

El Automóvil Americano

AUTOMÓVILES ▾ CAMIONES ▾ AEROPLANOS ▾ AUTOBOTES

Año 16, No. 11

Noviembre de 1932

Precio \$2.00 al año

El Pikes Peak, con sus 19 kms. de ascensión, subiendo desde una altura de 2,788 a 4,300 metros sobre el nivel del mar, es la prueba más severa de potencia, resistencia y rodadura celebrada en el continente americano.



EL AUTOPLANO *Afirma Su Predominio*

Aquellos distribuidores y poseedores de ultramar que han probado el Autoplano, están convencidos que no hay nada que pueda compararse o que aún se allegue al funcionamiento pasmoso de este vehículo extraordinario.

Recientemente un Autoplano, tomado al azar de la línea de producción, participó en la ascensión de Pikes Peak trepando más rápidamente que cualquiera otro coche. ¡Un triunfo más para el Autoplano!

En esta subida de grava y curvas peligrosas, el Autoplano llegó a la meta en 21 minutos y 20.9 segundos—2 minutos y 7 segundos antes que el segundo coche. Aún más, estrelló el record anterior por más de 22 segundos.

Si usted desea disponer de semejante ventaja sobre las agencias de su localidad, averigüe sobre la representación Hudson-Essex hoy mismo. Escriba o cablegráfie al Departamento de Exportación. Hudson Motor Car Company, Detroit, Michigan, E. U. A.

Dirección cablegráfica "Hudsoncar"

6 Cilindros

70 Caballos



12 Modelos Corrientes y De Luxe

© 1932, Hudson Motor Car Company

Ayuntamiento de Madrid

Calidad Predeterminada



EL comercio de automóviles de todo el mundo se está rápidamente enterando a fondo de las elevadas normas de calidad de las bujías de encendido Defiance. La calidad predeterminada por 103 inspecciones y ensayos separados en los laboratorios de cerámica, de electricidad y de mecánica de la organización Defiance, se refleja en el satisfactorio funcionamiento que garantiza en automóviles de pasajeros, camiones, ómnibus, tractores, motocicletas, motores marinos y motores fijos . . . Este mismo grado de cuidado caracteriza a todos los productos que llevan la marca Defiance. (Véase la lista de productos, dada abajo.)

DEFIANCE SPARK PLUGS, INC., TOLEDO, OHIO, E. U. A.

Departamento de Exportación, 250 Park Avenue, Nueva York, E. U. A.

BUJIAS DE ENCENDIDO Defiance—LLAVES Defiance para BUJIAS DE ENCENDIDO — ENSAYADORES DE BUJIAS DE ENCENDIDO Defiance — CABLES Defiance para AUTOMOVILES — CONTACTOS DE ENCENDIDO Defiance de VERDADERO TUNGSTENO.

DITLEYSEN & CIA., LTDA.
Buenos Aires, Argentina
M. C. & ALBERTO ISAZA
Bogotá, Colombia
JOSE MARIA ARCE & CO.
San José, Costa Rica
NICOLAS E. STAMLER
Habana, Cuba
WALTER BROTHERS
Tegucigalpa, Honduras
JULIO E. ESTRADA
México, D.F., México
OMPHROY'S AUTO SUPPLY
Ancón, Zona del Canal de Panamá
J. D. MENDEZ "Agencia Chevrolet"
San Salvador, El Salvador

Para todos los motores Americanos y Europeos

BUJÍAS de ENCENDIDO
Defiance

UNASE a FIRESTONE

para MAYORES VENTAS y GANANCIAS



CUANDO Ud. representa el completo surtido Firestone, puede ofrecer a sus clientes un producto Firestone para cada requisito de automóvil.

Cada producto Firestone comprende en su construcción un valor intrínseco adicional. Las mejores materias primas del mercado, rasgos de construcción patentados, una organización inter-

nacional y laboratorios de ensayos, se combinan para la producción de artículos de irreprochable superioridad. El valor intrínseco adicional de todos estos productos da a sus clientes lo más por el precio.

Los productos Firestone desarrollan repetición de negocios para Ud., aumentándoles sus ventas y ganancias. Unase a Firestone AHORA MISMO.

Firestone

Neumáticos — Camaras de Aire — Acumuladores — Forro de Freno — Bujias de Encendido — Llantas Metalicas — Accesorios



Fuente central de abastecimiento en los Estados Unidos para los requisitos del comercio extranjero dedicado al negocio de automóviles y sus anexos

AP

Silenciadores

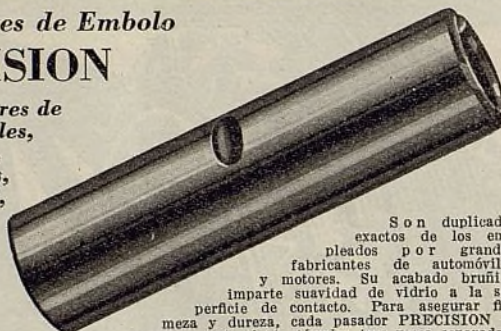
Ningún otro surtido de silenciadores tiene estas ventajas: 1—Tipo universal—sólo 15 modelos se necesitan para servir en todas las marcas de



automóviles. 2—Equipo normal—estos silenciadores se comprenden en la dotación corriente de los principales automóviles americanos. 3—Garantía—los silenciadores Associated se garantizan contra escapes y reventazón. 4—Fácil instalación—se suministran listas para su rápida instalación. 5—Venta activa—mediante cartas y anuncios en general, los silenciadores Associated se llevan al conocimiento del público automovilista en todas partes.

Pasadores de Embolo PRECISION

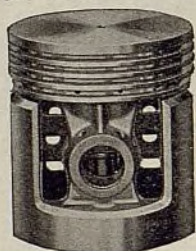
—para Motores de Automóviles, Omnibus, Camiones, Tractores, etc.



Son duplicados exactos de los empleados por grandes fabricantes de automóviles y motores. Su acabado bruñido imparte suavidad de vidrio a la superficie de contacto. Para asegurar firmeza y dureza, cada pasador PRECISION se somete a tratamiento térmico tres veces separadas. Sobre la superficie llevan estampado claramente el sobretamaño. Se protegen con una capa de solución que evita el embohecimiento y se envuelven individualmente en papel a prueba de aceite de un color para distinguir cada tamaño.

Embolos Wisconsin

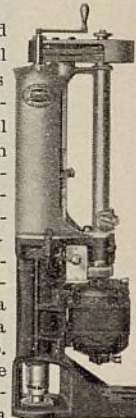
El surtido de émbolos Wisconsin es completo y se caracteriza por una calidad insuperable. Estos émbolos permiten un trabajo de repuesto excelente. Hay un tamaño para cada marca de automóvil, camión, tractor y ómnibus. Nuestro catálogo, enviado gratuitamente a quien lo pida, indica el tipo de émbolo Wisconsin que ha de emplearse en cada marca de motor.



Simplicity

Perforadora y Esmeriladora de Cilindros, Modelo Lightning Simplicity

Sirve para el Ford modelo "A" y el Chevrolet de seis cilindros, sin quitar el motor del chasis. Produce un acabado pulimentado. Su peso liviano, gran velocidad y fácil funcionamiento, responden a la moderna exigencia de buen trabajo a precio económico. Los cilindros se rectifican con absoluta precisión, a escuadra perfecta con el cigüeñal. La pared del cilindro queda porosa y completamente exenta de material raspante. Escala de 2 a 4 1/2 pulgadas de diámetro interior y 11 pulgadas de carrera de émbolo.



KRAMER
Certified
cooling
RADIATORS

Radiadores Kramer —con Núcleos Celulares Turbo y Núcleo de Tubos

Radiadores de repuesto ideales a causa de los rasgos siguientes: 1—Enfriamiento "certificado". 2—Aspecto celular normal. 3—Inmersión doble. 4—Dimensiones adecuadas. 5—Ajuste preciso. 6—Garantizado en todo sentido. Los radiadores y los núcleos de radiadores KRAMER gozan de amplia aceptación entre el comercio de los Estados Unidos y del extranjero.

McALEER

Pulimentos y Productos para la Conservación del Acabado de Automóviles

Un surtido productivo de buenas ganancias

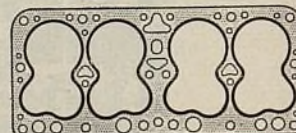
Limpiador Rápido en pasta y Cera Pulimento y Limpiador. Rápida (El procedimiento McAleer para la protección del acabado de automóvil). Esmalte de Retoque. Aderezo para Capotas. Entre los productos McAleer hay preparaciones especiales para frotar y pulimentar el acabado sin lustre de automóviles viejos, que son muy útiles y lucrativas para los talleres de pintura y comerciantes del ramo.

Emplee los muelles de repuesto Liggett en todo automóvil, ómnibus y camión

Construidos con sumo cuidado, empleándose en ellos los materiales más finos, y tratados por especial procedimiento térmico, estos muelles ofrecen un valor intrínseco extraordinario. Pídanos nuestro catálogo en que detallamos todos los muelles para automóviles, camiones y ómnibus. Suministramos también muelles de repuesto para antiguos modelos.



VICTOR
MADE IN U.S.A.
GASKETS



VICTOR 838

Empaquetaduras Victor de Superior Calidad

Es cosa común el ver tableros y otras exhibiciones de empaquetaduras VICTOR en los talleres principales en todas partes del mundo, que dan a su clientela la mejor clase posible de empaquetadura. Las empaquetaduras VICTOR se ofrecen en un amplio surtido de tipos y tamaños para automóviles, camiones, tractores y ómnibus. Se emplean de dotación normal de fábrica en la mayor parte de los motores americanos. Bajo la marca VICTOR se ofrece también un surtido completo de materiales para empaquetaduras.

Por carta o por telegrama pídanos información y precios—

AMERICAN STEEL EXPORT COMPANY

295 Madison Ave., Nueva York, E.U.A. Dirección telegráfica: AMSTA, New York. Todas las claves.

E. J. Alvear,
San Martín 195,
Buenos Aires,
Argentina.
A. J. Nelinky,
Caixa postal 1011,
Sao Paulo, Brasil.

John A. Light,
Casilla 4077,
Santiago, Chile.
V. Weltscheff,
Apartado 1659,
Bogotá, Colombia.

Representantes de la ASECO en países iberoamericanos

Montardit & Cia.,
San Ignacio No. 50,
Habana, Cuba.
Francis V. Coleman,
Apartado 278,
Guayaquil, Ecuador.

J. M. Barrera,
Calle Xola No. 1,
México, D.F., México.
Alfred Palliser,
Apartado 2564,
Lima, Perú.

Felix E. Muniz,
P.O. Box 1443,
San Juan, Puerto Rico.
T. A. Silly,
Cortes 663,
Barcelona, España.

Roberto Torres,
San Agustín del Sur
20,
2a. Ave. No. 9,
Caracas, Venezuela.

Ayuntamiento de Madrid

El Automóvil Americano

NOVIEMBRE DE

1932

GEORGE E. QUISENBERRY

Director

LUIS CHAVEZ

Redactor Técnico

WALLACE THOMPSON

Redactor Consultor



Publicado mensualmente por la
**BUSINESS PUBLISHERS
INTERNATIONAL CORP.**

330 West 42nd Street, Nueva York, E.U.A.

Dirección telegráfica:
INTERTRADE, New York

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

ADMINISTRACION

MASON BRITTON

Presidente

JOHN ABBINK

Vicepresidente y administrador general

J. L. GILBERT

Vicepresidente

GEORGE E. QUISENBERRY

Secretario

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	Wallace Thompson

También Editores de

THE AMERICAN AUTOMOBILE
(Overseas Edition)

INGENIERIA INTERNACIONAL
ELECTRICIDAD EN AMERICA

EL FARMACEUTICO

Representante:

Buenos Aires, Argentina
James F. Downey
Florida 229

Año 16

No. 11

INDICE

Trabajo para Muchos Miles.....	5
La Industria Automotriz de la Argentina.....	6
El Automóvil Continúa Triunfante.....	7
Nueva Era de Vialidad en la Argentina.....	8
La Nueva Ley Nacional de Vialidad Argentina.....	9
Organización de la Estación de Servicio Modelo.....	10
Brillantes Perspectivas para el Camión.....	12
Precio y Calidad.....	13
El Microómnibus Llega a Buenos Aires.....	14
Construcción del Automóvil Moderno.....	16
La Marcha de la Industria.....	18
Ajuste y Forradura de Frenos.....	20
Ajuste de Frenos en el Taller de Reparación.....	21
Nuevos Equipos, Piezas y Accesorios.....	22
Repare—Reponga—Afine.....	24
Catálogos y Folletos sobre Servicio de Conservación.....	25
Características de Automóviles, Camiones y Omnibus:	
Precios y estilos de carrocerías-automóviles.....	26
Características mecánicas-automóviles.....	28
Camiones.....	30
Omnibus.....	32
La Chrysler Construirá un Plymouth de 6 Cilindros.....	33
Mejores Expectativas Agrandan la Exposición de Piezas.....	34
Indice de Anunciantes.....	56

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

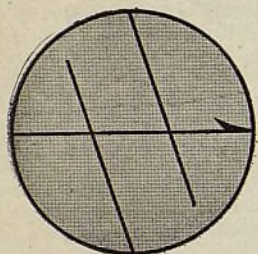
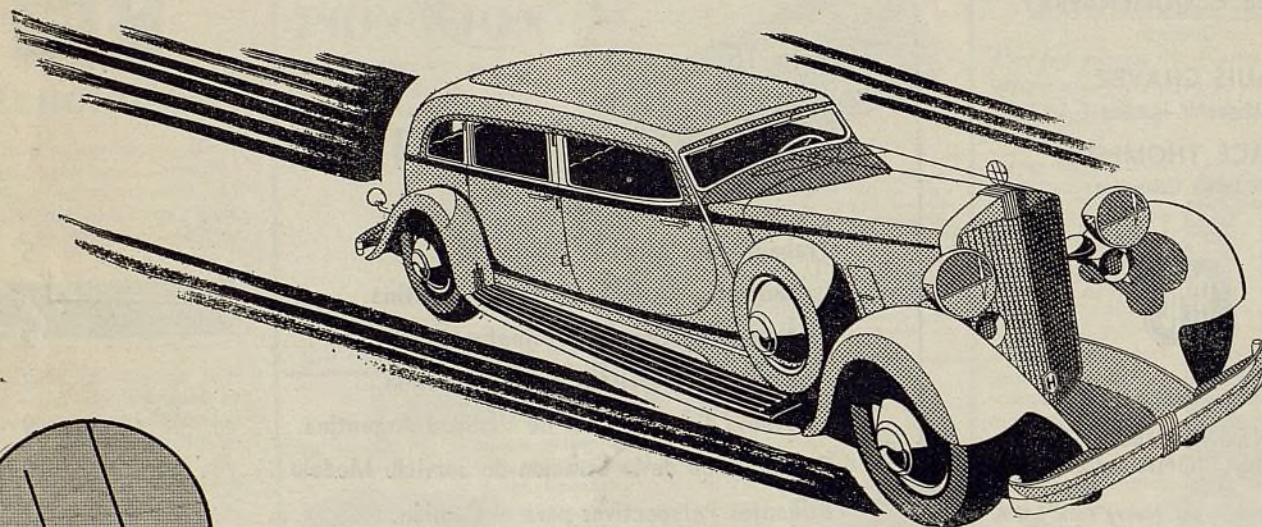
Copyright 1932 by Business Publishers International Corp.

Vol. 16, No. 11, Noviembre de 1932

El Automóvil Americano is published monthly by Business Publishers International Corporation, 330 West 42nd Street, New York, N. Y. Subscription price, \$2.00 per year; single copies, 35 cents each. Entered as second class matter Feb. 12, 1931, at the Post Office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879.

Ayuntamiento de Madrid

. . . VANGUARDIA que nunca cede un paso



Ni siquiera en uno de los 25 años que lleva dedicados a la fabricación de coches ha fallado Hupmobile en su determinación de proporcionar a sus distribuidores la clase de automóvil que ha puesto a Hupmobile a la vanguardia de todos.

Hupmobile ha dado, año tras año, a los que disfrutan de sus franquicias, prueba evidente de su norma progresiva; evidencia que salta a la vista; evidencia que la mente alerta reconoce al instante. Adelantos en motores, carrocería y comodidades que han servido de guía a los demás. Hupmobile ha proporcionado a los propietarios de sus coches, año tras año, el más grande valor que pudieran adquirir por su dinero, no importa la cantidad desembolsada.

Hupmobile alcanzó, en 1932, en cada uno de estos atributos en la manufactura de coches finos, el más alto pináculo—proezas que establecen un peldaño más hacia mayores hazañas en el año venidero.

Hoy, más que nunca, los distribuidores de Hupmobile se dan cuenta de la importancia e inestimable valor mercantil de su afiliación con un fabricante de automóviles que, en su historial de 25 años, jamás retrasó su marcha progresiva.

Si quiere que las oportunidades no lejanas le encuentren preparado, escriba hoy mismo al distribuidor de Hupmobile en su territorio solicitando información completa sobre distritos en que aun no existe subagencia, o escriba directamente a la fábrica.

A esa facultad extraordinaria que ha tenido Hupmobile de ir siempre a la cabeza de la industria se debe la lealtad sin límites de su gran ejército de distribuidores, muchos de los cuales disfrutan de su franquicia desde hace 20 años o más. ¡Magnífico tributo a la equidad, buena fe y justicia de esta gran fábrica!

HUPP MOTOR CAR CORPORATION, DETROIT, MICHIGAN, E. U. A.

Dirección Cablegráfica "Hupp" Detroit

HUPMOBILE

EL AUTOMÓVIL AMERICANO



La Industria Automotriz de la Argentina

Trabajo para Muchos Miles Gran Consumidora de Labor

La carencia de estadísticas oficiales en la industria automotriz, obliga a recurrir a procedimientos de cálculo racional, para determinar el número de personas que viven directa o subsidiariamente en el servicio de los automotores en la República Argentina.



Analizando las condiciones en que se desarrollan las actividades, se estima que una persona y media corresponde, en trabajo, a cada automotor, lo que da en cifras redondas para los vehículos en circulación, medio millón de personas.



Hay que considerar, en primer término, los conductores de camiones automóviles de alquiler, ómnibus y microómnibus y chauffeurs de los automóviles particulares, que en conjunto hacen 150.000 personas.



Hay 10.000 talleres mecánicos en todo el país, que mantienen en actividad 50.000 personas.



El comercio de la nafta ocupa 16.500 personas en servicio directo y más de 35.000 subsidiariamente.



El comercio de neumáticos, contando las tres fábricas locales existentes, gomerías, servicios de auxilio y personal directamente empleado en la venta de estos productos, ocupa más de 30.000 personas, teniendo en cuenta que cada año entran en servicio 400.000 cubiertas nuevas.



Las estaciones de engrase, venta de lubricantes

y servicios rápidos de conservación de automóviles, ocupan también un número considerable de operarios especializados.



Lo mismo ocurre con los fabricantes nacionales de carrocerías, que utilizan carpinteros, tapiceros, chapistas, pintores y personal de taller, dando trabajo a aserraderos, curtiembres, herrerías, etc.



La venta de automóviles y camiones, nuevos y usados, tiene también un mundo de personas en actividad para atender los negocios. En este negocio hay que contar, además de los dirigentes, vendedores, probadores y mecánicos, los empleados administrativos de las casas matrices y de las agencias del interior. La venta de accesorios, repuestos, maquinaria para talleres, las organizaciones centrales de lubricantes, pinturas y equipos eléctricos, constituyen finalmente emporios de actividad, que proveen trabajo a millares de empleados y obreros.



Los garagistas, con sus gremios de lavadores, cuidadores de automóviles y anexos forman también una colonia importante en el gremio automovilista argentino.



Queda luego el personal ocupado por la publicidad, compañías de seguros, instituciones deportivas de automovilismo, etc. que suman centenares de personas vinculadas a esta gran industria, que en la Argentina ha cobrado un marcado arraigo, ocupando un sitio privilegiado en la economía interna.



La Industria Automotriz de la Argentina



La continua expansión promete mantener a la Argentina en puesto prominente entre las naciones "motorizadas."

Por JAMES F. DOWNEY

La demanda de un servicio de transporte más económico y más rápido, especialmente en las ciudades de gran extensión, como Buenos Aires, ha contribuido a aumentar el uso de los vehículos automóviles.

El crecimiento de los registros indica en qué forma se desarrolla el uso de los automotores, como se deduce de las cifras que siguen:

El aumento experimentado en el último año para la ciudad de Buenos Aires se debe, en parte, al reajuste de las patentes entre la Capital Federal y los municipios colindantes, ya que anteriormente no existía un severo control sobre la residencia de los dueños de los vehículos y no siendo las patentes uniformes, los conductores

buscaban registrar sus coches en los municipios que tenían tarifas más bajas, circunstancia que originaba una competencia entre las comunas cercanas y la Capital Federal, lo que motivaba un menor registro de automotores en esta ciudad.

Durante el año 1931, se reglamentó mejor el registro de coches y se produjo el aumento indicado por las cifras correspondientes a la ciudad de Buenos Aires. En lo que se refiere a automóviles particulares, el 70% del registro de Buenos Aires corresponde a las 3 primeras categorías, es decir, hasta 1.500 kilos de peso, lo que indica que el automóvil pequeño, de uso comercial, utilizado por corredores de

AUTOMOTORES REGISTRADOS

Años (al 1° de Enero)	Buenos Aires			Rosario	Córdoba	Mendoza	La Plata	B. Blanca
	Automóviles	Camiones	Totales					
1927	23.224	6.030	29.254	....	....	....	....	....
1928	26.576	7.199	33.775	....	....	....	....	....
1929	30.735	8.032	38.767	....	....	....	....	....
1930	32.682	8.625	41.307	7.966	4.768	1.964	5.487	4.267
1931	37.690	9.923	47.613	10.239	5.270	2.518	5.788	4.670
1932	44.542	14.005	58.548	10.952	5.500	2.614	5.742	4.848

comercio, industriales y profesionales, es el que predomina.

Los automóviles de alquiler significan una quinta parte del total, debido a la deficiencia de los servicios tranviarios y la escasez de subterráneos para los traslados ligeros. En esta categoría han quedado incluidos ahora los automóviles de alquiler llamados "colectivos" que prorratan el costo total de un viaje a larga distancia en la ciudad, por el número de asientos disponibles.

Este tipo de vehículos para el transporte de pasajeros se ha incrementado por la favorable aceptación que ha tenido en el público. En muchos casos, son antiguos automóviles de alquiler reformados para dar capacidad a 6 u 8 pasajeros, que hacen servicios permanentes a larga distancia, con tarifas proporcionales a sus recorridos; pero últimamente se están incorporando a esta clase de transportes, chasis comerciales, carrozados especialmente con capacidad hasta 14 pasajeros, que rinden un servicio muy activo.

El uso de camiones se ha intensificado muchísimo, especialmente en la categoría de 2 a 4 toneladas y en los modelos cerrados hasta 2 toneladas de carga, que son los camiones pequeños de reparto a domicilio.

La utilización de los automotores en el transporte de pasajeros y cargas ha conquistado también los servicios públicos. La policía dispone ahora de una verdadera flota de automóviles para sus servicios rápidos. También está organizando su taller de reparaciones y estación de servicio. Los bomberos usan equipos automotores, los que aunque viejos, rinden servicio eficiente. La escasez de recursos en su presupuesto les impide renovar y modernizar su material. La Asistencia Pública, que ha debido ampliar sus servicios para concordar con el crecimiento de la ciudad, ha reemplazado totalmente sus antiguas ambulancias a caballos, por rápidos y cómodos automóviles, lo mismo que para los servicios médicos a domicilio. La Municipalidad también está utilizando vehículos de tracción mecánica para la mayoría de sus servicios; los de recolección de basuras, de barrido y riego de las calles se hace ya con camiones especiales; la inspección de paseos y los servicios de emergencia de la Dirección de Alumbrado, son hoy más eficientes con automóviles debido a los recorridos distantes y al menor espacio que utilizan estos vehículos en relación con los antiguos corralones de carros y caballos. El correo ha reemplazado todos sus carros de recolección de cartas por camiones ligeros, lo mismo que para la distribución clasificada a las estaciones ferroviarias.

En los ministerios fiscales, también

se utilizan con exclusividad los servicios rápidos de los automóviles y camiones, especialmente en el Ministerio de Agricultura y en su sección los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Las entidades privadas no han seguido indiferentes la evolución de los transportes y al día de hoy, en la ciudad de Buenos Aires, se ve un camión blindado en la puerta de cada Banco. Las escuelas particulares, transportan a los estudiantes en pequeños y grandes ómnibus y los clubs tienen ómnibus para llevar a sus socios a sus campos de deporte. Los diarios utilizan camiones pesados para el acarreo de papel a sus talleres y camiones pequeños para la distribución rápida de sus ediciones en todos los puntos de la ciudad. Los sanatorios y

los médicos, atienden su clientela en los radios más excéntricos, valiéndose exclusivamente de uso de automóviles. Los grandes movimientos de tierra y materiales de construcción para las obras, se hacen con preferencia en camiones de gran tonelaje y Buenos Aires, en pocos años, ha transformado su estructura y sus actividades con la contribución siempre creciente de los transportes mecánicos, que mantienen latente un deseo de superación de servicio y de conquista de nuevos mercados en el ritmo, ya acelerado, de la vida de esta gran ciudad.

El tráfico de camiones cada vez más creciente, en Buenos Aires y las poblaciones vecinas como Avellaneda, Morón, Tigre, etc., ha hecho que las autori-

(Continúa en la página 11)

El Automóvil Continúa Triunfante

Después de dos años de intensa depresión, en que todas las actividades se han restringido a términos estrechos y precarios, analizando las cifras y los hechos, puede decirse, que el automovilismo en la Argentina, ha demostrado su popularidad y lo que es más, la utilidad de su uso en todas las ramas del comercio, la industria y las profesiones, al mantenerse el total de unidades en circulación en el límite superior conseguido en el país.

La disminución de las importaciones, debido a los aranceles aduaneros puestos por el Gobierno, ha impedido que entren aún más vehículos en circulación, pero el gran total de 400.000 unidades, que figuran inscriptas en los diversos registros de todo el país, no se ha disminuido, a pesar de tener todo en contra; tiempos malos, falta de caminos y gravámenes de toda índole.

El consumo de combustible indica bien a las claras, que el funcionamiento no ha sido menor comparando con años anteriores y es posible que muchos vehículos de paseo hayan cambiado de dueño o recorran menos kilómetros en el año, pero en cambio, han aumentado su recorrido los vehículos comerciales, los ómnibus, los camiones, los coches de viajeros, corredores, empleados industriales y profesionales.

Las cifras significativas del consumo de combustible en los últimos cuatro años confirman esta aseveración:

Años (al 1° de Enero)	Consumo total de nafta en el país, Litros
1929	700.000.000
1930	810.000.000
1931	898.200.000
1932	860.000.000

Es perfectamente aplicable al automóvil, el principio económico de que en

épocas de depresión es necesario intensificar las actividades para obtener el rendimiento de épocas normales, puesto que la mayoría de los comerciantes que hoy defienden sus negocios a base de nuevos procedimientos y nuevas ideas de ventas, saben lo valioso que les han resultado sus automóviles y camiones moviéndose todo el día, para mantener su nivel de ventas.

El registro de automóviles del último período, corrobora también que se han mantenido en uso, las unidades patentadas años anteriores.

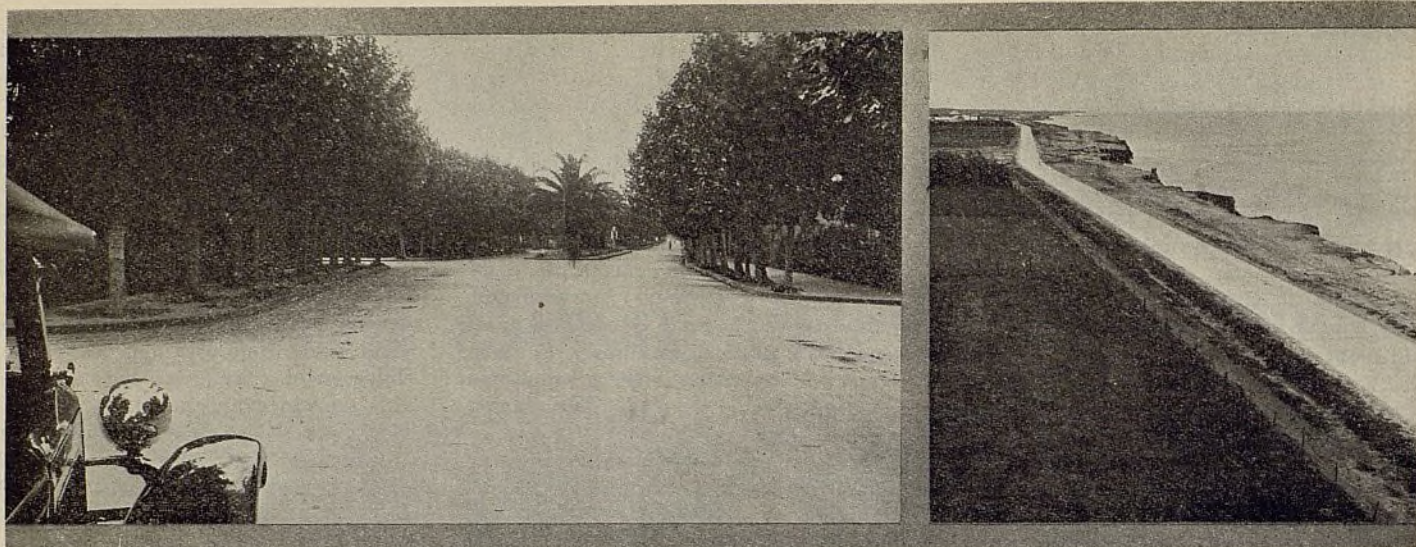
Las cifras depuradas con las últimas estadísticas son las siguientes en números globales:

	Total de automotores registrados
Capital Federal	61.400
Provincias	
Buenos Aires	125.000
Santa Fé	67.500
Córdoba	45.000
Entre Ríos	23.000
Corrientes	6.500
Santiago del Estero	2.500
Tucumán	5.500
Salta	3.600
Jujuy	1.500
La Rioja	1.000
Catamarca	1.000
San Juan	6.000
Mendoza	12.000
San Luis	2.000
Territorios Nacionales	23.000
	386.500

La diferencia entre la cantidad de automotores registrados en detalle y el gran total de 400.000 unidades se debe a que en algunas pequeñas comunas del interior del país no se lleva un control exacto de los vehículos de la localidad, que funcionan sin patente y escapan a las estadísticas.

En los meses de septiembre y octubre, la circulación de los automóviles de paseo, parece volver a su normalidad

(Continúa en la página 28)



Excelentes caminos recientemente construídos en la Argentina. Izquierda—Uno de los caminos últimamente pavimentados en la zona urbana cerca de Buenos Aires. Derecha—Camino de la Costa, construído hace poco, de hormigón armado, cerca del balneario de Mar del Plata.

Nueva Era de Vialidad en la Argentina

Para el transporte por automóvil se están construyendo muchos kilómetros de caminos adecuados. El impuesto sobre el combustible produce los fondos necesarios para la iniciación de importantes construcciones.

Por el Ing. Jorge Boíso

Hablar de malos caminos en la Argentina era tradicional, no sólo dentro del ambiente local, sino también en el extranjero y la causa fundamental de esa fama, se debía a que aún existiendo los recursos para construir carreteras, la obra no lucía, ni podía apreciarse su influencia en el transporte; es que se trataba de fondos del presupuesto nacional que más bien iban a pagar sueldos y obras complementarias que a traducirse en caminos palpables.

Pero bastó que se creara una sobretasa a la nafta en febrero de 1931, hoy ya impuesto por Ley del Congreso Nacional, de dos centavos por litro con el destino fijo de invertir su producido en la construcción de caminos, para que en un plazo relativamente breve, el patrimonio nacional se haya enriquecido con algunos cientos de kilómetros de caminos nuevos, aptos para circular todo el año y resistir un tráfico pesado.

La consecuencia inmediata de ver producir obra a ese recurso, ha sido

que el presupuesto nacional no tiene ya una partida para caminos y sobre el autotransporte recae todo el peso de mantener en actividad el personal y de construir las obras.

El Gobierno ha argumentado que los recursos nacionales no alcanzan y que



Más de 4.400 kilómetros de caminos se incluyen en el proyecto argentino.

sólo se trata de una situación eventual, puesto que para años venideros la Ley de Caminos establecerá el origen de los fondos y no podrá repetirse esta situación, pero la verdad es que los caminos nuevos construídos en la Argentina están siendo pagados exclusivamente por los automovilistas y pese a la situación financiera desfavorable, la Argentina ha dado un ejemplo destacable, construyendo caminos con nuevos recursos, sin afectar su presupuesto.

El producido medio de este impuesto, oscila en 17 millones de pesos m/n. por año, dependiendo desde luego del consumo, que felizmente se ha mantenido estable.

Esos fondos se han comprometido con obras hasta fin del año 1933, pero se invierten con especialidad en la construcción de caminos pavimentados con hormigón. Los contratistas, teniendo la garantía de la ley para el impuesto, han reducido mucho sus precios unitarios, llegándose a precios tan bajos que en otras épocas hubiesen resultado ridículos.

Existe también mayor celeridad en las liquidaciones de certificados y los pagos, lo que permite a los contratistas evolucionar con su capital y construir a costo reducido, sin perder intereses, que siempre se consideran en las cuentas oficiales.

Así se han construido carreteras

mayoría caminos de acceso a la Capital Federal, por ser el núcleo donde reside el mayor número de contribuyentes y sobre terreno de la provincia de Buenos Aires, que es el segundo de los aportantes.

En las otras provincias se han hecho algunas obras de caminos mejorados,

ciarse terminado para dentro de muy poco tiempo, el camino firme total entre Buenos Aires y Rosario, puesto que ya están construidos los tramos Morón a Luján (50 kilómetros) Pergamino a San Nicolás (76 kilómetros) y en construcción los de Pergamino a Arrocifos y de San Nicolás a Villa Constitu-

La Nueva Ley Nacional de Vialidad Argentina

El Parlamento Argentino ha terminado de estudiar la Ley Nacional de Vialidad, legislación orgánica que regulará las actividades camineras de la nación en forma metódica y definida.

Esta importante legislación, que transformará la fisonomía de las comunicaciones terrestres argentinas, contempla los aspectos principales en la siguiente forma:

Créase un sistema troncal de caminos en todo el territorio de la República, cuya selección y construcción estará a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad, administrada por un Directorio autónomo de siete miembros. Institúyese también un sistema de Ayuda Federal en las provincias, para la construcción de caminos.

La organización técnica estará confiada a un Ingeniero Jefe, asesorado por un Consejo Técnico.

Créase un Fondo Nacional de Vialidad, formado por los siguientes recursos: Un impuesto nacional de cinco centavos por litro de nafta; 15% del precio de venta del kilo de aceite lubricante; los recursos de la Ley Mitre (3% de las ingresos netos de los ferrocarriles); diez millones de pesos

anuales del Presupuesto Nacional y una tasa a la tierra rural beneficiada por los caminos en los territorios nacionales.

El gobierno puede emitir "bonos para obras de vialidad" por valor de 200.000.000 de pesos, que se colocarán al 90% con un interés máximo del 6% y estarán atendidos por los recursos precedentemente enunciadados.

El 60% del Fondo, se invertirá en caminos de la red troncal equitativamente distribuido por provincias y territorios. De los recursos sólo el 8% puede invertirse en gastos administrativos. El resto constituye el fondo de Ayuda Federal para las provincias.

La Ley establece terminantemente, que será libre el tránsito en los caminos de todo el país.

Habiéndose determinado que la vigencia de los impuestos comenzará el 1° de Enero del año próximo, puede decirse que en el transcurso del mismo tomarán mayor impulso las obras de carreteras, que ya habían comenzado en forma promisorias.

como la de Pergamino a San Nicolás de 76 kilómetros de recorrido, en un tiempo excepcionalmente corto, pues de quince meses de plazo que tenía el contratista para terminarla, sólo se han empleado doscientos setenta días y es necesario hacer notar que se trata de un camino de hormigón armado de seis metros de ancho y en una zona alejada de la Capital Federal. Por la forma de haberse realizado esta construcción, puede decirse que es la carretera de hormigón más larga de Sud América construida en un tiempo "record." Y los que conocen los interiores de esta obra saben que el factor primordial, ha sido contar con el dinero del impuesto a la nafta para pagarla, sin demoras.

Las otras carreteras que se han construido con estos recursos, son en su

con estos fondos y recientemente se ha contratado la construcción del Puente Alsina, sobre el Riachuelo, que vincula núcleos importantes de población industrial y obrera de la Capital y el primer Estado argentino.

Las provincias, en su mayoría no han establecido el impuesto a la nafta, ya que reciben obra hecha por el gobierno nacional con ese recurso, sin embargo Santa Fé, que tiene gravada la nafta con un impuesto provincial para caminos desde hace cinco años, ha realizado en este año una obra caminera importantísima con fondos recaudados por ese concepto. Ha pavimentado con hormigón las carreteras principales de la provincia, buscando la conexión con los caminos construidos por la Nación, y es así que puede anun-

ción, con fondos provenientes del impuesto a la nafta y del lado de Santa Fé el tramo de Rosario a Villa Constitución, y se proyecta iniciar en breve las secciones de Luján a Mercedes y de Arrocifos a San Antonio de Areco, para unir con una sola carretera los dos centros de población y comercio más importantes del país.

En síntesis, puede decirse que la Argentina ha entrado en una era de construcción de caminos firmes, costeados por el autotransporte por medio del impuesto a la nafta, que marca la iniciación de una red conectada de tránsito permanente en todo el territorio de la República y lo más remarcable es la aplicación práctica del criterio racional de construir obras públicas durante períodos de depresión económica.

La Industria Automotriz de la Argentina

Organización de la Estación de Servicio Modelo

Una entrevista comercial con el dueño de cuatro excelentes estaciones de servicio en Buenos Aires



La entrada de las estaciones de servicio debe ser atractiva, dice el Sr. Alonso quien pone en práctica su consejo en sus propios establecimientos.

La evolución del automovilismo en la Argentina, trajo aparejada la instalación de numerosas Estaciones de Servicio Rápido, las que poco después de entrar a funcionar, tuvieron que enfrentar dos factores negativos: la competencia de precios, consecuente de la multiplicación de las estaciones y la depresión financiera, que indujo al consumidor a invertir su dinero donde se daba servicio mejor, más completo y eficiente.

Es por esa razón que muchas de las llamadas Estaciones de Servicio tuvieron que cerrar sus puertas o pasar de manos, porque el negocio inicial que vieron sus organizadores, no se presentó en la práctica con el mismo optimismo; pero no es una regla general que haya fracasado la explotación de este ramo de las actividades automovilistas.

En el transcurso de nuestras funciones diarias conversamos con los dirigentes y dueños de estas estaciones. No hace mucho visitamos al Sr. Manuel Alonso, propietario de cuatro establecimientos dirigidos y atendidos personalmente por él. El Sr. Alonso, que desde hace 5 años dedica sus actividades a este comercio, sostiene que es lucrativo aún en momentos difíciles. Hemos extractado sus principales conclusiones, que pueden ser provechosas para la organización de futuras estaciones.

El funcionamiento de una Estación de Servicio es más complejo de lo que aparentemente se supone. Infinidad de detalles pequeños y grandes hacen que esta clase de negocio requiera una atención constante de su propietario para percibir sus necesidades. Por eso hay que encauzarlo por vía estrictamente comercial, hacer números, estudiar bien las condiciones locales y proceder sobre una base segura, con criterio atinado.

