos casos, el gobierno fijó ciertos límites a los pagos que los bancos podían hacer a sus depositarios.

Con la recomendación del gobierno y con la ayuda de adicionales recursos en efectivo, los bancos en buen estado, entre los cuales se halla la mayor parte de la riqueza monetaria de la nación, abrieron sus puertas al público y continuaron sus operaciones corrientes sin la menor dificultad. Recibieron en seguida depósitos en exceso a los retiros de dinero. Esto dió en el acto a entender que el público había recobrado confianza en las instituciones bancarias y que había desaparecido por completo el

pánico. Los negocios se pusieron de nuevo en movimiento, como si nada hubiera sucedido.

En el estado de Michigan, numerosos bancos en ciudades tales como Lansing, Flint, Grand Rapids y otras, recibieron permiso para abrirse y funcionar sin restricción alguna. Otros bancos en estas ciudades se abrieron pero bajo algunas restricciones. Dos bancos pequeños en Detroit se abrieron completamente el primer día, pero el gobierno asumió la responsabilidad de reorganizar los dos grupos bancarios más grandes de esta ciudad, el First National y el Guardian. Al momento de escribir este artículo, no se sabe qué reorganización final recibirán estos dos importantes grupos. El gobierno despidió a todos los jefes de estas dos grandes instituciones y representantes de la Tesorería Federal quedaron a cargo de sus operaciones. El gobierno decretó permitir a los depositarios de estos dos gru-

pos el retirar sólo limitadas sumas de dinero para necesidades urgentes. No cabe la menor duda de que estos dos poderosos grupos bancarios se reorganizarán sobre una basa segura y permanente. Se anticipa que se consolidarán, formando una institución con amplios recursos para atender a los requisitos económicos de la ciudad.

Las principales fábricas de automóviles en la región de Detroit suspendieron casi por completo sus actividades antes de la terminación de la "vacación" bancaria. Varios fabricantes anunciaron que, a continuación de la apertura de los bancos, iban a emprender de nuevo el trabajo, pero, hasta este momento, estos programas no se han llevado a cabo de una manera definitiva. Sin embargo, casi todos los grandes fabricantes tienen sus cuentas corrientes con los poderosos bancos de Nueva York, que fueron autorizados para con-

*(Continúa en la página 32)*

## El Nuevo Espíritu en Comercio Internacional

NUEVA YORK — Franca declaración de la actitud del Gobierno de los Estados Unidos, en relación con el comercio internacional, fué la hecha por Daniel C. Roper, Secretario de Comercio, en un discurso en esta ciudad, en la reunión anual del Club de Gerentes de Exportación, el 14 de marzo. El Sr. Roper, como miembro del nuevo gabinete del presidente Roosevelt, tiene bajo su dirección al Bureau of Foreign and Domestic Commerce. En su declaración dijo:

"Los tiempos extraordinarios por que estamos pasando nos han enseñado la interdependencia de la naciones del mundo, y en particular, nos han obligado a nosotros, en los Estados Unidos, a emprender un nuevo examen de nuestros problemas económicos y comerciales. Nuestro intercambio de servicios y mercancías debe continuar progresando. Hemos tenido costosas evidencias de que los Estados Unidos no pueden separarse de las otras naciones del mundo sin experimentar las más desagradables consecuencias.

"Un comercio internacional en buen estado es de suma importancia para nuestra rehabilitación económica, y por consecuencia, cabe preguntarse: ¿Qué haremos en este sentido?

"Mucho se puede hacer en este sentido y en realidad, se hará mucho. Durante muchos años, nosotros, como nación, hemos abrigado el profundo deseo de aumentar nuestro comercio internacional, mientras que por otra parte, hemos interpuesto toda clase de obstáculos a la realización de nuestros deseos.

"Hay sinceras diferencias de opinión acerca de métodos arancelarios, pero creo que la mayor parte del pueblo norteamericano ha dado inequívoca evidencia de que está ya cansado y hastiado de una política que antagóniza a todas las naciones del mundo. En el comercio extranjero debe haber compra, lo mismo que venta. Ninguna nación puede vender sus productos al extranjero si al mismo tiempo rehúsa intencionalmente comprar productos de otros países.

"No estoy recomendando violentas reducciones en nuestras tarifas. Insisto, sin embargo, que nuestra política arancelaria sea una de sentido común, verdaderamente equitativa para otras naciones. Es inútil y ridículo resentirse e indignarse ante las barreras que otros países levantan contra nuestro comercio, y a los cuales deseamos vender nuestros productos, dado que al mismo tiempo nosotros mismos rehusamos rebajar un milímetro de la altura de la pared arancelaria que hemos alzado contra el extranjero.

"Ha llegado el momento de cooperar con las otras naciones. Uno de los puntos más significantes del admirable discurso inaugural del presidente Roosevelt fué la declaración de su concepto de adecuadas relaciones internacionales.

"'En el campo de las relaciones internacionales'—dijo el presidente Roosevelt — 'dedicaré la nación a la política de buen vecino, el vecino que resueltamente se respeta a sí mismo, y por hacerlo así, respeta los derechos de otros; el vecino que respeta sus obligaciones y respeta la santidad de sus compromisos con sus vecinos en todas partes del mundo.'

"'Básandonos en semejantes sentimientos, tendremos una verdadera oportunidad para desarrollar nuestros proyectos en el comercio internacional. Abrigo la esperanza de que han de derivarse admirables beneficios de la próxima Conferencia Económica Mundial.'

"Nuestra preocupación no se limita únicamente a la cantidad de exportación, sino que se concentra en el equilibrio de nuestro comercio internacional. Nuestros representantes adoptarán una actitud de cooperación, de ayuda, de buena voluntad. Tan pronto como empecemos a cooperar, todas las naciones cooperarán con nosotros. Nosotros debemos dar y estar dispuestos a recibir. No debemos abrigar el menor temor de que las concesiones que hagamos en provecho de intereses comunes han de dejar de beneficiarnos.

"La era del egoísmo ha llegado a su fin."



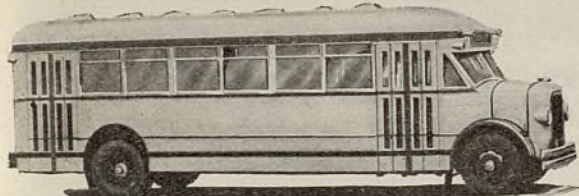
# Recientes Modelos de Omnibus Americanos



*Twin Coach*



*Twin Coach*



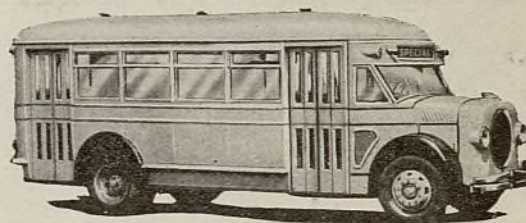
*Fargo*



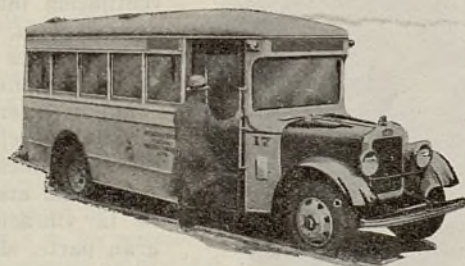
*Twin Coach*



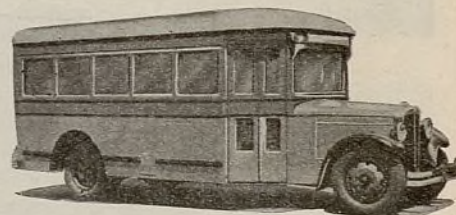
*Ford*



*Fargo*



*White*



*White*



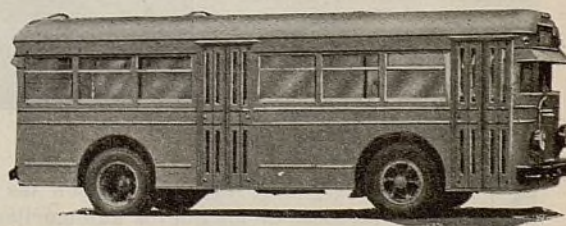
*Mack*



*Yellow Coach*



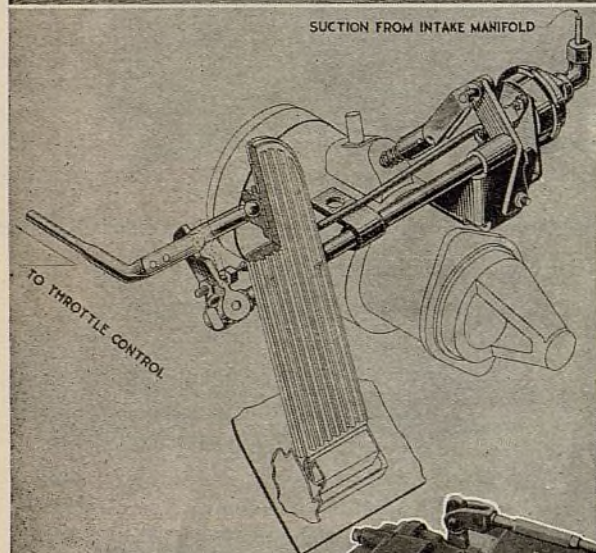
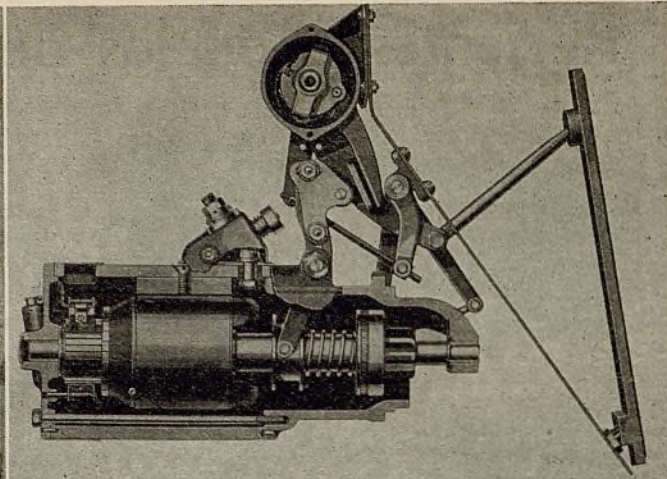
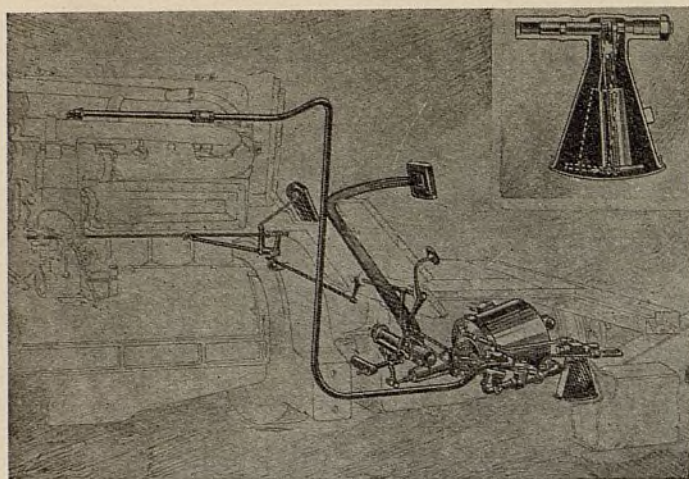
*Yellow Coach*



*Mack*

Casi todos los modelos de ómnibus, que mostramos en esta página, son recientes adiciones a los surtidos de sus fabricantes. Todos se han proyectado y construidos especialmente para servicio de transporte urbano. Varios de ellos se aprovechan por empresas de tranvías y de ferrocarriles eléctricos para servicio en ramales o para servicio complementario en líneas de abundante tráfico.





Arriba, a la izquierda — Gobierno de péndulo de embrague automático, para asegurar una acción suave y segura. Se emplea en el Buick. Arriba — Oprimiendo el pedal del acelerador se arranca el motor, en el De Soto.

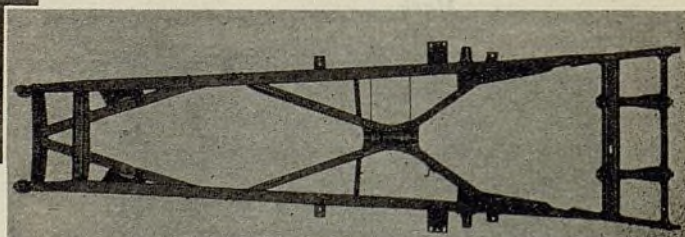
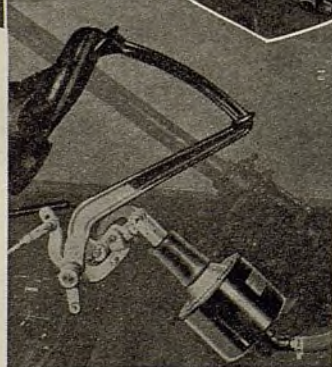
## Los Automóviles de 1933 Son Casi Automáticos

resguardos, parrillas de radiador anguladas e inclinadas, capós más largos, esquinas de techo curvas y en varios modelos, ventilación interior regulable. Debajo de la carrocería, sin embargo, hay cambios, modificaciones o innovaciones mecánicas verdaderamente admirables.

Los ingenieros de automóviles han dado especial atención a la construcción de motores de funcionamiento expedito y silencioso. Han atacado con éxito el problema de la vibración, logrando suprimir, en gran parte, el ruido y evitando la transmisión de las trepidaciones a los compartimientos de los pasajeros. Todos los motores llevan ahora un montaje flexible o elástico, representado por varios tipos de instalación. Los automóviles de la Chrysler continúan con su montaje llamado "Fuerza Flotante". Los nuevos modelos Willys emplean el mismo tipo de montaje, con permiso de la Chrysler. El montaje del motor del Chevrolet se llama "Sta-namic". Consta de cuatro puntos de apoyo: uno

Diagrama superior—Otro tipo de construcción, en el cual el motor de arranque está gobernado por el pedal del acelerador. Esta instalación se emplea en el Chevrolet.

Arriba — Frenos de fuerza mecánica de marca Stewart-Warner empleados en el Pierce-Arrow. A la derecha — Amplificador de fuerza de frenamiento B-K empleado en los Studebaker.



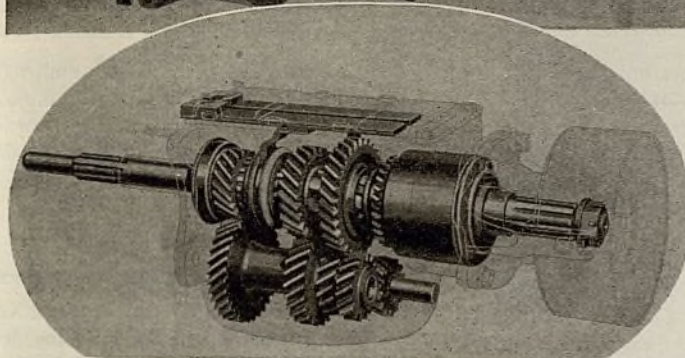
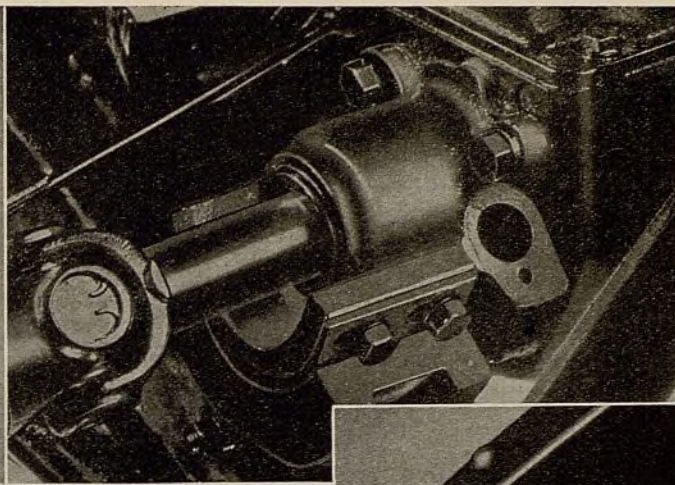
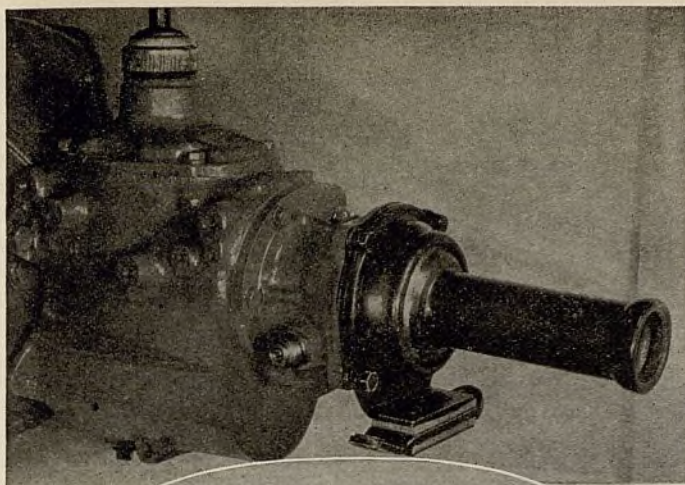
**N**UMEROSOS y muy interesantes son las modificaciones mecánicas de los nuevos automóviles de 1933.

El público automovilista pone, por supuesto, más atención, en el aspecto exterior, que en los detalles mecánicos de los automóviles. En lo tocante a presentación, los nuevos productos son notablemente distintos de sus antecesores. Son más bonitos, desde todo punto de vista. Se caracterizan por contornos perfilados, guardabarros con

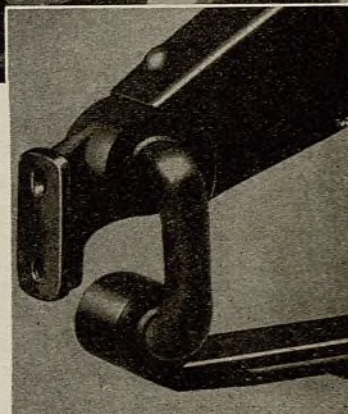
Los bastidores son más firmes. Mostramos aquí el del nuevo Auburn, del llamado tipo X más A.

al frente, uno atrás y uno a cada costado. El soporte delantero y el trasero son verdaderos estabilizadores, mientras que los soportes laterales reciben el peso del motor y permiten cierto movimiento oscilatorio.





El montaje del grupo motor permite a éste cierta independencia de movimiento. Arriba a la izquierda mostramos el montaje trasero del motor del Pontiac. Arriba a la derecha mostramos el montaje del motor Continental. A la izquierda — Engranajes helicales empleados para todas las velocidades en los nuevos modelos Chrysler y Dodge.



A la derecha — Nuevo tipo de gemelo en U empleado en el Nash.

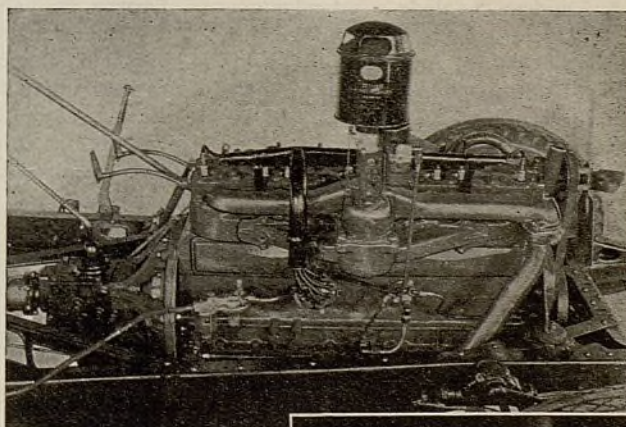
Varios fabricantes emplean un "cojín" neumático para soportar el motor. Estos cojines soportantes quedan dispuestos de tal modo que permiten cierto movimiento libre al motor, evitando, al mismo tiempo, la transmisión de la vibración del motor al bastidor del chasis.

Debido al empleo de montajes flexibles, los bastidores se hacen ahora más firmes. En los modelos de otros años, el motor se aseguraba directamente al bastidor, por medio de pernos, lo que servía para reforzar a este último. El motor moderno, con su montaje flexible, no sirve más de miembro transversal. El refuerzo necesario se presenta ahora en la forma de un miembro cruzado, en forma de una X, cuyos extremos delanteros se prolongan por debajo del motor, por los costados de los miembros laterales. Este es, en realidad, el tipo corriente de bastidor, que predomina en los recientes modelos de automóviles americanos. En el nuevo Auburn, por ejemplo, los extremos delanteros del miembro cruzado se prolongan hacia adelante y finalmente se unen en el miembro transversal delantero del bastidor. Este tipo se llama bastidor en X con adicional refuerzo en A.

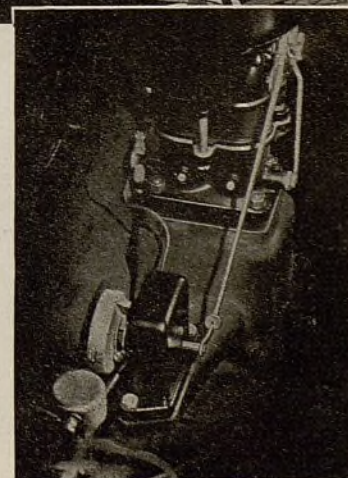
La fuerza del motor ha sido notablemente aumentada. Esto se ha conseguido agrandando las dimensiones de los cilindros, mejorando el sistema de carburación y aumentando la compresión. Es interesante observar que, con el aumento de la compresión, ha venido un aumento correspondiente en fuerza. Por término medio, la compresión de los nuevos motores está en relación de 5,41 a 1, lo que es un aumento sobre la predominante en años pasados. La fuerza motriz, expresada en término medio, ha sido aumentada en 50 por ciento en comparación de lo que era hasta hace pocos años. En 1925, el promedio fué de 0,233 caballo de fuerza por pulgada cúbica de cilindrada. En 1933, el promedio es de 0,361 caballo de fuerza. Al aumento de la fuerza motriz han contribuido ciertos cambios en diámetro interior y carrera de émbolo. La tendencia ha sido a disminuir gradualmente sus dimensiones. Actualmente los promedios respectivos son de 3,24 pulgadas de diámetro interior y 4,39 pulgadas de carrera de émbolo.

Existe preferencia creciente por el carburador de tiro descendente. Ciertas innovaciones en los múltiples de ad-

misión y escape han contribuido también a aumentar la fuerza motriz. La mejor distribución de la mezcla combustible y la ausencia de sobrecarga, son factores importantes (Continúa en la página 19)



Arriba — Carburadores de tiro descendente y múltiples perfeccionados empleados en el Hudson.

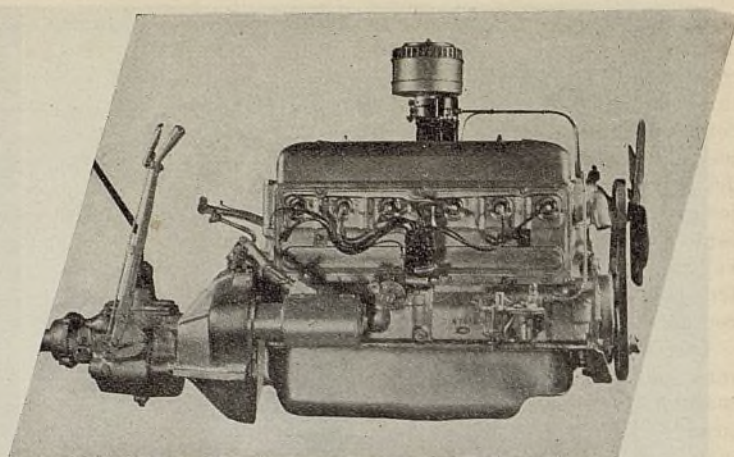


A la derecha — El estrangulador de aire automático empleado en los automóviles Studebaker.



# El Chevrolet Pequeño de Seis Cilindros

**El modelo Standard es el más barato de todos los de marca Chevrolet. Tiene 107 pulgadas de distancia entre los ejes. Compañero de la serie Master grande de 1933**



El grupo motor de seis cilindros del Chevrolet Standard.

El nuevo Chevrolet de seis cilindros, de tipo pequeño, fué presentado al público, en los Estados Unidos, el 11 de marzo. El nuevo producto, en lugar de llamarse "Mercury", como se había pensado, varios meses antes de su introducción, lleva la designación oficial de modelo Standard Six (modelo corriente de seis cilindros). Su compañero más grande se llama Master Six.

En el anuncio de su introducción al público, la fábrica Chevrolet manifiesta que el nuevo modelo pequeño viene a responder a la demanda de un vehículo rápido y liviano, ideal para las personas que se valen continuamente de un automóvil en sus quehaceres cotidianos, y al fácil alcance de todo el mundo a causa de su precio tan económico. El presidente de la compañía Chevrolet, W. S. Knudsen, ha dado a entender que sólo una cuarta parte de la producción total de la fábrica, durante 1933, se dedicará al nuevo modelo Standard Six.

En construcción y sobre todo, en aspecto general, el nuevo modelo pequeño se parece mucho a su compañero más grande. Se ofrece, por el momento, en tres estilos de carrocería: modelo coche de dos puertas para 5 pasajeros, y dos cupés, el uno con asiento auxiliar trasero, y el otro sin este asiento. Todos van instalados en el chasis de 107 pulgadas de distancia entre los ejes, el

cual es tres pulgadas menor que el del modelo grande Master.

Entre el modelo pequeño y el grande hay muy poco intercambio de piezas. Parece que la fábrica ha seguido el plan de aprovechar la maquinaria empleada para la construcción del modelo grande, en la fabricación de las piezas del modelo pequeño, pero sin tratar de uniformar las dimensiones de las piezas de ambos modelos. Aunque el motor del nuevo modelo tiene un diámetro interior de cilindro, de 3 5/16 pulgadas, igual al del modelo grande, su carrera de émbolo, de 3 5/16 pulgadas, es como 1/2 de pulgada menor que la de este último. Este cambio de dimensión implica nuevos cigüeñales, bielas, etc. Hay, sin embargo, ciertas piezas que son iguales en ambos modelos. Entre ellas figuran las válvulas, anillos de émbolos y otras de menor importancia. En construcción, el motor del modelo pequeño es casi igual al del compañero grande. El nuevo grupo motor es del tipo de válvulas en la culata. Tiene émbolos de hierro fundido, cigüeñal contrapesado, carburador de tiro descendente, avance de encendido por sistema centrífugo y de vacío, lubricación bajo presión, combinación de silenciador de admisión y depurador de aire y selector octane. El montaje del motor es igual al del modelo Chevrolet de 1932, es decir, hay

dos soportes en la caja del embrague, uno al frente de la caja del cambio de marcha y otro detrás de ésta, por debajo de la articulación universal delantera. Todos los soportes van amortiguados en caucho.

