

El Automóvil Americano

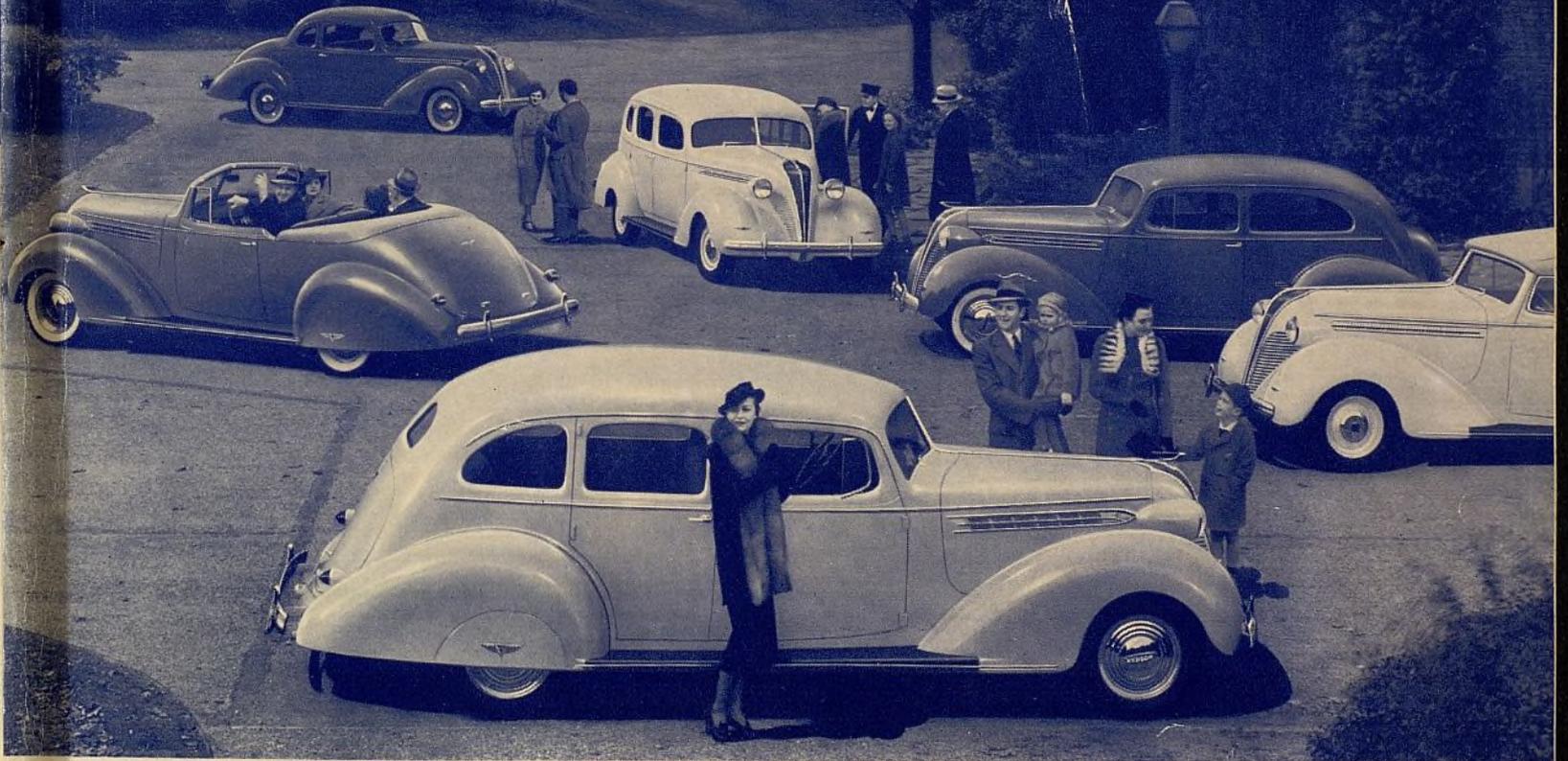
AUTOMÓVILES ▾ ▾ CAMIONES ▾ ▾ AEROPLANOS ▾ ▾ AUTOBOTES

Año 21, No. 2

Febrero de 1937

Precio \$2.00 al año

¡MODERNOS EN TODO SENTIDO!



En primera fila: El Sedán Country Club Hudson "Ocho." Al fondo de izquierda a derecha: Brougham Transformable Hudson "Ocho." Cupé Terraplane Serie De Luxe. Sedán Super Terraplane. Brougham de Turismo Hudson "Seis." Cupé Transformable Super Terraplane.

A BASE de cualquier comparación, las marcas Hudson-Terraplane dan al comprador el mayor valor intrínseco en sus respectivas categorías. En lujo interior y belleza de líneas así como en holgura y potencia, estas marcas se aventajan aún a vehículos de precio más alto.

Las marcas Hudson-Terraplane cuentan con los adelantos más notables del día en un año en que la perspectiva de negocio se presenta halagadora. Estas dos líneas de vehículos modernos en todo sentido abarcan el mercado de mayor volumen y lucro.

Entre sus características exclusivas des-

cruella el Cambio de Marchas Selectivo Automático—el adelanto en conducción más importante del día—un poderoso argumento de venta por la forma en que simplifica el manejo y trae mayor grado de seguridad.

El funcionamiento superior y resistencia sin igual de los vehículos Hudson-Terraplane están respaldados por pruebas oficiales y victorias tales como la famosa carrera Nairobi-Rand en la Unión Suda-

fricana y el Gran Premio Internacional de Sud-América. Su larga serie de victorias y records no ha sido igualada en los anales del automovilismo.

La calidad de los vehículos Hudson-Terraplane queda demostrada por la supremacía establecida en todas partes del mundo y el grado de satisfacción de nuestra numerosa clientela. Su solicitud por pormenores será prontamente atendida.

Departamento de Exportación

HUDSON MOTOR CAR COMPANY

DETROIT, MICHIGAN, E. U. A.

Cablegramas: HUDSONCAR

Ayuntamiento de Madrid

HUDSON Y TERRAPLANE



Cuando su abacero le vende a Ud. carne, le suministra también, por lo general, al mismo tiempo, patatas, legumbres y otros comestibles que Ud. necesita para completar una buena comida.

Cuando su sastre le vende un traje, Ud. generalmente compra de él un sombrero, una corbata, una camisa, un par de zapatos y talvez otras cosas más para completar su vestido.



Y cuando vendo una instalación de anillos nuevos, cada vez que quito la culata de los cilindros del motor vendo también varias piezas nuevas: extensores de émbolos, empaquetaduras, válvulas, bielas. . . Soy gran admirador del Perfect Circle — "La llave que abre el motor".

LA LLAVE QUE



ABRE

EL MOTOR

TAN pronto como se quita la culata de los cilindros de cualquier motor, se presentan oportunidades para vender numerosas piezas de repuesto. Nuevos extensores de émbolos. Nuevas empaquetaduras. Nuevas válvulas. Nuevos cojinetes. ¿Y qué es lo que exige quitar la culata de los cilindros?

Los anillos Perfect Circle X-90 — los anillos que han aportado a los

que los venden e instalan más ganancias en un año que los de toda otra marca del mercado — los anillos que han establecido nuevos records en ventas — y los únicos anillos de extensión que han sido adoptados como equipo normal por famosos fabricantes, como la Packard y la Graham.

Para hacer más negocios en 1937, use la llave que abre el motor — los anillos Perfect Circle X-90. The Perfect Circle Companies, Hagerstown, Indiana, E.U.A., y Toronto, Canadá. Dirección telegráfica: PERFICIRCO —Clave Bentley

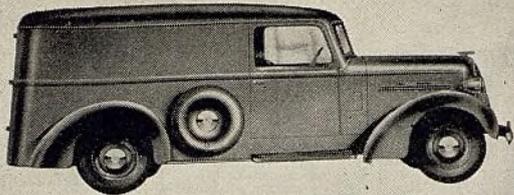
DISTRIBUIDORES Y REPRESENTANTES

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

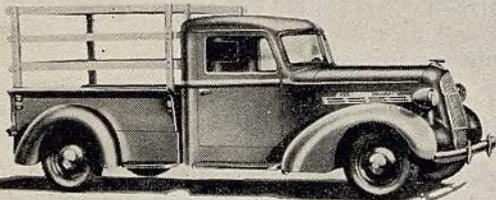


PERFECT CIRCLE

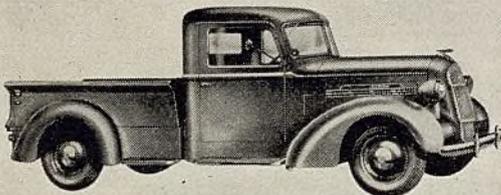
X-90 PISTON RINGS AND PISTON EXPANDERS



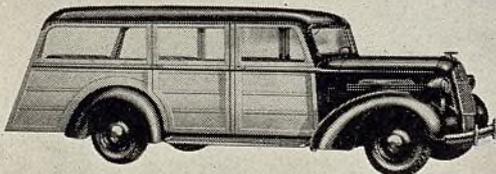
Nuevo modelo de caja cerrada de $\frac{1}{2}$ o de $\frac{3}{4}$ de tonelada—con distancia entre los ejes de 114" o 120" y espacio de carga de 6' 6" o 7' 6". Motor Silver Crown de 4 o de 6 cilindros.



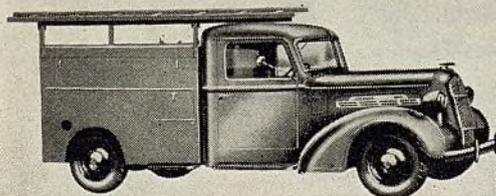
Nuevo modelo de caja "pick-up" de $\frac{1}{2}$ tonelada, con extensión para transporte de campo—con distancia entre los ejes de 114" o 120" y motor Silver Crown de 4 o de 6 cilindros.



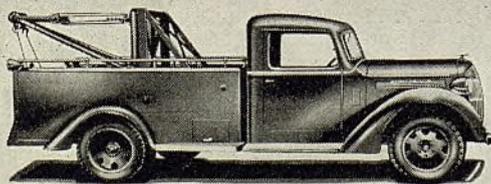
Nuevo modelo de caja "pick-up" de $\frac{1}{2}$ o de $\frac{3}{4}$ de tonelada—con distancia entre los ejes de 114" o 120" y motor Crown de 4 o de 6 cilindros.



Nuevo modelo, tipo vagón de estación, con distancia entre los ejes de 114" o 120" y motor Silver Crown de 4 o de 6 cilindros.



Nuevo camión de emergencia, de $\frac{1}{2}$ o de $\frac{3}{4}$ de tonelada, con distancia entre los ejes de 114" o 120" y motor Silver Crown de 4 o de 6 cilindros.

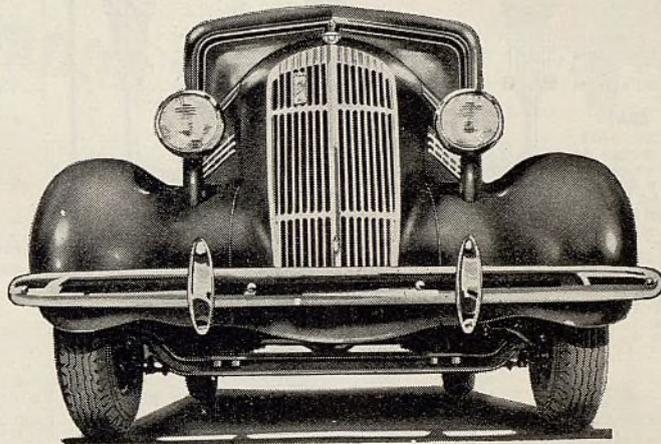


Nuevo camión de servicio caminero, con capacidad bruta de 9500 libras—distancia entre los ejes de 139" o 166" y motor de 6 cilindros Silver Crown o Gold Crown.



A LA VANGUARDIA

NUEVOS CAMIONES DE REPARTO RAPIDO ESTABLECEN NUEVAS NORMAS DE CALIDAD EN EL MERCADO DE LOS CAMIONES ECONOMICOS



El nuevo Reo marcha a la vanguardia con el anuncio de nuevos modelos de reparto rápido de media tonelada y de tres cuartos de tonelada, contruídos especialmente para satisfacer los exigentes requisitos del rápido servicio de reparto.

Estudie estos nuevos modelos a la primera oportunidad que se le presente. Ofrecen un valor intrínseco sensacional al comprador de camiones y una extraordinaria oportunidad de ganancias al comerciante que los vende.

Los camiones de reparto rápido Reo están proyectados y contruídos para hacer un verdadero trabajo de camión.

Nuevos refinamientos técnicos facilitan la científica distribución de la carga. El resultado es un funcionamiento general más fácil y explotación más económica. La nueva colocación del motor y de los ejes permite la instalación de cajas más largas. Se pueden transportar cargas más voluminosas que en los camiones de construcción corriente de iguales dimensiones. Y con todo esto, cada modelo lleva un verdadero motor de camión.

Los motores Silver Crown son opcionales—de 6 cilindros para rápido transporte a distancia, y de 4 cilindros para económico

servicio de reparto. Ambos transportan sus cargas máximas a alta velocidad, con un consumo de gasolina y de aceite notablemente reducido.

Estudie atentamente todas las ventajas de los nuevos camiones Reo de reparto rápido. Compárelas con las de otros camiones. Así comprenderá por qué estos camiones de reparto rápido han sido aclamados como "los camiones económicos más finos del mundo."

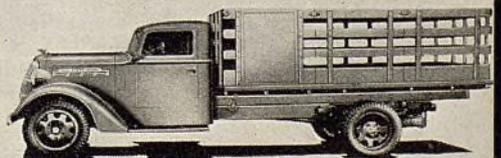
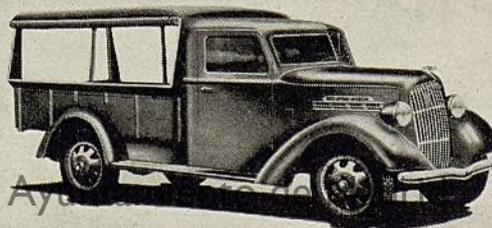
Ahora, con mayor razón que nunca, se presenta más valiosa la representación del Reo, por las oportunidades sin paralelo que ofrece en buenas ganancias. Actualmente, el surtido de camiones Reo comprende modelos de estilo aerodinámico, con radiador de tipo V, desde el repartidor rápido de $\frac{1}{2}$ tonelada hasta los tipos de gran capacidad de 40.000 libras de peso bruto, con distancias entre los ejes de 114 a 240 pulgadas. En ciertos buenos mercados necesitamos todavía activos distribuidores. Si Ud. se interesa en la valiosa representación del camión Reo, avísenos en seguida. Por carta o por telegrama pídanos información detallada y catálogos.

REO MOTOR CAR COMPANY

LANSING, MICHIGAN, E. U. A.—Dirección telegráfica: REOCO, LANSING

Nuevo camión de expreso con toldo, con capacidad bruta de 9500 libras—distancia entre los ejes de 139" o 166" y motor de 6 cilindros Silver Crown o Gold Crown.

Nuevo camión con caja normal de varales de 12 pies, con capacidad bruta de 11.500 libras, distancia entre los ejes de 139" o 166" y motor de 6 cilindros Gold Crown.



Estos
DESTORNILLADORES STANLEY
se fabrican especialmente para
TRABAJOS DE REPARACION
DE AUTOMOVILES

Se garantizan por una marca que desde hace 80 años ha sido sinónima de finas herramientas en todo el mundo.

No. 1011

El destornillador Stanley con "detector de chispa", provisto de mango de "Stanloid", transparente indestructible y a prueba de choque eléctrico. El tubo en el mango indica el paso de corriente de alta frecuencia cuando la punta toca la bujía o el conductor.



No. 88A

Igual al No. 1011, pero con mango de madera, en lugar del mango de "Stanloid". Los destornilladores Stanley con "detector de chispa" son herramientas de excelente construcción, cuya utilidad práctica se aumenta con su dispositivo de indicación.

No. 1020

Destornillador Stanley con la parrita "Flashlite" — una herramienta de primer orden provista de una poderosa lámpara en el menago. Ideal para ajustes en lugares oscuros.



No. 1006

Firme mango transparente de "Stanloid" con gruesa lámina redonda muy bien asegurada. Punta normal. Láminas de cuatro tamaños, de 4 a 12 pulgadas.



No. 1008
Con mango de "Stanloid"; modelo especial para electricista. Lámina redonda delgada. Tres tamaños, con láminas de 3 a 10".

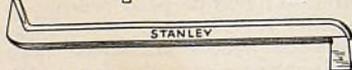
No. 1001
Una herramienta Stanley 100% práctica. Los destornilladores con mangos de madera más firmes del mercado. Láminas redondas en siete tamaños, de 3 a 12".



No. 1003
Otra herramienta Stanley 100% práctica, con firme mango y lámina pequeña. Siete tamaños, con hojas de 3 a 12".



No. 680
Popular por su gran firmeza. Mango de madera muy dura y lámina rectangular, en cuatro tamaños de 4 a 12" de largo.



No. 670 Tipo "curvo" para apretar o aflojar tornillos en puntos estrechos. De 5" de largo. Hecho de fino acero forjado, endurecido y templado. Tres otros tamaños.

Para información completa sobre herramientas Stanley para automóviles, pidanos nuestro catálogo 27A.

HERRAMIENTAS STANLEY

THE STANLEY RULE & LEVEL PLANT, New Britain, Conn., E.U.A.

Departamento de Exportación

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

Dirección telegráfica: "STARULECO"

Representante para Inglaterra y la Europa Continental:

E. P. BARRUS, LTD.

35-37 Upper Thames St., Londres, E.X.4, Inglaterra

Oficina en Bombay

THE STANLEY WORKS

P. O. Box 491, Taj Building, Bombay, India

El Automóvil Americano

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

Publicado mensualmente por la

BUSINESS PUBLISHERS INTERNATIONAL CORP.

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

Dirección telegráfica: Intertrade, New York

Administración

JOHN ABBINK

Presidente y Administrador

J. L. GILBERT

Vicepresidente

C. A. MUSSELMAN

Tesorero

GEORGE E. QUISENBERRY

Secretario

J. L. FITZSIMMONS

Subtesorero

Junta Directiva

MASON BRITTON, Presidente de la Junta; JOHN ABBINK;

FRITZ J. FRANK; J. L. GILBERT; C. A. MUSSELMAN; MALCOLM MUIR;

y GEORGE E. QUISENBERRY.

También Editores de The American Automobile (Overseas Edition)

Ingeniería Internacional y El Farmacéutico

Afiliada a la Chilton Co., Inc., y la

McGraw-Hill Publishing Co., Inc.

Representante: Buenos Aires, Argentina, James F. Downey

Florida 229

Año 21

Febrero de 1937

No. 2

Indice

\$1.500.000.000 en Servicio y Ventas	6
La Inversion en Automóviles	7
El Complicado Automóvil	8
El Automóvil Más Barato	10
El Automóvil Crea Riqueza	12
Camiones Nuevos	
Dodge	13
White	14
Studebaker	15
Federal	16
Marmon-Herrington	17
Terraplane	18
América Simoliza la Paz	19
La Venta de Automóviles Usados	20
Huelgas Afectan la Producción	23
La Alineación de las Ruedas	25
Noticias de las Fábricas	33
Matriculas	33
Hombres de la Industria	34
Tienen que Regresar	35
Características de Automóviles de Pasajeros	36
Omnibus	40
Camiones	47
Indice de Anunciantes	81

Copyright 1937 by Business Publishers International Corp.

Vol. 21, No. 2, Febrero, 1937

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.

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

LA DISTANCIA MAS CORTA



ENTRE EL COMPRADOR Y LAS GANANCIAS

ES EL SURTIDO VAN NORMAN DE EQUIPO DE REPARACION DE AUTOMOVIL

Seguras y exactas en su trabajo — todas las máquinas Van Norman poseen las propiedades que precisamente se requieren de todo empleado fiel y competente, para desarrollar las ganancias y prestigio en cuatro departamentos del servicio de reparación de automóviles.

Comuníquese con el representante más cercano para que Ud. mismo se convenza de que es cierto lo que decimos: "El equipo Van Norman significa ganancias."

Representante para la Exportación:
The Stanley Electric Tool Co.,
100 Lafayette Street, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Representante en la Argentina:
Mariano Fernandez, Viamonte 1035, Buenos Aires.
Representante General en Brasil:
Paulo De Araujo, Caixa Postal 1264, Sao Paulo.
Representante en el Uruguay:
Clericetti & Barrella, Montevideo.

"El equipo Van Norman significa ganancias"

VAN NORMAN

MACHINE TOOL COMPANY

Springfield Massachusetts E. U. A.



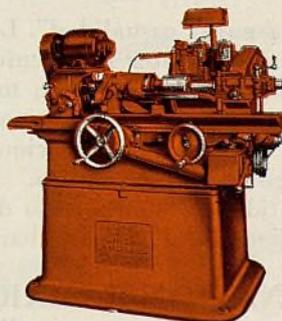
Rehabilitación de frenos:

Todos los tambores, desde los del Austin hasta los más grandes, pueden tornearse y esmerilarse en el Modelo Senior — el único completo torno de tambor de freno. Se adapta también a cajas de diferencial. Tornea volantes de motor; alisa lados de embrague. Su exclusivo husillo giratorio y deslizante elimina numerosos separadores, ahorra tiempo en preparación y provee mayor espacio de trabajo. Aditamento de esmerilar, cuando se indique.



Rehabilitación de válvulas:

El "Vagón de Válvula" impresiona favorablemente al cliente y le ayuda a Ud. a vender reparaciones de válvulas. Comprende el nuevo modelo Z de rectificadora de cara de válvula (con los modelos X y XA a elección) — de tipo perfilado, firme, rápido y sin vibración. Su husillo de servicio pesado, montado en cojinete de bolas, no requiere lubricación. Propulsión de cabeza de trabajo completamente sumergida en baño de aceite. Motor eléctrico de tipo capacitador de ½ c. de f. También comprende el juego Ro-Cen-To para el esmerilado más rápido y limpio en los más duros asientos de válvulas del mercado. Motor de ½ c. de f. Piedras amoladoras de limpieza automática y muy durables.



Rehabilitación de émbolos:

Tres máquinas poderosas y rápidas — Nos. 76, 85 y 101 para el exacto esmerilado de émbolos elípticos, cilíndricos o cónicos. El modelo No. 101 es el equivalente a una costosa máquina de fábrica en todo sentido, menos en precio.



Rehabilitación de cilindros:

Hay más ganancias en piezas y en trabajo con la Per-Fect-O que con toda otra máquina o herramienta de taller. Un solo corte es suficiente para rehabilitar el cilindro a la exactitud de fábrica. Las uñas o guías exclusivas para centrar la columna perforadora dirigen la herramienta cortadora con suma precisión en toda su carrera descendente. Seis tamaños de 2.2" a 9" de diámetro, con profundidad de 10" a 30".



Esta es sólo una parte de la gran brigada de camiones International de servicio pesado, dedicada a un importante trabajo de ingeniería. A solicitud daremos el nombre del dueño de esta brigada.

LA INTERNATIONAL es la principal fábrica del mundo de CAMIONES DE SERVICIO PESADO

En camiones International se transporta una mayor parte de las cargas pesadas del mundo, que en los de toda otra marca . . . una declaración importante, que se confirma por los camiones que se ven en las calles y caminos de su localidad. Los grandes, poderosos y competentes camiones, dedicados a difíciles trabajos, resultan, a menudo, ser de marca International, cuando se averigua su nombre.

Esta situación no se debe a pura "casualidad". Los ingenieros de la International Harvester han venido conquistando esta supremacía desde hace años, mediante la introducción en los camiones International de toda la fuerza motriz, excelencia de funcionamiento y capacidad que exige el trabajo pesado. El continuo progreso, en el sentido del rendimiento del motor, ha tenido por resultado una extraordinaria

economía en consumo de combustible, en toda clase de servicio.

Los camiones International de hoy día son espléndidos en todo sentido, pues satisfacen ampliamente los requisitos de cualquier trabajo a que se dediquen. Entre los rasgos más importantes de su construcción especialmente proyectada para servicio pesado, se hallan: motor con válvulas en la culata, con cilindros renovables; montaje de motor de tres puntos, con soportes al frente y atrás amortiguados en caucho, para reducir a un mínimo la vibración; cámaras de explosión labradas a máquina; canalización de agua alrededor completo de cada cilindro; y una amplia elección a capacidades y distancias entre los ejes.

El agente del International más cercano o nuestra sucursal más próxima a su localidad, gustosamente suministrará información detallada sobre cualquier modelo, a quien se sirva pedirla.

INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY

(Incorporated)

Harvester Bldg.

Chicago, E.U.A.

CAMIONES INTERNATIONAL



Número tres de la serie de inserciones relativa a datos sobre el transporte por automóvil.

Los dueños de esta revista autorizan la reproducción de todo el material contenido en las ocho páginas de esta inserción, sin relación alguna a derechos de propiedad literaria o crédito de costumbre.

**El Automóvil
Americano**

Febrero de 1937
Año 21 • No. 2



Riqueza . . .

DIRECTA e indirectamente, el automóvil contribuye grandemente a aumentar la riqueza del mundo.

\$1.500.000.000 en Servicio y Ventas



LAS estadísticas son generalmente difíciles de comprender, sobre todo, cuando se refieren a enormes sumas de dinero. Por esta razón, al referirnos al comercio de automóvil y su progreso en todo el mundo, es decir, en más de 100 países de la América, Europa, Asia, Africa y Oceanía, los totales comerciales llegan a cifras que, por su enormidad, son colosales.

Por informes fidedignos, provenientes de muchos países, se puede calcular que por cada automóvil en actual circulación, hay una inversión de como \$125 en facilidades de ventas y conservación mecánica. Esta suma no comprende, por supuesto, las facilidades manufactureras o fabriles. Representa únicamente la inversión en establecimientos de ventas y reparación por cada automóvil en servicio.

TOMANDO la suma indicada, como un término medio, para cada automóvil, se puede entonces averiguar el capital invertido en el negocio de automóviles de cada ciudad o de cada país. La inversión resulta muy considerable, aun al tratarse de ciudades pequeñas. Al tratarse de un país completo, con millares de establecimientos de ventas, garajes, estaciones de servicio y puestos de gasolina, el total sube a millones.

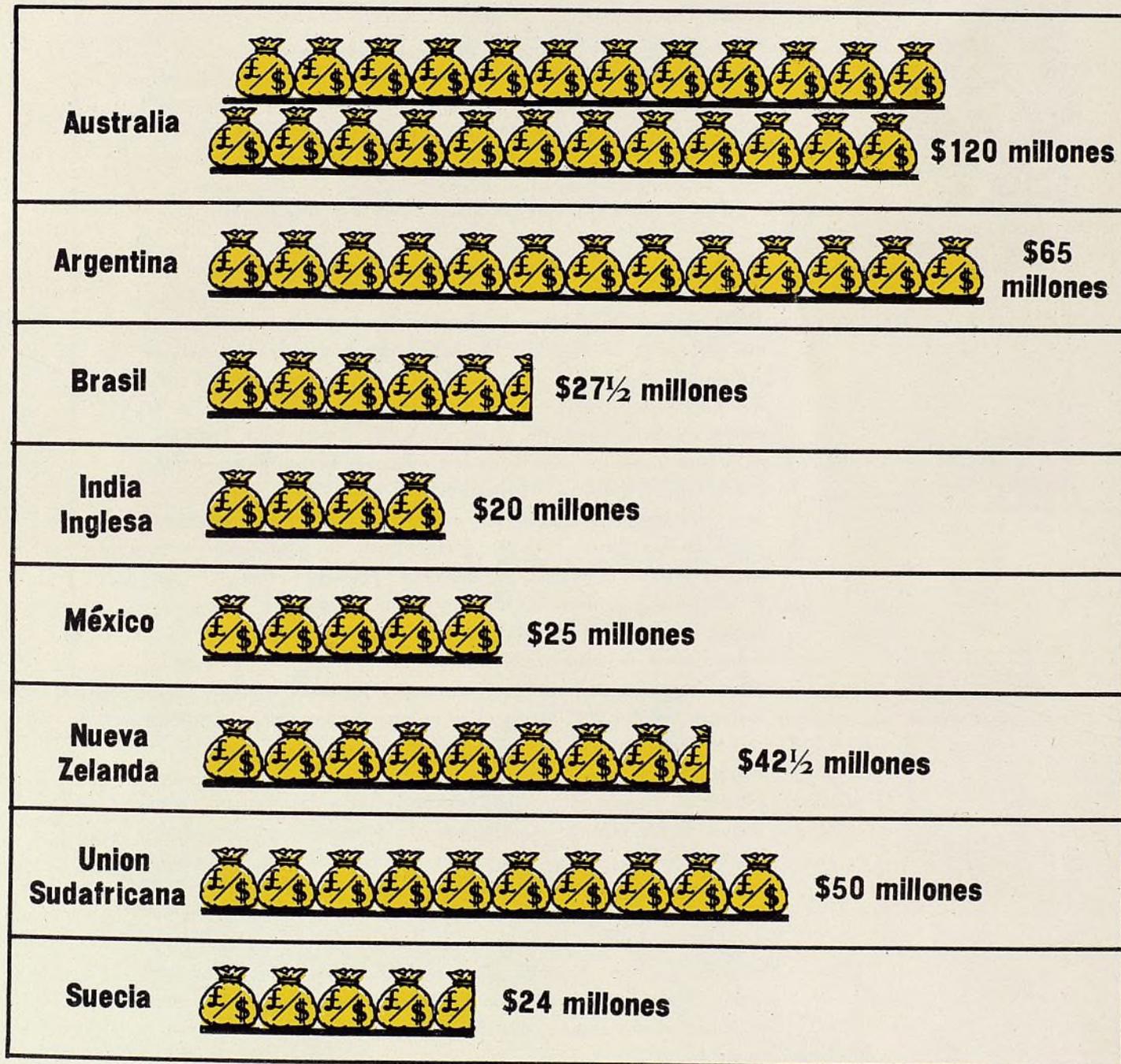
Sin incluir los Estados Unidos, hay cerca de doce millones de automóviles en activa circulación por todo el mundo. Aplicando el promedio de \$125 a cada vehículo, se ve en seguida que la inversión total, en todos estos países, en facilidades de ventas y servicio, llega por lo menos a \$1.500.000.000.

Una manera interesante y hasta emocionante de comprender esta enorme cifra es recordar que en un año completo hay 500.000 minutos. Contando un dolar por minuto, se requerirán entonces 3.000 años para completar la cuenta de los \$1.500.000.000. Y esto sin incluir las facilidades fabriles.

La Inversion en Automóviles

Establecimientos de comerciantes de automóviles y talleres
(sin incluir fábricas de automóviles y piezas)

Cada saco representa 5 millones de dólares



Los cálculos se basan sobre reciente información, pero están sujetos a revisión en cada país.

LOS INFORMES recibidos por EL AUTOMOVIL AMERICANO varían mucho en lo tocante a la evaluación de los establecimientos de ventas y servicio de automóviles. Por esta razón, esta recopilación no puede aceptarse como una exposición exacta. Indica, sin embargo, la inversión sorprendentemente grande, de capital nacional en cada país, en el negocio de automóviles, cuya limitación impondría una seria amenaza al transporte motorizado.

El Complicado Automóvil



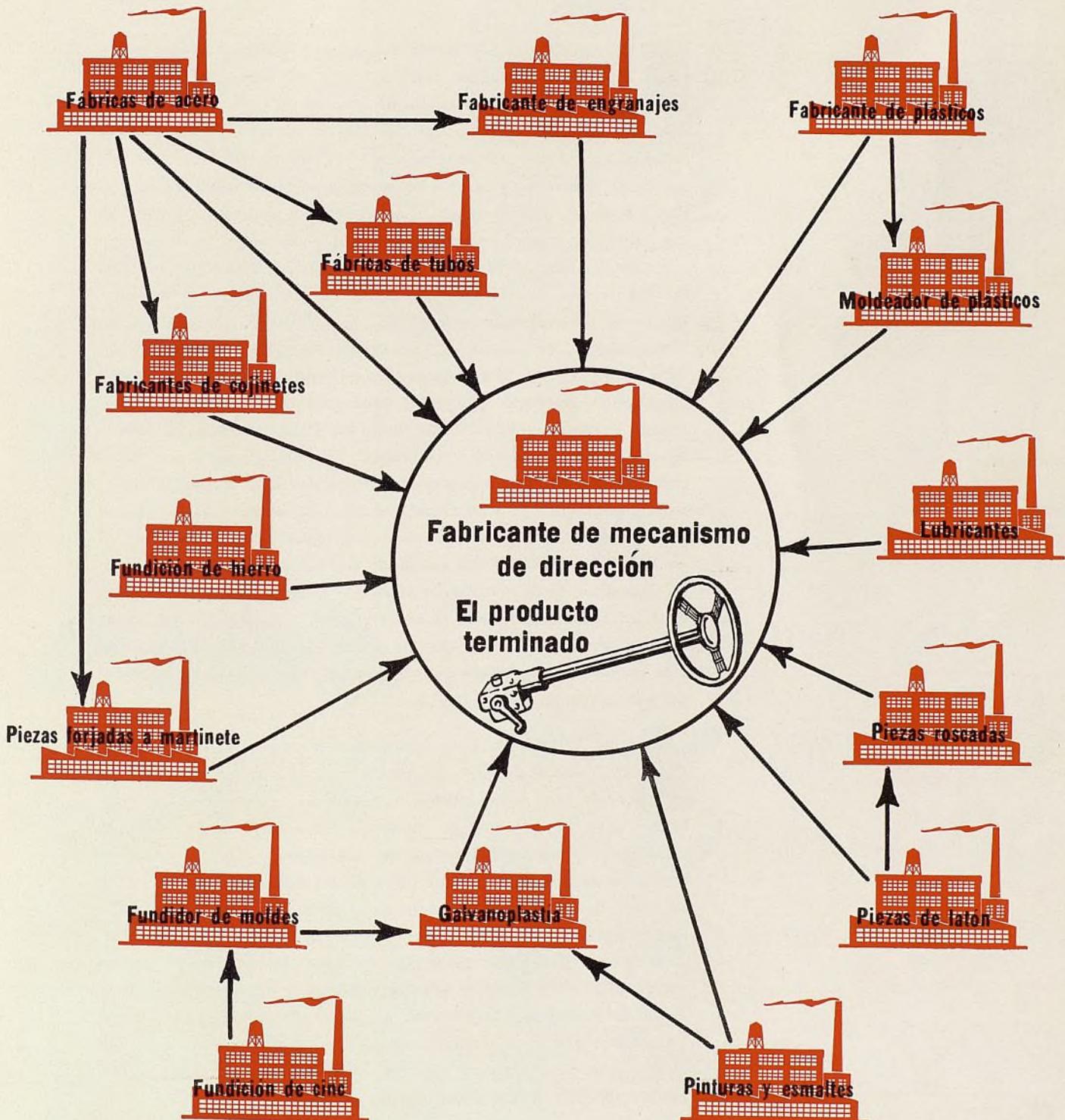
EL automóvil moderno es una máquina de funcionamiento expedito, fácil de manejar, cómoda y segura. Mirando un automóvil nuevo, parado al frente de su casa, el dueño lo ve como una carrocería con ruedas, neumáticos, parachoques y lámparas. Sentado en su interior, ve los instrumentos de gobierno y el tapizado. Y levantándole el capó ve el motor, carburador, ventilador, generador, distribuidor, mecanismo de dirección y muchas otras piezas. Tan bien coordinadas están todas, que no dan al dueño idea del complejo procedimiento entrañado en su fabricación.

Lo único que a él le interesa es que su automóvil le funcione bien.

ESTUDIEMOS cualquier órgano del automóvil, por ejemplo, el mecanismo de dirección. Aparentemente sencillo, a pesar de constar de muchas piezas separadas, este mecanismo es tan esencial a la seguridad de la marcha que ningún dueño se atrevería a manejar su automóvil si no contara con absoluta confianza en su excelente construcción. Más de una veintena de fabricantes, en varias industrias, participan en su construcción. Tenemos, en primer lugar, las fábricas de acero, con sus hornos, laminadoras, fundiciones y máquinas de hacer tubos, luego, fábricas de engranajes, talleres de máquina, fabricantes de cojinetes que producen y refinan las piezas básicas. Para formar un buen asidero, se emplea un revestimiento de material plástico, producido por la industria química, la cual tiene que valerse de métodos y equipos especiales. El moldeador que hace botones de bocinas e interruptores de alumbrado necesita también piezas de latón y piezas roscadas de acero que provienen de otras fábricas especialistas. Finalmente las piezas se instalan en un órgano completo por el fabricante del mecanismo de dirección, en cuya fábrica se hacen muchos trabajos, pero no la construcción de las piezas constituyentes, a causa de que ella resulta mejor y más económica en manos de las fábricas especialistas. El fabricante del mecanismo de dirección es, por supuesto, responsable en lo tocante al proyecto, construcción, ensayo y perfeccionamiento del órgano completo.

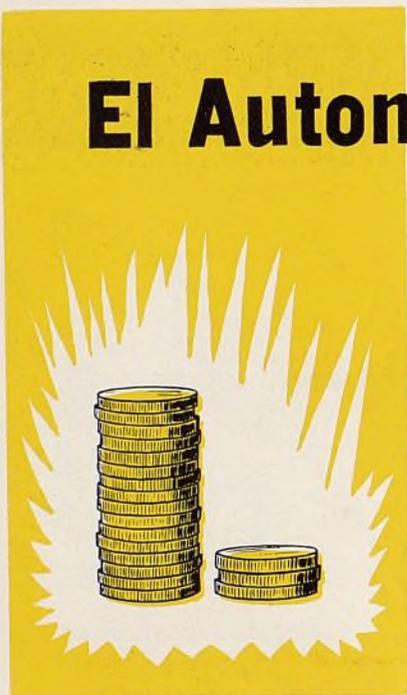
La fabricación de los demás órganos del automóvil es igualmente complicada. Este vehículo no es el producto de una sola industria sino de muchas. Ninguna pieza es fácil de construir. Por esta razón, el automóvil moderno se apoya en millares de procedimientos fabriles, sin que ninguno de ellos pueda descuidarse o suprimirse.

Muchos Intrincados Procedimientos



SIN la contribución de especialistas en numerosos campos y diversas industrias — un grupo muy complejo pero altamente interdependiente de fabricantes — resulta imposible el automóvil comparativamente sencillo y económico.

El Automóvil Más Barato



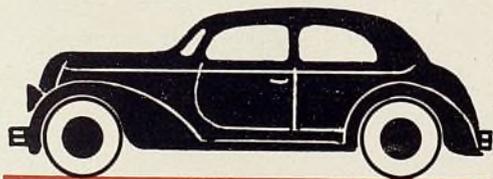
EL costo de cualquier producto o cosa es relativo a lo que puede obtenerse por el en cambio y por esta razón está sujeto a fluctuación. Ordinariamente expresamos el costo de una cosa, por ejemplo, un automóvil, en dólares, libras esterlinas, pesos, francos, etc. Para comprender mejor el significado del costo de una cosa, debemos calcularlo sobre la base de un intercambio con otro producto. Por ejemplo, el precio de un automóvil puede así expresarse en cierta determinada cantidad de maíz, de lana, etc.

En los términos de dinero, los precios básicos de los automóviles no han tenido sensible cambio desde la crisis hasta el presente estado de rehabilitación económica. Sin embargo, en su valor de "intercambio" el precio del automóvil ha bajado mucho desde 1932 o 1933 — el año más crítico — hasta 1937. El agricultor americano — ejemplo típico del productor en muchos países del mundo — estaba vendiendo su maíz, en 1932, a razón de más o menos 40 centavos de dólar el bushel. Por un automóvil que entregado costaba \$750, tenía entonces que vender 1875 bushel de maíz, para comprarlo. Esta anormal relación de precios ha cambiado mucho esto últimos años. El precio por bushel de maíz es de \$1,25 en 1937, pero el costo del automóvil ha sufrido muy poco cambio. El agricultor tiene que vender sólo 600 bushel de maíz para comprar un automóvil nuevo, el cual, gracias a sus refinamientos, es un vehículo mucho mejor que su predecesor en 1932. El costo ha sido por lo tanto reducido en más de $66 \frac{2}{3}$ por ciento en beneficio del agricultor, en 1937.

APLICANDO similares comparaciones a otros productos, el automóvil de hoy día cuesta una cuarta parte menos en trigo, una mitad menos en algodón, y menos en otros productos, que lo que costaba cuatro o cinco años atrás. Aunque estas son comparaciones netamente americanas, ello no altera el hecho fundamental de que el costo de un automóvil nuevo, sobre la base de un intercambio con otros productos, ha sido grandemente reducido en casi todas partes del mundo, desde 1932. Esto quiere decir que todas las medidas de restricción, tarifas extraordinarias y otros obstáculos artificiales interpuestos al desarrollo del comercio internacional, que se establecieron en el anormal período en que un automóvil costaba 1875 bushel de maíz, se han hecho innecesarios ahora que ese costo ha sido reducido a 600 bushel, es decir, a una tercera parte.

Menor Costo del Transporte

UNA presentación gráfica para mostrar la normalización de la relación de precios desde el punto bajo de 1933. El "costo de cambio" de los automóviles se ha reducido drásticamente en cuatro años de rehabilitación económica.



Los precios básicos de los automóviles han cambiado sólo levemente, a pesar de que la calidad se ha mejorado mucho.

Esta comparación, basada sobre los precios en los Estados Unidos, no es aplicable directamente a otros países. Es, sin embargo, indicativa de cambios similares, que afectan a los productores en muchos países del mundo.

1937

1933

1/3



Maiz



1/3



Trigo



1/2



Azúcar



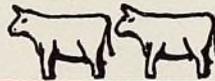
Sin Cambio



Cafe



2/3



Carne



1/2



Plomo



2/5



Estaño



3/5



Cinc



2/5



Algodon



2/3



Seda



2/5



Lana



1/7



Caucho



El Automóvil Crea Riqueza

De Esta Manera:

- 1** Mejorando el transporte, permite a los productores la entrega de sus cosechas y mercancías al mercado en menos tiempo y a menor costo, o en un estado más vendible, con notables economías y con la adicional ventaja de una distribución más rápida a mayor distancia, con un mínimo de pérdidas y otros daños.
- 2** Poniendo fin al aislamiento de las regiones rurales, trae las ventajas de la vida urbana al hogar del agricultor dentro de poco tiempo.
- 3** Extendiendo las ciudades a los suburbios, multiplica la movilidad de los habitantes de la comunidad.
- 4** Aumentando el valor de los bienes raíces, facilita el acceso a numerosos lugares, los cuales quedan unidos a importantes arterias de tráfico mediante caminos modernos, en lugar de los intransitables senderos primitivos.
- 5** Estableciendo nuevas ocupaciones directamente en el negocio de automóviles, en la construcción de carreteras y puentes e indirectamente en otros campos de actividades suplementarias.
- 6** Haciendo más segura la vida y salvando vidas, debido a que el automóvil mejora todos los servicios de orden público, como son los de los hospitales, doctores, policía bomberos, correo, alumbrado, etc.
- 7** Fomentando el progreso de nuevas industrias, como aquellas (a) que no podrían existir sin la eficaz ayuda del transporte motorizado, y (b) aquellas relacionadas con los mismos requisitos de la industria automotriz.
- 8** Desarrollando el turismo y el negocio de turismo, pues permite viajes a lugares de sumo interés histórico o escénico y facilita a los habitantes en ciudades ir de paseo a las playas, montañas y otros sitios beneficiosos para sus salud y entretenimiento.