El precio básico del servicio más

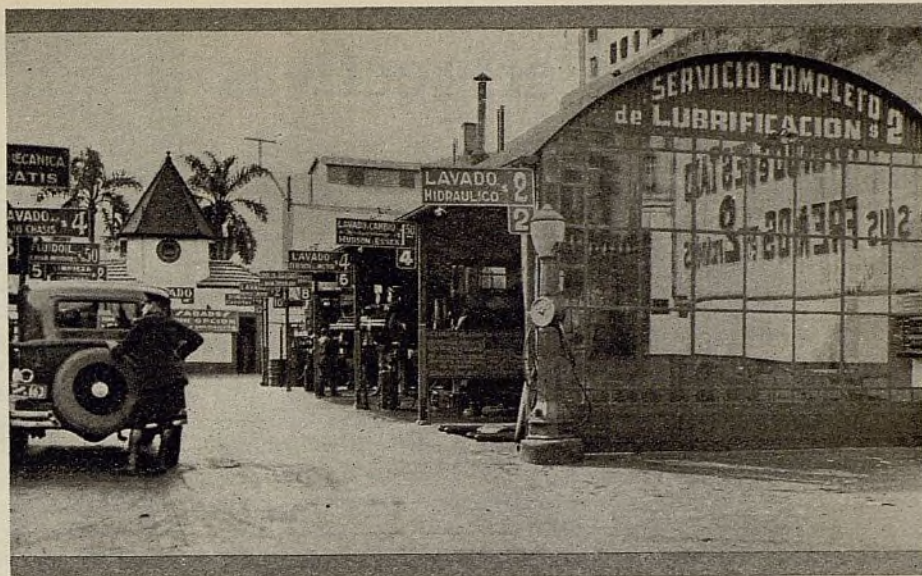
común: el engrase, debe ser analizado con mucho cuidado y no imitar simplemente el precio de las estaciones cercanas o bien comenzar con uno más bajo para atraer clientes, para arruinar el competidor, porque procediendo así, se malogra el propio negocio. La ganancia moderada en un servicio tan común, se acrecienta con el número de engrases diarios y así puede resultar beneficiosa para el propietario; en cambio reproduciendo un precio cuya base de cálculo no se conoce, u ofreciendo el mismo servicio por debajo el costo, se va a un fracaso seguro.

El segundo punto de capital importancia—agregó el Sr. Alonso—es la organización del servicio.

El personal debe estar severamente disciplinado, con instrucciones precisas sobre su labor bajo una vigilancia continua, controlando hasta sus conversaciones con los clientes. Este aspecto es de esencial importancia para el buen funcionamiento de la estación y debe hacerse a base de una completa honestidad de procederes. No se debe hacer presión sobre el cliente para que pida determinadas marcas y servicios, sino hacer un trabajo consciente, informándole en cada sección, del estado real del coche y los servicios que podría requerir. Esta forma de vender servicio a base de convencimiento honesto del cliente, da margen para defender mejor las ganancias, cuando se tiene un precio básico muy contraído. Complementa la organización del personal, la selección del mismo, a base de una experiencia garantida en el trabajo. En los comienzos puede ser necesario crear una escuela de engrasadores, lavadores y mecánicos de las diversas especialidades, pero ya en funcionamiento normal, es preferible utilizar personal realmente experimentado y experto, sin tener aprendices.

Internamente la organización de la Estación—prosigue diciéndonos el Señor Alonso—debe ser tan rigurosa como en la parte en contacto con el público. La administración planeada con el principio comercial previamente mencionado, debe ser manejada con un riguroso criterio de economía. Los gastos adicionales no indispensables, gravitan enormemente sobre los gastos generales y es necesario hacer muchos servicios para recompensarlos.

La administración debe estar ayudada con estadísticas de los coches atendidos, llevando un registro de clientes, para mantener un control de la frecuencia de sus visitas a la Estación, las ausencias prolongadas y el resultado de los diversos servicios en la práctica, sin molestar para nada al cliente con preguntas, ni llamadas telefónicas, ni correspondencia. Desde luego, que para cada localidad, hay que estudiar las modalidades del ambiente y así orientar el negocio en este sen-



La organización interior de las estaciones del Sr. Alonso son un modelo de orden. Hay doce secciones para atender a los trabajos de engrase, lavado y mecánica ligera.

tido, pero, en general, el procedimiento enunciado da buen resultado.

Calidad en los materiales que se emplean y buen servicio, son la mejor propaganda para una Estación de Servicio. Los clientes ensayan muchas veces, otras estaciones, atraídos eventualmente por el precio bajo o alguna propaganda directa, pero generalmente vuelven a la estación que les da buen servicio.

Ante el automovilista consciente, el empleo de buenos materiales y una mano de obra experta, es suficiente para asegurar su concurrencia a la estación y este es un elemento de propaganda indirecta, que atrae clientes con sus recomendaciones, de manera que en todos los casos, es beneficiosa la aplicación de materiales y servicio de calidad.

La maquinaria moderna es indispensable para la calidad del servicio. Es eficiente y da rapidéz y seguridad en las operaciones. El cliente admira y aprecia este valor, aunque es necesario recordar, que no basta comprar la maquinaria, sino que hay que amortizarla con trabajo, hacerla rendir y conservarla para que mantenga su eficiencia y valor.

Después de explicadas las líneas generales del negocio y la mejor manera de encarar sus diversos aspectos externos e internos, el Sr. Alonso nos dice también algo de cómo atraer clientes a la estación.

Queda dicho, que el buen servicio es el imán más poderoso para los automovilistas, pero es necesario complementarlo con la presentación exterior de la Estación. Debe ser lo más limpia posible, atractiva en sus detalles arquitectónicos y de aspecto moderno. La presentación es necesaria para mantenerse en contacto con el posible cli-

ente que pasa frente al negocio. Alguna publicidad cercana a la Estación ayuda para guiar al automovilista circunstancial.

En épocas de depresión, muchos buscan la disminución del precio de los servicios como una solución, pero en la práctica resulta desastrosa. Es preferible agregar al precio básico ya enunciado, algunos servicios adicionales gratuitos, porque satisfacen al cliente, que en realidad no va a dejar de conservar su automóvil por cincuenta centavos mas o menos en el precio total, pero en cambio se siente halagado con un servicio adicional, que de pagarlo, lo consideraría un lujo.

La Industria Automotriz

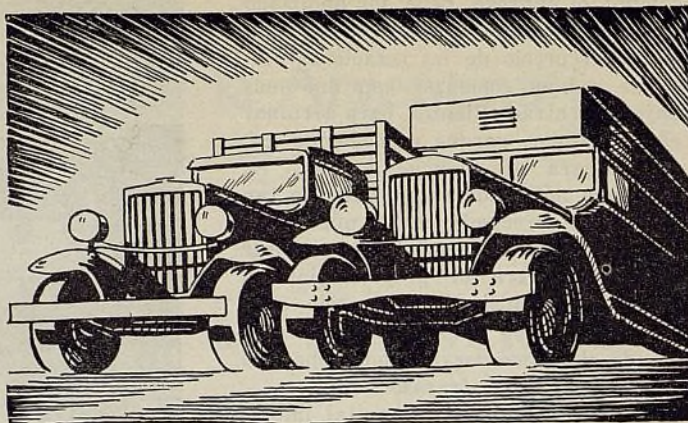
(Continuación de la página 7)

dades se preocupen por la modificación del tipo de rodado de los camiones de gran tonelaje, los cuales, por ir comúnmente equipados con llantas macizas no son buenos por los perjuicios que sus vibraciones ocasionan a los edificios linderos y en la conservación de los pavimentos.

A este respecto cabe decir, que las patentes casi prohibitivas para los camiones de este tipo, habían hecho que sólo quedaran en circulación los patentados anteriormente y siguiendo la evolución que marcan las fábricas al suprimir casi totalmente la fabricación de este tipo de rodado y el progreso seguido en la construcción de neumáticos gigantes, habían hecho que el número de camiones de este tipo de rodado fuera cada vez más reducido y sólo corresponde esperar que terminen su uso o reemplacen paulatinamente su rodado con equipos neumáticos.

Brillantes Perspectivas para el Camión en la Argentina

Este vehículo ha venido a establecer una industria nacional



La Argentina es un país que ha demostrado una facilidad grande para amoldarse a las exigencias del progreso. Así ha evolucionado en sus industrias matrices y ha explotado racionalmente las industrias subsidiarias, entre las cuales, la de los transportes tiene importancia fundamental. Aún sin camiones transitables todo el año, ha incorporado al patrimonio del país, una flota de unidades automotoras que sirve para el transporte de sus riquezas naturales y de personas que deben recorrer distancias apreciables para la realización de sus actividades comerciales.

Algunos publicistas, analizando esas cifras y relacionándolas con la superficie y la población del país y también con la extensión de sus vías férreas y de sus carreteras, han dicho que el mercado ha quedado saturado, basándose en parte en la menor importación del último período; pero esta afirmación es errónea cosa que se pone de evidencia cuando se estudian las condiciones actuales del mercado y especialmente el de camiones de tipo pesado.

La disminución de las importaciones, además del efecto repercutivo de la crisis mundial, se debe en gran parte a la creación de elevados derechos aduaneros sobre los camiones que, hasta hace diez y ocho meses, entraban al país libres de derechos arancelarios y hoy pagan, en cambio un pesado derecho. Este gravámen ha afectado especialmente a los ómnibus y camiones grandes, en razón de su mayor valor y en consecuencia, el porcentaje mencionado, ha aumentado considerablemente su precio de venta al público, que también está recargado por las condiciones desfavorables del cambio, para el mercado local. Esta situación, no ha de perdurar pues el criterio librecambista está reaccionando en forma promisorio en el Parlamento argentino, que en estos momentos estudia la modificación fundamental de sus tarifas aduaneras, con la tendencia de

anular esas barreras artificiales que han perjudicado el intercambio sin beneficiar la economía del país.

Por otra parte es necesario meditar sobre la situación del transporte y se llega en breves deducciones a medir la potencialidad del mercado, en forma que no deja lugar a dudas.

El chasis comercial de una tonelada y de tonelada y media, ha conquistado el servicio de transportes livianos, repartos a domicilio, microómnibus y otros servicios rápidos. Esta clase de camiones tiene aceptación total entre los comerciantes de las ciudades y los agricultores y hoy se considera irremplazable en el mecanismo de los transportes.

Comparando las cifras de existencia de camiones livianos con la de vehículos de carga accionados por caballos, se observa que en pocos años se ha evolucionado en forma elocuente, bajo la presión de la necesidad de introducir economías en el transporte al par que rapidéz. Queda, sin embargo, un buen número de unidades que reemplazar entre las de tracción animal,

especialmente en el campo y aún en las ciudades, donde el crecimiento del tráfico impone ya reglamentaciones prohibitivas para los vehículos de marcha lenta.

El chasis comercial tiene por lo tanto, un mercado conquistado, que aumenta progresivamente, a medida que se afianza el desarrollo del autotransporte.

Con referencia a los chasis para ómnibus, hay que decir que el transporte de pasajeros en las ciudades se está haciendo con preferencia en esta clase de vehículos.

El total de unidades de este tipo en uso en la Argentina, se puede estimar en 2.200; pero hay que tener presente que son unidades puestas en servicio desde hace 5 años y que tienen un funcionamiento continuo, sobrepasando muchas veces, el límite de sobrecarga y de velocidad debido a las exigencias del servicio.

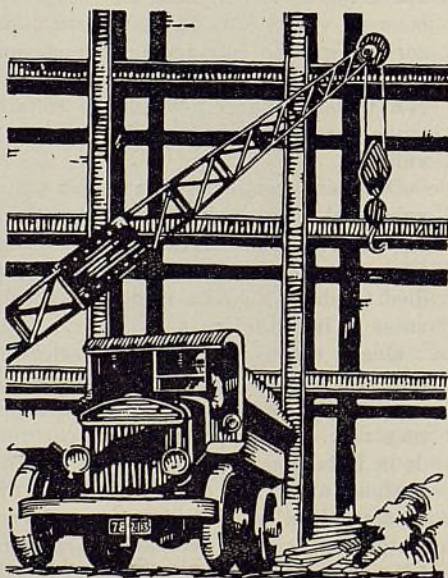
Esas unidades deben renovarse en un plazo perentorio, sino totalmente, en gran proporción. Significan un poder absorbente del mercado, que no hay que desconocer. Además, el transporte de pasajeros en las ciudades está aumentando para los ómnibus y no puede limitarse a las condiciones actuales, sino que irá en constante progreso hasta alcanzar un límite de desarrollo compatible con el crecimiento de la población y la descongestión de las zonas urbanas.

La utilización de camiones tiene también el auspicio del gobierno, puesto que en la construcción de las carrocerías se utilizan materias primas nacionales (maderas, cueros, herrajes, etc.) lo que ha dado origen a una industria colateral muy importante para el país, que significa muchos millones de pesos de capital y millares de obreros en actividad.

Otro aspecto para el transporte, se deduce de la construcción de nuevos caminos pavimentados.

La era de los caminos, recién comienza en la Argentina y ya se insinúan

(Continúa en la página 15)



PRECIO Y CALIDAD

En la contienda comercial en que todo representante de la industria está empeñado, la victoria depende de dos cosas: el precio y la calidad. Estos son, en realidad, los dos factores normales del negocio, pero, durante estos últimos meses en que el mercado ha sido lento e irregular, el esfuerzo de venta se ha basado en el precio únicamente. Muchos comerciantes han olvidado de que la batalla no puede ganarse definitivamente ateniéndose sólo al elemento del precio. El triunfo permanente está, por supuesto, en el precio en compañía de una calidad conmesurada con las necesidades del comprador o consumidor.

Las mercancías "buenas" son productos que satisfacen acertadamente los deseos de quienes las utilizan. Los materiales y productos de más infima clase pueden ser mercancías "buenas," si llenan, en lo tocante a precio y duración, las necesidades de quien las compra. Igualmente podemos decir que un producto de calidad máxima no siempre tiene derecho a incluirse en la clasificación de mercancía "buena," pues puede muy bien presentar el inconveniente de ser demasiado caro. Semejantes distinciones son evidentes a primera vista.

El precio y la calidad deben siempre marchar juntos. Un artículo de pacotilla puede ser muy caro, por insignificante que sea su precio de venta. Por lo contrario, un artículo fino puede muy bien ser económico, en relación con su prolongado y satisfactorio servicio, independencia de gastos de conservación o reparación y decidido carácter de utilidad y seguridad.

Reviste para todos nosotros una importancia extraordinaria la relación que ha de existir entre el precio y la calidad. Es un negocio lícito el vender mercancías de inferior calidad a precios baratos. Es lícito cuando nosotros mismos sabemos que los productos son de clase inferior e impartimos esta información a nuestros clientes interesados en semejantes mercancías. Es ilícito, un engaño predeterminado, cuando en nuestra desenfrenada codicia, vendemos cosas de pacotilla al precio de productos finos. Aquello de que el comprador abra los ojos para ver que no lo engañen, no tiene aplicación en los negocios modernos. El engaño jamás ha pagado. Nunca será elemento de éxito. Constituye la manera más rápida y segura de derribar un negocio, que de otra manera, siguiendo la norma de honradez y equidad, tendría un brillante éxito permanente.

A veces, el mismo fabricante es culpable de la decepción de vender mercancías ordinarias, haciéndolas pasar como artículos de fina calidad. Para competir o para vender a precio más bajo

que el competidor, el fabricante inescrupuloso ofrece sus productos de inferior calidad y de precio bajo, como si fueran mercancías de primer orden. El comprador, incluyendo el concesionario, el comerciante, el dueño de taller o de garaje, es víctima del fabricante inescrupuloso, pues acepta lo que éste le dice. El comprador, en realidad, no está generalmente preparado para descubrir en seguida la diferencia entre la mercancía fina y la ordinaria, pues carece de conocimientos técnicos. En muchos casos, la presentación exterior de un artículo de baja calidad es idéntica a la de otro similar de clase superior. Un acumulador, por ejemplo, podrá tener una caja bien construida, bornes brillantes y otros detalles exteriores característico del producto de fina calidad; pero, ocultos en su interior se hallarán separadores de mala calidad, placas defectuosas y otras piezas de pacotilla, todo armado a la ligera, sin cuidadosa inspección. Por supuesto, semejante producto está construido para venderse a un precio muy bajo. El taller de reparación, engañado por los anuncios del fabricante, acepta el artículo y sin intención alguna de engañar al cliente, se lo ofrece como producto de excelente calidad. Y el cliente, por su parte, lo acepta en tal creencia. Finalmente llega el día de desengaño en que la mala calidad del artículo provoca desagradable contratiempo al cliente.

A veces es el concesionario quien engaña voluntaria o involuntariamente al taller. Los comerciantes del ramo están también expuestos a la tentación de engañar al cliente. Y como este último está siempre inclinado a sentir confianza en las recomendaciones que recibe del taller, es fácil víctima del engaño.

Por fortuna, estas prácticas no son la regla sino la excepción en el negocio de automóviles y sus anexos, tanto de parte de los comerciantes, como de los fabricantes. El de automóviles es uno de los negocios más honrados y "limpios" del mundo. Sus representantes, desde hace tiempo, han visto y se sienten ahora convencidos de que el engaño no les produce otro resultado inevitable que la ruina. Las recientes condiciones desastrosas por que ha atravesado el negocio, ha inducido a ciertos fabricantes y comerciantes del ramo, a caer en la tentación de "rebajar precios" para poder competir con éxito. Creemos oportuno, por lo tanto, hacer una llamada general a todo el comercio, para dar una nota de alarma beneficiosa para todos. Venda mercancías buenas; cómprelas y véndalas por lo que realmente valgan. Esta es la manera cierta y segura de conducir el negocio a un éxito brillante y permanente.

La Industria Automotriz de la Argentina

El Microómnibus Llega a Buenos Aires

El nuevo tipo de transporte urbano debe su introducción a la crisis comercial y financiera

Un gran financista, al comenzar la actual depresión económica, dijo que, "las grandes iniciativas tenían nacimiento precisamente en los momentos de aguda crisis" y aún cuando cunde de-

saliento en la mayoría de las personas que ven con pesimismo que ese período se hace demasiado largo, es necesario reconocer que la frase mencionada encierra un gran valor de verdad.

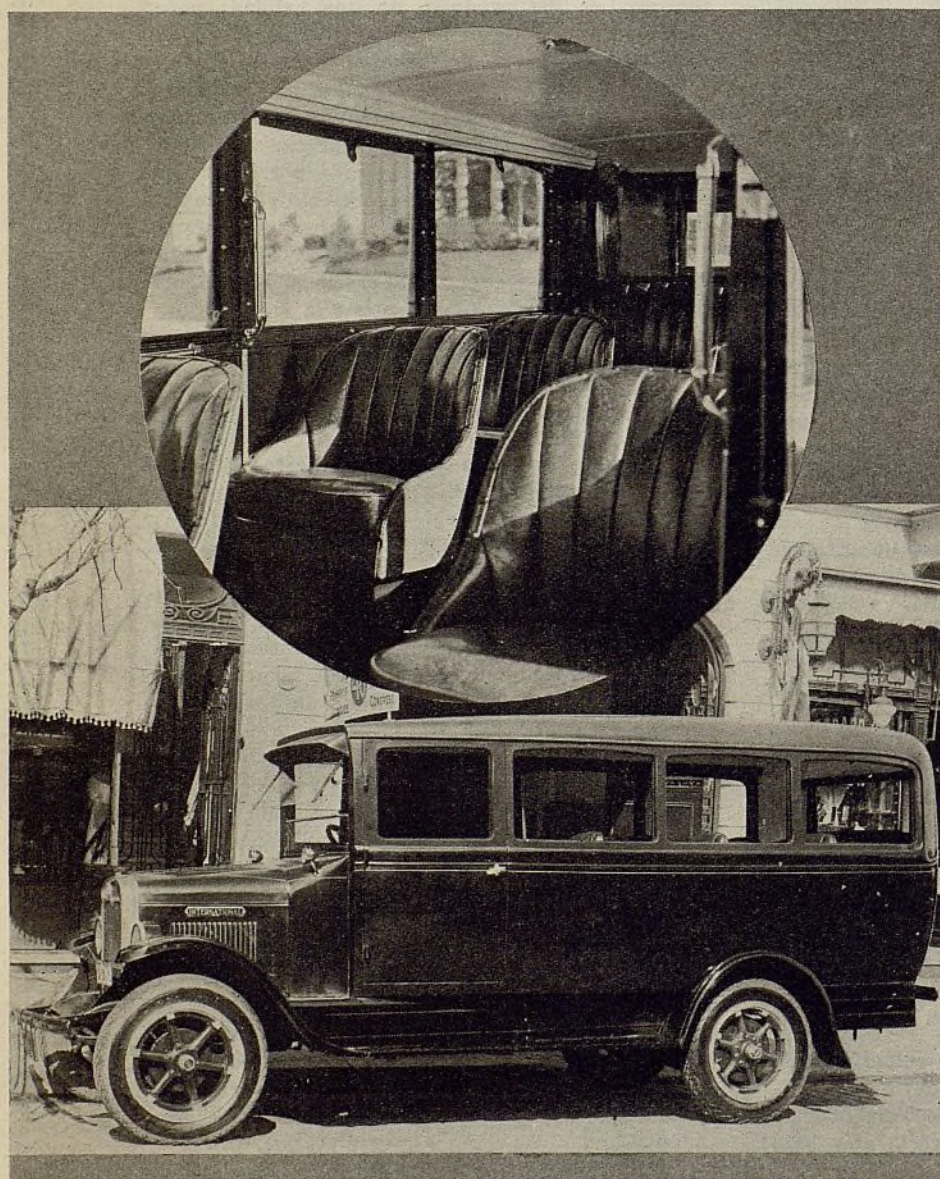
Así, en Buenos Aires, se ha descubierto en plena crisis, un nuevo sistema de transporte inexplorado hasta el presente y que ha tenido una aceptación total por parte del público que lo utiliza.

Se trata de ómnibus pequeños, "microómnibus" para el transporte de pasajeros a tarifa reducida, que en el corto plazo de un año ha conquistado la mayoría de las rutas de más tráfico de la ciudad, vinculando en forma rápida con los suburbios, haciendo la competencia a los servicios estables y de gran capacidad de transporte.

Y ¿cómo nació ese sistema? Muy simplemente, por la crisis. El gremio de conductores de automóviles de alquiler, fué uno de los primeros en sentir las consecuencias de la falta de circulación de dinero. El público que utilizaba preferentemente este servicio para su traslado rápido fué mermando y las entradas diarias de los "chauffeurs" se redujeron en porcentajes variables, que hacían difícil la continuación normal de las actividades. Esta disminución de trabajo afectó especialmente a aquellos conductores que poseían coches de modelos antiguos. El menor público que utilizaba automóviles de alquiler prefería los mejores equipados y más modernos por razones de seguridad y comodidad.

Poco tiempo después, un "chauffeur" de Liniers, que es uno de los barrios extremos de Buenos Aires, prorrateaba el costo total de un viaje hasta las puertas del subterráneo, que conduce al centro de la ciudad, entre los asientos disponibles; varios colegas lo imitaron y se estableció un servicio organizado, que contó con el auspicio favorable del público. Otras líneas se establecieron entre distintos puntos de la ciudad y, en poco tiempo, ese servicio que naciera de la iniciativa privada, fué extendiéndose en toda la ciudad.

Se le consideraba, al principio, un trabajo poco remunerativo, los gastos de funcionamiento y la obligación de circular a horario, sólo permitían un jornal para el conductor. Por esta



Estos pequeños y rápidos ómnibus están satisfaciendo una apremiante necesidad de transporte. Su extensa utilización en Buenos Aires es un desarrollo reciente. Cada uno tiene capacidad para catorce pasajeros.



Esta brigada de ómnibus del más reciente tipo, corrientemente llamado "microómnibus," es típica de las varias que se han introducido en Buenos Aires durante estos últimos tiempos.

razón, no todos los conductores vieron allí un negocio y solo los coches más usados entraron en las líneas, luciendo pintorescos letreros que ostentaban sus tarifas y recorridos.

La Municipalidad reglamentó poco después estos servicios, dándoles ya un carácter permanente, dado el volumen de pasajeros que transportaban, fijándoles patentes, según la capacidad de pasajeros. Se creó así una categoría

de microómnibus hasta catorce pasajeros y hubo necesidad de adaptar los chasis comerciales a esta clase de servicios. Se estudiaron nuevas carrocerías para hacerlas cómodas y en forma que el conductor tuviera el control de la entrada y salida de los pasajeros, a fin de suprimir el guarda para percibir el importe del pasaje.

Este tipo de vehículo ha tomado un incremento tal, que la mayoría de las

marcas han preparado chasis para atender a esta nueva demanda y hoy es el momento en que la ciudad de Buenos Aires con 2.000.000 de habitantes, tiene incorporado un nuevo servicio de transporte de pasajeros, que ha cobrado un arraigo extraordinario en tan corto tiempo, a pesar de las circunstancias desfavorables que crean la menor circulación de dinero y el menor tráfico de pasajeros.

Brillantes Perspectivas para el Camión en la Argentina

(Continuación de la página 12)

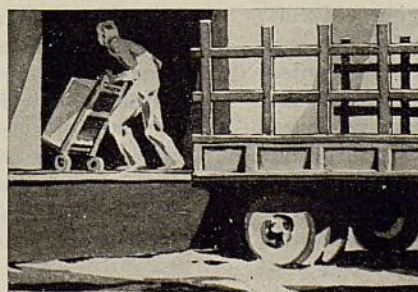
las primeras organizaciones para explotar los servicios de transporte en las carreteras. Siguiendo el ejemplo de los Estados Unidos y de la mayoría de los países que poseen carreteras firmes, la implantación de servicios organizados de transporte no ha de tardar en llegar y no puede considerarse que habrá una simple transferencia de las unidades actualmente en uso, sino que las mismas exigencias del transporte y del público, requerirán nuevos modelos de camiones del tipo posado, sea para ómnibus "pullman" o simplemente para camiones de gran tonelaje.

Se presenta correlativamente otro factor favorable a la venta de nuevos camiones para servicio pesado, al tomar en cuenta el criterio de las autoridades comunales, que están reglamentando la prohibición de circular a los camiones equipados con llantas de goma y que en un plazo, más o menos breve, deberán reemplazarse por camiones con equipo neumático.

Finalmente, hay que agregar, como

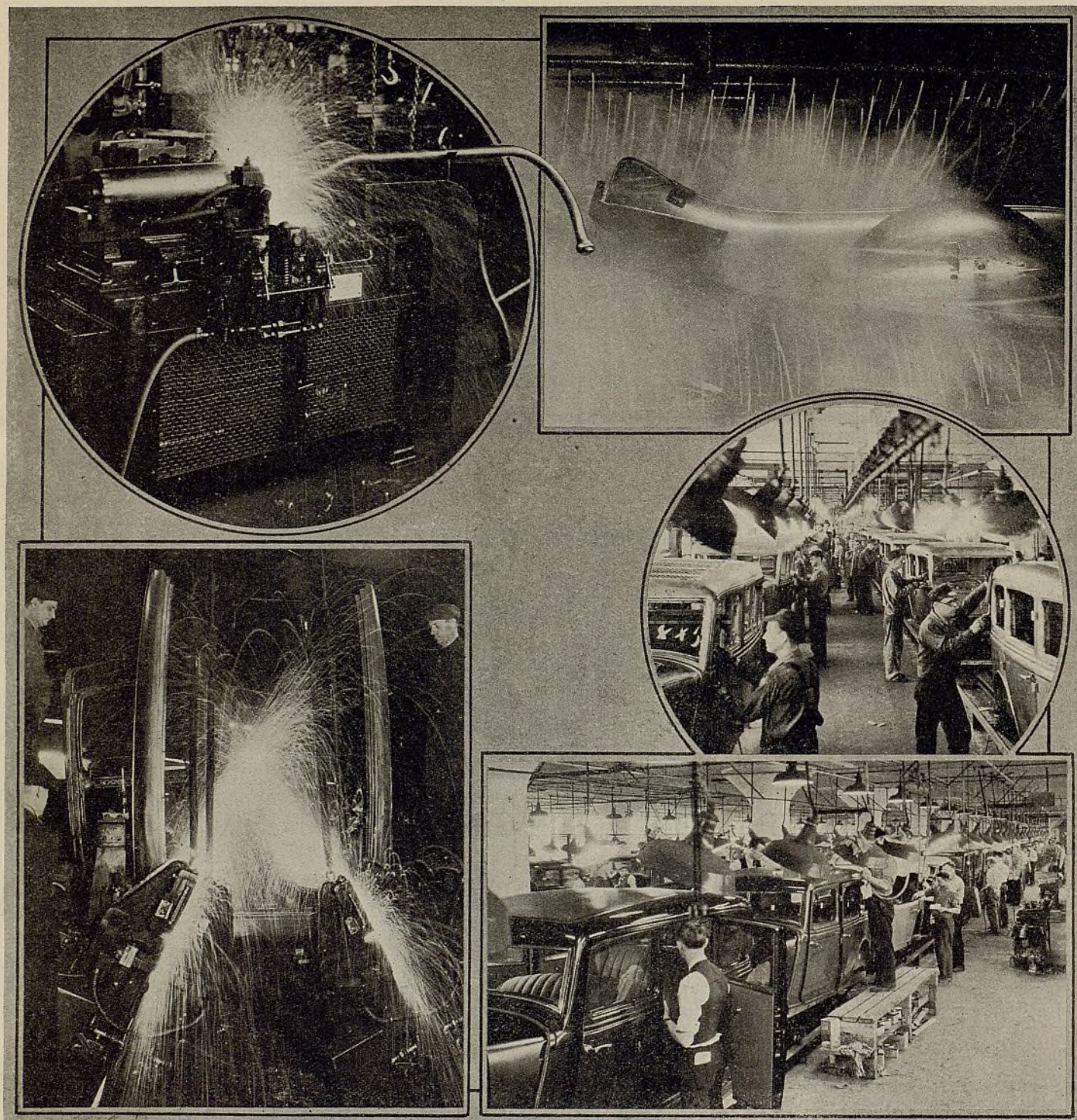
mercado posible, que las compañías ferroviarias particulares, están considerando también la necesidad de organizar servicios para el transporte por carretera de pasajeros y mercancías.

Son organizaciones autónomas, a causa de la legislación ferroviaria existente, que por la amplitud de sus servicios van a requerir muchas unidades automotoras para poder defender sus negocios, debido a la competencia caminera.



Hay ya funcionando algunas de estas ramificaciones ferroviarias, especialmente sobre las carreteras pavimentadas y se formarán nuevas teniendo en cuenta que el gobierno proyecta reglamentar los transportes permanentes por los caminos nacionales y para hacerlo tomará como una base para las concesiones a las empresas que ya están explotando estos servicios.

Esa segunda dimensión que busca el ferrocarril, para mayor radio de acción, se realizará no solamente en los caminos longitudinales competitivos, sino también en los puntos terminales, para irradiar a toda la zona, sirviendo al mismo tiempo para alimentar el tráfico ferroviario con pasajeros y cargas. Este balance de la situación actual del autotransporte pesado en la Argentina, nos indica, sin recurrir a un excesivo optimismo, que comienza una época favorable a la venta de nuevas unidades aptas para estos servicios.



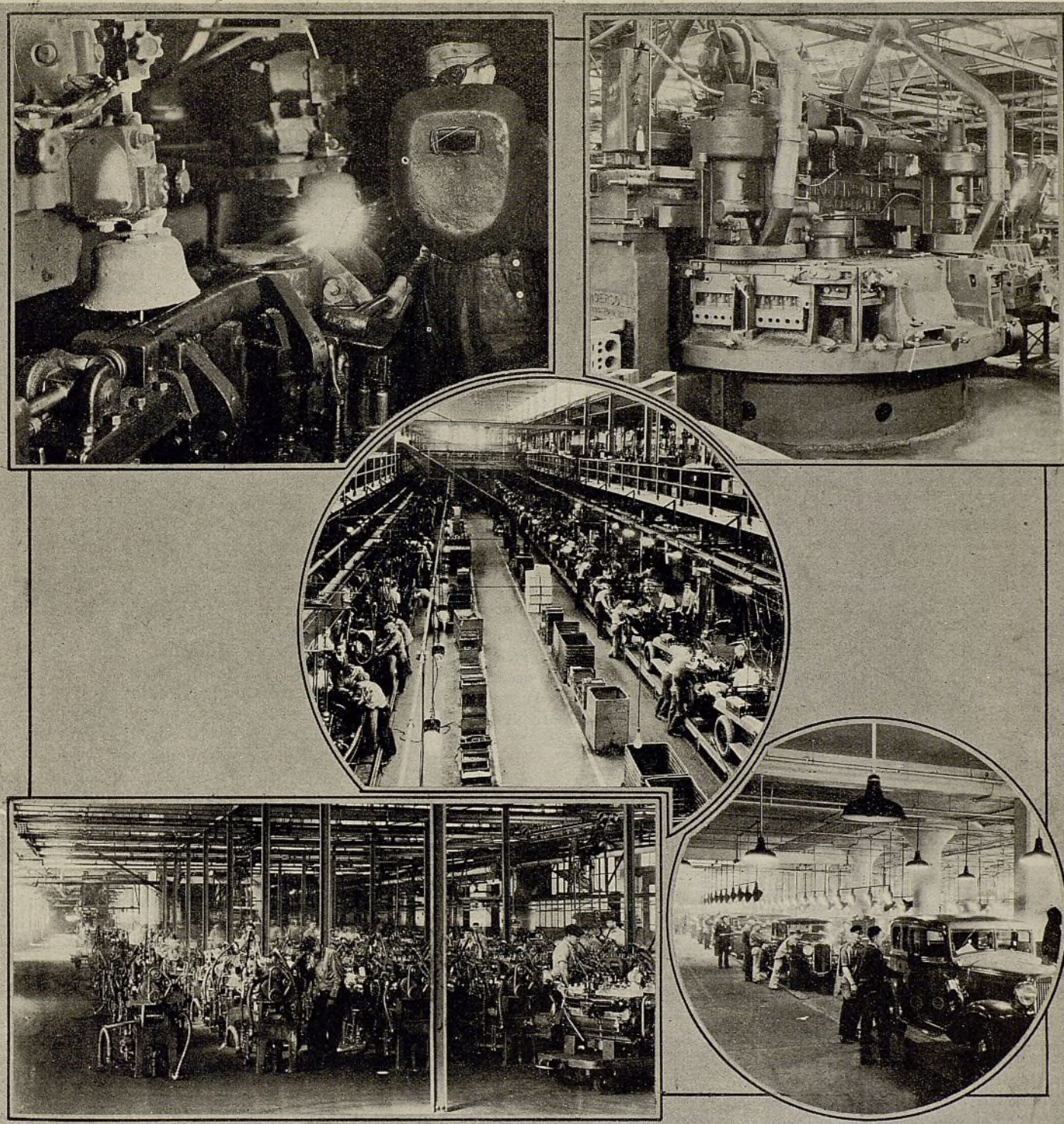
Cortesía de la Chrysler Corp.

Construcción del Automóvil Moderno

Las fotografías mostradas en esta página y la siguiente dan al lector idea de los métodos fabriles que se han desarrollado para la producción de automóviles en grande escala en las fábricas norteamericanas. En años pasados, el mundo se sentía satisfecho con vehículos automóviles mucho menos finos que los que hoy día exige aun en la categoría de los de precios económicos. La precisión en la fabricación es ahora esencial. La maquinaria se encarga ahora de ajustar las piezas mó-

viles con una exactitud matemática, que en muchos casos no admite una diferencia de cinco milésimas de pulgada. Las mismas piezas han de durar mucho. El acabado del exterior ha de ser más fino y bonito que el de los vehículos construídos a la orden de pocos años atrás. La industria automotriz norteamericana ha conquistado grandes progresos estos últimos años, como lo ponen de evidencia estas vistas tomadas en 1932.

La máquina que mostramos arriba, a la izquierda,



Cortesía de la Chrysler Corp.

sirve para unir, por soldadura eléctrica, el tubo de escape al silenciador. Debajo de ella mostramos otra máquina similar que se utiliza para soldar paneles de carrocería. Arriba, a la derecha, en la página anterior, mostramos el procedimiento de limpieza de piezas metálicas, que precede a la inmunización de dichas piezas contra el enmohecimiento. Las dos vistas de abajo se refieren a la construcción e instalación de carrocerías.

En la presente página mostramos arriba, a la izquierda, la soldadura eléctrica de las secciones de la caja del eje trasero. El operario, como se ve, está bien protegido contra todo accidente de trabajo. A continuación de este trabajo viene la soldadura final de la caja, me-

dante la cual queda ésta constituida en una sola pieza. La gran máquina que mostramos arriba, a la derecha, es una fresadora continua, de tipo automático, para rectificar cilindros a la precisión invariable que requieren los motores modernos. Dos de las otras vistas muestran escenas en la línea de montaje final. La última vista representa la sala de ensayo de motores. Los motores se construyen e instalan siguiendo el procedimiento de línea continua, siguiéndose en esto un procedimiento similar al montaje del vehículo completo. Después de instalado, el motor pasa a la sala de inspección y ensayo, que es uno de los departamentos más interesantes de la fábrica.



LA MARCHA DE LA

Treinta y ocho marcas de automóviles, camiones y taxímetros se exhibirán en la Exposición de Automóviles de Nueva York, por realizarse en esta ciudad desde el 7 hasta el 14 de enero de 1933. Esto fué anunciado a continuación del sorteo de puestos de exhibición, a principios de noviembre, por la National Automobile Chamber of Commerce. Dos automóviles y un camión de marcas nuevas se exhibirán aquí por primera vez. Estos vehículos son el Continental y el Continental-DeVaux y el modelo comercial Stutz. A continuación damos la nómina completa de los expositores.

AUTOMOVILES

Auburn LaSalle
Austin (American) Lincoln
Buick Marmon
Cadillac Nash
Chevrolet Oldsmobile
Chrysler Packard
Continental Pierce-Arrow
Continental-DeVaux Plymouth
De Soto Pontiac
Dodge Bros. Reo
Essex Rockne
Franklin Studebaker
Graham-Paige Stutz
Hudson Willys-Overland
Hupmobile Willys-Knight

CAMIONES

Austin Graham Bros.
Chevrolet (Dodge)
Corbitt Reo
Federal Stutz
Willys-Overland

La demanda de espacio de exhibición por parte de los fabricantes ansiosos de presentar sus nuevos productos de una manera de lo más atractiva, ha sido este año más grande que nunca. Para la exhibición de vehículos se utilizarán el piso primero, el piso segundo y parte del piso tercero del gran edificio Grand Central Palace. El espacio restante del tercer piso y el piso cuarto completo se destinarán a exhibiciones de accesorios y equipos mecánicos.

La exposición de Nueva York iniciará oficialmente la temporada de ventas de 1933. El Comité de Exposición de la National Automobile Chamber of Commerce está a cargo de los funcionarios siguientes: Charles D. Hastings, director de la junta administrativa de la Hupp Motor Car Corp., A. R. Erskine, presidente de la Studebaker, Alfred H. Swayne, vice-presidente de la General Motors y otras personas distinguidas de la industria.