El embrague del nuevo modelo es

Los precios de lista, entrega en fábrica, de los nuevos modelos del Chevrolet Standard de Seis Cilindros, son los siguientes:

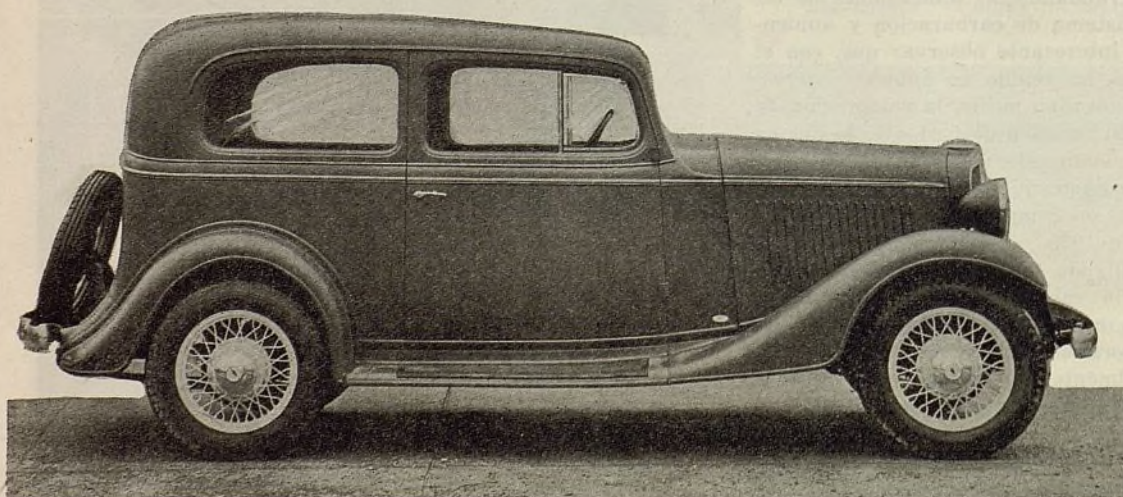
|                         |       |
|-------------------------|-------|
| Modelo coche .....      | \$455 |
| Cupé de 2 pasajeros.... | 445   |
| Cupé deportivo .....    | 475   |

Características principales del nuevo modelo Chevrolet:

|  |
|--|
| Distancia entre los ejes, 107 pulgadas.  |
| Neumáticos, 17/5 x 25 pulgadas.          |
| Peso, modelo coche, 2.425 libras.        |
| Peso, cupé de 2 pasajeros, 2.335 libras. |
| Peso, cupé deportivo, 2.425 libras.      |

Motor de 6 cilindros:

|   |
|---|
| Diámetro interior de cilindro, 3 5/16 pulgadas. |
| Carrera de émbolo, 3 1/2 pulgadas.              |



Modelo coche Chevrolet de la serie Standard de 107 pulgadas entre los ejes.



igual en tamaño al del compañero grande, pero distinto de éste en detalles de construcción. El cambio de marcha es también distinto, a causa de que no comprende sincronización de engranajes ni mecanismo de rodadura libre. Es del tipo corriente de tren de engranajes corredizos, con tres velocidades adelante y marcha atrás. Sus engranajes helicoidales de conexión constante permiten cambiar los grados de velocidad con suma facilidad y sin ruido.

Las articulaciones universales forman parte integrante del cambio de marcha, lo mismo que en el modelo grande. El tubo de esfuerzo de rotación y el eje trasero son iguales en construcción a los del Master, pero más pequeños en dimensiones que los de este último. La vía de las ruedas traseras del nuevo modelo es de 56 pulgadas, en comparación con la de 57½ pulgadas del Master. Los muelles traseros son iguales en longitud a los del Master, es decir, tienen 54 pulgadas de largo. Los muelles delanteros son tres pulgadas más cortos que los del modelo grande y llevan sus gemelos en el extremo del frente. Tanto los muelles delanteros como los traseros tienen láminas de acero al cromo y vanadio, con bordes de extremos redondeados. Los gemelos son de tipo metálico de ajuste automático. Los amortiguadores de marca Delco-Lovejoy son de efecto sencillo.

El sistema de enfrenamiento mecánico en las cuatro ruedas es similar al instalado en el modelo grande. La diferencia principal se halla en las dimensiones de los tambores y anchura de los forros.

La vía de las ruedas delanteras es de 54 pulgadas. El eje delantero y la sección delantera del nuevo modelo es igual en construcción a la del Master, pero diferente en dimensiones. El volante de dirección es igual al del modelo grande. La desmultiplicación del mecanismo de dirección es de 14 a 1.

El bastidor es del corriente tipo Chevrolet, con cinco miembros transversales. Se angosta gradualmente de un extremo al otro. El sistema de escape comprende un silenciador provisto de tabiques, soportado en sostenes aislados en caucho, lo mismo que en el Master.

En el sistema de combustible se incluye una bomba de combustible A.C. El tubo de gasolina pasa por afuera del bastidor. En el sistema se comprende un indicador eléctrico. El gobierno del arranque funciona por pedal, lo mismo que en el modelo Chevrolet de 1932.

El nuevo producto lleva ruedas de rayos de alambre de 17 pulgadas y neumáticos con sección de 5,25 pulgadas. El portaneumático va atrás. Se dice que no se da elección a guardabarros con encaje para neumático de recambio.

Las carrocerías de chapa o lámina de

acero son iguales en aspecto a las del modelo grande. La parrilla delantera del radiador tiene una inclinación más pronunciada. El aspecto general se caracteriza por curvas suaves. El casco del radiador lleva acabado de laca de un color igual al de la carrocería.

Las carrocerías llevan el nuevo sistema de ventilación Fisher, lo mismo que

todos los otros vehículos de la General Motors.

El nuevo Standard Six, en resumidas cuentas, es una edición pequeña de su compañero grande, el Master Six, caracterizándose por el mismo excelente funcionamiento de este último. El modelo pequeño, por ser más liviano, será naturalmente más rápido.

## Accesorios para Automóviles



El dueño de este Oldsmobile, propietario de un garaje en el estado de New Jersey, ha instalado en su automóvil todos los accesorios que pueden aplicarse a este vehículo. Si todos los dueños de automóviles procedieran como este aficionado, el negocio de accesorios se convertiría en seguida en una mina de oro inagotable. He aquí la lista de accesorios que pueden instalarse en los automóviles modernos:

Para el exterior del vehículo, hay los siguientes:

- |   |   |
|---|---|
| Dos resguardos de salpicadura para el parachoque delantero. | Dos lamparitas laterales en los estribos.                     |
| Una luz de difusión.  | Emblema iluminado.  |
| Una bocina auxiliar.  | Dos protectores de faros delanteros.                          |
| Ornamento de radiador.                                      | Dos lamparitas en los guardabarros delanteros.                |
| Postigos con acabado dorado para el radiador.               | Marcos para las chapas de permiso.                            |
| Resguardos de salpicadura para los guardabarros delanteros. | Dos lamparitas laterales.                                     |
| Banda sobre el cubretablero.                                | Dos espejos retroscópicos laterales.                          |
| Dos lamparitas de "cortesía".                               | Ornamento sobre el cubretablero.                              |
| Una bocina de estilo corneta.                               | Cuatro escolones de estribo.                                  |
| Cuatro medias cortinas para ventanillas traseras.           | Cuatro persianas.   |
| Lamparita trasera doble.                                    | Cuatro tapacubos especiales.                                  |
| Una lamparita de señal de retroceso.                        | Cuatro lamparitas de parada.                                  |
| Dos flechas indicadoras de vuelta.                          | Dos resguardos de salpicadura para los guardabarros traseros. |
|   | Dos protectores de resplandor.                                |

Para instalación debajo del capó, tenemos los accesorios siguientes:

- |                                |                             |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Tres bocinas de sonido bajo.   | Una bocina de aire.         |
| Una bocina con sonido de pito. | Un extinguidor de incendio. |
| Un aceitador levantado.        | Una lámpara de inspección.  |

Para instalación en el interior del vehículo hay los siguientes:

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Espejo doble.                       | Borlas para las cortinas.                      |
| Calefactor accionado por el escape. | Calefactor de agua caliente.                   |
| Cuatro ceniceros.                   | Dos encendedores de cigarro.                   |
| Dos relojes.                        | Fundas de asientos.                            |
| Dos fundas de paja para asientos.   | Cuatro perchas para sombreros.                 |
| Dos cordones de asidero.            | Dos cajas para guardar cigarros y cigarrillos. |
| Dos colgadores de abrigo.           |  |



# Exposiciones Comerciales en Chicago

La decisión de celebrar exposiciones independientes de piezas, equipos y accesorios, en octubre y noviembre de 1933, viene a restablecer la práctica de hace pocos años, cuando la antigua Automotive Equipment Association exhibía los productos de sus miembros durante una semana y la National Standard Parts Association mostraba los de los suyos, la semana siguiente. Las exposiciones combinadas de estas dos grandes asociaciones duraron tres años, y se apartaron por primera vez en 1929. Independientemente se celebrarán este año en Chicago.

Los anuncios oficiales de las dos organizaciones, bajo cuyos auspicios se celebran estas exposiciones, se reproducen en esta página. Estas dos organizaciones son: la Motor & Equipment Manufacturers Association y la National Standard Parts Association.

Un acontecimiento extraordinario este año será la Exposición Mundial de Chicago, llamada oficialmente, la Ex-

posición del Progreso del Siglo. Durante estos últimos cuatro años, bajo la dirección de comités de prominentes comerciantes de Chicago y otras grandes ciudades del país, se desarrolló esta exposición de acuerdo con el proyecto fundamental de mostrar en ella todas las maravillas del mundo moderno. Esta exposición, como las famosas de Chicago en 1893 y la de San Luis en 1904, es de carácter internacional. Una coincidencia admirable es la siguiente: la exposición de Chicago de 1893 vino precedida por una gran crisis económica nacional e internacional. Esta crisis culminó en ese año.

A la Exposición de Chicago de este año se presentarán productos de numerosos países del mundo. Varias naciones extranjeras tienen aquí sus propios edificios. Los visitantes a las exposiciones de productos de la industria automotriz, presenciarán también, por supuesto, esta gran exposición en la segunda ciudad importante del país.

## La Exposición de la N. S. P. A.

DETROIT — Se ha decidido definitivamente que la exposición de la National Standard Parts Association se celebre en Chicago, durante cinco días, del 30 de octubre al 3 de noviembre de 1933. La exposición será precedida por una convención general de todos sus miembros, la cual durará dos días. La N.S.P.A. permitirá la exhibición de productos de fabricantes que no son actualmente miembros de su organización, pero quedará a su criterio la aceptación de tales expositores.

La exposición de este año se llevará a cabo en el Hotel Stevens, lugar apropiado por su amplitud y comodidad. La elección de este lugar ofrece también la adicional ventaja de ahorro de gastos. Todas las actividades relativas a la exposición y convención quedarán albergadas en este hotel. Los puestos de exhibición, de diez pies cuadrados, cada uno, se alquilarán a los expositores, de acuerdo con sus respectivos equipos y espacio ocupado en exposiciones anteriores.

“Varios factores se tomaron en consideración en la celebración de esta exposición en la ciudad de Chicago” dice E. P. Chalfant, vicepresidente y administrador de la N.S.P.A. “En primer lugar, la ciudad de Chicago se halla en un punto central muy conveniente para todas las regiones del país. Desde hace años, los fabricantes y comerciantes al por mayor han tratado de celebrar esta exposición en Chicago, pero este deseo no pudo antes realizarse a causa de que esta ciudad no ofrecía entonces las facilidades necesarias para una exposición de alcances limitados. Los arreglos presentes han resuelto este problema

de una manera muy económica y ventajosa. Otro factor es la circunstancia de que esta ciudad se está por celebrar casi simultáneamente la Exposición Mundial de un Siglo de Progreso. Este es un gran acontecimiento internacional, destinado a atraer visitantes de todas partes del mundo. La gran exposición terminará el 31 de octubre. La exposición de la N.S.P.A. coincide con los últimos días de la gran exposición internacional. Los que vengán a visitar a la primera tendrán también la oportunidad de visitar a la segunda, con muy poco gasto adicional. Se anticipa que la concurrencia va a ser enorme.”

Los comerciantes de productos para automóviles, de otras partes del mundo, que vengán a estas exposiciones, recibirán aquí, como en años pasados, la más cordial recepción de parte de los fabricantes. Las invitaciones se extenderán por las asociaciones. Los comerciantes interesados pueden también dirigirse personalmente a nuestra revista en solicitud de invitación. La correspondencia relativa a las exposiciones, invitaciones, etc., debe dirigirse a cualquiera de las organizaciones siguientes:

Director de EL AUTOMOVIL AMERICANO, 330 West 42nd Street, Nueva York, E.U.A.

The Motor & Equipment Mfrs. Assn., Fisk Building, 250 West 57th Street, Nueva York, E.U.A.

The National Standard Parts Association, Eaton Tower Bldg., Detroit, Mich., E.U.A.

## La Exposición de la M. & E.M.A.

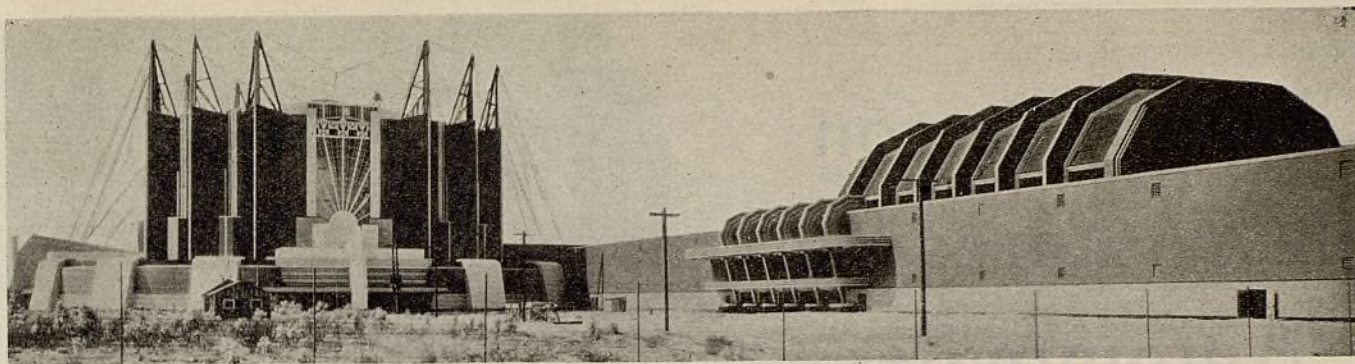
NUEVA YORK — El Comité de Exposiciones de la Motor & Equipment Manufacturers Association, anuncia, desde sus oficinas en esta ciudad, que la Exposición Nacional de Equipos de Conservación se celebrará este año en Chicago, del 23 al 28 de octubre inclusivo. La convención anual de la organización se llevará a cabo durante los días de la exposición. La Motor & Equipment Manufacturers Association está formada por los principales fabricantes de equipos para automóviles.

“Se proyecta desarrollar una exposición amplia de todos los productos que entran en el servicio y la conservación de vehículos automóviles, una exposición de mayores alcances que todas las similares de años pasados” dice el anuncio de la asociación. “Además de exhibiciones de piezas, accesorios, herramientas, equipos y abastecimientos diversos, se dará especial atención a la demostración práctica de los varios productos y se elaborará un programa de inteligente cooperación en beneficio de los comerciantes dedicados a trabajos de reparación. Los encargados de esta exposición creen que ella puede hacerse muy extensa y de una importancia fundamental similar a la que reviste la de automóviles en Nueva York ante los fabricantes y comerciantes de vehículos.

“La época y el lugar son de particular ventaja. La exposición se celebrará durante las últimas semanas de la gran exposición universal de Chicago. Los comerciantes tendrán así la oportunidad de presenciar este importante acontecimiento, además de concurrir a la

(Continúa en la página 30)

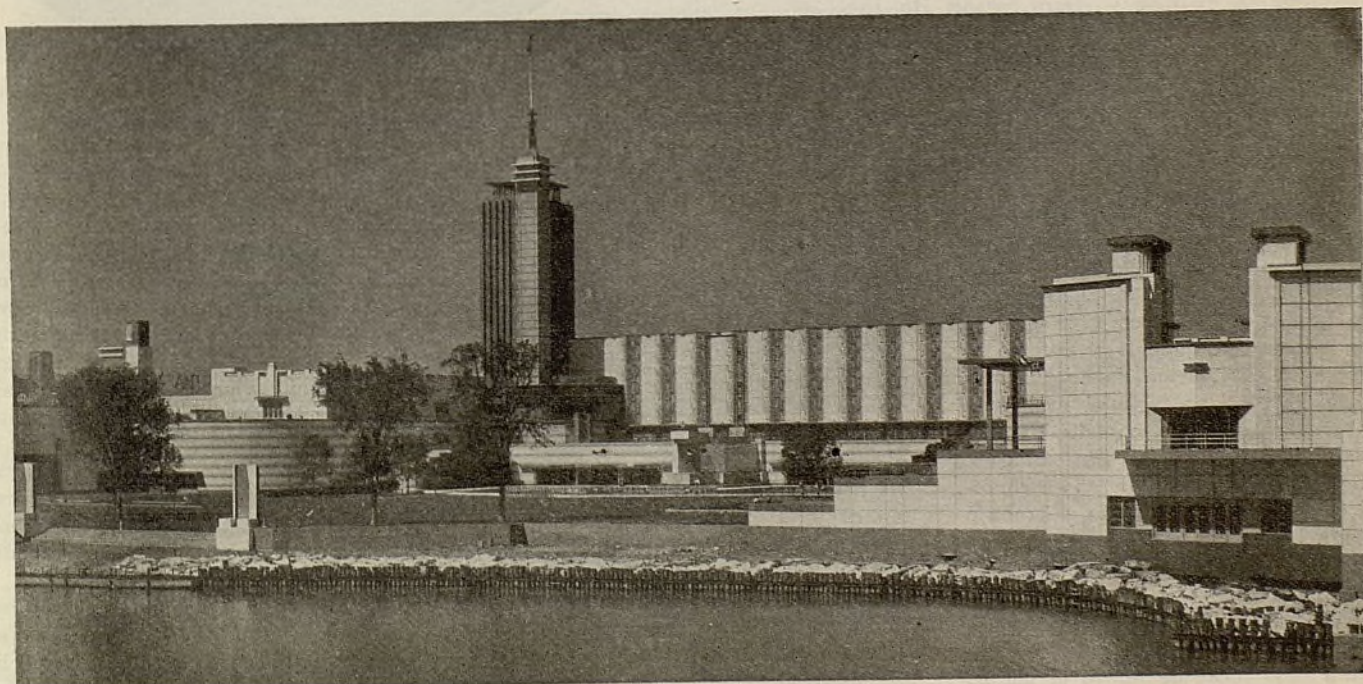
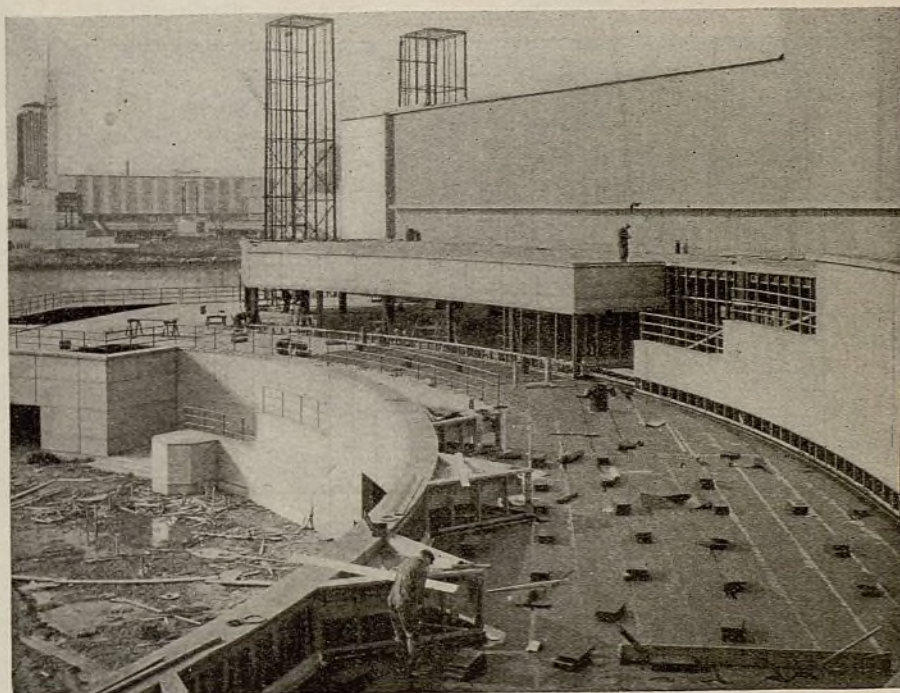




## Los Edificios Más "Modernos" del Mundo

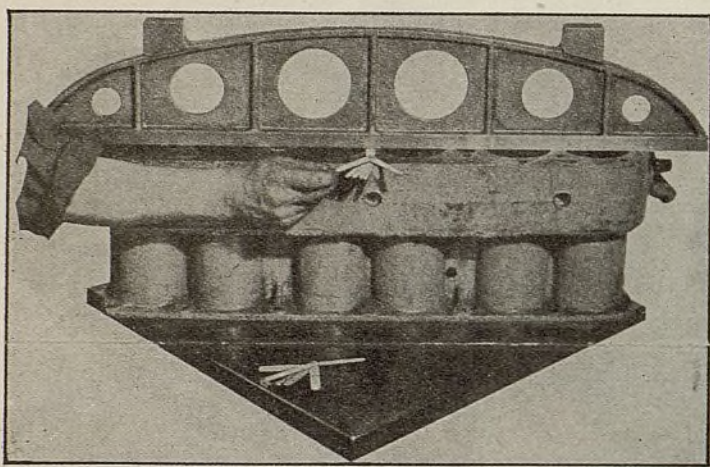
Vistas de la Exposición de un Siglo de Progreso, que está por presenciarse en Chicago. Durará desde el primero de junio hasta fines de noviembre de 1933.

*Arriba*—El Edificio de Viajes y Transporte, donde se exhibirán productos de la industria automotriz. A la derecha—Terraza del Edificio de la Electricidad, en construcción. *Abajo*—Edificio de las Ciencias, con un patio para 80.000 personas. Estos edificios y otros, se están construyendo a la orilla del Lago Michigan, en Chicago, como a una milla del lugar donde se celebrarán las exposiciones comerciales, que anunciamos en la página opuesta.





# Rehabilitación de Motores de Automóviles



Uno de los métodos para verificar la superficie superior del bloque de cilindros. Así se averigua si está ladeado o deformado.

**La aspiración de aceite y el escape de compresión—  
Reparación de cilindros, ajuste de anillos y disposición de los cojinetes**



Un manómetro de cuadrante y micrómetros exteriores se emplean para determinar el desgaste de los cilindros.

La aspiración de aceite y escape de compresión se presenta generalmente después de que el vehículo ha recorrido de 15.000 a 20.000 millas. Depende, en gran parte, de la manera en que se haya tratado y conducido el automóvil. A veces, la instalación de nuevos anillos de émbolos, resuelve el problema. En otros casos, es necesario instalar émbolos y anillos nuevos. Sin embargo, la instalación de estas piezas no corregirá el defecto a menos que el trabajo se haga bien.

Cuando el motor continúa aspirando aceite, después de haber sido reparado, esto quiere decir que el trabajo se hizo mal. Sin embargo, antes de proceder a desmontar de nuevo el motor,

averigüese a qué se debe el escape de aceite. El subido consumo de aceite no quiere decir que necesariamente haya aspiración por los émbolos. Con frecuencia se ve en el camino un trazo o línea de color negruzco al centro de cada vía de tráfico. Este trazo es producido por el aceite que se escapa del motor, debido a empaquetaduras sueltas o a cojinetes de cigüeñal mal ajustados. Lo primero que ha de hacerse es averiguar si el automóvil por repararse tiene estos defectos, antes de asumir que haya aspiración de aceite por los émbolos. También es bueno tener presente que el gran consumo de aceite se debe, en gran parte, al uso intenso que se haga del vehículo.

Cuando el gran consumo se debe a la aspiración por los émbolos, el mecánico puede en seguida comprobarlo midiendo los cilindros. El estado normal de éstos ha de ser de exacta uniformidad en todo sentido. Esto se averigua con facilidad con las herramientas e instrumentos que existen para este objeto. La suavidad del acabado y la limpieza del trabajo, después de terminado, constituyen importantes factores, que exigen particular atención, pues son las dos cosas que no pueden medirse con instrumentos.

Un cilindro con acabado áspero o sucio, queda expuesto a desgastarse rápida y fácilmente. Esta es una de las causas más comunes del mal funciona-

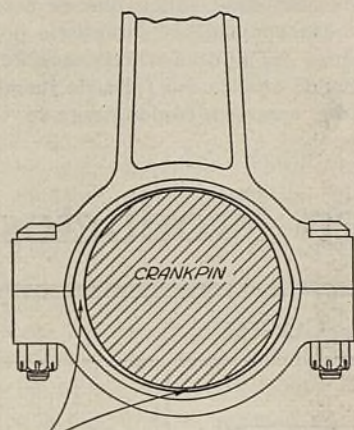


miento del motor. Cuando el cilindro no se limpia bien, después de repasado, las partículas metálicas, que quedan adheridas a su pared, y que son invisibles a la vista, desgastan rápidamente el cilindro después de algún recorrido considerable. El cilindro se pone entonces peor que antes. Lo mismo sucede cuando el cilindro no se alisa con sumo cuidado. La superficie áspera presenta numerosas protuberancias, las cuales, con el rozamiento, se rebajan, agrandándose así el diámetro interior del cilindro.

Gran parte de los defectos que los mecánicos achacan a los anillos recientemente instalados, se debe, en realidad, al acabado áspero del cilindro o a la suciedad acumulada en éste a continuación de la reparación. Por regla general, el motor funciona bien por algún tiempo, a continuación de la reparación, pero después empiezan sus cilindros a aspirar aceite de nuevo. Al desarmarse el motor, se observará que los anillos están bien desgastados y que los émbolos y las paredes de los cilindros han igualmente sufrido serio desgaste. El mecánico, en tal caso, le echa la culpa a los anillos y procede a instalar un nuevo juego de anillos de otra marca. Probablemente, el motor funcionará bien después de esta reparación. Lo que

realmente ha sucedido en este caso, es que los mismos anillos antiguos alisaron y bruñieron la pared de los cilindros, trabajo que debió hacerse con la ayuda de algún adecuado medio mecánico.

Cuando la rectificación de los cilindros ha de hacerse con una barra perforadora, es importante fijarse en que la cabeza cortadora de la herramienta esté bien afilada y en perfecto ajuste. La superficie de apoyo o sujeción de la herramienta debe hallarse sin desgaste. El corte final debe ser muy leve. Cuando se da un corte final grueso, existe la posibilidad de que la herramienta se



NOTE DIFFERENCE IN BEARING CLEARANCE

Cuando se liman las tapas de los cojinetes, se provoca la ovalación del cojinete, tal como aquí la ilustramos. Esta deformación permite escape de aceite.

ladee, produciendo un rebajamiento angulado. En algunos casos se recomienda una piedra muy fina para el acabado final. Muchos mecánicos prefieren emplear un bloque de madera o de fibra para este acabado y pulimento final, en lugar de piedras finas de esmeril.

Actualmente se pueden emplear cepillos circulares de alambre tieso para este acabado final. El cepillo se coloca en lugar de la piedra esmeriladora. El cepillo de alambre sirve no sólo para dar un acabado bien pulimentado, sino también para limpiar bien todo el cilindro.

Cuando se emplea máquina esmeriladora de tipo corriente para la rehabilitación de cilindros, el acabado final debe entonces darse con una piedra muy fina y en todo caso, debe ser muy leve, en lo tocante a espesor. Las ruedas de esmeril deben limpiarse con cuidado, mientras se está trabajando con ellas, pues las partículas abrasivas, que se desprenden de ellas, suelen apiñarse sobre la superficie del metal. En tal caso, la herramienta, en lugar de hacer un corte limpio, produce el efecto de una lima.

Al emplearse amoladoras, el acabado final debe hacerse con piedras muy finas. En todo caso, tanto las piedras

## Rápido desgaste de cilindros

Las causas del rápido desgaste se indican a continuación. Deben tomarse en cuenta, una por una, para poder realizar una reparación satisfactoria:

Negligencia en la limpieza del motor después de haber sido éste reparado.

Negligencia en la limpieza del sistema de enfriamiento.

Aplicación excesiva del estrangulador de aire.

Insuficiente intersticio en los anillos de los émbolos.

Empleo de aceite sucio.

Negligencia en la limpieza del filtro de aceite.

Viajes por caminos polvorosos.

Negligencia en la limpieza del depurador de aire, o depurador de aire de insuficiente capacidad.

Carburador defectuoso, o aspirador o bomba de combustible con alimentación excesiva.

Funcionamiento a gran velocidad, mientras el motor está frío.

Afinación insuficiente del motor reconstruido.

Anillos muy apretados en las ranuras de los émbolos.

Insuficiente juego entre los émbolos y los cilindros.

Émbolos deformados.

## Aspiración de aceite

Esta falta se debe a las razones siguientes, las cuales deben tomarse en consideración, una por una, para poder hacer una reparación completa y satisfactoria:

Cojinetes de motor sueltos o deformados.  
Anillos o segmentos de émbolo desgastados.