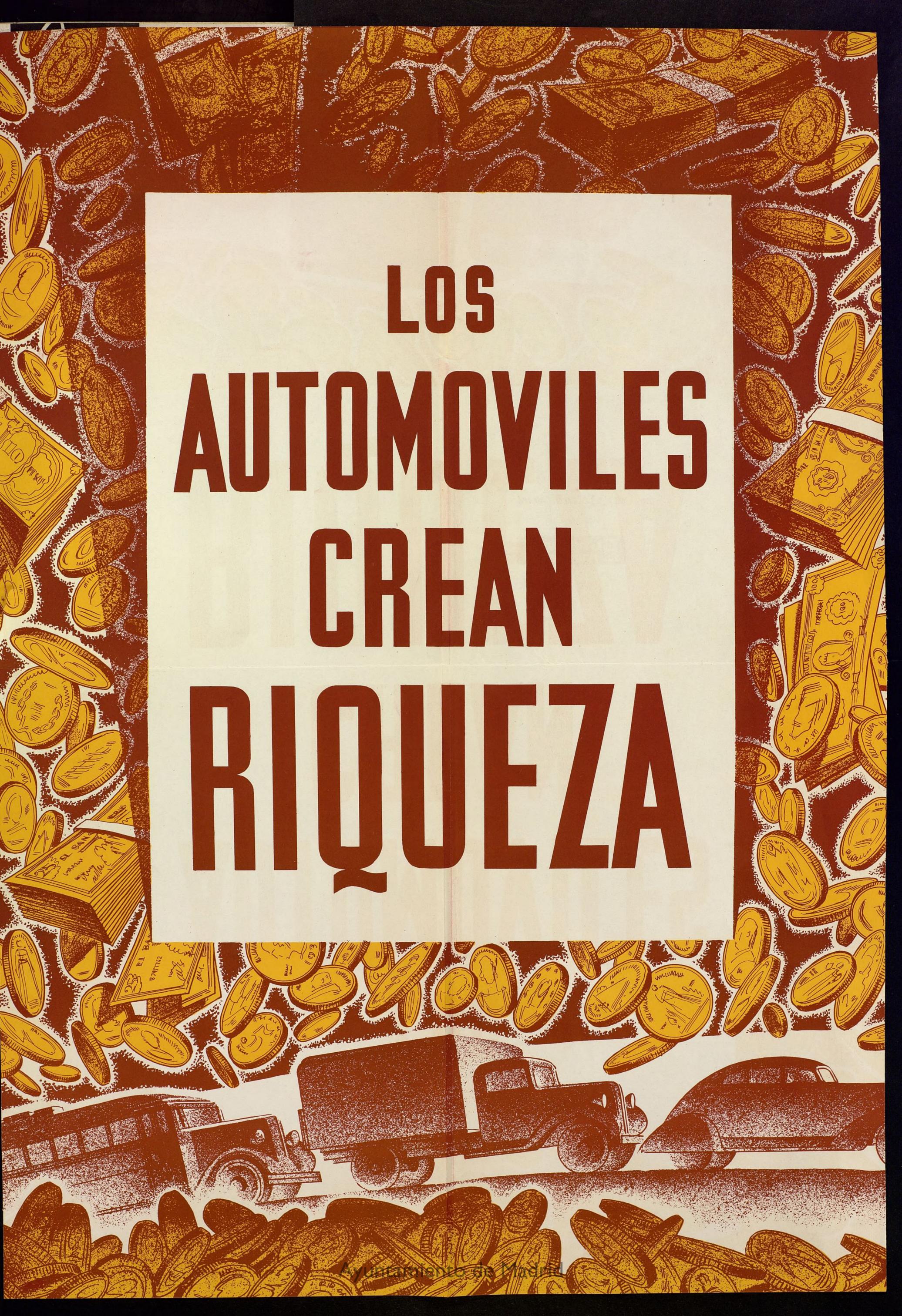
El mejor transporte a menor costo, con gran ahorro de tiempo, tanto para la gente como para las mercancías, por automóvil, por camión o por otro vehículo mecánico comercial, es de por sí una forma de riqueza incalculable. Gran parte de la adicional riqueza adquirida por muchas naciones estos últimos años se debe directamente al mejor transporte por automóvil.



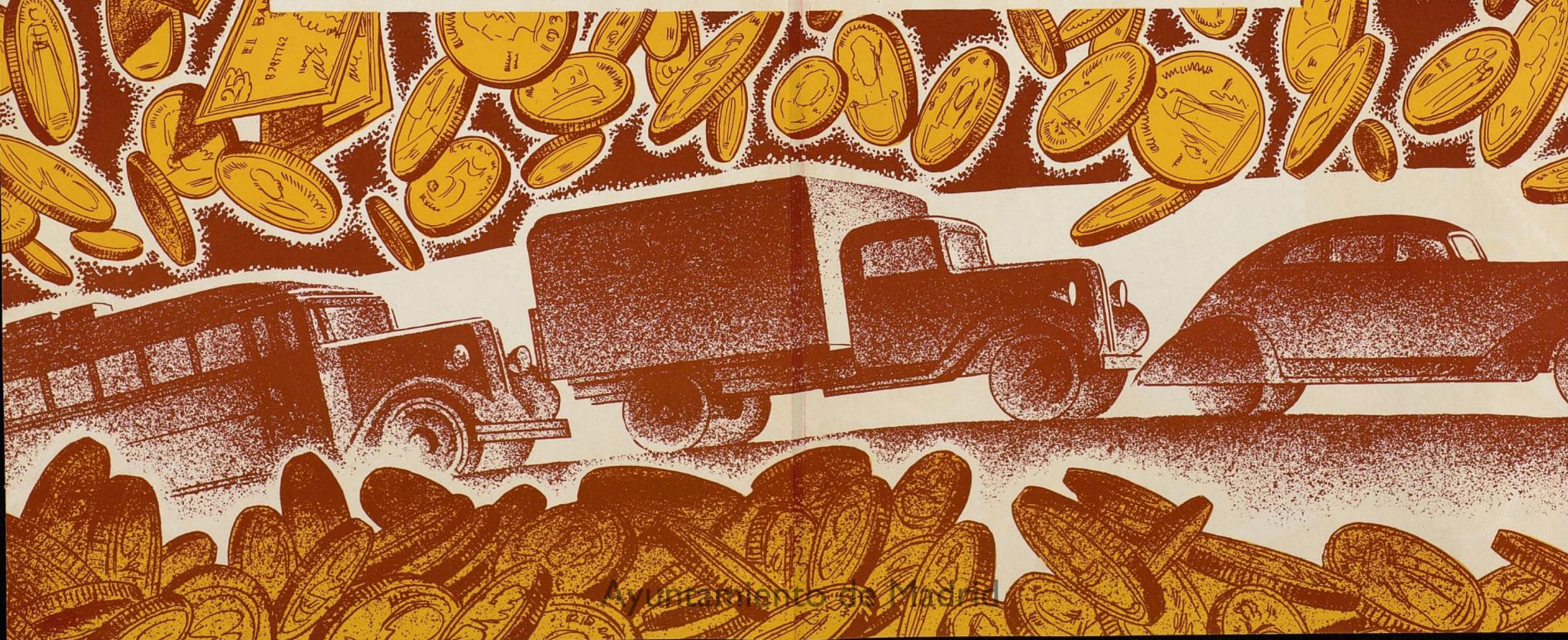
*No. 3 de la serie
de presentaciones
de*

**El Automóvil
Americano**

Febrero de 1937



**LOS
AUTOMOVILES
CREAN
RIQUEZA**



Camiones NUEVOS

DODGE

Entre los refinamientos introducidos al surtido de camiones y automóviles comerciales Dodge de 1937 se incluyen motor más poderoso, frenos hidráulicos, instalación de la tubería del combustible afuera del bastidor, mejor ventilación de la bomba de combustible para reducir la posibilidad de la obturación por vapor, muelles traseros más largos y compartimientos de acero más firmes. El surtido se ofrece en modelos de media tonelada a cuatro toneladas.

Todos los compartimientos de conductor presentan un aspecto más agradable, debido a la esbelta forma de su techo en artística armonía con el capó del motor. Notable cambio se ha introducido en el panel de instrumentos. Estos instrumentos, incluyendo los reguladores del parabrisa, se hallan encajados en el tablero. Los mangos de las puertas y reguladores de ventanas se curvan hacia adentro. Se ha suprimido el ruido y el calor mediante un efectivo aislamiento de las puertas y tabla de pié. Los compartimientos de conductor o garitas son más firmes, debido al uso en ellos de metal más grueso y construcción reforzada.

En el caso de los modelos de media tonelada y de $\frac{3}{4}$ de tonelada, siendo este último uno completamente nuevo, se presentan adicionales refinamientos, tales como motores de camión más grandes y poderosos, cambios de marcha de tipo de camión, motor con montaje aislado en caucho en sus soportes delanteros y traseros, avance del encendido por fuerza de vacío y culatas de cilindros de alta compresión.

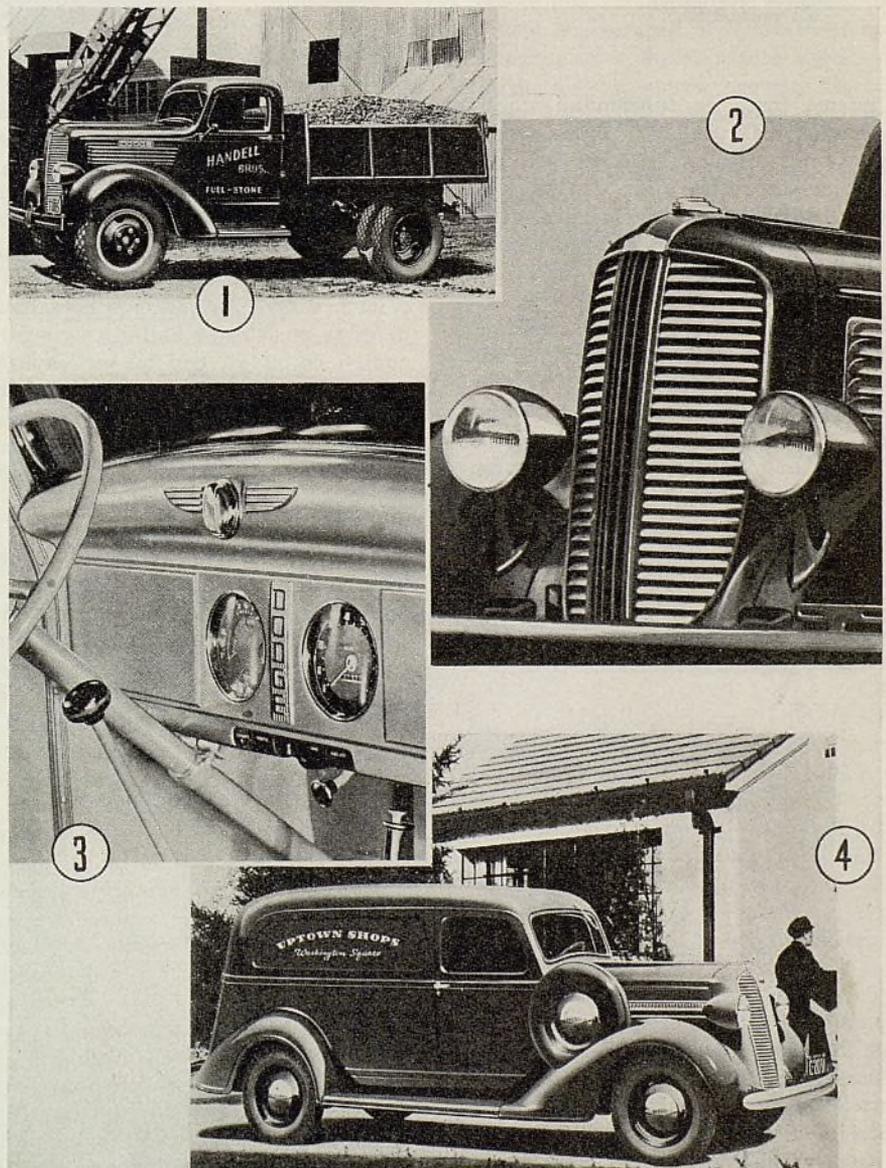
(1) El camión de vuelco Dodge de dos toneladas equipado con grúa hidráulica. (2) Vistas delanteras de camiones Dodge de 1937, de estilo perfilado. (3) El nuevo panel de instrumentos. (4) El sedán comercial Dodge

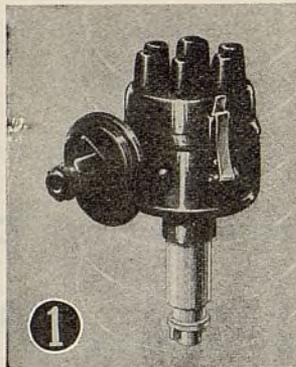
Dodge Aumenta la Fuerza + White en Precios Económicos + Studebaker Ofrece un Cupé Expreso + Federal Aumenta el Surtido + Marmon-Herrington Adaptado al Camión Ford

Como dotación, a elección, a precio adicional, se ofrecen amortiguadores telescópicos o de extensión.

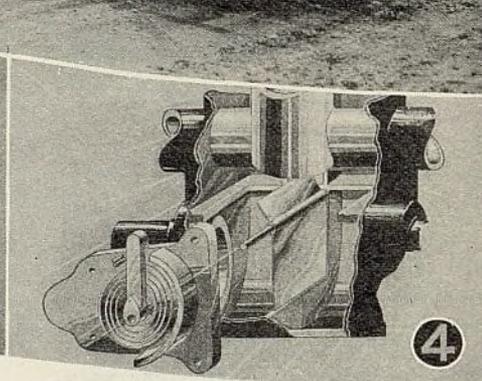
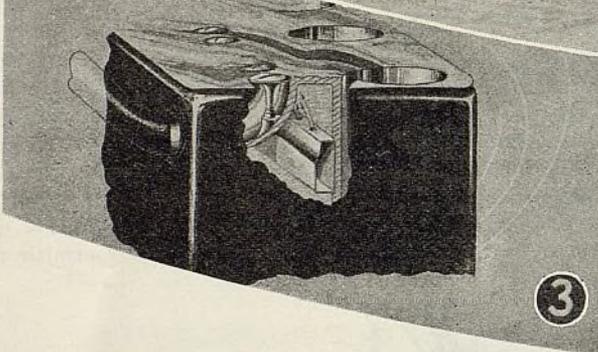
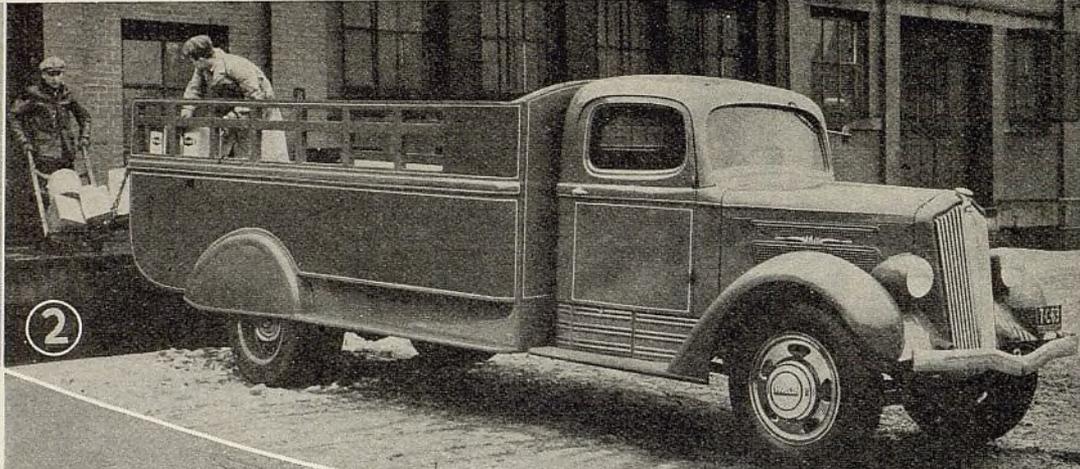
Los cambios principales en los camiones de $1\frac{1}{2}$ y 2 toneladas son sus nuevos bastidores con miembros de refuerzo cruzados atrás y miembros transversales al frente.

El nuevo camión de $\frac{3}{4}$ -1 tonelada se ofrece con los siguientes modelos de cajas: cubretablero de cara plana, cubretablero con parabrisa, de panel con reja, con toldo, con compartimiento de conductor y expreso. Este modelo ha sido especialmente construido para permitir mayor capacidad de carga con





(1) Un distribuidor gobernado por vacío en el nuevo motor White de 250 pulgadas cúbicas asegura correcta posición de encendido en todas las velocidades. (2) Modelo 700 de estacas o varales, tipo De Luxe, ofrecido en distancias entre los ejes de 136 a 196". (3) Vista del sistema de enfriamiento direccional aplicado a los asientos de las válvulas de escape en el nuevo motor. (4) Calentador de gobierno termostático en el múltiple de escape, para asegurar completa vaporización del combustible



el mismo costo de funcionamiento de un camión más pequeño. Tiene ruedas macizas de disco y se ofrece en dos distancias entre los ejes: de 120 y de 136" (3,05 y 3,45 m.). Sus distancias entre compartimiento de conductor y eje trasero, de 41 11/16 by 57 11/16" permite la instalación de cajas de expreso de 7 by de 9 pies. Su motor de 218,6 pulgadas cúbicas de cilindrada (3,58 litros) desarrolla 75 c. de f. y tiene suspensión en cuatro puntos amortiguados en caucho. El cigüeñal tiene un nuevo cierre de aceite en su extremo delantero. El bastidor es de tipo de camión, de 6 1/6" de profundidad, con firmes refuerzos Transversales. Los frenos hidráulicos delanteros tienen 11" de diámetro y los traseros, 13". La desmultiplicación normal del eje trasero es de 4,3 a 1, pero se da elección a 3,9 y 4,76.

El automóvil comercial de 1/2 tonelada de 1937 tiene una capacidad bruta de 4.000 libras y va montado en un chasis de 116" (2,95 m.) de distancia entre los ejes. Su motor, con cilindrada de 218,06 pulgadas cúbicas (3,58 litros) desarrolla 75 c. de f. a 3.000 r.p.m. Incluye un cambio de marcha de tres velocidades, de avance, con desmultiplicaciones de 3,3 para la marcha baja y de 4,3 para la marcha atrás. La desmultiplicación para la propulsión final ha sido aumentada a 12,87. Las desmultiplicaciones de ejes ofrecidas son: 3,9 como normal, y 3,54 y 4,58 a elección. Esta última desmultiplicación es para ruedas de 20".

Los camiones de 1 y de 1/2 tonelada se ofrecen en distancias entre los ejes de 126 1/2", 133" y 159" (3,21 m., 3,38 m., y 4,04 m.) y tienen capacidades brutas de 9.500 y 11.500 libras. El de 9.500 libras tiene un motor con 218,06 pulgadas cúbicas de cilindrada, que desarrolla 73 c. de f. Entre los rasgos sobresalientes de estos modelos se hallan: cigüeñal en cuatro cojinetes, con mayor superficie de contacto de cojinete, tubo distribuidor de agua, termostato en derivación, canalización de agua de largo completo, embrague de 10" con desembrague montado en cojinete de bolas de lubricación automática, cambio de marcha de cuatro velocidades, árbol propulsor montado en cojinetes de rodillo, refuerzo cruzado añadido al bastidor, para su mayor firmeza, garita o compartimiento de conductor de acero de seguridad, muelles traseros más largos, caja de eje trasero de acero sin costura y válvulas más grandes.

El camión de 11.500 libras tiene un motor de 228,12 pulgadas cúbicas de cilindrada (3,74 litros) que desarrolla 78 c. de f. Las desmultiplicaciones de eje trasero son de 5, 125 a 1, 5,66 y 6,33. Se da elección a un eje trasero de dos velocidades. Los miembros transversales del frente y atrás del bastidor son más firmes.

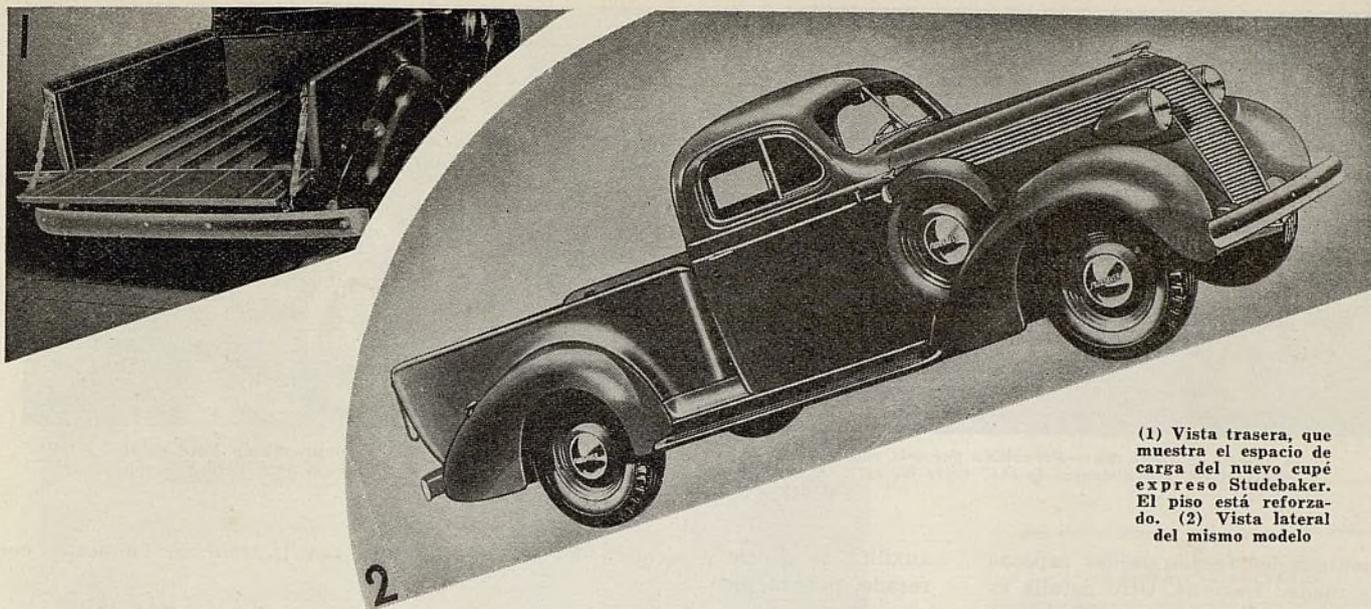
El modelo de dos toneladas tiene una capacidad bruta de 13.500 libras y se ofrece en distancias entre los ejes de 133, 148, 159 y 177 pulgadas (3,38; 3,75; 4,04 y 4,50 m.). El motor de este modelo tiene una cilindrada de 241,5

pulgadas cúbicas (3,96 litros) y desarrolla 85 c. de f. con un esfuerzo de rotación de 175 pieslibras. Los muelles traseros son cuatro pulgadas más largos. El embrague de servicio pesado con amortiguador torsional tiene ahora un desembrague montado en cojinete de bolas de lubricación automática. Su eje trasero enteramente flotante se ofrece en las desmultiplicaciones siguientes: 5,125 a 1, 5,66 y 6,33. Como equipo adicional se ofrece un eje trasero de doble reducción con desmultiplicación de 7,35 y también un eje trasero de doble velocidad con desmultiplicaciones de 5,142 y 7,15. En la dotación corriente se incluyen frenos hidráulicos accionados por amplificador. El bastidor de este modelo ha sido también reforzado.

La fábrica continúa sus modelos de tres y de cuatro toneladas. También ofrece la Dodge modelos de servicio pesado en estilo "Airflow."

WHITE

La White ha entrado más definitivamente que nunca en el mercado de los camiones de precios económicos, con la introducción de un nuevo modelo de 1 a 1 1/2 tonelada, que entregado en la fábrica, ofrece a un precio de lista de \$985. Suministrado en dos tipos, el 700 en estilo de camión corriente, y el 700 K en estilo de tractor, el nuevo producto de la White ofrece elección a diver-



(1) Vista trasera, que muestra el espacio de carga del nuevo cupé expreso Studebaker. El piso está reforzado. (2) Vista lateral del mismo modelo

sas distancias entre los ejes, eje trasero de varias desmultiplicaciones y diferentes tamaños de neumáticos.

El rasgo sobresaliente del 700 es el nuevo motor White de seis cilindros, con cilindrada de 250 pulgadas cúbicas (4,10 litros), provisto de émbolos de peso muy liviano y un sistema de enfriamiento por agua direccional para los asientos de las válvulas de escape. Este enfriamiento provee una corriente continua de agua por la sección del bloque alrededor de los asientos de las válvulas de escape, evitando así el peligro de deformación de válvula, a consecuencia de las altas temperaturas de funcionamiento.

El nuevo motor lleva un cigüeñal contrapesado que funciona en siete cojinetes, con un amortiguador de vibración para facilitar su funcionamiento silencioso. Esta disposición, en combinación con el montaje del motor en cuatro puntos amortiguados en caucho, asegura un funcionamiento general exento de ruido y vibración. Se evita el desgaste excesivo de los pasadores y bujes de los émbolos, mediante la lubricación bajo presión que estos puntos reciben a través de la canalización o conducto interior en las bielas.

Evidencia de la resistencia de estos nuevos camiones se presenta en el bastidor, el cual tiene casi 8 pulgadas de profundidad y reborde de 3 pulgadas.

El eje trasero, con piñón de doble soporte y engranajes de aleación de acero al cromo y níquel, es fundamentalmente igual al tipo completamente flotante empleado en los camiones White más grandes.

El nuevo 700, con estilo ideado por el conde Alexis de Sakhnoffsky, se ofrece en cinco diferentes distancias entre los ejes, de 136 a 196 pulgadas (3,45 a 4,98 m.). El modelo tractor 700 K se ofrece en dos distancias entre los ejes: de 136 y 148 pulgadas (3,45 y 3,78 m.).

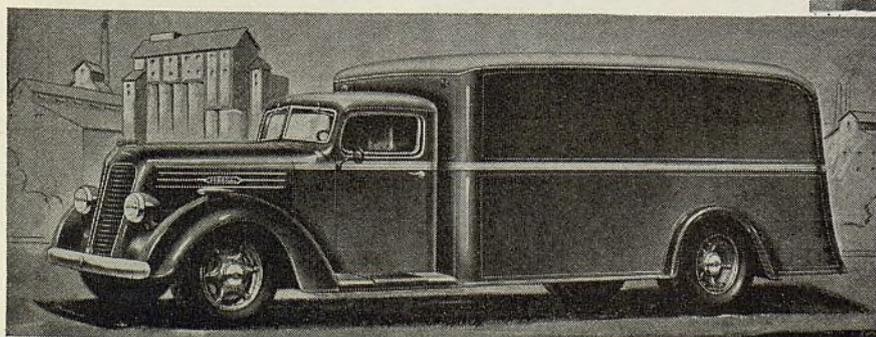
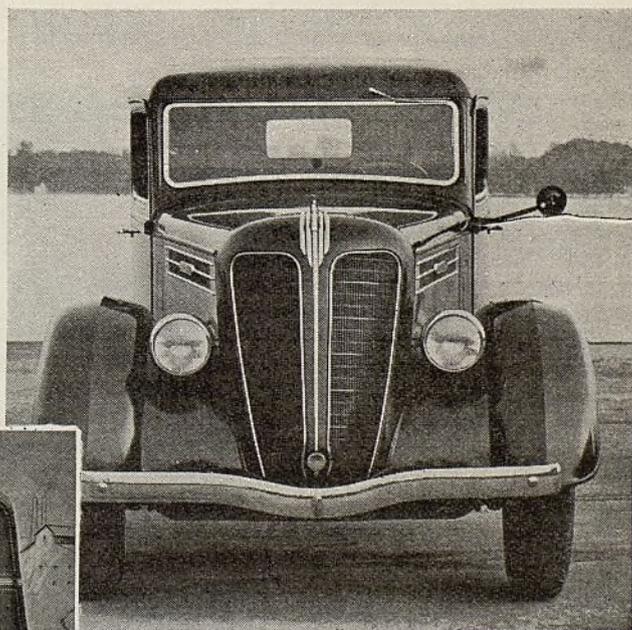
STUDEBAKER

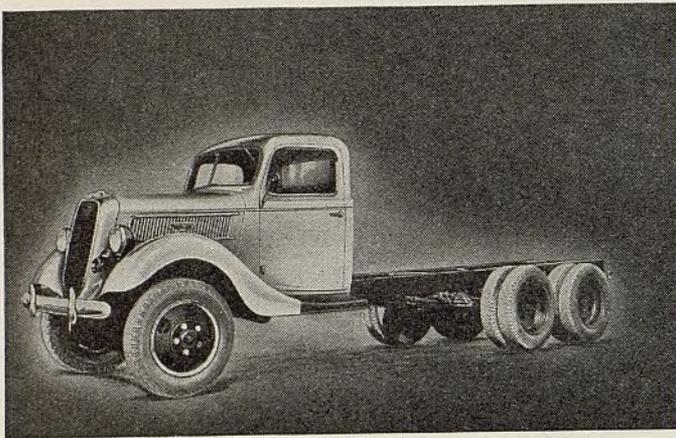
Un nuevo tipo de "cupé expreso" de media tonelada, acaba de ser anunciado

por la Studebaker. Se ofrece en cuatro tipos diferentes: cupé expreso, expreso con cubierta metálica, modelo suburbano y chasis con garita o compartimiento de conductor. Entre los rasgos interesantes se incluyen el compartimiento de conductor completamente metálico, caja metálica y chasis provisto de sujetador automático, dispositivo que sirve para evitar que el camión ruede cuesta abajo, después de parado en una cuesta.

Otros rasgos de seguridad son los frenos hidráulicos, marcha lenta automática, que no se para y mecanismo de dirección de doble alcance, que reduce a la mitad el esfuerzo de estacionamiento, vueltas y maniobras en tráfico. El freno de mano está conectado mecá-

Dos vistas de los nuevos camiones Federal de tipo corriente. El surtido comprende modelos de 1½ a 4½ toneladas. El completo surtido Federal ha sido aumentado, comprendiendo ahora 18 modelos de ¾ a 7½ toneladas, con elección a 99 distancias entre los ejes





Arriba, a la izquierda — Propulsión por seis ruedas Marmon-Herrington aplicada a un Ford V-8. Esta propulsión Ford es el modelo C5-6, con distancia de 154" entre los ejes. A la derecha — Propulsión por las cuatro ruedas aplicada a un Ford V-8, con distancia entre los ejes de 112"

nicamente a los frenos de dos zapatas de las ruedas traseras. Otro detalle es la exclusiva cerradura rotatoria de puerta. En el nuevo modelo se incluye también el sistema evitador de obturación por vapor, que se comprende en los automóviles de pasajeros. No hay necesidad de cambiar el aceite después de cada 500 a 1000 millas. La instalación del depurador de aceite y de motor Fram impone sólo la necesidad de cambiar el aceite en el verano y en el invierno.

Este nuevo cupé expreso Studebaker tiene una distancia entre los ejes de 116 pulgadas (2,95 m.) y lleva un motor Studebaker de seis cilindros, que desarrolla 90 c. de f. a 3.400 v.p.m. El bastidor es de tipo X reforzado, con doble arco. El eje delantero es de tipo corriente de viga en doble T y se da elección al sistema Studebaker de suspensión independiente de ruedas delanteras. El cambio de marcha es del tipo de movimiento sincronizado, y la economía de la sobremarcha o transmisión

auxiliar se ofrece a elección del interesado, que la pida.

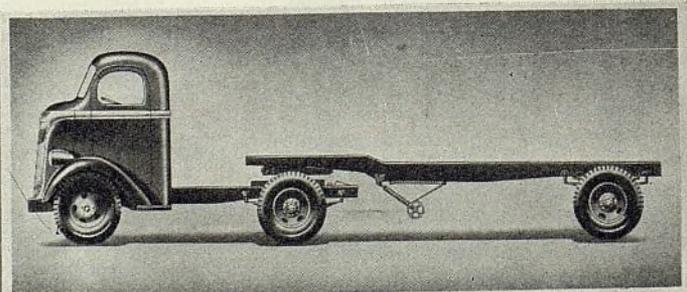
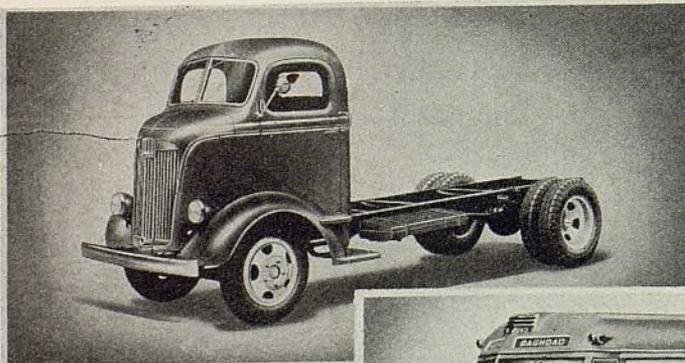
FEDERAL

En adición a los nuevos modelos de camión con asiento encima del motor, que describimos en nuestro número de enero, la Federal Motor Truck Co. anuncia ahora una nueva serie de modelos de construcción normal, que constituyen su surtido de 1937. En el se comprenden el modelo 15 de 1½ a 2½ toneladas; el modelo 18 de 2 a 3 toneladas; el modelo 20 de 2 a 3½ toneladas; el modelo 25 de 2½ a 4 toneladas y el modelo 29 de 3 a 4½ toneladas. El completo surtido Federal para 1937 está representado por 18 modelos de ¾ a 7½ toneladas, con los cuales se da elección a 99 diferentes distancias entre los ejes. Es el surtido más grande de todos los que la Federal ha ofrecido hasta ahora. Los precios de lista, con

entrega en la fábrica, empiezan con \$545.

Los nuevos modelos Federal de construcción convencional han sido completamente modernizados en aspecto, pero no ofrecen ningún importante cambio mecánico. El motor y el tablero se han movido más hacia el frente. El casco del radiador, ornamentado con una moldura de acero inoxidable, se presenta ahora con una agradable inclinación y provisto de una parrilla curva. Encima del casco del radiador hay un ornamento cromado. La tapa del gollete queda debajo del capó del motor. Las lumbreras llevan tres molduras de acero inoxidable, dispuestas paralelamente, fijándose en su centro la chapa de nombre.

Dos nuevos compartimientos de conductor, construídos por la Federal, se ofrecen con estos modelos. Estos compartimientos o garitas son amplios, cómodos y muy bien aislados. El compartimiento de tipo normal tiene un para-



Tres modelos de los nuevos camiones y ómnibus Chevrolet de gobierno al frente, descritos en nuestro número anterior. Este surtido de camiones de servicio pesado se ofrece en distancias entre los ejes de 117½ a 155½", con motor de gasolina de 78 c. de f. o con motor diésel Hercules de 77 c. de f. El motor diésel se ofrece también con el surtido de ómnibus

brisa inclinado de una sola pieza, y el de luxe, un parabrisa inclinado en V provisto de doble limpiador. Los nuevos compartimientos son 5 pulgadas más anchos y 3 pulgadas más largos que los de antes, proveen amplio espacio para las piernas y dan cabida cómoda a tres personas. Otros detalles son: marco de parabrisa cromado, tapete de caucho de piso con aislamiento de fieltro y reguladores de ventana de fácil funciona-

ciones. Otras características interesantes son: bastidor de tipo especial de 8½ pulgadas; cambio de marcha de cuatro velocidades en los modelos 15, 18, 20 y 25, y de cinco velocidades en el 29; articulaciones universales montadas en cojinetes de rodillos; cuatros grandes frenos hidráulicos; ruedas de acero fundido; muelles delanteros con gemelos al frente y con ojete provistos de bujes de caucho, que no requie-



Henry Ford, en el primer automóvil que construyó, saluda a Edsel Ford, su hijo, en el Ford No. 25.000.000, que acaba de salir de la línea de montaje. Fue construido en la fábrica de Detroit a mediados de enero pasado

miento. Los asientos son más profundos y mucho más cómodos que nunca.

Moviendo el motor y el tablero como cuatro pulgadas más hacia el frente, se obtiene mejor distribución de la carga. Esta nueva disposición permite también la instalación de compartimiento de conductor más grande, sin menoscabo del espacio de carga útil. También permite acortar un tanto la distancia entre los ejes.

Estos nuevos modelos se ofrecen en numerosas distancias entre los ejes, para satisfacer requisitos individuales de transporte. Las distancias entre los ejes de los varios modelos son las siguientes: modelo 15—135; 146; 155 y 167 pulgadas; modelos 18 y 20 — 135; 146; 155; 167 y 180 pulgadas; modelos 25 y 29 — 135; 146; 155; 167; 180 y 194 pulgadas.

La Federal continúa empleando el motor de camión Hercules de seis cilindros en este grupo de nuevos modelos. El modelo 15 tiene el motor JXA de 64 c. de f. Los modelos 18 y 20 llevan el motor JXB de 68 c. de f. El modelo 25 tiene el motor JXC de 72 c. de f. El modelo 29 tiene motor JXD de 84 c. de f.

Los ejes traseros de todos estos nuevos modelos es un tipo Timken completamente flotante, de propulsión por engranaje helicoidal cónico. Como equipo especial se ofrecen ejes de dos velo-

ren lubricación. Un amplificador de fuerza al vacío se incluye en el sistema de enfrenamiento de los modelos 20, 25 y 29, como dotación corriente. Un cambio de marcha de cinco velocidades se ofrece, como equipo especial, para los modelos 15, 18, 20 y 25.

MARMON-HERRINGTON

La Marmon-Herrington Co., Inc., ha adaptado sus transmisiones por cuatro y por seis ruedas a los camiones Ford de 1937 y continuará ofreciendo camiones de esta marca, con eje delantero propulsor, cambio de marcha auxiliar de dos velocidades y muelles delanteros semielípticos. El surtido comprende cuatro modelos de propulsión por cuatro ruedas y dos modelos de propulsión por seis ruedas. Todos estos modelos se ofrecen en dos tamaños de neumáticos. El surtido ha sido aumentado más con la adición de un Ford de propulsión por cuatro ruedas en chasis de 112 pulgadas (2,85 m.) de distancia entre los ejes, para servicio de reparto liviano. Este modelo tiene eje delantero propulsor, embrague de camión con cambio de marcha de cuatro velocidades, caja de transferencia y suspensión en tres puntos.

El eje delantero propulsor es de tipo y construcción Marmon-Herrington, y el cambio de marcha auxiliar, en combinación con el cambio de marcha principal de cuatro velocidades, da un total de ocho velocidades de avance, con la máxima igual a la normal del Ford. De este modo, ofrece la velocidad normal de camino, con la adición de la velocidad de tracción más conveniente. Los precios de estos camiones Ford con propulsión Marmon-Herrington empieza con \$1.375, entrega en la fábrica.

La Marmon-Herrington continúa construyendo sus modelos más grandes de propulsión por cuatro y por seis ruedas.

TERRAPLANE

La Hudson ha introducido un nuevo surtido de automóviles comerciales Terraplane, en chasis más largo y pesado, con mayor capacidad de carga y con nueva desmultiplicación de engranajes. La capacidad de estos nuevos modelos, llamados "Big Boys" es ¾ de tonelada. Se ofrecen en distancias entre los ejes de 124" (3,15 m.) en comparación con la de 117" (2,98 m.) del modelo netamente comercial de tipo normal.

El equipo de neumáticos (balones de 6 x 16" al frente y atrás) es igual al normal. El motor de 212 pulgadas cúbicas de cilindrada (3,47 litros) de 96 c. de f. a 3.900 r.p.m., es también igual al de tipo corriente.

Las desmultiplicaciones de engranajes de los nuevos modelos son: 5,12 en alta y 12,4 en baja. Del compartimiento del conductor al extremo trasero del bastidor tienen 73¾", y del compartimiento al eje trasero, 39¼". Los precios de lista, en fábrica, para el chasis es \$480 y para el modelo con caja de expreso pequeña "pick-up," \$610.

Cajas General Electric

La General Electric Co. de Schenectady, N. Y., anuncia la introducción de un surtido de cinco cajas de refrigeración especiales para camiones. El nuevo surtido comprende una caja para cualquier servicio de reparto de helados. Cada caja de la nueva serie de 1937 puede montarse en cualquier chasis de camión de 1½ a 2 toneladas, de construcción normal. Todo el espacio de caja se aprovecha para la carga, pues la unidad de refrigeración va instalada en compartimiento separado. Se ha reducido mucho el peso empleando aislamiento de "algodón de vidrio" y material Thermocraft. Este último pesa como una tercera parte menos que los materiales de aislamiento ordinarios.

AMERICA



1



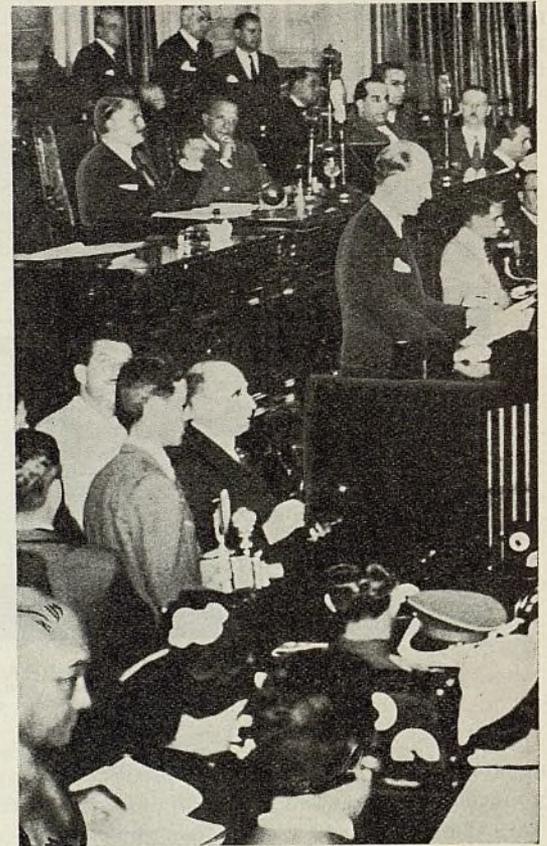
2



3



4



La Conferencia Interamericana de Consolidación de Paz que celebró sus sesiones en Buenos Aires y tuvo la virtud de despertar en su torno la expectativa mundial, clausuró sus deliberaciones, después de haberse esforzado en cristalizar los propósitos que inspiraron a su iniciador, Franklin D. Roosevelt, para crear un ambiente de paz internacional y continental con instrumentos propicios, fomentando las relaciones del buen vecino y facilitando el desenvolvimiento de esta política con la seguridad de un mejor entendimiento para intensificar las relaciones comerciales, mediante tratados bilaterales, entre todos los países de América. Se logró, en suma, anular recelos y promover la buena voluntad mutua.

A Franklin D. Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos de América, se

(1) El Presidente de Estados Unidos de América, Franklin D. Roosevelt en su discurso de inauguración. A su izquierda S. E., el Presidente de la Argentina, General Agustín P. Justo. (2) Inauguración, S. E. el Presidente de la Rep. Argentina, General Justo. (3) Dr. Carlos Saavedra Lamas, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto y Presidente de La Conferencia, en el acto de Clausura. (4) Una sesión de los Presidentes de las distintas delegaciones de las Américas

SIMBOLIZA LA PAZ



debe la iniciativa que hizo viable la Conferencia de Buenos Aires reuniendo en un ambiente propicio a los delegados de 21 naciones como miembros de la gran familia americana, y al Presidente de la República Argentina, General Agustín P. Justo, cabe el honor de haber prestado su auspicioso apoyo a la magna asamblea secundado por su gran ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Carlos Saavedra Lamas, laureado con el preciado galardón del Premio Nobel de la Paz.

Los Primeros Resultados

Los resultados de la Conferencia de Buenos Aires, serán, sin duda, vastos e importantísimos. Se ha traducido ya en una convención práctica y beneficiosa entre la Argentina y Chile y ha provocado efectos saludables en las relaciones de algunos países del continente, no sólo para desvanecer temores, como en el caso del Chaco Boreal, sino para establecer nuevos vínculos económicos y estimular los intercambios, salvando las dificultades geográficas y fiscales que los retardan.

La Argentina ha contemplado la

Acuerdos de Transcendental Importancia para el Progreso de Todas las Naciones Americanas Reciben Aprobación en esta Notable Conferencia

cuestión del ferrocarril que la une con Chile a través de los Andes para que retorne a servir los altos intereses que originaron su construcción; Chile acordará facilidades al ganado argentino a cambio de otras facilidades para sus productos. Se tropezó con grandes escollos que residieron en la necesidad de substraer algunos puntos de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida, que generalizaría ciertas ventajas quitándoles la virtud que se les pretendía infundir, pero finalmente fueron salvados. La reciprocidad bilateral en materia de intercambio tiene en realidad su mayor dificultad en esa cláusula cuando ha sido pactada incondicionalmente y en forma gratuita, puesto que obliga a extender las franquicias, sin ventaja equivalente, a las procedencias de otros países. La Conferencia de Buenos Aires puso esos pro-

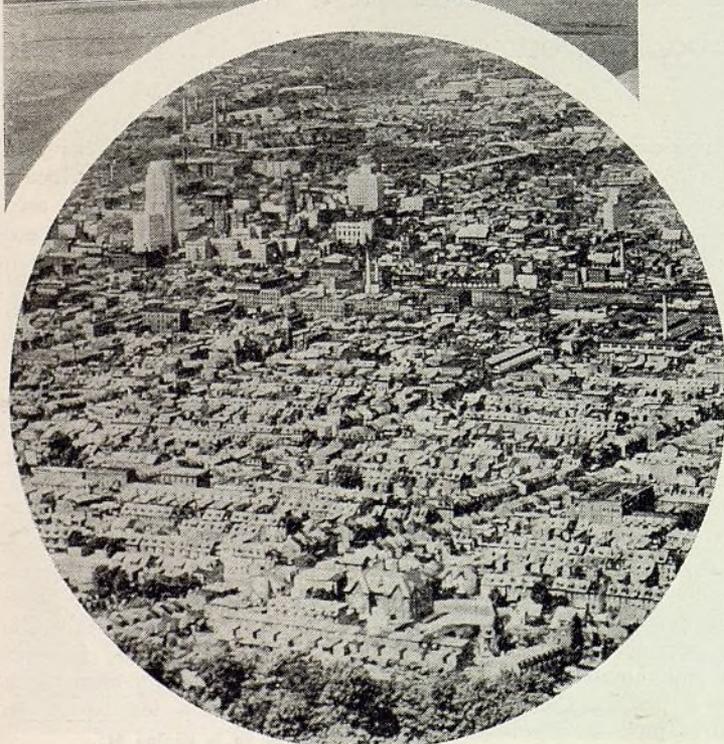
blemas en debate, erigiendo las relaciones comerciales en temas de vinculación internacional promoviendo el estudio y el adelanto de los problemas económicos interamericanos para fomentar el bienestar común.

Las Palabras de Hull

Intervino muy eficazmente en las deliberaciones el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, Cordell Hull, en representación de su país. Hizo interesantes declaraciones y proposiciones tendientes a asegurar la paz internacional, facilitar la colaboración y contacto entre las naciones americanas y evitar que los países de este hemisferio recurran a la fuerza uno contra otro. Aludió, asimismo, especialmente, al liberalismo como base de la paz, destacando que a los países de

(Continúa en la página 61)

La Venta de Automóviles



Reading, Pa.