La Ford Motor Company ha reducido a \$4.00 el jornal mínimo de sus empleados. La reducción entró en vigencia del primero de octubre. El jornal mínimo anterior era de \$6.00. Para trabajadores ordinarios, la tarifa actual

es de 50 centavos por hora. Para trabajadores regulares, la tarifa es de 62 1/1 centavos, y para trabajadores competentes, 75 centavos la hora. La presente tarifa de jornales es la más baja desde 1914, año en que el jornal máximo fué de \$5.00. La tarifa más alta que la Ford ha pagado a sus empleados fué de \$7.00 y estuvo en vigencia durante 22 meses.

Un nuevo automóvil de precio regular, probablemente con motor de seis cilindros de enfriamiento por aire, será dentro de poco anunciado por la Franklin Automobile Co. Confirmación del nuevo modelo fué hecha por H. H. Franklin, presidente de la compañía, quien declaró que el futuro automóvil llevará un nombre especial para distinguirlo del Franklin Airman y el Franklin de doce cilindros. Declaró también que el nuevo modelo se distinguirá por un funcionamiento admirable. El motor desarrollará como 100 caballos de fuerza y probablemente llevará varias novedades mecánicas. Se dice que su precio será alrededor de \$1.000.

Varias fábricas de automóviles en la región de Detroit manifiestan que sus ventas de exportación aumentaron en septiembre. La Graham-Paige dice que su exportación sumó en 66% sobre la del mes anterior y en 63% sobre la de septiembre de 1931. Los aumentos principales correspondieron a Australia, Africa del Sur, Holanda, Suiza y Suecia. La compañía Packard declara que sus embarques de exportación avanzaron en septiembre sobre los de agosto.

La Chrysler ha aumentado su porcentaje en los embarques totales de exportación de este año. La Hupp Motor Car Co. declara que sus embarques de exportación durante septiembre fueron cerca de 60% mayores que en agosto de este año y septiembre del año pasado. El principal mercado extranjero para los automóviles Hupmobile se halla actualmente en Europa. Los mercados escandinavos fueron los más activos para el Hupmobile. Cerca del 10% de la producción total de la Hupp se destina a la exportación.

En el tercer trimestre aumentó notablemente la exportación de la Hudson. En número de automóviles, el tercer trimestre fué 93% mayor que el se-

gundo y 325% mejor que el tercer trimestre de 1931. Los embarques de septiembre subieron hasta representar como el 14% de la producción total de la fábrica, cifra superior a la del mismo mes del año pasado. Los mercados en que se desarrollaron notables progresos fueron: Africa del Sur, Hawaii, Suiza, Holanda, Puerto Rico, Venezuela, Cuba, México y las Filipinas. Los jefes de la Hudson se sienten muy complacidos ante la recepción que el Essex Terraplane ha tenido en muchos mercados extranjeros y anticipan que este nuevo modelo está llamado a tener éxito creciente en todas partes del mundo.

Por los informes mensuales de la General Motors es siempre posible obtener indicación de las ventas de sus productos en el extranjero. Su exportación en septiembre fué mayor que en agosto y la de este último mes, más grande que la de julio.

La Studebaker-Pierce-Arrow Corp. anuncia que septiembre de 1932 fué mejor que septiembre de 1931, pues la exportación de automóviles mostró en aquel mes un aumento de 136% sobre la del mismo mes del año pasado. Ha habido un aumento de 10% durante los nueve primeros meses de 1932, en comparación con el mismo período del año pasado. Septiembre fué el séptimo mes consecutivo en mostrar aumento de embarques de automóviles Studebaker y Rockne. De continuar esta tendencia, dice A. L. Frank, vicepresidente y administrador general, el cuarto trimestre del año completará un total muy superior al de 1931, lo que vendría a reafirmar la posición de esta compañía en su cuarto puesto como exportadora de automóviles de la industria.

Los records de alta velocidad sostenida de automóviles americanos de construcción corriente fueron batidos en septiembre cuando Ab Jenkins, carrerista profesional, corrió 2.710 millas en una pista circular en 24 horas, manteniendo una velocidad promedio de 112,91 millas por hora. La carrera se efectuó en un Pierce-Arrow de doce cilindros, estilo roadster y se llevó a cabo bajo los auspicios de la Salt Lake Chamber of Commerce. Los resultados aventajaron en tiempo a todos los records americanos de velocidad por 100 millas y más, incluyendo el record de Indian-

INDUSTRIA por *George Quinburg*

apolis, establecido por Fred Frame este año, en conexión con la carrera de 500 millas.

La memorable carrera se hizo en beneficio del departamento técnico de la fábrica Pierce-Arrow. Con la excepción de neumáticos especiales para carrera, culata de alta compresión, demultiplicación especial de engranajes y depósito de gasolina de capacidad mayor que la normal, el vehículo fué completamente de construcción corriente.

La carrera se efectuó en un círculo de diez millas de diámetro, comprendido en los yacimientos salinos de cuatro pies de espesor, que se extienden sobre una superficie de diez millas de anchura y treinta de longitud. A pesar de que este sitio queda retirado de grandes ciudades, hallándose en un lugar montañoso y desierto, acudieron a presenciar el acontecimiento centenares de personas. Se dice que en esta región son frecuentes los mirajes. Varios espectadores declaran que cuando Jenkins iba por la curva lejana del círculo, tuvieron la ilusión de verle volando en el aire, a varios pies sobre el horizonte.

La carrera empezó en la madrugada del 19 de septiembre y las primeras 500 millas se recorrieron a una velocidad promedio de 115,4 millas por hora. La velocidad promedio del record establecido en Indianapolis este año fué de 104,14 millas por hora. Antes de establecer admirables records, el automóvil Pierce-Arrow había recorrido como 36.000 millas en trabajos experimentales diversos. Antes de empezar la gran prueba, el motor fué cuidadosamente inspeccionado. Se le limpió el carbón y esmerilaron sus válvulas.

La International Harvester Co. anuncia que se han realizado ya las pruebas finales de su camión de seis cilindros de media tonelada que, de acuerdo con sus propias características, será para ella construido por la Willys-Overland Co. de Toledo, Ohio. El nuevo camión pequeño será vendido por la International Harvester, bajo su propio nombre. Durante varios meses, declara George A. Ranney, vicepresidente, ingeniero de la International y de la Willys-Overland han venido trabajando en este nuevo camión de liviano peso, para completar el surtido de la International. Los resultados de las pruebas finales han sido muy satisfactorios. El vehículo se introducirá al mercado dentro de pocos meses, tan pronto como el

equipo de herramientaje y maquinaria especial se instale en las fábricas en Toledo.

El anuncio anterior fué confirmado por L. A. Miller, presidente de la Willys-Overland, quien agregó que este proyecto viene desarrollándose desde enero del presente año. Anadió el Sr. Miller que el nuevo camión se ofrecerá con un completo surtido de carrocerías, el cual se construirá también en Toledo.

El Departamento de Comercio del Gobierno de los Estados Unidos anunció, a principios de octubre último, que de 200 organizaciones comerciales, que le presentaron informes, 140 manifestaron ciertos progresos alcanzados desde junio. La Motor & Equipment Mfrs. Assn. manifestó lo siguiente: "Hemos observado un aumento en solicitudes de información de crédito, particularmente de fabricantes de piezas de repuesto y accesorios, que venden sus productos a comerciantes al por mayor. Esto, sin duda alguna, significa que el comercio al por mayor está aumentando sus negocios o bien, obteniendo información antes de colocar sus pedidos con las fábricas." La Detroit Chamber of Commerce manifestó que existía un mejor sentimiento en la región fabril de Detroit, y la Michigan Manufacturers Association dijo que, a pesar de haberse sentido cierta irregularidad en el negocio desde junio, existía una decidida tendencia ascendente en el mercado. La Cleveland Chamber of Commerce manifiesta que el problema de empleo se halla más estabilizado, observándose un crecimiento en horas de trabajo durante septiembre.

La Diamond T Motor Car Co. acaba de anunciar lo siguiente:

"Un precio bajo sin precedente, de \$545, se ha establecido para el modelo 210 SF de camión de 1½ toneladas, según declara C. A. Tilt, presidente de la Diamond T. El nuevo camión es un desarrollo del popular modelo 210, el cual habilitó a la Diamond T para mostrar un aumento en matrícula durante el primer semestre de este año. Se anticipa que el precio tan reducido a que se ofrece hoy día ha de producir un mayor aumento en matrículas durante el segundo semestre. Se continúa en este modelo su construcción especial para servicio pesado y se ha hecho más valioso aún para los compradores, gracias a la inclusión, como equipo corriente, de varios accesorios que de ordinario se ofrecen a precio

adicional, lo que es una economía.

"El modelo Diamond T presente lleva, como antes, un motor Hercules de 3½" x 4½". Con una cilindrada de 228 pulgadas cúbicas, el motor es de 10 a 15% más poderoso que el que podía antes obtenerse en un modelo de su moderado precio.

Cuatro tamaños de neumáticos superbalones han sido adoptados por la Firestone Tire & Rubber Co. para los fines de intercambio en los automóviles actuales, según se anuncia en su libro "Change-Over Book" publicado por esa compañía en Akron. Los cuatro tamaños son: 6,50-16, 7-16, 7,50-15 y 8,25-15. Estos tamaños corrientes responden al intercambio de neumáticos de sobretamaños de casi todos los modelos más recientes. Las dimensiones de los nuevos neumáticos son las siguientes:

Tamaño	Tamaño de Lanta	Diámetro Total	Sección Transversal	Radio de Rodadura	Deflexión
6.50-16	4.50	29.24	6.78	13.37	1.25
7.00-16	5.00	30.06	7.32	13.68	1.35
7.50-15	5.50	30.19	8.02	13.62	1.48
8.25-15	6.00	30.84	8.55	13.84	1.58

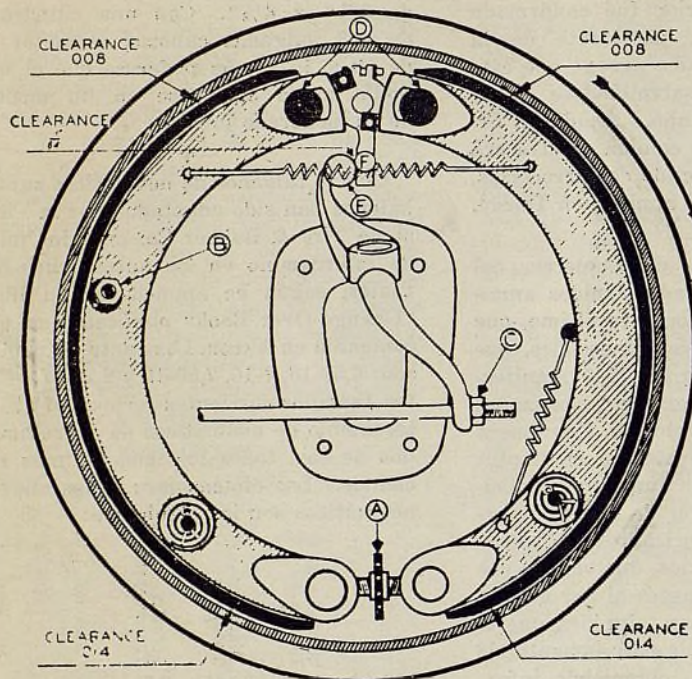
Avertencia: todas las cifras anteriores son en pulgadas.
Deflexión, 18½%.

En el libro citado arriba se incluyen las especificaciones de intercambio de neumáticos para cerca de 70 modelos de automóviles, entre las cuales se comprenden los siguientes:

Automóvil	Tamaño Original del Neumático	Intercambio con Superbalón	
		Tamaño del Neumático	Inflación en Libras
Buick, 1931-1932	5.50-18	7.50-18	20
Chevrolet, 1929-1932	5.50-18	6.50-16	20
Chrysler 66 & 70, 1930	5.50-18	7.50-15	18
De Soto 6, 1929-1930	5.00-19	7.50-15	18
De Vaux 6, 1932	5.50-17	7.50-15	19
Dodge 8, 1930	5.50-18	7.50-15	22
Dodge 6, 1931	5.00-19	7.50-15	18
Durant 610-12-14	5.00-19	7.50-15	17
Erskine 53, 1930	5.25-19	7.50-15	18
Essex, 1929-30-31	5.00-20	7.50-15	18
Essex, 1932	5.00-19	7.00-16	19
Ford A-B-V8	5.25-18	6.50-16	20
Graham 6, 1929-1931	5.50-18	7.50-15	21
Hudson 8, 1930-1931	5.50-18	7.50-15	19
Hupmobile 6, 1929	5.25-19	7.50-15	17
Hupmobile 8, 1929	6.00-19	7.50-15	19
Nash 6, 1929-1930	5.50-18	7.50-15	20
Oakland 8, 1929-1930	5.50-18	7.50-15	18
Oldsmobile 6, 1929-31	5.25-18	7.50-15	18
Plymouth, 1930-1931	5.50-18	6.50-16	20
Pontiac, 1931	5.00-19	7.00-16	19
Reo, Mate	6.00-18	7.50-15	20
Rockne 65	5.25-18	7.00-16	20
Studebaker 6-8	5.25-19	7.50-15	19
1931-1932	5.50-18	7.50-15	20
Willys 6, 98D	5.00-19	7.00-16	20
Willys Kt. 66D	6.00-18	7.50-15	20
Willys Kt. 95	5.50-18	7.00-16	20

*Los neumáticos de 7,50-15 no ajustan en el Chevrolet de 1929 provisto de frenos exteriores.

Ajuste y Forradura de Frenos



Freno Bendix de Dos Zapatas
(De doble anclaje)

Este tipo de freno se halla instalado en los automóviles siguientes. También lo utilizan varios camiones livianos y taxímetros.

AUTOMOVIL	MODELO	AUTOMOVIL	MODELO
Buick	1931, 8-50	Oldsmobile	1931, F-31
	1930, Marquette		1930, F-30
Durant	1930-29, 6-63; 66; 60; 70		1931-29, V-30; V-29
	1929-28, Four 40	Peerless	1931-30, Master 8 "A"
Essex	1931-30, Super-Six		Master 8 "B"
	1930-29, Challenger		Custom 8 "C"
Hudson	1931, Greater 8	Pierce-Arrow	1931, 137, 142, 147, 234
	1920, Super-8	Studebaker	1931-30, Dictator 6 and 8
	1929, Conqueror		Erskine 53
Lincoln	1931		1931, Commander 124
Marmon	1931, 88; 16 cyl.; 70		President 80, 90
	1930-29, Roosevelt	Whippet	1931-30, M 96A, 4
	1930, 8-69; 8-79		1929, 96, 96A, 4; 96A, 6
Nash	1931, 8-90		1928, 98, 6
	1930, 480; 490		1928-26, 96, 4
		Willys-Knight	1931-30, Todos

Ajuste del Freno Bendix de Dos Zapatas

Ajuste Secundario

1. Aflojese la contratuerca de la excéntrica (B). Gírese la excéntrica (B) en la dirección de la rotación de la rueda en movimiento adelante, hasta que se sienta cierta tensión o arrastre. Aflojese ahora un poquito para que la rueda gire libremente. Sujétese la excéntrica (B) en esta posición mientras se le aprieta su contratuerca.
2. Apriétense el engranaje (A) hasta que la rueda se sienta dura. Aflojese este engranaje hasta que la rueda pueda girar libremente.
3. Compénsese el ajuste aflojando la rueda más dura lo que sea necesario.

Ajuste Primario

1. Aflojense o desconéctense las varillas y cables de los frenos en el eje transversal.
2. Aflojense las tuercas de anclaje en (D) hasta que la arandela quede libre.

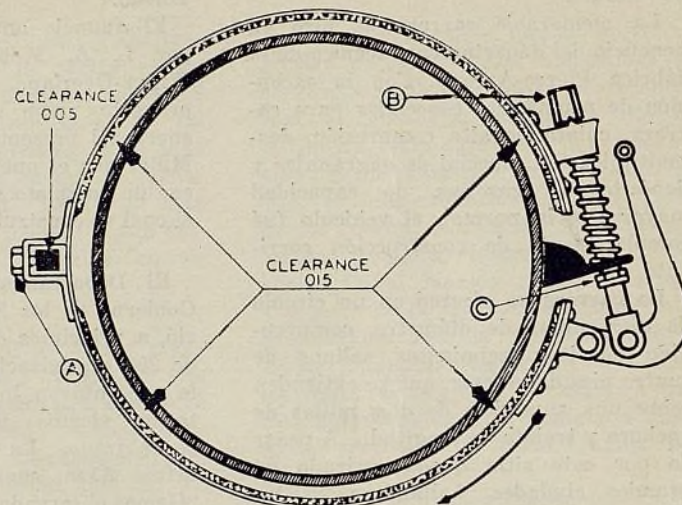
3. Gírese el engranaje (A) hasta que las zapatas queden bien apretadas en el tambor.
4. Dense leves golpes de martillo liviano a los anclajes en (D).
5. Apriétense una muesca más el engranaje (A).
6. Apriétense las contratuercas de anclaje con una llave de 16 pulgadas.
7. Colóquense las varillas y cables.
 - a. Tipo de gobierno por cable—Ajustese la horquilla de unión en el extremo del cable, para quitar toda soltura de cable. Insértese la horquilla y el pasador.
 - b. Tipo de gobierno por varilla.

Frenos Traseros

1. Ajustense las varillas y déjese 1/32 de pulgada de reacción en la palanca de la leva (F). Insértese la horquilla y pasador.

Frenos Delanteros

1. Colóquese la palanca de la leva (F) en posición vertical, en línea con el centro del pivote.



Freno de Cinta Exterior

Este tipo de freno se halla instalado en los automóviles siguientes, y también, en la mayor parte de los automóviles de pasajeros y camiones construidos antes de 1928.

AUTOMOVIL	MODELO	AUTOMOVIL	MODELO
Auburn	1926, 8-88, traseros; todos los modelos anteriores.	Essex	1927 y anteriores.
Buick	1929 y modelos anteriores.	Franklin	1927-28, serie H-B y modelos anteriores.
Cadillac	1928, 341, traseros antes de julio de 1928 y todos los modelos anteriores.	Hudson	1927 y anteriores.
La Salle	1928, 303, traseros antes de julio de 1928 y todos los modelos anteriores.	Hupmobile	1928 y anteriores, excepto el A-1 1927-25 de 6 c. que tenía frenos traseros exteriores solamente.
Chevrolet	1929, AC de 6 cil. traseros y todos los anteriores.	Nash	1929, traseros, y todos los modelos anteriores.
	1928, AB de 4 cil. traseros y todos los anteriores.	Oakland	1928 y anteriores.
Camión	1930, LR de 1 1/2 ton.	Oldsmobile	1928 y anteriores.
Chevrolet	1930-28, LP, LQ de 1 1/2 ton traseros.	Packard	1926, Single Six, 326-333, antes del No. 75000 y anteriores.
	1929, AC de 6 cil.		1926, Straight Eight, 236-243, antes del No. 215000 y anteriores.
	1928, AB de 4 cil. Y todos los anteriores.	Peerless	1928 y anteriores.
Chrysler	Todos los modelos de 1928 y los anteriores. (Tipo hidráulico)	Pontiac	1928, traseros, y todos los anteriores.
Dodge	1928, 124 de 4 cil. y todos los anteriores.	Roe	1926 y anteriores.
Durand	1927 y anteriores.	Star	1927 y anteriores.
		Studebaker	1926 y anteriores.
		Willis-Knight	1929, traseros, y todos los modelos anteriores.

Ajustes de Freno de Cinta Exterior

1. Verifíquese el Sistema de Conexión.
 - a. Varilla de pedal.
 - b. Ejes transversales.
 - c. Compensadores.
 - d. Tensores y cables.
 - e. Respaldo de brazos de palanca contra los topes.
2. Gírese la tuerca (A) del pasador de anclaje hasta que el espacio entre el tambor y forro sea de 0.015 de pulgada.
3. Gírese la tuerca (C) hasta que

la mitad inferior del forro quede dentro de 0.015 de pulgada del tambor.

4. Gírese la tuerca (B) hasta que la mitad superior del forro quede dentro de 0.015 de pulgada del tambor.
5. Intersticios.
 - a. Intersticio entre el forro y el tambor: 0.015 de pulgada.
 - b. Intersticio entre el soporte del anclaje y sostén: 0.005 de pulgada.
6. Compénsese la instalación.

Ajuste Primario (continuación)

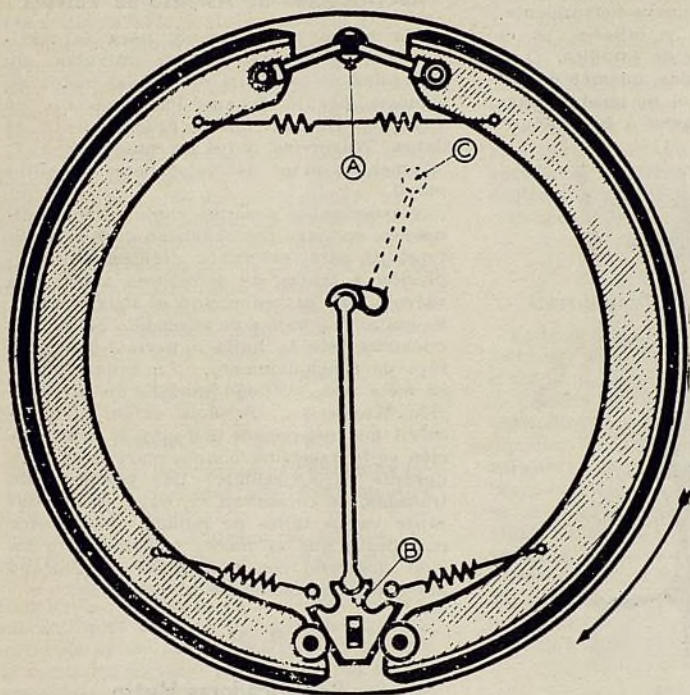
2. Ajustese la varilla, dejando un intersticio de 1/64 de pulgada entre la bola (E) y palanca de leva (F). Insértese la horquilla y pasador. Esto se hace para que los frenos no se cierran en las vueltas.
3. Aflojese el engranaje (A) hasta que la rueda quede libre (como quince muescas). Desde aquí, sígase el procedimiento recomendado para el ajuste secundario.

mendado para el ajuste secundario. Este ajuste debe producir los intersticios siguientes:

- a. 0.008 de pulgada entre el forro y el tambor, en la punta o extremo de anclaje de la zapata.
- b. 0.014 de pulgada entre el forro y el tambor, en el talón o extremo de engranaje (A) de la zapata.

Tiempo promedio para forrar los frenos de las cuatro ruedas, de 3 1/2 a 4 horas.

Ajuste de Frenos en el Taller de Reparación



Freno delantero de los modelos Ford A, AA, B y BB

Servicio de Conservación

Las siguientes recomendaciones aseguran el correcto funcionamiento de los frenos de las ruedas delanteras.

1. Si las palancas delanteras pasan más allá de sus centros al aplicarse los frenos, recomendamos colocar la cabeza de un perno de estufa en el agujero de la leva aplicadora de la cuña (B) entre la varilla de empuje y dicha leva.
2. También recomendamos reemplazar el casquillo de la
3. unión esférica y resortes del extremo trasero del tensor debajo del centro del motor.
4. Apriétense los pernos de soporte atrás del motor.
5. Apriétense todas las demás piezas del eje delantero que pudieran estar sueltas.

Bueno es verificar la alineación de la rueda y el buje del pivote. Los gemelos sueltos de los muelles permiten la inclinación del extremo delantero, lo que causa pérdida de fuerza.

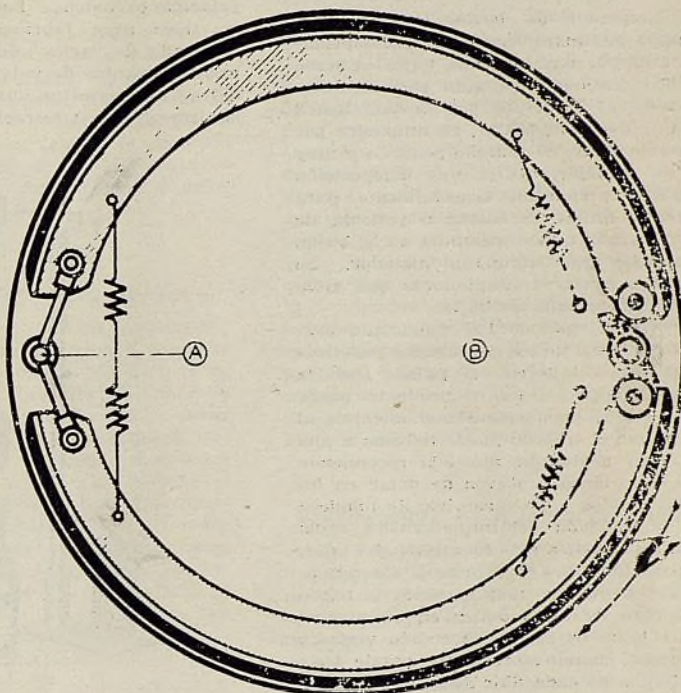
El desgaste excesivo en el centro de la leva de cuña produce vibración en el freno delantero. Reemplácese todo el grupo de la leva.

La acción rápida se perturba por el montaje delantero hecho sin cuidado.

La dilatación del tambor, por calor generado por rozamiento, puede producir el defecto anterior.

El desgaste del sostén del soporte de la zapata, en la placa de refuerzo, detrás de la leva de cuña, permite la bajada de las zapatas, lo que causa al forro un contacto irregular, además de vibración y desgaste desigual. Qúitense los trazos y dóblense las orejetas hacia arriba para centralizar las zapatas.

Aumentando la longitud de la ranura en la leva de cuña, para lo cual se lima la parte de arriba del perno de guía de la leva de cuña, se alarga la carrera de la leva y se evita la pérdida de alta velocidad.



Freno trasero de los modelos Ford A, AA, B y BB

Ajustes Principales

1. Desconéctense las varillas de los frenos en las uniones ahorquilladas.
2. Apriétense la tuerca de ajuste (A) hasta que la rueda se sienta dura. Aflojese un poco dicha tuerca hasta que la rueda quede libre.
3. Verifíquense el eje transversal y la varilla de pedal para estar seguro de están bien colocados contra sus topes.
4. Ajustense las varillas de los frenos en sus uniones ahorquilladas para suprimir juego libre. Conéctense bien.
5. Compénsese la instalación, aflojando lo que sea necesario la tuerca de ajuste (A) de la rueda más dura.

Ajustes Secundarios

(Frenos delanteros y traseros)

1. Apriétense la tuerca de ajuste (A) hasta que la rueda se sienta dura. Aflojese un poco dicha tuerca hasta que la rueda quede libre.
2. Compénsese la instalación, aflojando lo que sea necesario la tuerca de ajuste (A) de la rueda más dura.

La información sobre frenos, dada en estas dos páginas, ha sido extraída del Manual de Servicio de Frenos (Handbook for Brake Service) publicado por el Multibestos Brake Service Institute, quien nos ha permitido su reproducción en beneficio de nuestros lectores

Nuevos Equipos, Piezas y Accesorios

Limpiador de Bujía de Encendido

Un limpiador de bujía de encendido, accionado por manguera de aire comprimido, que limpia muy bien una bujía en cerca de cinco segundos, ha sido recientemente anunciado al comercio por la AC Spark Plug Co., de Flint, Mich. El limpiador por aire comprimido, de tamaño pequeño y muy fácil de manejar, utiliza una composición limpiadora preparada especialmente para disolver y quitar la costra o película de moho y carbón que se acumula en la bujía. No produce daño alguno al aislador. Se suministra con tres adaptadores que ajustan en todo tamaño de bujía.

El nuevo limpiador fué anunciado después de muchos meses de ensayos prácticos en numerosos talleres del país. Dice la fábrica AC que el nuevo producto puede utilizarse muy bien para atraer clientela al taller y que el trabajo puede hacerse a una tarifa muy moderada, que ella recomienda sea de sólo cinco centavos de dólar en los Estados Unidos. "Este servicio de limpieza atrae la atención del automovilista hacia uno de los trabajos más lucrativos del taller de reparación" dice la fábrica. "Cuando se toma en cuenta que más o menos la mitad del número de automóviles en circulación hoy día tiene bujías de encendido viejas o defectuosas, cuando se recuerda que de dos a cinco bujías de cada diez están tan desgastadas hasta ser peligrosas, se comprenderá en seguida la oportunidad extraordinaria que se presenta aquí para la venta de nuevas bujías de encendido."

En un taller de reparación de primer orden en la ciudad de Los Angeles, se reemplazaron 185 bujías de un total de 454 bujías usadas quitadas para su limpieza. Un taller especialista en sistemas de encendido limpió 66 bujías en siete días y vendió 30 nuevas durante el mismo período de tiempo. Un comerciante de automóvil ganó \$5,25 vendiendo bujías nuevas en seis días, además de ganar \$11,15 en trabajos de otras clases. Un garaje halló ocho bujías que necesitaban reemplazo entre 48 que limpió en dos días. Estos ejemplos, según dice la fábrica, muestran que la ganancia en este negocio está en quitar las bujías del motor para limpiarlas y ver si necesitan reemplazo.

■ ■ ■

Productos Kem

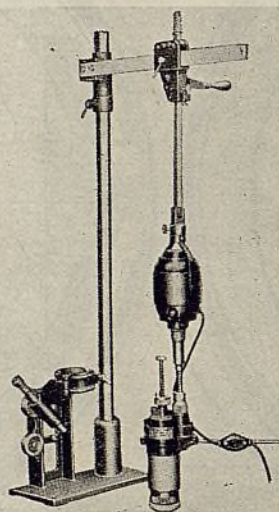
Entre los nuevos productos de la Kem Mfg. Co., Starrett-Lehigh Bldg., Nueva York, se incluyen bornes de bujías de encendido y bobinas de encendido de gran fuerza. Los bornes se ofrecen en varios tipos corrientes y se venden en cajas que comprenden un surtido de todos o modelos de una sola clase. Las bobinas poderosas son de muy precisa construcción y sirven especialmente para motores de alta compresión, sin relación de marca, como los que se vienen empleando desde 1926.

■ ■ ■

Esmerilador Hall para Asiento de Válvula

Para satisfacer la demanda de una herramienta adecuada a la rectificación exacta del asiento de válvula de acero Stellite o de alta velocidad, que se emplea actualmente en numerosos vehículos automóviles, la fábrica Hall ha introducido un esmerilador,

cuyo funcionamiento se basa sobre el principio excéntrico. La nueva herramienta, en tipos para fábricas y talleres, es el resultado de varios años de estudios. Los nuevos asientos de válvulas, además de ser extraordinariamente duros, no pueden "carbonizarse" y son refractarios a la picadura



Esmerilador Hall

y enmohecimiento. Muchos vehículos automóviles, según se ha visto, han funcionado durante más de 50.000 a 75.000 millas sin que los asientos de sus válvulas requieran el más leve ajuste o repaso. La única irregularidad a que han estado expuestos ha sido cierta deformación a causa de recalentamiento excesivo. Cuando ha ocurrido semejante falta, es necesario esmerilarlos de nuevo, para asegurar exacta cerradura a la válvula. El esmerilador Hall, para hacer este trabajo, se basa sobre un principio mecánico descubierto por los ingenieros de la Hall hace años, pero utilizado, por primera vez, en esta ocasión. El nuevo esmerilador puede emplearse en el banco o en el mismo motor. Varias grandes fábricas de automóviles se valen de él, y su utilización, en los trabajos fabriles, permite a los fabricantes el empleo de asientos de válvulas de acero de alta velocidad, los cuales no podían aprovecharse antes por no existir entonces un medio práctico para su buena conservación mecánica. Varios importantes fabricantes de válvulas están ya preparados para suministrar asientos de válvulas de acero endurecido como piezas de repuesto. La Hall Mfg. Co., Toledo, Ohio, gustosamente suministrará información completa sobre su nuevo esmerilador a quien se sirva pedirselo.

■ ■ ■

Extremos de Tensores

Los extremos de tensores Baker, provistos de cojinetes de bolas, especiales para el Ford y el Chevrolet, se fabrican por la Baker Wheel & Rim Co., 10228 Woodward Ave., Detroit, Mich. Se suministran en juegos de cuatro extremos. Evitan casi todo el rozamiento en los sistemas de dirección de tipos corrientes y por esta razón imparten a la marcha y conducción una notable facilidad y seguridad.

Rectificación de Asiento de Válvula

Un nuevo procedimiento para la rectificación de los asientos de válvulas, sin necesidad de quitar la culata del motor, se anuncia por la Warner-Patterson Co. de Chicago, Ill. El nuevo procedimiento se llama "Warnerize" y fué inventado por A. P. Warner, inventor del velocímetro de automóvil.

Warnerize se describe como un procedimiento, aplicado por el mismo dueño de automóvil, para evitar la pérdida de compresión a través de defectuoso asiento de válvula. El procedimiento es muy sencillo. Se quitan las bujías de encendido del motor, mientras éste se halla a normal temperatura de funcionamiento. En cada cilindro se mete una cantidad medida de preparación Warnerize. Se deja quieto el automóvil por un par de horas y a continuación se le hace funcionar a marcha normal, durante varias millas. Las válvulas, así tratadas, se conservan en buen estado durante varios miles de millas. La fábrica manifiesta que el nuevo procedimiento ha sido ensayado con todo éxito en Chicago antes de ser anunciado al comercio.

■ ■ ■

Rectificadoras Hutto

El nuevo surtido de esmeriladoras o rectificadores de cilindros de marca Hutto, construido por la Hutto Engineering Co., de Detroit, Mich., comprende un modelo de funcionamiento en seco, un colector al vacío y un pedestal de movimiento. Un rasgo importante de los nuevos modelos es la extensión automática de las piedras de amolar. Estas tienen una alimentación directa sobre la pared del cilindro, siempre uniforme y bien gobernada. Los cilindros no pueden rebajarse con exceso, debido al exacto mecanismo regulador de diámetro interior con que va provista cada máquina. La fábrica dice que un sólo ajuste dado a la rectificadora es suficiente para garantizar el repaso uniforme de todos los cilindros. Se emplean cuatro piedras desbastadoras para rebajar el metal y cuatro piedras amoladoras de grano fino para el acabado. Cada rectificadora admite piedras para hacer el repaso en cilindros comprendidos dentro de una escala de diámetros interiores de 2 1/4 a 4 1/4 pulgadas.

■ ■ ■

Bisagras Silenciosas para Puertas

El ruido y la vibración de las puertas pueden suprimirse quitando los pasadores viejos y desgastados de las bisagras y colocando en su lugar pasadores nuevos de mayor diámetro que los antiguos. Para esto es necesario perforar los agujeros de la bisagra. Con pasador más grande, la bisagra no permite la producción de ruido, debido a la soldadura. La Watervliet Tool Co., Inc., de Albany, N. Y. está ofreciendo un juego completo de herramientas para perforar bisagras y dotarlas de pasadores más grandes. Este juego comprende doce perforadores o escariadores, que aumentan a 0,010 de pulgada el diámetro de los agujeros de las bisagras. Sirve para las bisagras de casi todos los automóviles de marcas conocidas.

Protector de Camino Tuthill

Después de un largo tiempo de pruebas prácticas, la Tuthill Spring Co., de Chicago, Ill., anuncia la introducción de sus protectores de camino. Estos nuevos productos sirven para proteger las curvas y declives de los caminos. Cuando un automóvil choca contra el protector, la acción amortiguadora de choque del soporte del protector hace que el vehículo regrese inmediatamente al camino, sin dañarlo y sin provocarle violenta sacudida o vibración. El protector no tiene piezas salientes que puedan rayar el acabado del vehículo. Lleva una barra colocada a conveniente altura, la cual recibe el choque proveniente de amortiguadores, cubos de ruedas, ruedas y estribos de automóviles. El protector es de construcción sencilla. Consta de postes de anclaje y una barra provista de muelle, de forma convexa firmemente asegurada por pernos de $\frac{1}{2}$ pulgada. El mismo muelle de acero especial está asegurado en firmes soportes de $\frac{7}{8}$ " por 4" de acero templado. Estos protectores han tenido inmediata aceptación entre los departamentos de vialidad.

□ □ □

Productos Ammco

Entre las varias nuevas herramientas recientemente anunciadas por la Automotive Maintenance Machinery Co., 830 West Washington Blvd., Chicago, se incluye una esmeriladora de buje de pivote, esmeriladora mejorada de oficio de pasador de émbolo, y levantaválvula. El levantaválvula está provisto de quijadas con resortes de ajuste automático para el servicio de todos los motores de válvulas en la culata y para casi todos los motores con válvula en un solo lado. Las quijadas se ajustan de por sí rápidamente. La herramienta se trabaja con una mano, mientras la otra queda libre para quitar los pasadores o cualquier otro tipo de sujetador de válvula. La cerradura mantiene el resorte en cualquier posición deseada. También se construye para camiones y tractores, y para motores en V. La esmeriladora No. 1 mejorada para orificios de pasador de émbolo posee cono de centración y perilla de expansión, automáticos, y aro de detención. Produce ajustes perfectos de pasador, con superficie completa de contacto y acabado brillante. El cono de centración, actuado por resorte, hace posible esmerilar los cubos de émbolo por separado y mantener la alineación. La nueva esmeriladora de buje de pivote tiene un alcance normal de 47/64 de pulgada a 1 $\frac{1}{8}$ pulgadas y, con soportes de otros tamaños, se extiende a 5/16 de pulgada. Se hace cargo de todos los tipos de bujes de pivote y el cono de centración, conserva perfecta la alineación. Esta nueva esmeriladora se recomienda también para trabajos generales de esmerilado, tal como

bujes de bomba de agua, bomba de aceite, y engranaje de cambio de marcha.

□ □ □

Calefactores E.A.

La E. A. Laboratories, Inc., de Brooklyn, N. Y., anuncia la introducción de un nuevo calefactor de automóvil, de tipo de agua, que se funda sobre el principio de radiador y ventilador accionado por motor y que comprende varios rasgos peculiares interesantes. El radiador de latón es inoxidable. Tiene cabida para un cuarto de galón. El motor es de buen tamaño. Se ofrece el calefactor en dos tipos distintos. La E. A., además de calefactores, fabrica el conocido surtido de bocinas E. A. Últimamente se dedico también a la fabricación de espejos retroscópicos.

□ □ □

Cerradura Protectora de Rueda

La Baird Lock Co., 216 West Ontario St., Chicago, Ill., anuncia un nuevo tipo de cerradura, que sirve de protección contra el robo de la rueda de recambio. Llamada "Spin-Hex," la cerradura se instala en lugar de una de las tuercas hexagonales que aseguran la rueda a su cubo. La única herramienta que se necesita para su manejo es una llave corriente de tuerca. La "Spin-Hex" se cierra con una llave. No puede forzarse, pues en posición cerrada gira libremente sin dar movimiento a la tuerca. En posición abierta, se agarra con firmeza a la tuerca, y puede entonces quitarse con facilidad usando una llave.

□ □ □

Tireflator

El nuevo surtido de manómetros Tireflator lleva ahora un mecanismo automático muy exacto para indicar la presión de neumáticos balones, dentro de una escala de 5 a 65 libras. Se ha provisto un escape de alta presión para inflación de más de 65 libras. El mecanismo completo puede intercambiarse con el equipo presente. Estos conocidos manómetros se fabrican por la Service Station Equipment Co., Conshohocken, Pa.

□ □ □

Soldadura de Radiador

Un nuevo producto proyectado especialmente para soldar radiadores ha sido presentado en el mercado por la Kester Solder Co., Departamento de Exportación, Chicago, U. S. A. Se compone de un fundente y aleación especialmente preparados; la aleación fluye libremente y se adhiere con rapidez. Se ofrece en carretes de 5 y 20 libras, y en

cada carrete se encuentran las instrucciones para su uso.