Anillos muy apretados en las ranuras de los émbolos.

Intersticio insuficiente entre los extremos del anillo de émbolo.

Desigual presión del anillo contra la pared del cilindro.

Desigualdad en el asiento del anillo.

El anillo deja de conservar su forma bajo el calor y carga.

Demasiado intersticio detrás del anillo de compresión.

Insuficiente intersticio detrás del anillo de regulación de aceite.

Cilindros ovalados o deformados.

Émbolos y cilindros desgastados.

Aceite demasiado fluido.

Excesiva presión de aceite.

Incorrecto juego en los levantaválvulas.

Bujías de encendido o sistema de encendido en mal estado.

Émbolos decentrados.

Guías de válvulas de admisión desgastadas.

Pasadores de émbolos sueltos.

Bielas ladeadas.

Ventilación de caja de cigüeñal o filtro de aceite en mal estado.

toscas como las finas, han de conservarse siempre muy limpias. Después de terminado el trabajo, límpiense muy bien los cilindros.

Algunas amoladoras se suministran con aparatos aspiradores, que recojen todas las birutas y partículas en un receptáculo a propósito. Otro método es colocar una taza de caucho al fondo del cilindro, para recibir en ella todas las partículas. Una buena precaución es limpiar el cilindro repasado con aceite espeso y terminar esta limpieza lavándolo con petróleo. El aceite espeso tiene la tendencia a extraer las partículas metálicas metidas en los poros de la pared del cilindro.

El jabón, agua y un cepillo para resregar, son también cosas muy útiles. El fuerte chorro de agua de una lavadora de automóvil puede aprovecharse muy bien en este trabajo. Esta completa limpieza es tan necesaria al hacerse el trabajo con una amoladora como al ejecutarse con cualquier otro tipo de herramienta.

Al preparar émbolos, se requiere algo más que el empleo de micrómetros para determinar las dimensiones exactas.

Las herramientas de filo significan mucho. Cuando la rueda esmeriladora está "tapada" con birutas o partículas, lo mismo que cuando la broca del torno está incorrectamente afilada, se experimenta una acción de "moledura" más bien que un efecto de corte limpio, so-



bre el metal. Esta acción irregular tiende a deformar el émbolo, lo mismo que si recibiera martillazos. El defecto se pone en seguida de evidencia en el cuerpo del émbolo. Al tratarse de émbolos de aleaciones de acero, este defecto se presenta en la anchura de la ranura en el cuerpo, la cual queda más grande arriba que abajo. Al tratarse de émbolos de hierro fundido, la misma tensión de la superficie tiene la tendencia a deformarlo. Un émbolo ladeado provoca, por supuesto, escape de compresión y aspiración de aceite.

Al ajustar émbolos, los mecánicos saben que es posible hacerlo con un juego más estrecho que el recomendado para el caso, siempre que se haga bien el trabajo y que el motor quede bien afinado. Sin embargo, el método más seguro es seguir siempre las recomenda-

ciones que sobre este punto den los fabricantes del motor.

Aunque muchos mecánicos lo saben, bueno es repetir aquí en beneficio de aquellos que no lo saben, que después de la rehabilitación de los cilindros, es necesario limpiar muy bien la canalización de agua que estos llevan a su alrededor. Cuando se deja de hacer esta limpieza, se presenta el peligro de que se desarrollen puntos "calientes" en estas canalizaciones. Estos puntos "calientes" tienden a deformar el cilindro y por lo tanto, a provocar aspiración de aceite y en algunos casos extremos, llegan a apretar el émbolo hasta trabarlo.

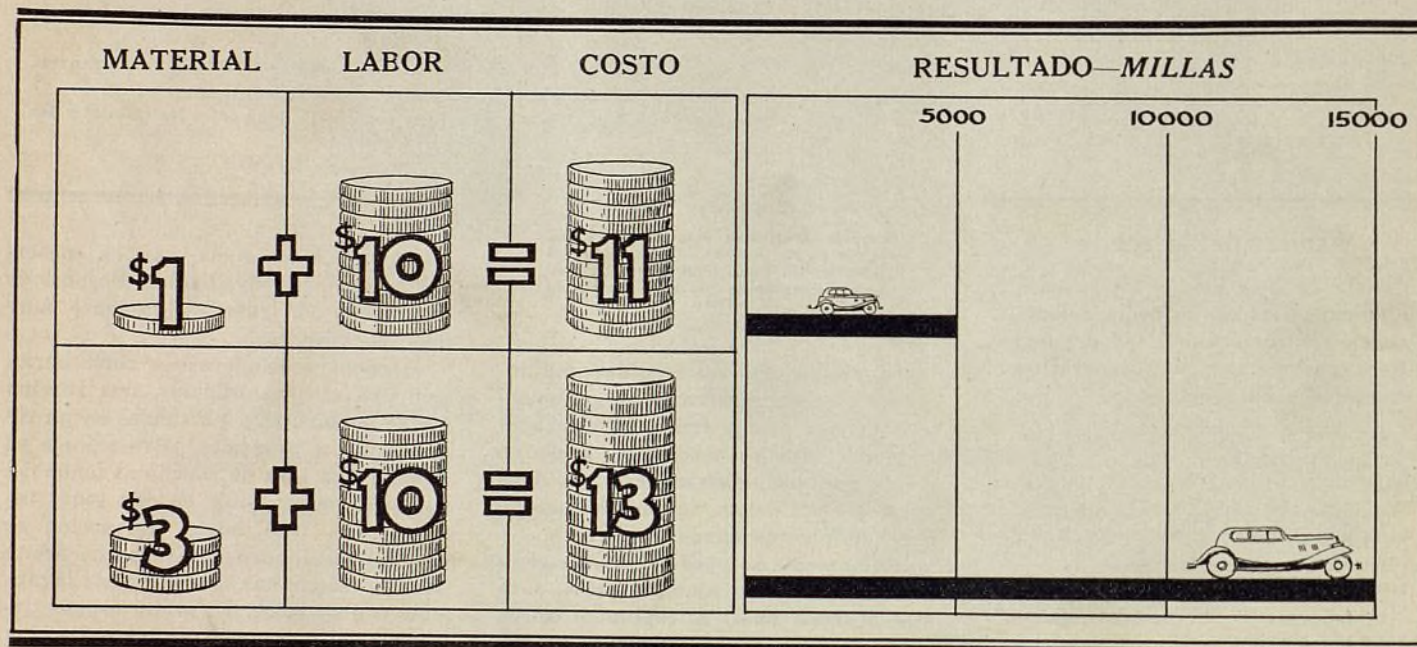
Los mecánicos saben que es necesario dejar conveniente intersticio o juego entre las puntas o extremos de los anillos de émbolo. La falta de juego los comba y somete a rápido desgaste. Otro

defecto resultante de esta irregularidad es la falta de uniforme presión contra la pared del cilindro, lo que facilita la aspiración de aceite y escape de compresión. El juego debe ser más o menos de 3 milésimas de pulgada por cada pulgada de diámetro de émbolo.

En términos generales, no es difícil ajustar anillos nuevos en émbolos nuevos por instalarse en cilindros repasados o rehabilitados, a causa de que estos últimos se hallan perfectamente redondos en toda su extensión. Al tratarse de cilindros ovalados un poco, los anillos deben ajustarse en el punto de menor diámetro, pues de lo contrario, sus extremos se juntarán al llegar el émbolo a la sección más angosta de su carrera.

La anchura de la ranura del anillo provoca irregularidades en los émbolos

## Economía en Productos de Calidad



Los talleres de reparación puede forrar los frenos de sus clientes con forros de buena calidad o con forros de mala calidad. El forro de inferior calidad, hecho especialmente para venderse a un precio bajo, podrá costar \$1 para un automóvil. Agregando el costo del trabajo a \$10, la instalación completa se vende por \$11.

Suponiendo que la instalación rinda 5000 millas de satisfactorio servicio, el costo de cada 1000 millas será entonces de \$2,20, es decir, \$0,22 de un centavo por milla.

El forro de freno de superior calidad vale \$3. La instalación cuesta lo mismo es decir, \$10. El trabajo completo resulta a un gasto de \$13.

La instalación del forro de buena calidad da 15,000 millas de servicio satisfactorio. Esto equivale a 86 centavos por mil millas, o \$0,086 de un centavo por milla. Esto equivale como a menos del 39% del costo del forro de freno de inferior calidad, lo que es un evidente beneficio para el cliente.

Aunque estos precios y comparación no se basan sobre los verdaderos costos en un lugar determinado, es, sin embargo, evidente, que los productos de inferior calidad resultan, a la larga, más costosos para el dueño de automóvil. Como el precio del mismo trabajo no varía, por diferente que sea la calidad de los materiales que se empleen en él, el producto barato es sólo barato en primer costo.

Esta comparación puede muy bien aplicarse a otras clases de piezas de requesto, como ejes, engranajes, anillos de émbolos, válvulas, acumuladores, etc. El verdadero precio se determina por los kilómetros de satisfactorio servicio que recibe el dueño.



viejos. El anillo suelto en la ranura se convierte en una bomba aspirante de aceite. La ranura y el ajuste del anillo en la misma son dos puntos que exigen especial atención. El intersticio entre las ranuras y los anillos no debe pasar de 15 diez-milésimas de pulgada.

El extremo inferior de la ranura del anillo, en particular, debe presentar una superficie recta y plana, de lo contrario, el aceite y los gases comprimidos pasarán por detrás del anillo, por exacto que sea el ajuste que exista entre éste y la pared del cilindro. El émbolo con ranuras desgastadas debe reemplazarse con uno nuevo. Cuando el anillo es demasiado ancho para la ranura, sólo debe rebajarse por el lado superior. Este rebajamiento resulta fácil frotando el anillo contra tela de esmeril colocada sobre una superficie bien plana.

Otro detalle importante en conexión con el ajuste de émbolos es la instalación del pasador, cuando éste tiene lubricación bajo presión. Cuando este pasador queda un tanto suelto, el exceso de aceite entra en la cámara de explosión.

Una causa común del excesivo consumo de aceite se halla en el estado de los cojinetes del motor, sobre todo en los motores con lubricación bajo presión. Estos cojinetes pueden hallarse bastante apretados para no producir golpe o vibración, pero al mismo tiempo presentarse mal ajustados o desgastados, con excesiva distancia o juego entre las dos mitades, permitiendo la salida del aceite por este punto. Muchos fabricantes están recomendando que no se limen las tapas de los cojinetes de bielas y de cigüeñal, para obtener un ajuste apretado, pues esta práctica imparte al cojinete una forma elíptica, que permite el escape del aceite por los lados. El mismo defecto resulta de la falta de ajuste entre la tapa y parte superior del cojinete y también cuando la canalización del aceite en el cojinete queda muy cerca de su borde.

La alta presión del aceite, causada por válvulas defectuosas, resulta también en aspiración de lubricante, debido a que los cojinetes reciben demasiado aceite, cuyo exceso sale por los extremos grandes de las bielas. Bueno es recordar, sin embargo, que la reducción de la presión del aceite no bajará la cantidad de escape que se produce durante las altas velocidades, dado que la fuerza centrífuga desarrollada por el cigüeñal produce una presión de más de 50 libras por pulgada cuadrada.

A menudo se olvida el hecho de que las guías desgastadas de las válvulas de admisión provocan un gran consumo de aceite. Por supuesto, esto se aplica sólo a aquellos automóviles en los cuales la cámara de las válvulas queda abierta en la caja del cigüeñal o bien

recibe ésta lubricación directa, como sucede en los motores con válvulas en la culata.

Es de suma importancia afinar muy bien el motor después de su reparación. Hay una enorme diferencia de funcionamiento entre un motor nuevo, recientemente salido de la fábrica, y otro que ha sido reparado. El motor se afina en la fábrica mediante fuerza mecánica exterior, la cual le bruñe muy bien los cojinetes, dejándolos preparados para durar mucho tiempo en buen servicio. La reparación en un taller no incluye estos costosos equipos mecánicos que se usan en las fábricas, y la afinación tiene entonces que hacerse poniendo el motor a funcionar bajo su propia energía. Por esta razón, el motor sometido a afinación de cojinetes, debe funcionar a poca velocidad. Según un informe técnico de fábrica, se sometieron varios motores a afinación con fuerza exterior y a afinación con fuerza propia. Se vio que el motor afinado con fuerza exterior exige 50 por ciento menos energía para su correcto ajuste, que el motor afinado con fuerza propia. El motor afinado con fuerza exterior ganó como 3½ millas por galón de combustible, además de un aumento de velocidad.

Con lo dicho en el párrafo anterior ha de comprenderse que la afinación de un motor reparado exige mucho cuidado y más atención que si tratara de uno nuevo. Conviene, por lo tanto, hacer esto presente, al dueño de un automóvil reparado, para que a continuación de la reparación de los cojinetes y otras piezas, no lo haga correr a alta velocidad y lo eche a perder de nuevo.

## Los Automóviles de 1933 Son Casi Automáticos

(Continuación de la página 11)

en aumentar la fuerza motriz. Los carburadores, en general, son más grandes. Los múltiples, por supuesto, son también más grandes. La contrapresión de los gases de escape se reduce mediante el empleo de silenciadores perfeccionados, de tipo cilíndrico.

El estrangulador de aire automático, introducido en el Oldsmobile del año pasado, ha sido perfeccionado y se halla ahora instalado no sólo en ese vehículo, sino también en otros de marcas populares. El termostato del estrangulador sirve también para graduar el abastecimiento de gas, con el objeto de hacer funcionar el motor, de una manera adecuada, durante el período de recalentamiento. Tan pronto como el motor llega a una temperatura adecuada a su funcionamiento normal, el abastecimiento de gas regresa a su posición normal.

En el sistema de carburación se incluye también un carburador para regular el calor que pasa al múltiple de admisión. La válvula reguladora de la cantidad de calor que pasa a la canalización alrededor del múltiple de admisión, está ahora gobernada por termostato. Esta disposición mejora notablemente la carburación.

El consumo de aceite se ha reducido a causa del mayor número de anillos que se emplea ahora en cada émbolo. Ordinariamente se instalan cuatro anillos en cada émbolo. En casos especiales, como sucede en el Cadillac y el Chrysler, se emplean cinco anillos o segmentos. Este crecido número de anillos de émbolos procurará un buen negocio en el ramo de piezas de repuesto.

La duración de las válvulas y el intervalo de su repaso o esmerillado, han sido notablemente prolongados por el empleo de inserciones de especial aleación de acero. Estas inserciones de válvulas se ven en los modelos Willys, Plymouth, De Soto, Dodge y otros de marcas populares. Para la conservación y reparación mecánica de estas válvulas con inserciones, se necesitarán, por supuesto, nuevos equipos y herramientas especiales.

Ha aumentado el número de fabricantes que emplean bielas cuyos extremos grandes van provistos de cojinetes de tipo reemplazable. Esta clase de cojinete facilita el trabajo de reparación y conservación mecánica en general, y por otra parte, procura una nueva oportunidad en el ramo de piezas de repuesto. Los nuevos cojinetes de bielas tienen respaldo o soporte de acero y forro de metal blanco Babbitt, ambos bien delgados. Se dice que con estos cojinetes se mejora mucho la lubricación del motor, a causa de permiten una más fácil y rápida disipación del calor, cosa que impide el indebido recalentamiento del aceite.

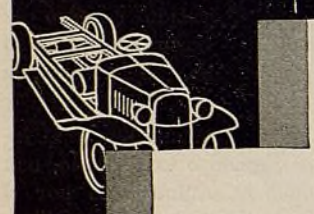
Entre los refinamientos del sistema de encendido se incluyen bobinas más grandes, para aumentar la fuerza de la chispa y facilitar el arranque. Se observa que continúa la preferencia por bujías de encendido de 14 mm. y por el avance de encendido automático por fuerza de vacío. Este tipo de mecanismo de avance se incluye en la dotación corriente del Chevrolet, yendo aquí suplementado por un avance centrífugo de modelo normal. Este mismo automóvil va también provisto de un nuevo aparato, llamado selector octane. Este es un ajuste manual para la distribución del encendido. Puede fijarse en la posición más conveniente para aprovechar, en grado máximo, cualquiera clase de combustible.



# CARACTERÍSTICAS MECÁNICAS

## AUTOMOVILES de PASAJEROS

Precios de lista al detalle,  
con entrega en la fábrica



### ABREVIACIONES:

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

### Fred B. Sides

En el fallecimiento de Fred B. Sides, gerente de exportación de la Hupp Motor Car Co., el país ha perdido uno de sus hijos más activos en el comercio in-

ternacional, y la compañía que lo empleaba, uno de sus más inteligentes jefes. Su muerte será profundamente lamentada por sus numerosos amigos en todas partes del mundo.

El Sr. Sides estuvo enfermo más de un año. Con su familia partió de Detroit en enero, yéndose a Miami, Florida, en busca de un clima benigno y beneficioso para su quebrantada salud. Murió en esa ciudad el 28 de febrero.

Estuvo con la Hupp durante muchos años. Después de diez y siete años de servir en un puesto administrativo federal, el Sr. Sides ingresó en la Hupp, como director de oficina, en 1915. Cuatro años más tarde fué ascendido al puesto de subgerente de ventas y en 1925, nombrado gerente de exportación. Desde este año hasta su muerte, dirigió con admirable acierto los negocios internacionales de la compañía, viajando,

en su representación, por todas partes del mundo. Fué uno de los organizadores del Export Club de Detroit, ocupando los puestos de presidente y vicepresidente de esta organización. También desplegó notables iniciativas personales en actividades cívicas y sociales en Detroit.

Fué enterrado en Detroit. Murió a los 58 años. Nuestras más sinceras condolencias a su distinguida familia.

### La Hulera el Popo

La administración general de la Compañía Hulera el Popo, S. A., la única fábrica de neumáticos en México, ha quedado a cargo de la General Tire and Rubber Co., según anuncio hecho por William O'Neil, presidente de esta última compañía, a su regreso a Akron, Ohio, de la ciudad de México.

La General Tire entra así en combi-

nación con la compañía mejicana. Esta última viene trabajando con éxito, en la ciudad de México, desde hace como diez años. Los directores de la Compañía Hulera el Popo, S. A., continuarán en sus mismos puestos. A la directiva se ha agregado el nombre del Sr. O'Neil. Alfredo Quijarro, que ha sido el administrador general de la compañía mejicana, ha sido nombrado al puesto de administrador general.

| MODELO Y MARCA                     | Pulg.   | Metros    | Distancia entre los ejes | Tamaño de los Neumáticos (pulg.) | Peso      |            | No. de cilindros | No. de cilindros diámetro interior y carrera de embolo |             | Potencia (fórmula N. A. C. C.) | Cilindrada |        | Potencia Máxima al freno a las R.P.M. especificadas | Compresiones | Sistema de Combustible |                  |                      | Marca del generador y motor de arranque | Marca del sistema de encendido | Acumulador |                         | Embrague |       | Marca del cambio de marcha | Univer-sales |        | Eje Trasero       |         | De Pie                            |                 | De mano y locación | Mecanismo de dirección |       |      |      |    |
|------------------------------------|---------|-----------|--------------------------|----------------------------------|-----------|------------|------------------|--|-------------|--------------------------------|------------|--------|---|--------------|------------------------|------------------|----------------------|---|--------------------------------|------------|-------------------------|----------|-------|----------------------------|--------------|--------|-------------------|---------|-----------------------------------|-----------------|--------------------|------------------------|-------|------|------|----|
|                                    |         |           |                          |                                  | (en lbs.) | Kilogramos |                  | Pulg.  | Millímetros |                                | Pulg.      | Litros |   |              | Marca del carburador   | Diámetro (pulg.) | Tipo de alimentación |   |                                | Marca      | Voltaje y Amperios-hora | Tipo     | Marca |                            | Tipo         | Marca  | Marca del trasero | Tipo    | Desmultiplicaciones de engranajes | Tipo y locación |                    | Aplicación             | Marca |      | Tipo |    |
|                                    |         |           |                          |                                  |           |            |                  |  |             |                                |            |        |   |              |                        |                  |                      |   |                                |            |                         |          |       |                            |              |        |                   |         |                                   |                 |                    |                        |       |      |      |    |
| 1 Auburn "8-101"                   | 127     | 3.23      | 17x5.50                  | 3675                             | 1666.8    | Lyco       | 8                | 3x4 1/2  | 76x121      | 28.80                          | 268.6      | 4.40   | 100-3400  | 5.26         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-104                   | S-P      | Long. | Det.                       | M            | Uni-Pr | C.L.              | 1 1/2 F | 4.70                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Col.  | Ross | C&R  | 1  |
| 2 Auburn "8-105"                   | 136     | 3.45      | 17x6.00                  | 4117                             | 1867.3    | Lyco       | 8                | 3x4 1/2  | 76x121      | 28.80                          | 268.6      | 4.40   | 100-3400  | 5.26         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-104                   | S-P      | Long. | Det.                       | M            | Uni-Pr | C.L.              | 1 1/2 F | 4.70                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Col.  | Ross | C&R  | 2  |
| 3 Auburn "12-161"                  | 133     | 3.38      | 17x6.00                  | 4465                             | 2025.2    | Lyco       | 12               | 3x4 1/2  | 79x108      | 46.88                          | 391.1      | 6.41   | 160-3400  | 5.75         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-121                   | 2-P      | Long. | Det.                       | M            | Mec.   | Col.              | 1 1/2 F | 4.08                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Col.  | Ross | C&R  | 3  |
| 4 Auburn "12-165"                  | 133     | 3.38      | 17x6.50                  | 4870                             | 2208.9    | Lyco       | 12               | 3x4 1/2  | 79x108      | 46.88                          | 391.1      | 6.41   | 160-3400  | 5.75         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-121                   | 2-P      | Long. | Det.                       | M            | Mec.   | Col.              | 1 1/2 F | 4.08                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Col.  | Ross | C&R  | 4  |
| 5 Buick "33-50"                    | 119     | 3.02      | 6.00/17                  |                                  |           | Own        | 8                | 2 1/2 x 4 1/2  | 75x108      | 27.61                          | 230.4      | 3.78   | 83-3200   | 4.84         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-100                   | S-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.71                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Sag  | W&R  | 5  |
| 6 Buick "33-60"                    | 127     | 3.23      | 6.50/17                  |                                  |           | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 78x118      | 30.02                          | 272.6      | 4.47   | 91-3200   | 4.84         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-120                   | S-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.61                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Sag  | W&R  | 6  |
| 7 Buick "33-80"                    | 130     | 3.30      | 7.00/17                  |                                  |           | Own        | 8                | 3x5 1/2  | 84x127      | 35.12                          | 344.8      | 5.65   | 105-3200  | 4.40         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-135                   | 2-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.27                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Sag  | W&R  | 7  |
| 8 Buick "33-90"                    | 138     | 3.51      | 7.00/17                  |                                  |           | Own        | 8                | 3x5 1/2  | 84x127      | 35.12                          | 344.8      | 5.65   | 105-3200  | 4.40         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-135                   | 2-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.36                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Sag  | W&R  | 8  |
| 9 Cadillac-LaSalle 355-CX-V8       | 130-136 | 3.30-3.45 | 7.00x17                  |                                  |           | Own        | 8                | 3x3 1/2 x 4 1/2  | 85x125      | 36.45                          | 353.0      | 5.78   | 115-3000  | 5.2          | Own                    | 2                | AC Pump              | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-130                   | M-D      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.60                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Own   | Sag  | W&S  | 9  |
| 10 Cadillac "355-C" V-8            | 134-140 | 3.40-3.56 | 7.00x17                  | 5165                             | 2342.7    | Own        | 8                | 3x3 1/2 x 4 1/2  | 85x125      | 36.45                          | 353.0      | 5.78   | 115-3000  | 5.2          | Own                    | 2                | AC Pump              | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-160                   | M-D      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.80                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Own   | Sag  | W&S  | 10 |
| 11 Cadillac "370-C" V-12           | 134-140 | 3.40-3.56 | 7.50x17                  | 5545                             | 2515.0    | Own        | 12               | 3x4 1/2  | 79x102      | 46.88                          | 368.0      | 6.03   | 135-3400  | 5.10         | D-L                    | 1 1/4            | AC Pump              | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-190                   | M-D      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.64                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Own   | Sag  | W&S  | 11 |
| 12 Cadillac "452-C" V-16           | 143-149 | 3.63-3.78 | 7.50/17                  | 5935                             | 2692.0    | Own        | 16               | 3x4 1/2  | 79x102      | 57.50                          | 452.0      | 7.40   | 160-3400  | 5.2          | Carter                 | 1 1/4            | AC Pump              | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-90                    | S-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.11                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Own  | W&S  | 12 |
| 13 Chevrolet "CC"                  | 107     | 2.72      | 17x5.25                  |                                  |           | Own        | 6                | 3x3 1/2  | 84x102      | 26.3                           | 206.8      | 3.30   | 65-2800   | 5.20         | Carter                 | 1 1/4            | AC Pump              | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-90                    | S-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.11                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Own  | W&S  | 13 |
| 14 Chevrolet "CA"                  | 110     | 2.79      | 5.25/18                  |                                  |           | Own        | 6                | 3x3 1/2  | 84x102      | 26.3                           | 206.8      | 3.30   | 65-2800   | 5.20         | Carter                 | 1 1/4            | AC Pump              | D-R                                     | D-R                            | Deleo      | 6-90                    | S-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.11                              | In-Fw           | D-M                | In-F&R                 | Own   | Own  | W&S  | 14 |
| 15 Chevrolet "St"                  | 189 1/2 | 4.88      | 17x6.50                  | 3190                             | 1446.9    | Own        | 6                | 3x4 1/2  | 83x114      | 25.35                          | 223.9      | 3.66   | 83-3400   | 5.35         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-100                   | S-P      | B&B   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.37                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Own   | Own  | W&S  | 15 |
| 16 Chrysler "Royal 8"              | 192 1/2 | 4.88      | 17x6.00                  | 3530                             | 1601.1    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 83x105      | 33.80                          | 273.8      | 4.40   | 90-3400   | 5.20         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-121                   | S-P      | B&B   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.30                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Own   | Own  | W&S  | 16 |
| 17 Chrysler "Imp'l Cust. 8"        | 130     | 3.30      | 17x5.50                  | 3590                             | 2444.8    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 89x127      | 39.20                          | 384.8      | 6.31   | 135-3200  | 5.80         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-153                   | S-P      | B&B   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.10                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Own   | Gem. | W&R  | 17 |
| 18 Chrysler "Std. Imperial 8"      | 195 1/2 | 4.98      | 6.50/17                  | 3915                             | 1775.7    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 83x114      | 33.80                          | 298.6      | 4.89   | 108-3400  | 6.05         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-117                   | S-P      | B&B   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.30                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Own   | Gem. | W&R  | 18 |
| 19 Continental "Beacon 102"        | 102     | 2.59      | 17x5.25                  | 2090                             | 948.0     | Own        | 4                | 3x3 1/2  | 85x102      | 18.22                          | 143.1      | 2.34   | 40-2700   | 5.05         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | A-Lite                                  | A-Lite                         | USL        | 6-                      | S-P      | Roc.  | War.                       | M            | Spicer | N-P               | 1 1/2 F | 4.33                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | N-P   | Jac. | W&S  | 19 |
| 20 Continental "Flyer 107"         | 107     | 2.72      | 17x5.25                  | 2200                             | 997.9     | Own        | 6                | 3x4 1/2  | 85x102      | 21.60                          | 169.6      | 2.79   | 65-3500   | 5.21         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | A-Lite                                  | A-Lite                         | USL        | 6-                      | S-P      | Roc.  | War.                       | M            | Spicer | N-P               | 1 1/2 F | 4.33                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | N-P   | Jac. | W&S  | 20 |
| 21 Continental "Ace 114"           | 114     | 2.90      | 17x5.50                  | 3200                             | 1451.4    | Own        | 6                | 3x4 1/2  | 85x102      | 21.60                          | 169.6      | 2.79   | 65-3500   | 5.21         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | A-Lite                                  | A-Lite                         | USL        | 6-                      | S-P      | Roc.  | War.                       | M            | Spicer | N-P               | 1 1/2 F | 4.33                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | N-P   | Jac. | W&S  | 21 |
| 22 Cord "L-29 137 1/2"             | 137 1/2 | 3.49      | 18x7.00                  | 4620                             | 2095.5    | Lyco       | 8                | 3x4 1/2  | 83x114      | 27.34                          | 214.7      | 3.52   | 115-3000  | 5.25         | Schlebler              | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-104                   | S-P      | Long. | Det.                       | M            | U&M    | Col.              | 1 1/2 F | 4.80                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Gem. | W&R  | 22 |
| 23 Cunningham "V-9 132-142"        | 132-142 | 3.35-3.61 | 19/7.00                  | 4600                             | 2086.5    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 89x127      | 33.80                          | 298.6      | 4.89   | 115-3000  | 5.25         | Schlebler              | 1 1/4            | Vac                  | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-104                   | S-P      | Long. | Det.                       | M            | U&M    | Col.              | 1 1/2 F | 4.80                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Gem. | W&R  | 23 |
| 24 De Soto "Std. Cust. SD" 184 1/2 | 184 1/2 | 4.70      | 17x5.50                  | 3120                             | 1415.2    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 83x114      | 27.34                          | 214.7      | 3.52   | 115-3000  | 5.25         | Schlebler              | 1 1/4            | Vac                  | D-R                                     | D-R                            | USL        | 6-104                   | S-P      | Long. | Det.                       | M            | U&M    | Col.              | 1 1/2 F | 4.80                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Gem. | W&R  | 24 |
| 25 Dodge Bros "6-DO" 111           | 111     | 2.80      | 6.00x16                  | 2705                             | 1226.6    | Own        | 6                | 3x4 1/2  | 83x114      | 25.35                          | 223.9      | 3.66   | 83-3400   | 5.35         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-100                   | S-P      | B&B   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.30                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Own   | Own  | W&S  | 25 |
| 26 Dodge Bros "8-DO" 122           | 122     | 3.10      | 6.50x17                  | 3645                             | 1653.2    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 83x108      | 33.80                          | 282.1      | 4.61   | 92-3400   | 5.20         | B&B                    | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-117                   | S-P      | B&B   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.38                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Own   | Gem. | W&W  | 26 |
| 27 Duesenberg "St. 8" 142 1/2      | 142 1/2 | 3.62      | 31x6.75                  | 4550                             | 2068.8    | Own        | 8                | 3x3 1/2 x 4 1/2  | 95x121      | 45.00                          | 420.0      | 6.88   | 265-4200  | 5.20         | Schlebler              | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Exide      | 6-160                   | 2-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.44                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Ross | C&L  | 27 |
| 28 Duesenberg "St. 8" 153 1/2      | 153 1/2 | 3.91      | 31x6.75                  | 4625                             | 2097.7    | Own        | 8                | 3x3 1/2 x 4 1/2  | 95x121      | 45.00                          | 420.0      | 6.88   | 265-4200  | 5.20         | Schlebler              | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Exide      | 6-160                   | 2-P      | Own   | Own                        | M            | Own    | Own               | 1 1/2 F | 4.44                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Ross | C&L  | 28 |
| 29 Du Pont "G-11" 141              | 141     | 3.59      | 6.50/20                  | 4000                             | 1818.0    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 85x114      | 36.45                          | 322.0      | 5.28   | 114-3200  | 5.30         | Schlebler              | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Exide      | 6-115                   | M-D      | Long. | War.                       | N            | Ch.    | Col.              | 1 1/2 F | 4.00                              | In-Fw           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Ross | C&L  | 29 |
| 30 Essex Terraplane-Autoplane 106  | 106     | 2.69      | 17x5.25                  | 2090                             | 948.0     | Own        | 4                | 3x4 1/2  | 85x102      | 18.22                          | 143.1      | 2.34   | 40-2700   | 5.05         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | A-Lite                                  | A-Lite                         | USL        | 6-                      | S-P      | Roc.  | War.                       | M            | Spicer | N-P               | 1 1/2 F | 4.33                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | N-P   | Jac. | W&S  | 30 |
| 31 Essex Terraplane-Autoplane 113  | 113     | 2.87      | 16x6.00                  | 2200                             | 997.9     | Own        | 6                | 3x4 1/2  | 85x102      | 21.60                          | 169.6      | 2.79   | 65-3500   | 5.21         | Marvel                 | 1 1/4            | Pump                 | A-Lite                                  | A-Lite                         | USL        | 6-                      | S-P      | Roc.  | War.                       | M            | Spicer | N-P               | 1 1/2 F | 4.33                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | N-P   | Jac. | W&S  | 31 |
| 32 Ford "412" 112                  | 112     | 2.84      | 5.50/17                  |                                  |           | Own        | 4                | 3x3 1/2  | 90x108      | 24.03                          | 200.5      | 3.28   | 83-3400   | 5.33         | D-L                    | 1 1/4            | Pump                 | Own                                     | Own                            | Own        | 6-80                    | S-P      | Own   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.11                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Own   | Gem. | W&S  | 32 |
| 33 Ford "412" 112                  | 112     | 2.84      | 5.50/17                  |                                  |           | Own        | 4                | 3x3 1/2  | 90x108      | 24.03                          | 200.5      | 3.28   | 83-3400   | 5.33         | D-L                    | 1 1/4            | Pump                 | Own                                     | Own                            | Own        | 6-80                    | S-P      | Own   | Own                        | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.11                              | In-Fw           | D-M                | In-Fw                  | Own   | Gem. | W&S  | 33 |
| 34 Franklin "Olympic" 118          | 118     | 3.00      | 6.00/17                  | 2575                             | 1167.9    | Own        | 8                | 3x4 1/2  | 89x121      | 30.40                          | 221.0      | 3.62   | 100-3100  | 5.10         | Strom                  | 1 1/4            | Pump                 | D-R                                     | D-R                            | Wil.       | 6-102                   | S-P      | Long. | Det.                       | M            | Spicer | Own               | 1 1/2 F | 4.3                               | In-FW           | Hyd.               | Ex-DS                  | Col.  | Ross | C&L  | 34 |
| 35 Franklin Supercharged Air       |         |           |                          |                                  |           |            |                  |  |             |                                |            |        |   |              |                        |                  |                      |   |                                |            |                         |          |       |                            |              |        |                   |         |                                   |                 |                    |                        |       |      |      |    |