Inventario de automóviles y camiones usados - 1º de diciembre de 1935
Número de vehículos por marcas

1. Chevrolet	155		
2. Ford	151		
3. Chrysler	68	CAMIONES	
4. Pontiac	65	1. Chevrolet	26
5. Buick	57	2. Ford	26
6. Packard	45	3. Dodge	9
7. Dodge	34		
8. Plymouth	31		
9. Nash	27		
10. Essex	27		

AUTOMOVILES ABIERTOS EN EXISTENCIA EL 1º DE DIC. de 1935 124
(25 de estos son modelos Ford de 1929 - roadster y factones)

CUPE EN EXISTENCIA EL 1º DE DIC. de 1935 158
(Como la mitad de éstos son modelos comerciales)

Los siguientes son los precios promedio que se indican en la guía oficial NADA, efectivos el 3 de diciembre de 1935. Estos precios se refieren a los automóviles en almacén de los comerciantes el primero de diciembre de 1935.

Auburn	\$ 1,395,00		
Buick	12,720,00	CAMIONES	
Cadillac	2,195,00	Ford	\$2,564,00
		Chevrolet	2,954,00

Modelo	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	Total	Marca
Sedán de 4 puertas		1			1	2	2	2			8	Auburn
Coche					1						1	
Faeton y roadster							1				1	
Sedán de 7 pas.								1	1		2	
Cupé						1	1				2	
Cupé comercial											14	
TOTAL		1				2	3	5	3	5	28	Buick
Sedán de 4 puertas	1	1	1	2	7	5	8	2	5			
Coche						1	2		1		4	
Faeton y roadster						1	1				2	
Sedán de 7 pas.								4	4	6	19	
Cupé		2	1	1	4	4				1	4	
Cupé comercial	1	1	1	1	1	1					4	
TOTAL	2	4	2	4	13	9	16	2	4	1	57	Cadillac
Sedán de 4 puertas						2	1	2	1	5	9	
Coche										1	1	
Faeton y roadster								1	1		2	
Sedán de 7 pas.								1	1	1	3	
Cupé											15	
TOTAL						2	5	2	3	5	15	Chevrolet
Sedán de 4 puertas	4	10	5	1	4	7	8	5	2	1	45	
Coche	5	12	8		6	7	12	2		1	53	
Faeton y roadster				1	1	5	6	1	2		14	
Sedán transformable					1	1					2	
Cupé	1	2	4	4	5	9	4	2	2		35	
Cabriolet						1	1	2			4	
TOTAL	10	24	18	7	20	30	27	9	4	2	151	

INVENTARIO UNIFICADO

Los 18 comerciantes de automóviles de Reading, Pa. (con una población de 175.000 habitantes) llevan un inventario unificado de los automóviles usados, a cargo de un empleado de la asociación de comerciantes del ramo de la ciudad. Las cifras muestran el número de automóviles usados en existencia, los diferentes estilos de carrocería, años y modelos, costo total a los comerciantes y costo promedio de reventa. Compara también el inventario más reciente con los de correspondientes periodos del año anterior. Las vistas a la izquierda muestran típicos establecimientos del ramo en Reading y la ciudad de Reading.

Usados

Las Rápidas Reventas Son Esenciales para Evitar Pérdidas + Control del Inventario es Importante

Quinto artículo de la serie de seis

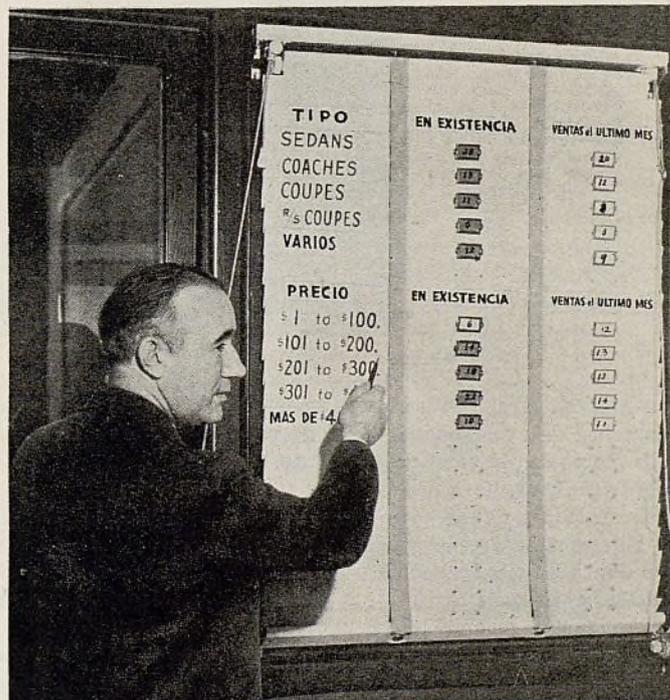
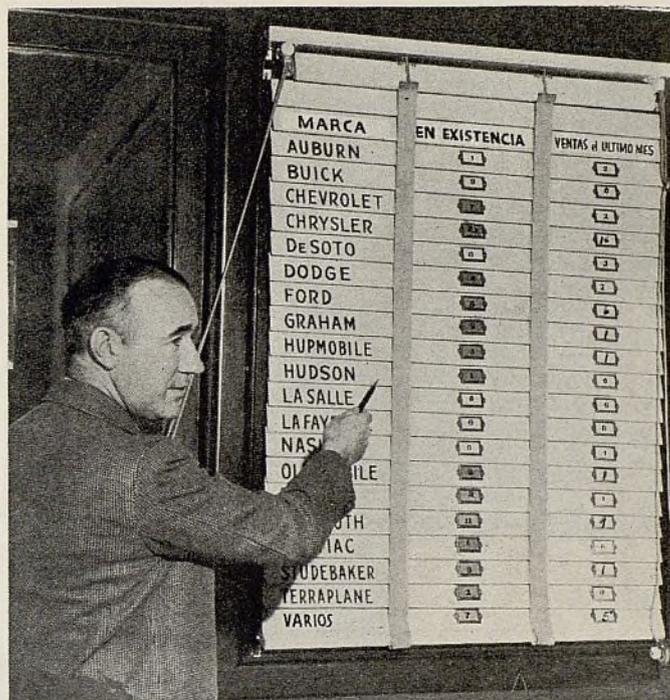
Por H. Bertram Lewis

El negocio lucrativo de automóviles usados depende principalmente de ventas rápidas a los precios más altos del mercado. La rapidez y el precio de las ventas dependen fundamentalmente de la clase de automóviles que se ofrezcan y de la reputación de la firma que los recomienda. Por esta razón, el comerciante cuyo departamento de automóviles usados no es una piedra atada a su cuello, es aquel que elige con cuidado los vehículos que vende y se preocupa de que cada uno vaya bien rehabilitado a manos del comprador, para que éste quede completamente satisfecho de su compra.

Un punto de capital importancia en este negocio es elegir con tino los automóviles por ofrecerse al público. A menos que los automóviles usados sean de marcas, modelos y tipos que tengan inmediata demanda en el mercado, no podrán venderse lucrativamente, por mucho que se les rehabilite y pinte y por grande que sea el prestigio del comerciante que los ofrezca.

El público en los Estados Unidos, desde hace tiempo, ha sido muy exigente en sus compras de automóviles usados. Ha excluido ciertos automóviles de muy buena construcción, cuando éstos se le ofrecen usados o de segunda mano. Ciertos modelos de determinados años, a pesar del prestigio de sus fabricantes, tienen muy poca demanda, por algún motivo u otro. El comerciante que se dedique a transacciones en semejantes modelos de poca aceptación popular, está, por supuesto, encaminado a sufrir pérdidas, pues la única manera de desprenderse de ellos es ofreciéndolos a precios muy desventajosos para su negocio. Es precisamente aquí donde se presenta el más serio problema de este negocio, y es por esta razón que el comerciante del ramo debe siempre recordar que los interesados en comprar automóviles usados son tan exigentes como los compradores de automóviles nuevos. También es necesario recordar que el comprador de un automóvil nuevo casi siempre tiene un automóvil usado que ofrecer en pago a cuenta al comerciante.

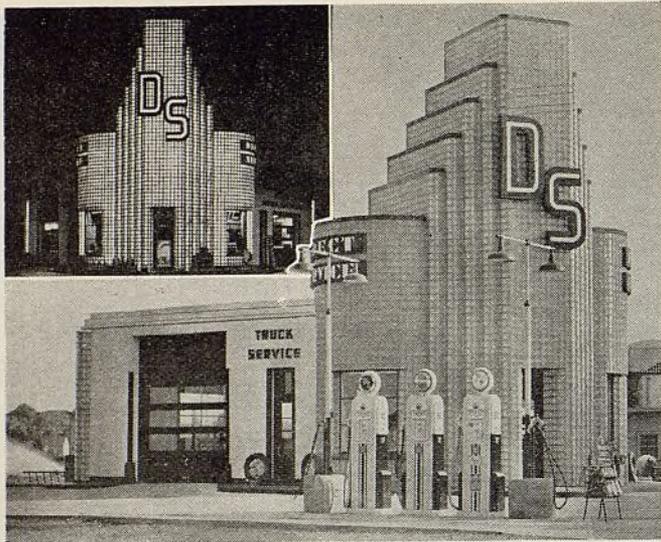
El negocio estriba en complacer a todos. El comprador de un automóvil nuevo, que queda satisfecho con la oferta que se le haga por su automóvil usado, es un parroquiano valioso para el comerciante que lo satisface. El comerciante debe hacer todo lo posible por aceptar su automóvil usado y en muchos casos hasta conviene sufrir una pérdida en la transacción sobre el vehículo viejo, para asegurar una ganancia, aunque sea pequeña, en la venta del vehículo nuevo. El comerciante debe recordar que un parroquiano satisfecho regresará a su establecimiento cada vez que quiera comprar un automóvil nuevo. Por otra parte, una venta es una venta, desde el punto de vista de la fábrica. El comerciante se convierte así en valioso agente o representante de la fábrica y



INVENTARIO COMPARATIVO

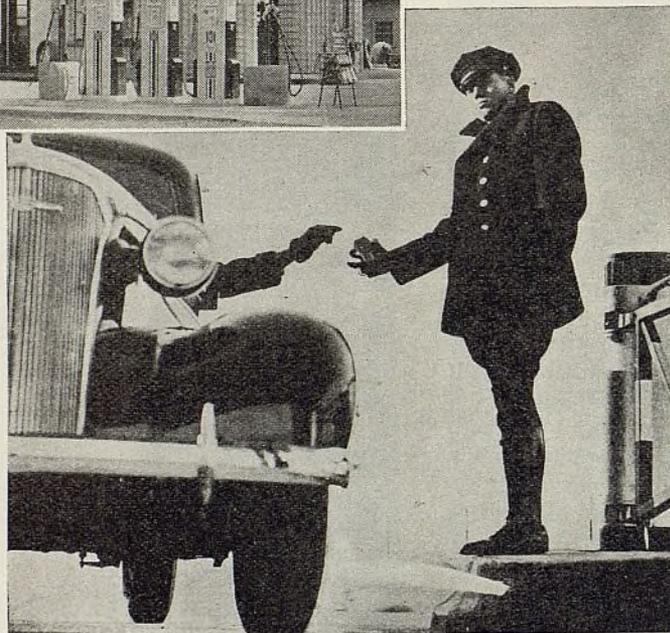
Este comerciante en San Luis, Mo., lleva su inventario en una persiana veneciana. En un lado de la persiana lleva un inventario por marcas, con cifras comparativas de las ventas el mes anterior. Al otro lado de la persiana lleva un inventario por categoría de precio y estilo de carrocería, con comparación con el mes anterior. Este es un método muy práctico, pues todo está a la simple vista. De una mirada se sabe qué movimiento existe en el negocio y qué cambio ha habido en las existencias durante el último período de treinta días.

Por regla general, no es bueno que haya una existencia que exceda el posible abastecimiento de treinta días. Por supuesto, es necesario dar correcta interpretación a las cifras, pues las mayores ventas en un mes normalmente activo no deben calcularse en vista del total correspondiente al mes anterior normalmente lento y viceversa. Otra ventaja de esta forma de inventario es que requiere poco tiempo y trabajo para conservarlo al día. Pueden emplearse tarjetas de celuloide y tiza, para hacer los letreos. Esto permite borrarlos cada vez que se presente un cambio, cosa que se hace en pocos segundos.



Izquierda: Esta estación de servicio en Minneapolis se hizo de ladrillos de vidrio. Es muy resaltante en la noche (como se ve en la vista de arriba) pues la iluminación interior es visible desde afuera

Derecha: Un nuevo método de evitar la chispa eléctrica, debido a la electricidad estática en el cuerpo, se emplea en este puente. Se lanza una corriente de agua al neumático, evitándose que se produzca chispa cuando el conductor toca la mano del conductor



cuenta con la seguridad de retener sus derechos de exclusividad. En todo esto, sin embargo, el comerciante tiene que obrar con tino, para no sacrificar mucho por un lado y ganar poco por el otro.

El comerciante que vende un automóvil de marca poco conocida o cuya reputación no es muy favorable o tiene una organización incompetente, por valerse de métodos inefectivos, es el que está más expuesto al ataque de este gran problema, pues tiene mucho menos que ofrecer al interesado que sus competidores. Es precisamente este tipo de comerciante quien recibe los automóviles viejos, de escasa demanda en el mercado, que sus dueños no pudieron cambiar con firmas competentes, que representan vehículos de gran demanda popular.

El comerciante mal organizado, incapaz de atraer una clientela selecta, tiene que contentarse con lo que pueda sacar del negocio. Para vender automóviles nuevos, se ve obligado a aceptar casi cualquier vehículo viejo, dándoles una evaluación generalmente exagerada y el resultado final es el descalabro de su negocio. La situación se complica más aún, pues si este comerciante deja de vender cierto número de automóviles nuevos, pierda la agencia de los mismos.

La única manera inteligente de evitar la acumulación de automóviles usados de escasa demanda es basar la campaña de venta de automóviles nuevos entre dueños de vehículos de fácil reventa. Luego es necesario evitar que el departamento de automóviles usados se recargue de algún modelo o marca de lenta salida.

Cuando se hace una buena campaña entre los dueños de automóviles usados de fácil reventa, se presenta la seguridad de que gran parte del negocio provendrá de semejantes dueños. Este es precisamente el método general que siguen los comerciantes más emprendedores en los Estados Unidos. Estos comerciantes no rehusan, en todo caso, aceptar automóviles usados de lenta reventa, pero sí limitan su número. También siguen el método de llevar cuidadosa cuenta diaria de sus existencias, para evitar la acumulación de modelos de escasa demanda y para aumentar el número de aquellos de reventa fácil y lucrativa. Sus campañas de ventas de automóviles nuevos se basan, en gran medida, sobre el carácter de sus existencias de vehículos usados.

Un accesorio muy valioso de que se valen muchos comerciantes para gober-

nar el negocio es una pizarra de tamaño conveniente, colocada en un punto donde todos sus vendedores de automóviles nuevos y usados puedan verla a diario. La pizarra está dividida en cinco secciones, cada una de color diferente. La primera sección es negra y en ella se anotan los automóviles usados en almacén, indicándose su marca, modelo, año, precio pagado, fecha de ingreso, fecha de la reparación y nombre del vendedor responsable. (En el mercado de los Estados Unidos, la venta de finos y costosos automóviles usados comprende generalmente la aceptación, por parte del comerciante, de automóviles usados de menor precio, en pago a cuenta.)

Las secciones dos a cinco de la pizarra están divididas en sesenta cuadrillos, que representan otros tantos días para cada automóvil. Los primeros cinco días están representados por cinco cuadrillos verdes y constituyen el límite de cinco días señalado para la reparación del automóvil en el taller. Los veinte días siguientes se hallan en la sección blanca, los cinco subsiguientes, en la sección azul y los últimos treinta, en la roja. Un indicador negro, de buen tamaño, se clava en la pizarra, a continuación de cada automóvil. Este indicador se avanza un espacio por cada día que el automóvil permanece en el establecimiento. Se espera que cada automóvil se venderá antes de que el indicador salga de la sección blanca. Los automóviles que entran en la sección azul reciben gran presión de venta, para evitar que lleguen a la sección roja. Y se considera vergonzoso para el personal de vendedores, cuando un automóvil entra en la sección roja. Toda la organización concentra sus actividades a fin de evitar que un automóvil entre en esta sección crítica. El indicador se quita de la pizarra tan pronto como se ha vendido el automóvil que el representa.

Una pizarra de este carácter es un medio muy efectivo de educar a los vendedores en el arte de vender automóviles usados. Después de seguir, por algún tiempo, el movimiento anotado en la pizarra, el vendedor se da cuenta de qué marcas y modelos de automóviles usados pueden venderse sin retardo y con probabilidades de ganancia. La pizarra sirve también de inventario perpetuo muy práctico y por sus evidentes ventajas se recomienda su adopción en todo mercado donde la reventa de automóviles usados constituye un serio problema para los comerciantes del ramo.

El procedimiento anterior se completa, por supuesto, con un control preciso y constante del valor en efectivo de la inversión hecha en automóviles

(Continúa en la página 52)



HUELGAS AFECTAN LA PRODUCCION

Las Fábricas de la General Motors se Abrirán Pronto + Otras Huelgas Ajustadas

Por George E. Quisenberry

Las huelgas y paralizaciones de trabajo en las fábricas de la General Motors en los Estados Unidos, en la cuarta semana de enero dejaron sin trabajo como a la mitad de los 250.000 operarios de la gran compañía, reduciendo muy sensiblemente su producción de automóviles. A principios de la semana siguiente, algunas de las fábricas desocupadas se abrieron de nuevo con el regreso de como 40.000 operarios y empezaron a trabajar sobre un programa limitado. En Washington, el Ministerio de Trabajo estaba tratando de organizar conferencias entre los jefes de la General Motors y los representantes de la unión obrera en huelga. Otros acontecimientos en este complicado problema obrero han sido los siguientes:

(1) — Ajuste de la larga huelga de operarios en fábricas de vidrio, con la inmediata entrega de vidrio a numerosos fabricantes de automóviles y camiones. La carestía de vidrio casi provocó la paralización de varias fábricas, a pesar de una gran importación de este material del Canadá, Inglaterra y Bélgica.

(2) — Ajustes de varias huelgas en fábricas abastecedoras de piezas, lo que permitió a importantes fabricantes de automóviles, como la Ford, Chrysler, Hudson, Studebaker y otros, continuar su producción en grande escala. Sólo unas pocas fábricas de piezas fueron afectadas por estas huelgas.

(3) — Con muy pocas excepciones, las huelgas, al momento en que escribimos este artículo, estaban confinadas a las fábricas de la General Motors en los Estados Unidos. Esta compañía no ha tenido dificultades obreras en sus fábricas en el Canadá o en otros países extranjeros y los embarques de exportación no han sido retardados ni limitados.

(4) — Los huelguistas "sentados" estaban todavía en posesión de sólo dos fábricas de la General Motors, ambas en la ciudad de Flint, Mich., dedicadas a la construcción de carrocerías Fisher. Los huelguistas "sen-

tados" habían ya evacuado tres otras fábricas de la General Motors, y salvo una riña de menor importancia, también en Flint, la huelga, hasta mediados de enero, había seguido un curso pacífico sin destrucción de propiedad.

(5) — Crecientes demostraciones de deseo de regresar a trabajar se han hecho a la General Motors por sus operarios leales. Muchos de los operarios de esta compañía no se declararon en huelga, pero quedaron desocupados por la paralización forzosa del trabajo en las fábricas, resultante de menores huelgas en puntos fundamentales de producción, que suspendieron el suministro de piezas y carrocerías a las líneas de montaje.

La huelga de la General Motors ha sido la más seria dificultad obrera que se ha presentado hasta ahora a la industria automotriz americana. El número de operarios afectados ha sido uno de los más grandes que se registran en la historia contemporánea de la industria americana en general. En vista de las declaraciones de ambas partes contendientes, se llega a la conclusión de que el presente conflicto no se debe a jornales ni horas de trabajo, sino más bien al deseo, por parte de United Automobile Workers Union (Unión de Operarios de Automóviles) de controlar el empleo en toda la industria automotriz. Es interesante declarar que la General Motors es ahora casi la única compañía importante de la industria que está envuelta en este conflicto.

La huelga empezó a fines de diciembre, antes del día del Año Nuevo, con los huelguistas sentándose en la fábrica de carrocerías Fisher en Flint. Pronto se propagó a cuatro otras fábricas en Flint, Detroit y Anderson, Inc. La cesación de materiales y piezas paralizó poco después el trabajo en otras fábricas de automóviles y accesorios, obligándolas a cerrarse.

Para que nuestros lectores se den cuenta de esta sorprendente situación, es bueno que nos reframos al

TERMINA LA HUELGA

Todas las fábricas de la General Motors se abrieron de nuevo el 15 de febrero, después de firmado un acuerdo, en virtud del cual la General Motors reconoce la unión como la única agencia representativa de sus miembros únicamente. También se incluyó un aumento de jornal, de cinco centavos por hora. Se anticipa que la producción se desarrollará en seguida a capacidad completa, a causa de que hay listo un gran abastecimiento de piezas que sólo requiere carrocerías para completar el programa

desarrollo de las uniones obreras de estos últimos años. Durante mucho tiempo, la unión obrera en los Estados Unidos ha estado organizada en la forma de unión gremial principalmente, es decir, hemos tenido uniones de maquinistas, de electricistas, de carpinteros, etc. Cada unión ha tenido su propia organización y administración, pero todas han formado parte de la gran American Federation of Labor (Federación Americana de Trabajo). Unas pocas uniones han sido del llamado tipo industrial "vertical", incluyendo entre sus miembros todos los operarios o empleados de una sola industria. Estas uniones también han formado parte de la American Federation of Labor (A. F. of L.) y entre las más importantes de ellas se cuenta la United Mine Workers, bajo la dirección de John L. Lewis, que comprende todos los traba-

En conexión con el esfuerzo de introducir en estas grandes industrias el tipo de unión obrera industrial, se desarrolló un serio conflicto con las más antiguas uniones de tipo gremial, que representaban la gran mayoría en la American Federation of Labor. Este conflicto tuvo por resultado la suspensión y exclusión de la American Federation of Labor de las uniones industriales. Lewis organizó entonces el Committee for Industrial Organization (C.I.O.) con fondos suministrados por la unión de los mineros de carbón y empezó a luchar contra la American Federation of Labor, para quitarle su dominio sobre las uniones obreras en los Estados Unidos. Como parte de la C.I.O. se organizó la United Automobile Union. Sus representantes fueron a Detroit y otras centros de la industria automotriz, a promover su organi-

Predomina en la industria la impresión de que sólo un limitado número de trabajadores de la General Motors pertenece a la nueva unión. Por esta razón se presume que el presente conflicto es, en gran parte, una lucha entre el Committee for Industrial Organization y la antigua American Federation of Labor, por la supremacía en la organización de uniones obreras.

Entre las demandas de la nueva United Automobile Union se incluyen: reconocimiento de la nueva unión obrera como la única agencia representativa de los obreros de la General Motors; semana de trabajo de cinco días y treinta y cuatro horas; abolición de trabajo a precio fijo; una tarifa determinada de pago por hora y remuneración general para que los operarios puedan vivir mejor dentro de racionales límites. Sin embargo, parece que el principal punto de discusión es si la nueva unión ha de ser o no reconocida y aceptada como la única agencia representativa de los operarios en todas sus negociaciones con los patrones.

A pesar de la mediación del Gobernador Murphy del estado de Michigan, centro principal de la industria automotriz nacional, los primeros esfuerzos encaminados a resolver el problema se nulificaron. La General Motors estuvo dispuesta a negociar con la unión, pero sólo después de que los huelguistas "sentados" en sus fábricas salieran de ellas. Sólo tres de las cinco fábricas afectadas fueron evacuadas, pero los operarios en las fábricas de carrocería Fisher No. 1 y No. 2 en la ciudad de Flint se negaron a hacerlo, alegando que la General Motors iba a abrir estas fábricas y otras más tan pronto como salieran de ellas los huelguistas que las ocupaban y que la compañía estaba también negociando con la Flint Workers Alliance, organización compuesta por los empleados fieles y partidarios de ella, que estaban desocupados a causa de la paralización del trabajo.

Los directores de la General Motors, por intermedio del Sr. Sloan, presidente, y Sr. Knudsen, vicepresidente de la empresa, manifiestan que no pueden empezar ninguna negociación encaminada a resolver el problema hasta que todos los huelguistas "sentados" hayan salido de sus fábricas. Los asuntos de jornales y horas se cree que no son obstáculo a una acertada solución. En realidad, la compañía aumentó los jornales voluntariamente en 1936 y en diciembre del año pasado dió a sus operarios y empleados una buena bonificación. Los jornales actuales son más altos que los que pagaba en 1929 y se dice que como el 80 por ciento de los operarios de la General Motors está recibiendo más de \$1.200 al año. Las cifras oficiales muestran que el 86 por

(Continúa en la página 54)



Operarios de la Chevrolet regresando a trabajar

jadores en la industria de la minería del carbón de este país.

Bajo la agresiva dirección de Lewis, hace como dos años, se inició una campaña para unionizar las industrias principales en la forma de uniones industriales. En el nuevo plan se incluyeron las industrias de automóviles, de neumáticos, de acero, de vidrio y de otros productos importantes. A consecuencia de esta campaña, la industria de los neumáticos se vió seriamente perturbada en 1936. La huelga de trabajadores en fábricas de vidrio, declarada hace como tres meses, paralizó la producción de casi el 90 por ciento de las fábricas de vidrio del país. A continuación de esta huelga, Lewis y sus organizadores anunciaron que la industria automotriz iba a ser la siguiente, en ser atacada y que la industria del acero iba a ser la segunda en recibir el ataque.

zación general, anunciando que la nueva unión iba a ser la única agencia representativa de todos los operarios en la industria automotriz.

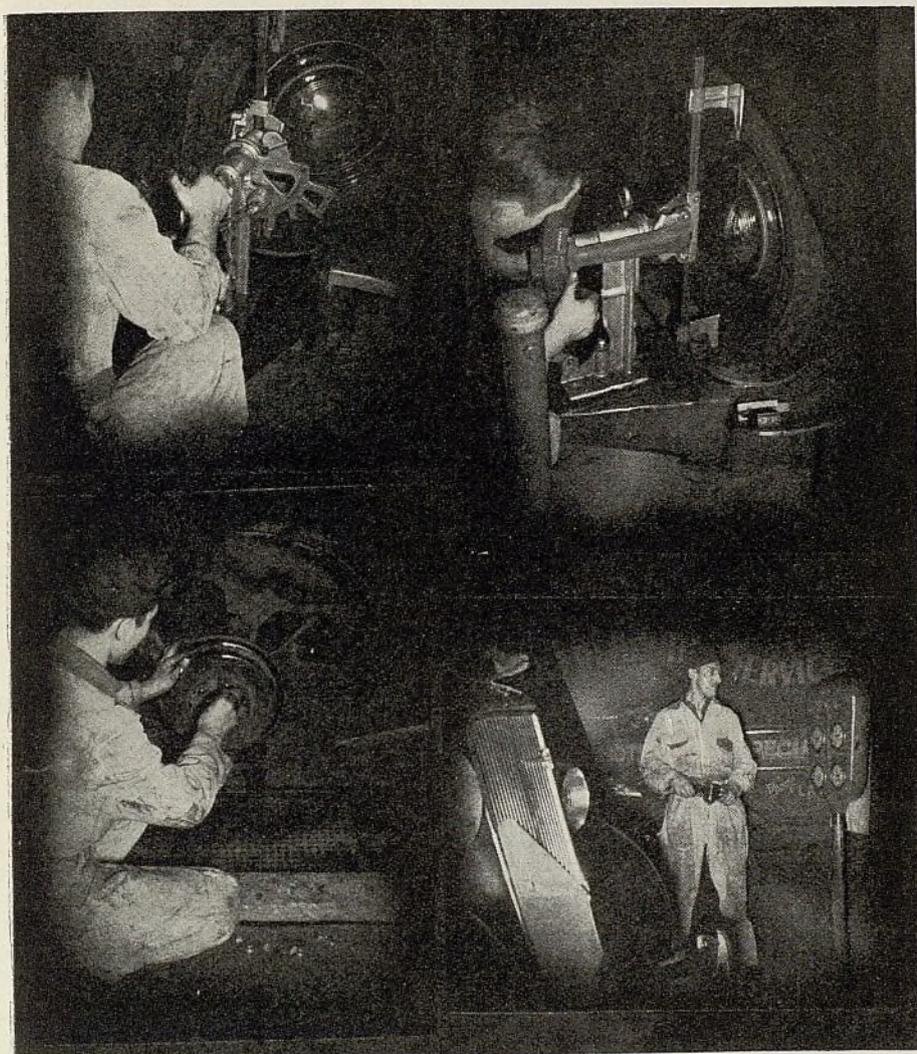
Siguiendo la táctica de declararse en huelga y "sentarse" en la misma fábrica, sin hacer nada, las líneas de montaje pueden quedar paralizadas efectivamente por un reducido número de operarios. De esta manera se paralizaron varias fábricas de la industria automotriz durante estos últimos meses y varias de estas huelgas fueron finalmente ajustadas mediante aumento de jornales de cinco a quince centavos más por hora. La huelga en las fábricas de vidrio se ajustó gracias a un aumento de jornal, el cual quedó fijado en 65 centavos la hora.

No hay todavía información fidedigna acerca del número de empleados u operarios de la General Motors que son miembros de la nueva unión obrera.

Ayuntamiento de Madrid

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

LA ALINEACION DE LAS RUEDAS



La Seguridad Exige Correcta Alineación + Buenas Ganancias para el Taller que Está Bien Equipado

Como factor de seguridad, el mecanismo de dirección es un órgano de suma importancia en el programa de reparación. El automóvil con dirección o frenos en mal estado, o con luces defectuosas, que corra a las velocidades ordinarias de hoy día, puede convertirse, de un momento a otro, en un terrible instrumento de destrucción.

La alineación de las ruedas y del bastidor tiene, por su parte, influencia directa sobre la duración de los neumáticos. Por esta razón, la reparación del mecanismo de dirección tiene un significado doble de seguridad y de econo-

mía. La tendencia hacia neumáticos de menor diámetro y de menor presión de inflación, en combinación con las mayores velocidades de marcha, tiene el efecto de aumentar el rozamiento y desgaste consiguiente que proviene del contacto entre la banda de rodadura y el camino. La alineación correcta de las ruedas se presenta, por lo tanto, como algo imperativo para asegurar a los neumáticos una duración normal.

La estabilidad de la dirección y la duración normal de los neumáticos dependen fundamentalmente del correcto equilibrio de las ruedas delanteras y de

la adecuada compensación del mecanismo de dirección.

La desviación del neumático bajo pesada carga, las vibraciones verticales, laterales y torsionales del chasis y de las piezas del mecanismo de dirección, debidas a las irregularidades de la superficie del camino, a la fuerza centrífuga y a la acción giroscópica de las ruedas, tienden a producir fuerzas de variables frecuencias y magnitudes.

Para evitar los efectos inconvenientes de estas fuerzas inherentes, se impone la necesidad de coordinar y compensar estos varios factores del sistema de dirección, para que todas las piezas incluidas en la sección delantera y sistema de suspensión de ruedas queden bien ajustadas y en buen estado mecánico.

El éxito en este negocio está en vender este servicio a los dueños de automóviles. Casi todos los dueños descuidan los factores de seguridad de sus automóviles, a causa de que no están al corriente del funcionamiento de las nu-



Por F. D. Schilling

El Sr. Schilling, director de la Bendix Safety Service School (Escuela de Servicio de Seguridad Bendix) a cargo de la Bendix Products Corp. en su fábrica en South Bend, es una de las principales autoridades técnicas del país en materia de alineación de ruedas. Además de dirigir esta escuela, el Sr. Schilling viaja por todo el país dando instrucción a los mecánicos. Ha contribuido mucho al progreso profesional de los talleres de reparación. La escuela en South Bend es la más completa e importante de todas las de su clase. De todas partes del país vienen estudiantes quienes pasan un mes en esta escuela. La primera semana estudian frenos mecánicos, la segunda, el manejo de equipo de ensayar y rectificar frenos, la tercera, la carburación y la cuerta, afinación general de motores

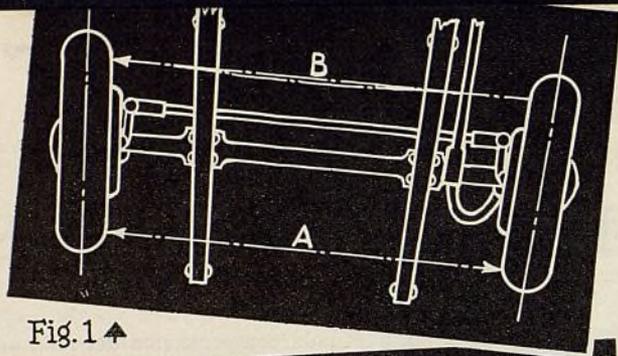


Fig. 1 ↑

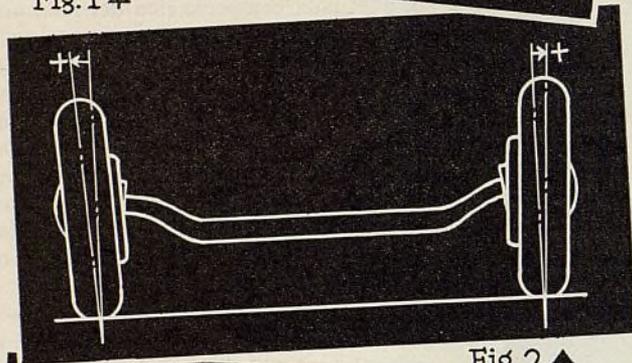


Fig. 2 ↑

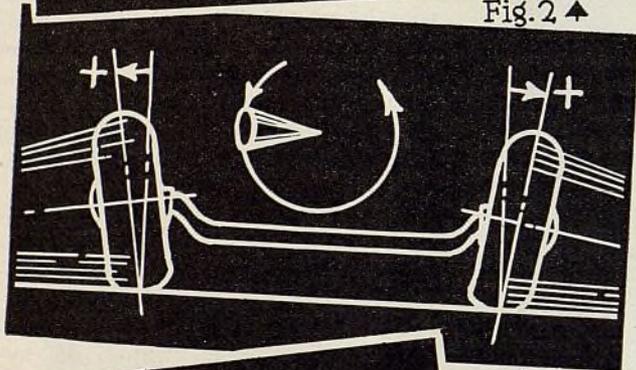
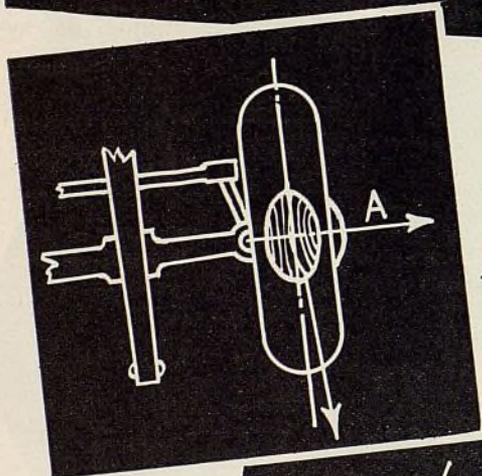


Fig. 3



← Fig. 4

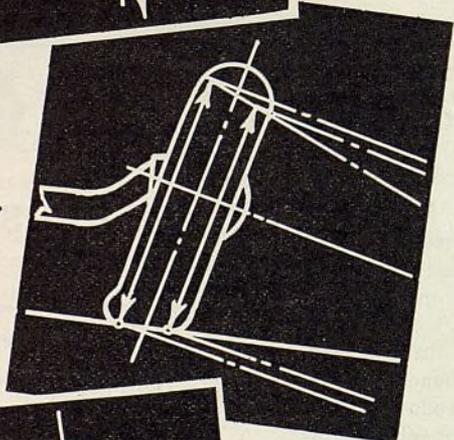
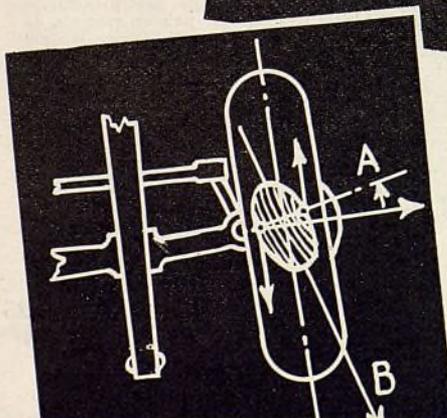


Fig. 5 →



← Fig. 6

meras piezas de sus vehículos. Tampoco comprenden las serias consecuencias que este descuido puede aportarles.

La cantidad de reparaciones de factores de seguridad de cualquier establecimiento aumenta en relación directa a la campaña anunciativa y educativa, que se haga en este sentido. El taller preparado para ejecutar este servicio a completa satisfacción del cliente, en lo tocante a calidad de trabajo y precio, tiene a su inmediato alcance un negocio permanente y lucrativo. La buena organización de este servicio depende de adecuado equipo y de mecánicos competentes. El aspecto de orden y aseo del taller es también un elemento muy ventajoso.

El mecánico debe tener suficiente conocimiento de los factores básicos del sistema de dirección, para que pueda inteligentemente determinar la relación entre la causa y el efecto al examinar el trabajo. Con este conocimiento, podrá explicar al dueño del automóvil, por qué requiere reparación y ajuste el sistema de dirección en general.

En beneficio de la mayor exactitud posible en el trabajo, se recomienda inspeccionar y rectificar todas las máquinas y herramientas empleadas en obras de corrección y rehabilitación. Esto debe hacerse periódicamente, y es bueno recordar siempre que ningún equipo o instrumento de precisión resulta verdaderamente práctico y eficaz a menos que esté en perfecto estado de funcionamiento y se le maneje en debida forma.

Los instrumentos más costosos y precisos, manejados con descuido y conservados con descuido, hacen que los trabajos resulten inexactos y costosos.

CONVERGENCIA DE LAS RUEDAS DELANTERAS

Su Importancia y Método de Ajuste

En este artículo explicamos la importancia de la convergencia de las ruedas delanteras, en beneficio de aquellos que no están todavía debidamente enterados de la influencia que este factor tiene sobre la correcta dirección y conducción del vehículo.

(1) **CONVERGENCIA DE LAS RUEDAS DELANTERAS** es la menor distancia que existe entre la parte del frente de las ruedas delanteras, en el punto (A) en relación con la mayor que existe entre la parte de atrás de las ruedas, en el punto (B).

La convergencia sirve para contrarrestar el efecto de la inclinación lateral y evitar así el desgaste indebido o prematuro de los neumáticos a consecuencia de resbale lateral.

(2) **INCLINACION LATERAL**, como su nombre lo indica, es el grado de inclinación que tiene la rueda, en relación con su posición vertical. Se expresa generalmente en grados. La inclinación positiva es la saliente en la parte superior de la rueda, es decir, la inclinación hacia afuera, en la parte superior. La inclinación negativa o invertida es la entrante o hacia adentro, que se presenta en la parte superior de la rueda. El objeto principal de la inclinación lateral de las ruedas de los automóviles modernos es impedir la deflexión y desgaste de las piezas del eje delantero que se produciría si las ruedas afectaron una posición invertida.

(3) **UNA RUEDA INCLINADA** rodaría en un círculo si se le dejará seguir su propio movimiento. Esto se debe al efecto de cono producido por la deflexión del neumático bajo el peso del automóvil. Un par de ruedas delanteras con inclinación positiva tendría la tendencia a rodar hacia afuera de la línea central del vehículo.

Las ruedas, sin embargo, son obligadas a correr en líneas paralelas, a causa de que van fijas con cierta separación en

el mismo eje o sistema de suspensión, quedando bajo el gobierno de los tensores.

(4) **EL AREA DE CONTACTO** de un neumático con el camino se ladea levemente en un arco cuyo radio queda en la dirección del ángulo de inclinación, produciendo en el neumático una tendencia gradual hacia separarse de la línea central de la rueda acercándose al lado inclinado. (a) Dirección del ángulo de inclinación.

(5) **LA RODADURA DE LA RUEDA** hacia un lado del centro se amplifica también por la diferencia en radio de rodadura del neumático ocasionado por el efecto del cono de la inclinación. Cuando dos diferentes diámetros o radios giran el mismo número de revoluciones, el diámetro más grande viaja a mayor distancia y con mayor rapidez que el diámetro más pequeño.

(6) **GRACIAS A LA FLEXIBILIDAD** y elasticidad del neumático, la superficie de contacto hacia el lado de la inclinación de la rueda se retiene mientras que el lado opuesto tiende a adelantarse cuando la rueda se mueve hacia el frente. Todas estas fuerzas resultan en un empuje de inclinación de la rueda sobre el camino en la dirección del ángulo de inclinación. (a) Dirección del ángulo de inclinación. (b) Dirección del empuje de inclinación.

(7) **LA PRESENCIA DE INCLINACION LATERAL** sin convergencia (ruedas paralelas en relación con la línea central del chasis) resultaría en resbale lateral del neumático sobre el camino. La dirección opuesta del ángulo de inclinación de la línea central del vehículo ejerce una fuerza en oposición. Los neumáticos tienden a arrastrarse mutuamente en direcciones opuestas, con un inevitable desgaste transversal en la banda de rodadura. (a) Empuje de dirección. (b) Resbale lateral.

(8) **PARA ELIMINAR ESTA CONDICION**, el efecto de inclinación lateral se compensa con suficiente convergencia para dejar la línea de empuje de ambas ruedas en posición paralela. La cantidad de convergencia requerida depende de la cantidad de inclinación lateral. Mientras mayor es el ángulo de inclinación y resultante empuje de inclinación, mayor será la convergencia necesaria para compensarlo. (a) Dirección del empuje de la inclinación.

(9) **CUANDO NO HAY INCLINACION** no se requiere convergencia. En tal caso, las ruedas corren normalmente en sentido paralelo, como un par de cilindros.

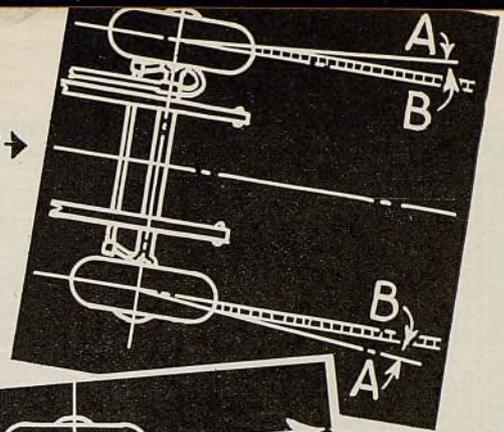
(10) **EN EL CASO DE INCLINACION NEGATIVA O INVERTIDA**, el efecto de cono invertido y deflexión del neumático producirían un empuje de dirección hacia el centro del vehículo, necesiándose entonces una divergencia, en lugar de una convergencia.

(11) **LA INFLACION DEL NEUMATICO** es también un atributo del efecto de convergencia. Un neumático parcialmente inflado cubre una mayor superficie de contacto con el camino, y con una rueda inclinada, establece una mayor diferencia entre el radio de rodadura de adentro y el de afuera. Esto produce una mayor fuerza de palanca, que tiende a doblar el neumático en la dirección de la inclinación.

El neumático es también más flexible, cuando está parcialmente inflado, lo que permite una mayor distorsión y un mayor empuje de inclinación, lo que requiere una convergencia mayor que la normal para compensar el exagerado efecto de la inclinación. Es, por lo tanto, muy importante, en conexión con la correcta convergencia, inflar debidamente los neumáticos. (a) Neumático debidamente inflado. (b) Neumático parcialmente inflado.