□ □ □

Nuevos Productos Stanley

Entre los nuevos productos de la Stanley Rule & Level Plant, New Britain, Conn., se incluyen las reglas flexibles de acero ofrecidas en dos tipos. Como el nombre indica, estas reglas de acero (de 6 pies de longitud y de graduación precisa en dieciseisavos de pulgada) son del tipo "push-pull" (tiro y empuje), la cinta de acero se enrolla en una caja del tamaño de reloj. La regla, es flexible y rígida. Se enrolla en el interior de la caja, pero es rígida cuando se saca de ella, con lo que se facilita la medición. La Regla "Four Square" se ofrece al precio de lista de \$1,50, y la "Defiance" a \$1. La Stanley anuncia también dos tamaños mayores del destornillador eléctrico con embrague de tensión ajustable, del cual, el tamaño menor se anunció recientemente. El nuevo Tipo No. 31 mete tornillos hasta de 12-2 pulgadas en trabajo resistente y puede también usarse con llaves de cubo para trabajar sobre tuercas. El Tipo No. 32 mete tornillos hasta de 16-3 $\frac{1}{4}$ pulgadas. El embrague de tensión ajustable presenta varias notables ventajas. Se suministra para 110, 150, 220 o 250 voltios.

□ □ □

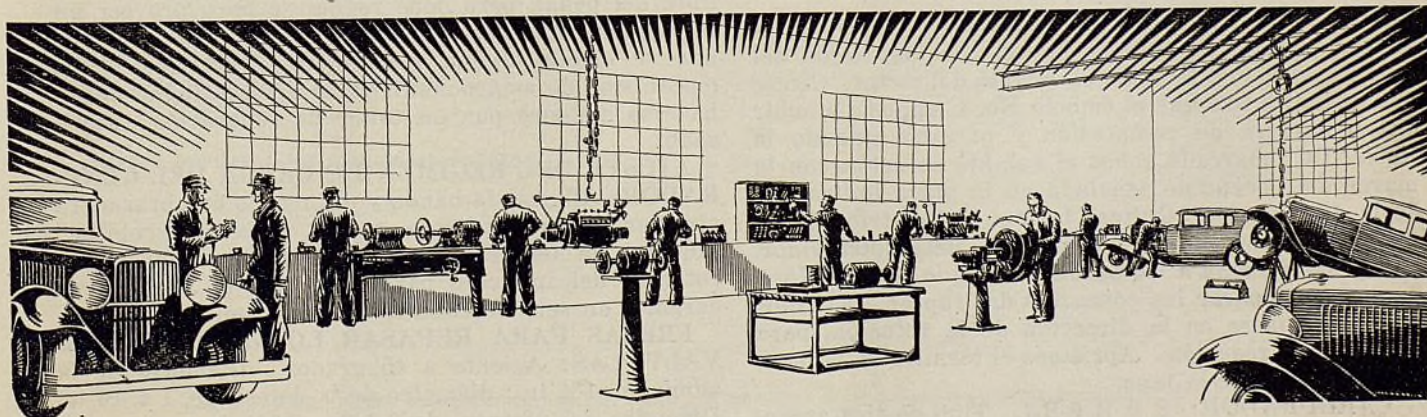
Rectificadora de Asiento de Válvula

La Van Norman Machine Tool Co., Springfield, Mass., E. U. A., fabrica una nueva rectificadora de asiento de válvula conocida por Van-A-Loy. Con solo ocho tamaños, esta rectificadora abarca toda la escala popular de asiento de válvula de 45 grados. Cada una de estas esmeriladoras efectúa el trabajo combinado de desbastar y acabar. Las ventajas que se le atribuyen son: 1—Ausencia de chirrido. 2—Habilidad para rectificar fácilmente el asiento de válvula más resistente. 3—Más larga duración. 4—Deja el asiento de la válvula perfectamente acabado y elimina la necesidad de bruñir.

□ □ □

Herramienta Manley para Neumáticos

Se encuentran serias dificultades en el manejo de una llanta metálica de centro hendido, si se carece de algún dispositivo para sostenerla rígida en posición vertical. La nueva herramienta Manley impide que la llanta se estropee, hace innecesario tener que quitar el tapacubo de la rueda y trabaja lo mismo sobre ruedas de alambre, ruedas del tipo de artillería, ruedas de disco y otras. Conocida por No. 907, herramienta para llanta metálica de centro hendido, es construida por la Manley Mfg. Co., Departamento de Exportación, Grand Central Bldg., Nueva York.





REPARE-REPONGA-AFINE

De Soto de Seis Cilindros—Modelo SC

MOTOR: De marca propia, de seis cilindros de $3\frac{1}{4}$ x $4\frac{1}{4}$ pulgadas (82,5 x 108 mm.).

ORDEN DEL ENCENDIDO: 1-5-3-6-2-4.

JUEGO DE FUNCIONAMIENTO DEL LEVANTAVÁLVULA: De admisión, 0,005 in.; de escape, 0,007 in.

DISTRIBUCION DE LAS VALVULAS: La de admisión se abre después de 6 grados del centro muerto superior. La de escape se cierra después de 46 grados del centro muerto inferior. La de escape se abre antes de 42 grados del centro muerto inferior y se cierra después de 8 grados del centro muerto superior.

MARCAS DE DISTRIBUCION EN EL VOLANTE DEL MOTOR: "DC" (centro muerto) e "IGN" (encendido). La tapa de inspección está colocada al lado izquierdo de la caja del volante, directamente debajo del motor de arranque.

PARA VERIFICAR LA DISTRIBUCION DE LAS VALVULAS: Ajústense los levantaválvulas cuando están fríos, con un juego de 0,011 in. para los de las válvulas de admisión y uno de 0,012 in. para los de las válvulas de escape. Levántese el émbolo No. 6 en carrera de compresión y deténgasele a 0,014 in. después de pasado el centro muerto superior. El levantaválvula de la válvula de admisión No. 1 debe hallarse ahora apretado y la válvula por abrirse. La válvula de escape del cilindro No. 1 se cierra después de 2 grados de rotación del cigüeñal, es decir, cuando el émbolo ha pasado 0,025 in. del centro muerto superior.

PARA REAJUSTAR LA DISTRIBUCION DE LAS VALVULAS: Gírese el cigüeñal hasta que los émbolos 1 y 6 queden en el centro muerto superior. Continúese girando el cigüeñal hasta que la línea indicada con la marca "DC" coincida con la marca "DC" sobre el indicador de distribución. Las marcas en el cigüeñal y en el árbol de levas deben quedar exactamente opuestas y en línea con los centros de los árboles.

DISTRIBUCION DEL ENCENDIDO: Ajústese el ruptor a 0,020 in. Quítese la tapa de inspección del lado izquierdo de la caja del volante del motor. Gírese el cigüeñal hasta que el émbolo No. 1 empiece a subir en su carrera de compresión y páresele cuando la línea "DC" marcada sobre el volante coincida con la marca del encendido señalada en la placa indicadora de la distribución. Quítese la tapa del distribuidor y aflójese el tornillo de abrazadera del distribuidor. Gírese de derecha a izquierda hasta que la leva No. 1 empiece a separar los contactos del ruptor. El rotor debe empujarse en la dirección de la rotación, para suprimir su reacción. Apriétese el tornillo de abrazadera y colóquese la tapa.

CARBURADOR: B & B 6-B-1. Tipo de tiro ascen-

dente, de tubo sencillo, con ajustes para las velocidades altas y bajas. Provisto de bomba de aceleración ajustable, depurador de aire y silenciador de admisión.

AJUSTES DEL CARBURADOR: Para ajustar el carburador a funcionamiento de lenta o baja velocidad, con mínimo abastecimiento de gasolina, gírese el tornillo regulador de baja velocidad hasta que el motor funcione suavemente y sin fallar. Girando el tornillo de izquierda a derecha se produce una mezcla combustible menos fuerte. Para el ajuste de alta velocidad, gírese el tornillo correspondiente de derecha a izquierda, hasta que la mezcla resultante sea adecuada a la alta velocidad, sin que se produzcan fallas. Para reducir la fuerza de esta mezcla, gírese este tornillo de izquierda a derecha. La bomba de aceleración debe ajustarse a su carrera más larga para servicio en el invierno, en caso de necesidad. La mariposa del abastecimiento de aire debe hallarse completamente abierta. El carburador tiene surtidor fijo para la alta velocidad.

BUJIAS DE ENCENDIDO CORRIENTES: AC, tipo K-12 de 14 mm. Intercio, 0,028 in.

EJE DELANTERO: Inclinación de $\frac{1}{2}$ a 2 grados; combadura de $\frac{1}{2}$ a 2 grados; convergencia de $\frac{1}{16}$ in. Pivote a 7 grados.

CAPACIDAD DE LA CAJA DEL CIGÜEÑAL: 6 cuartos de galón americano (5 cuartos de galón inglés) es decir, 5,66 litros.

CAPACIDAD DEL CAMBIO DE MARCHA: $3\frac{1}{2}$ pintas americanas, es decir, 1,65 litro.

CAPACIDAD DEL EJE TRASERO: $3\frac{1}{4}$ pintas americanas, es decir, 1,54 litro.

CAPACIDAD DEL SISTEMA DE ENFRIAMIENTO: $14\frac{1}{4}$ cuartos de galón americano (3,02 galones ingleses) es decir, 13,72 litros.

AJUSTE DE LOS COJINETES DE LAS RUEDAS TRASERAS: Tipo de laminita. Quítense la rueda, árbol de eje y cojinetes, incluyendo la taza de los cojinetes interiores por ajustarse. El juego longitudinal del árbol del eje debe ser de 0,0025 a 0,005 in.

AJUSTE DEL EMBRAGUE: No se requiere ningún ajuste para compensar el desgaste del disco propulsor. El juego entre las uñas y el cojinete de desembrague ha de ser de $\frac{5}{32}$ in. El ajuste del pedal de embrague no tiene conexión alguna con el movimiento libre del pedal, pero debe regularse para proveer un movimiento libre de $1\frac{7}{16}$ in. a $1\frac{9}{16}$ in. antes de que se sienta alguna resistencia. Los ajustes del mecanismo de aspiración o vacío del embrague deben hacerse siempre por un taller de reparación autorizado.

AJUSTE DEL REGIMEN DE CARGA DEL GENERADOR: Aflójese la banda y el tornillo de abrazadera circular correspondiente a la "tercera escobilla." Muévase la tercera escobilla en la dirección de la rotación del inducido para aumentar el régimen de carga, o en sentido contrario para disminuirlo.

FRESAS PARA REPASAR LOS ASIENTOS DE VALVULAS: Asiento a 45 grados. Diámetro de la admisión, $1\frac{3}{8}$ in.; diámetro de la de escape, $1\frac{5}{16}$ in. Diámetro del vástago, de 0,340 a 0,341 in.

Catálogos y Folletos sobre Servicio de Conservación

- No. G-1—Cojinetes de Repuesto. Especificaciones de cojinetes para el Chevrolet.
- No. G-2—Cojinetes de Bolas de Repuesto. Nuevas especificaciones y precios.
- No. G-3—Baúles y Portaequipajes. Folleto descriptivo del completo surtido del fabricante.
- No. G-4—Guía de Combinaciones de Colores. Folleto descriptivo de numerosas combinaciones de colores e información sobre pinturas.
- No. G-5—Rectificación de Cilindros. Tres folletos descriptivos de equipo de rectificación de cilindros.
- No. G-6—Reparación de Cámaras de Aire y Cubiertas de Neumáticos. Folleto descriptivo del equipo del fabricante para estos trabajos.
- No. G-7—Guía de Forro de Freno y Cartilla de Pared. Folleto en que se indican los precios fijos de reparaciones de frenos y cartilla de pared con instrucciones para la forradura de varios tipos de frenos.
- No. G-8—Catálogo de Piezas de Repuesto. Tiene 24 páginas y ofrece información detallada sobre émbolos, bujes, culatas de cilindros, manguitos de cilindros, pasadores de émbolos y equipos especiales de taller.
- No. G-9—Piezas de Repuesto para Embragues. Manual de reparación de embragues.
- No. G-10—Piezas de Repuesto para Encendido y Bujías. Tres folletos, incluyendo cartilla de pared, en que se describe el completo surtido del fabricante, incluyéndose especificaciones de automóviles y camiones.
- No. G-11—Ruedas, Cubos, Llantas Metálicas y Tambores. Especificaciones y precios de estos productos, de varias marcas, especiales para los automóviles y camiones Ford y Chevrolet.

EN conexión con el desarrollo del negocio en 1933, los establecimientos encargados de la venta de equipos para talleres de reparación, lo mismo que estos últimos, deben imponerse a fondo de los más recientes productos del ramo contruidos por fabricantes norteamericanos. Importantes fabricantes han preparado últimamente catálogos y folletos descriptivos de sus nuevos productos. Estos impresos se describen en esta página. Todo comerciante al por mayor, concesionario, agente, dueño de taller o de garaje, queda cordialmente invitado a pedirnos incondicional y gratuitamente los impresos aquí anotados. La solicitud debe formularse en el cupón de abajo. Escríbase con toda claridad, incluyendo la dirección completa. Los miembros del comercio deberían aprovechar en seguida este servicio, dada la valiosa información que el les ofrece en beneficio evidente para sus negocios.

- No. G-12—Especificaciones de Anillos de Émbolos. Catálogo de fabricante, especial para comerciantes al por mayor y concesionarios. Tiene 78 páginas y valiosa información práctica.
- No. G-13—Catálogo y Manual de Equipo Neumático. Comprende descripción detallada de los productos del fabricante, entre los cuales se incluyen compresores, infladores de neumáticos, equipos de pintura por pulverización, levantadores de automóviles, lavadores, y equipos de lubricación.
- No. G-14—Bocinas, Espejos, Calefactores y Otros Accesorios. Gran catálogo de hojas sueltas, prolijamente ilustrado, en que se describen numerosos artículos nuevos, sobre todo, recientes modelos de espejos de estilo modernista.
- No. G-15—Equipo de Garaje. Catálogo de fábrica, de 48 páginas, en que se describe detalladamente un completo surtido de equipo de garaje.
- No. G-16—Catálogo de Piezas de Repuesto. Para comerciantes al por mayor y concesionarios. Es un gran libro de hojas sueltas, relativo a piezas de repuesto de motores. Comprende una sección especial acerca de tipos de motores de automóviles, camiones y tractores.
- No. G-17—Catálogo de Piezas de Repuesto. Comprende 96 páginas. Se refiere especialmente a piezas de repuesto para el Ford y el Chevrolet, incluyendo el Ford de 8 cilindros en V de 1932.
- No. G-18—Experta Rehabilitación de Cilindros. Folletos descriptivos de los productos del fabricante. Explica minuciosamente todo el equipo necesario.
- No. G-19—Bujes de Pasadores de Émbolos. Reciente catálogo de 16 páginas, con especificaciones de los principales automóviles, camiones y tractores.
- No. G-20—Rehabilitación de Guardafangos. Manual descriptivo del trabajo y de las herramientas para enderezar y reparar guardafangos.
- No. G-21—Ganancias de la Pulimentación de Automóviles. Manual sobre pulimentación y catálogo de fábrica.
- No. G-23—Evolución del Servicio de Lubricación. Libro de 62 páginas, dividido en siete capítulos, en que se detalla el servicio de lubricación. Explicación de los equipos necesarios. Este no es un catálogo, sino un manual práctico muy importante para los establecimientos de lubricación.

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

1932

Sírvase enviarme los siguientes folletos.....

Solicitado por

Calle y No.

Nombre de la Casa.....

Ciudad y País

(Nota—Sírvase acompañar un papel de cartas con membrete de la compañía o tarjeta de negocio. Escriba claro. No olvide de indicar la dirección completa, incluyendo el país.)

Noviembre, 1932

25

Ayuntamiento de Madrid

PRECIOS Y ESTILOS de CARROCERIA

AUTOMOVILES de PASAJEROS

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

PAS. CARROCERIA PRECIO

AUBURN

"S-100"

(127 in.—3.23 m. W. B.)

2-p Coupe \$675

5-p Brougham 725

5-p Sedan 775

2-p Cabriolet 795

5-p Phaeton Sedan 845

2-p Speedster 845

"S-100A"

(136 in.—3.45 m. W. B.)

7-p Sedan \$875

CUSTOM LINE

(127 in.—3.23 m. W. B.)

2-p Coupe \$805

5-p Brougham 855

5-p Sedan 905

2-p Cabriolet 925

5-p Phaeton Sedan 975

2-p Speedster 975

"12-160"

(133 in.—3.38 m. W. B.)

2-p Coupe \$975

5-p Brougham 1,025

5-p Sedan 1,075

2-p Cabriolet 1,095

5-p Phaeton Sedan 1,145

2-p Speedster 1,145

"12-160A"

(142 in.—3.63 m. W. B.)

2-p Coupe \$1,105

5-p Brougham 1,155

5-p Sedan 1,205

2-p Cabriolet 1,225

5-p Phaeton Sedan 1,275

2-p Speedster 1,275

BUICK

"32-50"

(114 in.—2.90 m. W. B.)

5-p Sport Phaeton \$1,155

5-p Business Coupe 935

4-p Conv't Coupe 1,080

4-p Roadster 1,040

4-p Standard Sedan 895

5-p Special Sedan 1,080

5-p Victoria Coupe 1,060

5-p Conv't Phaeton 1,080

"32-60"

(118 in.—3.00 m. W. B.)

5-p Sport Phaeton \$1,390

2-p Business Coupe 1,250

4-p Conv't Coupe 1,310

4-p Roadster 1,270

5-p Special Coupe 1,310

5-p Victoria Coupe 1,290

5-p Conv't Phaeton 1,310

"32-80"

(126 in.—3.20 m. W. B.)

5-p Victoria Traveler Coupe \$1,540

5-p Sedan 1,570

"32-90"

(134 in.—3.40 m. W. B.)

7-p Sport Phaeton \$1,675

7-p Sedan 1,955

7-p Limousine 2,055

5-p Club Sedan 1,820

5-p Victoria Coupe 1,785

4-p Conv't Coupe 1,805

4-p Roadster 1,805

4-p Country Club Coupe 1,740

5-p Sedan 1,805

5-p Conv't Phaeton 1,830

CADILLAC

"355-B" V-8

(134 in.—3.40 m. W. B.)

4-p Roadster \$2,895

4-p Convertible Coupe 2,945

PAS. CARROCERIA PRECIO

4-p Coupe 2,795

5-p Standard Sedan 2,895

5-p Chassis 2,100

"140 in.—3.56 m. W. B."

5-p Coupe \$2,995

5-p Special Sedan 3,045

5-p Town Sedan 3,095

7-p Sedan 3,145

7-p Imperial 3,295

5-p Standard Phaeton 2,995

5-p Special Phaeton 3,095

5-p Sport Phaeton 3,245

5-p All Weather 3,495

.... Phaeton 2,200

Fleetwood

(140 in.—3.56 m. W. B.)

5-p Sedan \$3,395

5-p Town Coupe 3,395

7-p Sedan 3,545

7-p Limousine 3,745

7-p Town Cabriolet 4,095

7-p Town Cabriolet 4,245

7-p Limousine 4,245

.... Brougham 4,245

156" Commercial Chassis 2,400

"370-B" V-12

(134 in.—3.40 m. W. B.)

4-p Roadster \$3,595

4-p Convertible Coupe 3,645

4-p Coupe 3,495

5-p Standard Sedan 3,595

.... Chassis 2,900

"140 in.—3.56 m. W. B."

5-p Coupe \$3,695

5-p Special Sedan 3,745

5-p Town Sedan 3,795

7-p Sedan 3,845

7-p Imperial 3,995

5-p Standard Phaeton 3,695

5-p Special Phaeton 3,795

5-p Sport Phaeton 3,945

5-p All Weather 4,195

.... Phaeton 3,000

Fleetwood

(140 in.—3.56 m. W. B.)

5-p Sedan \$4,095

5-p Town Coupe 4,095

7-p Sedan 4,245

7-p Limousine 4,445

5-p Town Cabriolet 4,795

7-p Town Cabriolet 4,945

7-p Limousine 4,945

.... Brougham 4,945

156" Commercial Chassis 3,200

"452-B" V-16

(143 in.—3.63 m. W. B.)

4-p Roadster \$4,595

4-p Convertible Coupe 4,645

4-p Coupe 4,495

5-p Standard Sedan 4,595

.... Chassis 3,800

"149 in.—3.78 m. W. B."

5-p Stand. Phaeton \$4,695

5-p Special Phaeton 4,795

5-p Sport Phaeton 4,945

5-p All Weather 5,195

.... Phaeton 3,900

Fleetwood

(149 in.—3.78 m. W. B.)

5-p Sedan \$5,095

5-p Town Coupe 5,095

7-p Sedan 5,245

7-p Limousine 5,445

5-p Town Cabriolet 5,795

7-p Town Cabriolet 5,945

7-p Limousine 5,945

.... Brougham 5,945

CHEVROLET

"109 in.—2.76 m. W. B."

2-p Roadster \$445

4-p Sport Roadster 485

4-p Deluxe Sport 500

5-p Phaeton 495

5-p Deluxe Phaeton 510

5-p Coach 495

5-p Sedan 590

5-p Special Sedan 615

2-p Coupe 3-window 490

2-p Five Window 490

5-p Coupe 575

4-p Sport Coupe 535

5-p Landau Phaeton 625

4-p Cabriolet Conv't 595

CHRYSLER

"Six"

(1180 in.—4.59 m.)

2-4-p Coupe (R-S) \$885

2-4-p Roadster 885

5-p Phaeton 915

5-p Sedan 4-door 895

2-p Business Coupe 865

2-4-p Conv't Coupe R-S 935

.... Conv't Sedan 1,125

.... Chassis 615

"Eight"

(1193 1/2 in.—4.92 m.)

2-4-p Coupe (R-S) \$1,435

2-4-p Conv't Coupe 1,495

5-p Coupe 1,475

5-p Sedan 1,475

5-p Conv't Sedan 1,695

.... Chassis 1,045

Imperial Eight

(1203 19/32 in.—5.15 m. W. B.)

5-p Sedan \$1,945

.... Coupe (R-S) 1,925

.... Conv't Sedan 2,195

.... Chassis 1,495

PAS. CARROCERIA PRECIO

"Custom"

(1211 27/32 in.—5.35 m. W. B.)

7-p Sedan \$2,995

7-p Sedan Limo. 3,295

5-p Close Coupled 2,895

5-p Sedan 2,895

2-4-p Conv't Roadster 2,895

5-p Phaeton 3,395

5-p Conv't Sedan 3,595

.... Chassis 2,145

CORD—"Front Drive"

(137 1/2 in.—3.49 m. W. B.)

5-p Sedan \$2,395

5-p Brougham 2,395

5-p Conv't Phaeton 2,595

2-4-p Cabriolet 2,495

CUNNINGHAM

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

DE SOTO

(1175 3/16 in.—4.45 m.)

2-4-p Standard Roadster \$875

2-p Standard Coupe 895

5-p Sedan 2-door 895

5-p Standard Phaeton 775

5-p Standard Sedan 775

7-p Standard Sedan 925

2-4-p Standard Coupe (R-S) 735

2-4-p Custom Roadster 775

2-4-p Custom Conv't Coupe 845

5-p Custom Sedan 835

.... Custom Conv't Sedan 2-door 975

.... Chassis 530

DE VAUX

(114 in.—2.90 m. W. B.)

.... Standard Coupe \$725

.... Standard Coupe (R-S) 775

.... Standard Sedan 775

.... Custom Coupe 845

.... Custom Conv't Coupe 895

.... Custom Sedan 845

DODGE BROTHERS

(1169 3/16 in.—4.29 m. W. B.)

2-4-p Roadster R-S \$590

5-p Phaeton 635

5-p Sedan 660

5-p Conv't Sedan 795

.... Chassis 415

"6"

(1183 in.—4.72 m.)

5-p Sedan \$845

2-4-p Coupe (R-S) 835

2-p Business Coupe 795

2-4-p Conv't Coupe 895

5-p Conv't Sedan 1,195

.... Chassis 570

"8 in Line"

(1191 1/2 in.—4.98 m.)

5-p Sedan 1,145

PAS. CARROCERIA PRECIO

LASALLE

"345-B"—V-8	
(130 in.—3.30 m. W. B.)	
4-p Conv't Coupe	\$2,545
4-p Coupe	2,385
5-p Town Coupe	2,545
5-p Sedan	2,495
.... Chassis	1,950

(136 in.—3.45 m. W. B.)	
5-p Town Sedan	\$2,645
7-p Sedan	2,645
7-p Imperial	2,795
.... Chassis	2,000

LINCOLN "8"

(136 in.—3.45 m. W. B.)

12-p Roadster	\$2,900
4-p Phaeton	3,000
4-p Town Sedan	
2-Window	3,100
5-p Sedan	3,200
2-p Coupe	3,200
5-p Victoria	3,200
7-p Sedan	3,300
7-p Limousine	3,350
.... Chassis	2,400

"12"

(145 in.—3.68 m. W. B.)

4-p Sport Phaeton	
(Tonneau Cowl and Wind-shield)	\$4,500
4-p Sport Phaeton	4,300
7-p Sport Touring	4,300
4-p Town Sedan	
2-Window	4,500
4-p Town Sedan	
3-Window	4,500
5-p Sedan	4,600
5-p Coupe	4,400
7-p Sedan	4,700
7-p Limousine Drop	
Partition	4,900
7-p Limousine (Sliding Partition)	4,900
.... Chassis	3,300

Custom Built

5-p Brunn Cabriolet	
(Non or Semi Collapsible)	\$7,200
7-p Brunn Brougham	7,000
5-p Dietrich Sport	
Berline	6,500
5-p Dietrich Conv't	
Sedan	6,400
2-p Dietrich Coupe	5,000
5-p Judkins Berline 2	
and 3 Window	5,700
2-p Judkins Coupe	5,100
7-p Willoughby	
Limousine	5,900
4-p Willoughby Panel	
Brougham	7,100
5-p Waterhouse Conv't	
Victoria	5,900
12-p LeBaron Conv't	
Roadster R-8	4,600
12-p Murphy Sport	
Roadster	6,800

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—1060"

(116 in.—2.95 m. W. B.)

2-p Coupe	\$777
4-p Coupe	825
5-p Town Sedan 4-door	825
5-p Sedan 4-door	840
4-p Conv't Roadster	895
5-p Conv't Sedan	
2-door	935

"Standard Eight—1070"

(121 in.—3.07 m. W. B.)

2-p Coupe	\$965
5-p Town Sedan 4-door	975
4-p Coupe	1,015
5-p Sedan 4-door	1,015
4-p Conv't Roadster	1,055
5-p Conv't Sedan	
2-door	1,095

"Special Eight—1080"

(128 in.—3.25 m. W. B.)

2-p Coupe	\$1,270
4-p Coupe	1,320
4-p Conv't Roadster	1,395
5-p Sedan 4-door	1,320
5-p Victoria	1,395
5-p Conv't Sedan	
4-door	1,475

PAS. CARROCERIA PRECIO

"Advanced Eight—1090"

(133 in.—3.38 m. W. B.)

5-p Sedan 4-door	\$1,595
4-p Coupe	1,685
4-p Conv't Roadster	1,795
5-p Victoria	1,785
5-p Convertible Sedan	
4-door	1,875

"Ambassador Eight—1090"

(142 in.—3.61 m. W. B.)

5-p Sedan 4-door	\$1,855
5-p Brougham 4-door	1,855
5-p Sedan	1,955
7-p Limousine	2,055

OLDSMOBILE

"6"

(116½ in.—2.96 m. W. B.)

5-p Sedan 2-door	\$875
2-p Business Coupe	875
5-p Sedan 4-door	955
5-p Sport Coupe	925
4-p Conv't Roadster	955
5-p Patrician Sedan	990

"8"

(116½ in.—2.96 m. W. B.)

5-p Sedan 2-door	\$975
2-p Business Coupe	975
5-p Sedan 4-door	1,055
4-p Sport Coupe	1,025
4-p Roadster Conv't	1,055
5-p Patrician Sedan	1,090

PACKARD

"Eight"

(128 in.—3.25 m. W. B.)

5-p Sedan	\$1,895
5-p Coupe Sedan	1,940
2-4-p Coupe Roadster	1,940
2-4-p Coupe	1,940
.... Chassis	1,695

"Standard Eight"

(129½ in.—3.29 m. W. B.)

5-p Sedan	\$2,350
.... Chassis	2,000

"902"

(136½ in.—3.47 m. W. B.)

5-p Sedan	\$2,885
7-p Sedan	3,035
7-p Sedan Limo	3,185
5-p Club Sedan	2,975
5-p Coupe	2,945
2-4-p Coupe	2,795
2-4-p Coupe Roadster	2,850
5-p Conv't Victoria	3,395
5-p Convertible Sedan	3,450
4-p Phaeton	2,850
4-p Sport Phaeton	3,150
7-p Touring	2,700
.... Chassis	2,250

"Eight De Luxe"

(142½ in.—3.61 m. W. B.)

5-p Sedan	\$3,445
5-p Club Sedan	3,595
2-4-p Coupe	3,350
5-p Coupe	3,550
5-p Convertible	
Victoria	4,025
5-p Convertible Sedan	4,095
2-4-p Coupe-Roadster	3,450
4-p Sport Phaeton	3,790
4-p Phaeton	3,490
7-p Touring	3,595
.... Chassis	2,850

"904"

(147½ in.—3.73 m. W. B.)

7-p Sedan	\$3,695
7-p Sedan Limo	3,895
.... Chassis	3,150

"Twin Six"

(142½ in.—3.61 m. W. B.)

7-p Touring	\$4,395
4-p Phaeton	4,290
4-p Sport Phaeton	4,590
2-4-p Coupe Roadster	4,250
5-p Conv't Victoria	4,825
5-p Conv't Sedan	4,895
2-4-p Coupe	4,150
5-p Coupe	4,350
5-p Club Sedan	4,395
5-p Sedan	4,245
.... Chassis	3,650

"906"

(147½ in.—3.73 m. W. B.)

7-p Sedan	\$4,495
7-p Sedan Limousine	4,695
.... Chassis	3,950

PAS. CARROCERIA PRECIO

PEERLESS

"De Luxe Master 8"

(125 in.—3.18 m. W. B.)

5-p Sedan	\$2,320
5-p Club Sedan	2,370
2-p Cabriolet	2,430

"De Luxe Custom 8"

(138 in.—3.51 m. W. B.)

5-p Sedan	\$2,985
5-p Club Sedan	3,035
7-p Sedan	3,135
7-p Limousine	3,335

PIERCE-ARROW

"54"

(137 in.—3.48 m. W. B.)

5-p Club Brougham	\$2,850
5-p Sedan	2,985
5-p Club Sedan	3,150
5-p Convertible	
Sedan	3,450
4-p Coupe	2,985
4-p Convertible Coupe	
Roadster	3,100
5-p Tourer	3,150
5-p Club Berline	3,350
5-p Sport Phaeton	3,350

(142 in.—3.61 m. W. B.)

7-p Sedan	\$3,185
7-p Enclosed Drive	
Limousine	3,450
7-p Tourer	3,450

"53"

(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 Convertible Sedan	4,250
4-p Coupe	3,785
4-p Convertible Coupe	
Roadster	3,900
5-p Tourer	3,950
5-p Club Berline	4,150
5-p Sport Phaeton	4,150

(142 in.—3.61 m. W. B.)

7-p Sedan	\$3,985
7-p Enclosed Drive	
Limousine	4,250
7-p Tourer	4,250

"52"

(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 Enclosed Drive	
Limousine	4,800

Custom Group "51"

(147 in.—3.73 m. W. B.)

.... LeBaron Conv't	
Sedan	\$5,700
.... LeBaron Conv't	
Sedan with	
partition	6,100
.... LeBaron Conv't	
Victoria	5,200
.... LeBaron Club	
Sedan	5,700
.... LeBaron Enc.	
Drive Lim.	6,200
.... LeBaron Coupe	
Metal Back	5,300
.... LeBaron Coupe	
Leather Back	5,600
.... Brunn Town	
Brougham	6,700
.... Brunn Town	
Cabriolet, collaps.	
rear quarter	7,200
.... Brunn Town Car	
stationary rear	
quarter	6,700
.... Brunn Enc. Drive	
Brougham, Lim.	
front comp.	7,200

PLYMOUTH

(\$175 in.—4.44 m. W. B.)

5-p Phaeton	\$595
2-p Roadster	495
2-4-p Sport Roadster	595
2-p Coupe	585
2-4-p Coupe (R-8)	610
2-4-p Conv't Coupe	645
5-p Conv't Sedan	755
5-p Sedan 2-door	575
5-p Sedan	635
7-p Sedan 4-door	725
.... Chassis	410

PONTIAC

"6"

(114 in.—2.90 m. W. B.)

2-p Standard Coupe	\$635
5-p Sedan 2-door	645
4-p Sport Coupe	715
5-p Sedan 4-door	725
4-p Coupe Conv't	765
5-p Custom Sedan	
4-door	795

"8"

(117 in.—2.97 m. W. B.)

2-p Standard Coupe	\$845
--------------------	-------

PAS. CARROCERIA PRECIO

5-p Sedan 2-door	845
4-p Sport Coupe	925
5-p Sedan 4-door	945
4-p Coupe Conv't	945
5-p Custom Sedan	1,025

REO

"S-Flying Cloud"

(117 in.—2.97 m. W. B.)

5-p Standard Sedan	\$995
.... Sport Sedan	1,070
.... Standard Coupe	995
.... Sport Coupe	1,070
.... Standard Conv't	
Coupe	1,045
.... Sport Conv't	
Coupe	1,120

"8-25"

(125 in.—3.18 m. W. B.)

.... Standard Sedan	\$1,565
.... Elite Sedan	1,650
.... Standard Coupe	1,565
.... Elite Coupe	1,650
.... Standard Victoria	1,565
.... Elite Victoria	1,650

"Royale"

(131 in.—3.33 m. W. B.)

5-p Standard Sedan	\$1,785
5-p Elite Sedan	1,945
5-p Standard Victoria	1,785
5-p Elite Victoria	1,945
4-p Standard Coupe	1,785
4-p Elite Coupe	1,945

"Royale Custom"

(135 in.—3.43 m. W. B.)

5-p Elite Sedan	\$2,445
5-p Elite Victoria	2,445
4-p Elite Coupe	2,445

(152 in.—3.86 m. W. B.)

7-p Elite Sedan	\$3,695
7-p Elite Berline	
Sedan	3,895

ROCKNE-SIX

"65"

(110 in.—2.79 m. W. B.)

2-p Coupe	\$585
2-p Coupe DeLux	630
4-p Coupe	620
4-p Coupe DeLux	665
5-p Coach	595
5-p Coach DeLux	640
5-p Sedan	635
5-p Sedan DeLux	680
4-p Convertible	
Roadster	675
4-p Convertible Road-	
ster DeLux	720
5-p Convertible Sedan	695
5-p Convertible Sedan	
DeLux	740

"75"

(114 in.—2.90 m. W. B.)

2-p Coupe	\$685
2-p Coupe DeLux	730
4-p Coupe	720
4-p Coupe DeLux	765
5-p Sedan	735
5-p Sedan DeLux	780
4-p Convertible	
Roadster	775
4-p Convertible Road-	
ster DeLux	820
5-p Convertible Sedan	795
5-p Convertible Sedan	
DeLux	840

STUDEBAKER

"Six"

(117 in.—2.97 m. W. B.)

5-p Sedan Regal	\$1,115
5-p Sedan Regal	1,045
5-p Sedan Convertible	1,010
5-p Sedan	940
5-p St. Regis Brougham	
Regal	1,045
5-p St. Regis Brougham	
Regal	1,020
4-p Coupe	915
2-p Coupe	970
2-p Coupe	865
4-p Convertible Road-	
ster Regal	1,045
4-p Convertible Road-	
ster	940

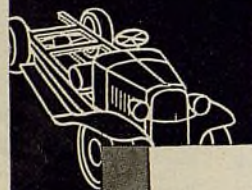
Dictator "8"

(117 in.—2.97 m. W. B.)