# PRECIOS y ESTILOS de CARROCERIA

## AUTOMOVILES de PASAJEROS

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

### PAS. CARROCERIA PRECIO

#### AUBURN

|   |               |       |
|---|---------------|-------|
| <b>"8-101"</b><br>(127 in.—3.23 m. W. B.) |               |       |
| 2-p                                       | Coupe         | \$745 |
| 5-p                                       | Brougham      | 795   |
| 5-p                                       | Sedan         | 845   |
| 4-p                                       | Cabriolet     | 895   |
| 5-p                                       | Phaeton Sedan | 945   |
| <b>(136 in.—3.45 m. W. B.)</b>            |               |       |
| 7-p                                       | Sedan         | \$945 |

|                 |               |       |
|-----------------|---------------|-------|
| <b>"Custom"</b> |               |       |
| 2-p             | Coupe         | \$895 |
| 5-p             | Brougham      | 945   |
| 5-p             | Sedan         | 995   |
| 4-p             | Cabriolet     | 1,045 |
| 5-p             | Phaeton Sedan | 1,095 |
| 2-p             | Speedster     | 1,095 |

|   |               |         |
|---|---------------|---------|
| <b>"8-105" (Salon)</b><br>(127 in.—3.23 m. W. B.) |               |         |
| 5-p   | Brougham      | \$1,195 |
| 5-p   | Sedan         | 1,245   |
| 4-p   | Cabriolet     | 1,295   |
| 5-p   | Phaeton Sedan | 1,345   |
| 2-p   | Speedster     | 1,345   |

|  |          |         |
|--|----------|---------|
| <b>"12-161"</b><br>(133 in.—3.38 m. W. B.) |          |         |
| 2-p  | Coupe    | \$1,145 |
| 5-p  | Brougham | 1,195   |
| 5-p  | Sedan    | 1,245   |

|                 |               |         |
|-----------------|---------------|---------|
| <b>"Custom"</b> |               |         |
| 2-p             | Coupe         | \$1,295 |
| 5-p             | Brougham      | 1,345   |
| 5-p             | Sedan         | 1,395   |
| 4-p             | Cabriolet     | 1,445   |
| 5-p             | Phaeton Sedan | 1,495   |
| 2-p             | Speedster     | 1,495   |

|  |               |         |
|--|---------------|---------|
| <b>"12-165" (Salon)</b><br>(133 in.—3.38 m. W. B.) |               |         |
| 5-p  | Brougham      | \$1,695 |
| 5-p  | Sedan         | 1,745   |
| 4-p  | Cabriolet     | 1,795   |
| 5-p  | Phaeton Sedan | 1,845   |
| 2-p  | Speedster     | 1,845   |

|   |                             |       |
|---|-----------------------------|-------|
| <b>BUICK</b><br><b>"33-55"</b><br>(119 in.—3.02 m. W. B.) |                             |       |
| 2-p   | Business Coupe              | \$995 |
| 4-p   | Sport Coupe (R-S)           | 1,030 |
| 4-p   | Conv't Coupe (R-S)          | 1,115 |
| 5-p   | Sedan                       | 1,045 |
| 5-p   | Victoria Coupe (with trunk) | 1,065 |

|   |                             |         |
|---|-----------------------------|---------|
| <b>"33-60"</b><br>(127 in.—3.23 m. W. B.) |                             |         |
| 2-p                                       | Sport Coupe (R-S)           | \$1,270 |
| 4-p                                       | Conv't Coupe (R-S)          | 1,365   |
| 5-p                                       | Sedan                       | 1,310   |
| 5-p                                       | Victoria Coupe (with trunk) | 1,310   |
| 5-p                                       | Conv't Phaeton 4 door       | 1,585   |

|   |                             |         |
|---|-----------------------------|---------|
| <b>"33-80"</b><br>(130 in.—3.30 m. W. B.) |                             |         |
| 5-p                                       | Victoria Coupe (with trunk) | \$1,540 |
| 4-p                                       | Sport Coupe (R-S)           | 1,495   |

### PAS. CARROCERIA PRECIO

|     |                       |       |
|-----|-----------------------|-------|
| 4-p | Conv't Coupe (R-S)    | 1,575 |
| 5-p | Sedan                 | 1,570 |
| 5-p | Conv't Phaeton 4 door | 1,845 |

|   |                            |         |
|---|----------------------------|---------|
| <b>"33-90"</b><br>(138 in.—3.51 m. W. B.) |                            |         |
| 7-p                                       | Sedan                      | \$1,955 |
| 7-p                                       | Limousine                  | 2,055   |
| 5-p                                       | Club Sedan (with trunk)    | 1,820   |
| 5-p                                       | Victoria Coupe (rear deck) | 1,785   |
| 5-p                                       | Sedan                      | 1,805   |

|  |              |         |
|--|--------------|---------|
| <b>CADILLAC—LA SALLE</b><br><b>"355-CX" V-S</b><br>(130 in.—3.30 m. W. B.) |              |         |
| 4-p  | Conv't Coupe | \$2,395 |
| 4-p  | Coupe        | 2,245   |
| 5-p  | Town Coupe   | 2,395   |
| 5-p  | Sedan        | 2,245   |
| 5-p  | Chassis      | 1,850   |

|                                |                |         |
|--------------------------------|----------------|---------|
| <b>(136 in.—3.45 m. W. B.)</b> |                |         |
| 5-p                            | Town Sedan     | \$2,495 |
| 7-p                            | Sedan          | 2,495   |
| 7-p                            | Imperial Sedan | 2,645   |
| 5-p                            | Chassis        | 1,900   |

|  |              |         |
|--|--------------|---------|
| <b>CADILLAC</b><br><b>"355-C" V-S</b><br>(134 in.—3.40 m. W. B.) |              |         |
| 4-p  | Roadster     | \$2,795 |
| 4-p  | Conv't Coupe | 2,845   |
| 4-p  | Coupe        | 2,695   |
| 4-p  | Chassis      | 2,000   |

|                                |                     |         |
|--------------------------------|---------------------|---------|
| <b>(140 in.—3.56 m. W. B.)</b> |                     |         |
| 5-p                            | Coupe               | \$2,895 |
| 5-p                            | Sedan               | 2,895   |
| 5-p                            | Town Sedan          | 2,995   |
| 7-p                            | Sedan               | 3,045   |
| 7-p                            | Imperial Sedan      | 3,195   |
| 5-p                            | Phaeton             | 2,895   |
| 5-p                            | All Weather Phaeton | 3,395   |
| 5-p                            | Chassis             | 2,100   |

|   |                |         |
|---|----------------|---------|
| <b>Fleetwood</b><br>(140 in.—3.56 m. W. B.) |                |         |
| 5-p   | Sedan          | \$3,295 |
| 7-p   | Sedan          | 3,445   |
| 7-p   | Limousine      | 3,645   |
| 5-p   | Town Cabriolet | 3,995   |
| 7-p   | Town Cabriolet | 4,145   |
| 7-p   | Limousine      | 4,145   |
| 156"  | Commercial     | 4,145   |
| 5-p   | Chassis        | 2,300   |

|  |             |         |
|--|-------------|---------|
| <b>"370-C" V-12</b><br>(134 in.—3.40 m. W. B.) |             |         |
| 4-p  | Roadster    | \$3,495 |
| 4-p  | Convertible | 3,495   |
| 4-p  | Coupe       | 3,545   |
| 4-p  | Coupe       | 3,395   |
| 4-p  | Chassis     | 2,800   |

|                                |                     |         |
|--------------------------------|---------------------|---------|
| <b>(140 in.—3.56 m. W. B.)</b> |                     |         |
| 5-p                            | Coupe               | \$3,595 |
| 5-p                            | Sedan               | 3,595   |
| 5-p                            | Town Sedan          | 3,695   |
| 7-p                            | Sedan               | 3,745   |
| 7-p                            | Imperial Sedan      | 3,895   |
| 5-p                            | Phaeton             | 3,595   |
| 5-p                            | All Weather Phaeton | 4,095   |
| 5-p                            | Chassis             | 2,900   |

|                                |                |         |
|--------------------------------|----------------|---------|
| <b>(140 in.—3.56 m. W. B.)</b> |                |         |
| 5-p                            | Sedan          | \$3,995 |
| 7-p                            | Sedan          | 4,145   |
| 7-p                            | Limousine      | 4,345   |
| 5-p                            | Town Cabriolet | 4,695   |
| 7-p                            | Town Cabriolet | 4,845   |
| 7-p                            | Limousine      | 4,845   |
| 156"                           | Brougham       | 4,845   |
| 156"                           | Commercial     | 4,845   |
| 5-p                            | Chassis        | 3,100   |

|   |             |       |
|---|-------------|-------|
| <b>CHEVROLET</b><br><b>Standard Six "CC"</b><br>(107 in.—2.72 m. W. B.) |             |       |
| 2-p   | Bus. Coupe  | \$445 |
| 5-p   | Coach       | 445   |
| 2-4-p   | Sport Coupe | 475   |

|  |                      |       |
|--|----------------------|-------|
| <b>"CA"</b><br>(110 in.—2.79 m. W. B.) |                      |       |
| 4-p                                    | Sport Roadster (R-S) | \$485 |
| 4-p                                    | DeLuxe Roadster      | 500   |
| 5-p                                    | Phaeton              | 515   |
| 5-p                                    | DeLuxe Phaeton       | 530   |
| 5-p                                    | Coach                | 515   |
| 5-p                                    | DeLuxe Coach         | 530   |
| 5-p                                    | Sedan                | 565   |
| 5-p                                    | DeLuxe Sedan         | 580   |
| 2-p                                    | Coupe 5 windows      | 495   |

### PAS. CARROCERIA PRECIO

|     |                   |     |
|-----|-------------------|-----|
| 2-p | Sport Coupe (R-S) | 535 |
| 2-p | Cabriolet (R-S)   | 565 |
| 2-p | DeLuxe Cabriolet  | 580 |
| 5-p | Town Sedan        | 545 |

#### CHRYSLER

|  |                    |       |
|--|--------------------|-------|
| <b>"Six-CO"</b><br>(180 in.—4.57 m. W. B.) |                    |       |
| 2-4-p                                      | Coupe (R-S)        | \$835 |
| 5-p  | Sedan 4 door       | 845   |
| 2-p  | Business Coupe     | 795   |
| 5-p  | Brougham 2 door    | 795   |
| 2-4-p                                      | Conv't Coupe (R-S) | 885   |
| 7-p  | Sedan              | 997   |
| 5-p  | Conv't Sedan       | 1,055 |
| 5-p  | Chassis            | 585   |
| 7-p  | Chassis            | 645   |

|  |              |       |
|--|--------------|-------|
| <b>"Eight-CT"</b><br>(193 1/2 in.—4.92 m. W. B.) |              |       |
| 2-4-p  | Coupe (R-S)  | \$985 |
| 2-4-p  | Conv't Coupe | 1,035 |
| 2-p  | Coupe        | 945   |
| 5-p  | Sedan        | 995   |
| 7-p  | Sedan        | 1,171 |
| 5-p  | Conv't Sedan | 1,195 |
| 5-p  | Chassis      | 720   |
| 7-p  | Chassis      | 805   |

|   |              |         |
|---|--------------|---------|
| <b>"Imperial Eight-CQ"</b><br>(203 19/32 in.—5.15 m. W. B.) |              |         |
| 5-p   | Sedan        | \$1,395 |
| 5-p   | Coupe (R-S)  | 1,355   |
| 5-p   | Conv't Sedan | 1,595   |
| 5-p   | Coupe        | 1,395   |
| 2-4-p   | Conv't Coupe | 1,425   |
| 5-p   | Chassis      | 965     |

|   |                 |         |
|---|-----------------|---------|
| <b>"Custom-CL"</b><br>(211 27/32 in.—5.36 m. W. B.) |                 |         |
| 7-p   | Sedan           | \$2,995 |
| 7-p   | Sedan Limos.    | 3,295   |
| 5-p   | Sedan           | 2,895   |
| 2-4-p   | Conv't Roadster | 3,295   |
| 5-p   | Phaeton         | 3,395   |
| 5-p   | Conv't Sedan    | 3,595   |
| 5-p   | Chassis         | 2,100   |

|  |                |       |
|--|----------------|-------|
| <b>CONTINENTAL</b><br><b>"Beacon"</b><br>(102 in.—2.60 m. W. B.) |                |       |
| 5-p  | Roadster       | \$355 |
| 5-p  | Business Coupe | 380   |
| 5-p  | Sedan 2-door   | 380   |
| 5-p  | Sedan 4-door   | 395   |

|   |              |       |
|---|--------------|-------|
| <b>"Flyer"</b><br>(107 in.—2.72 m. W. B.) |              |       |
| 5-p                                       | Roadster     | \$450 |
| 5-p                                       | Coupe        | 490   |
| 5-p                                       | Sedan 2-door | 510   |
| 5-p                                       | Sedan 4-door | 535   |

|   |                      |       |
|---|----------------------|-------|
| <b>"Ace"</b><br>(114 in.—2.90 m. W. B.) |                      |       |
| 5-p                                     | Coupe (R-S)          | \$725 |
| 5-p                                     | Std. Sedan           | 745   |
| 5-p                                     | De Luxe Custom Sedan | 815   |

|  |                |         |
|--|----------------|---------|
| <b>CORD—"Front Drive"</b><br>(137 1/2 in.—3.49 m. W. B.) |                |         |
| 5-p  | Sedan          | \$2,395 |
| 5-p  | Brougham       | 2,395   |
| 5-p  | Conv't Phaeton | 2,595   |
| 2-4-p  | Cabriolet      | 2,495   |

CUNNINGHAM  
Complete range of body models available, listing in price from \$9,600 to \$13,500.

|  |                            |       |
|--|----------------------------|-------|
| <b>DE SOTO</b><br>(175 3/16 in.—4.45 m.) |                            |       |
| 2-p                                      | Standard Coupe             | \$695 |
| 5-p                                      | Sedan 2-door               | 695   |
| 5-p                                      | Standard Sedan             | 785   |
| 2-4-p                                    | Standard Coupe (R-S)       | 735   |
| 5-p                                      | Special Brougham           | 725   |
| 5-p                                      | Custom Coupe R-S           | 790   |
| 2-4-p                                    | Custom Conv't Coupe        | 845   |
| 5-p                                      | Custom Sedan               | 835   |
| 7-p                                      | Std. Sedan                 | 902   |
| 5-p                                      | Custom Conv't Sedan 2-door | 975   |
| 5-p                                      | Chassis St.                | 525   |
| 5-p                                      | Chassis, Cust.             | 555   |
| 7-p                                      | Chassis                    | 575   |

|   |                |       |
|---|----------------|-------|
| <b>DODGE BROTHERS</b><br><b>"6-DP"</b><br>(183 in.—4.65 m.) |                |       |
| 5-p   | Sedan          | \$670 |
| 2-4-p   | Coupe (R-S)    | 640   |
| 2-p   | Business Coupe | 595   |
| 2-4-p   | Conv't Coupe   | 695   |
| 5-p   | Sedan 2-door   | 630   |
| 5-p   | Salon Brougham | 660   |
| 5-p   | Chassis        | 445   |

### PAS. CARROCERIA PRECIO

|  |              |         |
|--|--------------|---------|
| <b>"8 in Line-DO"</b><br>(191 1/2 in.—4.86 m.) |              |         |
| 5-p  | Sedan        | \$1,145 |
| 2-4-p  | Coupe (R-S)  | 1,115   |
| 5-p  | Coupe        | 1,145   |
| 2-4-p  | Conv't Coupe | 1,185   |
| 5-p  | Conv't Sedan | 1,395   |
| 5-p  | Chassis      | 790     |

|  |         |         |
|--|---------|---------|
| <b>DUESENBERG</b><br>(142 1/2 in.—3.62 m. W. B.) |         |         |
| 5-p  | Chassis | \$9,500 |
| <b>(153 1/2 in.—3.91 m. W. B.)</b>               |         |         |
| 5-p  | Chassis | \$9,500 |

|   |         |         |
|---|---------|---------|
| <b>DU PONT</b><br>(125 in.—3.18 m. W. B.) |         |         |
| 5-p                                       | Chassis | \$4,000 |
| <b>(141 in.—3.59 m. W. B.)</b>            |         |         |
| 5-p                                       | Chassis | \$4,000 |
| <b>(146 1/2 in.—3.72 m. W. B.)</b>        |         |         |
| 5-p                                       | Chassis | \$5,000 |

|   |            |       |
|---|------------|-------|
| <b>ESSEX</b><br><b>Terraplane—El Autoplano</b><br><b>"Six"</b><br>(106 in.—2.69 m. W. B.) |            |       |
| 5-p   | Coach      | \$505 |
| 5-p   | Sedan      | 555   |
| 2-4-p   | Coupe R-S  | 535   |
| 2-p   | Bus. Coupe | 485   |
| 2-p   | Roadster   | 425   |
| 5-p   | Phaeton    | 515   |
| 5-p   | Chassis    | 365   |

|                  |                |     |
|------------------|----------------|-----|
| <b>"Special"</b> |                |     |
| 5-p              | Coach          | 545 |
| 5-p              | Sedan          | 595 |
| 5-p              | Coupe R-S      | 570 |
| 2-4-p            | Conv't Coupe   | 595 |
| 5-p              | Sport Roadster | 525 |
| 5-p              | Chassis        | 395 |

|   |              |       |
|---|--------------|-------|
| <b>"Eight"</b><br>(113 in.—2.87 m. W. B.) |              |       |
| 5-p                                       | Coach        | \$615 |
| 5-p                                       | Sedan        | 675   |
| 2-4-p                                     | Coupe R-S    | 655   |
| 2-p                                       | Bus. Coupe   | 615   |
| 2-4-p                                     | Conv't Coupe | 695   |
| 2-p                                       | Roadster     | 565   |
| 4-p                                       | Roadster R-S | 625   |
| 5-p                                       | Chassis      | 480   |

|  |                     |       |
|--|---------------------|-------|
| <b>FORD</b><br><b>"4"</b><br>(112 in.—2.84 m. W. B.) |                     |       |
| 2-4-p  | Roadster            | \$425 |
| 5-p  | Phaeton             | 445   |
| 5-p  | Tudor Sedan         | 450   |
| 2-p  | Coupe               | 440   |
| 5-p  | Fordor Sedan        | 510   |
| 2-p  | DeLuxe Roadster     | 460   |
| 5-p  | DeLuxe Phaeton      | 495   |
| 5-p  | DeLuxe Tudor Sedan  | 500   |
| 2-p  | DeLuxe Coupe        | 490   |
| 2-4-p  | Cabriolet R-S       | 535   |
| 5-p  | DeLuxe Fordor Sedan | 560   |
| 4-p  | Victoria            | 545   |

|   |                     |       |
|---|---------------------|-------|
| <b>"V-S"</b><br>(112 in.—2.84 m. W. B.) |                     |       |
| 2-4-p                                   | Roadster            | \$475 |
| 5-p                                     | Phaeton             | 495   |
| 5-p                                     | Tudor Sedan         | 500   |
| 2-p                                     | Coupe               | 490   |
| 2-p                                     | Fordor Sedan        | 560   |
| 5-p                                     | DeLuxe Roadster     | 510   |
| 5-p                                     | DeLuxe Phaeton      | 545   |
| 5-p                                     | DeLuxe Tudor Sedan  | 550   |
| 2-p                                     | DeLuxe Coupe        | 540   |
| 2-4-p                                   | Cabriolet R-S       | 585   |
| 5-p                                     | DeLuxe Fordor Sedan | 610   |
| 4-p                                     | Victoria            | 595   |

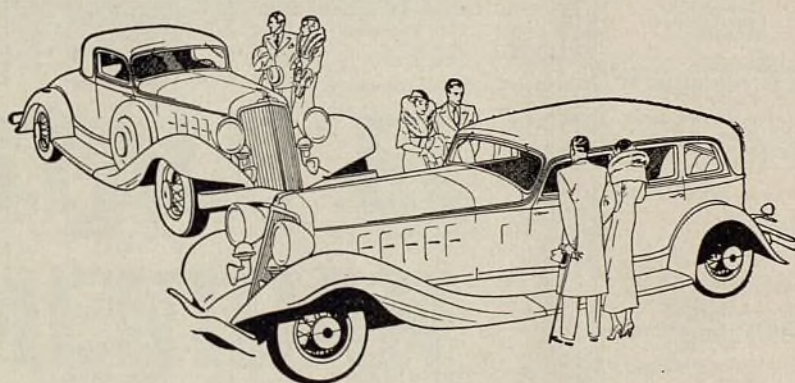
|  |                   |         |
|--|-------------------|---------|
| <b>FRANKLIN</b><br><b>"Supercharged Airman"</b><br>(132 in.—3.35 m. W. B.) |                   |         |
| 5-p  | Sedan             | \$1,935 |
| 5-p  | Sedan, Oxford     | 1,995   |
| 7-p  | Sedan             | 2,135   |
| 5-p  | Club Sedan        | 1,985   |
| 5-p  | Victoria Brougham | 2,035   |
| 2-p  | Coupe             | 1,935   |
| 2-4-p  | Conv't Coupe      | 1,980   |
| 7-p  | Limousine         | 2,285   |

|   |       |         |
|---|-------|---------|
| <b>"Supercharged Twelve"</b><br>(144 in.—3.66 m. W. B.) |       |         |
| 5-p   | Sedan | \$2,885 |
| 7-p   | Sedan | 2       |



# El REO Flying Cloud y el REO Royale de 1933

están atrayendo nuevos  
compradores en todas partes



**E**N todo lugar donde se han mostrado los nuevos automóviles REO de 1933, sus ventas han aumentado.

Muchas personas que nunca tuvieron un REO en el pasado, viajarán en un REO en 1933.

No hay ahora obstáculo de precio. Al mismo tiempo, la excelente calidad se presenta actualmente más evidente que nunca.