Febrero, 1937

Fig.7 →



← Fig. 8

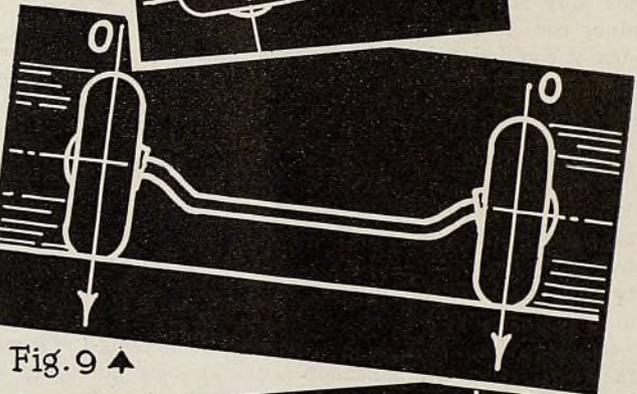
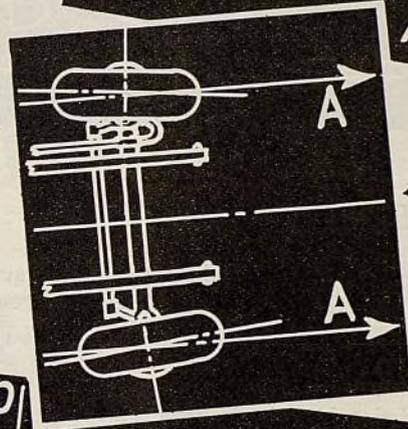
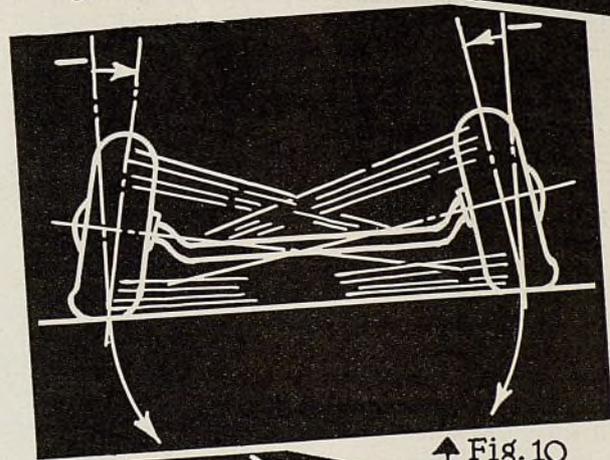
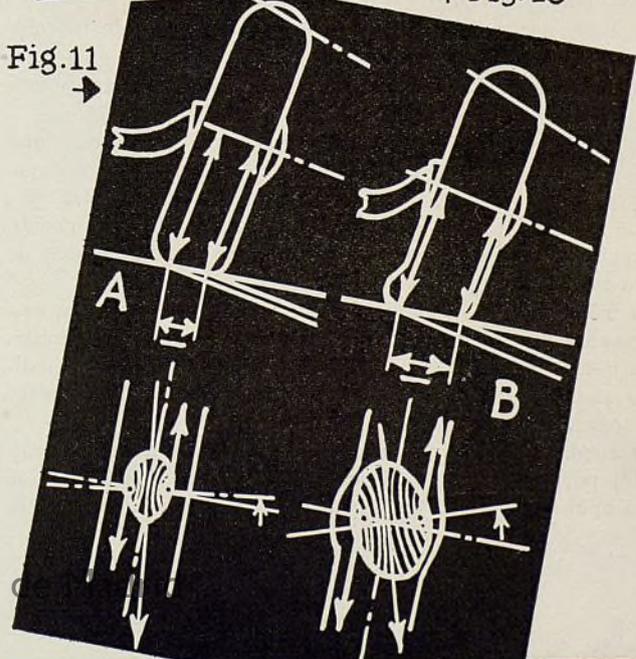


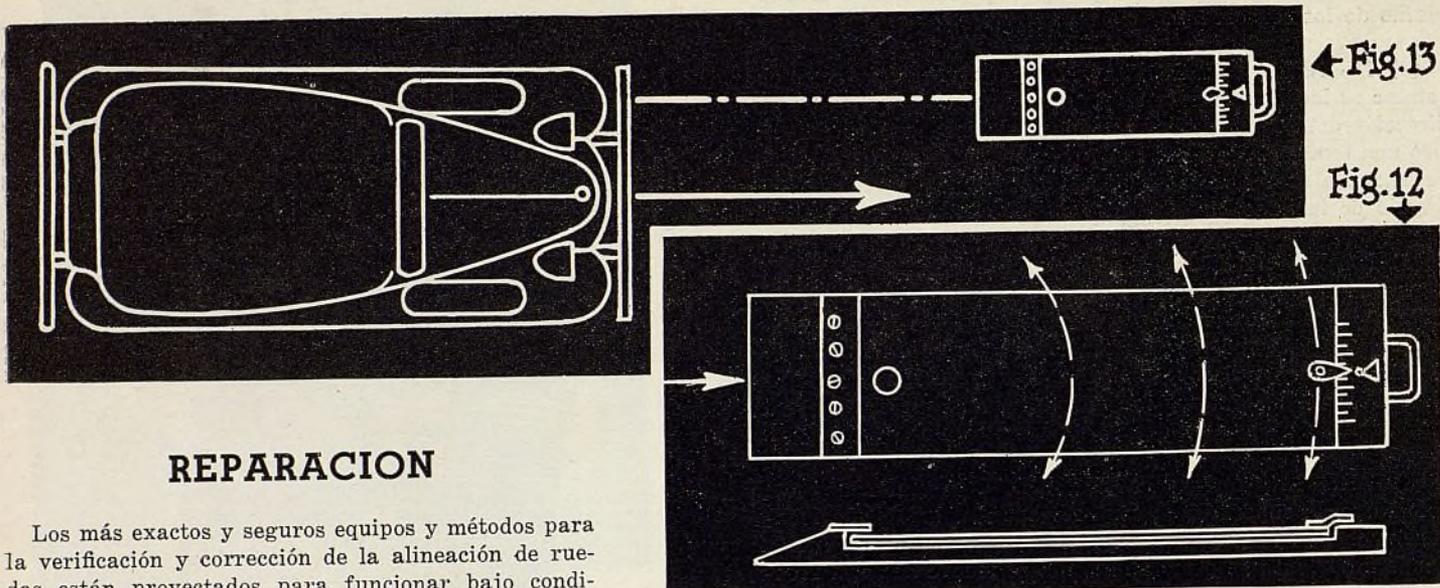
Fig. 9 ↑



↑ Fig. 10

Fig. 11 →





REPARACION

Los más exactos y seguros equipos y métodos para la verificación y corrección de la alineación de ruedas están proyectados para funcionar bajo condiciones muy similares a las de marcha normal en camino, con todo el peso del vehículo sobre las ruedas y con todas las piezas dispuestas con ajustes, juegos libres, etc., tal como se requieren para un viaje corriente.

Un método seguro de verificar la convergencia es el basado sobre el resbale lateral, medido en pies por milla. Este método refleja el verdadero efecto del neumático sobre el camino.

(12) UN TIPO DE EQUIPO para medir la convergencia se muestra en la página 28. Este instrumento consta de una placa de acero montada en cojinetes de bolas o de rodillos, pivoteada en un extremo, que representa una sección del camino, libre para moverse lateralmente, cuando la rueda pasa por encima del punto pivoteado y recorre la longitud completa de la placa. Un indicador acusa en pies por milla el resbale lateral, debido a incorrecta convergencia, en relación con la inclinación lateral presente.

Un instrumento de este tipo es automático y muy práctico, a causa de que la inclinación lateral de las ruedas cambia continuamente con el uso del vehículo, lo que exige verificaciones periódicas. El mismo instrumento puede emplearse también para corregir errores en la alineación en las vueltas, colocándose, en tal caso, al frente de la rueda de afuera que hace la vuelta.

(13) LA EXACTITUD de los resultados del empleo de cualquier equipo depende principalmente del cuidado ejercido por el mecánico que lo usa. Para obtener los mejores resultados debe procederse como sigue:

- (a) Los neumáticos deben inflarse en forma correcta.
- (b) El ensayo debe hacerse sobre un piso o sobre un pavimento bien a nivel.
- (c) Las ruedas deben estar en exacta posición de marcha en línea recta hacia adelante.
- (d) Colóquese el rectificador de alineación al frente de una de las ruedas delanteras.
- (e) El vehículo debe ahora moverse hacia atrás como una revolución completa de rueda, antes de someterlo al ensayo. De esta manera, todo el movimiento muerto y todos los juegos de las piezas de la sección delantera del vehículo quedan acondicionados a una posición de marcha normal, antes de que la rueda toque la placa.

(f) Tómese el parachoque delantero por el centro para evitar empuje lateral y empújese en línea recta hacia adelante, hasta que la rueda pase por toda la placa de resbale. El indicador acusará entonces la cantidad de resbale lateral entre las ruedas.

La rueda sobre la placa queda libre para flotar lateralmente, permitiendo que el empuje de la inclinación de la rueda opuesta sobre el piso, continúe siguiendo su propia di-

rección inclinada, lo que mueve el vehículo y la placa hacia un lado cuando hay algún error en convergencia. Cuando hay demasiada convergencia, el empuje de la inclinación hace que la placa y el indicador se muevan separándose del centro del vehículo.

Cuando hay insuficiente convergencia y cuando hay divergencia, el indicador se mueve hacia la línea central del vehículo.

Cuando se presenta la correcta cantidad de convergencia, no habrá movimiento en la placa y el indicador permanecerá en cero.

(g) Este ensayo debe repetirse en la rueda opuesta, para comprobar el ensayo en la primera rueda y evitar toda posibilidad de error debido a diferencia en empuje de inclinación entre ambas ruedas. Cuando se ensayen automóviles con ruedas delanteras de suspensión independiente y doble tensor, se recomienda asir el parachoque delantero por el centro y remecer el automóvil, en sentido vertical, varias veces, para asegurarse de que los muelles y amortiguadores queden en posiciones normales, antes de empujar el vehículo hacia adelante.

(h) Al presentarse algún error en convergencia, debe entonces examinarse el vehículo para ver si hay soltura o desgaste en los muñones de dirección, cojinetes de ruedas, juntas esféricas y otras piezas del mecanismo de dirección. Deben verificarse bien los ángulos de inclinación de eje y de inclinación de rueda. También es necesario verificar errores en viraje, para determinar la razón del cambio en el efecto de la convergencia. Al no presentarse errores provenientes de estas piezas, la irregularidad puede entonces atribuirse al mal ajuste de los tensores. Siempre debe verificarse la convergencia como paso final de todo trabajo de alineación de ruedas delanteras.

Cuando la convergencia se ajusta en ruedas delanteras con suspensión independiente, provistas de doble tensor, con un brazo intermediario al centro, ambos tensores deben ser de igual longitud.

(i) También se recomienda verificar las ruedas traseras, para ver si tienen patinaje o resbale lateral. La caja doblada del eje trasero causa a veces excesivo desgaste a los neumáticos traseros.

En el siguiente artículo de esta serie sobre la alineación de las ruedas y ajuste de frenos se referirá a los métodos más convenientes de corregir la inclinación lateral de las ruedas y la inclinación del eje delantero. En artículos subsiguientes nos referiremos a las causas y corrección de la vibración de las ruedas delanteras y varios interesantes puntos relacionados con los frenos.

EXTRA The Truck World EXTRA

CHRYSLER CORPORATION

DETROIT, MICHIGAN

Volume 1 Number 1

MAJOR ADVANCEMENTS ARE INTRODUCED IN NEW DODGE AND FARGO TRUCK LINES

FARGO ADDS TWO NEW SERIES

Detroit-Fargo, for 1937, includes two entirely new Series, increasing the total to six great Series of motor trucks that afford competitive selections in every regular truck capacity, from the light Commercial Series to the heavy-duty, 13,500 pounds Allowable Gross Weight class.

Chrysler designers and engineers, world-famed for their engineering advancements, have imparted to each of the six Series of new Fargo Trucks an unusually attractive appearance in a distinguishing modern style that reflects their higher quality and greater value. There are fifteen new Fargo chassis models with a wide choice of body types, including two double-drop frame Bús chassis having heavy-duty spiral bevel gear rear axles and underslung springs. The new trucks are sturdier, with heavier sheet metal parts, fenders, new frames of tremendous rigidity and new, more ideal, balanced load distribution.

Retaining all the time-proved features that have made the Fargo six-cylinder I-head engine renowned for its economy and flexibility, Chrysler engineers have provided for Fargo Trucks a new, larger truck engine, improved for greater economy, longer service and easier operation. More rugged than these new Fargo Truck engines are of advanced engineering. All larger and more capable, they

New Dodge Series Trucks Complete in Dodge



CHRYSLER-PLYMOUTH COMMERCIAL SERIES MEETS NEW DEMAND

A striking new group of fast, light, sturdy, competitive commercial vehicles, certain to earn a position of prominence because of their Chrysler-engineered quality and value, have just been introduced to meet the increasing demand for smartly-styled and durable commercial motor vehicles.

Superbly engineered...
outh C...

Detroit—T
sents the
Trucks
famous
Among
from the
allowa
chass
exac
porta

The M
gross a
chassis
with f
shield
express
Westel
an sta
lustre
prove

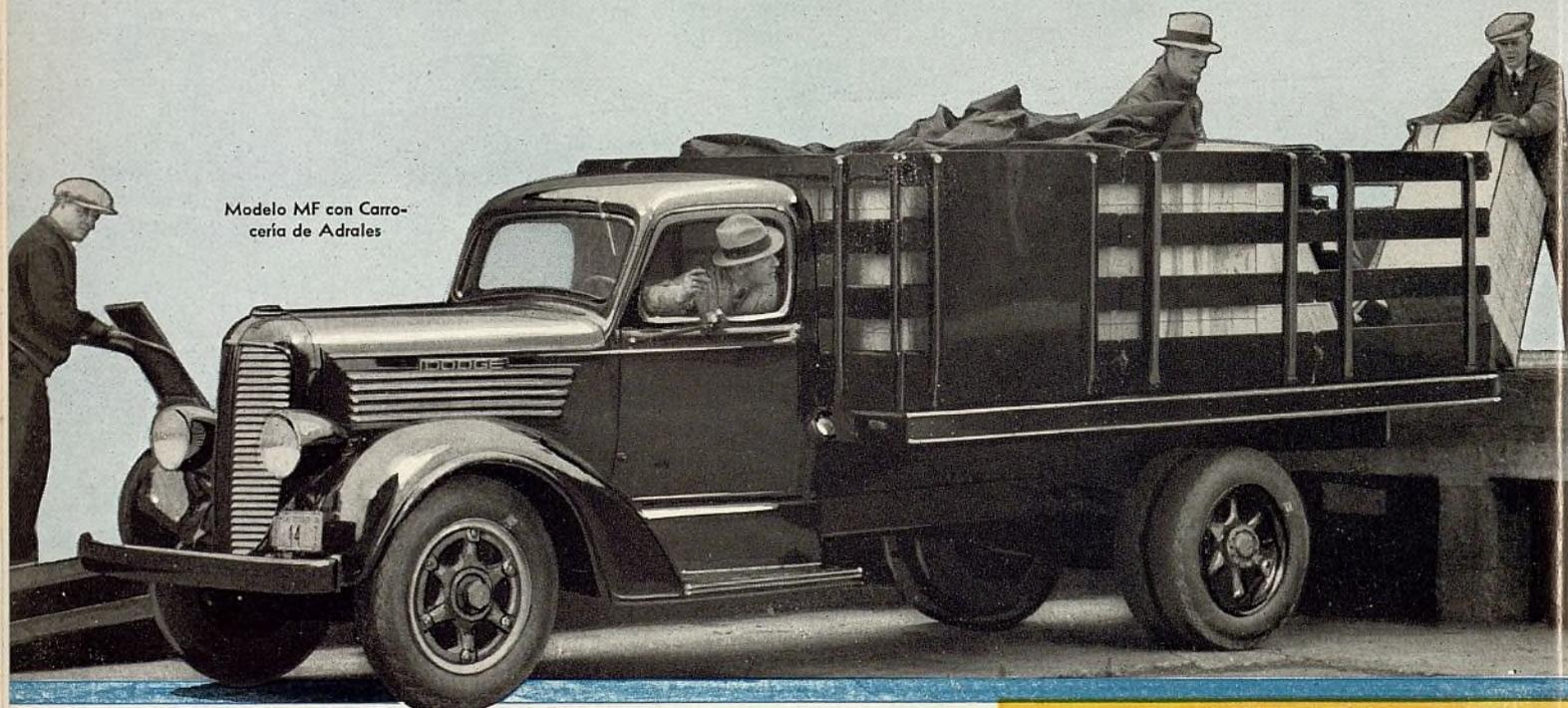
The M
gross a
new ch
chassis with
windshield co
and express, pa
offer a new opportu
ingly meeting vocati

The ME line (95
able wind

Diesel E

Ayuntamiento de Madrid

DODGE .. EL SURTIDO DE CAMIONES MAS COMPLETO EN 23 AÑOS DE FABRICACION



Modelo MF con Carrocería de Adrales

UN NUEVO MOTOR QUE GARANTIZA MAYOR ECONOMIA Y MAS FUERZA

Muchas son las características de que hacen alarde los nuevos camiones Dodge. El ya famoso motor es más grande, desarrolla mayor potencia, es más accesible, tiene válvulas más grandes, su aceleración es más rápida y desarrolla mayor velocidad. Las nuevas ruedas de rayos fundidos permiten el cambio rápido de los neumáticos sencillos a dobles en el mismo cubo. El nuevo bastidor es mucho más rígido que antes. Además, los modelos de servicio pesado (con excepción del K60V) llevan bastidor con un nuevo travesaño en "X" por atrás y otro bien reforzado que sirve de montaje delantero al motor. Sin disminuir la capacidad de la carga, el tamaño se ha reducido. Esto hace, naturalmente, que los camiones Dodge sean más fáciles de manejar; además se reduce el peso del chasis y se obtiene una distribución ideal del peso de la carga. Son seis los grupos que pueden obtenerse en la serie de camiones Dodge, desde el tipo comercial hasta el de 9080 kg de peso bruto permisible. La nueva serie representa el surtido más grande de chasis que jamás se haya construido para hacer frente a las demandas de la transportación.

MOTOR DIESEL

Por primera vez tenemos disponible como equipo especial un motor Diesel en todos los modelos de la serie MH. Este es el motor Diesel Hércules reconocido en todo el mundo por su tamaño compacto, fuerza, economía y velocidad.

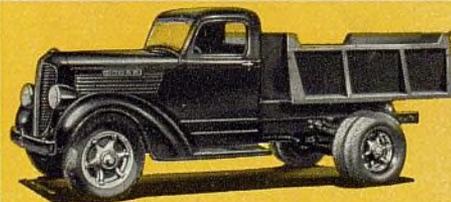
Ayuntamiento de Madrid



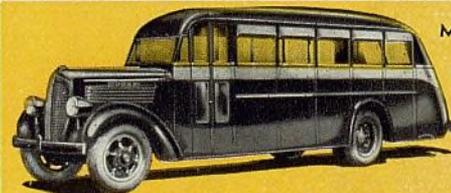
Modelo MC con Carrocería de Techo



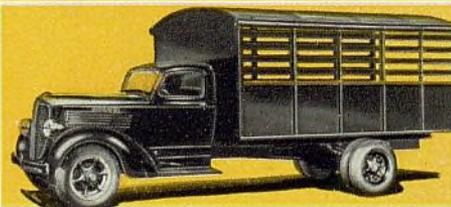
Modelo MD con Carrocería Cerrada



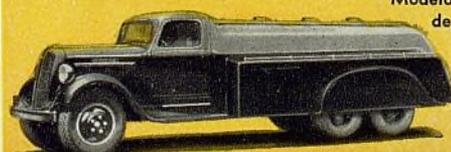
Modelo MF con Volquete Especial



Modelo MF38, Chasis de Omnibus con Carrocería Especial



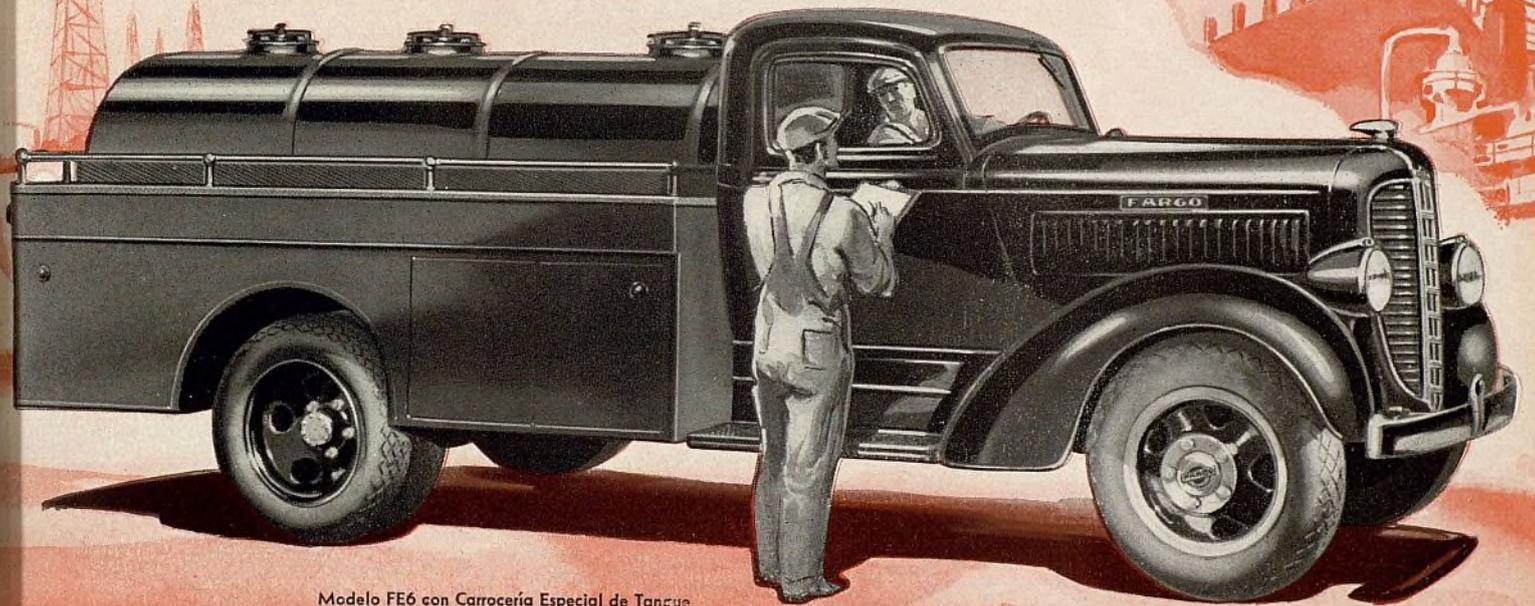
Modelo MH con Carrocería de Transporte



Modelo K60V con Carrocería de Tanque Especial

FARGO

.. DOS NUEVAS SERIES HACEN QUE EL SURTIDO INCLUYA AHORA SEIS SERIES DE CAMIONES FARGO



Modelo FE6 con Carrocería Especial de Tanque

EL BUEN ASPECTO

DESEMPEÑA UN GRAN PAPEL EN LA MODERNA CONSTRUCCION DEL FARGO

En las seis series de los nuevos Camiones Fargo hay quince modelos de chasis con un amplio surtido de carrocerías, inclusive dos chasis de ómnibus con bastidor de doble arco. El nuevo Fargo es mucho más resistente, puesto que lleva nuevas piezas de acero más duro, así como nuevos guardafangos, nuevo bastidor de extraordinaria rigidez y mejor distribución del peso de la carga.

Conservando todas sus reconocidas características que han hecho al motor Fargo de seis cilindros famoso por su economía y flexibilidad, los ingenieros de la Chrysler han provisto para los camiones Fargo un nuevo motor con arreglos especiales para rendir mayor economía, servicio más prolongado y funcionamiento más suave. Los nuevos bastidores contribuyen a aumentar la soberbia resistencia de los camiones. Los nuevos y más largos muelles de acero Amola, brindan extraordinaria flexibilidad. El embrague ha sido objeto de grandes mejoras. Las nuevas y modernas cabinas de acero son aisladas contra los ruidos y la fricción del bastidor. Los guardafangos hechos de palastro más grueso van instalados independientemente de los estribos para eliminar todo vestigio de fricción. En las nuevas series de camiones Fargo se ha demostrado que un camión es en realidad un camión cuando se trata de desempeñar el trabajo más duro y, sin embargo, su estilo puede ser moderno, serio y atractivo.

MOTOR DIESEL

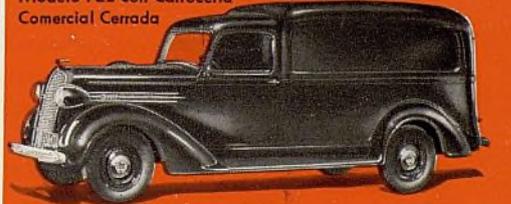
Para aquellos mercados donde el motor Diesel es ventajoso, ofrecemos un motor Diesel Hércules como equipo especial en todos los modelos Fargo de la serie FE6. Potente y compacto, este motor es reconocido por su economía, potencia, velocidad y buen funcionamiento.

Ayuntamiento de Madrid

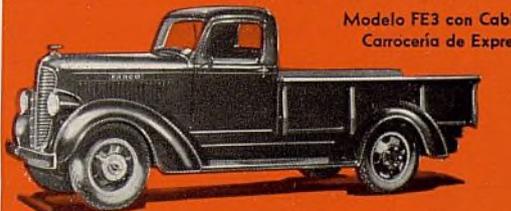
Modelo FE1 con Carrocería Comercial de Techo



Modelo FE2 con Carrocería Comercial Cerrada



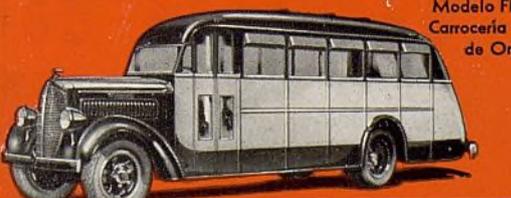
Modelo FE3 con Cabina y Carrocería de Expreso



Modelo FE4 con Volquete Especial

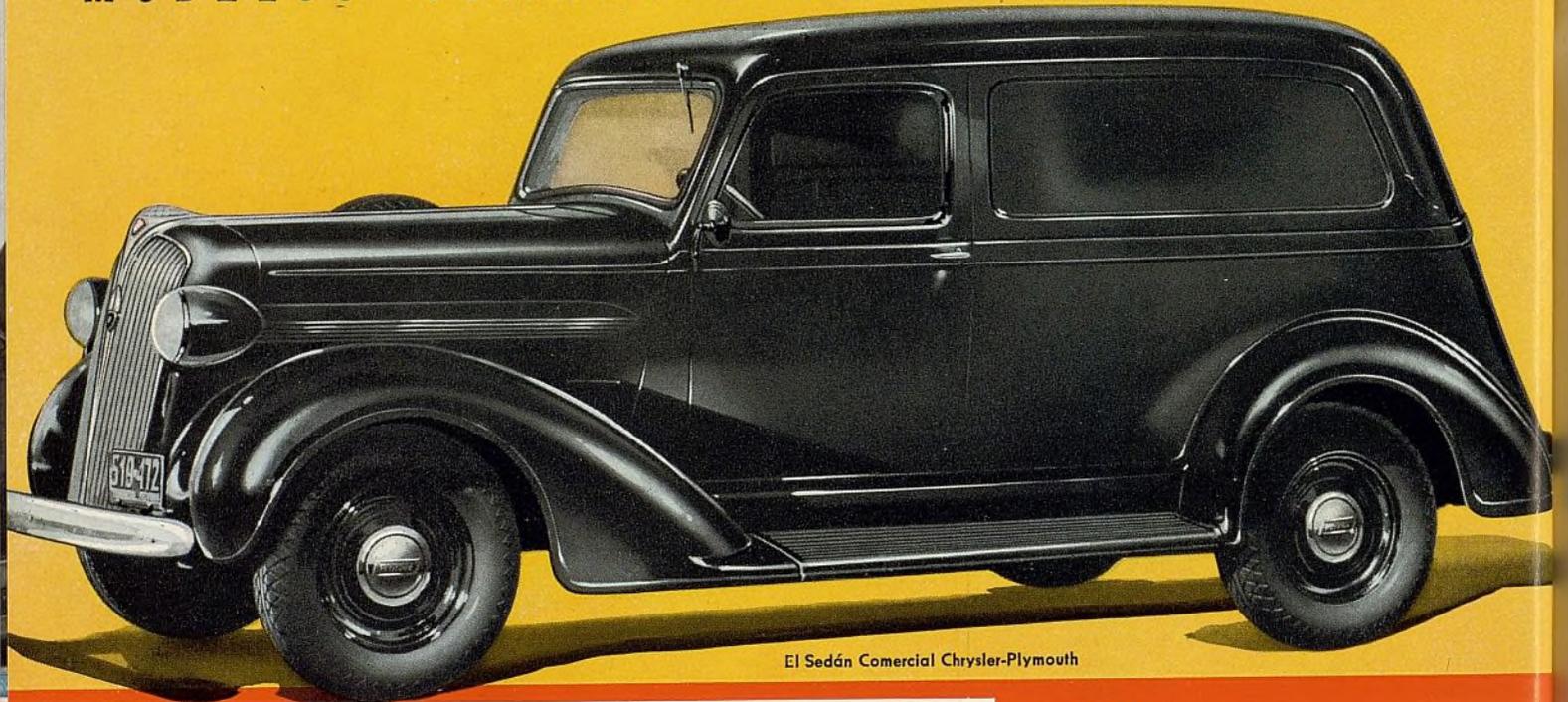


Modelo FED4 con Carrocería Especial de Ómnibus



CHRYSLER-PLYMOUTH

MODELOS COMERCIALES EN SEIS ESTILOS



El Sedán Comercial Chrysler-Plymouth

UN NOVÍSIMO GRUPO DE VEHICULOS COMERCIALES PARA SERVICIO RAPIDO

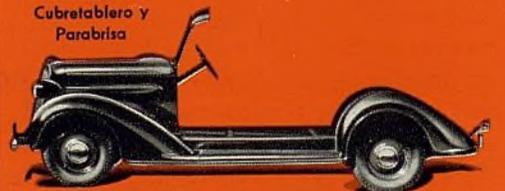
La nueva serie de vehículos comerciales Chrysler-Plymouth de 2.95 metros de distancia entre ejes, es un producto de la superioridad técnica y de los vastos recursos de la Chrysler Corporation. Dicha serie incluye el Chasis con Cubretablero Plano, el Chasis con Cubretablero y Parabrisa, el Chasis con Cabina, el Expreso, el Sedán Comercial y el modelo con Carrocería Westchester de Servicio Urbano. De diseño elegante, las carrocerías de estos modelos son muy superiores en resistencia y construcción a las de los vehículos comerciales comunes y corrientes. El bastidor, por ejemplo, es del tipo de doble arco especial para camión, con profundos canales traseros y travesaños de mayor espesor. El embrague es grande y fuerte, especialmente adaptado para transmitir la fuerza en cualquier clase de servicio. El eje delantero es del tipo en "I", forjado a martinete. El eje trasero, silencioso, es del tipo semiflotante con engranajes cónicos en espiral de acero cromovanadio y seis cojinetes de rodillos. Así mismo, cada modelo incluye muelles de acero Amola, frenos hidráulicos en las cuatro ruedas, lubricación por presión, camisas de agua de gran tamaño con tubo de enfriamiento directo, émbolos de aleación de aluminio con cuatro anillos cada uno, tres depuradores de aire y cigüeñal de 4 cojinetes de precisión.

CHRYSLER CORPORATION
Export Division DETROIT, MICHIGAN, E. U. A.

El Chasis con
Cubretablero Plano



El Chasis con
Cubretablero y
Parabrisa



El Chasis
con Cabina



El Chasis con
Cabina y Carro-
cería de Expreso



El Chasis con
Carrocería West-
chester de Servicio
Urbano



Noticias de las Fábricas

Willys, Chevrolet, Terraplane, Graham, Nash, Packard y Cord ganan la Carrera de Economía, con gran triunfo para el Graham—Globe Hoist Cambia de Nombre—Goodrich Recomienda el Empleo de Agua en los Neumáticos de Tractores

Willys, Chevrolet, Terraplane, Graham, Nash, Packard y Cord salieron victoriosos, en sus respectivas categorías, en la carrera de economía de Los Angeles al Valle Yosemite, organizada por la American Automobile Association. Esta carrera de 352 millas pasa por lugares montañosos, que presentan grandes dificultades de tráfico durante esta temporada del año, debido a la inclemencia del tiempo. A pesar de todas las dificultades que se presentaron, los resultados fueron los siguientes: Willys, 28,16 millas por galón; Chevrolet Master, 19,45 millas por galón; Terraplane, 22 millas por galón; Graham Cavalier, 24,62 millas por galón; Graham 116 con sobrecargador, 23,95 millas por galón; Nash Ambassador, 20,35 millas por galón; Packard 120, 18,05 millas por galón; Cord, 18,24 millas por galón.

Los resultados de este interesante concurso se calcularon sobre la base de tonelada y milla, es decir, el peso del automóvil fué un factor lo mismo que

las millas por galón. Todos los automóviles que compitieron en esta gran prueba fueron modelos de tipo corriente. El gran triunfo, en resultados acumulativos, correspondió al admirable Graham con sobrecargador, cuyo record fué de 53,5 toneladas-millas.

La venta al extranjero de automóviles y camiones Chrysler, De Soto, Dodge y Plymouth, durante los 11 primeros meses de 1936, llegó a un total de 92.114, lo que representa un aumento de 33,76 por ciento sobre la del mismo número de meses del año pasado. También ha sido la más grande, para este período, desde 1928.

MATRICULAS

Las matriculas de automóviles nuevos (ventas al por menor) en los Estados Unidos, durante los 11 primeros meses de 1936, fueron 23 por ciento mayores que las correspondientes al

mismo período de 1935. Las cifras son las siguientes:

	Once Meses		Porcentaje de cambio de 11 meses de 1936 sobre igual período en 1935
	1936	1935	
Chevrolet.....	849.698	592.913	+ 43,1
Ford.....	685.187	771.925	- 11,2
Plymouth.....	452.903	350.454	+ 29,3
Dodge.....	224.785	161.791	+ 39,2
Oldsmobile.....	158.761	135.163	+ 17,6
Pontiac.....	152.264	129.111	+ 18,1
Buick.....	139.202	75.344	+ 85,0
Terraplane.....	70.274	47.801	+ 47,0
Studebaker.....	61.271	35.575	+ 72,5
Packard.....	61.243	33.493	+ 82,9
Chrysler.....	51.186	36.984	+ 38,5
De Soto.....	39.464	24.543	+ 60,9
Nash-La Fayette.....	38.019	32.078	+ 18,8
Hudson.....	18.912	19.278	- 1,8
Graham.....	14.971	14.890	+ 0,4
Lincoln.....	13.500	1.578	+757,0
Willys.....	11.297	9.365	+ 20,5
La Salle.....	10.953	10.756	+ 1,9
Cadillac.....	10.381	5.562	+ 86,8
Reo.....	3.067	3.605	- 14,8
Auburn.....	1.796	4.918	- 63,5
Hupmobile.....	1.544	6.966	- 77,8
Cord.....	1.087	.....	.....
Pierce-Arrow.....	741	796	- 6,8
Varios.....	4.688	1.825	+155,5
Total.....	3.077.194	2.506.714	+ 23,0
Chrysler Corp.....	768.338	573.772	+ 34,0
Ford and Lincoln.....	698.687	773.503	- 9,5
General Motors.....	1.321.259	948.849	+ 34,3
Otros.....	288.910	210.590	+ 37,3



El Graham Supercharged (con sobrecargador) 116 fué el victorioso en la gran carrera de economía de Los Angeles-Yosemite, corrida en enero. Promedió 53,4 tonelada-millas por galón de gasolina

Las matriculas de camiones nuevos, durante los 11 primeros meses de 1936, fueron 20,8 por ciento mayores que las correspondientes al mismo período de 1935:

	Once Meses		Porcentaje de cambio de 11 meses de 1936 sobre igual período en 1935
	1936	1935	
Chevrolet.....	189.533	154.654	+ 22,8
Ford.....	165.347	172.084	- 4,0
Dodge.....	80.880	56.854	+ 42,4
International.....	66.310	49.419	+ 34,1
G. M. C.....	25.187	10.098	+151,8
Diamond T.....	7.985	5.941	+ 34,3
White.....	5.331	2.934	+ 82,0
Reo.....	3.931	4.550	- 13,6
Mack.....	3.795	1.374	+177,0
Studebaker.....	3.063	2.001	+ 54,0
Federal.....	2.696	1.987	+ 35,8
Plymouth.....	2.378	540	+339,0
Willys-Overland.....	2.297	2.083	+ 10,2
Terraplane.....	1.736	622	+179,0
Brockway.....	1.590	1.134	+ 40,1
Indiana.....	1.560	730	+114,0
Autocar.....	1.286	844	+ 52,4
Stewart.....	1.194	781	+ 53,0
Divco.....	911	312	+192,0
F. W. D.....	319	191	+ 67,0
Sterling.....	247	157	+ 57,2
Twin-Coach.....	91	130	- 30,0
Varios.....	1.772	2.005	- 11,3
Total.....	569.439	471.425	+ 20,8

Debido al gran desarrollo de su negocio en levantadores de automóviles, la Globe Machinery & Supply Co. anuncia la división de sus actividades entre dos nuevas compañías subsidiarias. Una de ellas es la Globe Hoist Co., la cual se encargará de la fabricación y venta de los levantadores de automóviles y el surtido de gatos "Rock-A-Car", incluyendo los equipos de taller de marca Globe, y la otra es la Globe Machinery & Supply Co., la cual se encargará de los productos que no se incluyen en la industria automotriz.

La Goodrich está recomendando que los neumáticos de tractores se mantengan parcialmente llenos de agua para evitar que pierdan su tracción a causa del rebote. Hasta hace poco, esto se realizaba añadiendo pesas a las ruedas,

pero representaba no sólo un gasto adicional, sino también una incomodidad. Para facilitar la introducción de agua en los neumáticos, la Goodrich ha perfeccionado un "adaptador" especial. Un extremo de éste se conecta a la manguera y el otro extremo, a la válvula del neumático. Para evitar que el agua se congele, se recomienda que se mezcle con cloruro de calcio de tipo comercial.

La Auto-Lite está proyectando una gran campaña de anuncio en conexión con la introducción de sus nuevas bujías de encendido. Entre otras ayudas a los comerciantes que vendan sus productos, la Auto-Lite tendrá cartelones de pared, letreros metálicos, exhibiciones de ventana, tablas de instrucciones, folletos, un catálogo y un gabinete de acero de exhibición.

HOMBRES DE LA INDUSTRIA

Ralph J. Archer, vicepresidente y administrador general de la Willys Export Corp. se halla en Cuba haciendo arreglos para la distribución de estos automóviles en ese país. El nuevo Willys está representado en 61 países, comprendiendo todos los continentes del mundo. La construcción de los nuevos modelos continúa normalmente en la fábrica de la Willys-Overland Motors, Inc., de Toledo, Ohio, y en la fábrica de la Willys Overland Pacific Co. en Los Angeles, California.

Verne H. Wilcox, hasta hace poco, gerente de exportación de la Hupp Motor Car Corp., ha sido nombrado gerente de exportación de la Covered Wagon Co. fabricante de vagones de remolque de turismo. El Sr. Wilcox es muy conocido en el negocio internacional. Fué en un tiempo el presidente del Foreign Trade Club de Detroit.

R. V. Johnson, subgerente de exportación de la Prest-O-Lite Battery Co., partió de Nueva York, a fines de enero, en un viaje por las Antillas. Visitará a Puerto Rico, Panamá, Colombia y Venezuela. Regresará a Nueva York dentro de un mes.

C. E. Dalton, director de las ventas de camiones de la división de exportación de la Chrysler Corp. ha regresado de un largo viaje por la América del Sur.

T. Erenchun, distribuidor exclusivo del camión Stewart en España, está de visita en los Estados Unidos. Manifiesta que, a pesar del conflicto armado en ese país, hay todavía oportunidad para vender algunos camiones.

Jack Mischner de la organización de Irving Mischner de Cali, Colombia, estuvo en Nueva York a principios de febrero. Esta organización representa en ese país a la Hollingshead, Shaler, Collins & Aikman, Thompson Products, Sherwin-Williams y otras grandes fábricas americanas de la industria automotriz.

R. P. Fairing, gerente de exportación de la Murphy Varnish Co., Newark, N. J., partió el 27 de enero con destino a Puerto Rico, Colombia, Venezuela y otros países de la América Latina. Espera regresar a los Estados Unidos a mediados de abril.

Peter Moora, gerente de exportación de la Pittsburgh Plate Glass Co. (División de Pinturas y Barnices) saldrá para Puerto Rico el 25 de febrero y permanecerá ausente de su oficina como tres semanas.

J. F. Kelly, Jr., gerente de exportación de la Electric Storage Battery

Co., salió de Nueva York el 23 de enero con destino a la América Latina, donde viajará como tres meses. Visitará a Cuba, Panamá, Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Uruguay, Brasil y Trinidad.

Lou A. Dall, uno de los primeros fabricantes de émbolos de este país, y recientemente, vicepresidente a cargo de la venta de piezas de repuesto de la Aluminum Industries, Inc., renunció hace poco este último puesto, para regresar a la industria química, en la cual ha tenido mucha experiencia. Su nueva conexión es con la H. A. Montgomery Co. de Detroit, compañía que él ayudó a fundar en 1924.

Ernest W. Lenz, gerente de ventas de exportación, se ha mudado a oficinas más grandes, en 280 Broadway, Nueva York. En su nuevo local tiene abundante espacio para exhibir todos los productos que representa para la exportación.

Ransom E. Olds, uno de los primeros fabricantes de automóviles en los Estados Unidos, ha anunciado la renuncia de su puesto de director de la junta administrativa de la Reo Motor Car Co. La renuncia del Sr. Olds obedece a su deseo de retirarse a la vida privada. El Sr. Olds, que cuenta ahora con 73 años de edad, fué el organizador de la Olds Motor Works, la cual empezó a construir automóviles en Detroit en 1896. Un incendio destruyó su fábrica y se mudó a Lansing, donde fundó la Reo Motor Car Co. en 1904.

John P. Giloley ha sido nombrado gerente de exportación de la Atlas Asbestos Co. de North Wales, Pa. Ha tenido mucha experiencia en el ramo, pues hace como 15 años que se halla dedicado al negocio de exportación.

R. A. Rodriguez, gerente de exportación, con oficinas en 55 W. 42nd Street, Nueva York, está ahora a cargo de las ventas al extranjero de la Cooper Mfg. Co., de Marshalltown, Ia., fabricante de empaquetaduras, reguladores de tablero y silenciadores de escape.



R. J. ARCHER



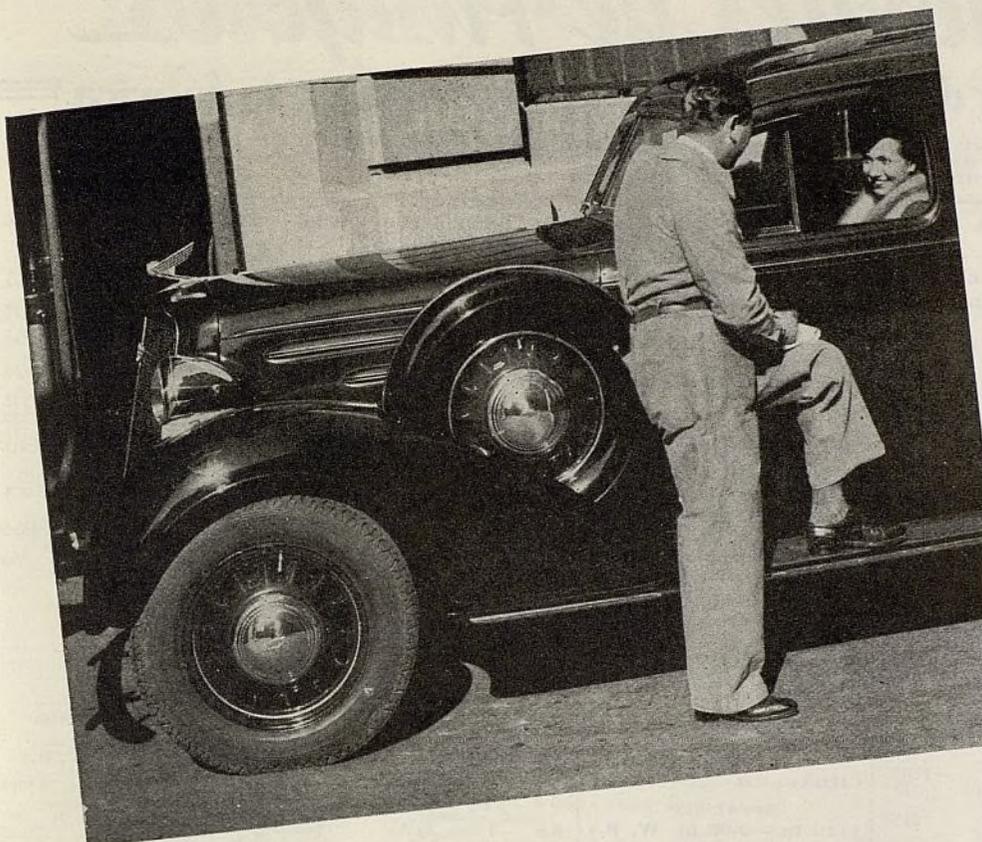
C. E. DALTON



V. H. WILCOX



J. P. GILEOLEY



TIENEN QUE REGRESAR

El Lubricante de Eje Hipoidal Permite al Comerciante Desarrollar su Negocio de Lubricación

LOS comerciantes de automóviles se están dando cuenta de que el creciente uso de ejes traseros hipoidales, en los modelos de 1937, está colocando en sus manos un medio muy efectivo para hacer que los dueños regresen a sus establecimientos a recibir lubricación y otros servicios.

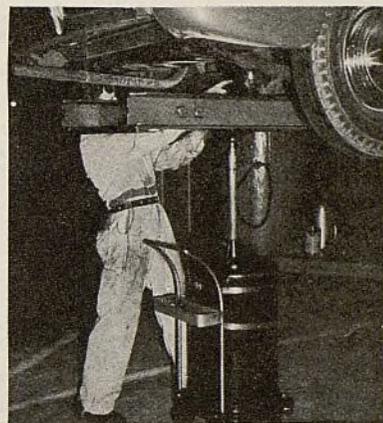
Con los antiguos ejes traseros provistos de engranajes helicoidales cónicos, casi cualquier taller estaba preparado para dar servicio de lubricación. Cuando el eje trasero necesitaba cargarse, sencillamente se la agregaba más grasa de la viscosidad requerida. Los nuevos ejes hipoidales necesitan no sólo un lubricante especial para engranajes hipoidales, sino que también es necesario emplear siempre la misma marca de lubricante que se ha puesto en el eje. Por esta razón, el comerciante que vende el automóvil es el primero que tiene acceso directo a encargarse de la lubricación del vehículo, debido a que es el único que tiene la seguridad de emplear la marca debida. Al darse este servicio en otra parte, es necesario, para estar seguro de que se haga bien, limpiar muy bien la caja del eje y luego cargarla con un lubricante adecuado, lo

que naturalmente resulta más costoso para el dueño del automóvil. Cada uno de estos lubricantes se basa sobre una diferente fórmula química. La mezcla de dos diferentes lubricantes de esta clase puede muy bien establecer reacciones químicas que destruyen las propiedades lubricativas de la mezcla.