CARACTERÍSTICAS MECANICAS

AUTOMOVILES de PASAJEROS

Precios de lista al detalle,
con entrega en la fábrica



ABREVIACIONES:

1—Largo total
1—Sedán de 7 pas.
2—Sedán de 5 pas.
2—P—De dos plazas
A—Lita—Auto-Lite
B—Metal y tela
B&B—Borg & Beck
Br—L—Brown-Lipe
C&L—Leva y palanca
Cle—Cleveland
Clim—Climax
Colu—Columbia
Cont—Continental
D—Dual
D-R—Delco-Remy
D-L—Detroit Lubricator
Det—Detroit Gear
Det—Detroit Universal
D-M—Acción mecánica directa
E—N—Exide y National
Ex-DS—Fr. ext. en arbol trans
Ex-Fw—Fr. ext. en 4 ruedas
Ex-Rw—Fr. ext. en rue. tr.
F—Flotante (Eje)
F—Tela (Universal)
FF—Flotante
Gem—Gemmer
Gra—Gravidad
G-H—Guay-Haigh
Hyd—Hidráulico
In-Fw—Fr. int. en 4 ruedas
J&E—Fr. interiores y exteriores
en las 4 ruedas
Jac—Jacox
L-N—Leece-Neville
Lyc—Lycmington
M—Metal
Mec—Mecanicas
M-D—Disco múltiple
N-E—North East
O. A.—A. solitud
Own—Propio
Ope—Opcional
Pre—Pre-O-Lite
Pump—Bomba
Roc—Rockford
Sag—Saginaw
Salls—Sallsbury
S-P—De una place
Split—Splitdorf
Std—Normal
Stro—Stromberg
Till—Tillotson
Tim—Timken
Univ—Universal
Uni-Pr—Universal Products Co.
Vac—Vacio 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
West—Westinghouse
Will—Willard
Wisc—Wisconsin

El Automóvil Triunfante

(Continuación de la página 7)

habitual. Se observa un mayor interes en utilizar los planos de camiones en los días festivos, con fines de turismo, especialmente en la zona cercana a la

MODELO Y MARCA		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	
Pulg.	Metros	(en lbs.)	Kilogramos		Marca	Pulg.		Milímetros	Pulg. Cúb.		Litros	
1	Auburn "8-100"	127	3.23	17x5.50	3675	1666.8	Lyc...	8 3/4x4 1/2	76x121	28.80	268.6	4.40
2	Auburn "8-100"	136	3.45	17x6.50	4117	1867.3	Lyc...	8 3/4x4 1/2	78x121	28.80	268.6	4.40
3	Auburn "12-160"	133	3.38	17x6.00	4465	2025.2	Lyc...	12 3/4x4 1/2	79x108	46.88	391.1	6.41
4	Buick "32-50"	114	2.90	5.50/18	3560	1616.9	Own	8 3/4x4 1/2	75x108	27.61	230.4	3.78
5	Buick "32-60"	118	3.00	6.00/18	4040	1832.5	Own	8 3/4x4 1/2	78x118	30.02	272.6	4.47
6	Buick "32-80"	126	3.20	7.00/18	4540	2059.3	Own	8 3/4x5	84x127	35.12	344.8	5.66
7	Buick "32-90"	134	3.40	7.00/18	4635	2102.3	Own	8 3/4x5	84x127	35.12	344.8	5.66
8	Cadillac "355-B" V-8	134-140	3.40-3.56	7.00x17	5165	2342.7	Own	8 3/4x4 1/2	86x125	36.45	353.0	5.78
9	Cadillac "370-B" V-12	134-140	3.40-3.56	7.50x17	5545	2515.0	Own	12 3/4x4	79x101	46.88	368.0	6.03
10	Cadillac "452-B" V-16	143-149	3.63-3.78	7.50/18	5935	2692.0	Own	16 3/4x4	78x101	57.50	452.0	7.40
11	Chevrolet "BA"	109	2.76	5.25/18	2805	1272.2	Own	6 3/8x3 1/2	84x95	26.33	194.0	3.18
12	Chrysler "Six"	179 1/2	4.58	18x5.50	3205	1453.6	Own	6 3/4x4 1/2	83x114	25.35	223.9	3.66
13	Chrysler "8"	193 3/4	4.92	6.50/17	3960	1796.2	Own	8 3/4x4 1/2	83x114	33.80	282.6	4.89
14	Chrysler "Imp'l Cust. 8"	213 3/4	5.42	7.50/17	5215	2365.4	Own	8 3/4x5	89x127	39.20	384.8	6.31
15	Chrysler "Imperial 8"	239 1/2	5.15	7.00/17	4645	2106.8	Own	8 3/4x5	89x127	39.20	384.8	6.31
16	Cord "L-29"	137 1/2	3.49	18x7.00	4620	2095.5	Lyc...	8 3/4x4 1/2	83x114	33.80	298.6	4.89
17	Cunningham "V-9"	132-142	3.35-3.61	19/7.00	4600	2086.5	Own	8 3/4x5	89x127	40.00	471.0	7.72
18	De Soto "SC"	175 3/4	4.45	18x5.25	3045	1381.1	Own	6 3/4x4 1/2	83x108	25.35	211.5	3.46
19	De Vaux Custom "80"	114	2.90	5.50/17	2905	1317.6	Own	6 3/4x4 1/2	85x102	27.34	214.7	3.51
20	De Vaux "Std 80"	114	2.90	19/5.25	2905	1317.6	Own	4 3/8x4 1/2	92x121	27.34	214.7	3.51
21	Dodge Bros "4-DM"	113	2.87	18x5.25	3179	1441.8	Own	6 3/4x4 1/2	83x111	25.35	217.7	3.57
22	Dodge Bros "6-DL"	114	2.90	18/5.50	3179	1441.8	Own	6 3/4x4 1/2	83x108	33.80	282.1	4.61
23	Dodge Bros "8-DK"	122	3.10	6.00/18	3617	1640.5	Own	8 3/4x4 1/2	95x121	45.00	420.0	6.88
24	Duesenberg "St. 8"	142 1/2	3.62	31x6.75	4550	2063.8	Own	8 3/4x4 1/2	95x121	45.00	420.0	6.88
25	Duesenberg "St. 8"	153 1/2	3.91	31x6.75	4625	2097.7	Own	8 3/4x4 1/2	95x121	45.00	420.0	6.88
26	Du Pont "C"	141	3.59	6.50/20	4625	2097.7	Own	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	5.28
27	Essex "Terraplane"	106	2.65	17x5.25	2490	1129.4	Own	6 2 1/2x4 1/2	75x121	20.7	193.1	3.16
28	Essex "Standard"	110 1/2	2.80		2490	1129.4	Own	6 2 1/2x4 1/2	70x114	18.27	161.4	2.65
29	Essex "Standard"	112-113	2.84-2.87	18x5.25	2870	1301.8	Own	6 2 1/2x4 1/2	75x121	20.7	193.1	3.16
30	Essex "Pacemaker"	113	2.87	18x5.25	2950	1338.0	Own	6 2 1/2x4 1/2	75x121	20.7	193.1	3.16
31	Ford "4"	106	2.69	5.25x18	2905	1317.6	Own	4 3/8x4 1/2	98x108	24.03	200.0	3.62
32	Ford "8"	106	2.70	5.25x18	2905	1317.6	Own	4 3/8x4 1/2	78x95	29.48	241.0	3.82
33	Franklin Supercharged Air'n	132	3.35	6.50/19	4220	1914.2	Own	6 3/4x4 1/2	89x121	29.40	274.0	4.46
34	Franklin "Supercharged 12"	144	3.66	7.50/17	5040	2286.0	Own	12 3/4x4 1/2	89x121	29.40	274.0	4.46
35	Graham "Six"	118	3.00	17x6.00	3570	1619.3	Own	6 3/4x4 1/2	83x102	50.70	398.0	6.52
36	Graham "Six"	113	2.87	5.50/17	3205	1453.4	Own	6 3/4x4 1/2	79x114	23.44	207.0	3.40
37	Graham "Eight"	123	3.12	6.00x17	3665	1662.2	Own	8 3/4x4 1/2	79x102	31.25	245.4	4.02
38	Hudson "Standard"	119	3.02	17x6.00	3270	1483.2	Own	8 3/4x4 1/2	76x114	28.80	254.4	4.17
39	Hudson "Sterling"	126	3.20	17x6.00	3415	1548.9	Own	8 3/4x4 1/2	76x114	28.80	254.4	4.17
40	Hudson "Major"	132	3.35	17x6.50	3475	1576.1	Own	8 3/4x4 1/2	76x114	28.80	254.4	4.17
41	Hupmobile "216"	116	2.95	5.50/18	2905	1317.6	Own	6 3/4x4 1/2	85x108	27.34	228.1	3.72
42	Hupmobile "222"	122	3.10	6.00x17	3210	1456.0	Own	6 3/4x4 1/2	75x118	27.61	250.7	4.11
43	Hupmobile "226"	126	3.21	6.50x17	3504	1588.0	Own	6 3/4x4 1/2	78x121	30.01	270.9	4.50
44	La Salle "345B 130-136"	136	3.30-3.45	7.00x17	5040	2286.0	Own	12 3/4x4 1/2	89x121	29.40	274.0	4.46
45	Lincoln "V-12"	145	3.68	18x7.50	5750	2608.1	Own	8 3/4x5	85x125	36.45	353.0	5.78
46	Lincoln "V-12"	145	3.68	18x7.50	5800	2640.0	Own	8 3/4x5	89x127	39.20	384.8	6.31
47	Lincoln "V-16"	145	3.68	7.00/18	4800	2177.2	Own	16 3/4x4 1/2	79x102	62.50	490.8	8.04
48	Nash "10-60"	116	2.95	5.25x18	3200	1451.4	Own	6 3/4x4 1/2	79x111	23.44	201.3	3.30
49	Nash "10-70"	121	3.07	5.50x18	3400	1542.2	Own	8 3/4x4 1/2	76x111	28.80	247.4	4.04
50	Nash "10-80"	128	3.25	6.50x17	3870	1755.4	Own	8 3/4x4 1/2	79x108	31.25	260.8	4.27
51	Nash "10-90"	133	3.38	7.00x18	4350	1973.1	Own	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	5.28
52	Nash "10-96"	142	3.61	7.00x18	4510	2045.7	Own	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	5.28
53	Oldsmobile "6-F-32 110 1/2"	110 1/2	2.96	6.00x17	3210	1456.0	Own	6 3/4x4 1/2	84x105	26.35	213.3	3.50
54	Oldsmobile "L-32 110 1/2"	110 1/2	2.96	6.00x17	3210	1456.0	Own	6 3/4x4 1/2	78x108	28.80	240.3	3.94
55	Packard "8"	123	3.25	6.50x17	4115	1896.4	Own	8 3/4x5	81x127	32.50	320.0	5.24
56	Packard Standard 8 "901"	129 1/2	3.29	6.50x19	4680	2129.8	Own	8 3/4x5	81x127	32.50	320.0	5.24
57	Packard Standard 8 "902"	136 1/2	3.47	6.50x19	4730	2145.4	Own	8 3/4x5	81x127	32.50	320.0	5.24
58	Packard 8 De Luxe "903"	142 1/2	3.61	7.00x19	5045	2288.3	Own	8 3/4x5	89x127	39.20	384.8	6.30
59	Packard 8 De Luxe "904"	147 1/2	3.73	7.00x19	5195	2356.3	Own	8 3/4x5	89x127	39.20	384.8	6.30
60	Packard Twin Six "905"	142 1/2	3.61	7.50x18	5638	2557.3	Own	12 3/4x4 1/2	87x102	56.72	445.5	7.30
61	Packard Twin Six "906"	147 1/2	3.73	7.50x18	5766	2615.3	Own	12 3/4x4 1/2	87x102	56.72	445.5	7.30
62	Peerless "De Luxe Mas. 8"	125	3.18	6.00/19	4305	1952.6	Cont.	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	5.28
63	Peerless "De Luxe Mas. 8"	125	3.51	6.50/19	4552	2064.8	Cont.	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	5.28
64	Pierce-Arrow "51 and 52"	147 & 142	3.73 & 3.61	7.00/18	5395	2447.0	Own	12 3/4x4 1/2	85x102	54.45	429.0	7.03
65	Pierce-Arrow "53"	142 & 137	3.61 & 3.48	6.50/18	5080	2304.2	Own	12 3/4x4 1/2	83x102	50.70	398.0	6.52
66	Pierce-Arrow "54"	142 & 137	3.61 & 3.48	6.50/18	4819	2185.7	Own	8 3/4x4 1/2	89x121	39.20	366.0	6.00
67	Plymouth "PB" 117 1/2 & 114	117 1/2 & 114	4.44 & 4.67	5.25x18	2925	1326.6	Own	4 3/8x4 1/2	92x121	21.03	196.0	3.23
68	Pontiac "6"	114	2.90	5.25x18	3045	1381.0	Own	6 3/4x4 1/2	84x98	26.30	200.0	3.28
69	Pontiac "8"	117	2.97	6.00x17	3295	1494.5	Own	8 3/4x3 3/8	87x85	37.80	251.0	4.11
70	Reo "S-Flying Cloud"	117	2.97	5.50/17	3405	1544.4	Own	6 3/4x5	86x127	27.34	268.0	4.40
71	Reo "8-25"	125	3.18	6.50/17	4050	1837.0	Own	8 3/4x4 1/2	76x121	28.80	268.6	4.40
72	Reo "Royale"	131	3.33	6.50/18	4375	1984.3	Own	8 3/4x4 1/2	80x127	36.48	358.0	5.87
73	Reo "Royale Customs"	135	3.43	6.50/18	4650	2109.2	Own	8 3/4x5	89x127	36.48	358.0	5.87
74	Reo "Royale Customs"	152	3.86	7.00/18	5010	2272.4	Own	8 3/4x5	89x127	36.48	358.0	5.87
75	Rockne "65"	110	2.79	18x5.25	2595	1177.0	Own	6 3/4x4 1/2	79x105	23.44	190.0	3.11
76	Rockne "75"	114	2.90	18x5.50	2990	1356.0	Own	6 3/4x4 1/2	83x105	25.35	205.0	3.36
77	Studebaker "Six"	117	2.97	18x5.50	3170	1437.8	Own	6 3/4x4 1/2	83x118	25.35	230.0	3.77
78	Studebaker "Dictator 8"	117	2.97	18x5.50	3230	1461.1	Own	6 3/4x4 1/2	78x95	30.00	221.0	3.62
79	Studebaker "Com'r 8"	125	3.18	18x6.00	3535	1603.3	Own	8 3/4x4 1/2	78x108	30.00	250.0	4.12
80	Studebaker "President 8"	135	3.43	18x6.50	4250	1927.7	Own	8 3/4x4 1/2	89x111	39.20	337.0	5.52
81	Stutz "LA 127 1/2"	127 1/2	3.24	6.00x19	4383	1988.1	Own	6 3/4x4 1/2	85x114	27.34	241.5	3.96
82	Stutz "MA and MB 134 1/2 & 145"	145	3.41 & 3.68	7.00x18	4885	2215.7	Own	8 3/4x4 1/2	85x114	36.45	322.0	5.28
83	Stutz "Willys Overland-6 "6-90A"	113	2.87	5.25/18	2850	1292.7	Own	6 3/4x3 3/8	83x99	25.35	193.0	3.16
84	Willys Overland-8 "8-88A"	121	3.08	5.50/18	3250	1474.1	Own	8 3/4x4	79x102	31.25	245.4	4.02
85	Willys-Knight "66E"	121	3.08	6.00/17	3830	1737.2	Knight	6				



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.....K	1 1/2	\$2250	6-3 1/2x4 1/2	7.00/20	7.0/20d	S	Dodge.....G82C	25000+	\$5450	8-3 1/2x5	10.5/20	10.5/20d	S	Gramm.....AX-6	8000+	\$895	6-3 1/2x4	6.00/20	6.0/20d	S
Autocar.....A	2	3000	6-4x4 1/2	8.25/20	8.25/20d	S	Dodge.....G83C	25000+	5515	8-3 1/2x5	10.5/20	10.5/20d	S	Gramm.....BX-4	10000+	895	4-3 1/2x4 1/2	6.00/20	6.0/20d	S
Autocar.....D	2 1/2	3500	6-4x4 1/2	8.25/20	8.25/20d	D								Gramm.....BX-6	10000+	995	6-3 1/2x4	6.00/20	6.0/20d	S
Autocar.....N	3-3 1/2	4600	6-4 1/2x4 1/2	9.75/20	9.75/20d	D								Gramm.....CX-4	12000+	1095	4-4 1/2x4 1/2	6.50/20	6.5/20d	S
Autocar.....SCHS	3-3 1/2	5100	6-4 1/2x4 1/2	9.75/20	9.75/20d	D	†FWD.....H-4	2	3325	4-4x5	34x7n	34x7n	B	Gramm.....CX-6	12000+	1295	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	6.5/20d	S
Autocar.....SCHSA	3-3 1/2	5200	6-4 1/2x4 1/2	9.75/20	9.75/20d	D	†FWD.....H-6	2	3425	6-3 1/2x4 1/2	34x7n	34x7n	B	Gramm.....B	12000+	1295	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	6.5/20d	S
Autocar.....SCHSB	3-3 1/2	5300	6-4 1/2x4 1/2	9.75/20	9.75/20d	D	†FWD.....HH-6	2 1/2	4000	6-4 1/2x4 1/2	36x8n	36x8n	B	Gramm.....C	14000+	1895	6-3 1/2x4 1/2	7.00/20	7.0/20d	S
Autocar.....TFA	3 1/2-5	6100	6-4 1/2x4 1/2	10.5/20	10.5/20d	D	†FWD.....B	3	4200	4-4 1/2x5 1/2	36x6	36x6	B	Gramm.....D	17000+	1995	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	7.5/20d	S
Autocar.....TFB	3 1/2-5	6200	6-4 1/2x3 1/2	10.5/20	10.5/20d	D	†FWD.....CU-6	3 1/2	5120	6-4 1/2x5 1/2	38x9n	38x9n	B	Gramm.....E	20000+	2595	6-3 1/2x5	8.25/20	8 1/2/20d	S
Autocar.....TFC	3 1/2-5	6300	6-4 1/2x4 1/2	10.5/20	10.5/20d	D	†FWD.....SSU	4	5220	6-4 1/2x5 1/2	38x9	38x9	B	Gramm.....EY	17000+	3535	6-4 1/2x4 1/2	7.50/20	7.5/20d	S
Autocar.....C	3 1/2-5	5900	6-4 1/2x4 1/2	10.5/24	10.5/24d	D	†FWD.....M-5	5	7600	6-4 1/2x5 1/2	12 1/2/20	12 1/2/20	B	Gramm.....GW	28000+	5175	6-4 1/2x4 1/2	9.00/20	9.0/20d	D
Autocar.....CA	3 1/2-5	6000	6-4 1/2x4 1/2	10.5/24	10.5/24d	D	†FWD.....M-7	7 1/2	8700	6-5x5 1/2	40x10n	40x10nd	B	Gramm.....GY	24000+	4345	6-4 1/2x5 1/2	8.25/20	8 1/2/20d	D
Autocar.....FE	7 1/2	11000	6-5 1/2x6	10.5/24	10.5/24d	D	†FWD.....X-6	6	6400	6-4 1/2x5 1/2	36x8n	36x8n	B	Gramm.....G	24000+	3695	6-4 1/2x4 1/2	9.00/20	9.0/20d	D
Autocar.....GE	10	12500	6-5 1/2x6	9.75/20	9.75/20d	D								Gramm.....G-8	24000+	3695	8-3 1/2x4 1/2	9.00/20	9.0/20d	D
														†††Gramm.GWD	28000+	6495	6-4 1/2x6	9.00/20	9.0/20d	D
Brockway.....80	1 1/2-2	1160	6-3 1/2x4	6.00/20	6.0/20d	S	Fageol.....101	1 1/2-2 1/2	900	4-3 1/2x4 1/2	7.00-20	7.00-20	B	Indiana.....85	10000+	885	6-3 1/2x4 1/2	6.50/20	6.5/20d	S
Brockway.....90	1 1/2-2 1/2	1425	6-3 1/2x4 1/2	6.50/20	6.5/20d	S	Fageol.....106	1 1/2-2 1/2	1400	6-3 1/2x4 1/2	7.00-20	7.00-20	B	Indiana.....95	12000+	1095	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	S
Brockway.....120	2-3	1940	6-4x4 1/2	32x6n	32x6nd	S	Fageol.....135	2-3	1900	6-3 1/2x4 1/2	30x5n	30x5nd	B	Indiana.....95DR	15000+	1275	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	7.5/20d	D
Brockway.....140	2 1/2-3 1/2	2395	6-4x4 1/2	32x6n	32x6nd	D	Fageol.....250	2 1/2-4	2750	6-4 1/2x4 1/2	34x7n	34x7nd	B	§Indiana.....95SBT151	20000+	1675	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	S
Brockway.....170	3-4	3060	6-4 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	D	Fageol.....300	3-5	3250	6-4 1/2x4 1/2	9.00-20	9.0-20	B	***Indiana.....95SW75	20000+	1735	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	W
Brockway.....195	3 1/2-5	3660	6-4 1/2x4 1/2	34x7n	34x7nd	D	Fageol.....370	5-7	4350	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	Indiana.....106DR	16000+	1850	6-4x4 1/2	7.50/20	7.5/20d	D
Brockway.....220	5-7	4385	6-4 1/2x4 1/2	36x8n	36x8nd	D	Fageol.....446	6-8	3900	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	Indiana.....17	18000+	2450	6-4 1/2x4 1/2	8.25/20	8.25/20d	S
Brockway.....260	7-10	5850	6-4 1/2x5 1/2	10.5/22	10.5/22d	D	Fageol.....626	6-8	6000	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	Indiana.....17DR	19000+	2675	6-4 1/2x4 1/2	8.25/20	8.25/20d	D
							Fageol.....646	6-8	6500	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	Indiana.....17W	18000+	2675	6-4 1/2x4 1/2	8.25/20	8.25/20d	W
							Fageol.....826	8-10	6300	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	***Indiana.....106SW151	24000+	2675	6-4x4 1/2	32x6n	32x6nd	W
							Fageol.....846	8-10	6900	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	§Indiana.....17SBT251	28000+	3250	6-4 1/2x4 1/2	34x7n	34x7nd	S
							Fageol.....1026	10	7400	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	***Indiana.....17SW251	28000+	3475	6-4 1/2x4 1/2	34x7n	34x7nd	W
							Fageol.....1046	10	8100	6-4 1/2x5 1/2	9.00-20	9.0x20	W	Indiana.....19DR	22000+	3400	6-4 1/2x4 1/2	9.00/20	9.0/20d	D
Federal.....D3	9000+	670	4-3 1/2x4 1/2	6.0/20n	32x6n	S	Federal.....D2SW	13750+	1050	4-3 1/2x4 1/2	6.0/20n	32x6n	S	Indiana.....43DR	25000+	4300	6-4 1/2x5 1/2	9.75/20	9.75/20d	D
Federal.....E3	9000+	695	6-3 1/2x4	6.0/20n	32x6n	S	Federal.....D2D	14000+	1350	4-3 1/2x4 1/2	6.0/20n	32x6n	S	†††Indiana.47DR	28000+	6500	6-4 1/2x6	10.5/20	10.5/20d	D
Federal.....G5	11500+	995	6-3 1/2x4	6.50/20	6.5/20nd	S	Federal.....E2D	14000+	1450	6-3 1/2x4	6.0/20n	32x6n	S	Internat'l.....AW-1	1 1/2 B&L	600	4-3 1/2x4 1/2	5.25/20	5.25/20d	S
Federal.....F8	12000+	1245	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	S	Federal.....A6	13500+	1445	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	S	Internat'l.....AW-2	2 1/2 B&L	615	4-3 1/2x4 1/2	6.00/20	6.00/20d	S
Federal.....D2SW	13750+	1050	4-3 1/2x4 1/2	6.0/20n	32x6n	S	Federal.....T3W	14000+	1595	4-4x5	32x6n	36x8n	W	§§§Internat'l.A-2	2 1/2 B&L	615	4-3 1/2x4 1/2	6.00/20	6.00/20d	S
Federal.....E2SW	13750+	1150	6-3 1/2x4	6.0/20n	32x6n	S	Federal.....T8W	14000+	1045	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	36x8n	W	Internat'l.....A-2	2 1/2 B&L	665	4-3 1/2x4 1/2	6.00/20	6.00/20d	S
Federal.....D2D	14000+	1350	4-3 1/2x4 1/2	6.0/20n	32x6n	S	Federal.....A600	15000+	1715	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	7.50/20	S	***Internat'l.A-3	2 1/2 B&L	795	6-3 1/2x4 1/2	30x5n	32x6n	S
Federal.....E2D	14000+	1450	6-3 1/2x4	6.0/20n	32x6n	S	Federal.....A600T	17000+	2010	6-3 1/2x4 1/2	8.25/20	8.25/20	S	§§§Int'l.....ALF-3	2 1/2 B&L	830	1-3 1/2x5	6.00/20	6.0/20d	S
Federal.....A6	13500+	1445	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	S	Federal.....T10B	19000+	2500	6-4x4 1/2	34x7n	34x7nd	S	§§§Int'l.....AL-3	2 1/2 B&L	895	6-3 1/2x4 1/2	6.00/20	6.0/20d	S
Federal.....T3W	14000+	1595	4-4x5	32x6n	36x8n	W	Federal.....T10W	19000+	2635	6-4x4 1/2	34x7n	34x7nd	W	§§§Internat'l.A-4	3 1/2 B&L	1750	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	32x6nd	S
Federal.....T8W	14000+	1045	6-3 1/2x4 1/2	32x6n	36x8n	W	Federal.....A600SW	20000+	2365	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	7.50/20	S	§§§Internat'l.A-5	4 1/2 B&L	2350	6-3 1/2x4 1/2	34x7n	34x7nd	S
Federal.....A600T	17000+	2010	6-3 1/2x4 1/2	8.25/20	8.25/20	S	Federal.....A600D	20000+	2760	6-3 1/2x4 1/2	7.50/20	7.50/20	S	§§§Internat'l.A-6	5 1/2 B&L	2675	6-3 1/2x4 1/2	34x7n	34x7nd	D
Federal.....A600TW	17000+	2145	6-3 1/2x4 1/2	8.25/20	8.25/20	W	Federal.....U6	22000+	3790	6-4 1/2x4 1/2	36x8n	36x8nd	W	§§§Internat'l.W-1	6 B&L	3850	4-4 1/2x5 1/2	36x5	36x8	D
Federal.....T10B	19000+	2500	6-4x4 1/2	34x7n	34x7nd	S	Federal.....C7	26000+	4410	6-4 1/2x4 1/2	9.75/20	9.75/20	Rw	§§§Internat'l.W-3	8 B&L	4850	4-4 1/2x5 1/2	36x6	40x12	D
Federal.....T10W	19000+	2635	6-4x4 1/2	34x7n	34x7nd	W	Federal.....C8	26000+	4820	6-4 1/2x4 1/2	9.75/20	9.75/20	Rw	Internat'l.....A-7	10 1/2 B & L	6200	6-4 1/2x5 1/2	9.75x20	9.75x20d	D
Federal.....A600SW	20000+																			

CAMIONES

Precios de lista entrega en la fábrica..

MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final	MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final	MARCA Y MODELO	Capacidad en Toneladas	Precio del Chasis	MOTOR Cilindros diám. y carrera (Pulg.)	NEUMATICOS o LLANTAS		Trans. Final
				Del.	Tras.						Del.	Tras.						Del.	Tras.	
Mack AC6Heavy*	.....	\$6000	4-5x6	36x7	40x7d	C	Schacht.....10H	1½-2½	\$1495	6-3½x4½	20x6.50	20x6.50	B	Stewart.....30XE	1	\$795	6-3x4½	6.50/20	6.50/20	S
Mack.....AC6*	.....	6450	6-4½x5½	10.5/24	10.50/24d	C	Schacht.....10HA	2-3	1570	6-3½x4½	20x7.00	20x7.00	B	Stewart.....42XE	1½	795	6-3½x4½	6.50/20	6.50/20	S
Mack.....AP*	.....	8500	6-5x6	36x7	40x8d	C	Schacht.....20H	2-3½	2095	6-3½x4½	20x7.50	20x7.50	B	Stewart.....40XAE	1½	995	6-3½x4½	6.50/20	6.5x20d	S
Mack AK 6-wh.*	.....	8500	6-4½x5½	9.75/22	9.75/22d	C	Schacht.....20HA	2½-4	2185	6-3½x4½	20x8.25	20x8.25	B	Stewart.....43XE	2	995	6-3½x4½	6.50/20	6.5/20d	S
Mack AC6 6-wh.*	.....	8500	6-4½x5½	40x8	40x8d	C	Schacht.....25H	3-4½	2595	6-4x4½	20x8.25	20x8.25	B	Stewart.....50XE	2	1195	6-3½x4½	6.50/20	6.5/20d	S
Mack AP 6-wh.*	.....	10500	6-5x6	40x8	40x8d	C	Schacht.....28H	3½-5	2895	6-4x4½	20x9.00	20x9.00	B	Stewart.....29XSE	2	1695	6-3½x4½	7.00/20	7.0/20d	S
Mack AP 6-wh.*	.....	11000	6-5x6	9.75/22	9.75/22d	C	Schacht.....30H	4-5½	3145	6-4x4½	20x9.00	20x9.00	D	Stewart.....32XE	2½	1990	6-3½x4½	7.00/20	7.0/20d	S
*These models can also be supplied as Tractors							Schacht.....30HA	4½-6	3290	6-4x4½	20x9.75	20x9.75	D	Stewart.....58-8E	2½	2390	6-3½x4½	7.50/20	7.5/20d	W
Moreland...RR-10	2	1195	6-3½x4½	6.50x20	6.50x20S	S	Schacht.....35H	4½-6½	3575	6-4½x4½	20x9.00	20x9.00	D	Stewart.....18XE	3	2690	6-3½x5	7.50/20	7.5/20d	W
Moreland...RR-12	2½	1400	6-3½x4½	32x6	32x6S	S	Schacht.....35HA	5-7	3725	6-4½x4½	20x9.75	20x9.75	D	Stewart.....48-8E	3	2990	6-3½x4½	8.25/20	8.25/20d	W
Moreland...B-13	3	2875	6-4x4½	32x6	32x6d	S	Schacht.....40H	5-7	4295	6-4½x4½	20x9.75	20x9.75	D	Stewart.....19XE	3½	3690	6-3½x5	9.00/20	9.0/20d	W
Moreland...B-15	4	2975	6-4x4½	34x7	34x7d	S	Schacht.....40HA	6-8	4545	6-4½x4½	24x9.75	24x9.75	D	Stewart.....38-8E	3½	3990	8-3½x4½	9.00/20	9.0/20d	DR
Moreland...B-16	4	3075	6-4x4½	8.25/20	8.25/20S	S	Schacht.....40HB	7-9	4695	6-4½x4½	20x10.5	20x10.5	D	Stewart.....38-6E	3½	3990	8-4½x5½	9.00/20	9.0/20d	DR
Moreland...B-18	5	3175	6-4x4½	9.00/20	9.00/20S	S	Schacht.....66H	7-10	5795	6-4½x5½	20x10.5	20x10.5	D	Stewart.....31XE	5	5190	6-4½x5½	9.75/20	9.75/20d	W
Moreland...E-16	4	3375	6-4½x4½	34x7	34x7d	S	Schacht.....66HA	8-11	5895	6-4½x5½	24x10.5	24x10.5	D	Stewart.....27XSE	7	6190	6-4½x5½	10.5/20	10.5/20d	W
Moreland...E-18	5	3450	6-4½x4½	9.00/20	9.00/20S	S	Schacht.....70	9-12	5200	6-4½x5½	36x6	40x8	D	Studebaker...S-10	1½	695	6-3½x4½	20x6.00	32x6.00	S
Moreland...E-19	5	3875	6-4½x4½	9.00/20	9.00/20Rw	Rw	Schacht.....17C	1½	1500	6-3½x4	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-21	1½	670	6-3½x4½	20x6.00	32x6.00	S
Moreland...E-21	6	3975	6-4½x4½	9.75x20	9.75x20Rw	Rw	Schacht.....317C	2	1610	6-3½x4	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-31	1½	745	6-3½x4½	20x6.00	32x6.00	S
Moreland...H-24	6	5565	6-4½x5½	9.75x20	9.75x20Rw	Rw	Schacht.....39C	2½	1935	6-3½x4½	32x6n	32x6n	B	Studebaker...S-41	2	895	6-3½x4½	6.50/20	6.50/20d	S
Relay.....15A	7500+	1375	6-3½x4	30x5n	30x5n	R	Schacht.....47CB	3	3785	6-4x4½	34x7n	34x7n	D	Studebaker...S-51	2	920	6-3½x4½	20x6.50	20x6.50	S
Relay.....11BC	11000+	2165	6-3½x4½	32x6n	32x6n	R	Schacht.....47CD	4	4435	6-4x4½	36x8n	36x8n	D	Studebaker...S-61	2	945	6-3½x4½	20x6.50	20x6.50	S
Relay.....40AC	13000+	3275	6-3½x5	36x6n	36x6n	R	Schacht.....67C	5	4975	6-4½x4½	36x8n	36x8n	D	Studebaker...S-120	3	1350	6-3½x4½	6.50/20	32x6	S
Relay.....50DC	17000+	4130	6-3½x5	36x6n	40x8nd	R	Schacht.....77C	7	7365	6-4½x5½	42x9n	40x8nd	D	Studebaker...S-130	3	1375	6-3½x4½	6.50/20	32x6	S
Relay.....60DC	20000+	4745	6-4½x5½	38x7n	40x8nd	R	Service.....15A	7500+	1375	6-3½x4	30x5n	30x5n	R	Studebaker...S-140	3	1400	6-3½x4½	6.50/20	32x6	S
Relay.....100B	32000+	7975	6-4½x6	9½x24n	9½x24	R	Service.....11BC	11000+	2165	6-4½x4½	32x6n	32x6n	R	Studebaker...S-150	3	1425	6-3½x4½	6.50/20	32x6	S
Relay.....50SW	23500+	5230	6-3½x5	36x6n	36x6nd	R	Service.....40AC	13000+	3275	6-3½x5	36x6n	36x6n	R	White.....161	9000+	1700	4-4x5½	7.50/20	7.50/20	S
Relay.....60SW	36500+	6365	6-4½x5½	38x7n	40x8nd	R	Service.....50DC	17000+	4130	6-3½x5	36x6n	40x8nd	R	White.....162	10000+	1900	4-4x5½	7.00/20	7.0/20d	S
Reo.....1A	8000+	625	4-3½x4½	6.00x20	32x6	B	Service.....60DC	20000+	4745	6-4½x5½	38x7n	40x8nd	R	White.....211	11500+	2300	4-4x5½	7.00/20	7.0/20d	S
Reo.....1C	8000+	665	4-3½x4½	6.00x20	32x6	B	Service.....100B	2000+	7975	6-4½x6	9½x24n	9½x24	R	White.....212	13000+	2650	4-4x5½	7.50/20	7.5/20d	S
Reo.....1B	8500+	795	6-3½x5	6.00x20	32x6	B	Sterling.....FB-30	4½	2605	6-3½x4½	8.25/20	8½/20d	B	White.....58	22000+	4400	4-4½x5½	36x5	36x5d	D
Reo.....1D	8500+	835	6-3½x5	6.00x20	32x6	B	Sterling.....FB-45	2	1435	6-3½x4½	6.50/20	6.5/20d	B	White.....601	9000+	1850	6-3½x4½	7.50/20	7.50/20d	S
Reo.....2B	11000+	1095	6-3½x5	6.50/20	6.50/20B	B	Sterling.....FB-55	2½	1695	6-3½x4½	7.00/20	7.0/20d	B	White.....602	10000+	2050	6-3½x4½	7.00/20	7.0/20d	S
Reo.....2D	11000+	1135	6-3½x5	6.50/20	6.50/20B	B	Sterling.....FB-65	3½	1965	6-3½x4½	7.50/20	7.5/20d	B	White.....603	10000+	2450	6-3½x4½	7.00/20	7.0/20d	S
Reo.....2H	13500+	1625	6-3½x5	7.00/20	7.0/20d	B	Sterling.....FD-80	4½	2605	6-3½x4½	8.25/20	8½/20d	B	White.....611	11500+	2800	6-3½x4½	7.50/20	7.5/20d	S
Reo.....2J	13500+	1695	6-3½x5	7.00/20	7.0/20d	B	Sterling.....FD-80	4½	2605	6-3½x4½	8.25/20	8½/20d	B	White.....612	13000+	2800	6-3½x4½	7.50/20	7.5/20d	S
Reo.....3H	16000+	2035	6-3½x5	7.50/20	7.5/20d	B	Sterling.....FW-97	5	3930	6-4½x4½	36x8n	36x8n	W	White.....618	18000+	3600	6-3½x4½	9.00/20	9.0/20d	S
Reo.....3J	16000+	2085	6-3½x5	7.50/20	7.5/20d	B	Sterling.....FW115	6	4465	6-4½x5½	40x8n	40x8nd	W	White.....620	15000+	4350	6-4x5½	8.25/20	8½/20d	S
Reo.....3K	16000+	2155	6-3½x5	7.50/20	7.5/20d	B	Sterling.....FW140	8	6180	6-4½x5½	40x8n	42x8nd	W	White.....621	18000+	4650	6-4x5½	9.00/20	9.0/20d	S
Reo.....GHS	16000+	2510	6-3½x5	7.50x20	7.50x20B	B	Sterling.....FC-90	4	4200	6-4½x4½	40x8n	40x8nd	W	White.....622	20000+	5000	6-4x5½	9.00/20	9.0/20d	S
Reo.....4-H	20000+	2995	6-3½x5	9.00/20	9.00/20B	B	Sterling.....FC-105	5½	5150	6-4½x5½	9.00x20	9.0/20d	C	White.....630	20000+	5750	6-4x5½	9.00/20	9.0/20d	S
Reo.....4J	20000+	3070	8-3½x5	9.00/20	9.00/20B	B	Sterling.....FC-135	8	5410	6-4½x5½	40x8n	40x8nd	C	White.....631	24000+	6100	6-4½x5½	9.00/20	9.0/20d	S
Reo.....4K	20000+	3125	8-3½x5	9.00/20	9.00/20B	B	Sterling.....FC-140	8½	6050	6-4½x5½	40x8n	40x8nd	C	White.....640	20000+	6100	6-4½x5½	9.00/20	9.0/20d	S
Republic.....A-1	1	795	6-3x4½	5.50x20	32x6n	B	Sterling.....FC-145	8½	7065	6-4½x5½	40x8n	40x8nd	C	White.....641	24000+	6450	6-4½x5½	9.75/20	9.75/20d	D
Republic.....C-2	2	995	6-3½x4½	6.00x20	6.0x20d	B	Sterling.....FC-170	10½	7785	6-5x5½	40x8n	42x9nd	C	White.....642	28000+	6750	6-4½x5½	9.75/24	9½/24d	D
Republic.....D-2	2	1295	6-3½x4½	6.50x20	6.5x20d	B	Sterling.....FW170	10½	7080	6-4½x5½	40x8n	44x10nd	W	White.....691	32000+	7250	6-4½x5½	10.5/24	10.5/24d	D
Republic.....E-1	2½	1985	6-3½x4½	32x6n	32x6nd	B	WillysOvT'dC-113	1½	415	6-3½x3½	5.00/19	5.00/19	S	White 643-SW410	40000+	.....	6-4½x5½	40x8n	40x8nd	W
Republic.....F-3	3	2485	6-3½x4½	34x7n	34x7nd	B	WillysOvT'dC-131	1½	595	6-3½x3½	6.00/20	32x6	S							
Republic.....H-2	4	3395	6-4½x4½	36x8n	36x8nd	DR	WillysOvT'dC-157	1½	635	6-3½x3½	6.00/20	32x6	S							
Republic.....M-3	5	4750	6-4½x5½	10.5x20	10.50x20d	DR	Willys Knight...16	1½	1595	6-2½x4½	30x5n	32x6n	S							
Republic.....35-2	7	6400	6-4½x5½	38x9	38x9dp	DR	World.....DA-60	1	1145	6-3x4½	6.0/20n	6/20dn	S							
Republic.....Q	12	11425	12-4x5	10.5x20	10.50x20d	DR	World.....DB-60	1½	1545	6-3½x4½	6.5/20n	6.5/20dn	S							
Sanford.....SX	1½	1095	6-3½x4	30x5	30x5	B	World.....DC-60	2	1845	6-3½x4½	7.0/20n	7/20dn	S							
Sanford.....AX	2	1585	6-3½x4	32x6	32x6	B	World.....DA-88	2	2300	8-2½x4½	7.5/20n	7.5/20dn	S							
Sanford.....NX	2½	1945	6-3½x4	30x5	30x5d	B	World.....DB-88	2½	2595	8-2½x4½	8.25/20n	8.25/20dn	S							
Sanford.....FX	3	2275	6-3½x4½	32x6	32x6d	B	World.....DC-88	3	3295	8-3½x4½	34x7n	34x7dn	S							
Sanford.....RX	3½	3600	6-4x4½	32x6	32x6d	B	World.....DA-115	4	3595	8-3½x4½	36x8n	36x8dn	S							
Sanford.....OX	4	4500	6-4x4½	34x7	34x7d	D	World.....DB-115	5	3895	8-3½x4½	36x8n	36x8dn	W							

ABREVIACIONES:

**—Tipo de rápido reparto
*—6 ruedas y propulsión doble de eje
***—De 6 ruedas—propulsión por 4 ruedas y 10 neumáticos
††—10 Neumáticos

†—Peso bruto máximo permitido, en libras
††—Propulsión por 4 ruedas
§§§—Se suministran también otras distancias entre los ejes
d—Dobles
†—Caja abierta—pero no de tipo pickup

n—Neumáticos
k—Neumáticos a elección a precio adicional
B—Engranaje cónico
B&L—Caja y carga efectiva
C—Cadena
C*—De 4 ruedas con propulsión por cadena