Los nuevos automóviles REO Flying Cloud y REO-ROYALE son, por muchas razones, los productos de mayor valor intrínseco de la fábrica REO, la cual cuenta con más de

28 años de experiencia en la construcción de finos vehículos. Y son también los más lindos.

Despiertan inmediatamente el interés de las personas que exigen CALIDAD a costo equitativo.

Con el completo surtido de camiones rápidos REO Speedwagon, camiones grandes y combinaciones de tractores y remolques, estos admirables nuevos automóviles REO de 1933 dan al concesionario un grupo de vehículos comprendido en la categoría de los precios más lucrativos.

## REO MOTOR CAR COMPANY

LANSING, MICHIGAN, E. U. A.

Fábrica en el Canadá TORONTO, ONTARIO, CANADA  
CABLEGRAMAS: "REOCO," LANSING



PAS. CARROCERIA PRECIO

GRAHAM

| "Standard Six"            |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$185 in.—4.70 m. W. B.) |       |  |
| 2-p Coupe                 | \$745 |  |
| 2-4-p Coupe               | 795   |  |
| 5-p Sedan                 | 795   |  |
| 2-4-p Conv't Coupe        | 835   |  |

| "Standard Eight"          |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$191 in.—4.85 m. W. B.) |       |  |
| 2-p Coupe                 | \$845 |  |
| 2-4-p Coupe               | 895   |  |
| 5-p Sedan                 | 895   |  |
| 2-4-p Conv't Coupe        | 935   |  |

| "Custom Eight"            |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$195 in.—4.95 m. W. B.) |         |  |
| 2-p Coupe                 | \$1,045 |  |
| 2-4-p Coupe               | 1,095   |  |
| 5-p Sedan                 | 1,095   |  |

HUDSON

| "Six"                     |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$113 in.—2.87 m. W. B.) |       |  |
| 2-p Bus. Coupe            | \$695 |  |
| 5-p Coach                 | 695   |  |
| 2-4-p Coupe               | 735   |  |
| 5-p Sedan                 | 765   |  |
| 2-4-p Conv't Coupe        | 845   |  |
| 5-p Phaeton               | 765   |  |
| Chassis                   | 565   |  |

| "Eight"                   |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$119 in.—3.02 m. W. B.) |       |  |
| 5-p Coach                 | \$975 |  |
| 2-4-p Coupe               | 995   |  |
| 5-p Sedan                 | 1,045 |  |
| 2-4-p Conv't Coupe        | 1,145 |  |
| Chassis                   | 865   |  |

| "Major"                   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$132 in.—3.35 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$1,250 |  |
| 5-p Brougham              | 1,350   |  |
| 5-p Club Sedan            | 1,350   |  |
| 7-p Sedan                 | 1,350   |  |
| 7-p Phaeton               | 1,250   |  |
| Chassis                   | 1,000   |  |

HUPMOBILE

| "321"                     |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$121 in.—3.07 m. W. B.) |       |  |
| ..... Coupe (R-S)         | \$995 |  |
| ..... Sedan               | 995   |  |
| ..... Victoria            | 1,060 |  |
| ..... Cabriolet-Roadster  | 1,095 |  |

| "322"                     |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$122 in.—3.10 m. W. B.) |         |  |
| ..... Coupe (R-S)         | \$1,195 |  |
| ..... Sedan               | 1,195   |  |
| ..... Victoria            | 1,260   |  |
| ..... Cabriolet-Roadster  | 1,295   |  |

| "323"                     |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$126 in.—3.20 m. W. B.) |         |  |
| ..... Coupe (R-S)         | \$1,445 |  |
| ..... Sedan               | 1,445   |  |
| ..... Victoria            | 1,510   |  |
| ..... Cabriolet-Roadster  | 1,545   |  |

| LINCOLN V12-136                  |         |  |
|----------------------------------|---------|--|
| (\$136 in.—3.45 m. W. B.)        |         |  |
| 2-p Coupe                        | \$3,100 |  |
| 2-4-p Coupe (R-S)                | 3,145   |  |
| 2-4-p Conv't Roadster (R-S)      | 3,200   |  |
| 5-p Town Sedan                   | 3,100   |  |
| 5-p Sedan                        | 3,200   |  |
| 5-p Coupe                        | 3,200   |  |
| 7-p Sedan                        | 3,300   |  |
| 7-p Limousine                    | 3,350   |  |
| ..... Phaeton, cowl & windshield | 3,200   |  |
| 5-p Phaeton                      | 3,000   |  |
| 7-p Touring                      | 3,200   |  |
| 2-p Open Roadster                | 2,700   |  |
| 2-4-p Open Roadster (R-S)        | 2,745   |  |
| ..... Chassis                    | 2,400   |  |

| "V12-145"                        |         |  |
|----------------------------------|---------|--|
| (\$145 in.—3.68 m. W. B.)        |         |  |
| ..... Phaeton, cowl & windshield | \$4,400 |  |
| 5-p Phaeton                      | 4,200   |  |
| 7-p Touring                      | 4,300   |  |
| ..... Town Sedan                 | 4,400   |  |
| 5-p Sedan                        | 4,500   |  |
| 5-p Coupe                        | 4,300   |  |
| 7-p Sedan                        | 4,600   |  |
| 7-p Limousine                    | 4,800   |  |
| ..... Brunn Cabriolet            | 6,900   |  |
| ..... Brunn Brougham             | 6,900   |  |
| ..... Brunn Conv't Coupe         | 5,700   |  |
| ..... Dietrich Conv't Sedan      | 6,100   |  |
| 2-p Dietrich Coupe               | 4,900   |  |
| ..... Judkins Berline            | 5,500   |  |
| ..... Judkins Coupe              | 5,000   |  |
| ..... Judkins Sedan              | 5,800   |  |
| ..... Wiloughby Limousine        | 5,700   |  |
| ..... Wiloughby Brougham         | 7,000   |  |
| ..... LeBaron Conv't Roadster    | 4,500   |  |
| ..... Chassis                    | 3,200   |  |

PAS. CARROCERIA PRECIO

MARMON

| "SIXTEEN"                 |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$145 in.—3.68 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$4,825 |  |
| 2-p Coupe                 | 4,825   |  |
| 5-p Coupe 2-door          | 4,925   |  |
| 2-p Conv't Coupe          | 4,975   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | 5,075   |  |
| 7-p Sedan                 | 4,975   |  |
| 7-p Limousine             | 5,175   |  |
| 5-p Club Sedan            | 4,925   |  |
| ..... Chassis             | 3,750   |  |

NASH

| "Big Six—1120"            |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$116 in.—2.95 m. W. B.) |       |  |
| 5-p Sedan                 | \$695 |  |
| 2-p Coupe                 | 725   |  |
| 4-p Coupe (R-S)           | 745   |  |
| 5-p Town Sedan            | 745   |  |
| 4-p Conv't Roadster       | \$10  |  |

| "Standard S—1130"         |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| (\$116 in.—2.95 m. W. B.) |       |  |
| 5-p Sedan                 | \$845 |  |
| 4-p Conv't Roadster       | 900   |  |
| 2-p Coupe                 | 830   |  |
| 4-p Coupe (R-S)           | 845   |  |
| 5-p Town Sedan            | 830   |  |

| "Special S—1170"          |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$121 in.—3.07 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$1,015 |  |
| 4-p Conv't Roadster       | 1,055   |  |
| 2-p Coupe                 | 965     |  |
| 4-p Coupe (R-S)           | 1,015   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | 1,095   |  |
| 5-p Town Sedan            | 975     |  |

| "Advanced S—1180"         |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$128 in.—3.25 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$1,320 |  |
| 4-p Conv't Roadster       | 1,395   |  |
| 2-p Coupe                 | 1,255   |  |
| 4-p Coupe (R-S)           | 1,275   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | 1,575   |  |
| 5-p Victoria              | 1,395   |  |

| "Ambassador S—1190"       |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$133 in.—3.38 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$1,575 |  |
| 4-p Conv't Roadster       | 1,645   |  |
| 4-p Coupe (R-S)           | 1,545   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | 1,875   |  |
| 5-p Victoria              | 1,785   |  |

| "142 in.—3.61 m. W. B." |         |  |
|-------------------------|---------|--|
| 5-p Sedan               | \$1,955 |  |
| 7-p Limousine           | 2,055   |  |
| 5-p Sedan               | 1,855   |  |
| 5-p Brougham            | 1,820   |  |

OLDSMOBILE

| "Six"                         |       |  |
|-------------------------------|-------|--|
| (\$116 1/2 in.—2.96 m. W. B.) |       |  |
| 2-p Business Coupe            | \$745 |  |
| 5-p Coupe                     | 745   |  |
| 2-4-p Sport Coupe             | 780   |  |
| 5-p Sedan 4-door              | 825   |  |
| 5-p Touring Coupe             | 775   |  |
| 4-p Conv't Coupe              | 825   |  |
| 5-p Touring Sedan 4-door      | 855   |  |

| "Eight"                       |       |  |
|-------------------------------|-------|--|
| (\$116 1/2 in.—2.96 m. W. B.) |       |  |
| 2-p Business Coupe            | \$845 |  |
| 2-4-p Sport Coupe             | 880   |  |
| 5-p Sedan 4-door              | 925   |  |
| 5-p Touring Coupe             | 875   |  |
| 4-p Conv't Coupe              | 925   |  |
| 5-p Touring Sedan             | 955   |  |

| PACKARD                       |         |  |
|-------------------------------|---------|--|
| "Eight"                       |         |  |
| (\$127 1/2 in.—3.24 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                     | \$2,150 |  |
| 5-p Coupe Sedan               | 2,190   |  |
| 2-4-p Coupe Roadster          | 2,250   |  |
| 2-4-p Coupe                   | 2,160   |  |
| ..... Chassis                 | 1,750   |  |

| "1002"                    |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$136 in.—3.45 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$2,385 |  |
| 7-p Sedan                 | 2,455   |  |
| 5-p Sedan Limo            | 2,550   |  |
| 5-p Club Sedan            | 2,390   |  |
| 5-p Coupe                 | 2,440   |  |
| 2-4-p Coupe               | 2,350   |  |
| 5-p Conv't Victoria       | 2,780   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | 2,890   |  |
| 4-p Phaeton               | 2,370   |  |
| 7-p Touring               | 2,390   |  |
| ..... Chassis             | 1,880   |  |

| "Super Eight"             |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$135 in.—3.43 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$2,750 |  |

| "1004"                    |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$142 in.—3.61 m. W. B.) |         |  |
| 2-4-p Coupe               | \$2,780 |  |
| 2-4-p Coupe Roadster      | 2,870   |  |
| 4-p Phaeton               | 2,890   |  |

PAS. CARROCERIA PRECIO

|                     |       |
|---------------------|-------|
| 5-p Club Sedan      | 2,975 |
| 5-p Coupe           | 2,980 |
| 7-p Touring         | 2,980 |
| 7-p Sedan           | 3,090 |
| 4-p Sport Phaeton   | 3,150 |
| 7-p Sedan Limo      | 3,280 |
| 5-p Conv't Victoria | 3,440 |
| 5-p Conv't Sedan    | 3,590 |
| ..... Chassis       | 2,290 |

| "Twelve"                  |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$142 in.—3.61 m. W. B.) |         |  |
| 4-p Phaeton               | \$3,790 |  |
| 4-p Sport Phaeton         | 4,090   |  |
| 2-4-p Coupe Roadster      | 3,850   |  |
| 5-p Conv't Victoria       | 4,490   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | \$4,650 |  |
| 2-4-p Coupe               | 3,720   |  |
| 5-p Coupe                 | 3,890   |  |
| 5-p Club Sedan            | 3,880   |  |
| 5-p Sedan                 | 3,860   |  |
| ..... Chassis             | 2,980   |  |

| "1006"                    |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$147 in.—3.73 m. W. B.) |         |  |
| 7-p Sedan                 | \$4,085 |  |
| 7-p Sedan Limousine       | 4,285   |  |
| ..... Chassis             | 3,170   |  |

| PIERCE-ARROW              |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| "S36"                     |         |  |
| (\$136 in.—3.45 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Club Brougham         | \$2,385 |  |
| 5-p Sedan                 | 2,575   |  |
| 5-p Club Sedan            | 2,695   |  |
| ..... Chassis             | 2,075   |  |

| "139 in.—3.53 m. W. B."   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| 7-p Sedan                 | \$2,850 |  |
| 7-p Encl. Drive Limousine | 2,975   |  |
| ..... Chassis             | 2,275   |  |

| "Salon S36"               |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$136 in.—3.45 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Club Brougham         | \$2,550 |  |
| 5-p Sedan                 | 2,740   |  |
| 5-p Club Sedan            | 2,860   |  |

| "139 in.—3.53 m. W. B."   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| 7-p Sedan                 | \$3,015 |  |
| 7-p Encl. Drive Limousine | 3,140   |  |

| "1236"                    |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$136 in.—3.45 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Club Brougham         | \$2,785 |  |
| 5-p Sedan                 | 2,975   |  |
| 5-p Club Sedan            | 3,095   |  |
| ..... Chassis             | 2,475   |  |

| "139 in.—3.53 m. W. B."   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| 7-p Sedan                 | \$3,250 |  |
| 7-p Encl. Drive Limousine | 3,375   |  |
| ..... Chassis             | 2,675   |  |

| "Salon 1236"              |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$136 in.—3.45 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Club Brougham         | \$2,950 |  |
| 5-p Sedan                 | 3,140   |  |
| 5-p Club Sedan            | 3,260   |  |

| "139 in.—3.53 m. W. B."   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| 7-p Sedan                 | \$3,415 |  |
| 7-p Encl. Drive Limousine | 3,540   |  |

| "Custom Model 1242"       |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$137 in.—3.48 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Club Brougham         | \$3,650 |  |
| 5-p Sedan                 | 3,785   |  |
| 5-p Club Sedan            | 3,950   |  |
| 5-p Club Berline          | 4,150   |  |
| 4-p Coupe (R-S)           | 3,785   |  |
| 5-p Conv't Sedan          | 4,250   |  |
| ..... Roadster            | 3,900   |  |
| 5-p Tourer                | 3,950   |  |
| 5-p Sport Phaeton         | 4,150   |  |
| ..... Chassis             | 3,100   |  |

| "142 in.—3.61 m. W. B."   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| 7-p Sedan                 | \$3,985 |  |
| 7-p Encl. Drive Limousine | 4,250   |  |
| 7-p Tourer                | 4,250   |  |
| ..... Chassis             | 3,300   |  |

| "Custom Model 1247"       |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| (\$142 in.—3.61 m. W. B.) |         |  |
| 5-p Sedan                 | \$4,295 |  |
| 5-p Club Sedan            | 4,400   |  |
| 5-p Club Berline          | 4,600   |  |

| "147 in.—3.73 m. W. B."   |         |  |
|---------------------------|---------|--|
| 7-p Sedan                 | \$4,535 |  |
| 7-p Encl. Drive Limousine | 4,800   |  |
| ..... Chassis             | 3,800   |  |

| "LeBaron"                   |       |  |
|-----------------------------|-------|--|
| ..... Conv't Sedan          | 5,700 |  |
| ..... Conv't Sedan          | 6,100 |  |
| ..... Conv't Victoria       | 5,200 |  |
| ..... Club Sedan            | 5,700 |  |
| ..... Encl. Drive Limousine | 6,200 |  |
| ..... Coupe                 | 5,800 |  |
| ..... Coupe                 | 5,600 |  |

PAS. CARROCERIA PRECIO

| "Brunn"                    |       |  |
|----------------------------|-------|--|
| ..... Town Brougham        | 6,700 |  |
| ..... Town Brougham        | 6,700 |  |
| ..... Town Cabriolet       | 7,200 |  |
| ..... Town Car             | 6,700 |  |
| ..... Encl. Drive Brougham | 7,200 |  |

| PLYMOUTH                  |       |  |
|---------------------------|-------|--|
| "6-PC"                    |       |  |
| (\$173 in.—4.39 m. W. B.) |       |  |
| 2-p Business Coupe        | \$495 |  |
| 2-4-p Coupe (R-S)         | 525   |  |
| 2-4-p Conv't Coupe        | 565   |  |
| 5-p Sedan 2-door          | 505   |  |
| 5-p Sedan                 | 545   |  |
| ..... Chassis             | 360   |  |

| PONTIAC |
|---------|
|---------|



**COMPLETAMENTE DIFERENTE**  
pero reemplaza a todo otro forro de freno



# **INSTALE EL AMERICAN BRAKEBLOK**

**Sin necesidad de  
cambio en  
método o en frenos**

EL AMERICAN BRAKEBLOK, el nuevo tipo de forro de freno de seguridad, es completamente diferente en caracter y vastamente superior a todo otro tipo de forro de freno. Como forro de repuesto, puede instalarse con facilidad y rapidez, en reemplazo de cualquier otro forro, sin cambio en método de instalación o en los frenos originales.

Este material se llama forro de freno de *seguridad* a causa de que produce paradas más rápidas y suaves bajo toda condición — a causa de que dura más y a causa de que conserva los frenos en mejor ajuste. Se hace de una sola clase solamente. Ofrece la seguridad de un servicio completamente satisfactorio durante mucho tiempo.

En su caracter físico, el American Brakeblok es un material sólido muy denso y homogéneo, formado bajo presión, sometido a tratamiento térmico y esmerilado a tamaño exacto. No contiene caucho. No se hincha ni quema bajo el servicio más severo.

Una pequeña existencia de sólo diez rollos de American Brakeblok sirve para 125 marcas y 400 modelos de automóviles y camiones livianos, permitiendo satisfacer el 90% de los requisitos de frenos interiores.

El American Brakeblok se suministra en la nueva y conveniente forma de rollo, y también en tipo keeper, en juegos de recubrimiento completo y en tipo empernado de recubrimiento completo. Además de este moderno forro de freno, fabricamos revestimientos para embragues de fina tela y de tipo moldeado, de gran flexibilidad y exentos de protuberancias, lo que hace innecesaria la afinación preliminar. Por carta o por telegrama sírvase pedirnos información y precios del American Brakeblok, el moderno y seguro material para frenos.



**AMERICAN BRAKEBLOK CORPORATION • 4660 MERRITT AVE., DETROIT, MICH., E. U. A.**

División industrial y automotriz de la American Brake Shoe & Foundry Company  
Oficinas de ventas: Nueva York, Cleveland, Chicago, St. Louis, Los Angeles, San Francisco  
Departamento de Exportación: 39 Water St., Nueva York, E. U. A.





| MARCA Y MODELO      | Capacidad en Toneladas | Precio del Chasis | MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.) | NEUMATICOS o LLANTAS |          | Trans. Final | MARCA Y MODELO     | Capacidad en Toneladas | Precio del Chasis | MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.) | NEUMATICOS o LLANTAS |           | Trans. Final | MARCA Y MODELO       | Capacidad en Toneladas | Precio del Chasis | MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.) | NEUMATICOS o LLANTAS |          | Trans. Final |
|---------------------|------------------------|-------------------|---|----------------------|----------|--------------|--------------------|------------------------|-------------------|---|----------------------|-----------|--------------|----------------------|------------------------|-------------------|---|----------------------|----------|--------------|
|                     |                        |                   |   | Del.                 | Tras.    |              |                    |                        |                   |   | Del.                 | Tras.     |              |                      |                        |                   |   | Del.                 | Tras.    |              |
| Autocar..... R      | 1 1/2                  | \$2250            | 6-3 1/2x4 1/2                           | 7.00/20              | 7.00/20d | S            | Fageol..... 135    | 2-3                    | \$1900            | 6-3 1/2x4 1/2                           | 30x5n                | 30x5nd    | B            | Internat'l..... D-1  | 4100+                  | \$360             | 6-3 1/2x4 1/2                           | 5.25/18              | 5.25/18  | S            |
| Autocar..... RE     | 2                      | 2300              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 7.50/20              | 7.50/20d | S            | Fageol..... 250    | 2 1/2-4                | 2750              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 34x7n                | 34x7nd    | B            | Internat'l..... AW-1 | 5500+                  | 600               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 5.25/20              | 5.25/20  | S            |
| Autocar..... RG     | 2 1/2                  | 2600              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 34x7                 | 34x7d    | D            | Fageol..... 300    | 3-5                    | 3250              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.00-20              | 9.0-20d   | B            | Internat'l..... M-2  | 7000+                  | 850               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.50/20              | 6.50/20  | S            |
| Autocar..... A      | 2 1/2                  | 3000              | 6-4x4 1/2                               | 8.25/20              | 8.25/20d | S            | Fageol..... 370    | 5-7                    | 4350              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.0x20d   | W            | Internat'l..... AW-2 | 7500+                  | 615               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.00/20              | 6.00/20  | S            |
| Autocar..... D      | 3                      | 3500              | 6-4x4 1/2                               | 34x7                 | 34x7d    | D            | Fageol..... 446    | 6-8                    | 3900              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 32x6                 | 32x6d     | W            | Internat'l..... A-2  | 8575+                  | 615               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.00/20              | 6.00/20  | S            |
| Autocar..... DE     | 3 1/2                  | 3850              | 6-4x4 1/2                               | 9.00/20              | 9.00/20d | D            | Fageol..... 626    | 6-8                    | 6000              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.00-20d  | W            | Internat'l..... B-2  | 8575+                  | 665               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.00/20              | 6.00/20  | S            |
| Autocar..... N      | 4                      | 4600              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.75/20              | 9.75/20d | D            | Fageol..... 646    | 6-8                    | 6500              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.0x20d   | W            | Internat'l..... A-3  | 9700+                  | 795               | 6-3 1/2x4 1/2                           | 30x5n                | 32x6n    | S            |
| Autocar..... NF     | 5                      | 4800              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.75/22              | 9.75/22d | D            | Fageol..... 826    | 8-10                   | 6300              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.00-20d  | W            | Internat'l..... A-4  | 14700+                 | 1750              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 32x6n                | 32x6nd   | S            |
| Brockway..... 80    | 1 1/2-2                | 1160              | 6-3 1/2x4                               | 6.00/20              | 6.0/20d  | S            | Fageol..... 846    | 8-10                   | 6900              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.0x20d   | W            | Internat'l..... A-5  | 17000+                 | 2350              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 34x7n                | 34x7nd   | S            |
| Brockway..... 90    | 1 1/2-2 1/2            | 1425              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 6.50/20              | 6.5/20d  | S            | Fageol..... 1026   | 10                     | 7400              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.00-20d  | W            | Internat'l..... A-6  | 19600+                 | 2675              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 34x7n                | 34x7nd   | D            |
| Brockway..... 120   | 2-3                    | 1940              | 6-4x4 1/2                               | 32x6n                | 32x6nd   | S            | Fageol..... 1046   | 10                     | 8100              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.00-20              | 9.0-20d   | W            | Internat'l..... W-1  | 20500+                 | 3850              | 4-4 1/2x5 1/2                           | 36x5                 | 36x8     | D            |
| Brockway..... 140   | 2 1/2-3 1/2            | 2395              | 6-4x4 1/2                               | 32x6n                | 32x6nd   | D            | Federal..... D4    | 9000+                  | 670               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Internat'l..... W-3  | 26500+                 | 4850              | 4-4 1/2x5 1/2                           | 36x6                 | 40x12    | D            |
| Brockway..... 170   | 3-4                    | 3060              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 32x6n                | 32x6nd   | D            | Federal..... E4    | 9000+                  | 695               | 6-3 1/2x4                               | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Internat'l..... A-7  | 35000+                 | 6200              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.75x20              | 9.75x20  | D            |
| Brockway..... 195   | 3 1/2-5                | 3660              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 34x7n                | 34x7nd   | D            | Federal..... G5L   | 11500+                 | 995               | 6-3 1/2x4                               | 6.50/20n             | 32x6n     | S            | Internat'l..... A-8  | 35000+                 | 6300              | 6-5x5 1/2                               | 9.75x20              | 9.75x20  | D            |
| Brockway..... 220   | 5-7                    | 4385              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 36x8n                | 36x8nd   | D            | Federal..... F8L   | 12000+                 | 1245              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 32x6n                | 32x6nd    | S            | Kelly-S..... KS-15   | 1 1/2-2                | 2250              | 4-4x5                                   | 32x6dp               | 32x6n    | B            |
| Brockway..... 260   | 7-10                   | 5850              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 10.5/22              | 10.5/22d | D            | Federal..... A7    | 15000+                 | 1945              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 20n                  | 20nd      | S            | Kelly-S..... KS-20   | 2                      | 2900              | 4-4x5                                   | 34x4                 | 34x8     | W            |
| Chevrolet..... CB   | 4000+                  | 330               | 6-3 1/2x4                               | 5.25x18              | 5.25x18  | S            | Federal..... A8    | 18000+                 | 2295              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.00/20n             | 9.00/20nd | R            | Kelly-S..... KS-25   | 2 1/2                  | 3650              | 4-4 1/2x5 1/2                           | 36x5                 | 36x10    | W            |
| Chevrolet..... OA   | 7500+                  | 480               | 6-3 1/2x4                               | 30x5                 | 32x6     | S            | Federal..... A8DR  | 18000+                 | 2420              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.00/20n             | 9.00/20nd | R            | Kelly-S..... KS-35   | 3 1/2                  | 4250              | 4-4 1/2x5 1/2                           | 36x5                 | 40x12    | W            |
| Chevrolet..... OB   | 8300+                  | 505               | 6-3 1/2x4                               | 30x5                 | 30x5d    | S            | Federal..... U6    | 22000+                 | 3790              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 36x8n                | 36x8nd    | W            | Kelly-S..... KS-50   | 5                      | 4900              | 4-4 1/2x5 1/2                           | 36x6                 | 40x14    | W            |
| Chevrolet..... OC   | 7900+                  | 510               | 6-3 1/2x4                               | 30x5                 | 32x6     | S            | Federal..... U7    | 26000+                 | 4410              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.75/20n             | 9.75/20nd | Rw           | Kelly-S..... KS-70   | 7                      | 5200              | 4-4 1/2x5 1/2                           | 36x6                 | 40x8d    | C            |
| Chevrolet..... OD   | 8300+                  | 535               | 6-5 1/2x4                               | 30x5                 | 30x5d    | S            | Federal..... C8    | 26000+                 | 4820              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.75/20n             | 9.75/20nd | Rw           | Larrabee..... 25     | 1945                   | 6-3 1/2x4 1/2     | 7.00x20                                 | 7.00x20              | B        |              |
| Commerce..... 15A   | 7500+                  | 1375              | 6-3 1/2x4                               | 30x5n                | 30x5n    | R            | Federal..... DM    | 8000+                  | 875               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Larrabee..... 35     | 2575                   | 6-3 1/2x4 1/2     | 7.00x20                                 | 7.00x20              | B        |              |
| Commerce..... 11BC  | 11000+                 | 2165              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 32x6n                | 32x6nd   | R            | Federal..... D2SWL | 13750+                 | 1050              | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Larrabee..... 45     | 3115                   | 6-4x4 1/2         | 7.50x20                                 | 7.5x20d              | B        |              |
| Commerce..... 40AC  | 13000+                 | 3275              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 36x6n                | 36x6nd   | R            | Federal..... E2SWL | 13750+                 | 1150              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Larrabee..... 55     | 3740                   | 6-4x4 1/2         | 8.25x20                                 | 8.25x20              | W        |              |
| Commerce..... 50DC  | 17000+                 | 4130              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 36x6n                | 40x8nd   | R            | Federal..... T10SW | 28000+                 | 3845              | 6-4x4 1/2                               | 34x7n                | 34x7nd    | S            | Larrabee..... 65     | 4280                   | 6-4x4 1/2         | 8.25x20                                 | 8.25x20              | W        |              |
| Commerce..... 60DC  | 20000+                 | 4745              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 38x7n                | 40x8nd   | R            | Federal..... D2DL  | 14000+                 | 1350              | 4-3 1/2x4 1/2                           | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Larrabee..... 75     | 5200                   | 6-4 1/2x4 1/2     | 9.75x20                                 | 9.75x20              | W        |              |
| Commerce..... 100B  | 32000+                 | 7975              | 6-4 1/2x6                               | 9 1/2x24n            | 9 1/2x24 | R            | Federal..... E2DL  | 14000+                 | 1450              | 6-3 1/2x4                               | 6.0/20n              | 32x6n     | S            | Larrabee..... 85     | 5500                   | 6-4 1/2x4 1/2     | 9.75x20                                 | 9.75x20              | W        |              |
| Commerce..... 50SW  | 23500+                 | 5230              | 6-3 1/2x5                               | 36x6n                | 36x6nd   | R            | Ford..... BB-131   | 1 1/2                  | 470               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 30x6.00              | 32x6n     | B            | Maccar..... 100      | 1330                   | 6-3 1/2x4 1/2     | 6.50x20                                 | 6.50x20              | B        |              |
| Commerce..... 60SW  | 36500+                 | 6365              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 38x7n                | 40x8nd   | R            | Ford..... BB-157   | 1 1/2                  | 500               | 4-3 1/2x4 1/2                           | 20x6.00              | 32x6      | B            | Maccar..... 36A      | 2050                   | 6-3 1/2x4 1/2     | 7.00x20                                 | 7.00x20              | B        |              |
| Day Elder..... 60   | 1                      | 895               | 6-3 1/2x4                               | 6.00/20              | 6.5/20   | S            | GMT..... 18        | 8500+                  | 675               | 6-3 1/2x4 1/2                           | 30x5                 | 32x6      | S            | Maccar..... 40A      | 2400                   | 6-3 1/2x4 1/2     | 7.50x20                                 | 7.5x20d              | B        |              |
| Day Elder..... 75   | 1 1/2                  | 945               | 6-3 1/2x4                               | 6.00/20              | 6.0/20d  | S            | GMT..... 23        | 10500+                 | 795               | 6-3 1/2x4 1/2                           | 6.50x20              | 6.5/20d   | S            | Maccar..... 180      | 3500                   | 6-4 1/2x4 1/2     | 9.00x20                                 | 9.0x20d              | R        |              |
| Day Elder..... 85   | 1 1/2                  | 1395              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 6.00/20              | 6.5/20d  | S            | GMT..... 33        | 13000+                 | 1225              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 32x6                 | 32x6d     | S            | Maccar..... 60A      | 4500                   | 6-4 1/2x4 1/2     | 9.00x20                                 | 9.0x20d              | R        |              |
| Day Elder..... 110  | 2                      | 1825              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 7.00/20              | 7.0/20d  | S            | GMT..... 43        | 16000+                 | 1525              | 6-3 1/2x4 1/2                           | 32x6                 | 32x6d     | S            | Maccar..... 220H     | 4750                   | 6-4 1/2x4 1/2     | 9.75x20                                 | 9.75x20              | W        |              |
| Day Elder..... 130  | 2 1/2                  | 2225              | 6-4x4 1/2                               | 7.50/20              | 7.5/20d  | S            | GMT..... 51        | 19000+                 | 2480              | 6-3 1/2x5                               | 34x7                 | 34x7d     | S            | Maccar..... 66A      | 4                      | 5500              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.75x20              | 9.75x20  | W            |
| Day Elder..... 160  | 3                      | 2795              | 6-4x4 1/2                               | 7.50/20              | 7.5/20d  | W            | GMT..... 51H       | 22000+                 | 2800              | 6-3 1/2x5                               | 34x7                 | 34x7d     | Sd           | Maccar..... 86A      | 5                      | 5950              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 10.50x20             | 10.50x20 | W            |
| Day Elder..... 200  | 4                      | 3295              | 6-4x4 1/2                               | 9.00/20              | 9.0/20d  | W            | GMT..... 61        | 22000+                 | 3710              | 6-4 1/2x5                               | 9.00x20              | 9.0x20d   | W            | Maccar..... SW86     | 9000                   | 6-4 1/2x5 1/2     | 10.50x20                                | 10.50x20             | R        |              |
| Day Elder..... 240  | 5                      | 4295              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.00/20              | 9.0/20d  | W            | GMT..... 83        | 25000+                 | 4205              | 6-4 1/2x5                               | 9.00x20              | 9.0x20d   | W            | Maccar..... TD       | 12500                  | 6-5 1/2x6         | 10.50x20                                | 10.50x20             | W        |              |
| Day Elder..... 285  | 8***                   | 5295              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 8.25/20              | 8.25x20d | W            | GMT..... 85        | 30000+                 | 5600              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.75x20              | 9.75x20d  | Sd           | Mack..... BL*        | 2500                   | 6-3 1/2x5         | 6.00-20                                 | 6.0-20d              | S        |              |
| Day Elder..... 345  | 10***                  | 6395              | 6-4 1/2x4 1/2                           | 9.00/20              | 9.0/20d  | W            | GMT..... 85H       | 34000+                 | 6195              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.75x20              | 9.75x20d  | Sd           | Mack..... BG*        | 3000                   | 6-3 1/2x5         | 32x6n                                   | 32x6nd               | S        |              |
| Day Elder..... 402  | 12***                  | 7495              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.75/20              | 9.75/20d | W            | GMT..... 90        | 28000+                 | 4675              | 6-4 1/2x5                               | 7.50x20              | 7.5/20d   | Sd           | Mack..... BF*        | 4200                   | 6-3 1/2x5         | 8.25/20                                 | 8.25x20d             | d        |              |
| Diamond T..... 210  | 1 1/2                  | 545               | 6-3 1/2x4 1/2                           | 5.50/20              | 6.50/20  | B            | GMT..... 95        | 40000+                 | 7695              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 34x7                 | 34x7d     | W            | Mack..... AB4*       | 4000                   | 4-4 1/2x5         | 34x7n                                   | 34x7nd               | C        |              |
| Diamond T..... 240A | 1 1/2                  | 795               | 6-3 1/2x4 1/2                           | 6.00/20              | 2x6      | B            | GMT..... 110       | 40000+                 | 8110              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 10.5x24              | 10.5x24d  | Sd           | Mack..... AB4        | 4200                   | 4-4 1/2x5         | 34x7n                                   | 34x7nd               | C        |              |
| Diamond T..... 310  | 2                      | 995               | 6-3 1/2x4 1/2                           | 6.50/20              | 6.5/20d  | B            | GMT..... 130       | 50000+                 | 9490              | 6-4 1/2x5 1/2                           | 9.75x20              | 9.75x20d  | W            | Mack..... AB6*       | 4150                   | 6-3 1/2x5         | 34x7n                                   | 34x7nd               | C        |              |
| Diamond T..... 350  |                        |                   |   |                      |          |              |                    |                        |                   |   |                      |           |              |                      |                        |                   |   |                      |          |              |