Por esta razón, a menos que el empleado del taller o garaje sepa exactamente qué marca de lubricante se ha empleado en el eje trasero, no debe agregarle más lubricante de ninguna marca. Lo primero que debe hacer es limpiar bien la caja del eje, quitando todo el lubricante viejo o usado. Luego debe cargarla con lubricante nuevo adecuado. La limpieza debe hacerse con cuidado, para que no haya capa de lubricante viejo adherida a la pared de la caja, que puede después mezclarse con el lubricante nuevo. También es necesario tener mucho cuidado con el equipo de bomba empleado para inyectar el lubricante hipoidal, para que no se contamine con otros aceites o grasas.

Para la limpieza de los mismos engranajes y caja del eje trasero, no debe emplearse vapor, agua, kerosene, alcohol o gasolina, sino un aceite neutro.

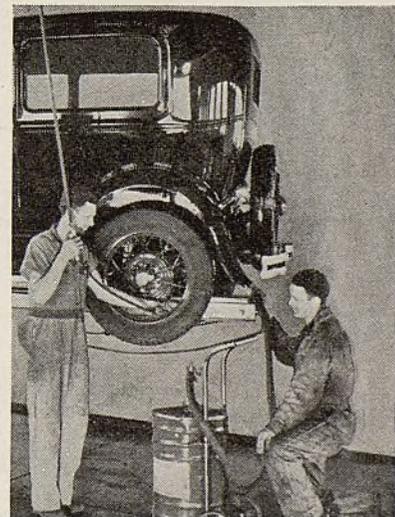
NO CORRA RIESGO ALGUNO



1. A menos que se esté completamente seguro de la marca de lubricante empleado en el eje, debe renovarse, en lugar de añadir más para rellenarlo. Lo primero es quitar todo el lubricante de la caja del eje.



2. El paso siguiente es lavar bien la caja con algún aceite neutro preferiblemente recalentado. Nunca debe usarse agua, vapor, kerosene, alcohol o gasolina. Séquese bien la caja con un trapo limpio.



3. Llénese la caja con lubricante especial para engranaje hipoidal. Asegúrese de que el equipo de bomba esté limpio, para que el lubricante de eje hipoidal no se mezcle con otros aceites o grasas.

Automóviles de Pasajeros

Precios de lista al detalle con entrega en la fábrica

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

PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO
AUBURN	CADILLAC	Deluxe Master (Knee Action)	DE SOTO	Cavalier—"95"
"Six—654"	Series "37-60"	(112 in.—2.85 m. W. B.)	Airstream Six	(116 in.—2.94 m. W. B.)
5-p Brougham \$745	(124 in.—3.15 m. W. B.)	2-p Business Coupe \$585	(116 in.—2.95 m. W. B.)	5-p 2-door Tour. Sedan, trunk \$775
5-p Sedan 795	2-p Coupe (Opera Seats) \$1445	2-p Sport Coupe 615	2-p Business Coupe \$865	5-p 2-door Tour. Sedan, luggage comp't 745
2-4-p Conv. Cabriolet 945	2-p Conv. Coupe (R. S.) 1575	5-p 2-door Coach 595	2-p Coupe (R.S.) 735	5-p 4-door Tour. Sedan, trunk 805
5-p Conv. Phaeton 995	5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 1545	5-p 4-door Sedan 660	5-p 2-door Brougham 745	5-p 4-door Tour. Sedan, luggage comp't 775
"Eight—852"	5-p 4-door Conv. Sedan 1885	5-p 2-door Town Sedan (trunk) 620	5-p 2-door Tour. Brougham 755	3-p Business Coupe 725
5-p Brougham \$995	.... Sedan Chassis 1250	5-p 4-door Close Coupled Sedan (trunk) 685	5-p 4-door Sedan 785	3-5-p Coupe (R.S.) 775
5-p Sedan 1,095	Series "37-65"	.... Passenger Chassis 405	5-p 4-door Tour. Sedan 795	3-5-p Conv. Coupe (R.S.) 815
2-4-p Conv. Cabriolet 1,225	(131 in.—3.33 m. W. B.)	Los tres siguientes radioreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$37.75; modelo en dos grupos con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$49.75; modelo en dos grupos con 7 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$59.75.	5-p Conv. Coupe ...	Supercharger—"116"
5-p Conv. Phaeton 1,275	5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) \$1945	Nota: (Para automóviles Chevrolet, modelos Master y Master DeLuxe.) Al precio adicional de \$65 se ofrece eje trasero doble.	7-p Sedan ...	(116 in.—2.94 m. W. B.)
"Supercharged Eight—852"	Series "37-70"			5-p 2-door Tour. Sedan, trunk \$895
5-p Brougham \$1,445	(131 in.—3.33 m. W. B.)		DODGE	5-p 2-door Tour. Sedan, luggage comp't 865
5-p Sedan 1,545	2-p Sport Coupe (R. S.) \$2645		Six	5-p 4-door Tour. Sedan, trunk 925
2-4-p Conv. Cabriolet 1,675	2-p Conv. Coupe (R. S.) 2745		(112 in.—2.85 m. W. B.)	5-p 2-door Tour. Sedan, luggage comp't 895
5-p Conv. Phaeton 1,725	5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 2445		2-p Coupe \$525	3-5-p Business Coupe 865
2-p Speedster 2,245	5-p 4-door Conv. Sedan (trunk) 2795		4-p Coupe (R.S.) 565	3-5-p Coupe (R.S.) 895
	.... Sedan Chassis 1750		5-p Sedan, 2-door 565	3-5-p Conv. Coupe (R.S.) 925
BUICK	Series "37-75"		5-p Sedan, 4-door 610	
37-40 "Special"	(138 in.—3.50 m. W. B.)		5-p Tour. Sedan, 4-door 620	
(122 in.—3.10 m. W. B.)	5-p Tour Sedan (trunk) \$2645			Custom Supercharger—"120"
2-p Business Coupe \$765	5-p Formal Sedan 3495	CHRYSLER		(116 to 120 in.—2.94 to 3.04 m. W. B.)
4-p Sport Coupe (Opera Seats) 825	5-p Town Sedan (trunk) 3145	Royal Six		5-p 4-door Tour. Sedan, trunk \$1025
5-p 2-door Sedan 810	5-p Conv. Sedan (trunk) 3445	(116 in.—2.95 m. W. B.)		5-p 4-door Tour. Sedan, luggage comp't 995
5-p 2-door Sedan (trunk) 835	7-p Tour. Sedan (trunk) 2795	2-p Coupe \$715		3-p Business Coupe 945
5-p 4-door Sedan 845	7-p Tour. Imperial (trunk) 2995	4-p Coupe (R.S.) 765		3-5-p Coupe (R.S.) 975
5-p 4-door Sedan (trunk) 870	7-p Tour. Imperial (trunk) 2995	5-p Brougham, 2-door 775		3-5-p Conv. Coupe (R.S.) 1,005
4-p Conv. Coupe (R. S.) 905	7-p Town Car 4545	5-p Tour. Brougham, 2-door 785		
5-p Conv. Phaeton 1145	8-p Business Sedan 2575	5-p Sedan, 4-door 815		HUDSON
.... Sedan Chassis 585	8-p Business Tour. Sedan (trunk) 2575	5-p Tour. Sedan, 4-door 825		Custom Six
37-60 "Century"	8-p Business Imperial 2775	5-p Conv. Coupe 910		(122 in.—3.10 m. W. B.)
(126 in.—3.20 m. W. B.)	8-p Business Tour. Imperial (trunk) 2775	5-p Conv. Sedan 1245		3-p Bus. Coupe \$895
4-p Sport Coupe (Opera Seats) \$1015	.... Sedan Chassis 1850	7-p Sedan (133 in. W. B.) 1045		3-p Coupe 720
5-p 2-door Sedan 1000	All models in this line have 4 doors.	7-p Sedan Limousine (133 in. W. B.) 1145		4-p Victoria Coupe 785
5-p 2-door Sedan (trunk) 1025	Series "37-85"			4-p Brougham 740
5-p 4-door Sedan 1035	(138 in.—3.50 m. W. B.)	Imperial		6-p Brougham 785
5-p 4-door Sedan (trunk) 1060	5-p Tour. Sedan (trunk) \$3345	(121 in.—3.08 m. W. B.)		6-p Sedan Brougham 790
4-p Conv. Coupe (R. S.) 1095	5-p Formal Sedan 4195	2-p Coupe \$925		6-p Tour. Sedan 815
5-p Conv. Phaeton 1345	5-p Town Sedan (trunk) 3845	4-p Coupe (R.S.) 965		6-p Conv. Coupe 820
.... Sedan Chassis 765	5-p Conv. Sedan (trunk) 4145	5-p Tour. Brougham 965		6-p Conv. Brougham 900
37-80 "Roadmaster"	7-p Tour. Sedan (trunk) 3495	5-p Tour. Sedan 995		Deluxe Eight
(131 in.—3.33 m. W. B.)	7-p Tour. Imperial (trunk) 3695	4-p Conv. Coupe (R. S.) 1065		(122 in.—3.10 m. W. B.)
6-p 4-door Sedan (trunk) \$1275	7-p Imperial 3695	5-p Conv. Sedan 1395		3-p Coupe \$770
6-p 4-door Formal Sedan (trunk) 1395	7-p Town Car 5245	Custom Imperial		4-p Victoria Coupe 800
6-p Conv. Phaeton (trunk) 1565	.... Chassis 2550	(140 in.—3.56 m. W. B.)		6-p Brougham 825
.... Sedan Chassis 900	All models in this line have 4 doors.	7-p Sedan (trunk) \$1895		6-p Tour. Brougham 840
37-90 "Limited"	Series "37-90"	7-p Sedan Limousine 1995		6-p Sedan 865
(138 in.—3.50 m. W. B.)	(154 in.—3.92 m. W. B.)	Airflow		6-p Tour. Sedan 885
6-p 4-door Sedan (trunk) \$1725	7-p 4-door Sedan \$7350	(128 in.—3.26 m. W. B.)		3-p Conv. Coupe 885
6-p 4-door Formal Sedan (trunk) 1895	7-p 4-door Imperial 7550	5-p Coupe \$1,475		3-p Conv. Brougham 965
8-p 4-door Sedan (trunk) 1895	.... Sedan Chassis 6250	5-p 4-door Sedan 1,475		Custom Eight
8-p Limousine Sedan (trunk) 1995	Los dos siguientes radioreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$59.50; modelo en dos grupos con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$79.50.	CORD		(122 in.—3.10 m. W. B.)
.... Sedan Chassis 1095		(125 in.—3.18 m. W. B.)		3-p Coupe \$885
Los dos siguientes radioreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$59.00; modelo en dos grupos con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$66.60.	CHEVROLET	5-p Westchester Sedan \$1,995		4-p Victoria Coupe 905
	Master (Conventional Springs)	5-p Beverly Sedan 2,095		6-p Brougham 895
CADILLAC-LA SALLE	(112 in.—2.85 m. W. B.)	4-p Conv. Coupe 2,145		6-p Tour. Brougham 940
Series "37-50"	2-p Business Coupe \$525	5-p Conv. Phaeton 2,195		6-p Sedan 965
(124 in.—3.15 m. W. B.)	5-p 2-door Coach 535	Supercharged		6-p Tour. Sedan 980
2-p Conv. Coupe (R. S.) 1175	5-p 4-door Sedan 595	(125 in.—3.18 m. W. B.)		3-p Conv. Coupe 1,060
5-p 2-door Tour. Sedan (trunk) 1105	5-p 2-door Town Sedan (trunk) 560	5-p Westchester Sedan \$2,395		Deluxe Eight
5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 1145	5-p 4-door Close Coupled Sedan (trunk) 620	5-p Beverly Sedan 2,495		(129 in.—3.28 m. W. B.)
5-p 4-door Conv. Sedan 1485	2-p Cabriolet (R.S.) 620	2-p Conv. Coupe 2,545		6-p Sedan \$865
.... Sedan Chassis 850	.... Sedan Delivery 565	5-p Conv. Phaeton 2,595		6-p Tour. Sedan 890
	.... Passenger Chassis 360	Custom		Custom Eight
		(132 in.—3.35 m. W. B.)		(129 in.—3.28 m. W. B.)
		5-p Beverly Sedan \$2,495		6-p Sedan \$965
		5-p Berline 2,595		6-p Tour. Sedan 990
		Custom Supercharged		HUPMOBILE
		(132 in.—3.35 m. W. B.)		Series "G" 618
		5-p Beverly Sedan \$2,895		(118 in.—3.00 m. W. B.)
		5-p Berline 3,095		Special
				6-p 2-door Touring Sedan 850
				6-p 4-door Sedan 855
				6-p 4-door Touring Sedan 890
				3-p Coupe 795
				3-p Coupe (R. S.) 840
				Custom
				6-p 2-door Sedan \$890
				6-p 2-door Touring Sedan 925
				6-p 4-door Sedan 930
				6-p 4-door Touring Sedan 965
				3-p Coupe 870
				3-p Coupe (R. S.) 915

Abreviaciones: W. B.—Distancia entre los ejes. R. S.—Asiento auxiliar trasero.

Ayuntamiento de Madrid

Automóviles de Pasajeros

Precios de lista al detalle con entrega en la fábrica

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

PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO	PAS. CARROCERIA PRECIO
Series "N" 621 (121 in.—3.07 m. W. B.) Special 5-p 2-door Sedan \$995 6-p 2-door Touring Sedan 1085 6-p 4-door Sedan 1035 6-p 4-door Touring Sedan 1075 3-p Coupe (R. S.) 1035 Custom 6-p 2-door Sedan \$1095 6-p 2-door Touring Sedan 1185 6-p 4-door Sedan 1135 6-p 4-door Touring Sedan 1175 3-p Coupe (R. S.) 1135	Ambassador Eight (125 in.—3.18 m. W. B.) 3-p Coupe \$855 5-p Coupe (R.S.) 895 5-p Cabriolet 960 5-p Victoria (trunk) 895 6-p Sedan (trunk) 945 OLDSMOBILE "Six" (117 in.—2.98 m. W. B.) 5-p 2-door Sedan \$740 5-p 2-door Tour. Sedan (trunk) 765 5-p 4-door Sedan 790 5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 815 2-p Bus. Coupe 685 2-p Club Coupe (opera seats) 740 2-p Conv. Coupe (R.S.) 835 Sedan Chassis 495 "Eight" (124 in.—3.15 m. W. B.) 5-p 2-door Sedan \$840 5-p 2-door Tour. Sedan (trunk) 865 5-p 4-door Sedan 890 5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 915 2-p Bus. Coupe 785 2-p Club Coupe (opera seats) 840 2-p Conv. Coupe (R.S.) 935 Sedan Chassis 625 Los dos siguientes radioreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$49.95; modelo en dos grupos con 7 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$62.50.	"Super-Eight—1501" (134 in.—3.39m. W. B.) Chassis \$1,880 2-4-p Coupe 2,420 5-p Coupe 2,510 2-4-p Coupe Roadster 2,680 5-p Touring Sedan 2,535 5-p Club Sedan 2,530 Formal Sedan 3,235 5-p Victoria 3,150 "Super-Eight—1502" (139 in.—3.53m. W. B.) Chassis \$1,940 7-p Touring Limousine 2,840 7-p Touring Sedan 2,705 7-p Conv. Sedan 3,350 7-p Business Sedan 2,580 7-p Business Limousine 2,715 "Super-Eight—Custom" Cabriolet (134 in. W. B.) \$4,850 Town Car (139 in. W. B.) 4,990 "Twelve—1506" (132 in.—3.36m. W. B.) Chassis \$2,450 5-p Touring Sedan 3,490 "Twelve—1507" (139 in.—3.53m. W. B.) Chassis \$2,580 2-4-p Coupe 3,420 5-p Coupe 3,590 2-4-p Conv. Coupe 3,450 5-p Conv. Sedan 3,560 5-p Club Sedan 3,660 Formal Sedan 4,260 5-p Victoria 4,490 "Twelve—1508" (144 in.—3.66m. W. B.) Chassis \$2,770 Touring Limousine 4,085 7-p Touring Sedan 3,885 5-p Conv. Sedan 4,650 "Twelve—Custom" Cabriolet (139 in. W. B.) \$5,700 Town Car (144 in. W. B.) 5,900	"1602" (138 to 144 in.—3.51 to 3.66 m.) 5-p Sedan \$3,695 5-p Club Sedan 3,795 4-p Coupe (R. S.) 3,695 4-p Convertible Coupe (R. S.) 3,795 5-p Club Berline 3,945 7-p Sedan (144 in.) 4,000 7-p Encl. Drive Lim. (144 in.) 4,150 Brunn Metropolitan Town Brougham (144 in.) 5,795 5-p Conv. Sedan (144 in.) 4,600 5-p Club Berline 3,945 5-p Formal Sedan 3,945 Chassis (138 in.) 3,150 Chassis (144 in.) 3,375	Eight "37-28" (121 1/2 in.—3.09 m. W. B.) 5-p 2-door Sedan \$760 5-p 2-door Tour. Sedan (trunk) 785 5-p 4-door Sedan 805 5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 830 2-p Business Coupe 725 4-p Sport Coupe (opera seats) 780 4-p Cabriolet (R.S.) 850 Sedan Chassis 525 Los dos siguientes radioreceptores se ofrecen a elección, a precio adicional: modelo en un grupo con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$49.95; modelo en dos grupos con 5 tubos electrónicos y uno de rectificación, \$61.95.
LINCOLN ZEPHYR (122 in.—3.10 m. W. B.) 5-p Coupe Sedan \$1,170 5-p 4-door Sedan 1,190 3-p Coupe 1,090 5-p Town Limousine 1,350	LINCOLN V-12 (136 in.—3.45 m. W. B.) 5-p Sedan, 2 window \$4,400 5-p Sedan, 3 window 4,400 5-p Brunn Conv. Victoria 5,500 2-p Le Baron Conv. Rdst. (R.S.) 4,900 2-p Le Baron Coupe 4,900 5-p Willoughby Coupe 5,500 Chassis 2,700 V-12 (145 in.—3.68 m. W. B.) 7-p Sedan \$4,700 7-p Limousine 4,800 5-p Brunn Cabriolet (non-collapsible) 6,600 5-p Brunn Cabriolet (semi-collapsible) 6,700 5-p Brunn Tour. Cabriolet 6,900 7-p Brunn Brougham 6,700 5-p Le Baron Conv. Sedan (partition) 5,600 5-p Le Baron Conv. Sedan 5,400 7-p Judkins Sedan-Limousine 5,900 5-p Judkins Berline, 2 window 5,600 5-p Judkins Berline, 3 window 5,700 7-p Willoughby Limousine 5,800 5-p Willoughby Panel Brougham 7,000 7-p Willoughby Touring 5,500 5-p Willoughby Sport Sedan 6,800 Chassis 2,800 Chassis (160 in.) 3,000	"Super-Eight—1501" (134 in.—3.39m. W. B.) Chassis \$1,880 2-4-p Coupe 2,420 5-p Coupe 2,510 2-4-p Coupe Roadster 2,680 5-p Touring Sedan 2,535 5-p Club Sedan 2,530 Formal Sedan 3,235 5-p Victoria 3,150 "Super-Eight—1502" (139 in.—3.53m. W. B.) Chassis \$1,940 7-p Touring Limousine 2,840 7-p Touring Sedan 2,705 7-p Conv. Sedan 3,350 7-p Business Sedan 2,580 7-p Business Limousine 2,715 "Super-Eight—Custom" Cabriolet (134 in. W. B.) \$4,850 Town Car (139 in. W. B.) 4,990 "Twelve—1506" (132 in.—3.36m. W. B.) Chassis \$2,450 5-p Touring Sedan 3,490 "Twelve—1507" (139 in.—3.53m. W. B.) Chassis \$2,580 2-4-p Coupe 3,420 5-p Coupe 3,590 2-4-p Conv. Coupe 3,450 5-p Conv. Sedan 3,560 5-p Club Sedan 3,660 Formal Sedan 4,260 5-p Victoria 4,490 "Twelve—1508" (144 in.—3.66m. W. B.) Chassis \$2,770 Touring Limousine 4,085 7-p Touring Sedan 3,885 5-p Conv. Sedan 4,650 "Twelve—Custom" Cabriolet (139 in. W. B.) \$5,700 Town Car (144 in. W. B.) 5,900	"1603" (147 in.—3.7 m. W. B.) 7-p Sedan \$4,795 7-p Encl. Drive Lim. 4,995 7-p E. D. Limousine 6,500 Chassis 4,100	STUDEBAKER Dictator Six (116 in.—2.95 m. W. B.) 3-p Business Coupe \$665 3-p Custom Coupe 715 5-p Custom Coupe (R.S.) 740 6-p St. Regis Custom Sedan 745 6-p St. Regis Cruising Sedan 765 6-p Custom Sedan 775 6-p Cruising Sedan 795 Chassis 525 President Eight (125 in.—3.18 m. W. B.) 3-p Custom Coupe \$965 5-p Custom Coupe (R.S.) 995 6-p St. Regis Custom Sedan 1,015 6-p St. Regis Cruising Sedan 1,035 6-p Custom Sedan 1,045 6-p Cruising Sedan 1,065 Chassis 745
NASH "Nash 400" (117 in.—2.98 m. W. B.) 3-p Coupe \$595 5-p Coupe (R.S.) 650 5-p Cabriolet 740 5-p Victoria (trunk) 655 6-p Sedan (trunk) 700 Ambassador Six (121 in.—3.08 m. W. B.) 3-p Coupe \$755 5-p Coupe (R.S.) 795 5-p Cabriolet 860 5-p Victoria (trunk) 795 6-p Sedan (trunk) 845	PACKARD "Six" (115 in.—2.92m. W. B.) 5-p Touring Sedan \$910 5-p Sedan 895 5-p Club Sedan 900 2-4-p Conv. Coupe 910 2-p Business Coupe 795 5-p Touring Coupe 860 2-4-p Sport Coupe 840 Chassis 575 "120-C" (120 in.—3.05m. W. B.) 5-p Touring Sedan \$1,060 5-p Sedan 1,045 5-p Club Sedan 1,050 2-4-p Conv. Coupe 1,060 2-p Business Coupe 915 5-p Touring Coupe 1,010 2-4-p Sport Coupe 990 5-p Conv. Sedan 1,355 Chassis 725 "120-C" De Luxe (120 in.—3.05m. W. B.) 5-p Touring Sedan \$1,270 5-p Touring Coupe 1,220 5-p Club Sedan 1,260 "120-C" (138 in.—3.50m. W. B.) 7-p Touring Sedan \$1,690 7-p Touring Limousine 1,840 "Super-Eight—1500" (127 in.—3.23m. W. B.) Chassis \$1,800 5-p Touring Sedan 2,335	PIERCE-ARROW "1601" (138 to 147 in.—3.51 to 3.7 m.) 5-p Sedan \$3,195 5-p Club Sedan 3,295 4-p Coupe (R. S.) 3,195 4-p Convertible Coupe (R. S.) 3,295 5-p Club Berline 3,445 7-p Sedan (144 in.) 3,500 7-p Enclosed Drive Limousine (144 in.) 3,650 Brunn Metropolitan Town Brougham (144 in.) 5,295 9-p Commercial Sedan (147 in.) 3,400 5-p Conv. Sedan (144 in.) 4,100 5-p Club Berline 3,445 5-p Formal Sedan 3,445 Chassis (138 in.) 2,650 Chassis (144 in.) 2,875	CHRYSLER-PLYMOUTH Business (112 in.—2.85 m. W. B.) 2-p Coupe \$510 5-p 2-door Sedan 550 5-p 4-Door Sedan 595 5-p 4-door Tour. Sedan ... 4-p Coupe (R.S.) ... Deluxe (112 in.—2.85 m. W. B.) 2-p Coupe \$575 4-p Coupe (R.S.) 625 4-p Conv. Coupe 745 5-p 2-door Sedan 640 5-p 4-door Sedan 670 5-p 2-door Tour. Sedan 650 5-p 4-door Tour. Sedan 680 7-p 4-door Sedan (132 in. W. B.) 915 PONTIAC Six "37-26" (116 1/2 in.—2.96 m. W. B.) 5-p 2-door Sedan \$695 5-p 2-door Tour. Sedan (trunk) 720 5-p 4-door Sedan 745 5-p 4-door Tour. Sedan (trunk) 770 2-p Business Coupe 650 4-p Sport Coupe (opera seats) 720 4-p Cabriolet (R.S.) 810 Sedan Chassis 465	TERRAPLANE Deluxe (117 in.—2.98 m. W. B.) 3-p Bus. Coupe \$595 3-p Coupe 605 4-p Victoria Coupe 650 4-p Brougham 625 6-p Tour. Brougham 645 6-p Sedan 675 6-p Tour. Sedan 695 3-p Conv. Coupe 725 6-p Conv. Brougham 800 Super (117 in.—2.98 m. W. B.) 3-p Coupe \$660 4-p Victoria Coupe 700 4-p Brougham 680 6-p Tour. Brougham 700 6-p Sedan 725 6-p Tour. Sedan 745 3-p Conv. Coupe 770 6-p Conv. Brougham 845 WILLYS-OVERLAND—4 "37" (100 in.—2.54 m. W. B.) 2-p Standard Coupe \$395 4-p Standard Coupe 450 Panel delivery 415 Cab Pickup 395

Abreviaciones: W.B.—Distancia entre los ejes. R.S.—Asiento auxiliar trasero.

Características Mecánicas de

ABREVIACIONES

- Amplificador al vacío
- A elección
- Prest-O-Lite y Delco
- †—Sobrecargador
- †•—Sedán de 6 pas.
- ◆—Antes le N.A.C.C.
- ††—Sedán de 5 pas.
- †††—Sedán de 7 pas.
- †††—Amplificador de freno al vacío
- 2-P—De dos placas
- (a)—Articulaciones universales interiores Wels y exteriores Rzeppa.

- AB—Cofinetes antifricción
- A-Lite—Auto-Lite
- B&B—Borg & Beck
- C&D—Leva y doble espárrago
- C&L—Leva y palanca
- C & R—Leva y rodillo
- Ch—Chandler-Groves
- Cl—Clipax
- Col—Columbia
- d—Dual
- D-R—Delco-Remy
- D-L—Detroit Lubricator
- Det—Detroit Gear
- Detrt—Universal Products Co.
- D-M—Acción mecánica directa
- Ex-DS—Fr. ext. en arbol trans.
- F—Flotante Eje
- FF—Flotante
- Gem—Gemmer
- Hyd—Hidráulico
- Hyp—Hipóidal
- Ill—Illinois
- In-Fw—Fr. int. en 4 ruedas
- In-F&R—Interiores en la rueda delanteras y traseras
- In-Rw—Interiores en las ruedas traseras
- IPS—Suspensión plana independiente
- ISFW—Suspensión independiente, en las ruedas delanteras
- Lav—Lavine Gear Co.
- Lyc—Lycoming
- M—Metal
- Mec—Mechanics
- M-D—Disco múltiple
- N—De agujas
- Nat—National
- N-B—Cofinete de agujas
- O-D—Owen Dyneto
- Own—Propio
- Pump—Bomba
- R—Caucho
- Ro—Diente de rodillo
- S—Helicoidal cónico
- Sag—Saginaw
- Sal—Sallebury
- S-P—De una placa
- Strom—Stromberg
- T-P—Thompson Products
- The—Thermoid
- Tim—Timken
- W-G—Warner Gear
- W&R—Tornillo sin fin y rodillo dentado
- W&R—Tornillo sin fin y rodillo doble
- W&S—Tornillo sin fin y sector
- W&T—Tornillo sin fin y bloque de soporte
- W&T—Tornillo sin fin y bloque
- Will—Willard

MODELO Y MARCA	Distancia entre los ejes		Tamaño de los Neumáticos (pulgs.)	Peso		Marca	No. de cilindros	No. de cilindros-diámetro interior y carrera de embolo		Potencia (fórmula A. M. A. ♦)	Cilindrada	
	Pulgs.	Metros		(en lbs.)	Kilogramos			Pulgs.	Milímetros		Pulgs. Cúb.	Liters
1 Auburn.....654	120	3.04	6.00/16	3279	1490	Lyc...	6	3 1/8 x 4 3/8	77x120	22.51	209.9	3.44
2 Auburn.....852	127	3.23	6.50/16	3580	1627	Lyc...	8	3 1/8 x 4 3/8	77x120	30.01	280	4.50
3 Auburn...Supercharged 852	127	3.23	7.00/16	3729	1695	Lyc...	8	3 1/8 x 4 3/8	77x120	30.01	280	4.50
4 Buick.....37-40	122	3.10	6.50/16	.....	.....	Own..	8	3 3/8 x 4 1/8	78.5x104.8	30.63	248.0	4.04
5 Buick.....37-60	126	3.20	7.00/15	.....	.....	Own..	8	3 3/8 x 4 1/8	87.3x109.5	37.81	320.2	5.25
6 Buick.....37-80	131	3.33	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 3/8 x 4 1/8	87.3x109.5	37.81	320.2	5.25
7 Buick.....37-90	138	3.50	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 3/8 x 4 1/8	87.3x109.5	37.81	320.2	5.25
8 Cadillac.....37-60	124	3.15	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2 x 4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
9 Cadillac.....37-65	131	3.33	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2 x 4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
10 Cadillac.....37-70	131	3.33	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2 x 4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
11 Cadillac.....37-75	138	3.50	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/2 x 4 1/2	88.9x114.3	39.20	346.0	5.67
12 Cadillac.....37-85	138	3.50	7.50/16	.....	.....	Own..	12	3 1/2 x 4	79.4x101.6	46.90	368.0	6.03
13 Cadillac.....37-90	154	3.91	7.50/17	.....	.....	Own..	16	3 1/2 x 4	76.2x101.6	57.60	452.0	7.41
14 Chevrolet.....GA	112 1/4	2.86	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 1/2 x 3 3/4	88.9x95.2	29.4	216.5	3.55
15 Chevrolet.....GB	112 1/4	2.86	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 1/2 x 3 3/4	88.9x95.2	29.4	216.5	3.55
16 Chrysler.....C-14	121	3.08	6.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4 x 4 1/8	82.5x104.8	33.80	273.8	4.40
17 Chrysler.....C-15	140	3.55	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4 x 4 1/8	82.5x123.8	33.80	323.5	5.30
18 Chrysler.....C-16	116	2.95	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 3/8 x 4 1/4	85.7x108	27.34	228.1	3.74
19 Chrysler.....C-17	128	3.25	7.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4 x 4 1/8	82.5x123.8	33.80	323.5	5.30
20 Cord.....812	125	3.18	6.50/16	3715	1685	Lyc...	8	3 1/2 x 3 3/4	89x95	39.20	288.6	4.73
21 Cord...Supercharged 812	125	3.18	6.50/16	3765	1708	Lyc...	8	3 1/2 x 3 3/4	89x95	39.20	288.6	4.73
22 Cord.....Custom 812	132	3.35	6.50/16	3900	1769	Lyc...	8	3 1/2 x 3 3/4	89x95	39.20	288.6	4.73
23 Cord...Custom Superch. 812	132	3.35	6.50/16	3950	1792	Lyc...	8	3 1/2 x 3 3/4	89x95	39.20	288.6	4.73
24 De Soto.....S-3	116	2.95	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 3/8 x 4 1/4	85.7x108	27.34	228.1	3.74
25 Dodge.....112	112	2.85	5.50/16	.....	.....	Own..	6	3 1/2 x 4 3/8	79.4x111.1	23.44	201.3	3.30
26 Dodge.....D-5	115	2.93	6.00/16	2912	1324	Own..	6	3 1/2 x 4 3/8	82.5x111.1	25.35	217.8	3.57
27 Duesenberg.....SJ Std. 8	142 1/2	3.62	7.50/17	4550	2063.8	Own..	8	3 3/8 x 4 3/8	95x121	45.00	420.0	6.88
28 Duesenberg.....SJ Std. 8	153 1/2	3.91	7.50/17	4625	2097.7	Own..	8	3 3/8 x 4 3/8	95x121	45.05	420.0	6.88
29 Duesenberg.....J Std. 8	142 1/2	3.62	7.50/17	4550	2063.8	Own..	8	3 3/8 x 4 3/8	95x121	45.00	420.0	6.88
30 Duesenberg.....J Std. 8	153 1/2	3.91	7.50/17	4625	2097.7	Own..	8	3 3/8 x 4 3/8	95x121	45.00	420.0	6.88
31 Ford.....112	112	2.85	5.50/16	2513	1142	Own..	8	2.6x3.2	66x81.3	21.63	136	2.23
32 Ford.....112	112	2.85	6.00/16	2728	1240	Own..	8	3.06x3.75	77.7x95.2	30.0	221	3.62
33 Graham.....85	111	2.83	5.25/16	2895	1225	Own..	6	3x4	76x101	21.60	169.6	2.78
34 Graham.....95	116	2.94	6.00/16	2960	1345	Own..	6	3 1/4 x 4	82x101	25.35	199.1	3.26
35 Graham.....116	116	2.94	6.25/16	3125	1420	Own..	6	3 1/4 x 4	82x101	25.35	199.1	3.26
36 Graham.....120	116 & 120	2.94 & 3.04	6.50/16	3200	1454	Own..	6	3 1/4 x 4 3/8	82x111	25.35	217.8	3.57
37 Hudson.....73	122	3.10	6.00/16	3035	1376	Own..	6	3x5	76.2x127	21.60	212	3.48
38 Hudson.....74-5-6	122 & 129	3.1 & 3.28	6.25/16	3210	1456	Own..	8	3x4 1/2	76.2x114.3	28.80	254	4.16
39 Hupmobile.....618	118	3.00	6.00/16	3000	1364	Own..	6	3 1/2 x 4 1/4	89x108	29.42	245.3	4.02
40 Hupmobile.....621-N	121	3.07	6.50/16	3535	1607	Own..	8	3 1/2 x 4 1/4	81x121	32.51	303.2	4.97
41 Lafayette (Nash)*.....3610	113	2.87	6.00/16	2950	1341	Own..	6	3 1/4 x 4 3/8	83x111	25.35	217.76	3.57
42 La Salle.....37-50	124	3.15	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 3/8 x 4 1/2	85.7x114.3	36.45	322.0	5.28
43 Lincoln.....Zephyr	122	3.10	7.00/16	3400	1545	Own..	12	2 3/4 x 3 3/4	70x95	36.30	267.3	4.37
44 Lincoln.....V12-145	145	3.68	7.50/17	5940 1/2	2628	Own..	12	3 1/2 x 4 1/2	83x114	46.80	414.0	7.34
45 Lincoln.....V12-136	136	3.45	7.50/17	5690	2390.4	Own..	12	3 1/2 x 4 1/2	76x114	46.80	414.0	6.26
46 Nash*.....400	117	2.97	6.00/16	2970	1350	Own..	6	3 3/8 x 4 3/8	85x111	27.34	234.8	3.85
47 Nash*.....Ambassador 8	125	3.18	6.25/16	3710	1686	Own..	6	3 3/8 x 4 3/8	85x111	27.34	234.8	4.27
48 Nash*.....Ambassador 6	125	3.18	6.50/16	3820	1736	Own..	8	3 1/2 x 4 1/4	79x108	31.25	260.8	4.27
49 Oldsmobile.....F-37	117	2.98	6.50/16	.....	.....	Own..	6	3 1/2 x 4 1/2	87.3x104.8	28.40	229.7	3.76
50 Oldsmobile.....L-37	124	3.15	7.00/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4 x 3 3/8	82.5x98.4	33.80	257.1	4.21
51 Packard.....115-C	115	2.92	6.50/16	3340	1518	Own..	6	3 1/2 x 4 1/4	87.3x108	28.36	237	3.88
52 Packard.....120-C	120	3.05	7.00/16	3370	1531	Own..	8	3 1/2 x 4 1/4	82x108	33.80	282	4.62
53 Packard.....1500-1-2	127 to 139	3.23 to 3.53	7.50/16	4610	2095	Own..	8	3 1/2 x 5	81x127	32.50	320	5.24
54 Packard.....1506-7-8	132 to 144	3.36 to 3.66	8.25/16	5455	2480	Own..	12	3 1/2 x 4 1/4	87x108	56.70	473	7.75
55 Pierce-Arrow.....1601	138 to 147	3.5 to 3.7	7.00/17	5565	2524	Own..	8	3 1/2 x 5	89x127	39.20	385.0	6.30
56 Pierce-Arrow.....1602	138 to 144	3.5 to 3.66	7.50/17	5810	2635	Own..	12	3 1/2 x 4	89x102	58.80	462.0	7.57
57 Pierce-Arrow.....1603	147	3.7	7.50/17	6015	2728	Own..	12	3 1/2 x 4	89x102	58.80	462.0	7.57
58 Plymouth.....P-3	112	2.85	5.50/16	2770	1259	Own..	6	3 1/2 x 4 3/8	79.4x111.1	23.44	201.3	3.30
59 Plymouth.....P-4	112	2.85	6.00/16	2840	1291	Own..	6	3 1/2 x 4 3/8	79.4x111.1	23.44	201.3	3.30
60 Pontiac.....37-26	117	2.98	6.00/16	.....	.....	Own..	6	3 1/2 x 4	87.3x101.6	28.30	222.7	3.65
61 Pontiac.....37-28	122	3.10	6.50/16	.....	.....	Own..	8	3 1/4 x 3 3/4	82.5x95.2	33.80	248.9	4.08
62 Studebaker... Dictator Six	116	2.95	6.00/16	3130	1420	Own..	6	3 1/2 x 4 3/8	83x111.1	25.40	217.8	3.57
63 Studebaker... Pres. Eight	125	3.18	6.50/16	3620	1642	Own..	8	3 1/2 x 4 1/4	78x108	30.00	250.4	4.10
64 Terraplane.....70-71	117	2.98	6.00/16	2975	1350	Own..	6	3x5	76.2x127	21.60	212	3.48
65 Terraplane.....72	117	2.98	6.00/16	3015	1367	Own..	6	3x5	76.2x127	21.60	212	3.48
66 Willys.....100	100	2.54	5.50/16	2250	1021	Own..	4	3 1/2 x 4 3/8	79.4x111.1	15.63	134.2	2.20

Automóviles de Pasajeros

Precios de lista al detalle con entrega en la fábrica

Potencia Máxima al freno a las R. P. M. especificadas	Compresiones	Sistema de Combustible		Marca del generador y motor de arranque	Marca del sistema de encendido	Acumulador		Embrague		Marca del cambio de marcha	Universales		Eje Trasero			De Pie		De mano y locación	Marca del eje delantero	Mecanismo de dirección			
		Marca del carburador	Dímetro (pulg.)			Marca	Voltaje y Amperios-hora	Tipo	Marca		Tipo	Marca	Tipo de Engranaje	Marca del trasero	Tipo	Desmultiplicaciones de engranajes	Tipo y locación			Aplicación	Marca	Tipo	
85-3500	6.2	Strom	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-90	S-P	Long.	W-G	N.B.	Mec.	Col.	1/2 F	4.44	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Col.	Ross.	C&R.	1	
115-3600	6.5	Strom	1d	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-105	S-P	Long.	Det.	N.B.	Mec.	Col.	1/2 F	4.08	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Col.	Ross.	C&R.	2	
150-4000	6.5	Strom	1 1/2	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-105	S-P	Long.	Det.	N.B.	Mec.	Col.	1/2 F	4.08	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Col.	Ross.	C&R.	3	
100-3200	5.70	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	D-R.	6-100	S-P	Own.	Own.		Spicer.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.40	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	4
130-3400	5.75	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	D-R.	6-120	S-P	Own.	Own.		Spicer.	Hyp.	Own.	1/2 F	3.90	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	5
130-3400	5.75	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	D-R.	6-120	S-P	Own.	Own.		Spicer.	S.	Own.	1/2 F	4.22	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	6
130-3400	5.75	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	D-R.	6-120	S-P	Own.	Own.		Spicer.	S.	Own.	1/2 F	4.62	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	7
135-3400	6.25	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Delco.	6-110	S-P	Long.	Own.	N	Mec.	Hyp.	Own.	1/2 F	3.69	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	8
135-3400	6.25	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Delco.	6-110	S-P	Long.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.30	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	9
135-3400	6.25	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Delco.	6-130	S-P	Long.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.30	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	10
135-3400	6.25	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Delco.	6-130	S-P	Long.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.60	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	11
150-5600	6.00	D-L.	1 1/2-2	D-R.	D-R.	Delco.	6-160	S-P	Long.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.60	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	12
185-3800	6.00	D-L.	1 1/2-2	D-R.	D-R.	Delco.	6-190	S-P	Own.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.64	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	13
85-3200	6.25	Carter	1 1/4	D-R.	D-R.	Delco.	6-100	S-P	Own.	Own.	M	Own.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.22	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.		Sag.	W&S.	14
85-3200	6.25	Carter	1 1/4	D-R.	D-R.	Delco.	6-100	S-P	Own.	Own.	M	Own.	Hyp.	Own.	1/2 F	3.72	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.		Sag.	W&S.	15
105-3400	5.77	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-119	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.10	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	ISFW.	Gem.	W&R.	16
123-3400	6.00	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-136	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.55	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	ISFW.	Gem.	W&R.	17
90-3600	5.80	Carter	1 1/2	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-105	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.10	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	ISFW.	Gem.	W&R.	18
123-3400	6.00	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-136	S-P	B&B.		N	Detrt.	S.	Own.	1/2 F	4.30	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.		Gem.	W&R.	19
125-3500	6.32	Strom	1d	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-108	S-P	Long.	Own.	(a)	(a)	Own.	Tube	4.70	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Gem.	W&R.	20	
170-4200	6.32	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-108	S-P	Long.	Own.	(a)	(a)	Own.	Tube	4.70	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Gem.	W&R.	21	
125-3500	6.32	Strom	1d	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-108	S-P	Long.	Own.	(a)	(a)	Own.	Tube	4.70	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Gem.	W&R.	22	
170-4200	6.32	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-108	S-P	Long.	Own.	(a)	(a)	Own.	Tube	4.70	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Gem.	W&R.	23	
90-3600	5.80	Carter	1 1/2	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-105	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.10	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	ISFW.	Gem.	W&R.	24
78-3600	6.07	Carter	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-90	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	3.91	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Own.		W&R.	25
82-3600	6.50	Strom	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-95	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	4.10	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.			W&R.	26
320-4000	5.20	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Exide.	6-160	S-P	Own.	Own.	M	Own.	Col.	1/2 F	Opt.	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Col.	Ross.	C&L.	27	
320-4200	5.20	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Exide.	6-160	S-P	Own.	Own.	M	Own.	Col.	1/2 F	Opt.	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Col.	Ross.	C&L.	28	
265-4200	5.20	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Exide.	6-160	S-P	Own.	Own.	M	Own.	Col.	1/2 F	Opt.	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Col.	Ross.	C&L.	29	
265-4200	5.20	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Exide.	6-160	S-P	Own.	Own.	M	Own.	Col.	1/2 F	Opt.	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Col.	Ross.	C&L.	30	
80-3500	6.75	Strom	.78	Own.	Own.	Own.	6-100	S-P	Own.	Own.	M	Spicer.	Own.	3/4 F	4.45	In-Fw.	D-M.	In-Fw.			W&R.	31	
85-3800	6.12	Strom	.97d	Own.	Own.	Own.	6-100	S-P	Own.	Own.	M	Spicer.	Own.	3/4 F	3.78	In-Fw.	D-M.	In-Fw.			W&R.	32	
70-3500	6.80	Marvel	1 1/4	D-R.	D-R.	Wil.	6-90	S-P	Ill.	W-G	N	Detrt.	S.	Spicer.	1/2 F	4.55	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Spicer.	Ross.	C&L.	33
85-3800	6.70	Marvel	1 1/4	D-R.	D-R.	Wil.	6-90	S-P	Long.	W-G	N	Detrt.	S.	Spicer.	1/2 F	4.45	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Spicer.	Ross.	C&L.	34
106-4000	6.70	Marvel	1 1/2	D-R.	D-R.	Wil.	6-105	S-P	Long.	W-G	N	Detrt.	S.	Spicer.	1/2 F	4.27	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Spicer.	Ross.	C&D.	35
116-4000	6.70	Marvel	1 1/2	D-R.	D-R.	Wil.	6-105	S-P	Long.	W-G	N	Detrt.	S.	Spicer.	1/2 F	4.27	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Spicer.	Ross.	C&D.	36
101-4000	6.25	Carter	1d	A-Lite.	A-Lite.	Nat.	6-105	S-P	Own.	Own.	N	Spicer.	S.	Own.	1/2 F	4 1/2	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	Ro.	37
122-4200	6.25	Carter	1d	A-Lite.	A-Lite.	Nat.	6-105	S-P	Own.	Own.	N	Spicer.	S.	Own.	1/2 F	4 1/2	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	Ro.	38
101-3600	5.75	Carter	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-100	S-P	B&B.	W-G	N.B.	Spicer.	Own.	1/2 F	4.27	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Spicer.	Ross.	C&L.	39	
120-3500	5.80	Carter	1d	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-119	S-P	Long.	W-G	N.B.	Detrt.	Spicer.	1/2 F	4.27	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	W&R.	40	
83-3200	5.61	Strom	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-100	S-P	B&B.	Own.	M	Mec.	Own.	1/2 F	4.1	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	W&R.	41	
125-3400	6.25	Strom	1 1/4 d	D-R.	D-R.	Delco.	6-110	S-P	Long.	Own.	N	Mec.	Hyp.	Own.	1/2 F	3.92	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&2R	42
110-3900	6.70	Strom	1d	Own.	Own.	Own.	6-100	S-P	Long.	Own.	M	Spicer.	Own.	3/4 F	4.33	In-Fw.	D-M.	In-Fw.	Own.	Gem.	W&R.	43	
150-3400	6.38	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	Exide.	6-147	S-P	Long.	Own.	M	Spicer.	Tim.	FF	4.58	In-Fw.	D-M§§.	In-Fw.	Tim.	Own.	W&R.	44	
150-3400	6.38	Strom	1 1/4 d	A-Lite.	A-Lite.	Exide.	6-147	S-P	Long.	Own.	M	Spicer.	Tim.	FF	4.58	In-Fw.	D-M§§.	In-Fw.	Tim.	Own.	W&R.	45	
90-3400	5.61	Strom	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-100	S-P	B&B.	Own.	M	Mec.	Own.	1/2 F	4.1	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	W&R.	46	
93-3400	5.80	Strom	1 1/2	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-100	S-P	B&B.	Own.	M	Mec.	Own.	1/2 F	4.4	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	W&R.	47	
102-3400	5.25	Strom	1d	A-Lite.	A-Lite.	USL	6-116	S-P	B&B.	Own.	M	Mec.	Own.	1/2 F	4.1	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	Own.	Gem.	W&R.	48	
95-3400	6.10	Carter	1 1/4	D-R.	D-R.	D-R.	6-94	S-P	B&B.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.37	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&R.	49
110-3600	6.20	Carter	1d	D-R.	D-R.	D-R.	6-110	S-P	B&B.	Own.	N	Mec.	S.	Own.	1/2 F	4.37	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Sag.	W&R.	50
100-3600	6.30	Ch.	1 1/4	D-R.		Wil.	6-94	S-P	Long.	Own.		Hyp.	Own.	1/2 F	4.36	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Own.	W&R.	51	
120-3800	6.50	Strom	1d	A-Lite.			6-114	S-P	Long.	Own.		Hyp.	Own.	1/2 F	4.09	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Own.	W&R.	52	
135-3200	6.80	Strom	1 1/4 d	D-R.			6-144	S-P	Long.	Own.		Hyp.	Own.	1/2 F	4.69	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Own.	W&R.	53	
175-3200	6.40	Strom	1 1/4 d	D-R.			6-144	S-P	Long.	Own.		Hyp.	Own.	1/2 F	4.41	In-Fw.	Hyd.	In-Rw.	ISFW.	Own.	W&R.	54	
150-3400	6.40	Strom	1 1/4 d	O-D.	D-R.	Wil.	6-140	S-P	Long.	W-G	N.B.	Detrt.	Own.	1/2 F	4.58	In-Fw.	D-M*	In-Fw.	Own.	Ross.	C&L.	55	
185-3400	6.40	Strom	1 1/4 d	O-D.	D-R.	Wil.	6-160	S-P	Long.	W-G	N.B.	Detrt.	Own.	1/2 F	4.58	In-Fw.	D-M*	In-Fw.	Own.	Ross.	C&L.	56	
185-3400	6.40	Strom	1 1/4 d	O-D.	D-R.	Wil.	6-160	S-P	Long.	W-G	N.B.	Detrt.	Own.	1/2 F	4.58	In-Fw.	D-M*	In-Fw.	Own.	Ross.	C&L.	57	
78-3600	6.07	Carter	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-90	S-P	B&B.		N	Detrt.	Hyp.	Own.	1/2 F	3.90	In-Fw.	Hyd.	Ex-DS.	Own.	Gem.	W&R.	58
78-3600	6.07	Carter	1 1/4	A-Lite.	A-Lite.	Wil.	6-90	S-P	B&B.		N	Detrt.											