MARCA Y MODELO	GENERAL										MOTOR			Carburador	Sistema de Encendido	Generador y Motor de Arranque	TRANS- MISIÓN		EJE TRASERO			NEUMÁ- TICOS		DIMENSIO- NES					
	No. de Pasajeros	Precio del Chasis	Peso		Distancia entre los Ejes (Pigs.)	Via		Marca	No. de cilindros	Potencia (fórmula N.A.A.C.)	Dímetro interior de cil. y carrera de embolo (Pigs.)	Embrague	Cambio de Marcha				Marca	Transmisión Final	Tipo	Reducción total	Delanteros	Traseros	Altura al piso	Altura total					
			Chasis Solo	Permitido, para Carrocería		Al frente	Atrás																	Largo	Ancho				
Brockway 17-B	17	1890	4550	2400	155 1/2	60	61 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	27.3	Zen.	A-Lite	B-L	B-L	Tim.	S	F	5.6	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	
Brockway 220-B	25-9	4900	8860	4000	200	64	71 1/2	Cont.	6-4 1/2 x 5 1/2	45.9	Zen.	L-N	B-L	B-L	Wisc.	R	F	6.96	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8
Brockway 195-B	25-9	4200	7960	3500	200	64	69 1/2	Cont.	6-4 1/2 x 4 1/2	40.8	Zen.	L-N	B-L	B-L	Wisc.	R	F	6.41	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Brockway 170-B	21-5	3450	7225	3000	188	64	69 1/2	Cont.	6-4 1/2 x 4 1/2	40.8	Zen.	L-N	B-L	B-L	Wisc.	R	F	6.41	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Brockway 140-B	21-5	2860	5875	2500	188	60	66	Cont.	6-4 1/2 x 4 1/2	38.4	Zen.	L-N	B-L	B-L	Wisc.	R	F	6.66	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Brockway 120-B	21	2425	5500	2500	188	60	64	Cont.	6-4 1/2 x 4 1/2	38.4	Zen.	L-N	B-L	B-L	Wisc.	R	F	5.85	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Chevrolet NA131			7400		131	56 1/2	56	Own.	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Carter	D-R	D-R	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.
Chevrolet NB131			8200		131	56 1/2	71	Own.	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Carter	D-R	D-R	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.
Chevrolet NC157			7800		157	56 1/2	56	Own.	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Carter	D-R	D-R	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.
Chevrolet ND157			8200		157	56 1/2	71	Own.	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Carter	D-R	D-R	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.	Own.
Day Elder 30-A	30	5900	8800	3500	234**	68 1/2	70	Cont.	6-4 1/2 x 4 1/2	45.9	Zen.	D-R	D-R	B-L	B-L	Tim.	W	F	6.8	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20	9.00/20
Fageol Parlor Car	26	6850	9500		233	72	78 1/2	Wauk.	6-4 1/2 x 5 1/2	48.6	Zen.	L-N	B-L	B-L	Tim.	W	F	4.6	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20
Fageol Street Car	29	6850	9500		233	72	78 1/2	Wauk.	6-4 1/2 x 5 1/2	48.6	Zen.	L-N	B-L	B-L	Tim.	W	F	4.6	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20	9.75/20
Fargo Coach "80"	21	6850	9500		165	64 1/2	66 1/2	Own.	6-3 1/2 x 5	31.5	Stew.	D-R	D-R	B&B	B&B	Clark.	S	F	6.37	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20
Fargo Coach "81"	16	6850	9500		165	64 1/2	66 1/2	Own.	6-3 1/2 x 5	31.5	Stew.	D-R	D-R	B&B	B&B	Clark.	S	F	6.37	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20
Fargo Street Car "90"	21				172	72	72	Own.	8-3 1/2 x 5	39.2	Strom	D-R	D-R	B&B	B&B	Own.	Tim.	W	F	6.2	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20
Fargo Parlor "91"	25				172	72	72	Own.	8-3 1/2 x 5	39.2	Strom	D-R	D-R	B&B	B&B	Own.	Tim.	W	F	6.2	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20
Federal D3	12	770	3195		154	60	59 1/2	Cont.	4-3 1/2 x 4 1/2	24.0	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Clark.	S	F	6.38	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20
Federal E3	12	795	3230		154	60	59 1/2	Cont.	4-3 1/2 x 4 1/2	24.0	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Clark.	S	F	6.38	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20	6.00/20
Federal E-3-B	21	1060	3650		160	60 1/2	59 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4	27.3	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Clark.	S	F	6.38	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*	30x5*
Federal F8	21	1398	3805		164	61	64 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	27.3	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	S	F	6.8	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Federal A6	21	1508	4665		163	58 1/2	64 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	27.3	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Clark.	S	F	6.38	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Federal A6B	23	1786	5055		200	58 1/2	64 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	27.3	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Clark.	S	F	6.38	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*	32x6*
Federal A600B	21	1778	5315		169	58 1/2	64 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	32.6	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Clark.	S	F	6.38	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20
Federal A600B	23	2003	5685		206	58 1/2	64 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	32.6	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Clark.	S	F	6.38	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20	7.50/20
Federal A600T	25	2201	6145		206	62 1/2	67 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	32.6	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	S	F	7.8	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20
Federal A600TW	23	2233	5955		182	62 1/2	67 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	32.6	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	S	F	7.8	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20	8.25/20
Federal T3W	21	1708	5040		185	60 1/2	60 1/2	Wauk.	4-4 1/2	25.6	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	W	F	7.25	32x6*	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8
Federal T8W	21	1758	5125		185	60 1/2	60 1/2	Cont.	6-3 1/2 x 4 1/2	27.3	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	W	F	7.25	32x6*	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8	36x8
Federal T10B	25	2693	7270		201	63 1/2	70 1/2	Cont.	6-4 1/2 x 4	38.4	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	S	F	6.83	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*
Federal T10W	25	2828	7270		201	63 1/2	70 1/2	Cont.	6-4 1/2 x 4	38.4	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	W	F	6.75	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*	34x7*
Federal U6	29	4007	7445		201	63 1/2	70 1/2	Cont.	6-4 1/2 x 4	40.8	Zen.	Rem.	Rem.	B&B	B&B	Own.	Tim.	W	F	6.80	36x8*	36x8*	36x8*	36x8*	36x8*	36x8*	36x8*	36x8*	36x8*
G. M. T. T-18			2700	8200	131	56 1/2	55 1/2	Pontiac	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Mar.	D-R	D-R	Own.	Clark.	Own.	S	F	5.43	30x5	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6
G. M. T. T-23			2875	10000	131	56 1/2	60 1/2	Pontiac	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Mar.	D-R	D-R	Own.	Clark.	Own.	S	F	6.20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20	6.50/20
G. M. T. T-26			3475	11000	130	58 1/2	61 1/2	Own.	6-3 1/2 x 3 3/4	26.3	Mar.	D-B	D-R	Jones	Mun.	Tim.	S	F	5.67	6.50/20	8.25/20	279 1/2	193 1/2	75 1/2	29 1/2	193 1/2	75 1/2	29 1/2	193 1/2
G. M. T. T-31			4575	14000	141	57 1/2	66	Own.	6-3 1/2 x 4 1/2	28.3	Mar.	D-R	D-R	Jones	Mun.	Eaton	R	F	5.63	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6
G. M. T. T-45			4850	14000	141	57 1/2	66	Own.	6-3 1/2 x 4 1/2	28.3	Mar.	D-R	D-R	Jones	Mun.	Eaton	R	F	5.63	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6	32x6
G. M. T. T-51			5955	19000	155	63	69	Own.	6-3 1/2 x 5	33.7	Mar.	D-R	D-R	Jones	Mun.	Eaton	R	F	6.57	34x7	34x7	34x7	34x7	34x7	34x7	34x7	34x7	34x7	34x7
G. M. T. T-55			6095	190																									

La Chrysler Construirá un Plymouth de 6 Cilindros

Walter P. Chrysler ha anunciado que la Plymouth Motor Corp., división de la Chrysler Motors, está por introducir, dentro de poco, un nuevo automóvil de seis cilindros de precio económico. Todos los detalles técnicos y de presentación exterior están ya completos. La construcción se emprenderá en grande escala y por su magnitud se espera que mantendrá en plena actividad a todas las fábricas Plymouth durante los meses de invierno. El Sr. Chrysler agrega que el nuevo modelo será el de precio más económico de todos los vehículos comprendidos en el grupo Chrysler.

Las características del nuevo producto no se publicarán sino después de efectuados los primeros embarques a los agentes y concesionarios. Hay motivo para suponer que el nuevo vehículo tendrá motor con montaje de "fuerza flotante," contornos de guardafangos y carrocería reformados de una manera radical y un funcionamiento notablemente superior al de los pasados modelos Plymouth.

Cerca de \$9.000.000 ha invertido la empresa en desarrollar el nuevo Plymouth. Gran parte de esta inversión ha sido aplicada a la instalación de nueva maquinaria y herramienta en sus fábricas. El nuevo modelo es el resultado de dos años de estudios, y de acuerdo con lo expresado por sus ingenieros, será un automóvil enteramente nuevo desde todo punto de vista.

"Por primera vez desde la introducción del modelo original en 1924" dice el Sr. Chrysler, "hemos empezado con un nuevo plan de facilidades fabriles, en el cual se incluyen los métodos y elementos mecánicos de producción más adelantados de la industria. Nuestra fábrica Plymouth ha sido completamente reorganizada, para sacar provecho máximo de todas las ventajas de los enormes progresos que se han alcanzado estos últimos años en la construcción de herramienta especial y procedimientos fabriles.

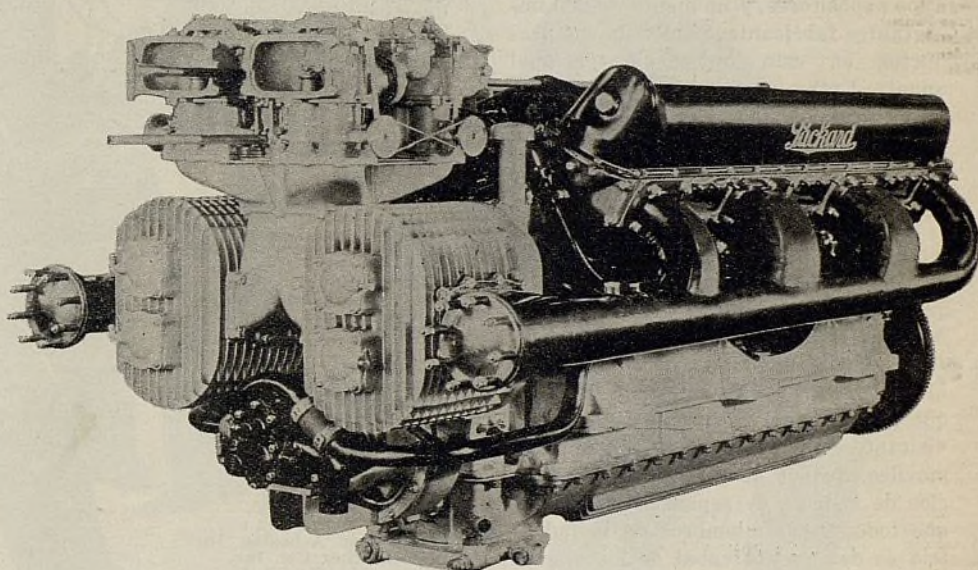
"Creemos que existe actualmente un cambio radical en la actitud del público en lo tocante a los productos que el quiere comprar. La gente está en busca de un mayor valor intrínseco. Insiste en obtener lo más por su dinero. Sin embargo, vemos que está dispuesta a comprar, por un precio equitativo, todo producto que le ofrezca un valor intrínseco equitativo.

"La mejor evidencia de nuestra confianza que podemos dar es la enorme inversión de capital que hemos hecho

en el nuevo Plymouth de seis cilindros. A la construcción del nuevo producto hemos dedicado muchos millones de dólares. Más de nueve millones hemos invertido en trabajos de estudios, experimentos, pruebas, maquinaria y herramienta para las fábricas del

Plymouth. Por otra parte, nuestros requisitos y contratos relativos a materias primas y piezas, que afectan a millares de trabajadores en la industria, representan decenas de millones. La entrega de los nuevos productos ha empezado ya."

—Poseedores del Record Mundial



Cuatro de estos motores de 1.650 caballos de fuerza cada uno, propulsaron a Miss America X, el famoso autobote de Gar Wood, a ganar el record mundial de velocidad acuática de 124,91 millas por hora, en el lago St. Clair, cerca de Detroit, el 20 de septiembre de este año, hazaña que describimos en el número de octubre de 1932 de nuestra revista. Con cilindrada de 2.540 pulgadas cúbicas y 12 cilindros, este motor fué al principio construido para desarrollar 1.000 caballos de fuerza a 2.340 revoluciones por minuto. La instalaciones de supercargadores de tipo de soplador Root, aumentó su potencia a 1.650 caballos de fuerza a 2.600 revoluciones por minuto. Al establecer su gran record, el Sr. Wood manifestó que sus motores no funcionaron a más de 2.500 revoluciones por minuto.

Cada motor fué equipado con dos supercargadores, uno para cada bloque de cilindros, con alimentación a través de un conducto múltiple de acero estirado. No sólo se aumentó la potencia en casi 650 caballos de fuerza, sino que se logró también una economía de 15% en consumo de combustible. La tempera-

tura de los gases en el múltiple, según dice el gran carrerista, se mantuvo casi a un grado de congelación. Esta circunstancia contribuyó notablemente a la eliminación de problemas de válvulas y bujías de encendido. La elevación de temperatura, mediante el compresor, el cual no es otra cosa que una bomba, es alrededor de 130 gradas Fahr.

El aumento de potencia implicó un aumento de peso de sólo 200 libras, representadas por la completa instalación del compresor. Esta instalación vino a aumentar el peso del motor a 1.700 libras, lo que equivale a casi 1 libra por caballo de fuerza.

Los motores no han funcionado todavía a más de 2.600 revoluciones por minuto. Como la trayectoria de rendimiento de fuerza motriz no muestra ningún decaimiento a esa velocidad, se cree posible, según declaran los fabricantes, que con supercargadores más grandes, el motor podría desarrollar hasta 2.000 caballos de fuerza a 3.000 revoluciones por minuto. Para lograr este resultado, el motor tendría que reformarse en ciertos detalles estructurales.

Mejores Expectativas Agrandan la Exposición de Piezas y Equipos

La esperanza de un negocio rehabilitado para 1933 ha dado notable estímulo a la preparación de la exposición comercial combinada de la Motor and Equipment Manufacturers' Association y la National Standard Parts Association. Esta exposición se celebrará en la ciudad de Detroit en la semana del 5 al 10 de diciembre de este año. A fines de septiembre pasado se asignaron locales a los expositores, y no menos de 200 importantes fabricantes exhibirán sus productos en esta exposición nacional anual. Entre los fabricantes se hallan las principales fabricas de piezas de repuesto, accesorios diversos, herramentaje y maquinaria especial para talleres de reparación de automóviles.

Los fabricantes exhibirán sus más recientes productos en el Convention Hall, en beneficio de los comerciantes al por mayor del país, Canadá y otros países. A pesar de que esta exposición se dedica exclusivamente a los comerciantes al por mayor, se ha convenido de modo que también tengan acceso a ella, como visitantes, los jefes de fábricas de automóviles, dueños de garajes y propietarios de talleres de reparación, a fin de que todos estos miembros de la industria se den cuenta cabal de los nuevos equipos que se ofrecerán en 1933.

Ambas asociaciones celebrarán sendas convenciones durante la exposición combinada. Simultáneamente celebrará su reunión general anual la Motor and Equipment Wholesalers' Association. La reunión anual del Overseas Automotive Club, que en estas últimas convenciones anuales se ha encargado de atender y festejar a los comerciantes del extranjero, se celebrará en la noche del 7 de diciembre.

La primera nómina oficial de las firmas que exhibirán sus productos en esta próxima exposición combinada, es la siguiente:

A. C. Spark Plug Co.
Accurate Parts Mfg. Co.
Acme White Lead & Color Works
Adams Grease Gun Corp.
Aff Machine Works, L. W.
Allbestos Corp.
Almetal Universal Joint Co.
Aluminum Industries, Inc.
American Hammered Piston Ring Co.
The Arco Co.
Armstrong Cork Co.
Aro Equipment Co.
Arrow Head Steel Products Co.
Aurora Equipment Co.
Automotive Maintenance Machinery Co.
Automotive Specialties Corp.
Automotive Thrust Bearing Corp.

Baldwin Rubber Co.
Baltimore Paint & Color Works
Bates-Wohler Co.
Belden Mfg. Co.
Berry Bros., Inc.
Bijur Lubricating Co.

Binks Mfg. Co.
Black & Decker Mfg. Co.
Blackhawk Mfg. Co.
Bond Electric Corp.
Bonney Forge & Tool Works.
Borg-Warner Service Parts
Brandt-Warner Mfg. Co.
Brunner Mfg. Co.
Burd Piston Ring Co.
Burgess Battery Co.
Burgess-Norton Mfg. Co.
Burroughs Adding Machine Co.

Carborundum Co.
Carlile & Doughty, Inc.
Casco Products Corp.
Champion Pneumatic Machinery Co.
Champion Spark Plug Co.
Chicago Rivet & Machine Co.
Cincinnati Ball Crank Co.
Clawson & Bals, Inc.
Cloyes Gear Works
Columbia Protektosite Co.
Continental Motors Corp.
Crane Packing Co.
Cuno Engineering Corp.
Curtis Pneumatic Machinery Co.

Dall Motor Parts Co.
Dalton & Balch, Inc.
Ray Day Piston Corp.
DeLuxe Products Corp.
DeVilbiss Co.
Ditzler Color Co.
Dover Stamping & Mfg. Co.
E. I. DuPont DeNemours Co., Ltd.
Duro Metal Products Co.

Eclipse Machine Co.
E. Edelmann & Co.
Elgin Machine Works
Elite Mfg. Co.
Emsco Asbestos Co.
Evans Flexible Reamer Co.

Fafnir Bearing Co.
Federal-Mogul Corp.
Felt Products Mfg. Co.
Ferodo and Asbestos, Inc.
J. A. Fischer Co., Inc.
Fitzgerald Mfg. Co.
W. D. Foreman Co.
Fostoria Pressed Steel Co.
French Battery Co.

Garlock Packing Co.
Gates Rubber Co.
Gatke Corp.
General Electric Co.
L. H. Gilmer Co.
Globe Machinery & Supply Co.
Globe-Union Mfg. Co.
Gould Storage Battery Co.
Guaranteed Parts Co., Inc.

Hall Mfg. Company
Halstead Oil Co.
Hastings Mfg. Co.
Heinn Company
Hempy-Cooper Mfg. Co.
Holfast Rubber Co.
John C. Hoof Co.

Imperial Brass Mfg. Co.
Ingersoll-Rand Co.

Jadson Motor Products
Jambor Tool & Stamping Co.
Johns-Manville Corp.

K-D Mfg. Co.
Keasby & Mattison Co.
Kant-Rust Products Corp.
Kellogg Mfg. Co.
Kem Mfg. Co.
Keystone Reamer & Tool Co.
King Quality Products Co.

Lempco Products, Inc.
Logan Gear Co.

McAleer Mfg. Co.
Machined Parts Corp.
McCord Radiator Mfg. Co.
McQuay-Norris Mfg. Co.
Maremont Mfg. Co.
M.E.M.A. Credit Dept.
Monark Battery Corp.
Moto Meter Gauge & Equipment Co.

MRC Bearings Service Co.
Mu'tibestos Co.

National Battery Co.
National Carbon Co.
National Credit Office
National Machine & Tool Co.
National Motor Bearing Co.
New England Auto Products Co.
New Process Gear Co.
C. E. Niehoff & Co.
Norma-Hoffman Bearings Corp.
Noblitt-Sparks Industries

Ohio Piston Co.

P & D Mfg. Co.
Packard Electric Co.
Pep Mfg. Co.
Perfect Circle Co.
Perfection Gear Co.
Permatex Co., Inc.
Plomb Tool Co.
Powell Muffler Co.
Wm. E. Pratt Mfg. Co.
Pratt-Chuck Co.
Price Battery Corp.
Pyrene Mfg. Co.

Ramsey Access. Mfg. Corp.
Raybestos Div. of Raybestos-Manhattan, Inc.
Republic Gear Co.
Roller Bearing Co. of America
Rottler Boring Bar Co.
Wm. & Harvey Rowland, Inc.
Russell Mfg. Co.

Schwarze Electric Co.
Sealed Power Corp.
Service Spring Co.
Service Station Equipment Co.
Sewall Paint & Varnish Co.
Sherwin-Williams Co.
Simmons Mfg. Co.
Simoniz Co.
SKF Industries, Inc.
Smalley Accessories Corp.
Sparks-Whittington Co.
Spencer-Smith Machine Co.
C. Spiro Mfg. Co.
Standard Motor Products Co.
John T. Stanley Co.
Stanley Rule & Level Plant
Edwin L. Stanton, Inc.
L. S. Starrett Co.
Steelcote Mfg. Co.
Sterling Cable Corp.
Stevens-Walden, Inc.
Stover Engine & Mfg. Co.
Sunnens Products Co.
Silver King Hydraulic Jack Co.
Southern Cotton Oil Co.

Thermoid Rubber Co.
Thompson Products Co.
Timken Roller Bearing Service & Sales Co.
Titeflex Metal Hose Co.
Toledo Steel Products Co.
Trico Products Corp.
Triple-A-Specialty Co.
J. A. Tumbler Laboratories
Tung-Sol Lamp Works

United American Bosch Corp.
U. S. Air Compressor Co.
U. S. Asbestos Div. of Raybestos-Manhattan, Inc.
U. S. Axle Co.
USL Battery Corp.
Utica Drop Forge & Tool Co.

Van Dorn Electric Tool Co.
Van Norman Machine Tool Co.
Vellumoid Co.
Victor Mfg. & Gasket Co.
Vichek Tool Co.

Walker Mfg. Co.
Warner-Patterson Co.
Watervliet Tool Co.
Wel-Ever Piston Ring Co.
Westinghouse Lamp Co.
Whitaker Battery Supply Co.
Whitney Mfg. Co.
Wilkening Mfg. Co.
J. H. Williams & Co.
World Bestos Corp.

"X" Laboratories, Inc.

EL AUTOMÓVIL AMERICANO



*Los ingenieros del **RUSCO** creen en estudiar minuciosamente los problemas*

COMO otros fabricantes del mundo, los de los productos Rusco tienen también sus problemas—problemas que siempre se presentan inseparablemente unidos a las evoluciones de la gran industria automotriz.

Esto, sin embargo, no es una novedad para los ingenieros de los productos Rusco. Durante los últimos 100 años, los ingenieros de los productos Rusco han resuelto muchos problemas relacionados con su fabricación, calidad y precio. Y en la actualidad, para satisfacer los requisitos de los consumidores, concesionarios y agentes de los productos RUSCO, en todas partes del mundo, sus ingenieros continúan estudiándolos y refinándolos, con la mente siempre concentrada en perfeccionar más aún su calidad y funcionamiento.

Los dueños de automóviles en todas partes del mundo buscan productos de buena calidad a precios equitativos. Es esto precisamente lo que Ud. ofrece a su cliente cuando Ud. representa el gran surtido de productos Rusco.

El surtido Rusco

La más amplia escala de calidades y precios—

Forros de frenos de tejido de amianto
Forros de frenos moldeados flexibles
Forros de frenos completamente moldeados
Revestimientos de embrague tejidos
Revestimientos de embrague moldeados
Forros para sistemas de transmisión — remaches
Cintas para amortiguadores
Máquinas para servicio de frenos
Forros especiales para Ford y Chevrolet

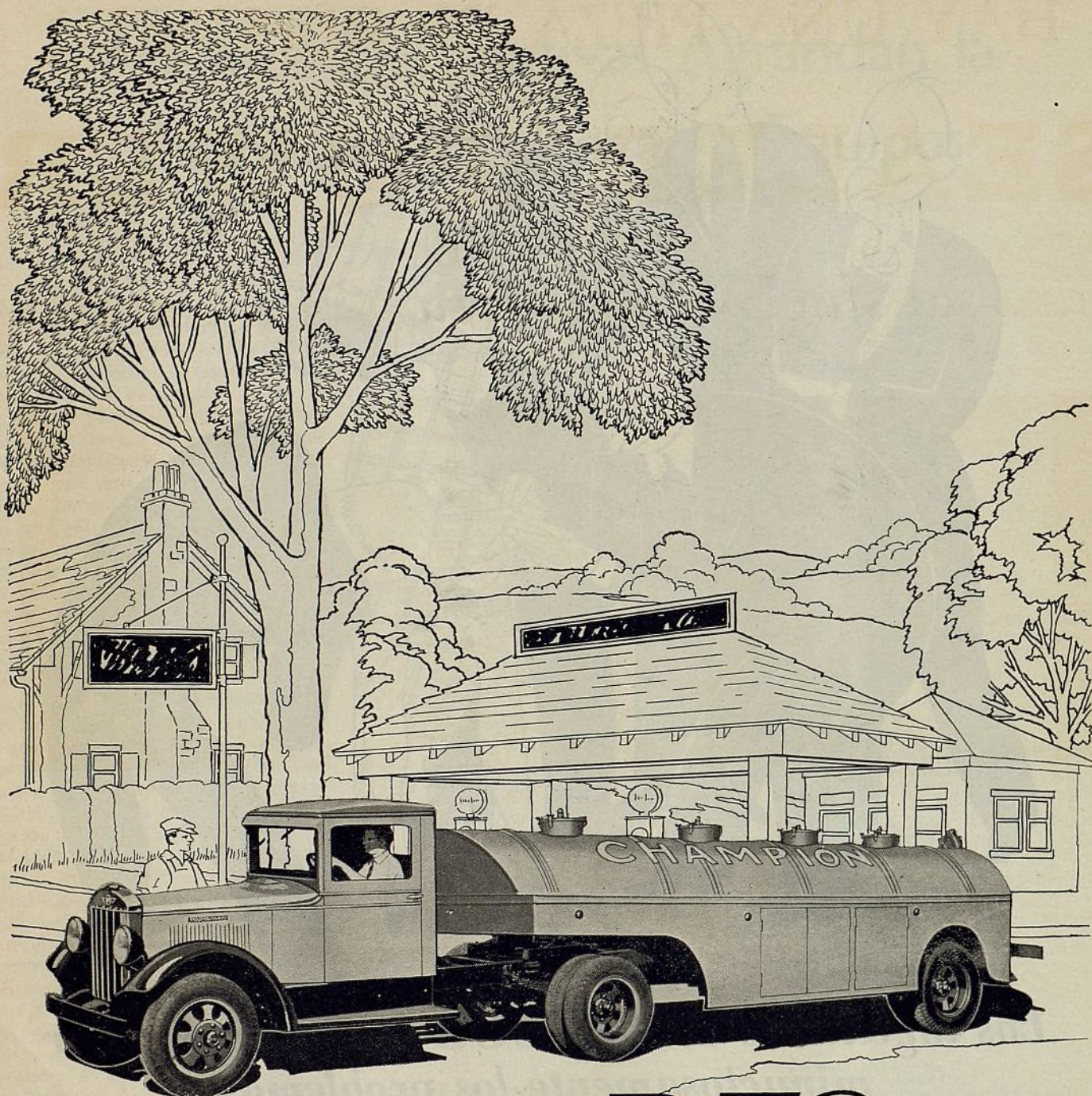
THE RUSSELL MANUFACTURING COMPANY

MIDDLETOWN, CONN., E. U. A.

Establecida en 1830

Dirección telegráfica: "Russell" Middletown

RUSCO — *El primer forro de freno de la América* ~ ~ ~



El modelo de 13.500 libras, de servicio pesado, de camión Speedwagon

REO

El nuevo plan de Capacidad Efectiva de la Reo indica en el acto el camión adecuado a cada trabajo. Pídanos información sobre este plan.

La calidad extraordinaria del completo surtido de camiones rápidos Speedwagon y de camiones normales de la Reo, se pone de manifiesto, una vez más, por los nuevos tipos de servicio pesado.

El camión de 13.500 libras, que ilustramos arriba, en la forma de equipo de tractor y remolque, está provisto de motor Gold Crown de seis cilindros con 268 pulgadas cúbicas de cilindrada. El modelo más grande de 16.000 libras, de servicio pesado, casi idéntico en aspecto, lleva un motor Gold Crown de 309 pulgadas cúbicas de cilindrada.

Actualmente, los modelos Speedwagon y camiones normales de la Reo, de 1½ tonelada y más, son los vehículos más finos en calidad y los más económicos en precio, que existen en el mercado.

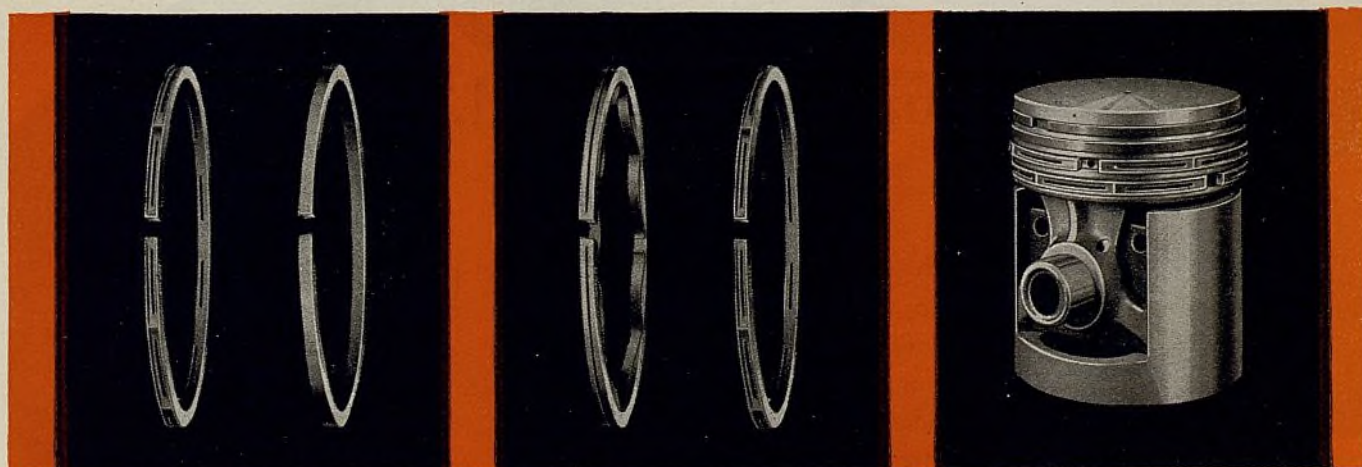
REO MOTOR CAR COMPANY, LANSING, MICHIGAN, E. U. A.

Fábrica en el Canadá TORONTO, ONTARIO, CANADA

CABLEGRAMAS: "REOCO," LANSING

HAY UNA PIEZA DE REPUESTO **SEALED POWER**

para satisfacer toda necesidad del comercio



1 Instalación de anillo Super-Drainoil de regulación de aceite y anillo Quality de compresión

INSTALENSE los anillos reguladores de aceite Super-Drainoil y los de compresión Quality, de acuerdo con las recomendaciones de la Sealed Power, sólo cuando el motor necesite nuevos anillos de repuesto.

Si los émbolos o los cilindros no están muy desgastados, esta instalación evitará la aspiración de aceite y restaurará al motor su compresión primitiva.

Siempre emplee los productos Sealed Power, para su propia protección y también para la de sus clientes.

2 Instalación de anillo Sta-Tite de compresión y anillo Super-Drainoil de regulación de aceite

INSTALENSE los anillos de compresión Sta-Tite con los de regulación de aceite Super-Drainoil, cuando los émbolos estén bien desgastados o los cilindros se presenten ovalados o deformados. Esta instalación gobierna el aceite y restituye la compresión, haciendo innecesario el reemplazo del grupo completo. Siempre emplee los productos Sealed Power en todos sus trabajos de reemplazo. Se venden con facilidad, son de la más alta calidad y producen un trabajo correcto que satisface a los clientes.

3 Un grupo Sealed Power completo: anillos, émbolos y pasadores de émbolos

INSTALENSE el completo grupo Sealed Power de anillos, émbolos y pasadores de émbolos, en cada trabajo de completo reemplazo.

Estos productos se construyen para funcionar en armonía todos juntos, o el uno con el otro, suministrando máxima fuerza protegida, en línea recta, sin interrupción, al cigüeñal del motor.

Siempre emplee los productos Sealed Power. En todo caso, ellos aprovechan toda la energía producida en la cámara de explosión.

SEALED POWER
Antes *The Piston Ring Company*

CORPORATION
MUSKEGON, MICHIGAN, E. U. A.

“SEALED POWER”



ARGENTINA—Will L. Smith, Inc., 443 Luis Saenz, Penna 447, Buenos Aires, Argentina. E. Rochette, Pasaje Barolo 359, Buenos Aires, Argentina.

BOLIVIA—Ultramares Corporation, 82 Beaver St., Nueva York, E.U.A.

BRAZIL—John A. Whittle, Rua Do Ouvidor 58, 1st Floor, Rio de Janeiro, Brazil.

CHILE—John A. Light, Casilla 4077, Santiago, Chile.

COLOMBIA—Ultramares Corporation, 82 Beaver St., Nueva York, E.U.A.

COSTA RICA—Sr. Otto Gommert, San José, Costa Rica.

CUBA—Sr. L. Gonzales Del Real, 58 Empedrado St., Habana, Cuba.

ESPAÑA—Sr. E. Cortes Pascual, Cortes Catalanes, 672 Barcelona, España.

FILIPINAS—Dodge & Seymour, Ltd., Sr. C. H. Core, People's Bank Bldg., Manila, Filipinas.

GUATEMALA—Sres. Schulbach, Sapper & Co., Guatemala, Guatemala.

HONDURAS—Sr. Paul G. Kabel, San Pedro Sula, Honduras.

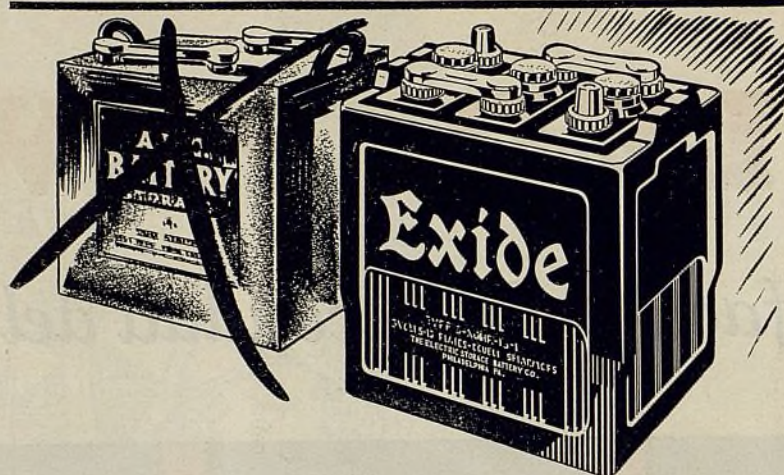
MEXICO—Mr. M. R. Monestel, P. O. Box 2718, México D. F.
PERU—Hans Einfeldt, Casilla 77, Lima, Alfred Palliser, Correo 150, Lima, Peru.

PUERTO RICO Y REPUBLICA DOMINICANA—Mr. E. F. Dechenoux, P. O. Box 149, 57 Tetuan St., San Juan, Puerto Rico.
PORTUGAL—C. Santos, Ltd., Sede-Rua De Crucifixo 55, 57, 59, Lisboa.

MARRUECO ESPAÑOL—Fernandez Enriquez, Alfau 6, Ceuta, Marrueco Español.

URUGUAY—Will L. Smith, Inc., Uruguay, 1181-1183, Montevideo, Uruguay.

VENEZUELA—Sr. don F. W. H. Lemke, Carácas, Venezuela.



¿Qué confianza puede Ud. depositar en un extraño?

En el mundo comercial de hoy día hay muchos extraños. Cuando a Ud. se le ofrezcan grandes posibilidades de ganancia en la venta de un acumulador desconocido, cuya calidad no se haya todavía demostrada, proceda con cautela y trate el asunto como si fuera una persona extraña a quien no conoce.

Su éxito depende de la satisfacción de sus clientes. Si Ud. desea desarrollar su negocio sobre una base atinada, venda sólo un acumulador de méritos comprobados y conocidos en su mercado.

El Exide es el producto de la fábrica más grande del mundo de acumuladores para todo servicio, de una gran organización que desde hace 44 años ha venido construyendo acumuladores de la más alta calidad.

Los acumuladores Exide gozan de merecida fama en todas partes del mundo a causa de su prolongada duración e irreprochable funcionamiento. La representación del

Exide aportará a su negocio el prestigio de una de las organizaciones más prominentes de la industria.

Exide

El Acumulador De Larga Vida

THE ELECTRIC STORAGE BATTERY CO., FILADELFIA, PA.

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

Concesionarios en el Mundo Iberoamericano

ARGENTINA, Buenos Aires
Anglo-Argentine General Electric Co., Ltd.
Calle Rivadavia 1475-1483, Plaza del Congreso.

BOLIVIA
Cornelius F. Gundlach & Cía., La Paz & Oruro.

BRASIL
Willmann, Xavier & Cía., Ltd., Rua Urugayana 41, Rio de Janeiro.
Importadora de Ferragens, Praça d. Pedro II N 9 e 10, Para, Brasil.
Oliveira Ferreira & Cía., Rua Dr. Joao Leite, 28, Campina Grande, Brasil.

CHILE
International Machinery Co., Calle Morandé 520, Casilla 107-D, Santiago.
International Machinery Co., Plaza Sotomayor 5, Casilla 90-V, Valparaíso.

COLOMBIA
A. Cardozo & Cía., Apartado 996 Bogotá.
R. E. Restrepo & Co., Apartado 210, Medellín.
Guillermo Posada, Peláez & Hermano, Cartagena.
Rodolfo Ekhardt & Cía., Apartado de Correo 217, Aéreo 48, Barranquilla.

Hijos de B Bueno Sucs., Bucaramanga.

CUBA, Habana
Compañía Nacional de Acumuladores, Av. de la Republica 93.

CURACAO, ANTILLAS HOLANDESES
D. Cardozo, Apartado No. 65.

GUATEMALA
P. G. Coñño, Antigua.

HONDURAS, Tegucigalpa, Walter Brothers.

MEXICO, Mexico, D. F.
General Electric, S. A.
Iturbide y Artículo 123, México.
Guadalajara, Monterrey, Vera Cruz.

NICARAGUA, Managua
Los Preciosos Fichos R. Morales.

PANAMA, Colon
Lam Bros., P. O. Box 42.

PARAGUAY, Asunción
S y F Perez.

PERU, Humberto Bollo, Tacna, Casilla 243.

Tassara Hnos, Mantas N. 145-153, Lima.

PUERTO RICO, San Juan
Exide Battery Service Co., Ochoa Bldg., P. O. Box 1376.

REPUBLICA DOMINICANA, Santo Domingo
Enrique R. Nunez, Presidente Vasquez, No. 6.

EL SALVADOR, San Salvador
E. E. Huber & Co.

URUGAY, Montevideo
General Electric, S. A., 752 Esq. Ciudadela.

VENEZUELA
José Padron, Carmen a Puente Arauca 514, Caracas.

Carlos Brige, Maracaibo.
Sr. Alejandro Dobrovits, Apartado 3, Colon, Venezuela.

ESPAÑA
Autotracción Eléctrica, S. A. Moya 6 y 8 Barcelona.