# ESTAS INVISIBLES VENTAJAS ADICIONALES DEL **EMARK EDISON**



REPUTACION DEL  
FABRICANTE  
PROCEDIMIENTOS PARA  
LA MEDICION DE FUERZA  
CONSTRUCCION DE ZONA  
POSITIVA COMPENSADA  
COMPLETA INSPECCION  
DE LABORATORIO  
IDONEIDAD DEL PERSONAL  
TECNICO DE LA  
EDISON

## explican la creciente demanda popular de los productos de marca Edison

SE requieren más cosas que cajas, piezas de plomo, separadores, parrillas e ingredientes activos para producir un acumulador Edison-Emark. La reputación, la inspección de laboratorio, los procedimientos para la medición de fuerza y los recursos científicos y mecánicos de la organización Edison, son los ingredientes invisibles que entran en cada acumulador Edison-Emark que Ud. vende. Es por esta razón que sólo la Edison puede hacer un acumulador Edison-Emark. Es por esto que sólo un Edison-Emark puede igualar a otro Edison-Emark en duración, funcionamiento y seguridad. El hombre que sabe cómo se hace un buen acumulador comprende en el acto las ventajas de la construcción del Edison-Emark... pero las adicionales ventajas invisibles, por las cuales el Edison-Emark es tan famoso, colocan a este acumulador en una categoría propia y exclusiva.



EL retrato de Thos. A. Edison sobre un producto constituye universalmente un el símbolo de superior calidad en proyecto y construcción. A los emprendedores comerciantes del extranjero ofrecemos ahora la oportunidad de representar el surtido de garantizados productos Edison, entre los cuales se comprenden, además de acumuladores, bujías de encendido, bobinas para el encendido, magnetos y cables para circuitos eléctricos. Los comerciantes que se interesen, quedan cordialmente invitados a pedirnos por telegrama o por cara, información detallada sobre la representación de nuestros productos.

INTERNATIONAL DIVISION

TRADE MARK

**Thomas A Edison INC.**  
261 5th Ave., Nueva York, N. Y., E. U. A.  
Dirección telegráfica: ZYMOTIC, Toda clave

La Construcción de  
Zona Positiva Com-  
pensada es Una Ven-  
taja Exclusiva del  
Acumulador

**EMARK  
EDISON**

CON el objeto de compensar las capacidades de las placas positivas y negativas, los acumuladores ordinarios se han construido siempre con una placa negativa más por elemento que el número de placas positivas, pero a pesar de esto, las capacidades quedan todavía gobernadas por las placas negativas.

Gracias a estudios de laboratorio, en el Edison-Emark se emplea un elemento compensado, en el cual hay más placas positivas que negativas. Como las irregularidades de las placas positivas son la causa principal de la descompostura de los acumuladores ordinarios, los laboratorios del Edison-Emark han hecho una verdadera contribución a la excelencia en este ramo con la introducción de este rasgo exclusivo.

**ACUMULADORES  
EMARK  
EDISON**





| MARCA Y MODELO  | Capacidad en Toneladas | Precio del Chasis | MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.) | NEUMATICOS o LLANTAS |         | Trans. Final | MARCA Y MODELO      | Capacidad en Toneladas | Precio del Chasis | MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.) | NEUMATICOS o LLANTAS |         | Trans. Final |
|-----------------|------------------------|-------------------|---|----------------------|---------|--------------|---------------------|------------------------|-------------------|---|----------------------|---------|--------------|
|                 |                        |                   |   | Del.                 | Tras.   |              |                     |                        |                   |   | Del.                 | Tras.   |              |
| Relay.....15A   | 7500†                  | \$1375            | 6-3½x4                                  | 30x5n                | 30x5n   | R            | Schacht....40HA     | 6-8                    | \$4545            | 6-4½x4½                                 | 24x9.75              | 24x9.75 | D            |
| Relay.....11BC  | 11000†                 | 2165              | 6-3½x4½                                 | 32x6n                | 32x6nd  | R            | Schacht....40HB     | 7-9                    | 4695              | 6-4½x4½                                 | 20x10.5              | 20x10.5 | D            |
| Relay.....40AC  | 13000†                 | 3275              | 6-3½x5                                  | 36x6n                | 36x6nd  | R            | Schacht.....66H     | 7-10                   | 5795              | 6-4½x5½                                 | 20x10.5              | 20x10.5 | D            |
| Relay.....50DC  | 17000†                 | 4130              | 6-3½x5                                  | 36x6n                | 40x8nd  | R            | Schacht....66HA     | 8-11                   | 5895              | 6-4½x5½                                 | 24x10.5              | 24x10.5 | D            |
| Relay.....60DC  | 20000†                 | 4745              | 6-4½x5½                                 | 38x7n                | 40x8nd  | R            | Schacht.....70      | 9-12                   | 5200              | 6-4½x5½                                 | 36x6                 | 40x8    | D            |
| Relay.....100B  | 32000†                 | 7975              | 6-4½x6                                  | 9½x24n               | nd      | R            | Selden.....17C      | 1½                     | 1500              | 6-3½x4                                  | 32x6n                | 32x6n   | B            |
| Relay.....50SW  | 23500†                 | 5230              | 6-3½x5                                  | 36x6n                | 36x6nd  | R            | Selden.....37C      | 2                      | 1610              | 6-3½x4                                  | 32x6n                | 32x6nd  | B            |
| Relay.....60SW  | 36500†                 | 6365              | 6-4½x5½                                 | 38x7n                | 40x8nd  | R            | Selden.....37C      | 2                      | 1935              | 6-3½x4½                                 | 32x6n                | 32x6nd  | B            |
| Reo.....1A      | 8000†                  | 625               | 4-3½x4                                  | 6.00x20              | 32x6    | B            | Selden.....47CB     | 3                      | 2920              | 6-4x4½                                  | 32x6n                | 32x6nd  | B            |
| Reo.....1C      | 8000†                  | 665               | 4-3½x4½                                 | 6.00x20              | 32x6    | B            | Selden.....47CD     | 4                      | 4435†             | 6-4x4½                                  | 36x8n                | 36x8nd  | D            |
| Reo.....1B      | 8300†                  | 795               | 6-3½x5                                  | 6.00x20              | 32x6    | B            | Selden.....67C      | 5                      | 4975              | 6-4½x5½                                 | 36x8n                | 36x8nd  | D            |
| Reo.....1D      | 8500†                  | 835               | 6-3½x5                                  | 6.00x20              | 32x6    | B            | Selden.....77C      | 7                      | 7365              | 6-4½x5½                                 | 42x9n                | 40x8nd  | D            |
| Reo.....2B      | 11000†                 | 1095              | 6-3½x5                                  | 6.50/20              | 6.50/20 | B            | Service.....15A     | 7500†                  | 1375              | 6-3½x4                                  | 30x5n                | 30x5n   | R            |
| Reo.....2D      | 11000†                 | 1135              | 6-3½x5                                  | 6.50/20              | 6.50/20 | B            | Service.....11BC    | 11000†                 | 2165              | 6-4½x4½                                 | 32x6n                | 32x6nd  | R            |
| Reo.....2L      | 11000†                 | 1235              | 6-3½x5                                  | 6.50/20              | 6.50/20 | B            | Service.....40AC    | 13000†                 | 3275              | 6-3½x5                                  | 36x6n                | 36x6nd  | R            |
| Reo.....2H      | 13500†                 | 1625              | 6-3½x5                                  | 7.00/20              | 7.00/20 | B            | Service.....50DC    | 17000†                 | 4130              | 6-3½x5                                  | 36x6n                | 40x8nd  | R            |
| Reo.....2J      | 13500†                 | 1695              | 6-3½x5                                  | 7.00/20              | 7.00/20 | B            | Service.....60DC    | 20000†                 | 4745              | 6-4½x5½                                 | 38x7n                | 40x8nd  | R            |
| Reo.....2K      | 13500†                 | 1765              | 6-3½x5                                  | 7.00/20              | 7.00/20 | B            | Service.....100B    | 20000†                 | 7975              | 6-4½x6                                  | 9½x24n               | nd      | R            |
| Reo.....3H      | 16000†                 | 2035              | 6-3½x5                                  | 7.50x20              | 7.50x20 | B            | Service.....50SW    | 23500†                 | 5230              | 6-3½x5                                  | 36x6n                | 36x6nd  | R            |
| Reo.....3J      | 16000†                 | 2085              | 6-3½x5                                  | 7.50x20              | 7.50x20 | B            | Service.....60SW    | 36500†                 | 6365              | 6-4½x5½                                 | 38x7n                | 40x8nd  | R            |
| Reo.....3K      | 16000†                 | 2155              | 6-3½x5                                  | 7.50x20              | 7.50x20 | B            | Sterling....FB-30   | 1½                     | 795               | 6-3½x4                                  | 6.50/20              | 6.50/20 | B            |
| Reo.....3M      | 16000†                 | 2230              | 6-3½x5                                  | 7.50x20              | 7.50x20 | B            | Sterling....FB-45   | 2                      | 1435              | 6-3½x4½                                 | 6.50/20              | 6.50/20 | B            |
| Reo.....GBS     | 16000†                 | 2510              | 6-3½x5                                  | 7.50x20              | 7.50x20 | B            | Sterling....FB-55   | 2½                     | 1695              | 6-3½x4½                                 | 7.00/20              | 7.00/20 | B            |
| Reo.....4-H     | 20000†                 | 2995              | 8-3½x5                                  | 9.00/20              | 9.00/20 | B            | Sterling....FB-65   | 3½                     | 1965              | 6-3½x4½                                 | 7.50/20              | 7.50/20 | B            |
| Reo.....4J      | 20000†                 | 3070              | 8-3½x5                                  | 9.00/20              | 9.00/20 | B            | Sterling....FB-80   | 4½                     | 2605              | 6-3½x4½                                 | 8.25/20              | 8.25/20 | B            |
| Reo.....4K      | 20000†                 | 3125              | 8-3½x5                                  | 9.00/20              | 9.00/20 | B            | Sterling....FD-80   | 4½                     | 3160              | 6-4x4½                                  | 8.25/20              | 8.25/20 | D            |
| Reo.....4M      | 20000†                 | 3260              | 8-3½x5                                  | 9.00/20              | 9.00/20 | B            | Sterling....FW-97   | 5                      | 3930              | 6-4½x4½                                 | 36x8n                | 36x8nd  | W            |
| Republic...A-1  | 1                      | 795               | 6-3x4½                                  | 5.50x20              | 32x6n   | B            | Sterling....FW115   | 6                      | 4465              | 6-4½x5½                                 | 40x8n                | 40x8nd  | W            |
| Republic...C-2  | 2                      | 1100              | 6-3½x4½                                 | 6.00x20              | 6.0x20d | B            | Sterling....FW140   | 8                      | 6180              | 6-4½x5½                                 | 40x8n                | 42x9nd  | W            |
| Republic...D-2  | 2                      | 1485              | 6-3½x4½                                 | 6.50x20              | 6.5x20d | B            | Sterling....FC-90   | 4                      | 4200              | 6-4½x4½                                 | 9.00/20              | 9.00/20 | C            |
| Republic...E-2  | 2½                     | 2005              | 6-3½x4½                                 | 32x6n                | 32x6nd  | B            | Sterling....FC-105  | 5½                     | 5150              | 6-4½x5½                                 | 9.00x20              | 9.00/20 | C            |
| Republic...F-3  | 3                      | 2420              | 6-4½x4½                                 | 34x7n                | 34x7nd  | B            | Sterling....FC-120S | 7½                     | 5650              | 6-4½x5½                                 | 9.75x20              | 9.75x20 | C            |
| Republic...H-4  | 4                      | 3285              | 6-4½x5½                                 | 36x8n                | 36x8nd  | DR           | Sterling....FC-135  | 8                      | 5410              | 6-4½x5½                                 | 40x8n                | 40x8nd  | C            |
| Republic...M-3  | 5                      | 4750              | 6-4½x5½                                 | 10.5x20              | 10.50x  | DR           | Sterling....FC-140  | 8½                     | 6050              | 6-4½x5½                                 | 40x8n                | 40x8nd  | C            |
| Republic...35-4 | 7                      | 6570              | 6-4½x5½                                 | 38x9                 | 38x9dp  | DR           | Sterling....FC-145  | 8½                     | 7065              | 6-4½x5½                                 | 40x8n                | 40x8nd  | C            |
| Sanford....SX   | 1½                     | 1095              | 6-3½x4                                  | 30x5                 | 30x5    | B            | Sterling....FC-170  | 10½                    | 7785              | 6-5x5½                                  | 40x8n                | 42x9nd  | C            |
| Sanford....AX   | 2                      | 1585              | 6-3½x4                                  | 32x6                 | 32x6    | B            | Sterling....FW170   | 10½                    | 7080              | 6-4½x5½                                 | 40x8n                | 44x10nd | W            |
| Sanford....NX   | 2½                     | 1945              | 6-3½x4                                  | 30x5                 | 30x5d   | B            | Stewart....41XE     | 3½                     | 695               | 6-3½x4½                                 | 6.50/18              | 6.50/18 | S            |
| Sanford....FX   | 3                      | 2275              | 6-3½x4½                                 | 32x6                 | 32x6d   | B            | Stewart....42XE     | 1½                     | 795               | 6-3½x4½                                 | 6.50/20              | 6.50/20 | S            |
| Sanford....RX   | 3½                     | 3600              | 6-4x4½                                  | 32x6                 | 32x6d   | B            | Stewart....43XE     | 2                      | 995               | 6-3½x4½                                 | 6.50/20              | 6.50/20 | S            |
| Sanford....OX   | 4                      | 4500              | 6-4x4½                                  | 34x7                 | 34x7d   | D            | Stewart....29XSE    | 2                      | 1695              | 6-3½x4½                                 | 7.00/20              | 7.00/20 | S            |
| Schacht....10H  | 1½-2½                  | 1495              | 6-3½x4½                                 | 20x6.50              | 20x6.50 | B            | Stewart....32XE     | 2½                     | 1990              | 6-3½x4½                                 | 7.00/20              | 7.00/20 | S            |
| Schacht....10HA | 2-3                    | 1570              | 6-3½x4½                                 | 20x7.00              | 20x7.0d | B            | Stewart....58-8E    | 2½                     | 2390              | 8-3½x4½                                 | 7.50/20              | 7.50/20 | S            |
| Schacht....20H  | 2-3½                   | 2095              | 6-3½x4½                                 | 20x7.50              | 20x7.5d | B            | Stewart....18XE     | 3                      | 2690              | 8-3½x5                                  | 7.50/20              | 7.50/20 | W            |
| Schacht....20HA | 2½-4                   | 2185              | 6-3½x4½                                 | 20x8.25              | 20x8.25 | B            | Stewart....48-8E    | 3                      | 2990              | 8-3½x4½                                 | 8.25/20              | 8.25/20 | S            |
| Schacht....25H  | 3-4½                   | 2595              | 6-4x4½                                  | 20x8.25              | 20x8.25 | B            | Stewart....19XE     | 3½                     | 3690              | 6-3½x5                                  | 9.00/20              | 9.00/20 | W            |
| Schacht....28H  | 3½-5                   | 2895              | 6-4x4½                                  | 20x9.00              | 20x9.0d | B            | Stewart....38-8E    | 3½                     | 3990              | 8-3½x4½                                 | 9.00/20              | 9.00/20 | DR           |
| Schacht....28HA | 4-5½                   | 3050              | 6-4x4½                                  | 20x9.75              | 20x9.75 | B            | Stewart....39-6E    | 3½                     | 3990              | 6-4½x5½                                 | 9.00/20              | 9.00/20 | DR           |
| Schacht....30H  | 4-5½                   | 3145              | 6-4x4½                                  | 20x9.00              | 20x9.0d | D            | Stewart....31XE     | 5                      | 5190              | 6-4½x5½                                 | 9.75/20              | 9.75/20 | W            |
| Schacht....30HA | 4½-6                   | 3290              | 6-4x4½                                  | 20x9.75              | 20x9.75 | D            | Stewart....27XSE    | 7                      | 6190              | 6-4½x5½                                 | 10.5/20              | 10.5/20 | W            |
| Schacht....35H  | 4½-6½                  | 3575              | 6-4½x4½                                 | 20x9.00              | 20x9.0d | D            | Studebaker..S-10    | 8000†                  | 695               | 6-3½x4½                                 | 20x6.00              | 32x6.00 | S            |
| Schacht....35HA | 5-7                    | 3725              | 6-4½x4½                                 | 20x9.75              | 20x9.75 | D            | Studebaker..S-21    | to                     | 670               | 6-3½x4½                                 | 20x6.00              | 32x6.00 | S            |
| Schacht....40H  | 5-7                    | 4295              | 6-4½x4½                                 | 20x9.75              | 20x9.75 | D            | Studebaker..S-31    | 9000†                  | 745               | 6-3½x4½                                 | 20x6.00              | 32x6.00 | S            |

## ABREVIACIONES:

\*\*\*—De 6 ruedas—propulsión por 4 ruedas y 10 neumáticos  
 ††—10 Neumáticos  
 †—Peso bruto máximo permitido, en libras

††—Propulsión por 4 ruedas  
 †††—Con motor Cummins Diesel  
 ‡—6 ruedas  
 ‡‡‡—Se suministran también otras distancias entre los ejes  
 d—Dobles  
 n—Neumáticos

K—Neumáticos a elección a precio

adicional  
 B—Engranaje cónico  
 C—Cadena  
 D—Doble reducción  
 S—Cónico helicoidal

Sd—Biselado espiral de doble reducción  
 SR—Reducción sencilla  
 W—Tornillo sin fin  
 RW—Reducción por tornillo sin fin

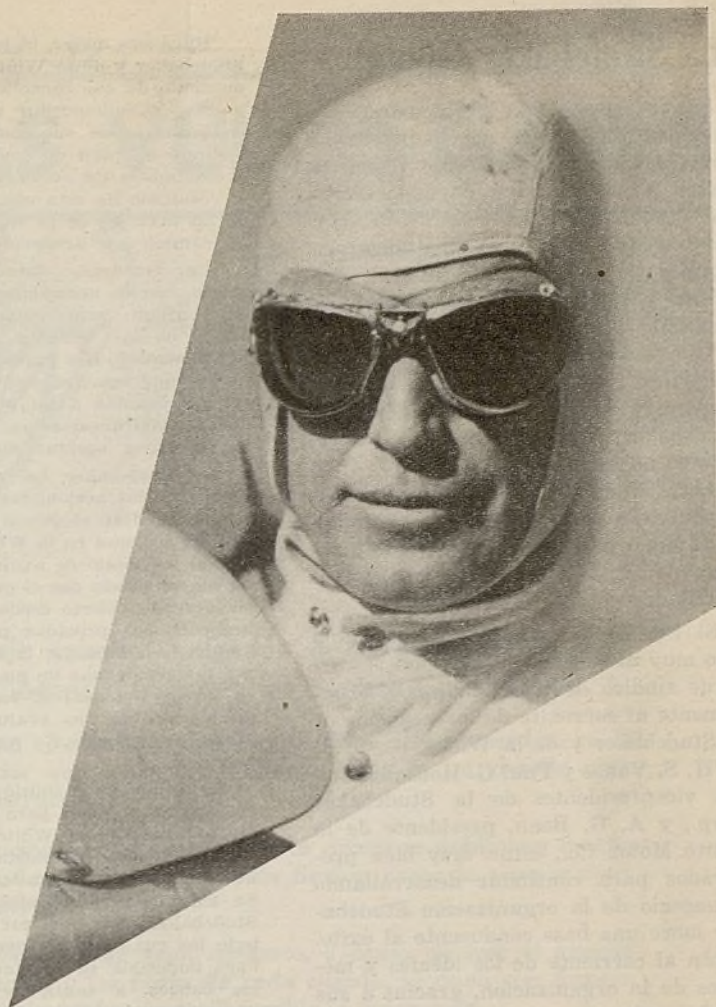
## Estudio Analítico de la Terminología Automotriz

En el próximo número de EL AUTOMOVIL AMERICANO empezaremos a publicar un interesante artículo bajo el título de Estudio Analítico de la Terminología Automotriz, escrito por Luis Chavez, redactor técnico de esta revista desde su fundación hace 17 años. Este artículo aparecerá consecutivamente en varios números de nuestra revista y constituirá un estudio profundo y completo de los numerosos vocablos técnicos que han de emplearse en lugar de las designaciones locales erróneas que circulan en los varios países iberoamericanos. En el artículo del Sr. Chavez se indicarán primeramente

los vocablos autorizados, con sus definiciones técnicas, y luego las designaciones erróneas que se emplean en su lugar y lo que ellas quieren decir cuando tienen, en realidad, algún significado definido. Será un artículo que, en nuestra opinión, contribuirá notablemente a uniformar la terminología del automóvil y sus anexos, a refinar el lenguaje técnico y a resolver finalmente las dudas que con frecuencia se presentan en la redacción de anuncios, catálogos, circulares y otro material de propaganda relativo a la industria automotriz.



Es fácil vender  
las bujías preferidas  
por los campeones—



## BUJÍAS CHAMPION

El dinero, la fama, y hasta la vida, a veces, dependen de la selección que haga un corredor de automóviles, al escoger bujías de encendido.

Así pues, cuando los campeones de carreras terrestres, aéreas y acuáticas eligen Champions —y las eligen sin vacilar, siempre— esta preferencia demuestra por sí misma la seguridad de las bujías Champion.

Explique Ud. a sus clientes que las Champion, las mejores bujías para resistir al golpeteo terrible de los motores de carreras, son también las mejores para los automóviles ordinarios. La Bujía Champion lleva ahora un aislador con punta de nueva forma, patentada, que resiste a la suciedad y mantiene a la bujía dando chispas energéticas aun bajo inmenso esfuerzo. Haga Ud. hincapié en esta enorme mejora que le traerá aumento de beneficios.