Omnibus

Precios de lista, entrega en la fábrica

MARCA Y MODELO	Capacidad bruta (libras)	Precio del chasis	GENERAL				MOTOR				TRANS-MISION		EJE TRASERO			NEUMATICOS		DIMENSIONES (pulg.)						
			Chasis solo	Peso permitido para la carrocería	Distancia entre los ejes (pulg.) normal		Via (pulg.)	Marca	Número de cilindros: diámetro interior y carrera de émbolo	Potencia máxima en c. d. l.	Cilindrada (pulg. cúbicas)	Embrague	Cambio de marcha	Marca	Propulsión final	Tipo	Reducción total en alta	Tipo de bastidor	Tipo de muelles traseros	Delanteros	Traseros	Altura del bastidor en el tablero	Totales	
					Al frente	Atras																	Longitud	Anchura
Chevrolet BG-185	12700	805	**3610	18650	185	59 1/2	66 1/2	Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	78-3200	216	Own.	Own.	Own.	S	F 6.17	D	O	B7.00/20	DB7.50/20	27 1/2	288 3/4	89 1/2	
Chevrolet BG-183	14400		**4355	19900	183 1/2	61 1/2	75 3/4	Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	78-3200	216	Own.	Own.	Own.	S	F 6.17	D	O	B7.50/20	DB7.50/20	27 1/2	288 3/4	83	
Chevrolet (D)BD-183	15500		**5406	19770	183 1/2	61 1/2	75 3/4	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	77-2600	260	BL	Cl.	Own.	S	F 5.43	D	O	B8.25/20	DB7.50/20	27 1/2	288 3/4	83	
Chevrolet BG-183-FF	14400		**4065	11190	183 1/2	68 1/2	75 3/4	Own.	6-3 1/2 x 3 3/4	78-3200	216	Own.	Own.	Own.	S	F 6.17	D	O	B7.50/20	DB7.50/20	27 1/2	315	83	
Chevrolet (D)BD-183-FF	15500		**5110	11080	183 1/2	68 1/2	75 3/4	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	77-2600	260	BL	Cl.	Own.	S	F 5.43	D	O	B8.25/20	DB7.50/20	27 1/2	315	83	
Clydesdale 34D	12000	2560	3900	3000	170	62 1/2	65	Bud Diesel	4-3 1/2 x 4 1/4	55-2200	196	B&B	War.	Tim	S	F 5.43	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	21 1/2		84	
Clydesdale 40D	13000	2800	4640	3500	170	62 1/2	65	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	75-2600	260	BL	BL	Tim	S	F 5.66	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	22		84	
Clydesdale 44D	14000	3565	4850	3500	180	62 1/2	65	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	75-2600	260	BL	BL	Tim	S	F 5.66	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	22		84	
Clydesdale 70D	16000	3870	4875	3500	180	62 1/2	69 1/4	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	75-2600	260	Lipe.	Cl.	Tim	S	F 5.66	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	22		91	
Clydesdale 74D	17000	4025	5100	4000	190	69 1/4	69 3/4	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	83-2600	288	BL	BL	Tim	S	F 6	D	U	B8.25/20	DB8.25/20	22 1/2		95	
Clydesdale 75D	18000	4145	5400	4000	190	69 1/4	69 3/4	Her Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	83-2600	288	Lipe.	Cl.	Tim	S	F 6	D	U	B8.25/20	DB8.25/20	22 1/2		95	
Clydesdale 80D	21000	5335	7100	5000	210	75	69 1/2	Bud Diesel	6-3 1/2 x 4 1/4	86-2600	275	Lipe.	Cl.	Tim	S	F 5.66	D	U	B9.00/20	DB9.00/20	23 1/2		95	
Clydesdale 90D	23800	5640	8250	6500	230	75	70	Bud Diesel	6-4 x 5 1/4	105-2200	415	Lipe.	Cl.	Tim	S	F 6.2	D	U	B9.75/20	DB9.75/20	23 1/2		95	
Clydesdale 105D	24500	6030	9100	6500	230	75	70	Bud Diesel	6-4 1/2 x 5 1/4	118-2200	468	Lipe.	Fu.	Tim	S	F 6.2	D	U	B10.50/20	DB10.50/20	24		95	
Clydesdale 125D	26000	8450	10500	7500	260	80 1/4	72 1/2	Her Diesel	6-4 1/2 x 5 1/4	126-2200	474	Lipe.	Fu.	Tim	S	F 6.4	D	U	B10.50/22	DB10.50/22	24 1/2		95 1/2	
Condor A4	9500	675	3100		165	59 1/2	60	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	61-3100	205	B&B	War.	Cl.	RS	F 5.62	ST	U	B6.00/20	B6.00/20		242		
Condor CA	11500	735	3400		165	60	61 1/4	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	63-2800	225	B&B	War.	Cl.	RS	F 5.66	ST	O	B6.00/20	B6.00/20		242		
Condor D4	13000	855	3750		165	60	62	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	68-2800	263	B&B	War.	Cl.	RS	F 6.2	ST	O	B6.00/20	B6.00/20		242		
Condor G4	15000	1285	4850		165	64	65 1/4	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	73-2800	282	B&B	Cl.	Tim	RS	F 5.83	ST	O	B6.50/20	DB6.50/20		242		
Condor J4	18000	1655	5450		165	64	69 1/2	Her	6-4 x 4 1/4	84-2800	320	B&B	Cl.	Tim	RS	F 6.13	ST	O	B7.00/20	DB7.00/20		242		
Condor K4	20000	1850	5850		165	68 1/2	69 1/2	Her	6-4 x 4 1/4	84-2800	320	B&B	Cl.	Tim	RS	F 6.83	ST	O	B7.50/20	DB7.50/20		242		
Dodge MF-38	11500		3500	159	57 1/2	61 1/2		Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	78-3000	228	B&B	Own.	Own.	R	F 5.66	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	20	254 1/2	77 1/2	
Dodge MF-39	11500		3500	182	57 1/2	61 1/2		Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	78-3000	228	B&B	Own.	Own.	R	F 5.66	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	20	287 1/2	77 1/2	
Fargo FED 4-59	11500		3500	159	57 1/2	61 1/2		Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	78-3000	228	B&B	Own.	Own.	R	F 5.66	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	20	254 1/2	77 1/2	
Fargo FED 4-82	11500		3500	182	57 1/2	61 1/2		Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	78-3000	228	B&B	Own.	Own.	R	F 5.66	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	20	287 1/2	77 1/2	
Ford 131	12500	740	3525		131	57	65	Own.	8-3 1/2 x 3 3/4	80-3800	221	Own.	Own.	Own.	T	F 5.14	ST	O	B6.00/20	DB6.00/20	24.0	202.2	82.38	
Ford 157	12500	765	3602		157	57	65	Own.	8-3 1/2 x 3 3/4	80-3800	221	Own.	Own.	Own.	T	F 5.14	ST	O	B6.00/20	DB6.00/20	24.0	227.7	82.38	
Gramm 15D	9500	615	3100		165	59 1/2	60	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	61-3100	205	B&B	War.	Cl.	RS	F 5.62	ST	U	B6.00/20	B6.00/20		242		
Gramm 25D	11500	645	3300		165	59 1/2	61 1/4	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	61-3100	205	B&B	War.	Cl.	RS	F 6.3	ST	O	B6.00/20	B6.00/20		242		
Gramm 30D	11500	675	3400		165	60	61 1/4	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	63-2800	228	B&B	War.	Cl.	RS	F 5.66	ST	O	B6.00/20	B6.00/20		242		
Gramm 40D	13000	795	3750		165	60	62	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	68-2800	263	B&B	War.	Cl.	RS	F 6.2	ST	O	B6.00/20	B6.00/20		242		
Gramm 55D	15000	1255	4850		165	64	65 1/4	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	73-2800	282	B&B	Cl.	Tim	RS	F 5.83	ST	O	B6.50/20	DB6.50/20		242		
Gramm 75D	18000	1655	5450		165	64	69 1/2	Her	6-4 x 4 1/4	84-2800	320	B&B	Cl.	Tim	RS	F 6.13	ST	O	B7.00/20	DB7.00/20		242		
Gramm 85D	20000	1855	5850		165	68 1/2	69 1/2	Her	6-4 x 4 1/4	84-2800	320	B&B	Cl.	Tim	RS	F 6.83	ST	O	B7.50/20	DB7.50/20		242		
International C35B	10500	900	3835		175	60	63	Own.	6-3 1/2 x 4	78-3400	223	Own.	Own.	Own.	S	F 5.62	D	U	P30x5	P32x6	25 1/2	251 1/4	74 1/2	
Mack 90M	13500	1275	4250		166 1/2	59 1/2	65 1/2	MR268	6-3 1/2 x 5	85-3000	268	B&B	MR2B	MR135	R	F 6.6	D	U	B6.50/20	DB6.50/20	26 1/2		96	
Mack 90MT	13500	1485	5000		166	60 1/2	65 1/2	MR268	6-3 1/2 x 5	85-3000	268	B&B	MR2B	MR135	R	F 6.6	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	28 1/2		96	
Mack 90MS	13500	1550	4500		166 1/2	59 1/2	65 1/2	MR309	6-3 1/2 x 5	88-3000	309	B&B	MR2B	MR135	R	F 6.6	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	27 1/2		96	
Mack 90MTS	13500	1795	5350		166	60 1/2	65 1/2	MR309	6-3 1/2 x 5	88-3000	309	B&B	MR2B	MR135	R	F 6.6	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	28 1/2		96	
Mack BG	13600	3750	6000		4000	183	66	Own.	6-3 1/2 x 5	90-3000	310	Own.	Own.	Own.	S	R 4.90	ST	O	B7.50/20	DB7.50/20	26 1/2	269 1/2	82 1/2	
Mack BC	18350	6500	9200		4800	202	71 1/4	Own.	6-4 1/2 x 5 1/2	118-2400	468	Own.	Own.	Own.	S	R 5.43	K	U	P34x7	DP34x7	25	306 1/2	84	
Reo 21L	13500	1155	4100		166 1/2	59 1/2	65 1/2	Own.	6-3 1/2 x 5	88-2800	268	B&B	Own.	Own.	S	F 5.28	D	U	B6.50/20	DB6.50/20	26 1/2	238 1/2	73 1/2	
Reo 21H	14500	1555	4350		166 1/2	59 1/2	66 1/4	Own.	6-3 1/2 x 5	83-2800	309	Lo.	Own.	Own.	S	F 5.28	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	26 1/2	238 1/2	73 1/2	
Reo 11L5	10500	795	3535		166 1/2	59 1/2	65 1/2	Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	70-2800	209	B&B	Own.	Own.	S	F 5.28	D	U	B6.00/20	DB6.00/20	25 1/2	238 1/2	73 1/2	
Reo 21M	13500	1350	4330		166	71 1/2	65 1/2	Own.	6-3 1/2 x 5	73-2800	268	B&B	Own.	Own.	S	F 5.28	D	U	B7.00/20	DB7.00/20	28 1/2	241 1/2	84 1/2	
Reo 21MH	14500	1735	4750		166	71 1/2	66 1/4	Own.	6-3 1/2 x 5	88-2800	309	Lo.	Own.	Own.	S	F 5.28	D	U	B7.50/20	DB7.50/20	28 1/2	241 1/2	84 1/2	
Reo 316H	17000	2695	6850		188	69 1/2	70 3/4	Buda.	6-4 1/2 x 4 1/4	105-2600	428	Long.	Own.	Own.	S	F 5.67	D	U	B8.25/20	DB8.25/20	27 1/2	276 1/2	85	
Studebaker J15B		825	3682		187	59 1/2	60 1/2	Own.	6-3 1/2 x 4 1/4	85-3200	218	Lo.	War.	Cl.	S	F 5.67	D	U	B6.00/20	P32x6	25 1/2	296 1/2	75	
Studebaker J20MB		1195	4407		187	60 1/2	65 1/2	Her	6-3 1/2 x 4 1/4	79-2800	263	B&B	Cl.	Tim	S	F 6.8	D	U	B6.50/20	DB6.50/20	26 1/2			

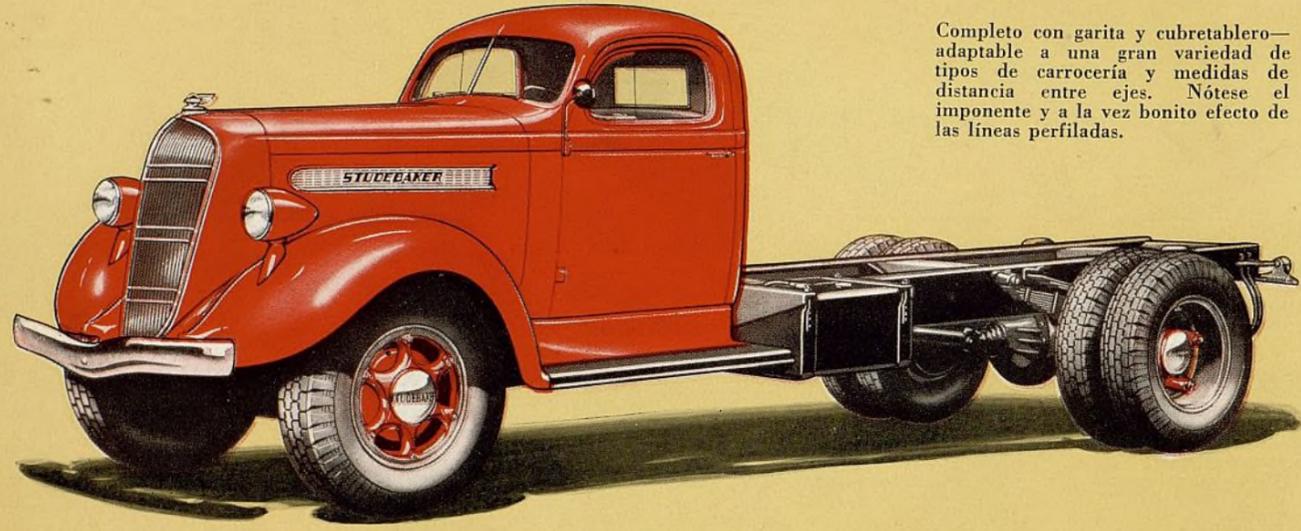


La STUDEBAKER

ANUNCIA PARA 1937

27 Nuevos Modelos de Camiones y Omnibus, con Gobierno Delantero o Standard.
Dirección a la Derecha o Izquierda. Capacidades Máximas de 2000 a 9000 Kilos.

Ayuntamiento de Madrid



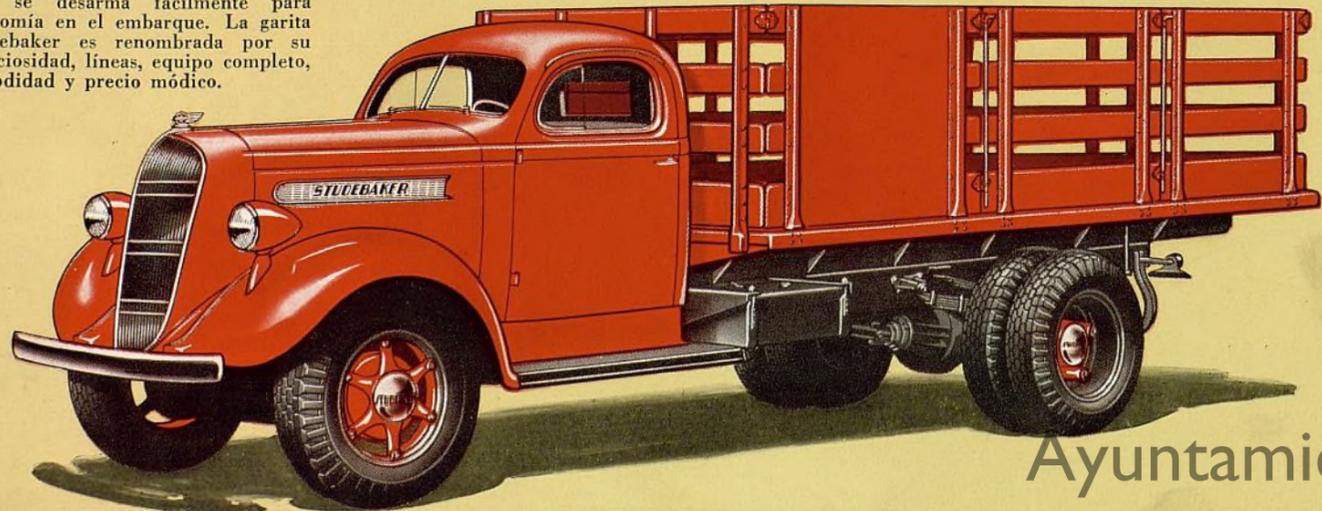
Completo con garita y cubretablero— adaptable a una gran variedad de tipos de carrocería y medidas de distancia entre ejes. Nótese el imponente y a la vez bonito efecto de las líneas perfiladas.

LA NUEVA SERIE STANDARD 1937 DE CAMIONES STUDEBAKER

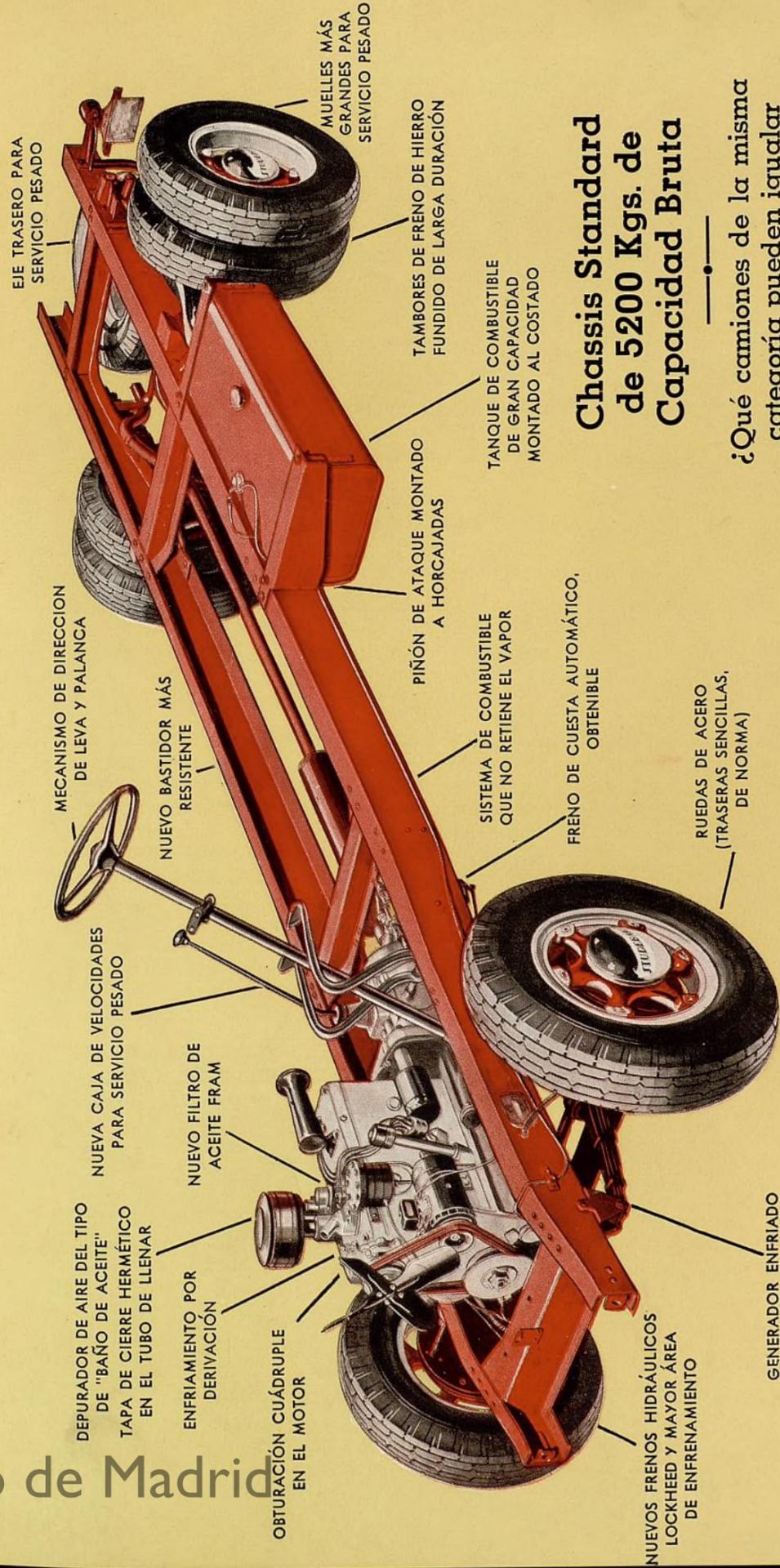
Nuevo Estilo, Vitalidad, Economía y 85 años de Buena Reputación

EL mejor surtido de vehículos comerciales en la historia de la Casa Studebaker, es encabezado por 4 nuevos chasis de la serie Standard, cuya capacidad varía de 5200 a 9000 kilos. Los tres modelos más grandes presentan nuevos motores de camión, de 6 cilindros y cigüeñal de 7 cojinetes. Los bastidores son más resistentes; los frenos hidráulicos son del tipo más moderno y las líneas son de un nuevo estilo perfilado. Son obtenibles con dirección a la derecha o a la izquierda, en todos los modelos. El chasis de 5200 kgs. de capacidad bruta se ilustra y describe a la derecha.

El Studebaker de la serie Standard 1937, con garita y carrocería de estacas, que se desarma fácilmente para economía en el embarque. La garita Studebaker es renombrada por su espaciosidad, líneas, equipo completo, comodidad y precio módico.



Ayuntamiento de Madrid



Chassis Standard de 5200 Kgs. de Capacidad Bruta

¿Qué camiones de la misma categoría pueden igualar estas ventajas?

4 CHASIS NUEVOS

NUEVO MODELO J-15, CAPACIDAD BRUTA: 5200 KILOS— distancia entre ejes: 3,50 y 4,11 mts.; medidas de la garita al eje: 1,52 y 2,13 mts. Motor Studebaker de 6 cilindros y 3,57 litros de cilindrada. Bastidor de construcción mejorada.

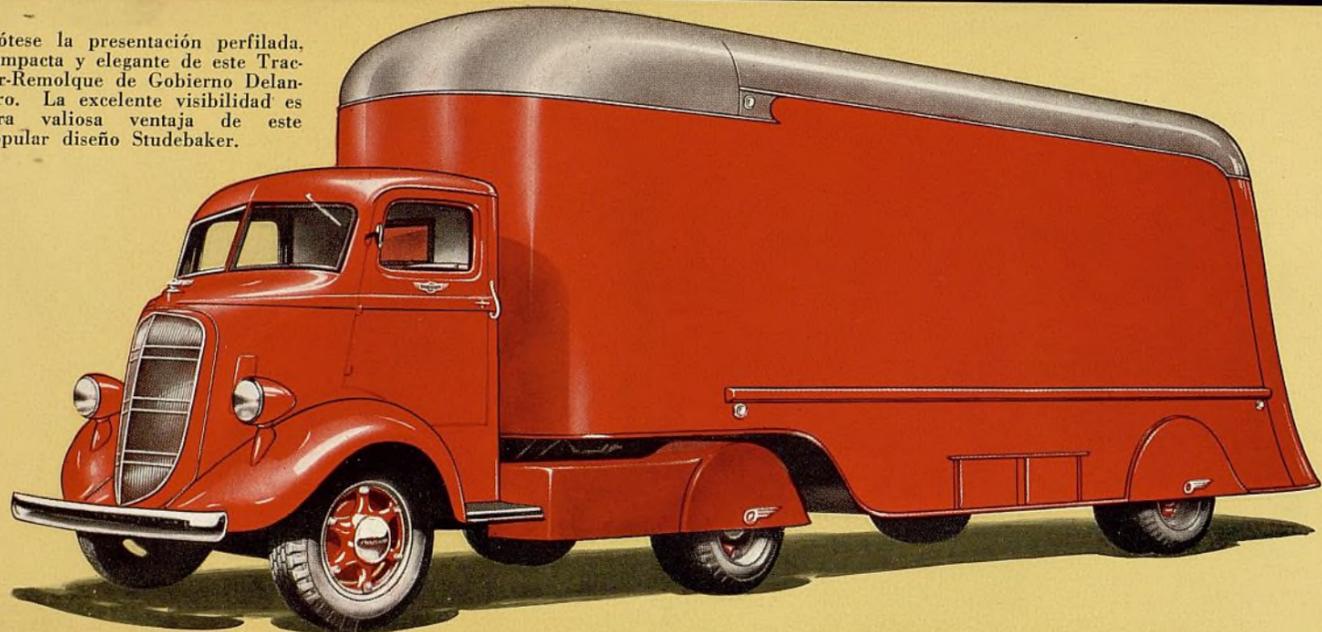
NUEVO MODELO J-20, CAPACIDAD BRUTA: 6350 KILOS— distancia entre ejes: 3,50, 4,11 y 4,57 mts.; medidas de la garita al eje: 1,52, 2,13 y 2,59 mts. Motor de camión Hércules de 6 cilindros, 7 cojinetes y 4,30 litros de cilindrada, excepcionalmente económico y eficiente.

NUEVO MODELO J-25, CAPACIDAD BRUTA: 7700 KILOS— distancia entre ejes: 3,50, 4,11 y 4,57 mts.; medidas de la garita al eje: 1,52, 2,13 y 2,59 mts. Motor Hércules de 6 cilindros, 7 cojinetes y 5,24 litros de cilindrada. Excelentes características de enfriamiento y economía de combustible.

NUEVO MODELO J-30, CAPACIDAD BRUTA: 9000 KILOS— distancia entre ejes: 3,60, 4,22 y 4,67 mts.; medidas de la garita al eje: 1,52, 2,13 y 2,59 mts. Motor Hércules para servicio pesado, de 6 cilindros y 6,27 litros de cilindrada; compresión media, alta turbulencia, y utiliza combustibles corrientes, no los de alto costo.

Todos los Modelos son obtenibles con Dirección a la Derecha o Izquierda

Nótese la presentación perfilada, compacta y elegante de este Tractor-Remolque de Gobierno Delantero. La excelente visibilidad es otra valiosa ventaja de este popular diseño Studebaker.



Gobierno Delantero!

LA CONTRIBUCION

SENSACIONAL DE LA
STUDEBAKER AL FACIL
MANEJO DEL CAMION
Y AHORRO DE ESPACIO

**¡El mayor espacio
para carga en el menor
espacio de terreno!**

Dondequiera que el hacer virajes signifique un problema, como sucede en las ciudades con calles angostas, o donde por alguna razón se prefiera la longitud total de vehículo más corta posible, el camión Studebaker de Gobierno Delantero resulta ideal, puesto que ahorrará tiempo en la ejecución de las maniobras. Trabajos tales como el cortar árboles y recoger frutas de los árboles, el acarrear carbón y petróleo en las ciudades, todos a menudo resultan casi imposible con camiones de distancia entre ejes más larga. Entonces el camión de Gobierno Delantero soluciona el problema. Los motores y otras unidades del chasis, de toda la serie de Gobierno Delantero, son idénticos a los correspondientes de la serie Standard, exceptuando las alteraciones que se requieren para el diseño de Gobierno Delantero.

4 CAPACIDADES DE GRAN DEMANDA

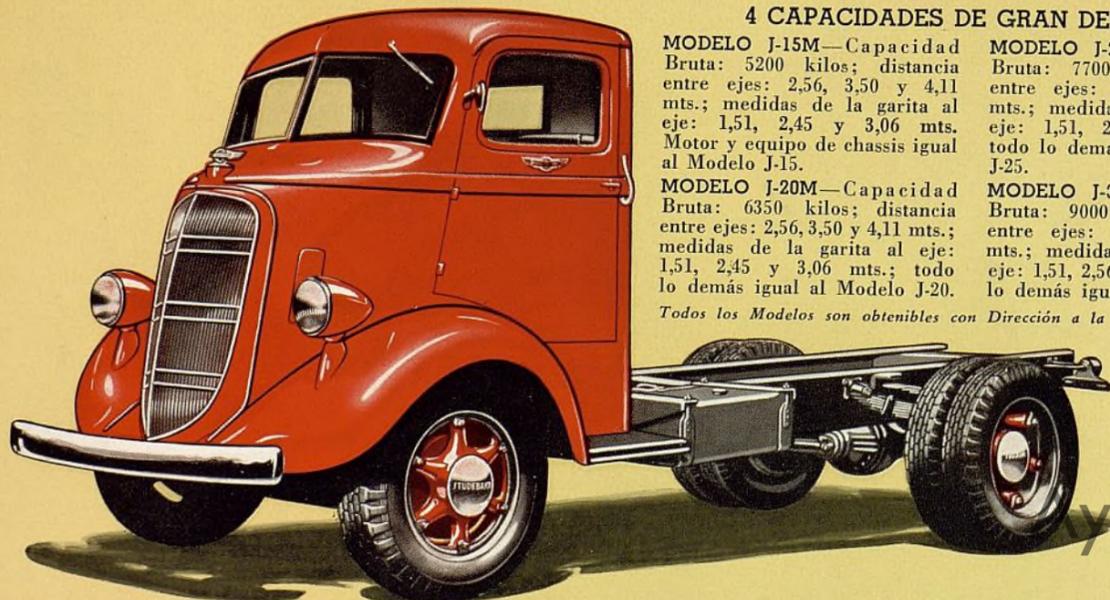
MODELO J-15M—Capacidad Bruta: 5200 kilos; distancia entre ejes: 2,56, 3,50 y 4,11 mts.; medidas de la garita al eje: 1,51, 2,45 y 3,06 mts. Motor y equipo de chasis igual al Modelo J-15.

MODELO J-20M—Capacidad Bruta: 6350 kilos; distancia entre ejes: 2,56, 3,50 y 4,11 mts.; medidas de la garita al eje: 1,51, 2,45 y 3,06 mts.; todo lo demás igual al Modelo J-20.

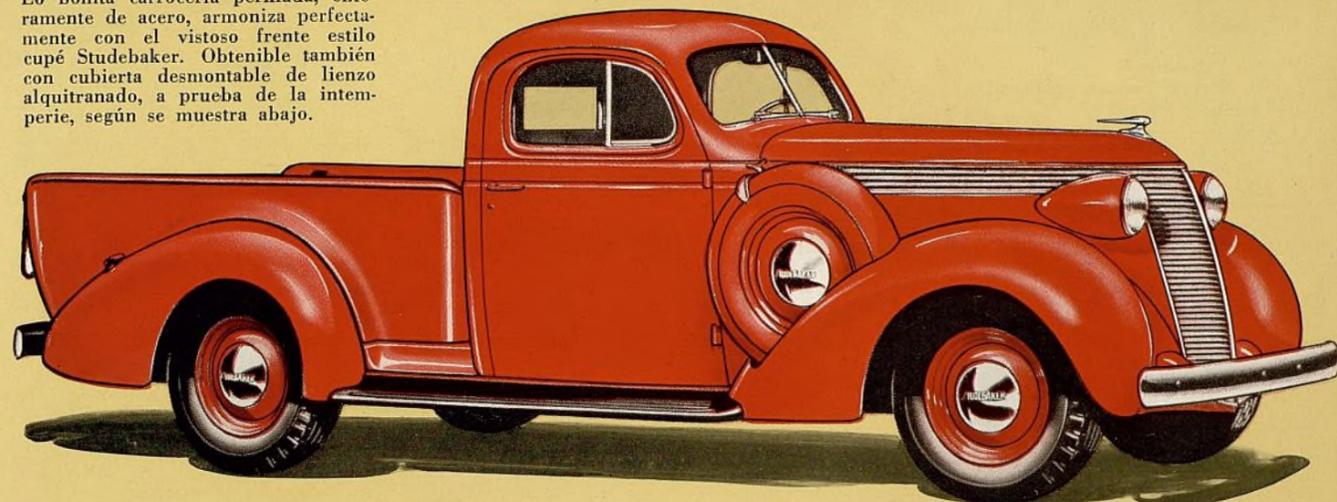
Todos los Modelos son obtenibles con Dirección a la Derecha o Izquierda

MODELO J-25M—Capacidad Bruta: 7700 kilos; distancia entre ejes: 2,56, 3,50 y 4,11 mts.; medidas de la garita al eje: 1,51, 2,45 y 3,06 mts.; todo lo demás igual al Modelo J-25.

MODELO J-30M—Capacidad Bruta: 9000 kilos; distancia entre ejes: 2,56, 3,60 y 4,22 mts.; medidas de la garita al eje: 1,51, 2,56 y 3,17 mts.; todo lo demás igual al Modelo J-30.



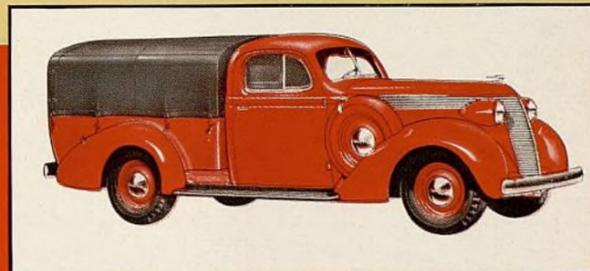
Lo bonita carrocería perfilada, enteramente de acero, armoniza perfectamente con el vistoso frente estilo cupé Studebaker. Obtenible también con cubierta desmontable de lienzo alquitranado, a prueba de la intemperie, según se muestra abajo.



**Comodidad de Automóvil
... Capacidad de Camión
... Líneas Perfiladas**

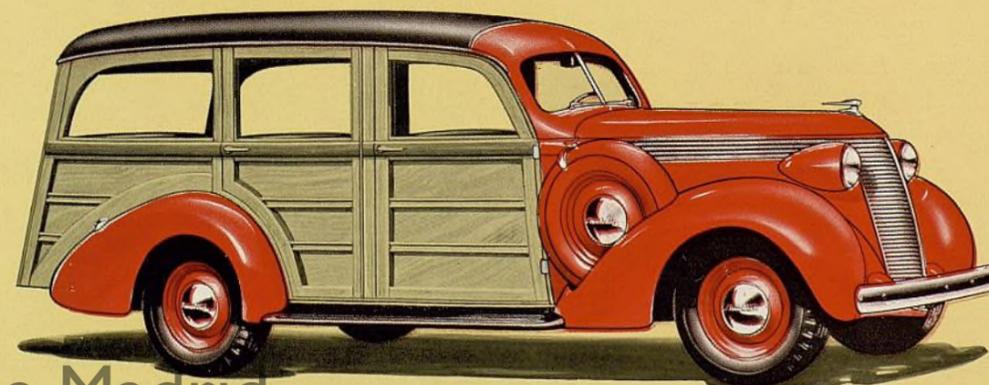
La Studebaker ha hecho otra brillante contribución al servicio de transportes. El nuevo Cupé-Expreso proporciona *toda* la lujosa comodidad, líneas perfiladas y brillante funcionamiento de los automóviles Studebaker, con la utilidad de una camioneta! Su capacidad de carga es 1000 lbs. (454 kgs.). Su comodidad en la marcha, con carga o sin ella, es asegurada por sus muelles de dos escalones y sus amortiguadores tipo de avión.

La importante economía de combustible que resulta de la caja de velocidades con sobre-propulsión Studebaker (hasta 30% a velocidades de carretera) y la economía de aceite que resulta del filtro de aceite Fram, pueden obtenerse también en este vehículo comercial.



**UN NUEVO
VEHICULO COMERCIAL
DE TIPO MODERNO**

**El Cupé-Expreso
STUDEBAKER**



A la izquierda se ve el bonito modelo "Suburban Car," uno de los tipos de carrocería más útiles que jamás se haya ideado para servicio en las haciendas e ingenios, como también para el servicio de reparto. Construcción de roble con armazón de acero; asiento de conductor en cuero artificial y 2 asientos desmontables que acomodan 8 pasajeros. Puede cerrarse por completo, con ventanillas de vidrio o cortinas corre-dizas a los lados y atrás, las que son a elección.

El Studebaker Modelo J-15B, de la serie Standard, con carrocería Wayne "todoacero". Para la exportación, esta carrocería puede despacharse desarmada.



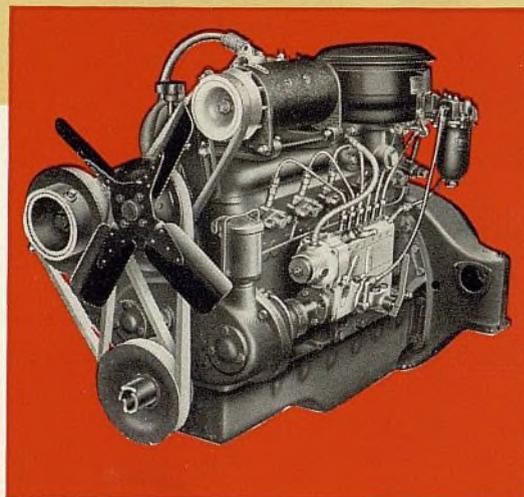
NUEVOS OMNIBUS STUDEBAKER 1937 de Precio Móxico

La Studebaker, precursora en la construcción de chasis de ómnibus, presenta para 1937 tres nuevos chasis de ómnibus de 4,75 mts. de distancia entre ejes, de 5200, 6350 y 7700 kilos de capacidad bruta. Los motores de servicio pesado en los dos modelos más grandes (ambos del tipo de Gobierno Delantero), han establecido récords notables de bajo costo de conservación y carencia de dificultades de servicio. Los largueros del bastidor, que son más fuertes, proporcionan amplia capacidad de aguante para el aumento en la distancia entre ejes. Bastidor de doble rebajamiento, muelles colgantes y tanque de combustible de gran capacidad, son de equipo normal en todos los chasis.

Los precios son sumamente moderados—un factor de gran importancia para lograr un costo muy bajo por pasajero-kilómetro.

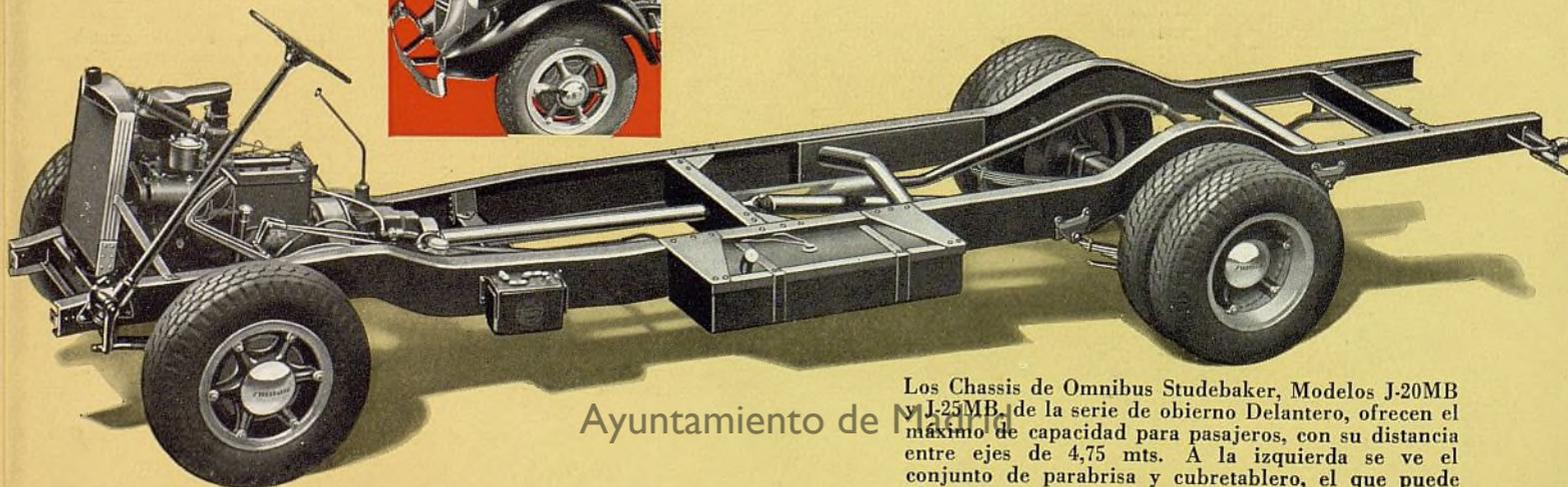
Hay algunas zonas disponibles, para comerciantes competentes. Si Vd. está interesado en aprovecharse de esta excelente oportunidad lucrativa en 1937, que ofrece la representación de los vehículos comerciales Studebaker, comuníquese con nosotros al instante.

THE STUDEBAKER EXPORT CORPORATION
South Bend, Indiana, E. U. A.
Cables: "STUDEBAKER"



LA STUDEBAKER ANUNCIARA EN BREVE NUEVOS CAMIONES CON MOTOR DIESEL

Los nuevos Camiones Studebaker-Diesel, provistos del nuevo tipo de motor Diesel ideado por la Hércules, uno de los fabricantes de motores de camiones más importantes del mundo, ofrecerán, en ciertas clases de servicio, economías de funcionamiento que serán realmente asombrosas. Solicítense detalles.



Ayuntamiento de Madrid

Los Chasis de Omnibus Studebaker, Modelos J-20MB y J-25MB, de la serie de Gobierno Delantero, ofrecen el máximo de capacidad para pasajeros, con su distancia entre ejes de 4,75 mts. A la izquierda se ve el conjunto de parabrisa y cubretablero, el que puede obtenerse por separado.