INFALLABLES

CAMIONES



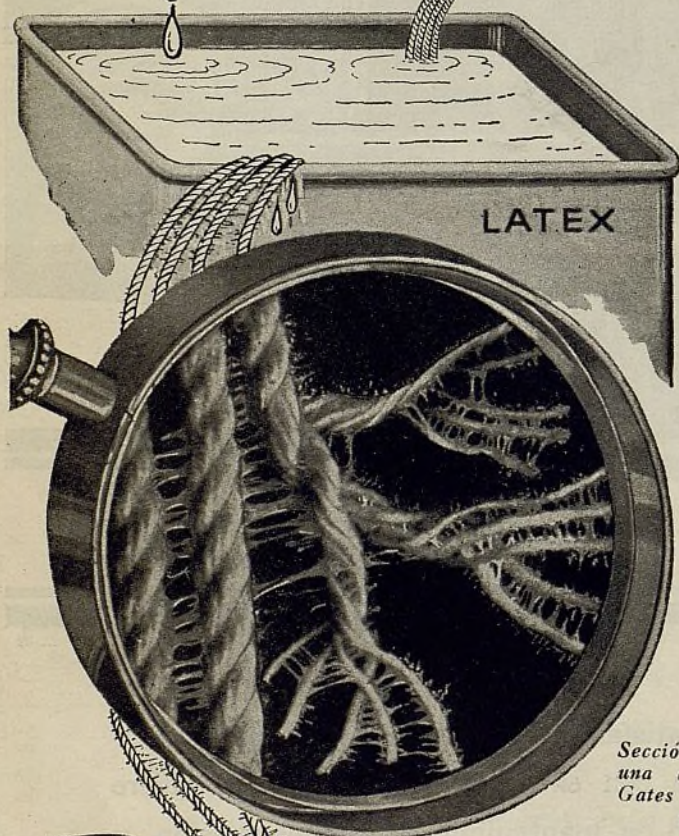
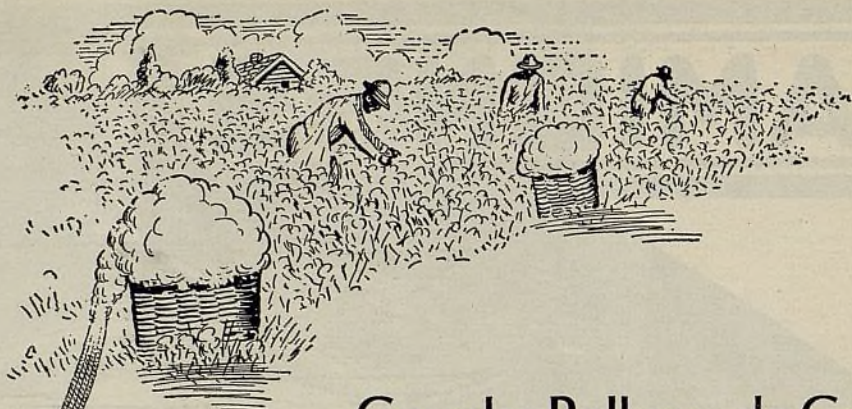
DODGE

Para que sea satisfactorio, un camión tiene que desempeñar toda obra con eficiencia absoluta. Esto quiere decir: costo mínimo en mantenimiento y conservación, y mínimo de tiempo perdido por reparaciones o ajustes. Y esta es precisamente la clase de servicio que los camiones Dodge están rendiendo actualmente en todo el mundo. Por consiguiente, nadie ignora que estos camiones se han adjudicado una fama internacional por su funcionamiento admirable y su economía reconocida.

INFALLABLES—ECONÓMICOS—EFICACES

El Contrato de Ventas de los Automóviles y Camiones Dodge ofrece a todo distribuidor una oportunidad excepcional de hacer utilidades. Escriba Ud. pidiendo información a cualquiera de nuestros distribuidores, o directamente a la Chrysler Export Corporation, Detroit, Michigan, E. U. A.

Las firmes cuerdas completamente empapadas de puro caucho líquido imparten
Mayor Firmeza y Duración a las Correas Vulco Gates



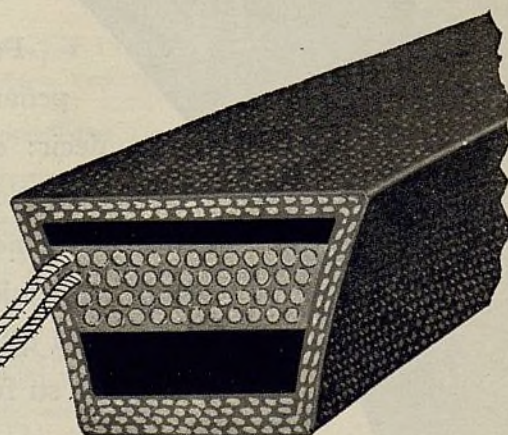
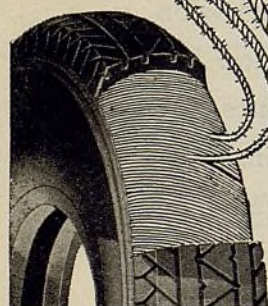
Cuerdas Rellenas de Caucho

Observe en la fotografía de la izquierda cómo cada cuerda está completamente saturada con puro caucho líquido. Las correas Vulco Gates se construyen con cuerdas rellenas de caucho para evitar su rozamiento. Cada cuerda y fibra de cuerda está aislada con caucho líquido. El caucho imparte también adicional firmeza a cada cuerda y asegura perfecto anclaje a las cuerdas en el material en que se afirman, evitando así su separación. El presente procedimiento aumenta la resistencia y prolonga la duración de las correas Vulco Gates.

Las correas Vulco Gates se hacen con cuerdas rellenas de caucho exactamente iguales a las que se emplean en la construcción de los más firmes neumáticos acordonados. Se garantiza que las correas Gates dan un largo servicio de lo más satisfactorio.

Sección transversal de una correa Vulco Gates moldeada para ventilador.

Construida como un neumático acordonado



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

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

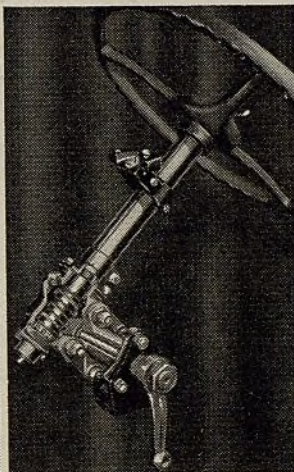
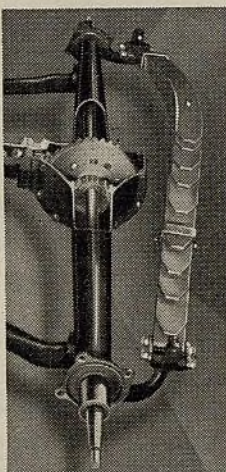
VALORES OCULTOS EN EL NUEVO FORD V-8

Es motivo de íntima satisfacción para el entendido en automóviles estudiar el Nuevo FORD V-8, punto por punto, y descubrir los valores ocultos bajo su hermoso exterior . . . la alta calidad de materiales, la exactitud

de construcción y la pericia mecánica, que hacen de él tan magnífico automóvil para poseer y manejar. Le sugerimos que lo experimente Vd. mismo. Aquí aparecen ilustradas algunas de estas características.

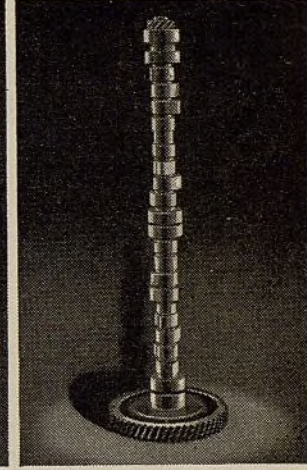
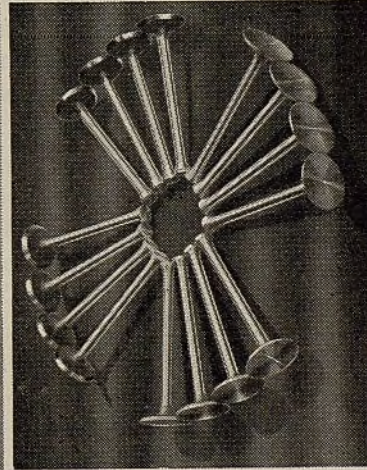
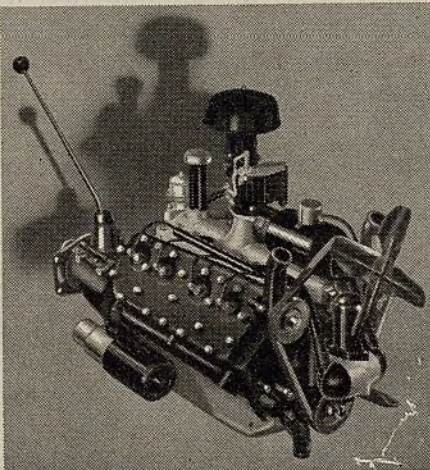
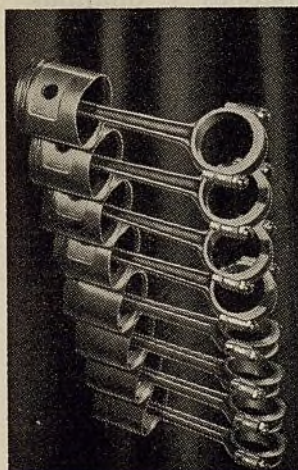
Los muelles son transversales y del tipo doble cantilever, con extraordinario poder de amortiguación. El nuevo diseño del muelle trasero hace más bajo el centro de gravedad y acrecienta así la seguridad.

Este motor FORD V-8, de 90 grados, es notablemente sencillo en diseño y construcción. Ofrece al mismo tiempo un funcionamiento extraordinario combinado con una extrema economía de operación.



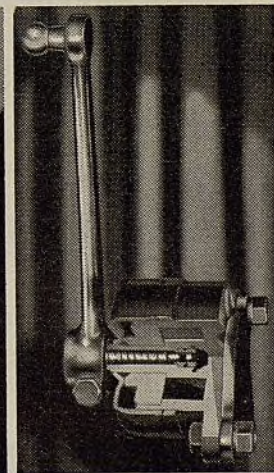
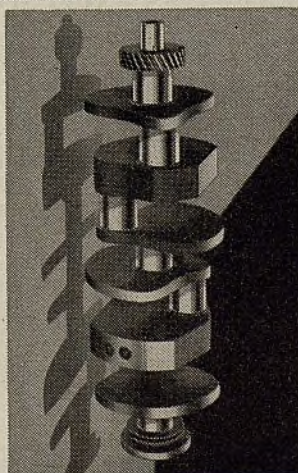
El volante de dirección no es afectado por las desigualdades del camino. Un mecanismo semi-reversible de sin fin y sector aumenta la facilidad de dirección.

Las válvulas en el nuevo motor del FORD V-8 son de una aleación de cromo y níquel, con extremos ahonados. Son del tipo de ajuste permanente.



Pistones y bielas, de idéntico peso, son combinados en juegos, para asegurar suavidad de funcionamiento. Los pistones son de una aleación de aluminio.

El cigüeñal de 90 grados se halla estática y dinámicamente balanceado, y está también contrabalanceado, para mayor suavidad.

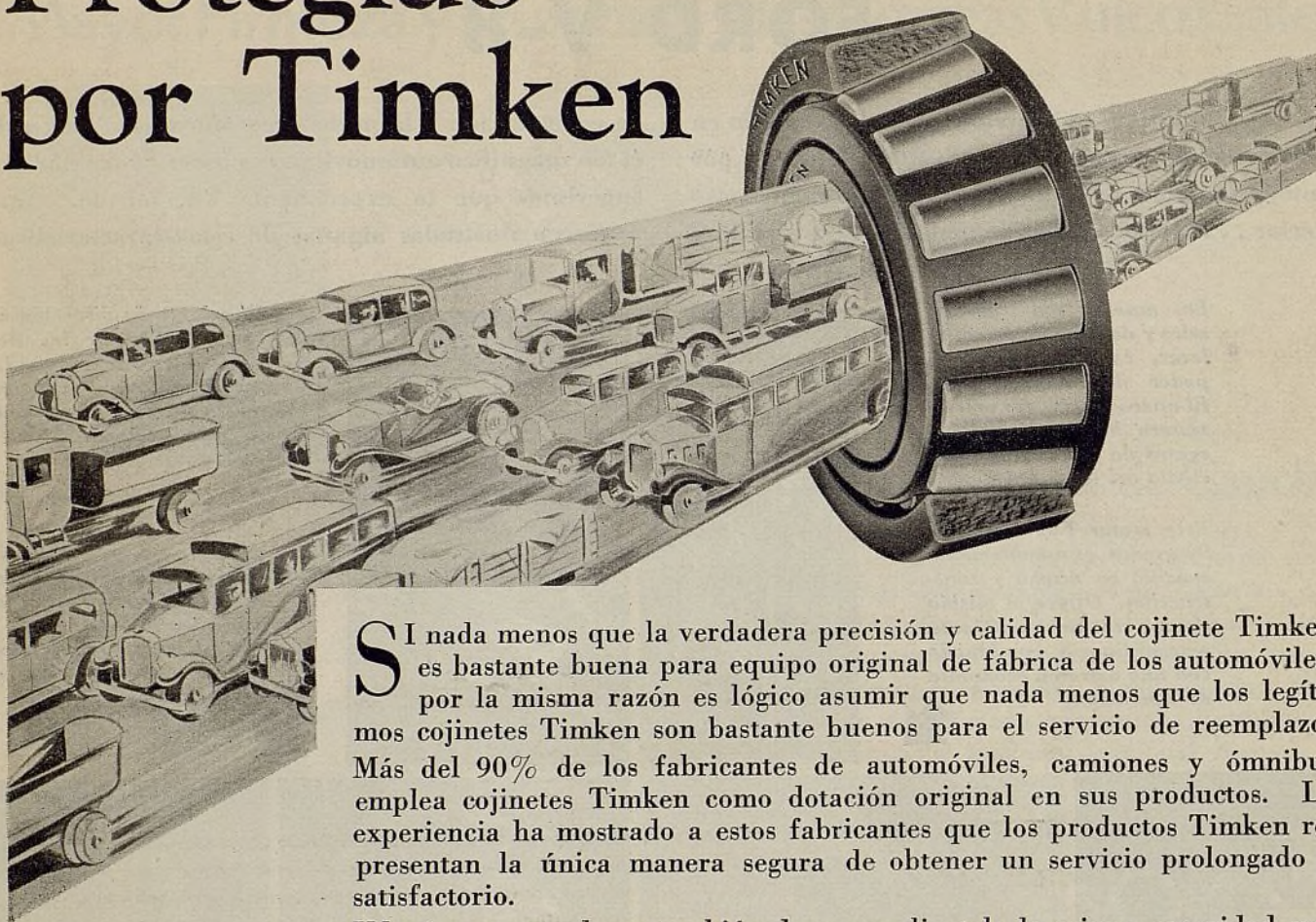


El eje de levas es forjado de un acero especial. El contorno de las levas asegura un funcionamiento silencioso de las válvulas a cualquier velocidad.

Nuevos amortiguadores de regulación automática. Ajuste automático contra las sacudidas; ajuste termostático para los cambios de temperatura.

FORD MOTOR COMPANY

Protegido por Timken



SI nada menos que la verdadera precisión y calidad del cojinete Timken es bastante buena para equipo original de fábrica de los automóviles, por la misma razón es lógico asumir que nada menos que los legítimos cojinetes Timken son bastante buenos para el servicio de reemplazo. Más del 90% de los fabricantes de automóviles, camiones y ómnibus emplea cojinetes Timken como dotación original en sus productos. La experiencia ha mostrado a estos fabricantes que los productos Timken representan la única manera segura de obtener un servicio prolongado y satisfactorio.

Ud. ciertamente desea también dar a su clientela la misma seguridad que los fabricantes ofrecen en su equipo original. Ud. hará esto cada vez que instale un legítimo cojinete Timken. No emplee imitaciones. Asegúrese de que sea el legítimo, el cual lleva el nombre Timken estampado en la taza y el cono. The Timken Roller Bearing Service and Sales Company, Canton, Ohio, E. U. A. Dirección telegráfica: "Timrosco". Oficinas de exportación: 16 West 60th Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.; 409 Olive Street, Dallas, Texas, E. U. A.; 1800 Van Ness Avenue, San Francisco, Calif., E. U. A.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DE VENTAS

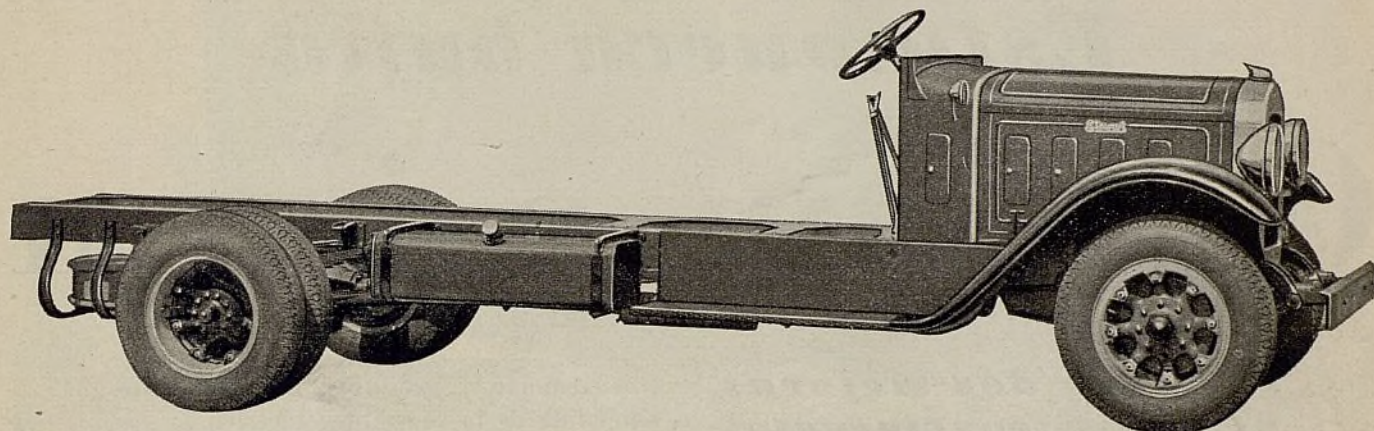
- | | |
|--|---|
| ARGENTINA—E. Rochette, Pasaje Barolo 359, Buenos Aires. | GUATEMALA—Wessel, Duval and Company, 1 Broadway, Nueva York, E. U. A. |
| BRASIL—B. R. Rand, Rua Senador Dantas No. 37, Rio de Janeiro. | MEXICO—J. E. Estrada, Apartado 676, Ciudad de México, D. F. |
| CHILE—John A. Light, Casilla 4077, Santiago. | MEXICO—Estados de Yucatán, Campeche, Tabasco y Chiapas—Francisco Preve, Room 807, 1150 Broadway, Nueva York, E. U. A. |
| COLOMBIA—Wessel, Duval and Company, 1 Broadway, Nueva York, E. U. A. | PANAMA—Omphroy's Auto Supply, P. O. Drawer Y, Ancon, Canal Zone. |
| CUBA—C. H. MacKay, Avenida 7, entre 34 y 36, Reparto Miramar, Habana. | PERU—Alfred Palliser, Calle Correo 150, Lima. |
| ECUADOR—L. A. Lavelle Lz., Carrera, Venezuela No. 85, Quito. | PUERTO RICO—Julio T. Rodriguez, 68 S. Brau Street, P. O. Box 1325, San Juan. |
| FILIPINAS—Muller & Phipps (Manila) Ltd., Pacific Bldg., Manila. | URUGUAY—E. Rochete, Pasaje Barolo 359, Buenos Aires, Argentina. |
| FILIPINAS—Allan Automotive Export Company, 163 First Street, San Francisco, Calif., E. U. A. | VENEZUELA—Manuel C. Perez Hijo, Apartado 567, Caracas. |

Cojinetes de Rodillos Cónicos

TIMKEN *Tapered Roller* BEARINGS

Los camiones Stewart

son camiones de 5 a 10 años



Camiones verdaderos . . .
con capacidades verdaderas . . .
a precios verdaderamente económicos

Stewart de 8 cilindros

Chasis de 2½ toneladas
 Chasis de 3 toneladas
 Chasis de 3½ toneladas

MODELOS

Propulsión por engranaje cónico

¾ ton.	de 6 cilindros
1 ton.	de 6 cilindros
1½ ton.	de 6 cilindros
1½ ton.	de 6 cilindros
2 tons.	de 6 cilindros
2 tons.	de 6 cilindros
2 tons.	de 6 cilindros
2½ tons.	de 6 cilindros
2½ tons.	de 8 cilindros
3 tons.	de 8 cilindros

Propulsión por tornillo sin fin

*3 tons.	de 6 cilindros
*3½ tons.	de 6 cilindros
*3½ tons.	de 6 cilindros
*3½ tons.	de 8 cilindros
*5 tons.	de 6 cilindros
*7 tons.	de 6 cilindros

*Eje trasero de engranaje de doble reducción o eje con propulsión por tornillo sin fin, a elección.

Todos los precios son L.A.B. Buffalo, N. Y., E. U. A.

Siempre es evidente la supremacía del Stewart en lo tocante a valor intrínseco. Muy bonitos en aspecto, más firmes y poderosos, los camiones Stewart se caracterizan por los perfeccionamientos más adelantados en principios técnicos y en construcción. Los camiones Stewart ofrecen ventajas que los colocan a la vanguardia del progreso de la industria.

La facultad de mantenerse siempre activos en el trabajo, alejados de los talleres de reparación, ha sido siempre uno de los principales rasgos del Stewart, que le ha valido la merecida fama de ser "el camión de mayor valor intrínseco del mundo."

Los camiones Stewart se construyen por una compañía dedicada exclusivamente a la fabricación de camiones. Son camiones con capacidades verdaderas, que se venden a precios verdaderamente económicos, ofreciéndose en un amplio surtido de modelos y de distancias entre los ejes para responder a todo requisito de servicio.

CAMIONES

Stewart

STEWART MOTOR CORPORATION

BUFFALO, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: Claves: Acme, Bentley (frase completa)
 Stewartruk-Buffalo Bentley (segunda frase), Universal Trade,
 Clave A.B.C. 5a. edición mejorada (5 y 10 letras)

El Stewart ha triunfado por su económico costo de funcionamiento

**MUÉSTRELA
EXPLÍQUELA.**

Esta nueva bujía **Champion**

***encierra dos mejoras
nuevas y convincentes***

que se granjearán instantáneamente el interés de todo automovilista. Forzosamente habrá Ud. de conseguir mayores beneficios si explica Ud. a todos y cada uno de sus clientes las razones por las que las nuevas Champion pueden rendir mayor potencia, aceleración más rápida y un funcionamiento general del motor más limpio y suave. Hélas aquí:

La mejora No. 1 es en la punta del aislador (véase la ilustración) que pasa el calor hacia el cuello (2) y se mantiene tibia, impidiendo así recalentamiento é ignición prematura.

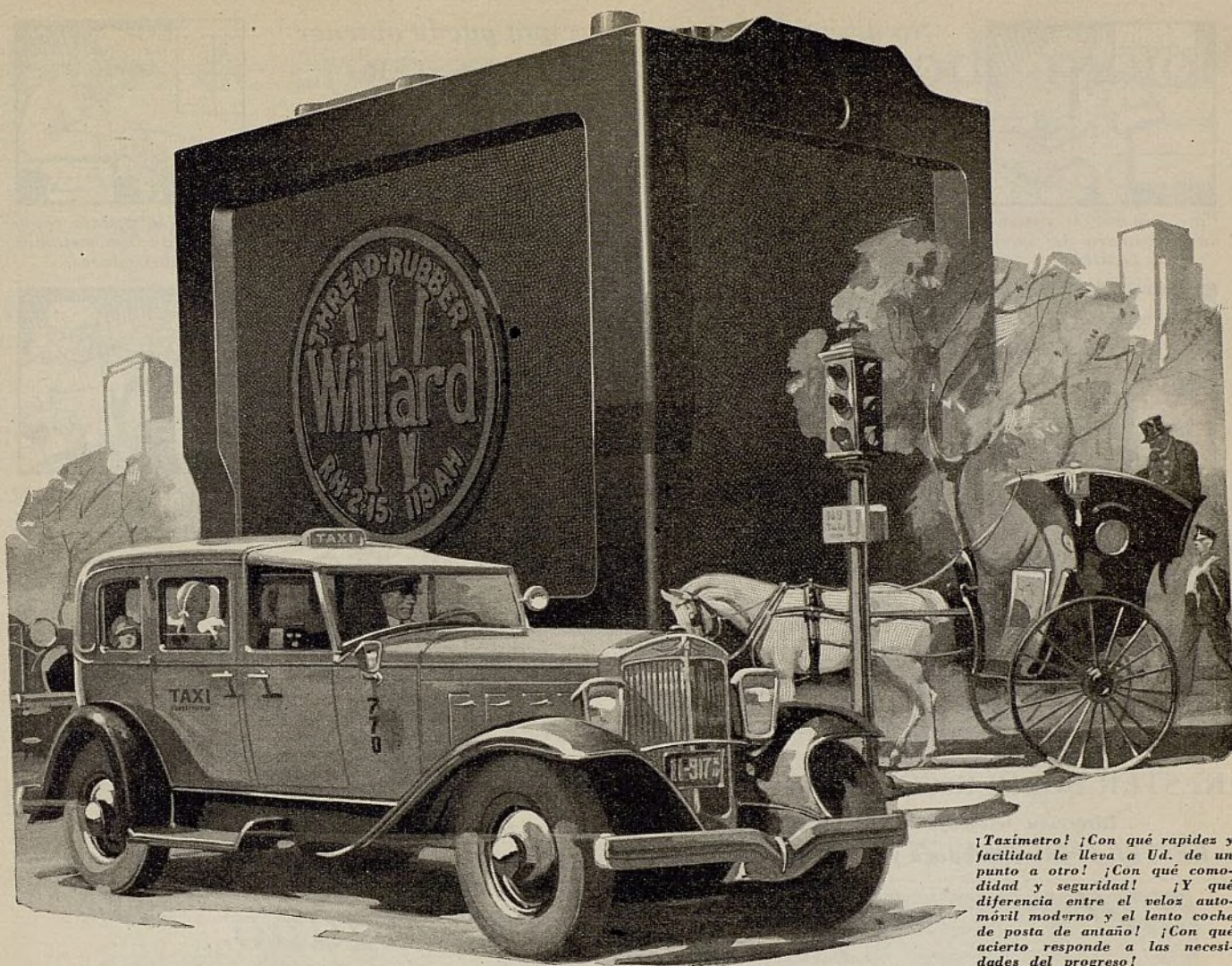
La mejora No. 2 es el cuello más fino que absorbe el exceso de calor de la punta (1) y se mantiene caliente, impidiendo depósitos de carbón y de aceite

que ensucian y producen corto-circuitos y pérdida de la corriente eléctrica.

¡ Ahí están! . . . dos buenas razones más por que todo automovilista debiera reponer sus viejas bujías de acción lenta con las nuevas Champion, economizadoras de combustible. Aproveche esta ocasión, manteniendo existencias adecuadas y "hablando de las Champion" a cada oportunidad.

Champion Spark Plug Co., Toledo, Ohio, U. S. A.
Dirección Cablegráfica: CHAMPION, Toledo





¡Taxímetro! ¡Con qué rapidez y facilidad le lleva a Ud. de un punto a otro! ¡Con qué comodidad y seguridad! ¡Y qué diferencia entre el veloz automóvil moderno y el lento coche de posta de antaño! ¡Con qué acierto responde a las necesidades del progreso!

EN RESPUESTA a las necesidades del progreso

¡Marcha más difícil y más rápida! Una demanda casi continua sobre el acumulador . . . en tiempo frío y en tiempo caluroso . . . bajo las más adversas condiciones. . . Es aquí donde los acumuladores Willard con aislamiento de caucho entretejido demuestran de la manera más elocuente sus aptitudes para dar un servicio satisfactorio y sin interrupción por más kilómetros y más meses. Estos acumuladores, los favoritos de los compradores de experiencia, son actualmente mejores que nunca, pues han sido perfeccionados para responder a las más exigentes necesidades del progreso.

Los aisladores de caucho entretejido se hacen de caucho duro vulcanizado y hebras de algodón. Se emplea caucho para su firmeza y prolongada duración, y hebras de algodón para asegurar una porosidad uniforme. Estas ventajas significan acumuladores de uniforme eficacia y proveen, al mismo tiempo, un aislamiento completo. Todos los acumuladores con aislamiento de caucho entretejido se suministran en recipientes o cajas de verdadero caucho endurecido.

ACUMULADORES DE
CAUCHO ENTRETEJIDO

Willard

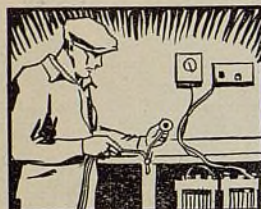
ACUMULADORES para Aeroplanos - Automóviles - Omnibus y Camiones - Alumbrado de Emergencia - Instalaciones de Alumbrado Equipos Marinos - Autobotes de Recreo y de Trabajo - Radiorreceptores - Cinematógrafos Parlantes - Teléfono y Otras Comunicaciones - Taxímetros - Interruptores de Aceite para Circuitos-Motores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



Para reparar el sistema de suministro del combustible



Para reparar acumuladores de sistemas de encendido



Segura y ahorradora en el trabajo eléctrico

No descuide las ganancias que puede obtener empleando las soldaduras KESTER en todos estos trabajos

EMPLÉE la soldadura Kester con ácido en el núcleo en todo trabajo de soldadura—reparaciones de acumuladores y sistemas de encendido, reparaciones de sistemas de combustible y de enfriamiento, y reparaciones de guardafangos y carrocerías. En cada caso ahorra mucho tiempo. Siempre evita molestias e inconvenientes.

Empleando la Kester, introduce Ud. en su trabajo una rapidez muy lucrativa, esa rapidez y facilidad que le permite ejecutar más trabajos al día, trabajos bien hechos. Ud. puede ahorrar una tercera parte del tiempo dedicado a reparaciones generales cuando se vale de la Kester, pues entonces no tiene Ud. que preocuparse de fundentes separados. Un fundente de científica preparación se halla siempre dentro de la misma soldadura. Todo lo que Ud. tiene que hacer es aplicar el calor a la parte por soldarse y en seguida colocar la Kester.

Sírvase pedirnos ahora mismo muestras gratuitas y ejemplar de nuestro folleto en español "Datos sobre Soldadura."

Para reparaciones de radiadores y sistemas de enfriamiento



Permite la pronta reparación de los sistemas lubricadores



Facilita los problemas de reparación de guardafangos y cajas

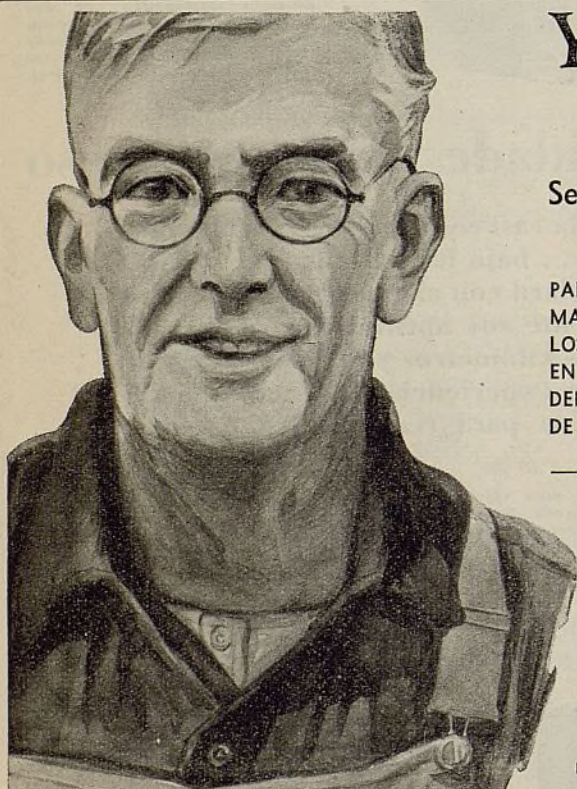


KESTER SOLDER COMPANY,

4201 Wrightwood Ave., Chicago, Ill., E. U. A.

Dirección telegráfica: "KESTSOLDER" Chicago. Fábrica sucursal en Brantford, Ontario, Canadá.

La KESTER es la originadora y la fábrica más grande del mundo de soldaduras con fundentes en el núcleo...

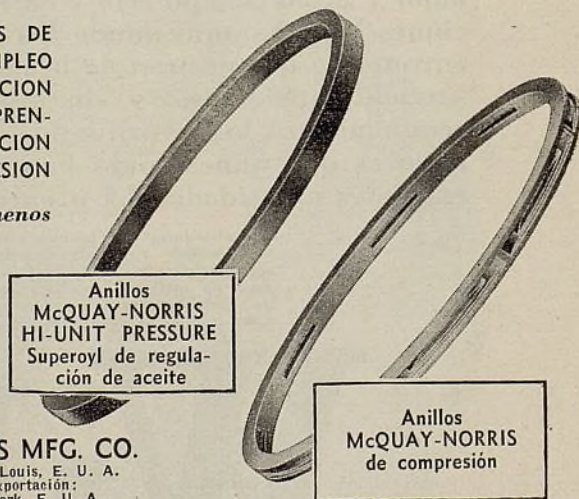


Ya no me engaño con anillos de émbolos

Sencillamente instalo los anillos McQUAY-NORRIS y así estoy seguro de que tengo lo mejor

PARA LOS AUTOMOVILES DE MARCAS POPULARES EMPLEO LOS JUEGOS DE COMBINACION EN PAQUETES, QUE COMPRENDEN ANILLOS DE REGULACION DE ACEITE Y DE COMPRESION

—Estos juegos cuestan menos



McQUAY-NORRIS MFG. CO.

Oficinas principales: St. Louis, E. U. A.
Departamento de exportación:
39 Water St., Nueva York, E. U. A.
Fábricas: St. Louis, Indianapolis, Connersville, Ind.
(dos), Toronto, Canadá.

Números de patente —1,210,674—1,321,539—1,567,452—1,632,795

McQUAY-NORRIS

PISTON RINGS, PISTONS AND PINS—CYLINDER SLEEVES—VALVES, VALVE GUIDES, SPRINGS AND KEEPERS—BEARINGS—BOLTS—BUSHINGS

ANILLOS DE EMBOLOS, EMBOLOS Y PASADORES—MANGUITOS DE CILINDROS—VALVULAS, GUIAS, RESORTES Y SUJETADORES DE VALVULAS—COJINETES—PERNOS—BUJES

Bujías de encendido AC para todo motor

VENDA BUJIAS DE ENCENDIDO AC PARA TODO MOTOR DE COMBUSTION INTERNA.

SE CONSTRUYEN POR EL PRINCIPAL FABRICANTE DE EQUIPOS ESPECIALIZADOS PARA AUTOMOVILES.

SE FABRICAN DE ACUERDO CON LOS REQUISITOS DE LOS FABRICANTES DE MOTORES. HAY 200 FABRICANTES DE MOTORES QUE NO EMPLEAN OTRA MARCA DE BUJIA DE ENCENDIDO EN EL EQUIPO ORIGINAL DE SUS PRODUCTOS.

SE HACEN CON SUMO CUIDADO. SE PRUEBAN Y EXAMINAN MINUCIOSAMENTE ANTES DE EXPEDIRSE PARA ASEGURAR QUE NO FALLEN EN EL SERVICIO.

VENDA BUJIAS DE ENCENDIDO AC. PIDANOS INFORMACION COMPLETA ACERCA DE LA REPRESENTACION DE LOS PRODUCTOS AC EN SU MERCADO.

Overseas Motor Service Corporation

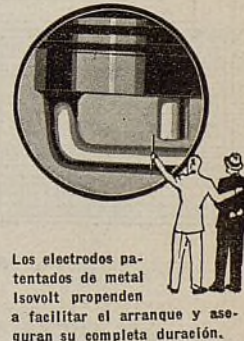
1775 Broadway, Nueva York,

E. U. A.

Sucursales en la ciudad de México, Buenos Aires y Sao Paulo.

Representantes autorizados en las principales ciudades del mundo.

Estas exclusivas ventajas de calidad de la AC aseguran un mejor funcionamiento de motor



BUJIAS DE ENCENDIDO AC—BOMBAS DE COMBUSTIBLE AC—PIEZAS AC FUNDIDAS EN MOLDE—BOMBAS DE COMBINACION AC DE COMBUSTIBLE Y VACIO—VELOCIMETROS AC—INYECTORES REMO DE DISOLVENTE DE CARBON—MAQUINAS AC PARA FUNDICION EN MOLDE—DEPURADORES DE AIRE AC PARA RESPIRADERO DE CAJA DE CIGUEÑAL—MANOMETROS DE ACEITE AC

SILENCIADORES AC PARA ADMISION DE CARBURADORES—FILTROS DE ACEITE AC—PANELES COMPLETOS DE INSTRUMENTOS AC—DEPURADORES DE AIRE AC—AMPERIMETROS AC—INDICADORES DE TEMPERATURA AC—INDICADORES DE GASOLINA AC—SEÑALES AC REFLEX—COLADORES DE GASOLINA AC—CABLES FLEXIBLES AC

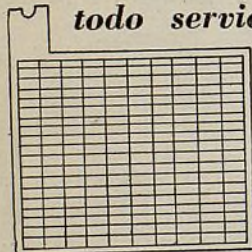
He aquí las
cinco ra-
zones por
las cuales

el comercio de la
Argentina, como el del
resto del mundo, está
vendiendo acumula-
dores "LYONS"



- 1.—La capacidad adicional de los acumu-
ladores "LYONS" significa mayor
duración y mejor funcionamiento.
- 2.—En todos los acumuladores "LYONS"
empleamos nuestras exclusivas placas
de gran potencia "Handler Ultra-
Power" con capacidad adicional de
25% garantizada.
- 3.—Los acumuladores "LYONS" llevan
garantías absolutas.
- 4.—La calidad uniforme, la seguridad y la
capacidad adicional de los acumula-
dores "LYONS" se reconocen en todas
partes del mundo.
- 5.—Un producto de superior calidad, a
precio de competencia, que asegura
buenas ganancias a los concesionarios.

*Placas de acumuladores para
todo servicio—No cobramos
precio adicional
por la capacidad
adicional.*



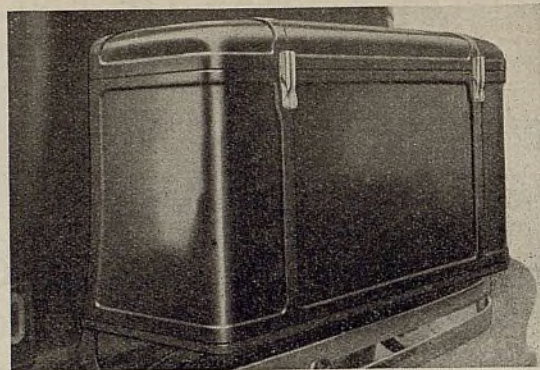
*Por carta o por tele-
grama, pidanos infor-
mación detallada so-
bre nuestra represen-
tación.*

Representante especial en la
Argentina
MICHEL ISRAEL
Alsina 1351, Buenos Aires



LYONS STORAGE BATTERY CO.
Departamento de Exportación:
Belleville, N. J., E. U. A.
Dirección telegráfica: "Lyonsbatry," Belleville,
(N. J.)

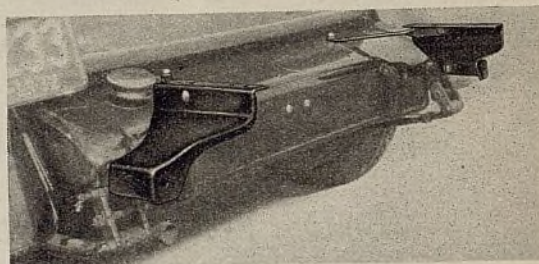
PORTAEQUIPAJES FOSTORIA PRESTEEL



*A la
izquierda
ilustramos
el porta-
equipaje
Fostoria
PRESTEEL
"Imperial".
Ofrecemos
también el
modelo
"Classic"
para
automóviles
de menor
precio.*

EL surtido de portaequipajes Fostoria PRESTEEL es extraordina-
riamente bonito. Todos estos portaequipajes son de firme cons-
trucción. Se ofrecen a los dueños de automóviles a precios muy
racionales, que dejan buena ganancia al comerciante que los vende.
Pídanos en seguida descripción detallada y descuentos.