*Champion Spark Plug Co.*

*Toledo, Ohio, E. U. A.*

*Dirección Cablegráfica: CHAMPION, Toledo*



Esta punta de nueva forma produce mayor potencia, velocidad y economía.



## La Studebaker Continúa

SOUTH BEND, IND., 20 de marzo—La amistosa sindicatura aprobada por los directores de la Studebaker Corp., no afecta a sus negocios de exportación. La Studebaker Pierce-Arrow Export Corp. no fué incluida en la sindicatura, según declara Arvid L. Frank, vicepresidente y administrador general de esta compañía de exportación.

"La venta en el extranjero de los automóviles Studebaker, Pierce-Arrow y Rockne, y de los camiones y ómnibus Studebaker, White, Indiana y Pierce-Arrow, no se interrumpirá" dijo el Sr. Frank. "Nuestras actividades de ventas continuarán como antes bajo el impulso de una organización competente y ansiosa de servir eficazmente a nuestros distribuidores en el extranjero."

El Sr. Frank manifestó que había sido muy afortunada la elección al cargo de síndico de tres hombres profundamente al corriente de los negocios de la Studebaker y de la White.

"H. S. Vance y Paul G. Hoffman, ambos vicepresidentes de la Studebaker Corp., y A. G. Bean, presidente de la White Motor Co., están muy bien preparados para continuar desarrollando el negocio de la organización Studebaker sobre una base conducente al éxito. Están al corriente de los ideales y métodos de la organización, gracias a sus muchos años de asociación con la empresa. De particular importancia es el hecho de que estos síndicos abrirán mañana las fábricas de la Studebaker en South Bend. Estas fábricas se cerraron durante varios días a causa de la suspensión bancaria nacional. Su reapertura es indicio de la responsabilidad de la empresa bajo la dirección de los síndicos anotados.

El Sr. Frank llamó atención hacia la responsabilidad financiera de la Studebaker diciendo:

"La Studebaker Corp. y sus subsidiarias (incluyendo la White y la Pierce-Arrow, que no se comprenden en la sindicatura) tenían el primero de enero de 1933, sin incluir el valor de su reputación, un activo neto de \$77.622.293 en exceso a sus obligaciones o pasivo. Cada acción común de la Studebaker tenía un valor neto de \$26.22. De este activo neto, los valores corrientes eran de \$21.781.243, es decir, \$8.84 por cada acción común. En efectivo tenía más de \$9.000.000.

"Los directores de la Studebaker dieron consentimiento a una sindicatura amistosa, a pesar de la fuerte posición financiera de la organización, a causa de que en su opinión, se protegerían así mejor los intereses de la empresa, hasta que se aclararan ciertas dudas en conexión con la propuesta consolidación con la compañía White.

"Hace seis meses, la junta directiva de la Studebaker y de la White decidieron unánimemente de que consolidándose ambas empresas, se obtendrían notables economías en beneficio de sus mutuos intereses. Se formuló un plan de consolidación, que fué presentado a los accionistas de la White, y el resultado de esta oferta fué que el 95% de las acciones de la White se transfirieron en cambio por acciones de la Studebaker.

"Sin embargo, durante estos últimos meses, ciertos accionistas de la White, que en conjunto representan como el 3 por ciento de las acciones de esta compañía, han amenazado con juicio a la Studebaker, a menos que sus acciones sean por esta última aceptadas a un precio y sobre condiciones extraordinarias. La Studebaker se ha negado a aceptar semejante operación.

"La Studebaker ha reconocido los derechos de los accionistas en minoría en lo tocante a fijar el precio que ellos quieran por sus acciones en la White, permitiéndoles aun el privilegio de avaluar sus acciones a un mayor precio que el que ellas han tenido en mercado abierto desde 1929. Además de negociaciones privadas para obtener estas acciones en minoría, la Studebaker ofreció a estos accionistas un plan de consolidación en virtud del cual el valor podía haberse establecido por una evaluación judicial. Los accionistas en minoría rehusaron semejante arreglo.

"La Studebaker emitió la suma de \$14.000.000 en pagarés para la adquisición de las acciones de la White. A causa de la actitud de los accionistas en minoría de la White, la propiedad de esta compañía no ha sido todavía consolidada con la de la Studebaker. Por otra parte, las condiciones bajo las cuales se emitieron estos pagarés, hace imposible su aceptación por parte de los bancos, a causa de la actual crisis bancaria nacional. Por esta razón, la Studebaker se encuentra dificultada en sus operaciones financieras, por el momento.

"La posición de la Studebaker, como competidora en los mercados internacionales, ha venido refortaleciéndose continuamente estos últimos años. Durante estos cuatro años pasados, los automóviles fabricados por la Studebaker han aumentado continuamente en matrículas, año tras año. No



VERNE H. WILCOX

habrá cambio alguno en la producción de los automóviles Studebaker, Rockne y Pierce-Arrow. La Studebaker ha luchado en el pasado contra numerosas crisis y dificultades y de todos estos obstáculos ha salido siempre triunfante y más poderosa, hasta ocupar hoy día uno de los primeros puestos en la industria automotriz."

## Nombramiento de Verne H. Wilcox

Rufus S. Cole, vicepresidente a cargo de las ventas, de la Hupp Motor Car Co., acabada de anunciar el nombramiento de Verne H. Wilcox, al puesto de gerente de exportación, de esa compañía, dejado vacante por el fallecimiento de Fred B. Sides. El Sr. Wilcox fué subgerente de exportación durante estos últimos ocho años. Ingresó a la Hupp en 1915. Es activo miembro del Export Club of Detroit, del cual es actualmente vicepresidente.

## La Exposición M. & E. M. A.

(Continuación de la página 14)

exposición de productos de su ramo. El Merchandise Mart, un gran edificio ideal para exposiciones industriales o comerciales, se aprovechará para la exposición de la Motor & Equipment Manufacturers Association. Este admirable edificio tiene todas las conveniencias del caso. Todas las exhibiciones se acomodarán en un solo piso."

La Motor & Equipment Manufacturers Association es una organización formada por dos grandes asociaciones: la Motor and Accessory Manufacturers Association y la Automotive Equipment Association. Ambas asociaciones se consolidaron hace varios años. Los miembros de la gran asociación son exclusivamente fabricantes. Anteriormente se incluían entre sus miembros, comerciantes al por mayor. Estos últimos se ha retirado y formado una organización propia, llamado Motor and Equipment Wholesalers Association. Ambas asociaciones trabajan en mutual cooperación.

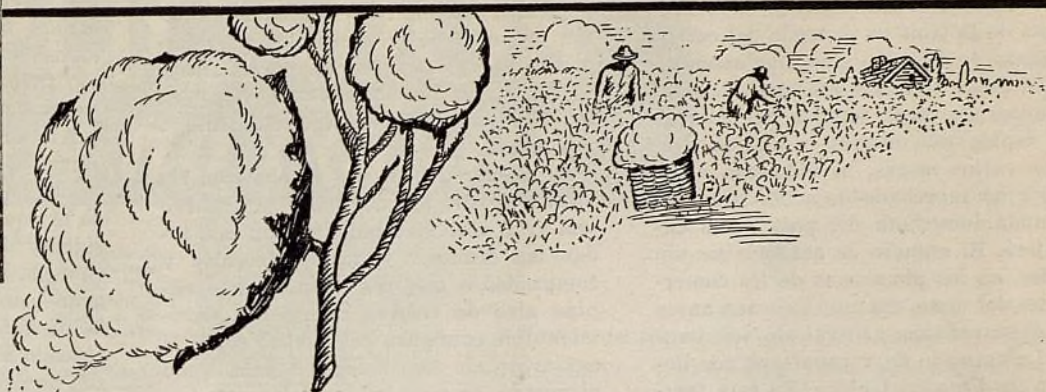
N. R. Sage, gerente de exportación de la Russell Manufacturing Co., de Middletown, Conn., fabricante de los conocidos forros Rusco para frenos, manifiesta que los pedidos de exportación que ha recibido en la semana terminada el 18 de febrero, han sido los más grandes que la compañía ha tenido durante estos últimos diez y ocho meses. Durante los últimos tres meses, los pedidos de exportación recibidos por la Russell han sido 15 por ciento mayores en valor que los correspondientes al mismo período de tiempo del año pasado, a pesar del hecho de que los precios son actualmente más bajos.

EL AUTOMÓVIL AMERICANO





# CORREAS VULCO GATES



Cuerdas rellenas de caucho y algodón de la más fina calidad, aseguran prolongada duración a las correas Gates en V

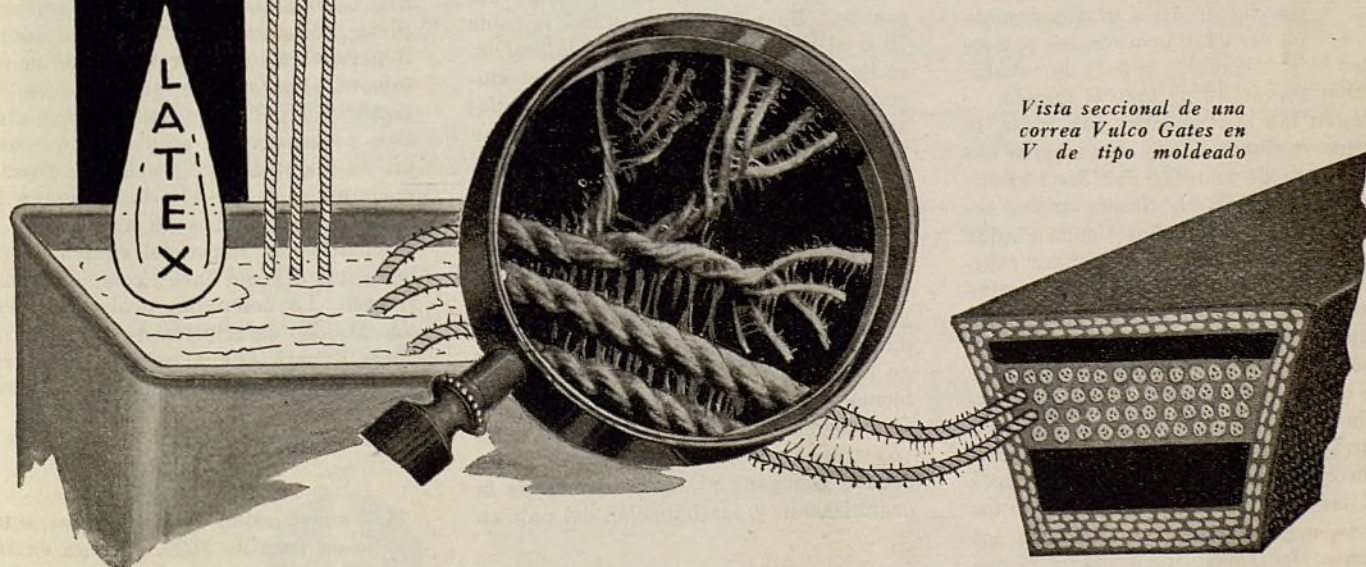
Sírvase observar cómo el caucho rodea a cada fibra de las cuerdas, en la fotografía ampliada, que mostramos abajo. Este es un detalle muy importante de la construcción.

Cuando el motor funciona a gran velocidad, la correa se dobla con mucha rapidez alrededor de la polea. Esta rápida flexión causa la separación y rotura de muchas correas.

Las correas Gates resisten este gran desgaste, a causa de que el caucho alrededor de las cuerdas y las fibras de cada cuerda, se unen con firmeza con los materiales contiguos haciendo imposible la separación.

Las cuerdas rellenas de caucho, unidas a los materiales contiguos, más el algodón de más fina calidad, aseguran prolongada duración y propiedades de uniforme desgaste a las correas Gates en V.

Las correas Gates en V son las únicas correas en V construídas con cuerdas rellenas de caucho.



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

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



## De la Crisis a la Confianza

(Continuación de la página 8)

tinuar sus operaciones. Se asume que la producción de automóviles en las fábricas de Detroit no depende del estado bancario de Detroit, sino fundamentalmente de la demanda nacional. Los fabricantes en otros estados del país no han tenido dificultades bancarias. Durante varios meses, la industria automotriz ha marchado de acuerdo con la demanda inmediata del país y del extranjero. El número de automóviles sin vender, en los almacenes de los comerciantes del ramo, era muy bajo aun antes de la suspensión general de los bancos. La estación de verano está por llegar a los Estados Unidos. En esta temporada se desarrolla normalmente una crecida demanda. Para satisfacer los requisitos de la demanda de verano de este año, los fabricantes tendrán que emprender su trabajo con gran actividad dentro de poco.

Por supuesto, la crisis financiera, y su solución, no pueden describirse en detalle en un breve artículo, como es el presente. Tampoco podemos aquí hacer comentarios amplios sobre los efectos de estos acontecimientos en el desarrollo del comercio internacional. Con la suspensión de pagos en oro y con la regulación del cambio internacional, que permite la utilización del dólar únicamente en determinadas operaciones, tales como negocios de importación, viajes y otras inversiones muy bien definidas, haciéndose imposible el uso del precioso metal en especulaciones y acaparamiento, se ha establecido un gobierno positivo sobre el intercambio monetario, que ha de resultar sumamente beneficioso para las operaciones comerciales internacionales y para la rehabilitación económica de todo el mundo.

Según las nuevas leyes bancarias, la moneda nacional puede aumentarse notablemente de acuerdo con los requisitos nacionales. Esta circunstancia, según la opinión de muchos, tiende a inflar los valores, es decir, a aumentar rápidamente el precio de todas las materias primas y artículos manufacturados. La opinión general en Washington, es, sin embargo, que el presidente Roosevelt cree que el país necesita cierta moderada inflación de valores, pero bajo estricto gobierno oficial. A la terminación de la crisis bancaria, muchos millones de dólares previamente retirados de los bancos, regresaron a las arcas de los mismos. Dentro de una semana, regresaron a la Reserva Federal más de 300 millones en oro y papel moneda. En vista de esta respuesta popular, hay motivo de sobra para anticipar que sólo una insignificante parte de la nueva moneda nacional se necesitará para los anorma-

les requisitos económicos del país. El gobierno, con sus reservas de oro intactas y con medidas racionales para impedir especulaciones y acaparamientos, se halla, en realidad, habilitado para impedir toda inflación inconveniente o peligrosa.

El primer día en que se abrieron las bolsas de valores del país, se observó una gran actividad bursátil, con casi todas las acciones y bonos ofrecidos y comprados a mejores precios. Esta rápida alza de valores refleja el sentimiento de confianza del público sobre el actual estado económico del país. Todo el mundo, en realidad, anticipa una notable rehabilitación comercial dentro de pocos meses. El precio más subido de muchos artículos es evidencia irrefutable de la rehabilitación económica nacional. Ha desaparecido el temor. Los comerciantes del extranjero harán bien en tener muy presente el actual estado de ánimo del pueblo norteamericano.

Con la entrada del Sr. Roosevelt a la presidencia de la nación, se realizarán grandes alteraciones en la política internacional de los Estados Unidos. Después de doce años de gobierno republicano de elevadas tarifas arancelarias, el partido democrático entra a gobernar a la nación. El partido democrático es el partido de las tarifas bajas. Siempre ha luchado contra la política de proteccionismo del republicano. El presidente Roosevelt ha declarado inequívocamente su decisión de reducir las actuales tarifas y de firmar amistosos pactos comerciales con todas las naciones del mundo. Su nombramiento del senador Hull al puesto de secretario de estado, es decir, ministro de relaciones exteriores, es evidencia indisputable de su deseo de cooperar, en todo lo posible, con todas las naciones del mundo. con el objeto de rehabilitar el comercio internacional. El Sr. Hull ha sido siempre partidario decidido de las tarifas bajas. En el senado se opuso tenazmente contra los aumentos de tarifas propuestos y aprobados por la mayoría republicana durante estos últimos doce años. A cargo del Sr. Hull quedarán grandes problemas internacionales, entre los cuales se incluyen la revisión de tarifas, nuevos tratados comerciales, las grandes deudas europeas y otros, además de la organización y participación del país en

---

**El 90% de los automóviles es esencial a la vida diaria.**

---

la próxima conferencia económica mundial.

Los diarios y revistas de Nueva York han publicado las opiniones y sentimientos expresados por los mandatorios y prominentes personas de otras naciones, acerca de la situación de la gran nación norteamericana. Sin excepción, todos los comentarios del extranjero son favorables. Reflejan un nuevo espíritu de confianza y sincera amistad. El extranjero ha noblemente olvidado las amargas experiencias pasadas y se siente dispuesto a cooperar a la realización de la equitativa nueva política del presidente Roosevelt. La inteligencia, la energía, el espíritu reconciliador de este gran hombre, y sobre todo, el acierto y la decisión inquebrantable con que ha atacado a todos los problemas de la crisis, han recibido la más cordial aprobación de todo el mundo. Muy bien podemos decir ahora que los problemas que durante estos últimos años han impedido el progreso y el bienestar del mundo, están por resolverse dentro de poco. La gran Conferencia Económica Mundial y los arreglos finales que se harán en breve sobre las deudas europeas, prometen mucho al mundo entero en el sentido de universal bienestar y progreso.

Dentro de pocos meses, los negocios acelerarán su paso. Hay sobrada razón para anticipar que, tan pronto como otras naciones "arreglen su casa", los Estados Unidos se hallarán listos y dispuestos para dar poderoso impulso a la progresiva marcha de la prosperidad internacional.

---

La Carburation, Inc., 1832 East 35th St., Cleveland, Ohio, anuncia un completo nuevo surtido de carburadores Rogers para toda marca popular de automóvil. Los nuevos productos se caracterizan por gran rendimiento efectivo y una notable economía en consumo de combustible. Se venden a precios moderados, lo que sin duda alguna ha de inducir a dueños de automóviles, a emplearlos en lugar del equipo de fábrica que deje de darles completa satisfacción. La compañía acaba de sacar un catálogo descriptivo de sus carburadores Rogers, el cual será enviado gratuitamente a toda persona que se sirva solicitarlo.

---

Un nuevo sedán de dos puertas, a un precio de lista de \$630, entrega en fábrica, provisto de motor de seis cilindros, es el más reciente producto de la Dodge Brothers. El nuevo sedán es más barato que el modelo brougham Salon de cinco pasajeros, comprendido en la serie Dodge Brothers de seis cilindros, que se ofrecía a \$660.

**EL AUTOMÓVIL AMERICANO**



# Instale DUPLICADOS ... y no copias

## VALVULAS

El tipo "S", el preferido de los fabricantes, es supremo en calidad. El tipo "V" para escape, es también el mejor para el escape y admisión, en virtud de su precio tan bajo.

## GUIAS DE VALVULAS

La guía grafitada es el remedio y prevención para el atascamiento de válvulas. La única guía de repuesto con lubricación automática. También ofrecemos guías corrientes de hierro fundido, exactamente iguales a las que emplean muchos fabricantes de automóviles.

## EMBOLOS

De aleación especial, de peso liviano, de gran duración, en tipos sencillos, con cuerpo hendido, o con refuerzo de invar, notables por su irreprochable funcionamiento. También, embolos de hierro fundido, de insuperable firmeza y duración en conexión con servicio pesado.

## PASADORES DE EMBOLOS

Pasadores con enchape de cromo. El cromo, el metal más duro de cuantos se conocen, se aplica sobre la superficie endurecida y bruñida del pasador. Duran cuatro veces más y no cuestan más que los pasadores ordinarios.

## PERNOS Y BUJES

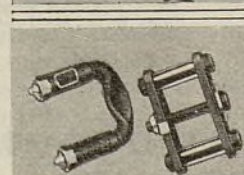
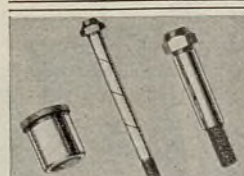
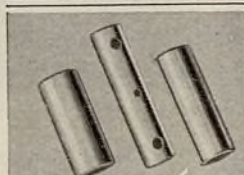
Pernos para muelles y tensores, y pivotes, de una sola pieza, de acero especial. Tienen gruesa superficie endurecida por procedimiento especial y núcleo "blando" de extraordinaria resistencia. Los bujes Oilite, de lubricación automática, se emplean en los principales automóviles de 1933. También bujes sencillos de acero y de bronce.

## TENSORES EXCÉNTRICOS

De gran utilización por los fabricantes. De ajuste automático, para compensar el desgaste y evitar la vibración y ruido. Los tensores más seguros. Se instalan con facilidad. Por el gran mercado que tienen, son repuestos muy lucrativos.

## GEMELOS TRYON Y GEMELOS EN "U" SILENCIOSOS

Los gemelos más populares de hoy día. Se emplean en más de 5.000.000 de automóviles. De ajuste automático, que evita permanentemente toda vibración. Lubricación positiva y adecuada.



Piezas de repuesto—para restaurar el estado primitivo—para duplicar las especificaciones originales. Millones de automóviles con equipo original Thompson, después de años de satisfactorio servicio, bajo las más severas condiciones, necesitan finalmente reponerse. En beneficio de su negocio y de la satisfacción de su clientela, emplee las verdaderas piezas *duplicadas* Thompson, en lugar de *copias* o imitaciones, en sus reparaciones. Las íntimas relaciones de la Thompson Products, Inc. con *todos* los fabricantes de automóviles, constituye seguridad absoluta de que cada pieza de repuesto Thompson es duplicado exacto de la pieza original.

Para verdaderas ganancias y completa satisfacción del cliente, entérese del "Surtido Distinguido"—el único surtido *completo* de piezas para el chasis.

No hay retardos. Ud. puede contar con la seguridad de embarques inmediatos. Los pedidos de exportación tienen precedencia a los pedidos nacionales.

THOMPSON PRODUCTS, INCORPORATED

Departamento de Exportación:

Cleveland, Ohio, E.U.A.

Dirección telegráfica: "Thompro, Cleveland"

Fábricas en Cleveland y Detroit



## Productos

# Thompson



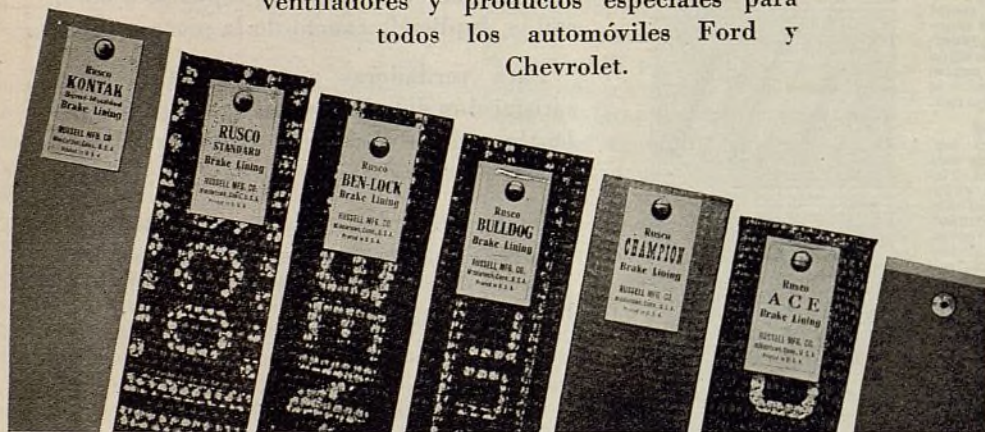
# ¡PARESE!

**No pierda tiempo en buscar un surtido de forros de freno—el RUSCO le ofrece . . .**

**L**A más amplia variedad de calidades en forros de frenos. Cada marca de forro de freno produce fáciles ventas de repuesto, debido a su calidad y racional precio. Todas estas marcas van protegidas por el famoso nombre de RUSCO, que significa el centro de la industria en lo tocante a forros de freno.

No sólo hallará aquí la calidad exacta que Ud. necesita para satisfacer los requisitos de la demanda local, sino que puede Ud. también contar con la seguridad de que se trata de excelentes productos que le ayudarán a mantener su prestigio y desarrollar un buen negocio.

Bajo el nombre de RUSCO se ofrece también un famoso surtido de revestimientos tejidos y moldeados para embragues, forros moldeados Durak, remaches, máquinas, correas para ventiladores y productos especiales para todos los automóviles Ford y Chevrolet.



1. Kontak (moldeado y flexible). Un forro de verdadera alta calidad, de tipo encauchado, en rollos de 50 pies. Uno de los que más se venden hoy día. Unos pocos tamaños dan servicio a la mayor parte de los automóviles modernos. Económico y lucrativo.
2. Rusco (tejido, de tipo corriente). Para frenos exteriores. Da más rápidas paradas en tiempo de lluvia. El mejor forro para satisfacer los requisitos ordinarios de los automóviles americanos.
3. Ben-lock (de tejido especial). Graftado y bruido en una de las superficies para dar un buen ajuste suave y exacto a los frenos.
4. Bulldog (tipo tejido). Construido para satisfacer la demanda de un forro de freno bueno a precio moderado. Un forro de venta popular.
5. Champion (do- biado y compri- mido). Un forro de gran coefi- ciente de rozami- ento con notables propiedades de duración, com- primido bajo pre- sión hidráulica.
6. Rusco-Ace (de tejido especial). De superior cali- dad para camio- nes, ómnibus y automóviles euro- peos. Se recomi- enda donde los forros ordinarios duración y de funcionamiento suave.
7. Durak (forros moldeados). Rígi- das piezas mol- deadas, suminis- tradas en juegos, para toda marca de automóvil y de camión. De gran duración y de funcionamiento suave.



**LE** conviene enterarse a fondo del surtido RUSCO. Sírvasse pedirnos en seguida catálogos descriptivos, muestras y lista de precios y descuentos.

**The Russell Manufacturing Co.**

Incorporada en 1834

Middletown, Conn., E. U. A.

Dirección telegráfica: RUSSELL, Middletown

# RUSCO



Los dueños de camiones

# REO

están  
satisfechos



*El Speedwagon REO de 11.000 libras de capacidad bruta*

De todas partes del mundo llegan a la REO recomendaciones espontáneas de dueños satisfechos. Esto es lo más placentero para un fabricante y lo más valioso y significativo para los dueños actuales y compradores en perspectiva de camiones.

En nuestros archivos tenemos informes verídicos de camiones REO que llevan más de 600.000 millas de continuo servicio. No hay prueba más convincente que ésta de la calidad del REO.

Los camiones REO de hoy día tienen toda la firmeza establecida de los modelos anteriores, más las ventajas de los más recientes y adelantados métodos técnicos.

Los bloques de cilindros se funden ahora de acero al cromo y níquel, el cual ofrece mayor resistencia al desgaste que todo otro material de cilindro. Las nuevas aleaciones de acero más livianas y resistentes ahorran peso y gastos de funcionamiento. La lubri-

cación es positiva a todo punto de rozamiento. El funcionamiento en general satisface a los nuevos dueños tanto como a los antiguos.

Este nuevo lucrativo surtido de camiones—con todos los modelos caracterizados por la más alta calidad REO y comprendiendo la última palabra en construcción técnica y equipo—con los precios más bajos que se registran en los anales de la REO y con la ayuda del famoso nuevo plan de “Clasificación de Capacidad”, explica por qué los concesionarios y representantes en todas partes están aumentando sus ventas y ganancias.

Los camiones rápidos Speedwagon lo mismo que los camiones grandes, ómnibus y combinaciones de tractor y remolque REO, se ofrecen en una escala de capacidades brutas de 5500 a 35.000 libras. Chasis de ómnibus con distancia entre los ejes hasta de 240 pulgadas.

## REO MOTOR CAR COMPANY

LANSING, MICHIGAN, E. U. A.

*Fábrica en el Canadá TORONTO, ONTARIO, CANADA  
CABLEGRAMAS: “REOCO,” LANSING*



## 5 razones para que Ud. se dedique a vender los acumuladores "LYONS"



1—La capacidad extra de los acumuladores. "Lyons" significa mayor duración y mejor funcionamiento.

2—Todos los acumuladores "Lyons" se hacen con nuestras exclusivas placas "Handler Ultra-Power" de ultra potencia, que garantizan una capacidad adicional de 25%.

3—Los acumuladores "Lyons" llevan garantías absolutas.

4—La calidad uniforme, la seguridad y la capacidad extra de los acumuladores "Lyons" se conocen en todas partes del mundo.