Camiones

Precios de lista, entrega en la fábrica

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

MARCA Y MODELO	INFORMACION GENERAL					TAMAÑOS DE LOS NEUMATICOS		MOTOR					EJE TRASERO		DIMENSIONES DE LA CAJA			MUELLES						
	Capacidad en toneladas	Precio del chasis	Distancia normal entre los ejes	Maxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehículo	Peso del chasis solo	Delanteros	Traseros	Marca y modelo	No. de cilindros	Diám. int. de cil. y carrera de émbolo	Cilindrada	Compresión	Esfuerzo de rotación en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones	De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Delanteros	Traseros	
Autocar..... RM	\$1980	164	182	18500	6715	B7.50/20	DB7.50/20	Own 315	6-33x43 1/2	315	5.5	210	-	78-2400	2F	6.49								
..... RL	2460	164	182	20000	6895	B8.25/20	DB8.25/20	Own 358	6-43x43 1/2	358	5.5	250	-	85-2300	2F	6.49								
..... DF	4200	164	182	26500	8445	B9.75/20	DB9.75/20	Own 404	6-43x43 1/2	404	5.5	295	-	97-2200	2F	6.49								
..... NF	5100	164	218	29500	9735	B10.50/20	DB10.50/20	Own 453	6-43x43 1/2	453	5.5	333	-	108-2200	2F	6.49								
..... T	5850	182	218	36000	10485	B10.50/20	DB10.50/20	Own 501	6-43x43 1/2	501	5.5	375	-	123-2200	2F	7.2								
Eng. und. seat. UD	3800	109	145	25000	7950	B9.00/20	DB10.50/20	Own 358	6-43x43 1/2	358	5.5	250	-	85-2300	2F	6.49								
Brookway..... 78	895	138	164		3950	B6.00/20	DB6.00/20	Con 24B	6-33x43 1/2	210	5.75	154	24.3	71-3100	SF	5.66	36.2	102	65%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 87	1240	144	176		4300	B6.50/20	DB6.50/20	Con 28B	6-33x43 1/2	248	5.3	170	27.3	78-3100	SF	6.6	42.7	114	71%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 88	1290	150	176		4250	B6.50/20	DB6.50/20	Con 25B	6-33x43 1/2	244	5.3	171	28.36	84-3250	SF						40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 92	1560	150	188		4550	B7.00/20	DB7.00/20	Con 25B	6-33x43 1/2	244	5.3	171	28.36	84-3250	SF						40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 90X	1470	150	176		4545	B7.00/20	DB7.00/20	Con 28B	6-33x43 1/2	288	5.3	170	27.3	78-3100	SF	6.2	39.7	126	77%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 96	1740	156	176		5075	B7.00/20	DB7.00/20	Con 29B	6-33x43 1/2	288	5.3	190	32.6	78-2650	SF	5.83	38.5	138	83%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 110	1900	156	188		5435	B7.50/20	DB7.50/20	Con 29B	6-33x43 1/2	318	5.5	190	32.6	78-2650	SF	5.83	38.5	138	83%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 125X	2075	164	188		5500	B7.50/20	DB7.50/20	Con 31B	6-33x43 1/2	318	5.5	214	36.0	86-2600	SF	5.83	38.5	150	91%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 130	2245	164	206		6000	B8.25/20	DB8.25/20	Con 29B	6-33x43 1/2	288	5.5	190	32.6	78-2650	SF	6.17	40.7	150	91%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 145	2385	176	206		6150	B8.25/20	DB8.25/20	Con 31B	6-33x43 1/2	288	5.5	214	36.0	86-2600	SF	6.17	40.7	174	103%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 150X4	2680	176	206		6235	B8.25/20	DB8.25/20	Con 31B	6-33x43 1/2	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.17	43.2	174	103%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 150X5	2710	176	206		6300	B8.25/20	DB8.25/20	Con 32B	6-33x43 1/2	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.17	43.2	174	103%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 160X	3295	153	207		7350	B9.00/20	DB9.00/20	Con 31B	6-33x43 1/2	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.17	43.2	174	103%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 170X	3640	153	207		7950	B9.00/20	DB9.00/20	Con 32B	6-33x43 1/2	361	5.5	250	40.8	95-2500	SF	6.17	43.2	174	103%	34	40x2 1/2	54x2 1/2		
..... 175X	4290	153	207		8325	B9.00/20	DB9.00/20	Con 34B	6-33x43 1/2	427	4.6	308	45.9	118-2600	2F	5.63	43.4	138	83%	34 1/2	41x3	54x3		
..... 1301S	2525	164	206		5450	P7.00x34	DP7.00x34	Con 29B	6-33x43 1/2	288	5.5	190	32.6	78-2650	SF	6.17	40.7	150	91%	34	40x2 1/2	54x3		
*Chevrolet..... GC	360	112	112	4400	2180	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	4.11	12.1	76 1/2	38 1/2	46	36x1 1/2	54 1/2 x 1 1/2		
..... SA	500	131 1/2	131 1/2	7600	3030	B6.00/20	P32x6	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	5.43	39.2	92 1/2	57 3/4	36	36x1 1/2	45x2 1/2		
..... SC	525	157	157	7600	3075	B6.00/20	P32x6	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	5.43	39.2	118 1/2	83 1/2	36	36x1 1/2	45x2 1/2		
(T) TG-117	117	117	13900	4165	P32x6		DP32x6	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	6.17	44.6	108 3/4	73 3/4	36	40x2	45x2 1/2		
(T) (D) TD-117	117	117	13900	4165	P32x6		DP32x6	Her Dies	6-31x33 1/2	260	15.0	178	29.4	77-2600	SF	5.43	39.2	108 3/4	73 3/4	36	40x2	45x2 1/2		
(D) TG-117	117	117	13600	3815	P32x6		DP32x6	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	6.17	44.6	108 3/4	73 3/4	36	40x2	45x2 1/2		
(D) TD-117	117	117	14200	4800	P32x6		DP32x6	Her Dies	6-31x33 1/2	260	15.0	178	29.4	77-2600	SF	5.43	39.2	108 3/4	73 3/4	36	40x2	45x2 1/2		
TG-130	130	130	13500	3855	P32x6		DP32x6	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	6.17	44.6	120 3/4	86	36	40x2	45x2 1/2		
(D) TD-130	130	130	14300	4840	P32x6		DP32x6	Her Dies	6-31x33 1/2	260	15.0	178	29.4	77-2600	SF	5.43	39.2	120 3/4	86	36	40x2	45x2 1/2		
TG-155-L	155 1/2	155 1/2	13500	3955	P32x6		DP32x6	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	6.17	44.6	146 3/4	111 1/2	36	40x2	45x2 1/2		
(D) TD-155-L	155 1/2	155 1/2	14300	4940	P32x6		DP32x6	Her Dies	6-31x33 1/2	260	15.0	178	29.4	77-2600	SF	5.43	39.2	146 3/4	111 1/2	36	40x2	45x2 1/2		
TG-155	155 1/2	155 1/2	16650	5535	P32x6		DP34x7	Own	6-31x33 1/2	216	6.25	170	29.4	78-3200	SF	5.14	37.16	146 3/4	111 1/2	36	40x2	45x2 1/2		
(D) TD-155	155 1/2	155 1/2	17350	5500	P32x6		DP34x7	Her Dies	6-31x33 1/2	260	15.0	178	29.4	77-2600	SF	5.14	37.16	146 3/4	111 1/2	36	40x2	45x2 1/2		
Clydesdale. (D) 24D	1965	136	200	9500	3300	B6.00/20	B6.00/20	Buda Diesel	4-38x43 1/2	186	-	110	21.0	42-2000	SF	5.62	36.0	90	55	34	36x2 1/2	45x2 1/2		
(D) 34D	2065	136	200	11000	3750	B6.00/20	B6.00/20	Buda Diesel	4-38x43 1/2	186	-	110	21.0	42-2000	SF	5.66	36.2	90	55	34	36x2 1/2	45x2 1/2		
(D) 40D	2195	140	200	12500	3860	B6.50/20	B6.50/20	Her Diesel	6-33x43 1/2	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.88	37.4	124	64	34	40x2 1/2	50x2 1/2		
(D) 44D	2750	140	200	15000	4110	B6.50/20	DB6.50/20	Her Diesel	6-33x43 1/2	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.88	37.4	124	64	34	40x2 1/2	50x2 1/2		
(D) 70D	3220	140	210	16000	4390	B7.00/20	DB7.00/20	Her Diesel	6-33x43 1/2	260	14.5	178	29.4	77-2600	SF	5.88	37.4	124	64	34	40x2 1/2	50x2 1/2		
(D) 74D	3305	140	210	17000	4345	B7.00/20	DB7.00/20	Her Diesel	6-33x43 1/2	298	-	194	33.8	84-2600	SF	6.86	42.6	124	64	34	40x2 1/2	50x2 1/2		
(D) 75D	3500	140	210	18000	4850	B7.50/20	DB7.50/20	Buda Diesel	6-33x43 1/2	275	12.5	200	29.4	86-2600	SF	6.83	41.4	124	64	34	40x2 1/2	50x2 1/2		
(D) 80D	4220	145	210	20000	6400	B8.25/20	DB8.25/20	Buda Diesel	6-33x43 1/2	275	12.5	200	29.4	86-2600	SF	6.83	41.4	124	64	34	44x2 1/2	54x3		
(D) 90D	5045	145	220	24000	7100	B9.00/20	DB9.00/20	Buda Diesel	6-43x43 1/2	415	12.5	308	40.8	105-2200	SF	6.83	47.5	129	69	34	44x2 1/2	54x3		
(D) 105D	6140	145	220	28000	8200	B9.75/20	DB9.75/20	Buda Diesel	6-43x43 1/2	468	12.5	346	43.3	118-2200	F2	7.97	56.3	129	69	34	44x3	54x3		
(D) 125D	7935	145	220	35000	9550	B10.50/20	DB10.50/20	Buda Diesel	6-43x43 1/2	468	12.5	346	43.3	118-2200	F2	8.85	61.8	129	69	34	44x3	56x4		
Condor. (H) ACW-1	1565	136	220	11500	3300	B6.00/20	B6.00/20	Wau H.XBKH	4-33x43 1/2	210	6.2	125	22.5	41-2100	SF	5.06	36.2	104	55	34 1/2	40x2 1/2	50x2 1/2		
(H) BCW-1	1635																							

Camiones

Precios de lista, entrega en la fábrica

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

MARCA Y MODELO	INFORMACION GENERAL					TAMAÑOS DE LOS NEUMATICOS		MOTOR					EJE TRASERO		DIMENSIONES DE LA CAJA		MUELLES							
	Capacidad en toneladas	Precio del chasis	Distancia normal entre los ejes	Máxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehículo	Peso del chasis solo	Delanteros	Traseros	Marca y modelo	No. de cilindros	Diám. int. de cil. carrera de embolo	Cilindrada	Compresión	Esfuerzo de rotación en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones		De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Delanteros	Traseros
																		En alta	En baja					
Federal	10 3/4-1 1/2	575	128	152	8500	2950	B6.00/20	B6.00/20	Her OOB	4-3 1/2 x 4 1/2	199	5.3	127	22.5	50-2500 SF	5.83 37.3	101	51%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2
11 1/4-1 1/2	595	128	152	8500	2950	B6.00/20	B6.00/20	Her QXB3	6-3 1/2 x 4 1/2	205	5.3	134	25.3	57-2500 SF	5.83 37.3	101	51%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
15 1 1/2-2 1/2	695	135	180	12500	3600	B6.00/20	P32x6	Her JXA	6-3 1/2 x 4 1/2	228	5.5	155	27.3	70-2500 SF	5.66 36.2	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
2-3	925	135	180	13000	3900	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3 1/2 x 4 1/2	263	5.3	183	31.5	80-2500 SF	5.83 37.3	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
20 2-3 1/2	1075	135	180	13500	4000	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3 1/2 x 4 1/2	263	5.3	183	31.5	80-2500 SF	5.83 37.3	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
25 2 1/2-4	1295	135	194	15000	4700	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.1	195	33.7	85-2500 SF	5.83 37.3	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
29 3-4 1/2	1745	135	194	18000	5000	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.1	195	33.7	85-2500 SF	5.83 37.3	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
40 4-4 1/2	2660	167	219	21500	6600	B9.00/20	DB9.00/20	Her JXD	6-4 1/2 x 4 1/2	320	5.6	225	38.4	95-2500 SF	6.17 46.7	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
40DR 4-5	2830	167	219	21500	6600	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MK	6-4 1/2 x 4 1/2	381	6.5	273	40.8	98-2400 SF	6.83 53.8	144	92	34	42x3	52x3	52x3	52x3		
50 5-5	3230	167	219	25000	7200	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6MK	6-4 1/2 x 4 1/2	381	6.5	273	40.8	98-2400 SF	6.83 53.8	144	92	34	42x3	52x3	52x3	52x3		
C7 6-7 1/2	4710	195	249	30000	9700	B9.75/20	DB9.75/20	Wau 6SRK	6-4 1/2 x 4 1/2	404	6.0	292	42.5	105-2400 2F	7.37 58.0	144	92	34	42x3	54x3	54x3	54x3		
C8 6-7 1/2	5120	195	249	30000	9700	B9.75/20	DB9.75/20	Wau 6SRK	6-4 1/2 x 4 1/2	404	6.0	292	42.5	105-2400 2F	7.37 58.0	144	92	34	42x3	54x3	54x3	54x3		
(D)DJX15 1 1/2-2 1/2	1895	135	180	12500	3915	B6.00/20	P32x6	Wau 6SRK	6-3 1/2 x 4 1/2	517	4.6	350	51.3	115-2200 2F	7.89 47.7	162	102	34	42x3	56x3 1/2	56x3 1/2	56x3 1/2	56x3 1/2	
(D)DJX18 2-3	2065	135	180	13000	4215	B6.50/20	DB6.50/20	Her DJXB	6-3 1/2 x 4 1/2	260	14.5	178	29.4	76-2600 SF	5.66 36.2	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
(D)DJX20 2-3 1/2	2225	135	180	13000	4315	B6.50/20	DB6.50/20	Her DJXB	6-3 1/2 x 4 1/2	260	14.5	178	29.4	76-2600 SF	5.66 36.2	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
(D)DJX25 2 1/2-4	2430	135	194	15000	5015	B7.00/20	DB7.00/20	Her DJXC	6-3 1/2 x 4 1/2	288	14.5	194	32.6	84-2600 SF	5.83 37.3	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
(D)DJX29 3-4 1/2	2770	135	194	18000	5315	B7.50/20	DB7.50/20	Her DJXC	6-3 1/2 x 4 1/2	288	14.5	194	32.6	84-2600 SF	5.83 37.3	101	56%	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
(D)DJX40 4-5	5210	167	219	21500	7355	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6D-100	6-4 1/2 x 4 1/2	462	...	275	45.9	100-2200 SF	6.83 53.8	144	92	34	42x3	52x3	52x3	52x3		
(D)DJX40DR 4-5	5380	167	219	21500	7355	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6D-100	6-4 1/2 x 4 1/2	462	...	275	45.9	100-2200 SF	6.83 53.8	144	92	34	42x3	52x3	52x3	52x3		
(D)DJX50 5-6	5705	167	219	25000	7955	B9.00/20	DB9.00/20	Wau 6D-100	6-4 1/2 x 4 1/2	462	...	275	45.9	100-2200 SF	6.83 53.8	144	92	34	42x3	52x3	52x3	52x3		
C.O.E. 75 1 1/2-2 1/2	1025	104	159	12500	3600	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXA	6-3 1/2 x 4 1/2	228	5.2	155	27.3	70-2500 SF	5.66 36.2	101	80	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
C.O.E. 80 2-3 1/2	1370	104	159	13500	4000	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-3 1/2 x 4 1/2	263	5.3	183	31.5	80-2500 SF	5.83 37.3	101	80	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
C.O.E. 85 2 1/2-4	1560	104	159	15000	4700	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXC	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.1	195	33.7	85-2500 SF	5.83 37.3	101	80	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
C.O.E. 89 3-4 1/2	1995	104	159	18000	5000	B7.50/20	DB7.50/20	Her JXD	6-4 1/2 x 4 1/2	320	5.6	225	38.4	95-2500 SF	6.17 46.7	101	80	34	38x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2		
Ford	61 1 1/2	500	131	131	...	3297	B6.00/20	P32x6	Own	8-3 1/2 x 3 3/4	221	5.3	138	30.0	80-3800 SF	6.6 42.2	101	83 1/2	38	36 1/2 x 2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2
61 1 1/2	525	157	157	...	3297	B6.00/20	P32x6	Own	8-3 1/2 x 3 3/4	221	5.3	138	30.0	80-3800 SF	6.6 42.2	101	83 1/2	38	36 1/2 x 2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
67	360	112	112	...	1966	B6.00/16	B6.00/16	Own	8-3 1/2 x 3 3/4	221	5.3	138	30.0	80-3800 SF	6.6 42.2	101	83 1/2	38	36 1/2 x 2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	50x2 1/2	
FWD	HS 1 1/2	2440	132	156	13000	4700	B6.50/20	DB6.50/20	Wau BK	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.25	188	33.8	85-3200 S	5.58 42.2	120	85	36	42x2 1/2	46 1/2 x 2 1/2	46 1/2 x 2 1/2	46 1/2 x 2 1/2	
H6 2-2 1/2	3560	138	160	5800	5900	B9.00/20	B9.00/20	Wau MS	6-3 1/2 x 4 1/2	315	4.5	200	33.7	72-2500 BF	7.14 55.5	115 1/2	85	36	42x2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	
HH-6 2 1/2-3	4285	138	170	18700	6900	B9.75/20	B9.75/20	Wau MK	6-4 1/2 x 4 1/2	381	6.1	256	40.8	85-2400 BF	7.3 57.8	126	85	36	42x2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	
CU-6 3 1/2-4	5145	147	179	8400	8170	B10.50/20	B10.50/20	Wau SRS	6-4 1/2 x 4 1/2	411	4.6	260	40.8	91-2300 BF	7.3 57.8	119	92	36	42x2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	
CU6A 3 1/2-4	4845	147	179	8100	8000	B10.50/20	B10.50/20	Wau SRS	6-4 1/2 x 4 1/2	411	4.6	260	40.8	91-2300 BF	7.3 57.8	119	92	36	42x2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	
SSU 4-5	5295	147	179	8600	8400	B11.25/20	B11.25/20	Wau SRL	6-4 1/2 x 4 1/2	462	4.5	302	45.9	102-2400 BF	7.3 57.8	119	92	36	42x2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	
SSUA 4-5	4995	147	179	8300	8100	B11.25/20	B11.25/20	Wau SRL	6-4 1/2 x 4 1/2	462	4.5	302	45.9	102-2400 BF	7.3 57.8	119	92	36	42x2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	52 1/2 x 2 1/2	
General Mot.	T-14(a) 1 1/2	395	112	112	4400	2145	B6.00/16	B6.00/16	Own 230	6-3 1/2 x 4 1/2	230	6.2	172	28.4	86-3500 SF	5.67 41.1	118 1/2	83 1/2	36	36x1 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2	
T-14(b) 1 1/2	425	126	126	4600	2210	B6.00/16	B6.00/16	Own 230	6-3 1/2 x 4 1/2	230	6.2	172	28.4	86-3500 SF	5.67 41.1	118 1/2	83 1/2	36	36x1 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2		
T-16(a) 1 1/2	525	131 1/2	131 1/2	11000	3155	B6.00/20	P32x6	Own 230	6-3 1/2 x 4 1/2	230	6.2	172	28.4	86-3500 SF	5.67 41.1	118 1/2	83 1/2	36	36x1 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2		
T-16(b) 1 1/2	560	157	157	11000	3235	B6.00/20	P32x6	Own 230	6-3 1/2 x 4 1/2	230	6.2	172	28.4	86-3500 SF	5.67 41.1	118 1/2	83 1/2	36	36x1 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2		
T-16H 1 1/2	695	130	174	12000	3345	B6.00/20	P32x6	Own 230	6-3 1/2 x 4 1/2	230	6.2	172	28.4	86-3500 SF	5.67 41.1	118 1/2	83 1/2	36	36x1 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2		
T-18 1 1/2	840	136	178	13000	3780	P30x5	P32x6	Own 239	6-3 1/2 x 4 1/2	239	5.1	175	26.3	81-3000 SF	5.67 37.3	107	60	34	40x2	45x2 1/2	45x2 1/2	45x2 1/2		
T-18H 1 1/2	965	136	178	14000	4040	B6.50/20	DB6.50/20	Own 239	6-3 1/2 x 4 1/2	239	5.1	175	26.3	81-3000 SF	5.67 37.3	107	60	34	40x2	45x2 1/2	45x2 1/2	4		

Camiones

Precios de lista, entrega en la fábrica

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

MARCA Y MODELO	INFORMACION GENERAL					TAMAÑOS DE LOS NEUMÁTICOS		MOTOR						EJE TRASERO		DIMENSIONES DE LA CAJA		MUELLES					
	Capacidad en toneladas	Peso del chasis	Distancia normal entre los ejes	Maxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehículo	Peso del chasis solo	Delanteros	Traseros	Marca y modelo	No. de cilindros	Diám. int. de cil. y carrera de émbolo	Cilindrada	Compresión	Esfuerzo de rotación en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones	De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Delanteros	Traseros
.....19DR	3 1/2	\$3400	170	224	22000	7600	B9.00/20	DB9.00/20	Her YXC	6-4 1/2 x 4 1/2	428	4.4	283	45.9	94-2200	2F	7.2	52.3	142	83	34 1/2	40x2 1/2	54x3
.....17ASW151	3	3450	188	212	24000	7500	B8.25/20	DB8.25/20	Her WXC	6-4 x 4 1/2	339	4.7	210	38.4	76-2400	WF	6.4	40.3	168	101	34 1/2	39 1/2 x 2 1/2	52x4
.....17SBT251	4	3500	188	224	28000	8850	P34x7	DP34x7	Her YXC	6-4 1/2 x 4 1/2	428	4.4	283	45.9	94-2200	SF	6.1	37.8	168	101	34 1/2	40x2 1/2	52x4
.....17SW251	4	3900	188	224	28000	9500	P34x7	DP34x7	Her YXC	6-4 1/2 x 4 1/2	428	4.4	283	45.9	94-2200	WF	6.2	38.1	168	101	34 1/2	40x2 1/2	52x4
International.....C1	1 1/2	415	113	125	4400	2205	B6.00/16	B6.00/16	Own HD	6-3 1/2 x 4 1/2	213	6.4	151	26.3	79-3400	SF	4.18	12.8	88	29 1/2	43 1/2	36 1/2 x 1 1/2	51x1 1/2
.....C5	1 1/2	415	113	125	4400	2120	B6.00/16	B6.00/16	Wau FK	4-3 1/2 x 4	133	6.0	96	16.9	35-2700	SF	4.18	12.8	88	29 1/2	43 1/2	36 1/2 x 1 1/2	51x1 1/2
.....C15	1	545	136	136	6500	2800	B6.50/16	B6.50/16	Own HD2	6-3 1/2 x 4 1/2	213	5.7	151	26.0	79-3400	SF	5.28	16.2	94 1/2	52 1/2	43 1/2	36 1/2 x 1 1/2	54x2 1/2
.....C20	1 1/2	590	133	157	8300	3089	B6.00/20	B6.00/20	Wau XAH	4-3 1/2 x 4 1/2	186	4.6	124	21	42-2400	SF	6.17	39.5	94 1/2	52 1/2	43 1/2	40x2	46x2 1/2
.....C30	1 1/2	610	133	157	11500	3210	P30x5	P32x6	Own HD3	6-3 1/2 x 4 1/2	213	5.7	151	26.3	79-3400	SF	6.17	39.5	94 1/2	52 1/2	43 1/2	40x2	46x2 1/2
.....(c.o.e.)C300	1 1/2	695	99	117	12000	3345	P30x5	P32x6	Own HD4	6-3 1/2 x 4 1/2	213	5.7	151	26.3	79-3400	SF	6.17	39.5	127 1/2	83 1/2	32	44x2 1/2	50x2 1/2
.....C35	1 1/2	795	136	175	12500	3629	P30x5	P32x6	Own FAB3	6-3 1/2 x 4 1/2	223	5.4	160	28.3	78-3400	SF	6.5	41.6	94 1/2	52 1/2	32 1/2	40x2	46x2 1/2
.....C40	2-3	1145	145	185	14500	4386	B6.50/20	DB6.50/20	Own FBB	6-3 1/2 x 4	223	5.4	160	28.3	78-3400	SF	6.5	48.9	101 1/2	61 1/2	34	40x2	54x3
.....C50	3-4	1835	145	185	17000	5550	P32x6	DP32x6	Own FBB	6-3 1/2 x 4	279	4.7	191	31.5	83-2900	SF	6.5	47.8	102 1/2	59 1/2	34 1/2	42x3	54x3
.....C55	3 1/2	2490	140	210	21500	6665	P34x7	DP34x7	Own FBB3	6-3 1/2 x 4 1/2	298	5.7	214	33.7	90-2800	SF	7.2	52.9	97 1/2	54 1/2	34 1/2	42x3	56x3
.....C60	4-5	2615	140	210	21500	6665	P34x7	DP34x7	Own FBB3	6-3 1/2 x 4 1/2	298	5.7	214	33.7	90-2800	2F	8.5	62.5	97 1/2	54 1/2	34 1/2	42x3	56x3
.....A7	5-7 1/2	6500	160	225	37000	11590	B9.75/20	DB9.75/20	Own FDB	6-4 1/2 x 5 1/2	525	4.5	358	48.6	123-2200	2F	6.38	57.3	106	72	34	48x3	56x3
.....A8	7 1/2	6600	160	225	37000	11590	B9.75/20	DB9.75/20	Own FDB	6-4 1/2 x 5 1/2	648	4.4	460	60.0	140-2100	2F	6.38	57.3	106	72	34	48x3	56x3
La France Rep.....C-3	2-2 1/2	1905	177	207	13000	4900	B7.00/20	DB7.00/20	Wau GBK	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.25	188	33.8	85-3200	SF	6.80	43.5	144	91	34	42x2 1/2	57 1/2 x 2 1/2
.....D-4	2-2 1/2	2055	177	207	15000	5150	B7.00/20	DB7.00/20	Wau GBK	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.25	188	33.8	85-3200	SF	6.80	44.2	144	91	34	42x2 1/2	57 1/2 x 2 1/2
.....E-4	3-4	2305	177	207	17000	5475	B7.50/20	DB7.50/20	Wau GBK	6-3 1/2 x 4 1/2	282	5.25	188	33.8	85-3200	SF	7.40	47.0	144	91	34	42x2 1/2	57 1/2 x 2 1/2
.....F-4	3 1/2	2915	177	207	22000	6252	B8.25/20	DB8.25/20	Wau GBK	6-4 1/2 x 4 1/2	381	6.1	257	41.0	85-2500	SF	7.80	54.6	144	91	34	42x2 1/2	54x3
.....H-6	4-5	3175	177	207	22000	7175	B9.00/20	DB9.00/20	Wau GBK	6-4 1/2 x 4 1/2	381	6.1	257	41.0	85-2500	2F	8.40	58.8	144	91	34	42x2 1/2	54x3
Maack Jr.....IM	1M	535	118	118	4500	2250	B6.00/16	B6.00/16	Own MR209	6-3 1/2 x 4 1/2	209	5.4	144	24.3	72-3000	SF	4.27	12.0	63	26	34	36 1/2 x 1 1/2	55 1/2 x 2
.....Jr.....10M	10M	665	139	190	10000	2955	B6.00/20	DB6.00/20	Own MR209	6-3 1/2 x 4 1/2	209	5.4	144	24.3	72-3000	SF	5.83	39.2	99 1/2	57 1/2	34	36x1 1/2	48x2 1/2
.....Jr.....20M	20M	825	139	190	11500	3541	B6.00/20	DB6.00/20	Own MR228	6-3 1/2 x 4 1/2	228	5.4	150	27.3	74-3000	SF	5.83	39.2	99 1/2	57 1/2	34	36x1 1/2	48x2 1/2
.....Jr.....30MS	30MS	1035	142	190	13500	3827	B6.50/20	DB6.50/20	Own MR268	6-3 1/2 x 5	268	5.24	175	27.3	85-3000	SF	5.83	39.2	108 1/2	60 1/2	34	36x2 1/2	50x2 1/2
.....Jr.....30MT	30MT	1105	142	190	14500	4077	B6.50/20	DB6.50/20	Own MR268	6-3 1/2 x 5	268	5.24	175	27.3	85-3000	SF	5.83	39.2	108 1/2	60 1/2	34	36x2 1/2	50x2 1/2
.....EH	EH	1475	120	190	14500	4150	B7.00/20	DB7.00/20	Own MR268	6-3 1/2 x 5	268	5.24	175	27.3	85-3000	SF	5.83	39.2	126 1/2	75	34	36x2 1/2	50x2 1/2
.....BG	BG	2250	146	194	14500	5400	B7.00/20	DB7.00/20	Own BG	6-3 1/2 x 5	309	5.4	202	31.5	90-3000	SF	5.44	26.8	120	72 1/2	33 1/2	42x2 1/2	54x3
.....(c.o.e.)EC	EC	3000	138	192	14500	5400	P32x6	DP32x6	Own BG	6-3 1/2 x 5	309	5.4	202	31.5	90-3000	SF	5.44	26.8	150	102	33 1/2	44x2 1/2	54x3
.....BF	BF	3750	156	210	14500	6650	P32x6	DP32x6	Own BG	6-3 1/2 x 5	309	5.4	202	31.5	90-3000	SF	5.44	26.8	150	102	33 1/2	44x2 1/2	54x3
.....(c.o.e.)EB	EB	4000	156	210	14500	7000	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6-3 1/2 x 5	354	5.4	237	36.0	100-2800	SF	6.10	33.9	132	102 1/2	33 1/2	44x2 1/2	54x3 1/2
.....(c.o.e.)EB	EB	3900	108	162	14500	7300	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6-3 1/2 x 5	354	5.4	237	36.0	100-2800	SF	7.37	45.1	150	102	33 1/2	44x2 1/2	54x3 1/2
.....(c.o.e.)EB	EB	4150	108	162	14500	7600	B8.25/20	DB8.25/20	Own CU	6-3 1/2 x 5	354	5.4	237	36.0	100-2800	SF	7.54	60.9	150	102	33 1/2	44x2 1/2	54x3 1/2
.....AB	AB	4000	156	210	14500	7900	P34x7	DP34x7	Own AB	4-4 1/2 x 5	283	4.8	192	28.9	65-2100	CD	7.72	37.4	120	102 1/2	33 1/2	42 1/2 x 3	48x3
.....AB	AB	4200	156	210	14500	7900	P34x7	DP34x7	Own AB	4-4 1/2 x 5	283	4.8	192	28.9	65-2100	2F	7.54	36.6	120	102 1/2	33 1/2	42 1/2 x 3	48x3
.....BM	BM	4700	157	211	14500	7900	B9.00/20	DB9.00/20	Own CE	6-4 1/2 x 5 1/2	414	5.2	270	38.4	108-2400	2F	5.05	49.4	150	120	33 1/2	44x2 1/2	54x3
.....(c.o.e.-15)CH	CH	4950	132	180	9000	9000	B9.00/20	DB9.00/20	Own CE	6-4 1/2 x 5 1/2	414	5.2	270	38.4	108-2400	2F	7.01	49.4	180	130	33 1/2	50x3	50x3 1/2
.....BX	BX	6250	171	225	9400	9400	B9.75/22	DB9.75/22	Own CF	6-4 1/2 x 5 1/2	468	5.2	310	43.4	117-2400	CD	6.07	55.2	180	120	33 1/2	53 1/2 x 3	54x3
.....BX	BX	5600	171	225	9300	9300	B9.75/22	DB9.75/22	Own CF	6-4 1/2 x 5 1/2	468	5.2	310	43.4	117-2400	2F	5.05	49.4	180	120	33 1/2	53 1/2 x 3	54x3
.....(c.o.e.-15)CJ	CJ	5750	132	180	10200	9400	B9.75/22	DB9.75/22	Own CF	6-4 1/2 x 5 1/2	468	5.2	310	43.4	117-2400	2F	7.54	53.1	180	120	33 1/2	53 1/2 x 3	54x3
.....AK	AK	5500	162	228	9500	9500	B10.50/24	DB10.50/24	Own AC	4-5 1/2 x 6	471	4.0	300	40.0	74-1600	2F	7.43	47.7	132	93	37 1/2	48x3 1/2	56x4
Mar.-Herr.(F.)LD-1	1 1/2	1375	112	112	4500	2460	B6.00/16	B6.00/16	Ford V-8	8-3 1/2 x 3 3/4	221	6.1	146	30	85-3300	SF	4.11	26.3	66 1/2	36	38	36 1/2 x 1 1/2	46x2 1/2
.....(F)C5A-4	1 1/2	1527	112	112	4500	3900	B6.00/20	B6.00/20	Ford V-8	8-3 1/2 x 3 3/4	221	6.1	146	30	85-3300	SF	6.00	86.4	66 1/2	38	38	36 1/2 x 1 1/2	50x2 1/2
.....(F)C10-4	2-2 1/2	2490	143	143	4400	4430	B6.50/20	B6.50/20	Her JXB	6-3 1/2 x 4 1/2	263	5.4</											

MARCA Y MODELO	INFORMACION GENERAL					TAMAÑOS DE LOS NEUMATICOS		MOTOR						EJE TRASERO		DIMENSIONES DE LA CAJA			MUELLES				
	Capacidad en toneladas	Precio del chasis normal entre los ejes	Maxima distancia entre los ejes	Peso bruto del vehiculo	Peso del chasis solo	Delanteros	Traseros	Marca y modelo	No. de cilindros	Diam. ml. de cil. y carrera de embolo	Cilindrada	Compresion	Esfuerzo de rotacion en pies libras	Potencia según la A. M. A.	Potencia máxima al freno a las r.p.m. indicadas	Engranaje y tipo	Desmultiplicaciones	En alta	En baja	De compartimiento al extremo trasero del bastidor	De compartimiento al eje trasero	Anchura del bastidor	Delanteros	Traseros
Stewart 40H 1/4	495	113	113	2110	6.00/16	6.00/16	Wau	6-31/4x4	133	6	98	17	35-2400	SF	5.1	14.4	77	44	32	38 1/2 x 13 1/2	50x2		
Stewart 60H 3/4	545	128	128	2325	6.00/16	6.00/16	Con	6-3x4	170	6	124	21.6	60-2800	SF	5.1	14.4	77	52	32	38 1/2 x 13 1/2	50x2		
Stewart 45A 1 1/2	645	134	188	11000	3490	6.00/20	Wau	6-31/4x4	222	5.62	155	27.3	65-2800	SF	5.5	35.1	97 1/2	54	32	38 1/2 x 13 1/2	50x2 1/2		
Stewart 47A 2-3	945	134	205	13000	4340	6.50/20	Wau	6-31/4x4	245	5.02	165	29.4	70-2800	SF	6.37	40.8	97 1/2	54	32	38 1/2 x 13 1/2	56x2 1/2		
Stewart 50A 2 1/2-3 1/2	1145	134	205	14500	4490	6.50/20	Wau	6-31/4x4	263	5.58	175	31.5	77-2800	SF	6.37	40.8	97 1/2	54	32	38 1/2 x 13 1/2	56x2 1/2		
Stewart 49A 3-4	1695	144	220	16000	5640	7.00/20	Wau	6-31/4x4	282	5.24	190	33.7	83-2800	SF	7.16	43.7	109 1/2	64	32	38 1/2 x 13 1/2	56x2 1/2		
Stewart 58X 3 1/2-4 1/2	2490	160	235	21000	6690	7.50/20	Wau	6-41/4x4	404	5.7	265	43.3	88-2500	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 18XS 3 1/2-4 1/2	2890	160	235	21000	7190	7.50/20	Wau	6-41/4x4	404	5.2	300	45	120-2800	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 38-8 3 1/2-5	4090	170	241	25000	8070	9.00/20	Lyc	6-41/4x4	404	5.7	265	43.3	88-2500	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 38-6 3 1/2-5	4090	170	241	25000	8070	9.00/20	Lyc	6-41/4x4	420	5.2	300	45	120-2800	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 31X 5-8	5490	165	235	30000	9490	9.75/20	Wau	6-41/4x4	517	4.5	330	51.3	110-2000	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 38-6E 3 1/2-5	4090	170	241	25000	8070	9.00/20	Wau	6-41/4x4	517	4.5	330	51.3	110-2000	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 38-8E 3 1/2-5	4090	170	241	25000	8070	9.00/20	Lyc	6-41/4x4	462	4.6	300	46	100-2000	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart 31XE 5-6	5490	165	235	30000	9490	9.75/20	Wau	6-41/4x4	420	5.2	300	45	120-2800	WF	7.25	48.2	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart D10E 1 1/2-2	1695	140	176	3920	B6.50/20	DB6.50/20	Wau	6-31/4x4	517	4.5	330	51.3	110-2000	WF	8.2	116	128 1/2	73 1/2	32	40x3			
Stewart D30E 3-4	2990	145	220	5485	B7.00/20	DB7.00/20	Wau Heas	4-31/4x4	210	6.0	125	22.5	45-2800	SF	5.14	45.8	57 1/2	38 1/2	32	38 1/2 x 13 1/2	50x2 1/2		
Studebaker J5 1 1/2	116	116	116	2340	B6.00/16	B6.00/16	Wau Heas	6-31/4x4	282	6.0	190	33.8	75-2800	SF	7.16	43.7	109 1/2	64	32	38 1/2 x 13 1/2	50x2 1/2		
Studebaker J15 1 1/2-2	655	138	162	3402	B6.00/20	P32x6	Own	6-31/4x4	218	6.0	160	25.4	85-3200	SF	5.75	35.7	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J15M 1 1/2-2	655	101	162	3262	B6.00/20	P32x6	Own	6-31/4x4	218	6.0	160	25.4	85-3200	SF	5.75	35.7	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J20 2-3	955	138	180	4210	B6.50/20	DB6.50/20	Own	6-31/4x4	218	6.0	160	25.4	85-3200	SF	5.75	35.7	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J20M 2-3	955	101	162	4117	B6.50/20	DB6.50/20	Her JXB	6-31/4x4	263	5.8	179	31.5	79-2800	SF	6.80	43.5	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J25 2 1/2-3 1/2	1495	138	180	5077	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXB	6-31/4x4	263	5.8	179	31.5	79-2800	SF	6.80	43.5	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J25M 2 1/2-3 1/2	1495	101	162	4987	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXD	6-4x4	320	5.6	214	38.4	85-2600	SF	6.83	51.8	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J30 3-4	1885	142	188	5886	B7.00/20	DB7.00/20	Her JXD	6-4x4	320	5.6	214	38.4	85-2600	SF	6.83	51.8	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Studebaker J30M 3-4	1885	101	166	5800	B7.00/20	DB7.00/20	Her WXC3	6-41/4x4	383	5.5	263	43.3	101-2400	SF	6.83	51.8	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Terraplane Stand 3-4	450	117	117	2210	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-41/4x4	383	5.5	263	43.3	101-2400	SF	6.83	51.8	102	60	34	39x2 1/2	54x3		
Terraplane "Big Boy" 3-4	480	124	124	2260	B6.00/16	B6.00/16	Own	6-3x5	212	6.25	21.6	96-3900	SF	4.55	11.0	66 1/2	47 1/2	33 1/2	33x1 1/2	52 1/2 x 1 1/2			
White 703 1-2	1315	136	214	4450	B7.00/20	B7.00/20	Own 270	6-3x5	212	6.25	21.6	96-3900	SF	4.55	11.0	66 1/2	47 1/2	33 1/2	33x1 1/2	52 1/2 x 1 1/2			
White 704 1 1/2-2 1/2	1425	136	214	4740	B7.00/20	DB7.00/20	Own 270	6-3x5	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	5.88	36.8	93 1/2	60 1/4	34	39x2 1/2	54x3		
White 704A 2-4	1500	136	214	4855	B7.50/20	DB7.50/20	Own 270	6-3x5	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	5.88	36.8	93 1/2	60 1/4	34	39x2 1/2	54x3		
White 709 1 1/2-3	1975	136	214	5543	B7.50/20	DB7.50/20	Own 270	6-3x5	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	5.88	36.8	93 1/2	60 1/4	34	39x2 1/2	54x3		
White 704K 8-10	1925	136	160	5520	B7.00/20	DB7.00/20	Own 270	6-3x5	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	5.88	36.8	93 1/2	60 1/4	34	39x2 1/2	54x3		
White 720 3 1/2-7	4275	134	212	8200	B9.00/20	DB9.00/20	Own 396	6-41/4x4	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	7.14	40.0	93 1/2	60 1/4	34	39x2 1/2	54x3		
White 722 4-5 1/2	4275	134	212	8200	B9.00/20	DB9.00/20	Own 396	6-41/4x4	396	5.0	270	38.4	112-2400	2F	7.95	50.0	97	60	34	41x2 1/2	54x3 1/2		
White 720T 3 1/2-7	4275	134	156	8100	B9.75/20	DB9.75/20	Own 460	6-41/4x4	460	5.0	320	44.6	123-2200	2F	7.74	49.3	97	60	34	42x3	56x3 1/2		
White 712 3-5	2650	154	190	6500	B8.25/20	DB8.25/20	Own 318	6-41/4x4	396	5.0	260	38.4	112-2400	2F	7.95	50.0	97	60	34	42x3	56x3 1/2		
White 718 3-6	3030	154	190	6830	B9.00/20	DB9.00/20	Own 318	6-31/4x4	318	5.5	234	36.0	94-2600	SF	5.71	43.3	134 1/4	84	34	41x2 1/2	54x3		
White 640 3-4 1/2	6100	180	214	10185	B9.00/20	DB9.00/20	Own 5A	6-41/4x4	318	5.5	234	36.0	94-2600	2F	7.95	50.0	97	60	34	41x2 1/2	54x3		
White 730 3 1/2-7	6000	162	180	10365	B9.00/20	DB9.00/20	Own 5A	6-41/4x4	580	4.6	385	51.3	130-2050	SF	5.18	33.2	116 1/2	84	34	42x3	56x3 1/2		
White 641K 3-4 1/2	6450	180	214	10900	B9.75/20	DB9.75/20	Own 505	6-41/4x4	580	4.6	385	51.3	130-2050	SF	5.18	33.2	116 1/2	84	34	42x3	56x3 1/2		
White 641K 3-4 1/2	6450	180	214	10460	B9.75/20	DB9.75/20	Own 505	6-41/4x4	465	6.2	317	63.0	134-2400	SF	6.29	41.2	236	138	34	42x3	56x3 1/2		
White 642 4-7 1/2	6800	162	180	11400	B10.50/20	DB10.50/20	Own 505	6-41/4x4	580	4.6	385	51.3	130-2050	2F	7.16	44.5	158 1/2	107	34	42x3	56x3 1/2		
White c.o.e. 805 1 1/2-2	1750	97	193	4895	B7.00/20	DB7.00/20	Own 270	6-41/4x4	465	6.2	317	63.0	134-2400	2F	6.66	62.7	236	138	34	46x3	56x3 1/2		
White c.o.e. 809 1 1/2-2	2275	97	193	5643	B7.50/20	DB7.50/20	Own 270	6-31/4x4	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	10.2	63.4	166 1/2	91 1/2	34	42x3	51 1/2 x 5		
White c.o.e. 812 3-4	2950	97	193	6600	B8.25/20	DB8.25/20	Own 303	6-31/4x4	270	5.5	195	30.5	82-2600	SF	6.86	40.8	93 1/2	60	34	41x2 1/2	54x3		
White c.o.e. 818 3-6	3330	97	193	6930	B9.00/20	DB9.00/20	Own 318	6-31/4x4	303	5.5	215	34.3	87-2400	SF	5.71	34.6	93 1/2	60	34	41x2 1/2	54x3		
White 700 1-2	985	136	196	4148	B6.50/20	B6.50/20	Own 250	6-31/4x4	318	5.5	234	36.0	91-2400	2F	7.95	48.2	93 1/2	60	34	41x2 1/2	54x3		
White 700K 1 1/2-2 1/2	1395	136	148	4350	B6.50/20	DB6.50/20	Own 250	6-31/4x4															



COMPRE DONDE VEA ESTE LETRERO

MAS PROVECHO
EN KILOMETRAJE



con este

NUEVO NEGRO DUCO

M's trabajos por galón

Más ganancias por cada trabajo

AQUÍ TIENE Ud. un Negro que le ahorra dinero. Es el nuevo Negro DUCO 246-2048R. Le ahorra en dos sentidos.

1. Admite una mayor dilución o reducción. Puede diluirlo a razón de 3 galones de diluyente por cada galón de Negro, en lugar de la anterior proporción de 2 a 1.

2. Ahorra tiempo. Cuando el nuevo Negro DUCO 246-2048R se diluye en la proporción de 2 a 1, deposita el mismo espesor de película en dos capas que produce en tres capas cuando se reduce en la proporción de 3 a 1. Se ahorra, por lo tanto, el tiempo y el trabajo de aplicar una capa.

De cualquier manera, Ud. se beneficia.

Este nuevo Negro Du Pont es más bonito y lustroso. Como todo otro DUCO, se aplica con facilidad, se seca con rapidez y se pule con mucho brillo. No se broncea o descolora.

El Negro DUCO 246-2048R es otra razón por lo cual le conviene a Ud. emplear exclusivamente los materiales Du Pont en todos sus trabajos de acabado. Cada uno le permite hacer mejores trabajos y satisfacer a su clientela. El distribuidor de la Du Pont más cercano a su localidad le dará información detallada sobre este famoso completo surtido de materiales de acabado.