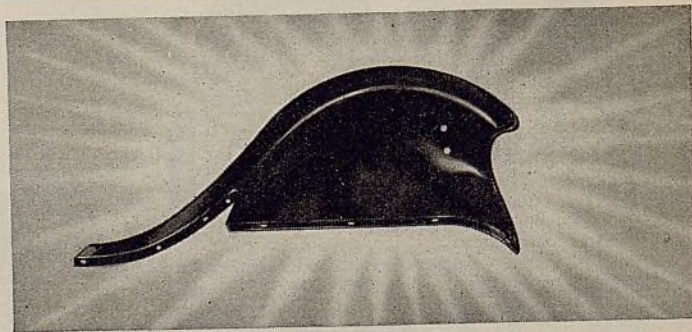
*A la
derecha
mostramos la
combinación
Fostoria de
soporte de
baúl y
extensión de
parachoque.*



ESTE es el soporte de baúl más sencillo y
más sólido de cuantos se ofrecen en el
mercado. Es una combinación de soporte de
baúl y extensión de parachoque, aplicable
especialmente a cualquier Chevrolet de 1930,
1931 y 1932 provisto de montajes laterales de
neumáticos y parachoque trasero de completa
longitud. Pídanos folleto ilustrado, precios y
descuentos.

GUARDAFANGOS FOSTORIA

EL famoso surtido de guardafangos de repuesto Fostoria para
automóviles de conocidas marcas americanas, se ahora más com-
pleto que nunca. Si Ud. no ha visto todavía descripción detallada
y precios de lista de estos productos, sírvase pedirnos en el acto estos
pormenores.



THE FOSTORIA PRESSED STEEL CORPORATION
DEPTO. DE EXPORTACION, 55 West 42nd St.

Nueva York, E.U.A.

Dirección telegráfica: RODICO

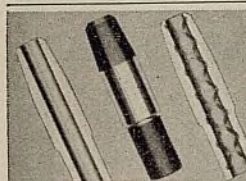
Fábrica en Fostoria, Ohio, E.U.A.

PRODUCTOS DEL "Surtido Distintivo"



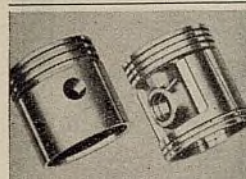
VALVULAS

"S"—las mejores como equipo de fábrica, famosas en todas partes por su calidad suprema. "V"—las más convenientes por su moderado precio para el escape y la admisión. "CS"—nuevo tipo de válvula de aviación de enfriamiento automático con núcleo de cobre de fundición integral.



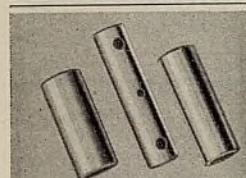
GUIAS DE VALVULA

La guía grafitada—un remedio y prevención contra el atascamiento de válvulas. La única guía de lubricación automática para servicio de repuesto. También ofrecemos guías sencillas de hierro fundido de amplia utilización en equipos de fábrica.



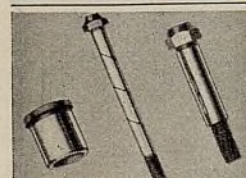
EMBOLOS

Embolos de aleación de peso liviano y gran duración, en tipos sencillos, de cuerpo hendido y con refuerzo de invar, de notable rendimiento. Embolos de hierro fundido para servicio pesado de insuperable firmeza y duración.



PASADORES DE EMBOLO

Pasadoras enchapados de cromo para émbolos. El cromo es el metal más duro, que se conoce. El enchape se coloca sobre superficie endurecida y bruñida. Duran cuatro veces más y no cuestan más que los pasadores ordinarios. Algo NUEVO que vender!



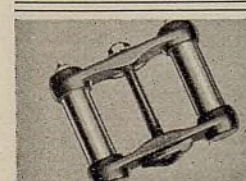
PERNOS Y BUJES

Pivotes, pernos de muelles y pernos de tensores. Construcción de una sola pieza, de acero de análisis especial, de cementación superficial profunda. Núcleo de acero dulce muy resistente. Bujes de acero y de bronce de calidad igual a la de los pernos Thompson.



TENSORES EXCENTRICOS

De vasta utilización como equipo de fábrica. Ajuste automático. Compensación automática para el desgaste, vibración y soltura. Los tensores más seguros. Muy fáciles de instalar. Extenso mercado de repuesto. Son especialidades muy lucrativas.



GEMELOS TRYON

Son equipo en 80% de los automóviles de pasajeros, con excepción del Ford. Se ajustan automáticamente, suprimiendo para siempre la vibración. Eficaces. Lubricación positiva. Un gemelo Tryon especial para el Ford modelo "A."

THOMPSON PRODUCTS, INCORPORATED
DEPARTAMENTO DE EXPORTACION: Cleveland, Ohio, E.U.A.

Dirección telegráfica: "Thompro-Cleveland"

Fábricas: CLEVELAND y DETROIT

Productos Thompson

COMERCIANTES Las BUJIAS DE ENCENDIDO

HOT ● SPOT

HAN SIDO COMPRADAS POR MILLARES DE DUEÑOS DE AUTOMOVILES LOS CUALES ESTAN AHORA OBTENIENDO MAYOR POTENCIA CON MENOS CONSUMO DE COMBUSTIBLE. . . . Y A UN GASTO MUCHO MENOR.

Las bujías de encendido International HOT ● SPOT, productos de eminentes ingenieros de los Estados Unidos, se construyen especialmente con el objeto de aumentar la reserva de potencia de los automóviles, reducir el costo de funcionamiento y conservación, asegurar un ahorro notable en gastos de combustible y realizar una reducción muy sensible en la producción de carbón.

Cuando Ud. arranca un automóvil provisto de una bujía de encendido International HOT ● SPOT, se produce una llamarada de arco de color azul de intenso calor, la cual se transmite a las puntas de los electrodos de la bujía de encendido, causando una explosión espontánea mucho más poderosa que la generada por cualquier otro principio moderno.

La bujía de encendido International HOT ● SPOT puede instalarse con facilidad en cualquier automóvil construido en los Estados Unidos. La instalación es muy rápida y no exige herramienta alguna. . . . Y luego, el funcionamiento es verdaderamente sorprendente—

- menos cambios de engranajes en lugares montañosos.
- velocidad suave y uniforme.
- aceleración más fácil.
- mayor fuerza motriz.
- menos gastos.
- viajes más cómodos y placenteros.
- ARRANQUE MAS RAPIDO EN TIEMPO FRIO.

Sólo se requiere una bujía de encendido International HOT ● SPOT, sin relación al número de cilindros del motor.

GARANTIA

Las bujías de encendido International HOT ● SPOT se garantizan contra defectos de construcción durante toda la duración del vehículo en que originalmente se instalan; se garantizan que harán funcionar las bujías corrientes sucias con aceite y que mejorarán notablemente el encendido completo. Gustosamente reemplazaremos gratuitamente todo producto nuestro que se encuentre defectuoso.

Precio de lista. \$2,00 (dolares)

PIDANOS NUESTRO BOLETIN No. A-1

Solicite nuestro plan para comerciantes

International Plug Mfg. Company

1472 Broadway

Nueva York

E. U. A.

Modelo
U.S. PG-35
de pistola
neumática
de grasa

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

Compresores de aire
Torres surtidoras de aire
Equipos engrasadores

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

Sistemas lavadores
de automóviles
Levantadores
hidráulicos

VELLUMOID

El Verdadero Material Para Empaquetaduras De Repuesto

THE VELLUMOID COMPANY
Departamento de exportación; 39 Water St., Nueva York, E.U.A.



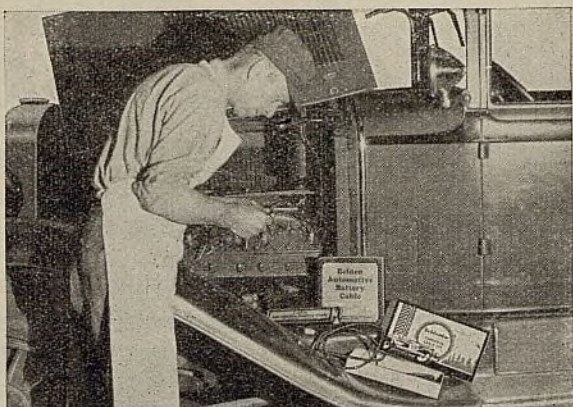
Pídanos ejemplar de nuestro catálogo y listas de precios

THE U. S. AXLE CO., Inc.

Departamento de Exportación:
533 West 52nd St., Nueva York, E. U. A.
Dirección telegráfica: "KANEHACK" New York

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

Sirva todos sus trabajos de
alambres y cables



con uno de los especiales
surtidos Belden

No. 7660

Sirve para el 90% de los trabajos de alambres. Incluye 100 pies de cable de encendido Belden Aircraft Standard y 100 pies de cada alambre primario Beldenlac No. 16 y No. 14. Con este surtido se suministra gratuitamente un exhibidor de pared.

No. 1850

Sirve para el 90% de los trabajos de acumuladores. Un surtido popular que contiene 24 cables de gran demanda general, que sirve para casi todos los automóviles. Exhibidor de pared suministrado gratuitamente.

No. 7651

Sirve para el 99% de todos los trabajos de cables y alambres. Este es un surtido muy conveniente para los talleres de reparación. Comprende alambre en carrete, cables para acumuladores y juegos de cables para el encendido, constituyendo un servicio completo. Con este surtido suministramos gratuitamente un exhibidor de piso.

Aumente sus ganancias—

Venda este completo surtido Belden



El surtido de productos Belden para automóviles incluye alambre en carrete para los circuitos primarios y secundarios y cables para acumuladores. Todos los alambres Belden se manufacturan, desde la barra de cobre hasta el producto terminado, en las grandes fábricas de la Belden. Construido de la mejor calidad imaginable y sujeto a la más exigente inspección, este equipo original de alambre de las grandes fábricas de automóviles, es lo mejor que existe en el mercado para reemplazos y trabajos de reparación. Pídanos ejemplar de nuestro catálogo.

Belden Manufacturing Co.

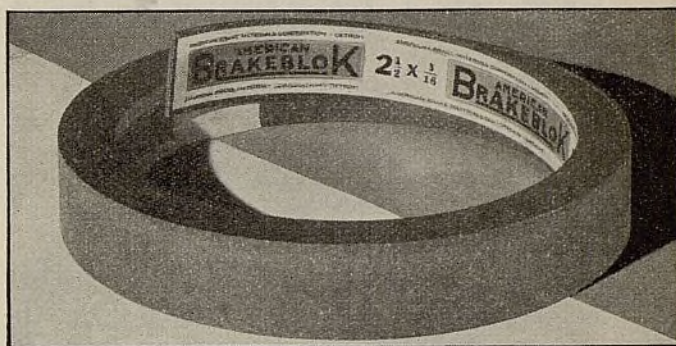
4653 W. Van Buren St. Chicago, Ill., E. U. A.

Dirección telegráfica: "Beldenite," Chicago

Belden

*Este famoso forro de seguridad
procura paradas*

*más rápidas y
suaves*



*El American Brakeblok
en rollos*

EL AMERICAN BRAKEBLOK no agarra ni estremece en las paradas. Provee una parada *más rápida* y al mismo tiempo funciona con suavidad y facilidad. Por estas razones mantiene los frenos en mejor ajuste. El American Brakeblok reduce a un mínimo el patinaje. A causa de que dura más que los ordinarios, aporta al dueño una notable economía, lo que es una ventaja sobresaliente de este famoso material de seguridad.

El American Brakeblok es un material sólido, no metálico, de consistencia densa y homogénea, que no contiene caucho. Se forma bajo presión y se somete a completo tratamiento térmico. Su caracter no es afectado por las temperaturas o presiones de enfrenamiento, condiciones climatológicas o edad.

Tanto para el comerciante del ramo como para el dueño de automóvil, es el forro ideal. Una pequeña existencia de sólo diez rollos sirve para el servicio en 125 marcas y 400 modelos de automóviles y camiones livianos, permitiendo satisfacer el 90% de los requisitos de todos los frenos de tipo interior.

El American Brakeblok se suministra en la nueva y conveniente forma de rollo, on tipo Keeper, en juegos de recubrimiento completo y en tipo de recubrimiento completo empernado. En adición a este moderno forro de freno suministramos revestimientos de embrague de tela fina y moldeados, que son en extremo flexibles, exentos de protuberancias y que no requieren repaso o afinación. Por carta o por telegrama, pídanos información detallada y precios del American Brakeblok, el moderno y seguro material de freno. Hay sólo un Brakeblok—el American Brakeblok.

AMERICAN BRAKE MATERIALS CORPORATION

4660 Merritt Ave., Detroit, Mich., E. U. A.

División Industrial y Automotriz de la

American Brake Shoe & Foundry Company

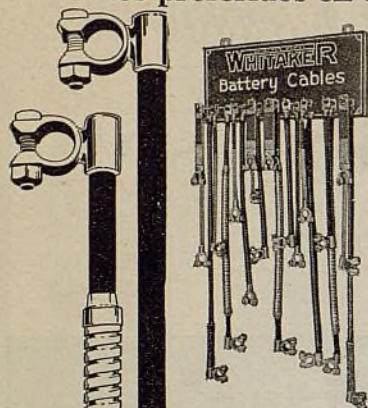
Oficinas de ventas: Nueva York, Cleveland, Chicago

St. Louis, Los Angeles, San Francisco

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



Los cables Whitaker para acumuladores son los preferidos en todo el mundo



Año tras año, los cables Whitaker para acumuladores se han vendido más que los de toda otra marca —y hay una razón muy poderosa que lo justifica.

Los cables Whitaker se hacen de los materiales más finos. Se conforman con las especificaciones de las fábricas de automóviles y llevan etiqueta en la cual se indican la marca del vehículo, modelo, año y número de fábrica del fabricante del automóvil.

Estos cables se venden separadamente o en surtidos, como el No. 9 que ilustramos aquí. Este surtido No. 9 consta de 22 cables de fácil venta para el servicio de 10 marcas distintas de populares automóviles americanos.

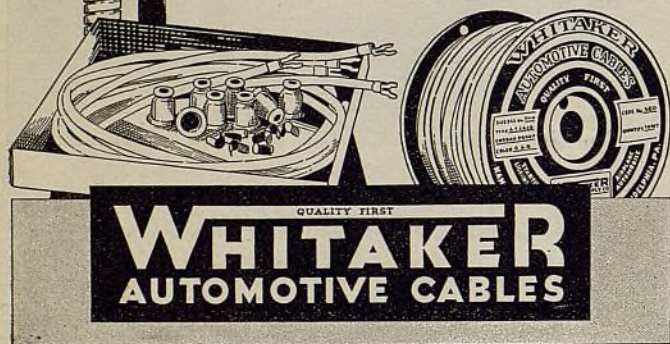
Pídanos e'emplar gratuito de nuestro catálogo y lista de precios.

Departamento de Exportación

WHITAKER BATTERY SUPPLY CO.

North Kansas City, Mo., E. U. A.

Dirección telefónica: "Whitbatco"



La Eclipse Machine Company, Ltd., puede ahora suministrarle las principales piezas de automóvil que Ud. necesite

La propulsión Bendix... los frenos mecánicos Bendix... los Carburadores Bendix Stromberg... el Startix... el regulador de embrague automático Bendix... frenos por fuerza de vacío B-K... el ensayador de frenos Bendix-Cowdrey... motores de arranque Eclipse para aeroplanos.

ECLIPSE MACHINE COMPANY, LTD.
WALKERVILLE, ONTARIO, CANADA
(Subsidiaria de la Bendix Aviation Corporation)

PRODUCTOS B E N D I X

ESCARIADOR HALL DE LOMO DE ANILLO de profundidad variable

Con este equipo, los lomos producidos por los anillos, no importa de qué profundidad sean, pueden quitarse en pocos segundos. Adjustado a la profundidad del lomo desde la parte superior del cilindro, unas pocas vueltas con un taladro eléctrico o un trinquete manual, es todo lo que se necesita para quitar el lomo. El hecho de que el lomo sea más alto en un lado del cilindro no dificulta el trabajo. Después de rebajado el lomo al ras de la pared del cilindro, el escurador cesa automáticamente de cortar. Esta herramienta es indispensable para la instalación de anillos nuevos, bielas nuevas o forradura de las bielas viejas con metal babbitt, cuando se desea hacer un trabajo correcto, exento de golpe metálico entre el anillo superior y el lomo formado por el anillo en el cilindro.



THE HALL MANUFACTURING CO.

Toledo, Ohio, E. U. A.

Representante en Europa:
MESSRS. MORRIS & INGRAM,
26 Finsbury Square,
Londres, E.C.2, Inglaterra.

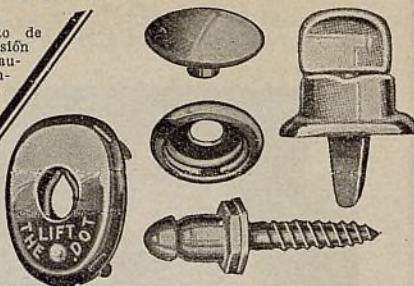
E. M. GONZALEZ, Calle 21, No. 450, Habana, Cuba.

Representante en la Argentina:
OTTO EBERSON,
Casilla de correo 127,
Buenos Aires, Argentina.

Dos escalas:
de 2-11/16" a
4" y de 4"
a 5"

Compre sus sujetadores de repuesto de una fuente central

OFRECEMOS un surtido completo de sujetadores y broches de presión Dot de repuesto para capotas de automóviles, corinas, tapetes, alfombras y fundas de asientos, y también para la sujeción de paneles de puertas y tapicería. Una importante parte del surtido Dot son las eficaces y seguras herramientas de precio moderado que se emplean para la instalación de estos sujetadores. Gratuitamente enviaremos nuestro catálogo de exportación a quien se sirva solicitarlo.



UNITED-CARR FASTENER CORP.

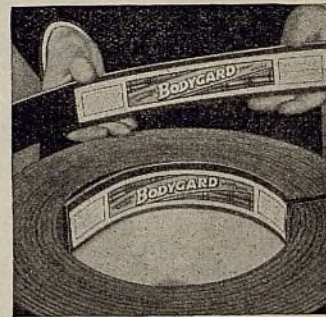
31 Ames Street

Cambridge, Mass., E. U. A.

BODYGARD BRAKE LINING

El forro de freno moldeado y semiflexible

UN REFINAMIENTO definitivo en forro de freno moldeado. Posee numerosas indentaciones minúsculas (método especial para el cual se han solicitado ya patentes) que permiten que el forro "respire." No se arruga ni descascara. Contiene 70% de amianto de fibra larga. Un producto completamente moldeado y vulcanizado—y no tejido. En largos continuos de 50 pies. De un color negro distintivo. JUEGOS ESPECIALES PARA EL FORD.



Pídanos catálogo descriptivo del completo surtido Atlas.

Atlas Asbestos Co.
North Wales, Pa., E. U. A.
Dirección telefónica: "LASBEST"



Eficaces y poderosos limpiadores de parabrisas para automóviles cerrados y abiertos

SE suministran con láminas de caucho de cinco capas y un poderoso motor para conservar despejada la vista en todo tiempo. Ud. puede recomendar estos limpiadores a su clientela con la seguridad de que darán excelente servicio—y Ud. los vende con confianza y buenas ganancias. Pídanos información sobre estos limpiadores, lo mismo que sobre los limpiadores, espejos retroscópicos VISIONALL y trompetas Claireon.

Trico Products Corporation
811 Washington Street, Buffalo, N. Y., E. U. A.
Dirección telefónica: "TRICOPROD," Buffalo.

Servicio

EL AUTOMOVIL AMERICANO tiene organizado un Departamento de Consultas al Comercio que se encarga de suministrar información detallada sobre todo asunto relacionado con la industria automotriz americana. Los servicios de este Departamento son gratuitos.

EL AUTOMÓVIL AMERICANO
330 West 42nd Street, Nueva York, E. U. A.

Cadena de Distribución Silenciosa Link-Belt



CONSTRUIDA 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.

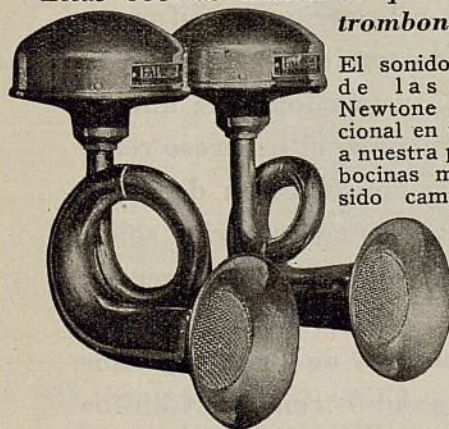
LINK-BELT COMPANY
INDIANAPOLIS, IND., E. U. A.

Dirección telegráfica y radiotelegráfica: "LINKBELT"

4591-A

GRANDES PRODUCTORES DE GANANCIAS—

Estas bocinas musicales que suenan como trombones



El sonido musical distintivo de las bocinas gemelas Newtone DeLuxe es sensacional en todas partes. Fieles a nuestra promesa, las nuevas bocinas melodiosas EA han sido campeones de ventas desde el principio.

Lo que más sorprende a sus representantes es la creciente demanda por parte de dueños de automóviles de marcas y precios populares.

EA

Ud. podría decir que se trata de bocinas costosas, al contemplar su elegante aspecto; pero, sus ventas más grandes hasta ahora, han sido a dueños de automóviles pequeños.

GEMELAS NEWTONE DeLUXE

E. A. LABORATORIES, INC.

Brooklyn, Nueva York, E. U. A.

Dirección telegráfica: "EALAB"

Representantes en el Oriente

DODGE & SEYMOUR, LTD.,

53 Park Place, Nueva York, E. U. A.

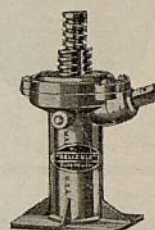
Distribuidores y representantes en todas los países del mundo

Los preferidos en los Estados Unidos desde hace 27 años

Para que un surtido de gatos goce de tanta popularidad en los Estados Unidos durante muchos años, *ha de existir una razón muy poderosa.*

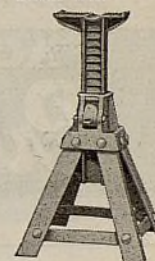
En el caso del **Red Reliable**, es su construcción firme lo que lo habilita para dar años de servicio sin molestias. Los gatos Red Reliable tienen tornillos más grandes y mayor escala de levantamiento. Empiezan bien abajo y suben bien alto. Funcionan sin exigir gran esfuerzo de parte del mecánico.

Pídanos catálogo de todos los tipos y tamaños diferentes.



Gato de Neumático Balón

No. 7. Tiene levantamiento de 10 pulgadas y capacidad para 2 toneladas. Construido especialmente para automóviles con neumáticos balones, que necesitan un punto de partida de levantamiento extremadamente bajo y un alzamiento alto.



Pedestal Ajustable para Reparaciones

No. 95. Un pedestal ajustable para reparaciones sumamente práctico. No tiene resortes. La uña se gobierna por fuerza de gravedad.

\$250

THE ELITE MFG. COMPANY

110 Ohio Street, Ashland, Ohio, E. U. A.

Fabricante de gatos dignos de confianza desde hace 27 años

Departamento de Exportación

569 W. Van Buren Street, Chicago, Ill., E. U. A.

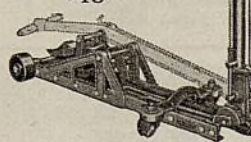
Dirección telegráfica: ELITE

Asegúrese de que sea un Reliable — Fíjese en la marca.

Gato Hidráulico para Servicio Pesado

No. 50. Este gato Reliable hidráulico para servicio pesado de uso general tiene capacidad para 2½ toneladas y su levantamiento es de 10 pulgadas.

\$48.00



Gato Hidráulico Reliable con Capacidad para 7 Toneladas

No. 70. Este poderoso gato hidráulico para camiones tiene capacidad para 7 toneladas y su levantamiento es de 10 pulgadas. Lleva dispositivo de seguridad para evitar la sobrecarga. Su bastidor macizo está reforzado en todas sus partes para asegurar su firmeza y buen servicio bajo las grandes cargas que ha de manejar.

Gato Reliable para Camión

No. 37. Este popular modelo de gato tiene un bajo punto de partida de levantamiento y un alzamiento bien alto. Un gato ideal para camiones con neumáticos de 30 x 5 pulgadas o más grandes.

\$100.00



GATOS DIGNOS DE CONFIANZA PARA NEUMATICOS BALONES



Lee Tire & Rubber Company of N. Y., Inc.

Pregunta: ¿Por qué los neumáticos Lee dan el mayor recorrido, el mejor servicio antideslizante y máxima comodidad de marcha?

Respuesta: Porque son del tipo de costillas laterales, hechos con sumo cuidado y de materiales seleccionados.

Pregunta: ¿Cuáles son las ventajas sobresalientes de los neumáticos Lee del tipo de costillas laterales?

Respuesta: Escriba ahora mismo a L. A. Mayan, gerente de exportación, 655 Eleventh Avenue, Nueva York, E. U. A. El le suministrará información completa acerca de estos afamados neumáticos.

Prest-O-Lite ofrece una línea completa de acumuladores para automóviles de paseo, camiones y ómnibus a todos precios; el nuevo Hi-Level (Alto Nivel)—único acumulador que no hay que rellenar sino cada cuatro meses—el famoso Rubberib y el Mercury de precio módico. Para más detalles dirijase a cualquier distribuidor de Prest-O-Lite o a

PREST-O-LITE STORAGE BATTERY SALES CORP.
Sección de Exportación — 40 East 41st Street, Nueva York
Por cable — "Polbatex", Nueva York

ACUMULADORES
Prest-O-Lite

134 TONELADAS

De Productos *Whiz* Vendidas
en la Argentina en un Año

Piense lo que esto significa !!!

LA APROBACION DEL PUBLICO

Venda *Whiz*. No invierta su dinero en marcas desconocidas.

Distribuidores en la Argentina:

DITLEVSEN & CIA., Ing. Huergo 1335 Buenos Aires
A. TARELLI E HIJOS., Defensa 367 Buenos Aires
MARIANO FERNANDEZ, Viamonte 1035 Buenos Aires

✓ Marque los equipos **MANLEY**
en que Ud. se interese

Recorte este anuncio y devuélvanoslo con su nombre y dirección. Inmediatamente le enviaremos información completa sobre cualquiera de los productos Manley en que Ud. se interese.

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Lavadoras de automóviles | <input type="checkbox"/> Elevadores hidráulicos | <input type="checkbox"/> Compresores de aire |
| <input type="checkbox"/> Ensayadoras de frenos | <input type="checkbox"/> Gatos mecánicos e hidráulicos | <input type="checkbox"/> Rectificadoras de ejes y tambores de freno |
| <input type="checkbox"/> Ensayadoras de faros delanteros | <input type="checkbox"/> Presas mecánicas e hidráulicas | <input type="checkbox"/> Cambiadores de neumáticos |
| <input type="checkbox"/> Alineadores de ruedas | <input type="checkbox"/> Aparejos de cadena | <input type="checkbox"/> Extensores de neumáticos |
| <input type="checkbox"/> Pulverizadores de pintura | <input type="checkbox"/> Otros equipos de servicio | |

The MANLEY MANUFACTURING COMPANY
230 Park Avenue, Nueva York, N. Y., E. U. A.
Dirección telegráfica: Manleyman, Nueva York

Manténganos al Tanto

Estamos publicando un boletín semanal en el que damos a los principales fabricantes americanos de automóviles los informes más recientes del comercio exterior.

A fin de que este trabajo pueda resultar del mayor beneficio para todos los interesados, suplicamos a los lectores que nos mantengan al tanto de los cambios ocurridos en sus circunstancias, de todo cuanto necesiten en piezas de repuesto, accesorios, etc., y que nos envíen todos los comentarios e informes que crean pueden ser de interés para los fabricantes.

Quedaremos particularmente agradecidos a todas las personas que nos proporcionen informes relativos a cambios de firmas y direcciones, instalaciones de nuevos establecimientos, el progreso realizado en la construcción de caminos, y diversos comentarios sobre las nuevas tendencias del comercio.

Los nombres de todos aquellos que nos suministren tan valiosos informes serán debidamente mencionados en todos los casos.

EL AUTOMOVIL AMERICANO

330 WEST 42nd STREET

NUEVA YORK, E. U. A.





Piezas de repuesto para el encendido de automóviles

Pídanos nuestro catálogo de 53 páginas en que describimos nuestro completo surtido de:

- Bobinas
- Interruptores automáticos
- Interruptores corrientes
- Condensadores
- Contactos
- Tapas de distribuidores
- Rotores de distribuidores
- Bujes de grafito
- Esebillas
- Portaesebillas
- Resortes de motor de arranque
- Cables y alambres
- Bombillos de lámparas
- Bornes
- Surtidos de piezas
- Amperímetros
- Electro-Life
- Etc.

Los productos SOMCO se apoyan sobre una experiencia fabril de 32 años.

P. Sorensen
Manufacturing Co., Inc.
 Fábricas en Brooklyn, N. Y., E.U.A.
 Departamento de exportación:
 44 Whitehall St., Nueva York, E. U. A.
 Dirección telegráfica: JONPRIOR,
 New York



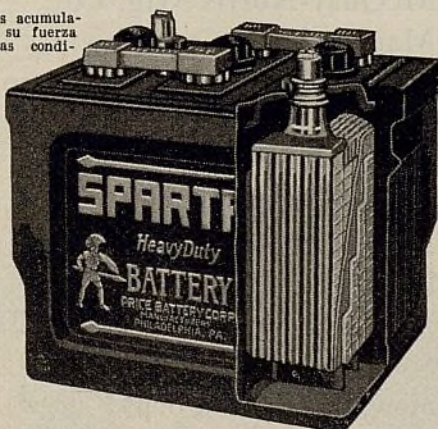
Acumuladores SPARTAN

Gran parte de la facultad de los acumuladores Spartan para suministrar su fuerza completa bajo las más adversas condiciones climatológicas, se debe directamente a la precisión y uniformidad de los procedimientos implantados para la fundición de sus parrillas y aplicación de la pasta a sus placas. Todas las placas del Spartan son de dimensiones exactas hasta una milésima de pulgada. Esto significa un acumulador construido con la exactitud de una máquina de precisión.

Nos queden todavía algunos buenos mercados en que necesitamos concesionarios exclusivos. Sirvase pedirnos precios y detalles.

PRICE BATTERY CORP.
 Filadelfia, Pa., E. U. A.

Dirección telegráfica:
 "BOLDEN," New York
 Departamento de Exportación:
 20 W. 22nd St.,
 Nueva York, E. U. A.



SILENCIADOR POWELL MULTI-FIT

Un silenciador que ajusta a muchos automóviles



Su construcción es tan espléndida como la de todo otro silenciador Powell. Ventajas especiales le imparten una vasta escala de adaptación. Con nueve distintos tamaños de silenciador, se satisfacen los requisitos de casi todos los automóviles. Tiene muchas ventajas sobre otros tipos de silenciador. Se ofrece también en modelos de desviación y de calefactor. Pídanos nuestro catálogo nuevo 10-D.

POWELL MUFFLER CO., Utica, N. Y., E. U. A.

Verdadero PROCEDIMIENTO DE FABRICA

y precisión de fábrica
 a costo económico . . .

El Procedimiento Storm es completamente mecánico e igual al que siguen todos los fabricantes de automóviles.

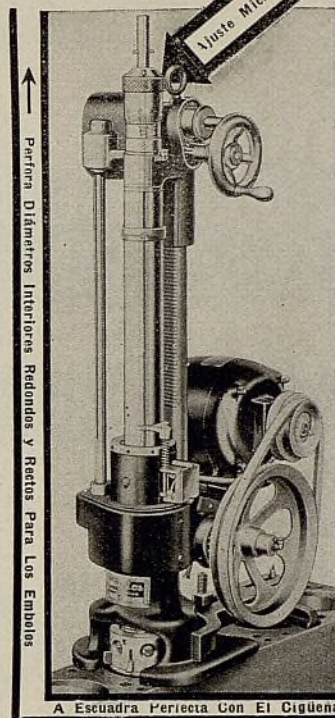
Con la máquina STORM se rectifican los cilindros sin quitar el motor del chasis. El trabajo se acelera, los gastos se reducen y se aumentan las ganancias.

Después de rectificados con la STORM, los cilindros quedan perfectamente redondeados y a "escuadra con el cigüeñal," dando más potencia, reduciendo los gastos de funcionamiento y asegurando una duración más prolongada.

Sus mecánicos pueden manejar una STORM con exactitud positiva y garantizar cada trabajo. Obtenga información detallada acerca de este equipo tan lucrativo. Pídanos ejemplar de nuestro folleto: "Su Mejor Vendedor."

Storm Mfg. Co., Inc.

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

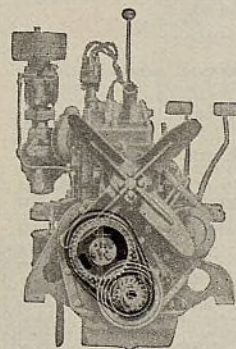


A Escuadra Perfecta Con El Cigüeñal

Capacidad, 2 a 4½ pulgadas.

EL PROCEDIMIENTO STORM

El método EXACTO para rehabilitar cilindros



**Satisfactorio
 funcionamiento
 de motor**

Ello depende, en gran medida, de la correcta distribución de las válvulas y de una cadena de distribución construida para dar un prolongado e intachable servicio. Las cadenas de distribución WHITNEY se emplean de dotación original de fábrica en muchos afamados automóviles americanos. Como cadenas de repuesto, ellas ofrecen la seguridad de conservar el funcionamiento satisfactorio primitivo del motor.

THE WHITNEY MFG. CO. Hartford, Conn., E.U.A.

CADENAS DE DISTRIBUCION WHITNEY

Sírvase Tener Muy Presente

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

LEGAL NOTICE

STATEMENT OF THE OWNERSHIP, MANAGEMENT, CIRCULATION, ETC., REQUIRED BY THE ACT OF CONGRESS OF AUGUST 24, 1912.

Of El Automóvil Americano, published monthly at New York, N. Y., for October 1, 1932.

State of New York }
County of New York } ss.

Before me, a Notary Public in and for the State aforesaid, personally appeared George E. Quisenberry, who, having been duly sworn according to law, deposes and says that he is the Secretary of the Business Publishers International Corporation, publishers of El Automóvil Americano, and that the following is, to the best of his knowledge and belief, a true statement of the ownership, management (and if a daily paper, the circulation), etc., of the aforesaid publication for the date shown in the above caption, required by the Act of August 24, 1912, embodied in section 411, Postal Laws and Regulations, printed on the reverse of this form, to wit:

1. That the names and addresses of the publisher, editor, managing editor and business managers are: Publisher, Business Publishers International Corporation, 330 West 42nd Street, N. Y. C. Editor, George E. Quisenberry, 330 West 42nd Street, N. Y. C. Managing Editor, None. Business Manager, John Abblink, 330 West 42nd Street, N. Y. C.

2. That the owner is: (If owned by a corporation, its name and address must be stated and also immediately thereunder the names and addresses of stockholders owning or holding one per cent or more of total amount of stock. If not owned by a corporation the names and addresses of the individual owners must be given. If owned by a firm, company, or other unincorporated concern, its name and address, as well as those of each individual member, must be given.) Business Publishers International Corporation, 330 West 42nd Street, N. Y. C. McGraw-Hill Publishing Co., Inc., 330 West 42nd Street, New York City. United Business Publishers, Inc., 238 West 39th Street, New York, N. Y. John Abblink, 45 Vine Road, Larchmont, N. Y. J. L. Gilbert, 327 N. Fulton Ave., Mt. Vernon, N. Y. George E. Quisenberry, 102 Reid Ave., Fort Washington, L. I. Wallace Thompson, 59 West 12th Street, New York, N. Y. J. L. Fitzsimmons, 137 Cedar St., Cliffside, N. J. L. H. Knighten, 3149 So. Moreland St., Cleveland, Ohio. Orme Fetterly, 4550 Beacon St., Chicago, Ill.

3. That the known bondholders, mortgagees, and other security holders owning or holding 1 per cent or more of total amount of bonds, mortgages, or other securities are: (If there are none, so state). None.

4. That the two paragraphs next above, giving the names of the owners, stockholders, and security holders, if any, contain not only the list of stockholders and security holders, as they appear upon the books of the company but also, in cases where the stockholder or security holder appears upon the books of the company as trustee or in any other fiduciary relation the name of the person or corporation for whom such trustee is acting, is given; also that the said two paragraphs contain statements embracing affiant's full knowledge and belief as to the circumstances and conditions under which stockholders and security holders who do not appear upon the books of the company as trustees, hold stock and securities in a capacity other than that of a bona fide owner; and the affiant has no reason to believe that any other person, association, or corporation has any interest direct or indirect in the said stock, bonds, or other securities than as so stated by him.

5. That the average number of copies of each issue of this publication sold or distributed, through the mails or otherwise, to paid subscribers during the six months preceding the date shown above is (This information is required from daily publications only.)

GEORGE E. QUISENBERRY, Secretary

BUSINESS PUBLISHERS INTERNATIONAL CORPORATION

Sworn to and subscribed before me this 3rd day of October, 1932.

(Seal)

GERTRUDE GOLDBERG.

Notary Public, N. Y. Co. Clk's No. 206, Reg. No. 4G107.

(My Commission expires March 30th, 1934.)

Indice de los Anunciantes

American Brake Materials Corp.....	51
American Steel Export Co.....	2
Atlas Asbestos Company.....	52
Belden Mfg. Co.....	51
Champion Spark Plug Co.....	44
Chrysler Export Corp.....	39
Defiance Spark Plugs, Inc.. Int. de la Cub. Del.	
E. A. Laboratories, Inc.....	53
Eclipse Mch. Co., Ltd.....	52
Electric Storage Battery Co.....	38
Elite Mfg. Co.....	53
Firestone Tire Rubber Export Co.....	1
Ford Motor Co.....	41
Fostoria Pressed Steel Co.....	48
Gates Rubber Co.....	40
Hall Mfg. Co.....	52
Hollingshead Co., The R. M.....	54
Hudson Motor Car Co.... Ext. de la Cub. Del.	
Hupp Motor Car Corp.....	4
International Plug Mfg. Co.....	49
Kester Solder Co.....	46
Lee Tire & Rubber Co.....	54
Link-Belt Co.	53
Lyons Storage Battery Co.....	48
McQuay-Norris Mfg. Co.....	46
Manley Mfg. Co.....	54
Overseas Motor Service Corp.....	47
Powell Muffler Co.....	55
Prest-O-Lite Storage Battery Sales Corp... 54	
Price Battery Corp.....	55
Reo Motor Car Co.....	36
Russell Mfg. Co.....	35
Sealed Power Corp.....	37
Sorensen Mfg. Co.....	55
Stewart Motor Corp.....	43
Storm Mfg. Co.....	55
Sunnen Products Co..... Ext. de Cub. Post	
Thompson Products, Inc.....	49
Timken Roller Bearing Service & Sales Co. 42	
Trico Products Corp.....	52
United-Carr Fastener Corp.....	52
U. S. Air Compressor Co.....	50
U. S. Axle Co.....	50
Vellumoid Co.	50
Warner Gear Co..... Int. de Cub. Post	
Whitaker Battery Supply Co.....	52
Whitney Mfg. Co.....	55
Willard Storage Battery Co.....	45