5—Un producto de calidad a un precio bajo, que asegura una buena ganancia a sus concesionarios.

Placas de acumuladores para todo servicio. No se cobra precio adicional por la capacidad extra. Por carta o por telegrama, pídanos información completa sobre nuestra representación.

**LYONS STORAGE BATTERY CO.**



Departamento de Exportación:

Belleville, N. J., E. U. A.

Dirección telegráfica:

"Lyonsbatry," Belleville, N. J.



## LIQUIDO

### LEGITIMO

para

## FRENOS

## HIDRAULICOS



El fluido genuino para todo tipo de frenos hidráulicos. Puede usarse con toda confianza en sistemas donde previamente se habían usado otros líquidos. Se mezcla perfectamente con otros y por lo tanto no es necesario desaguar el sistema. Garantizamos que no se engomará o que dañará en forma alguna, cualquier parte del sistema de frenos. Gustosamente enviaremos muestra y cotizaremos precios C.I.F.

**THE R. M. HOLLINGSHEAD CO.**  
CAMDEN, N. J., E.U.A. TORONTO, CANADA

## Cadena de Distribución Silenciosa Link-Belt



**C**ONSTRUIDA para todo automóvil americano provisto de cadena de distribución. La tienen en existencia importantes distribuidores autorizados en todas partes del mundo.

Es silenciosa y durable. Construida y garantizada por la Link-Belt Company, organización técnica que ha servido a la industria automotriz y crecido con ella desde el día en que por primera vez se emplearon cadenas de distribución.

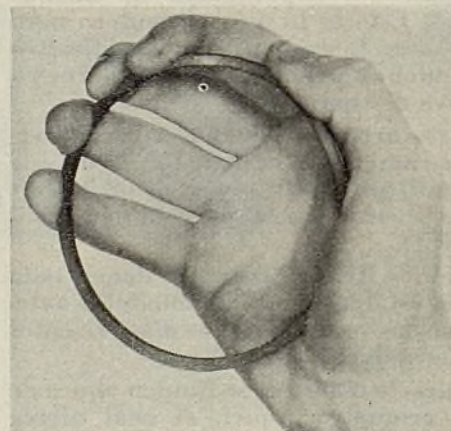
El gran número de vehículos automóviles, en todas las categorías de precios, que emplea las cadenas de distribución silenciosa Link-Belt, como dotación corriente de fábrica, es una recomendación elocuente de la calidad de estos productos. Pídanos nuestra lista de precios.

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

Dirección telegráfica y radiotelegráfica: "LINKBELT"

4591-A

Los anillos flexibles **HASTINGS** satisfacen la demanda de reparaciones económicas de motor



CORRIJE EL GOLPE DE EMBOLO

EVITA LA ASPIRACION DE ACEITE

LA combinación Hastings de anillos flexibles y extensores de acero de estoque evita, en muchos casos, la necesidad de esmerillar o rehabilitar los cilindros. El único anillo verdaderamente flexible para satisfactoria instalación en motores de construcción americana. GRAN demanda y GRANDES ganancias. Se han vendido millones en los Estados Unidos y el extranjero. Pídanos información detallada sobre nuestra oferta a los concesionarios.

**HASTINGS MFG. CO.**

Fabricante de un completo surtido de anillos para émbolos

HASTINGS, MICHIGAN, E.U.A.

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

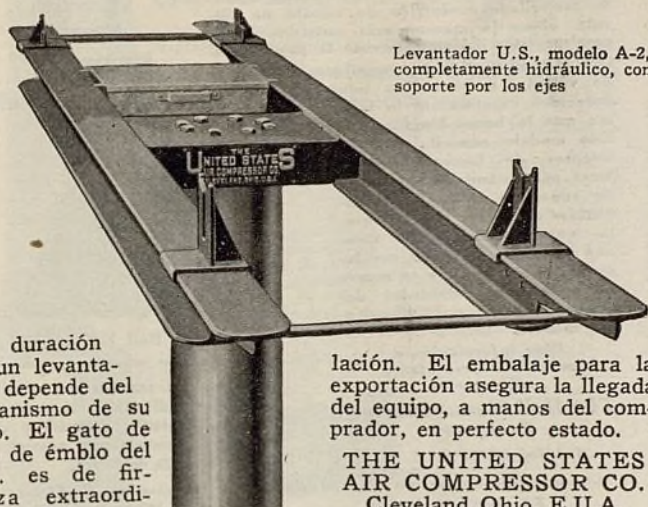
para CILINDROS DESGASTADOS O DEFORMADOS

El único ANILLO FLEXIBLE DE CONSTRUCCION AMERICANA de su tipo en el mercado



# U.S.

**Estos levantadores sirven para años de servicio exento de molestias**



Levantador U.S., modelo A-2, completamente hidráulico, con soporte por los ejes

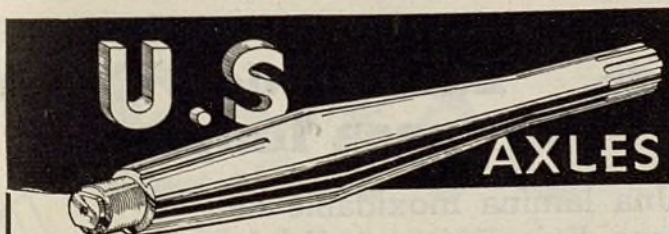
La duración de un levantador depende del mecanismo de su gato. El gato de tipo de émbolo del U.S. es de firmeza extraordinaria. Tiene empaquetadura de ajuste automático y cojinetes reemplazables. Se vende con la superestructura o sin ella. Con cada uno se suministran planos para su correcta instala-

ción. El embalaje para la exportación asegura la llegada del equipo, a manos del comprador, en perfecto estado.

**THE UNITED STATES AIR COMPRESSOR CO.**  
Cleveland Ohio, E.U.A.

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

Compresores de aire—Torres surtidoras de aire—Equipos para el engrase—Sistemas para lavar automóviles—Levantadores hidráulicos



## El principal surtido de árboles de ejes de repuesto

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

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

## Esta máquina aporta LUCRATIVO trabajo de reparación

Es fácil obtener trabajos de rehabilitación de cilindros cuando se muestra al cliente la exactitud, la seguridad y la economía con que puede hacerse la obra con la **Máquina Storm, modelo E, provista de micrómetro propio**

Esta perfeccionada máquina Storm inició una nueva era en el negocio de reparación de motores. La exacta y suave perforación del cilindro se hace con tanta facilidad, seguridad, rapidez y economía en gasto, que el dueño del automóvil se interesa en que se le rehabilite en seguida el motor.

**Precisión.** Con la máquina storm, modelo E, cualquier mecánico puede hacer un trabajo de máxima precisión. Esta máquina tiene cabeza perforadora que actúa como un fresa... la presión del corte queda adelante de las cuchillas... no hay presión de corte lateral. Por muy desgastado o deformado que esté el cilindro, la STORM lo perfora en línea recta... sin desviación, en círculo perfectamente redondo, uniforme en diámetro y suave en toda la superficie, dejándolo a escuadra con el cigüeñal. La perforación es tan exacta que no hay pérdida de tiempo en ajustar después los émbolos.

### Fácil manejo

La centración se hace de la manera de costumbre, sirviendo de base para ella, la sección sin desgaste del cilindro, arriba de la carrera del anillo de émbolo. La máquina puede también centrarse bajando la cabeza perforadora por el cilindro y luego extendiendo las cuchillas. Es la máquina más conveniente para la rehabilitación de cilindros sin quitar el motor del chasis.

**Micrómetro.** Este funciona lo mismo que un micrómetro de tipo corriente. Tiene su escala de una pulgada graduada en milésimas de pulgada (sistema norteamericano) o puede suministrarse en graduación métrica.

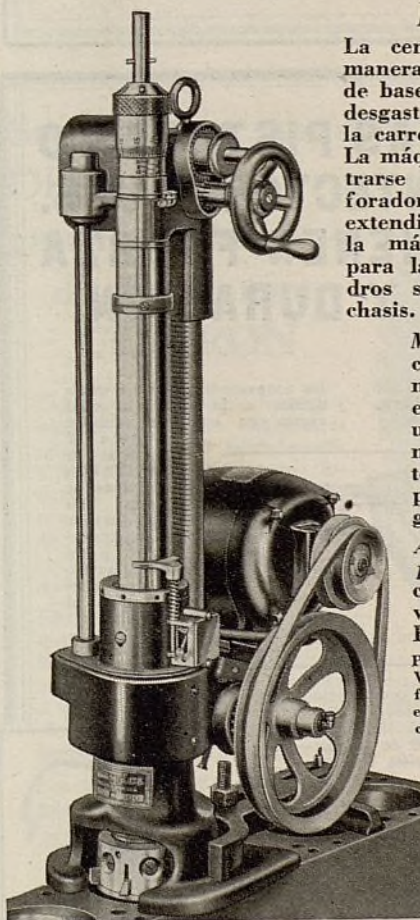
**Alimentación rápida y positiva.** Dos alimentaciones descendentes y dos velocidades mecánicas. Rápido retroceso.

Pídanos nuestro folleto "Su Mejor Vendedor". En él damos información completa acerca de esta perfeccionada máquina, de comprobada utilidad, y mostramos también cómo puede Ud. con ella aumentar sus negocios y ganancias.

**STORM MFG. COMPANY, Inc**

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

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



## EL PROCEDIMIENTO STORM

El método EXACTO para rehabilitar cilindros



# Piezas de repuesto PICK para automóviles

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

**PICK MANUFACTURING COMPANY**  
WEST BEND, WISCONSIN, E.U.A.

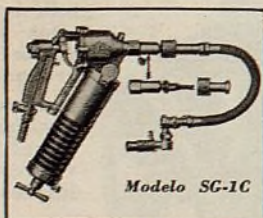


Modelo SG-25C

## LAS PISTOLAS O INYECTORES U. S. TIENEN FUERZA Y DURACION

El inyector neumático U.S., modelo SG-1C de una libra, es poderoso, firme, sencillo y de gran presión. Se hace de cromio y por su peso liviano es muy fácil de manejar. Sencillamente se conecta a la línea de aire comprimido. El modelo SG-25C es similar al SG-1C, con la excepción de que el depósito de una libra se llena por medio de bomba manual unida a su depósito principal de 25 libras de grasa. El modelo SG-100 es similar al SG-1C, con la excepción de que

las conexiones y bombas están unidas a la tapa, la cual ajusta en cualquier tambor corriente de 100 libras de grasa. Todos los equipos se embalan cuidadosamente para la exportación, para asegurar su entrega en perfecto estado al comprador.

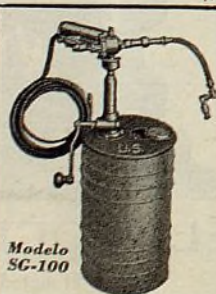


Modelo SG-1C

**THE UNITED STATES  
AIR COMPRESSOR CO.**  
Cleveland Ohio, E.U.A.

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

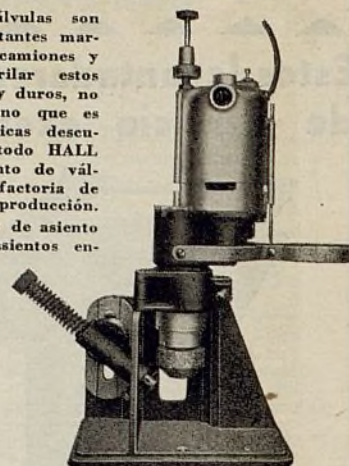
Compresores de aire—Torres surtidoras de aire—Equipo para el engrase—Sistemas para lavar automóviles—Levantadores hidráulicos.



Modelo SG-100

## Esmerile los asientos endurecidos, como lo hacen las fábricas

Los asientos endurecidos de válvulas son equipo normal de muchas importantes marcas de motores de automóviles, camiones y autobuses. Es necesario esmerilar estos asientos endurecidos. Por ser muy duros, no pueden escariarse y bruñirse, sino que es necesario esmerilarlos. Las fábricas descubrieron esto y adoptaron el método HALL de esmerilado excéntrico de asiento de válvula, como la manera más satisfactoria de precisar estos asientos durante la producción. Con el modelo E-S de esmerilador de asiento de válvula, se esmerilan estos asientos endurecidos exactamente lo mismo que lo hacen las fábricas. Este modelo esmerila también asientos de hierro fundido. Sirve para asientos de válvulas de superficie o de tipos embutidos en culata o en bloque. La rueda esmeriladora tiene una velocidad de 8500 revoluciones por minuto, y se mueve excéntricamente alrededor del asiento a razón de 30 vueltas por minuto.



Modelo Hall F-S de esmerilador de asiento de válvula

Se suministra completo con motor y aderezador de diamante. Se ofrece con guías de cualquier diámetro y con ruedas esmeriladoras para asientos de cualquiera grado de dureza.

Pida información a  
nuestro representante  
más cercano.

**The Hall Manufacturing  
Company**

Toledo, Ohio, E. U. A.

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

Sr. H. E. A. Smith  
Johannesburg, Africa del Sur

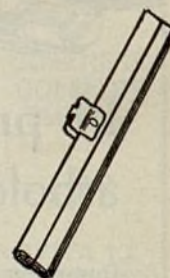
# HALL

**Esmerilador Excéntrico para  
Asientos de Válvulas**



## Lámina de 5 Capas para limpiador

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



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

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



**TRICO PRODUCTS CORPORATION**

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



## Cojinetes de motor y bielas para todo motor de automóvil de marca popular



Surtido completo, incluyendo tamaños normales y sobretamaños, exactamente de acuerdo con las especificaciones de la S.A.E. y las de los equipos originales de fabricantes.

Bielas completas iguales a las de equipo original de fabricantes de automóviles  
Cojinetes de bielas y de cigüeñal con respaldo de bronce y forro de metal Babbitt, con respaldo de acero y forro de metal Babbitt y de fundición en molde, en tamaños normales y sobretamaños  
Bujes para pasadores de émbolos  
Pernos y tuercas para bielas  
Tornillos de sujeción para cojinetes  
Bronce an barra y metales Babbitt  
Fabricamos también las hélices marinas Tru-Pitch.

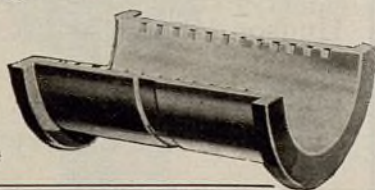
Pídanos catálogo e información detallada

**MOGUL  
FEDERAL**

**FEDERAL-MOGUL  
CORPORATION**

Detroit, Michigan, E. U. A.

Dirección telegráfica—Fedmog, Detroit



## Exide

LOS ACUMULADORES  
DE LARGA VIDA

Cuando el vendedor de Exide instala este acumulador en el automóvil del cliente, lo hace sin el más leve temor, pues sabe muy bien que este producto ha de rendirle un prolongado y seguro servicio al costo más económico por kilómetro recorrido.



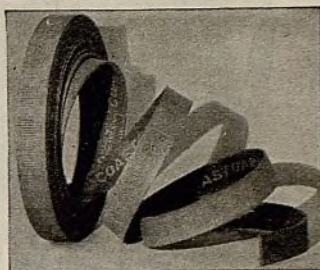
**The Electric Storage  
Battery Co.**  
Filadelfia, E. U. A.

Departamento de Exportación  
23-31 West 43rd St., Nueva York  
E. U. A.

# ATLAS

## Forro de frenos

**Un ramo com-  
pleto para  
todos los re-  
querimientos**



El forro de freno "COASTGARD" contiene alambre de plomo (aleación de zinc) en lugar del acostumbrado alambre de latón. El resultado es que evita rayar el tambor de frenos, y que el forro da una acción de frenaje suave y eficiente. El forro de freno "Coastgard" es tratado con aceites de la más alta calidad, y es igualmente satisfactorio para uso en los forros internos como externos. Su superficie "esmerilada" hace que se ajuste exactamente a los tambores.

Sírvase pedirnos detalles acerca de los varios otros tipos de forros para frenos que fabricamos, así de los revestimientos Atlas para embragues, las bandas tejidas Atlas para amortiguadores, enlazados Atlas para radi-

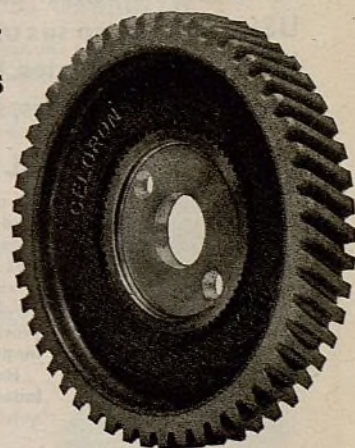
adores, anillos Atlas de empaquetadura para bombas de agua en los automóviles Ford y Chevrolet y otros automóviles, forros de transmisión para Ford, modelo T, remaches de forro de frenos, etc.

**ATLAS ASBESTOS CO.**

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

Dirección telegráfica: LASBEST

Suministre a sus clientes lo mejor—  
Ofrézcales los en-  
granajes silenciosos  
de distribución  
**CELORON**



Ud. da a sus clientes lo mejor cuando les instala engranajes silenciosos de distribución CELORON. Estos son los mismos engranajes que muchos fabricantes de motores de los Estados Unidos emplean en la construcción de sus productos.

Estos fabricantes han visto que los engranajes CELORON son bastante firmes para resistir la carga y absorber las vibraciones, que se producen en las piezas de movimiento alternativo, cuando quedan éstas sujetas a ciertas velocidades. Por otra parte, estos engranajes introducen un funcionamiento silencioso, además de una distribución exacta y permanente.

Los engranajes CELORON se venden, por supuesto, a precios que dejan buena ganancia al comerciante.

Pídanos información detallada y precios.

**CONTINENTAL-DIAMOND FIBRE CO.**

Fábrica y Oficinas  
Newark, Del.—Bridgeport, Pa., E.U.A.

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







## VENDA MAS ACUMULADORES con mayores utilidades

La superior calidad de los acumuladores USL es conocida en el mundo entero. Millones de automovilistas que en todas partes los usan encuentran en ellos el máximo de potencia y extraordinaria duración.

Miles de comerciantes han comprobado que la insuperable calidad de los acumuladores USL, así como sus rasgos distintivos de construcción, facilitan su venta... particularmente los de más alta calidad, que también son los que mayores utilidades rinden.

Establezca su negocio sobre la base firme de clientes satisfechos. Venda los acumuladores USL y verá como sus utilidades aumentan, al igual que sus clientes. Escriba hoy mismo solicitando más detalles, sin obligación alguna.



### EL SUPER SERVICE USL

Un acumulador de extraordinaria calidad, con placas excepcionalmente grandes, repletas de óxido "Sobreactivo" USL... con doble aislamiento de madera y caucho... máxima potencia en el arranque... sumamente duradero... de precio módico... ofrece al comerciante magníficas utilidades.

Hay, además, otros tipos de acumuladores USL para llenar todos los requisitos... a precios al alcance de todos.

## USL BATTERY CORPORATION

Sección de Exportación

295 Madison Ave., Nueva York, E. U. de A.

Por cable . . . YOUSLITE, Nueva York



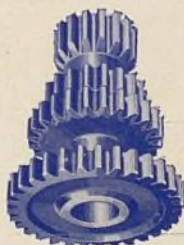
## Indice de los Anunciantes

|  |                |
|--|----------------|
| American Brakeblok Corp. ....  | 25             |
| Atlas Asbestos Co. ....  | 43             |
| Bendix-Eclipse of Canada, Ltd. ....  | 1              |
| Champion Spark Plug Co. ....   | 29             |
| Continental-Diamond Fibre Co. ....   | 43             |
| Thos. A. Edison, Inc. ....   | 27             |
| Electric Storage Battery Co. ....  | 43             |
| Federal-Mogul Corp. ....   | 43             |
| Gates Rubber Co. ....  | 31             |
| Hall Mfg. Co. ....   | 42             |
| Hastings Mfg. Co. ....   | 40             |
| Hollingshead Co., R. M. ....   | 40             |
| Hudson Motor Car Co..Ext. de la Cub. Del.  |                |
| Link-Belt Co. ....   | 40             |
| Lyons Storage Battery Co. ....   | 40             |
| Overseas Motor Service Corp. ....  | 2,3            |
| Pick Mfg. Co. ....   | 42             |
| Reo Motor Car Co. ....   | 23, 39         |
| Russell Mfg. Co. ....  | 38             |
| Simmons Mfg. Co. ... Int. de la Cub. Post.   |                |
| Storm Mfg. Co. ....  | 41             |
| Studebaker-Pierce Arrow Export Corp.   | 33, 34, 35, 36 |
| Thompson Products, Inc. ....   | 37             |
| Trico Products Corp. ....  | 42             |
| U. S. Air Compressor Co. ....  | 41, 42         |
| United States Asbestos Division of Ray-<br>bestos-Manhattan..Ext. de la Cub. Post. |                |
| U. S. Axle Co. ....  | 41             |
| USL Battery Corp. ....   | 44             |
| Watkins Babbitting Service ....  | 43             |
| Whitney Mfg. Co. ....  | 4              |
| Willard Storage Battery Co. ....   |                |
| Int. de la Cub. Del  |                |



# SIMMONS

## Calidad segura y ajuste de precisión en todas las piezas de repuesto para automóviles FORD y CHEVROLET



La organización Simmons puede satisfacer todos sus requisitos en lo tocante a piezas de repuesto para vehículos Ford y Chevrolet — piezas de fina calidad y de ajuste preciso, con garantía de ser iguales o superiores a las de dotación original de fábrica— piezas que habilitan a los mecánicos para ahorrar tiempo en las instalaciones y asegurar un servicio exento de molestias. Los precios netos de las piezas Simmons son bajos— bastante moderados— para permitir que la ejecución de las reparaciones se haga a un costo económico y deje una buena ganancia al taller. Emplee las piezas Simmons. Válgase siempre de ellas y ahorrará dinero y aumentará sus ganancias.

### Pídanos este catálogo: "Guía para Ganancias":

En todas partes del mundo, el catálogo de la Simmons constituye la única lista completa de piezas de repuesto para automóviles Ford y Chevrolet. Es un valioso libro de referencia y una verdadera "Guía para Ganancias" para todo comerciante en el negocio de reparaciones. Pídanos ejemplar gratuito de este catálogo, ahora mismo. Con él le enviaremos la lista de bajos precios de todas las piezas Simmons.

**THE SIMMONS MFG. CO.**

3405 Perkins Ave., Cleveland,  
Ohio, E. U. A.

Dirección telegráfica: "Simmons"

Devuélvanos este cupón



The Simmons Mfg. Co.,  
3405 Perkins Ave., Cleveland, Ohio, E.U.A.

Sírvanse enviarme su catálogo "Guía para Ganancias."

Nombre .....

Compañía .....

Dirección .....

Ciudad .....

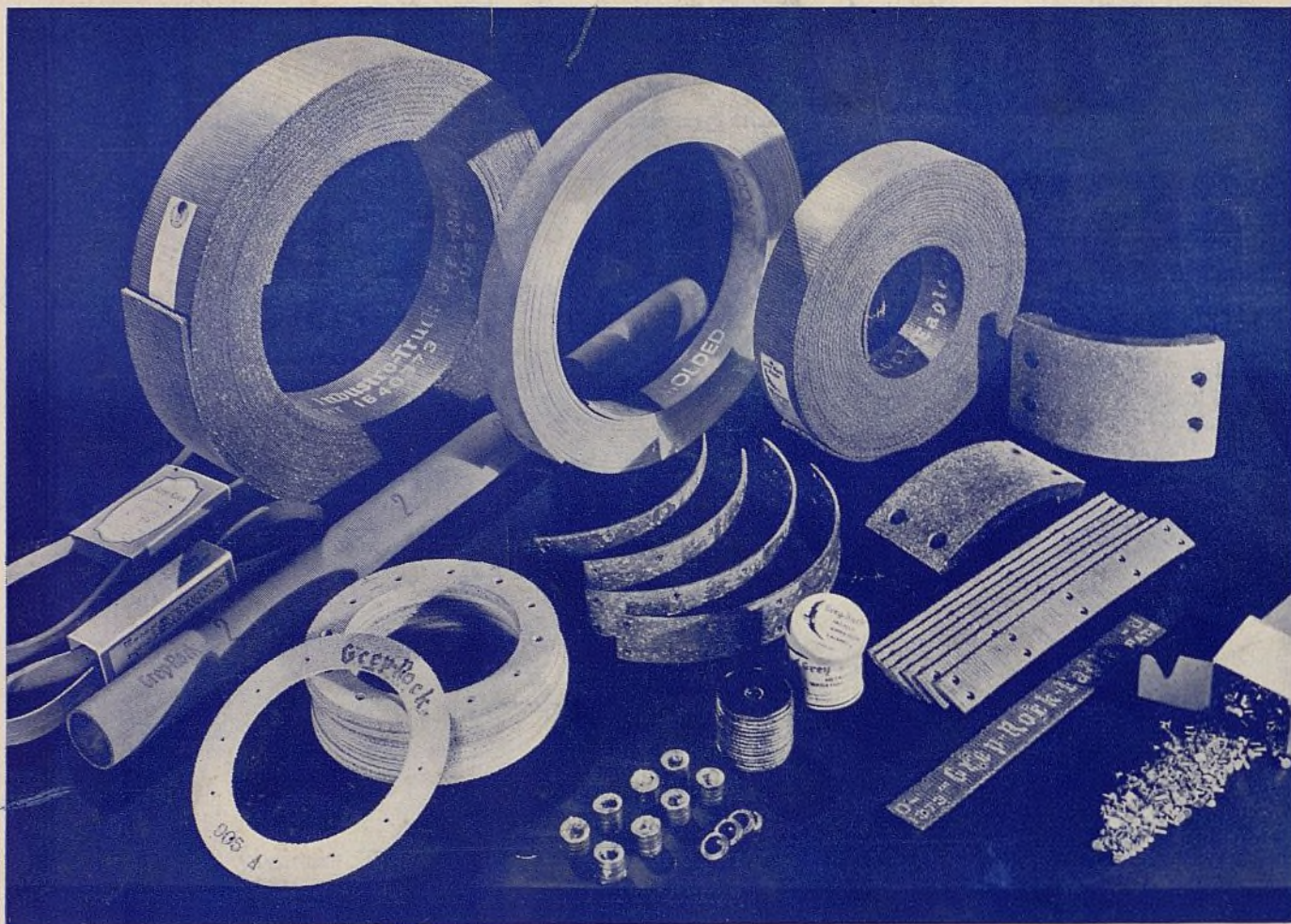
País .....

# SIMMONS

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Ayuntamiento de Madrid





# EL SURTIDO GREY-ROCK

*El principal del mundo por su calidad e integridad*

El surtido Grey-Rock de productos para automóviles ofrece al comerciante al por mayor y al por menor, la oportunidad de aumentar sus ganancias, por la simplificación de la compra y por la confianza de la clientela, que resulta de la venta de mercancía de la más alta calidad.

**FORRO DE FRENO GREY-ROCK EAGLE.** La Norma del Comercio. Tiene la famosa "superficie alisada por esmerilado." Entretejido con alambre de especial aleación. Tratado térmicamente para prolongar su duración.

**GREY-ROCK INDUSTRO PARA CAMIONES.** Un forro tejido para servicio pesado, para camiones y ómnibus. Servicio excelente durante largo tiempo.

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

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

**GREY-ROCK DOBLADO. MOLDEADO Y COMPRIMIDO.** Comprimido hidráulicamente. Se suministra en rollos.

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

**REVESTIMIENTOS GREY-ROCK PARA EMBRAGUES.** En tipos tejidos o moldeados. Tienen "la superficie suavizada por esmerilado." Servicio sobresaliente.

**CORREAS GREY-ROCK PARA VENTILADORES.** En tipo "V," de gran flexibilidad y firmeza. No se resbalan o saltan. También, correas planas de superior calidad.

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

**REMACHES GREY-ROCK.** De latón y de aleación Greyaluminum.

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

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

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

**UNITED STATES ASBESTOS DIVISION**  
of Raybestos-Manhattan, Inc.  
120 Broadway, Nueva York, E. U. A.  
Dirección telegráfica: USATEX

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Ayuntamiento de Madrid