PINTURAS
BARNICES

* DUCO *



* DULUX *

ESMALTES
LACAS

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

División de Acabados - Oficinas de Ventas de Exportación - Parlin, N. J., E. U. A.

REPRESENTANTES

ARGENTINA

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

BRASIL

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

FRANCIA

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

ISLAS FILIPINAS

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

MEXICO

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

PUERTO RICO

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

DISTRIBUIDORES

ARGENTINA

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

BOLIVIA

C. F. Gundlach, La Paz.

BRASIL

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

ISLAS CANARIAS

J. González Suárez, Las Palmas.

CHILE

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

COLOMBIA

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

COSTA RICA

José María Arce & Cia., S. A., San José.

CUBA

Cia. Nacional de Importación, Habana.

REP. DOMINICANA

Santo Domingo Motors Co., Ciudad Trujillo.

ECUADOR

L. A. Lavallo, Quito; Miguel Cucalon J., Guayaquil.

ESPAÑA

La Aceitera Exportadora, S. A., Barcelona.

FILIPINAS

Macondray & Company, Manila.

GUATEMALA

Charles W. Qualman, Suc., Guatemala.

HAITI

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

HONDURAS

Louis Caron, San Pedro Sula.

MEXICO

Heedles & Breidsprecher, México, D. F.; Cia. Comercial Importadora, S. A. México, D. F.; Garza Hermanos, Torreón; Julio Molina Font, S. en C., Mérida, Yuc. Casa Chapa S/A Monterrey, N.L.

NICARAGUA

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

PANAMA

Guardia & Co., Ltd., Panamá.

PARAGUAY

Villalonga Hermanos, Asunción.

PERU

Pedro Martinto, Lima

PORTUGAL

Bethencourt Brothers, Ltd., Lisboa.

PUERTO RICO

F. W. Lehmer, Inc., San Juan Alfonso Soto, Mayaguez.

EL SALVADOR

Armando Frenkel, San Salvador.

URUGUAY

Clericetti & Barrella, Montevideo.

VENEZUELA

John R. Stubbins, Caracas y Maracaibo.

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

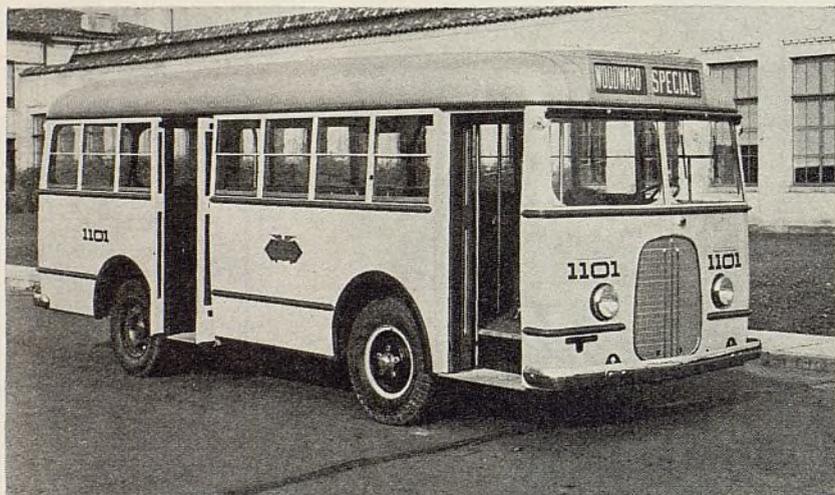
usados. Por estudios muy detenidos acerca de este tema, se ha visto que el comerciante está en terreno firme cuando su inversión en automóviles usados no pasa del 20 por ciento de su capital en efectivo. Sin embargo, un reciente análisis del negocio de un grupo de prominentes comerciantes del ramo, en los Estados Unidos, correspondiente al primero de enero de 1936, mostró que estos comerciantes tenían un promedio de 31¼ de su capital invertido en automóviles usados, en la fecha indicada, es decir, a principios del año.

Posiblemente, este porcentaje de inversión habrá crecido con la aproximación de los meses de primavera y activa temporada de ventas. Esto da a entender que estos comerciantes concentraron tanto esfuerzo en la venta de automóviles nuevos, que olvidaron estu-

LA VENTA DE AUTOMÓVILES USADOS

(Continuación de la página 22)

En realidad, muchos comerciantes del ramo, en los Estados Unidos, exhiben sus automóviles usados en lugar al aire libre, que se elige en vista de su posición estratégica, dándose preferencia a un terreno desocupado que forme esquina en la intersección de dos calles o vías de gran tráfico. Pero, a menos que los automóviles se presenten atractivamente, su excelente punto de exhibición no surtirá un efecto favorable, pues el desagradable aspecto de los mismos vehículos causará mala impresión al público.



Debido a un error tipográfico, este nuevo Ford, en nuestro número anterior, fué señalado con un precio de lista de menos de \$1.000. El precio correcto, que confirmamos aquí es "menos de \$4.000"

diar a diario el movimiento de sus departamentos de automóviles usados y dejaron, por otra parte, de organizar su campaña de reventa de automóviles usados, sobre una base en armonía con las necesidades del negocio y condiciones locales. Un límite de 20 por ciento podría muy bien establecerse por cada comerciante del ramo, y considerarse que el negocio, al excederse este límite, quedaría expuesto a serios peligros.

El factor de la exhibición es muy importante en la venta de automóviles usados. En un mercado repleto de automóviles usados, el comerciante que exhibe los suyos de modo que el público los pueda ver con toda facilidad, tendrá una gran ventaja sobre el competidor que deja de hacerlo. Es, por lo tanto, de suma importancia, exhibir los automóviles usados en lugares donde el público pueda verlos y examinarlos a su gusto. Y esto no quiere decir que deban exhibirse siempre en el salón de ventas del comerciante.

Los automóviles pueden agruparse de acuerdo con el precio o de acuerdo con la marca o tipo, según decida el comerciante, en vista de su experiencia personal. La agrupación de acuerdo con el precio parece ofrecer una poderosa ventaja, a causa de que casi todo interesado sabe lo que puede disponer para la compra de un automóvil usado y tiene también, idea definida del tipo o marca de vehículo que quiere adquirir.

En materia de rehabilitación mecánica del vehículo usado, antes de ofrecerlo al público, hay varios métodos diferentes, pero se presenta predominante la tendencia hacia renovar el aspecto o apariencia exterior del vehículo, para hacerlo lo más atractivo posible, en adición a una rehabilitación mecánica para que pueda funcionar sin dificultad. Muy pocos son, en realidad, los automóviles usados, vendidos por comerciantes, que se ofrecen "tal como están" es decir, en el mismo estado en

que ellos los reciben de sus dueños. Casi todos los comerciantes del ramo siguen un método más o menos uniforme en lo tocante a la rehabilitación mecánica de los automóviles usados que revenden. Antes de aceptar uno en cambio, saben exactamente el trabajo de reparación que va a necesitar el vehículo y lo que costará la obra. Este costo se basa no sólo en la reparación mecánica del motor y otros órganos interiores del vehículo, sino también en la rehabilitación de la parte exterior, incluyendo guardabarros, carrocería, neumáticos, etc.

El método de estos comerciantes es renovar las piezas principales de los automóviles más finos y costosos, rehabilitando su apariencia exterior de la mejor manera posible, pero a un costo moderado, y al tratarse de automóviles más baratos, reparar las piezas principales y renovar el aspecto exterior a un costo mínimo. Los automóviles finos, bien rehabilitados, se venden generalmente con alguna garantía, pero los vehículos baratos no llevan, por lo general, ninguna garantía. Sin embargo, los comerciantes más grandes y responsables, siempre están dispuestos a satisfacer cualquier reclamo justo que reciban del comprador de un automóvil usado, sin consideración del precio a que se haya vendido el vehículo.

Este método de dar satisfacción al comprador es parte muy importante de la campaña del comerciante que se afana por hacerse de muy buena reputación como vendedor de automóviles usados. En realidad, el éxito de su negocio estriba en la confianza que inspira al público. El comerciante que inspira confianza en el público hasta el punto de que el interesado en comprar un automóvil usado acude a él, en primer lugar, con la seguridad de que en su establecimiento hallará exactamente lo que necesita y que no tendrá molestias a continuación de la compra, cuenta, por supuesto, con una ventaja enorme sobre sus competidores. Es por esta razón que los comerciantes bien organizados tratan, por todos los medios a su alcance, de ganarse la confianza del público, dándole un servicio a su completa satisfacción.

Estos comerciantes están siempre alertas a evitar toda exageración en sus anuncios y por parte de sus propios empleados o vendedores. Cumplen con todo lo que prometen. El deseo de complacer al cliente es regla invariable. El cliente que no queda satisfecho con el automóvil usado que ha comprado, recibe otro vehículo de igual precio, en su lugar, que responde mejor a sus deseos. El comerciante nunca permite que la queja de un cliente pase sin recibir inmediata y cuidadosa atención. Por supuesto, los comerciantes que proceden

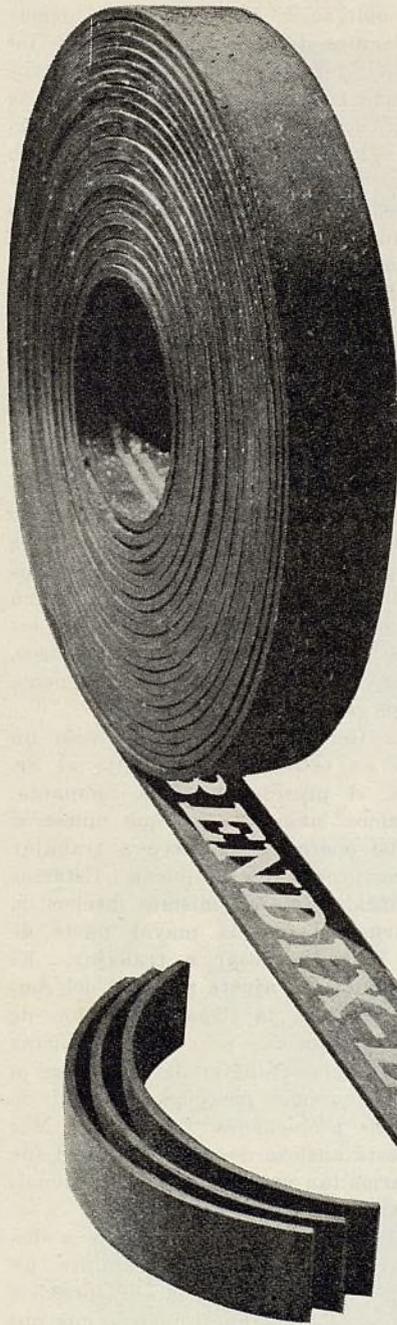
(Continúa en la página 54)

BENDIX-ECLIPSE

FORRO DE FRENO

ahora a la disposición

de los talleres de todo el mundo



Famoso en los Estados Unidos, como el producto de los más eminentes especialistas en forros de frenos para la industria automotriz, el forro de freno Bendix-Eclipse está ahora a la disposición de las firmas al por mayor y al por menor y talleres del ramo en todas partes del mundo.

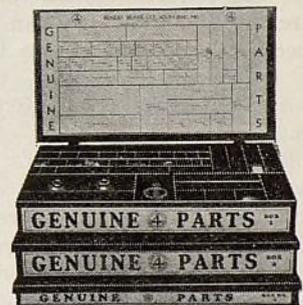
A ningún precio se puede obtener un mejor forro de freno que el Bendix-Eclipse, pues este famoso producto ha tenido el beneficio de todas las vastas facilidades de investigación de la gran compañía Bendix. A pesar de esto, el forro de freno Bendix-Eclipse se vende a un precio moderado.

Se vende en rollos o en juegos de segmentos adaptados a todos los automóviles americanos de marcas populares—listos para instalarse. Se ofrecen en tipos moldeados y tejidos y moldeados.

"ESPECIALIDADES DE SERVICIO" DE FRENO BENDIX

Verdaderas piezas de frenos Bendix, para la rápida reparación de frenos Bendix mecánicos e hidráulicos, en lindas y durables cajas de acero divididas en compartimientos individuales.

Grupos de verdaderos cables y conductos Bendix, para la rápida renovación de frenos mecánicos Bendix gobernados por cables. Se ofrecen en juegos en cajas individuales de cartón.



Hecho por la

BENDIX

Fabricante de los famosos FRENOS BENDIX

Por carta o por telegrama pídanos información sobre la representación de la BENDIX que pueda estar disponible en su mercado.

BENDIX AVIATION EXPORT CORPORATION

(Subsidiaria de la Bendix Aviation Corporation)

230 Park Avenue, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Dirección telegráfica: "BENDEXPORT" New York

Febrero, 1937

Ayuntamiento de Madrid

53

con este extraordinario grado de equidad representan la minoría y muy bien pueden servir de ejemplo a aquellos que desean tener verdadero éxito en sus negocios, ya sean grandes o pequeños.

El anuncio desempeña un papel muy importante en la venta de automóviles usados en los Estados Unidos. Todo comerciante que se interesa en mantener un activo y lucrativo mercado en la reventa de automóviles usados, se ve obligado a anunciar, valiéndose de medios efectivos y en concordancia con el gusto público.

Los automóviles usados de fina calidad se anuncian individualmente en las columnas clasificadas de los diarios locales. Y en estas mismas columnas, cuando lo permiten los diarios, se publican también listas de automóviles usados de diversas marcas y modelos, cada uno con su respectivo precio. A menudo se recurre a anuncios grandes en las páginas de noticias de los diarios. También se aprovecha, hasta cierto punto, el anuncio por radio y en teatros de cine, y se da, en muchos casos, particular atención al anuncio directo, por medio de cartas circulares, cartas personales y folletos diversos. En las regiones rurales, resulta muy efectivo el empleo de tarjetas postales y circulares.

En las grandes ciudades, los comerciantes recurren al empleo de circulares y carteles que colocan en los patios o lugares cercanos a fábricas. A menudo estacionan en estos puntos automóviles con letreros llamativos. Los comerciantes hacen también arreglos especiales con empleados o trabajadores en fábricas, garajes, talleres y otros establecimientos, dándoles una comisión por cada venta que hagan mediante su cooperación. Recurren también a ventas especiales, ofreciendo uno o dos automóviles a precios muy reducidos, que se adjudican por sorteo. Este método atrae muchos interesados al salón de ventas del comerciante.

Los comerciantes bien organizados llevan cuenta de todas las personas que vienen a su establecimiento. Mediante postales o por teléfono se comunican con ellas, dándoles pormenores de los automóviles usados, recibidos las últimas semanas a continuación de su visita, que podrían interesarles. De esta manera se logra muchas ventas. Muchos comerciantes se mantienen en contacto con posibles compradores, año tras año, tratando siempre de inducirles a comprar un automóvil nuevo o un automóvil usado de modelo más reciente.

La compensación de los vendedores de automóviles usados es por lo general una comisión sobre cada venta realizada. Este plan se presta a las mismas objeciones que se presentan con-

tra la comisión en la venta de automóviles nuevos. El negocio de automóviles usados, sin embargo, es tan variable, que el método de comisión, a pesar de sus defectos, parece ser el más práctico para resolver el problema de compensación.

Los camiones usados se venden, a menudo, por los mismos vendedores de camiones nuevos, a causa de que éstos poseen un vasto conocimiento práctico de los requisitos del transporte comercial. Como el mercado de camiones usados existe principalmente entre pequeños agricultores, contratistas e industriales, que sienten la necesidad urgente de vehículos comerciales para facilitar su trabajo, pero que son incapaces para analizar sus propios problemas de transporte, la venta de camiones usados, entre ellos, se facilita grandemente ofreciéndoles el camión que necesitan al precio que desean o pueden pagar. Cuando no hay que entrar en análisis técnicos de problemas de transporte comercial, el vendedor de automóviles usados puede también encargarse de la venta de camiones usados. El anuncio de camiones usados es fundamentalmente igual al de automóviles usados, diferenciándose de éste en la clase de posibles interesados únicamente.

HUELGAS AFFECTAN LA PRODUCCION

(Continuación de la página 24)

ciento de los operarios de la General Motors tuvo ocupación durante 40 semanas, por lo menos, el año pasado, con un promedio de 40 horas de trabajo a la semana.

Es muy difícil predecir el curso futuro de este importantísimo conflicto. La situación se presenta en estos momentos como una lucha entre Lewis y la General Motors. El Ministerio de Trabajo del Gobierno ha llamado a las partes contendientes a conferencias en Washington. La General Motors manifiesta que está dispuesta a conferenciar con cualquier grupo de sus operarios en lo tocante a tiempo, jornales y otras condiciones de empleo, pero sólo después de que de sus fábricas salgan los huelguistas "sentados" que la ocupan. La compañía está dispuesta también a no abrir sus fábricas afectadas durante las negociaciones. Sin embargo, en vista del largo tiempo que lleva ya la huelga, sería muy racional que abriera algunas de sus fábricas para dar inmediato empleo a sus leales operarios, que han sufrido tanto a causa de este lamentable conflicto.

Es muy posible que la situación obrera nacional de 1937 y años siguientes dependa en gran medida de la solución que se de a la presente huelga en

las fábricas de la General Motors. Si la unión de operarios industriales logra obligar a la General Motors a que la reconozca como la única agencia representativa de sus operarios, el paso lógico siguiente será imponer también esta obligación sobre todos los demás fabricantes de automóviles y sobre todos los fabricantes de acero y de otros productos industriales. La situación se complica por muchos factores en abierta oposición. Afortunadamente, el serio conflicto se ha desarrollado pacíficamente, salvo una pequeña riña a mano armada. La maquinaria de las fábricas no ha sido dañada en ningún sentido. Las fábricas afectadas pueden emprender el trabajo a completa capacidad sin ninguna dificultad, tan pronto como se resuelva el problema. La General Motors tenía un programa de fabricar 224.000 automóviles durante enero. Sólo una pequeña parte de este total se ha fabricado durante el mes. Se han fabricado como 500.000 automóviles de las nuevas series de 1937 y la escasez de automóviles nuevos en los Estados Unidos no se espera que se presentará sino hasta fines de febrero, pues los meses de invierno, en este país: enero, febrero y marzo, no son normalmente activos en ventas al público.

"La General Motors tiene sólo un deseo en esta situación", dijo el Sr. Sloan, el presidente de la compañía. "Estamos ansiosos de que nuestros 125.000 operarios regresen a trabajar lo más pronto que se pueda. Estamos convencidos, y los mismos hechos lo comprueban, que la mayor parte de ellos desea regresar a trabajar. El obstáculo a un ajuste racional del conflicto está en la ilegal ocupación de nuestras fábricas por los huelguistas que no tienen ningún derecho legal o moral a tomar posesión material de nuestras propiedades. La General Motors está ansiosa de entenderse con sus operarios tan pronto como se le devuelvan sus fábricas.

"Esta huelga está costando a los operarios de la General Motors un millón de dólares al día en jornales. Nuestro deber es hacer todo lo que podamos para protegerlos contra adicional pérdida de jornales, para evitar que queden a merced de la caridad pública. Debe resolverse esta situación y estoy seguro de que se presentará algún modo de resolverla fundamentalmente dentro de poco."

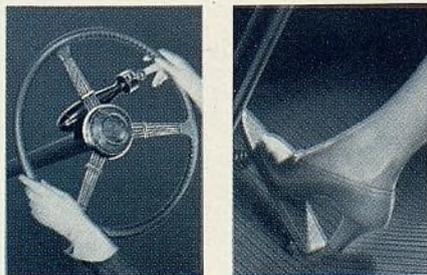
La DeSoto está ofreciendo un nuevo modelo de cupé transformable, provisto de bastidor doble, que se dice que, a causa de su nueva construcción, resulta más firme y más suave en la marcha. En el nuevo modelo se emplea mucho material aislante para que la carrocería quede bien protegida contra el frío.

¡TRES PASOS ADELANTE

de los Demás!



HUDSON Y TERRAPLANE *i Modernos en Todo Sentido!*



*Mueva un dedo . . .
Oprima el pie . . .*
PARA CAMBIAR—PARA PARAR
PARA ARRANCAR
por medio del nuevo
CAMBIO DE MARCHA
SELECTIVO AUTOMÁTICO

(Suministrado de fábrica como dotación especial a cargo extra al ser pedido.)

Los vehículos Hudson-Terraplane de 1937 dan un paso adelante de los demás en elegancia y comodidad . . . un paso adelante en conducción y marcha . . . un paso adelante en funcionamiento y resistencia. Estos vehículos se adelantan no tan solo a las demás marcas de su categoría sino que a muchas de precio más alto.

Este año más que nunca la calidad de vehículos Hudson-Terraplane se impone. Éstas son las únicas marcas en los anales del automovilismo en probar su funcionamiento y resistencia bajo la observación oficial de la American Automobile Association antes de ser ofrecidas al público.

Por consiguiente, los vehículos Hudson-Terraplane de 1937 dan otro paso adelante en aceptación pública y aclamación mundial. Así pues, las marcas Hudson-Terraplane ofrecen la oportunidad excepcional de adelantarse en todo sentido en 1937.

He Aquí Algunas Razones Por Las Cuales **HUDSON Y TERRAPLANE** Ganan en Popularidad a Diario

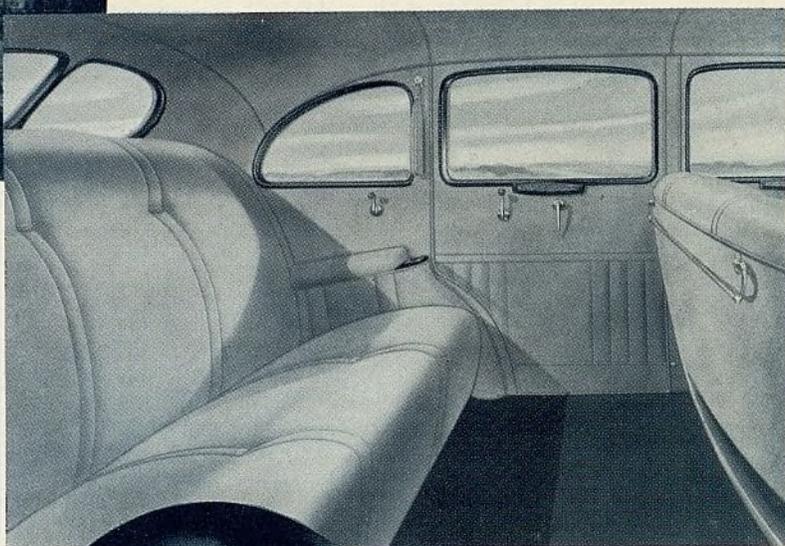


Funcionamiento y Resistencia Deseables

Hudson-Terraplane son las primeras marcas en la historia del automovilismo en probar su funcionamiento, resistencia y economía antes de ser ofrecidas al público. En pruebas severas, bajo la observación oficial de la American Automobile Association, vehículos Hudson-Terraplane elegidos al azar en las líneas de montaje, fueron sometidos a las pruebas más arduas impuestas a vehículos de serie. Hudson-Terraplane estrellaron 40 records oficiales de funcionamiento y resistencia . . . y después prosiguieron a probar su aceleración pasmosa, su frenamiento eficaz y su bajo consumo en otras pruebas oficiales.

Holgura Deseable

El comprador desea holgura y comodidad. En este sentido Hudson-Terraplane se adelantan a las demás marcas con mayor altura interior, mayor espacio para las piernas y asientos más espaciosos. El asiento delantero mide 55 plgs. de ancho. Finos géneros, lujosa dotación y elegantes interiores realzan la calidad de coche fino cincelada en sus líneas exteriores.



Conveniencias Deseables

Cofre espacioso en el tablero de instrumentos para llevar a la mano diversos objetos. Acumulador situado debajo del capó donde puede ser atendido con mayor facilidad. Parabrisa tipo V con ancho radio de visibilidad. En vez de agujas tremulantes que deben vigilarse constantemente, indicadores lumínicos avisan al conductor en el caso raro de dificultad.

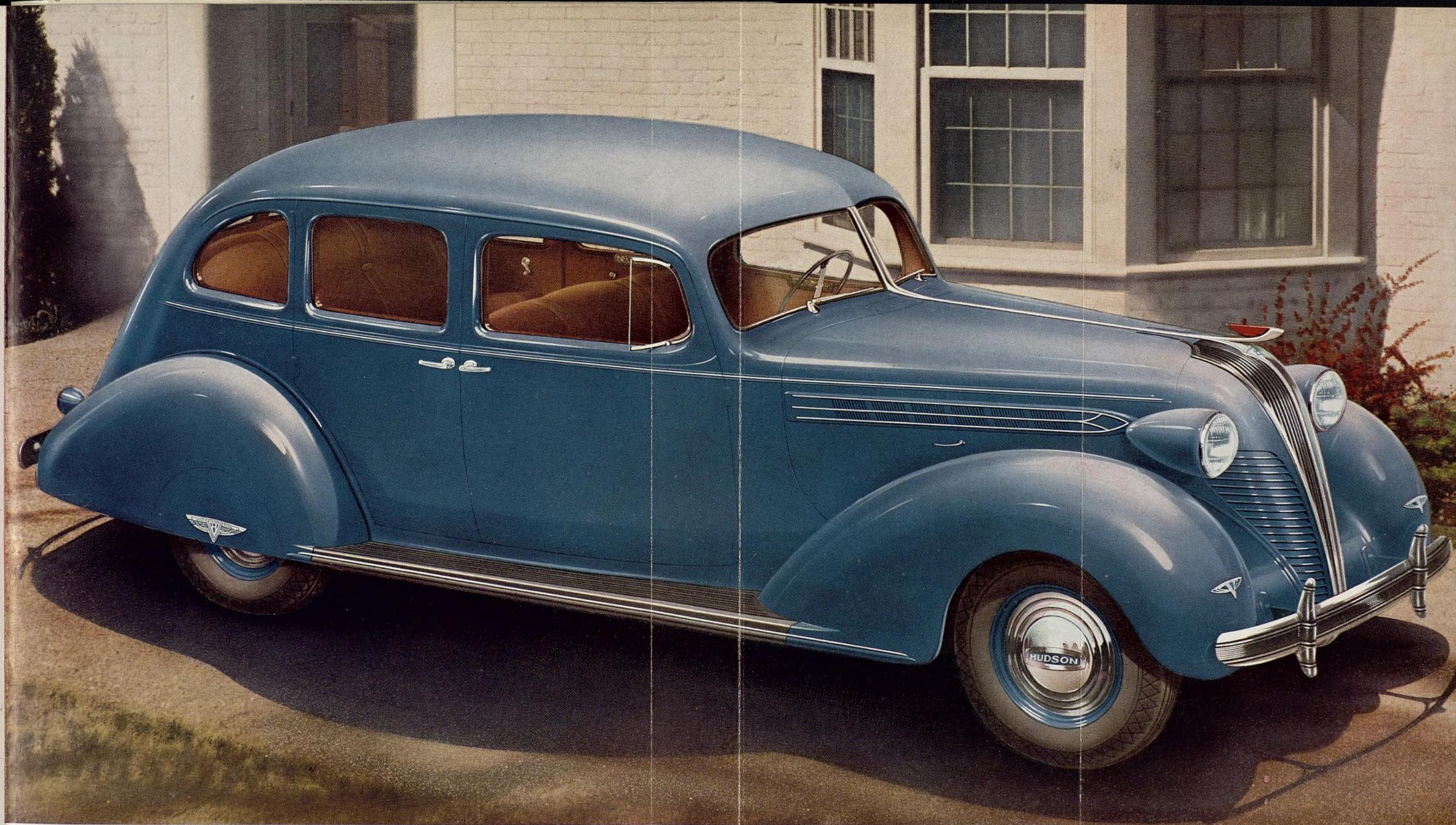


Seguridad Deseable



El pasajero de vehículos Hudson-Terraplane dispone de seguridad máxima. Carrocería construida enteramente de acero y unificada con el chasis para formar un conjunto indeformable. Bastidor de dos arcos dotado de dos entramados en X . . . más robusto, resistente y seguro. La doble seguridad ofrecida por Frenos Hidráulicos de Aplicación Dual Automática—el único tipo con dos sistemas distintos de aplicación actuados por el mismo pedal.

Elija **LAS MARCAS HUDSON-TERRAPLANE**
Ayuntamiento de Madrid



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

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

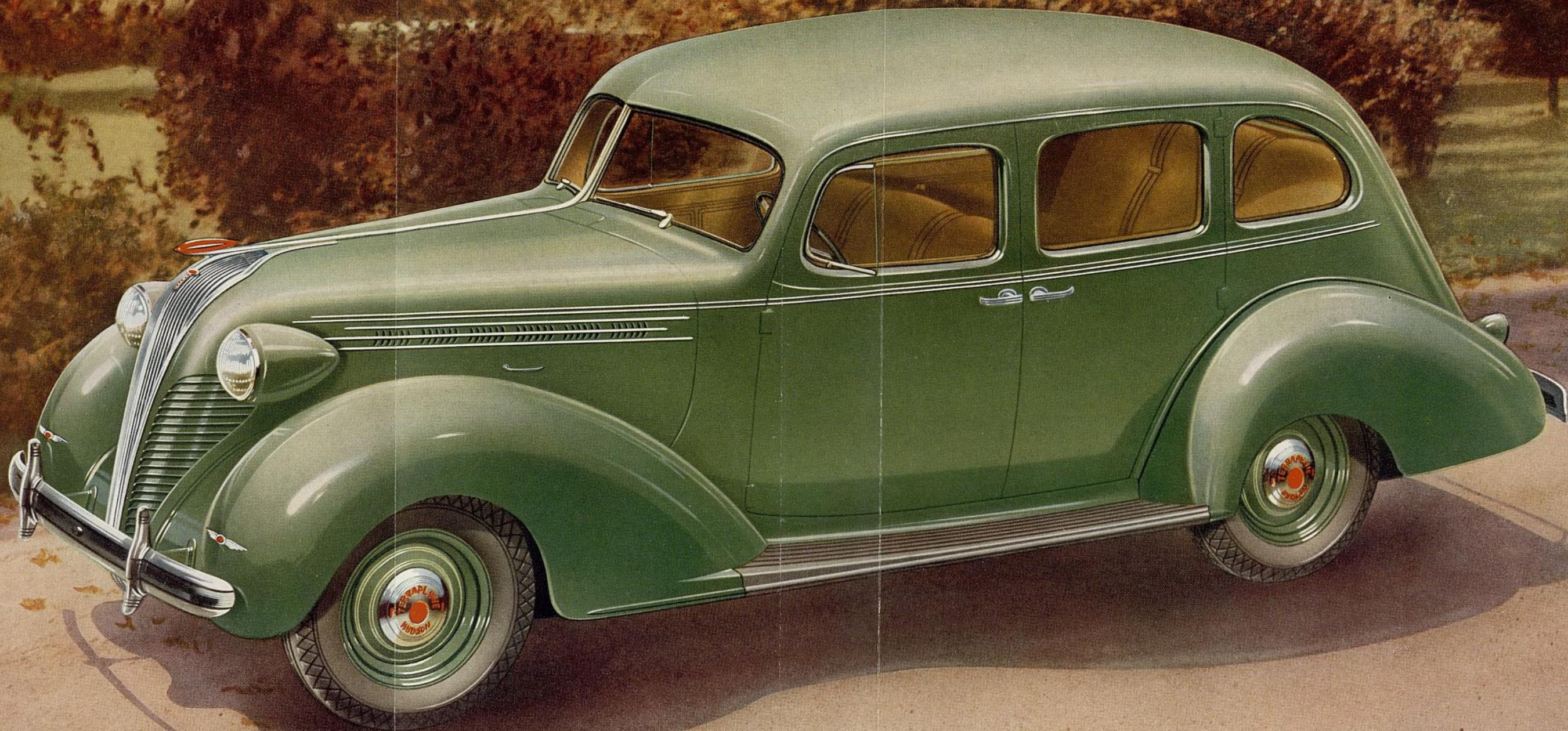
Serie de Lujo y Suntuosa de OCHO CILINDROS
122 y 129 plgs. Entre Ejes . . . 122 Caballos

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

Sedanes y Broughams Disponibles Con o Sin Baúl

3 PASOS ADELANTE *de Las Demás Marcas*

Ayuntamiento de Madrid



EL SUPER TERRAPLANE SEDÁN PARA 1937

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

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

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

Sedanes y Broughams Disponibles Con o Sin Baúl

MÁS DE *Todo* lo Que el Comprador Desea

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

Améric
oportun
trabas
crimina
tintos
substit
avidez
jas mo
lamient
ca de
luntad
Desd
los tres
ron ma
do en
mayor
como p

Pode
Buenos
fuerzos
Améric
poco q
mutua
acentu
tre los
paz ec
interes
el may
las nac

La
cia de
ha sid
despac
ellos c
la con
sulta,
nente
nicació
el cont
gún ro
guen
donde
pender
marse
bre co
ción i
neutra
trumen
no sól
pactos
terame
diación
venció
Tam
badas
corrob
cooper
ricanis
mo la
los cor
sobre
rídico
dación
orient
resolu
lares;

Febr

PRINTED
IN
U.S.A.

América se les ofrece una magnífica oportunidad para reducir las excesivas trabas al comercio y disminuir las discriminaciones perjudiciales entre distintos países. En síntesis, significa substituir una política basada en la avidez y cálculos mezquinos de ventajas momentáneas, obtenidas en un aislamiento poco práctico, por una política de beneficio económico, buena voluntad y tratamiento equitativo.

Desde la Conferencia de Montevideo los tres años que han transcurrido dieron mayor relieve al programa aprobado en esa oportunidad, que es hoy la mayor fuerza latente, tanto para la paz como para la prosperidad.

La Paz Sobre Todo

Podemos decir que la Conferencia de Buenos Aires encaminó sus mejores esfuerzos a la consecución de la paz en América, pero no es menos cierto tampoco que la paz estable y la confianza mutua facilitan el mejor rumbo para acentuar el intercambio comercial entre los países. Por otra parte, en la paz económica, la Conferencia produjo interesantes dictámenes para promover el mayor intercambio comercial entre las naciones americanas.

La Obra Cumplida

La obra cumplida por la Conferencia de Buenos Aires — repetimos — ha sido vastísima. Seis comisiones han despachado sesenta proyectos. Entre ellos cabe destacar, en primer término la consagración del principio de consulta, no en forma de consejo permanente de cancilleres en constante comunicación telefónica, sino estableciendo el contacto necesario cada vez que algún rozamiento lo hiciera necesario. Siguen el protocolo de no intervención donde se exalta el sentido de la independencia de cada país, luego de afirmarse con la convención anterior sobre consulta, el propósito de colaboración internacional; la convención de neutralidad que unificó todos los instrumentos existentes hasta el momento, no sólo en América, sino también otros pactos internacionales; el tratado interamericano sobre buenos oficios y mediación y el tratado relativo a la prevención de controversias.

También entre las resoluciones aprobadas por la Conferencia hay otras que corroboran los propósitos de amistosa cooperación tendiente a dar al panamericanismo un alcance práctico, tales como la resolución sobre ratificación de los convenios de paz; la recomendación sobre universalización del régimen jurídico interamericano para la consolidación de paz; la convención sobre orientación pacífica de la enseñanza; la resolución sobre revisión de textos escolares; la resolución acerca de los espec-

AMERICA SIMBOLIZA LA PAZ

(Continuación de la página 19)

táculos públicos y la paz; para la radiodifusión y el desarme moral y otras más donde se ha comprobado el sentimiento solidario de las naciones en muchos problemas que no han podido recibir aún solución definitiva como el Código de Paz; la resolución sobre la definición del agresor; la resolución relativa a la coordinación de los tratados de conciliación y arbitraje; la resolución sobre limitación de armamentos; los que se refieren a los medios de humanizar la guerra; el estudio de los problemas de la nacionalidad, la cuestión de las reclamaciones pecuniarias; los métodos para la codificación gradual y progresiva del Derecho Internacional; la fundación de una Academia Americana de Derecho Internacional; la recomendación sobre la inmunidad de navíos del Estado y la resolución sobre inmigración.

El Aspecto Económico

La obra de la Conferencia de Buenos Aires ha quedado enriquecida también con diversas convenciones y resoluciones de importancia a saber: Convención sobre carretera panamericana; resolución sobre ratificación de convenios de la Conferencia comercial de Buenos Aires; resoluciones sobre creación de un Instituto Interamericano de Policía Sanitaria Animal y Vegetal, y de un Instituto Interamericano Económico y Financiero; resolución sobre conexión de los países insulares con el Continente; otra, sobre trabas o gravámenes a las comunicaciones marítimas y fluviales; otras, sobre igualdad de tratamiento en el comercio internacional; recomendaciones sobre restricciones al comercio internacional, sobre comunicaciones marítimas interamericanas, sobre transporte aéreo, sobre nivel de vida. Resolución sobre proyecto de conferencia monetaria, cuya convocatoria será determinada previa consulta a los países interesados.

Ha recibido también un impulso considerable la cooperación intelectual expresada en convenciones, resoluciones y recomendaciones; convención para el fomento de las relaciones culturales; otras, sobre intercambio de publicaciones; otras, sobre facilidades a las películas educativas o de propaganda; y otra, sobre facilidades a exposiciones artísticas; resolución sobre homenaje a los codificadores y publicistas de derecho internacional; resolución sobre in-

tercambio de documentos relativos a la organización y reglamentación de la enseñanza pública. Resolución sobre creación de bibliotecas americanas; recomendaciones sobre intercambio bibliográfico americano; y otra, sobre envío de publicaciones y obras de arte, etc.

Las Barreras Aduaneras

La delegación de Estados Unidos de América presentó dos proyectos en el seno de la Conferencia: Uno encaminado a unificar el criterio de los países americanos en el sentido de reducir las trabas que dificultan el comercio internacional y otro sobre igualdad de tratamiento en materia de política comercial.

Después de laboriosas deliberaciones, el primero fué aprobado en términos de recomendación para que se haga efectivo a la brevedad posible, a fin de que en la próxima Conferencia Interamericana, a celebrarse en Lima en breve o en la Conferencia Financiera a realizarse en Santiago de Chile, se consiga marcar un paso definitivo en éste sentido.

Las recomendaciones sancionadas están concebidas en los siguientes términos:

“Que los estados americanos se abstengan en lo posible de elevar o aumentar las barreras aduaneras y toda clase de restricciones que directa o indirectamente dificulten el comercio internacional y sus respectivos pagos.

“Que inmediateamente y en la medida que lo permitan las distintas economías nacionales se inicie, y prosiga en su caso, por parte de las mismas naciones una política de abolición y reducción gradual de las precitadas prohibiciones y restricciones excesivas e irrazonables impuestas al comercio internacional mediante la concertación o revisión de acuerdos y tratados económicos o de comercio bilaterales y por medio de la acción unilateral de cada país”.

Igualdad de Tratamiento Comercial

El segundo proyecto de la delegación norteamericana, después de haberse expresado en el seno de la comisión que para dar un contenido práctico al panamericanismo se debía ir más lejos, aclarando también que los favores que se concedieran los países entre sí se exceptuaban de los alcances de la cláusula de la nación más favorecida, quedó aprobado así:

“La Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, considerando que los gobiernos de las repúblicas americanas, reunidos en Buenos Aires, están convencidos de que el desarrollo del comercio internacional refuerza en alto grado los cimientos de la paz, al aumentar el bienestar material y la felicidad de las naciones, y al unir las mediante el entendimiento y el interés mutuos;

“Pero que reconocen que estos importantes beneficios del comercio sólo se obtendrán si un espíritu de equidad y de buena vecindad rige las políticas gu-

bernamentales que reglamentan el comercio;

“Que reconocen, como condición mundial, que ha afectado a todos los países, las prácticas discriminatorias que tienden a neutralizar las ventajas naturales de que gozan diversos países en cuanto al comercio internacional, tienden a fomentar el descontento y la mala voluntad y, por lo tanto, a frustrar los propósitos pacíficos que debe servir al comercio:

“Recomienda a los gobiernos de las repúblicas americanas que reafirmen la declaración de la VII^o Conferencia Internacional americana, de que “el principio de la igualdad de tratamiento es, y debe seguir siendo, la base de toda política comercial aceptable”;

“Que cada gobierno declare su propósito de hacer todo esfuerzo posible, tenidas en cuenta las distintas economías nacionales, para lograr el objeto de poner en vigor, en todas las fases de su política comercial general, el principio pacífico y equitativo de la igualdad de tratamiento, y recomendar a los gobiernos de todos los países a que adopten este principio en su política comercial, y que, de acuerdo con él, supriman cuanto antes todas las prácticas discriminatorias, inclusive aquellas que surjan de los sistemas de licencias de importación, control de cambios, y acuerdos bilaterales de liquidación y compensación”.

La Cooperación Financiera

Un proyecto de la delegación uruguaya sobre la convocatoria de delegados de los ministros de hacienda y de los bancos centrales, con el fin de estudiar los problemas de la moneda en relación con la estabilización y procurando hacer cesar los sistemas de control de divisas sufrió algunas alteraciones en su forma y quedó como recomendación en la siguiente forma:

“Recomendar se lleve a cabo, dentro del más breve plazo, la creación de una institución bancaria interamericana, cuya organización habría de tener por miras principales, las siguientes:

“a) Atender de modo principal la demanda de crédito de países que deseen hacer inversiones productivas que no persigan fines de conquista o de simple adquisición de material de guerra, con el fin de promover el mayor desarrollo económico y comercial de las naciones del continente; y

“b) Cooperar a la estabilidad monetaria y a la normalidad financiera de las naciones americanas”.

Franquicias Marítimas

Otros de los proyectos que fué aprobado relativo a franquicias marítimas, es el siguiente, presentado por la delegación uruguaya:

“Recomendar a los gobiernos americanos la inmediata negociación de tratados bilaterales o multilaterales, por los que se comprometan, en lo posible, a no crear trabas o gravámenes nacionales, estaduais o municipales, legales o administrativos, con propósitos impositivos, proteccionistas o consulares, sobre comunicaciones marítimas o fluviales.

“Igualmente, se aconseja, atenuar los existentes, bajo pie de rigurosa reciprocidad, comprendiendo a los transportes

marítimos o fluviales, a modo de no entorpecer el transporte de personas y mercaderías y de fomentar el intercambio comercial panamericano”.

Instituto Interamericano

Una interesante iniciativa tratada en la Conferencia de Montevideo volvió al tapete de la discusión. Es la relacionada con la creación del Instituto Interamericano Económico Financiero, que quedó aprobado así:

“La Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, considerando: Que el proyecto para la organización del Instituto Interamericano Económico y Financiero, aprobado por unanimidad en la asamblea plenaria de la Conferencia Panamericana de Montevideo, en la sesión del día 23 de diciembre de 1933, debió ser remitido para su estructuración final a la Conferencia Financiera de Santiago de Chile, que no ha llegado a celebrarse;

“Que para el objeto de asegurar la organización interamericana comercial, económica y financiera, urge llevar adelante la realización del proyecto básico aprobado en Montevideo, resuelve:

“a) La Unión Panamericana incluirá en el programa de la próximo Conferencia Panamericana de Lima el proyecto aprobado en la Séptimo Conferencia de Montevideo, para la creación del Instituto Interamericano Económico y Financiero.

“b) La Unión Panamericana sugerirá oportunamente a los gobiernos americanos la inclusión en las delegaciones que los representen en la Conferencia Panamericana de Lima, de técnicos en cuestiones económicas, financieras y bancarias, y que los delegados lleven poderes suficientes para subscribir la convención de organización definitiva del Instituto Interamericano Económico y Financiero.

“c) Queda entendido que ninguno de los gobiernos participantes adquiere desde ahora ningún compromiso u obligación con respecto a los aspectos técnicos y al costo de la propuesta organización.”

Los Resultados Prácticos

El ambiente creado por la Conferencia Interamericana de Consolidación de Paz al clausurar sus deliberaciones en Buenos Aires es optimista y saludable para el futuro de las relaciones de los países de América. Estadistas de América integraron las delegaciones que presidió en el seno de las deliberaciones el canciller argentino Dr. Carlos Saavedra Lamas y todos ellos pusieron su mejor empeño y su alta capacidad para la solución de problemas de significación especial para la vida de América y para el aporte que el continente americano puede prestar para despejar el panorama ensombrecido de Europa.

El Aumento del Intercambio

Representantes de naciones americanas reunidos en la cancillería argentina consideraron hace poco la exiguidad del intercambio comercial entre algunos países del continente, y se observó además, que la falta de comunica-

ciones navieras directas con algunas naciones era uno de las causas de esa situación. Por ello se resolvió constituir una comisión que estudia las posibilidades comerciales americanas, con especial consideración al aspecto relacionado con la navegación.

Como decimos al principio, Franklin D. Roosevelt fué sumamente expresivo al inaugurar las deliberaciones de la Conferencia de Buenos Aires. Señaló en forma precisa la ruta de colaboración continental. Sabemos también que a su paso por Brasil y en la Argentina invitó a los presidentes de ambos países, Dr. Getulio Vargas y General Agustín P. Justo a visitar a Estados Unidos de América. Es este un gesto significativo y de gran alcance internacional por los vínculos que esas visitas crearán en las relaciones americanas.

Consideración Final

Los fines que persiguió la Conferencia de Buenos Aires en sus deliberaciones serán mejor logrados por la acción perseverante de todos los países de América, siempre que sigan la trayectoria marcada por sus delegados en el seno de la magna asamblea. Cada uno de ellos debe esforzarse en medio de las especiales circunstancias de su situación económica por colaborar al mantenimiento de la paz y a la restauración efectiva del comercio. Entonces podremos, por fin, declararnos altamente satisfechos y optimistas sobre el futuro del continente americano.

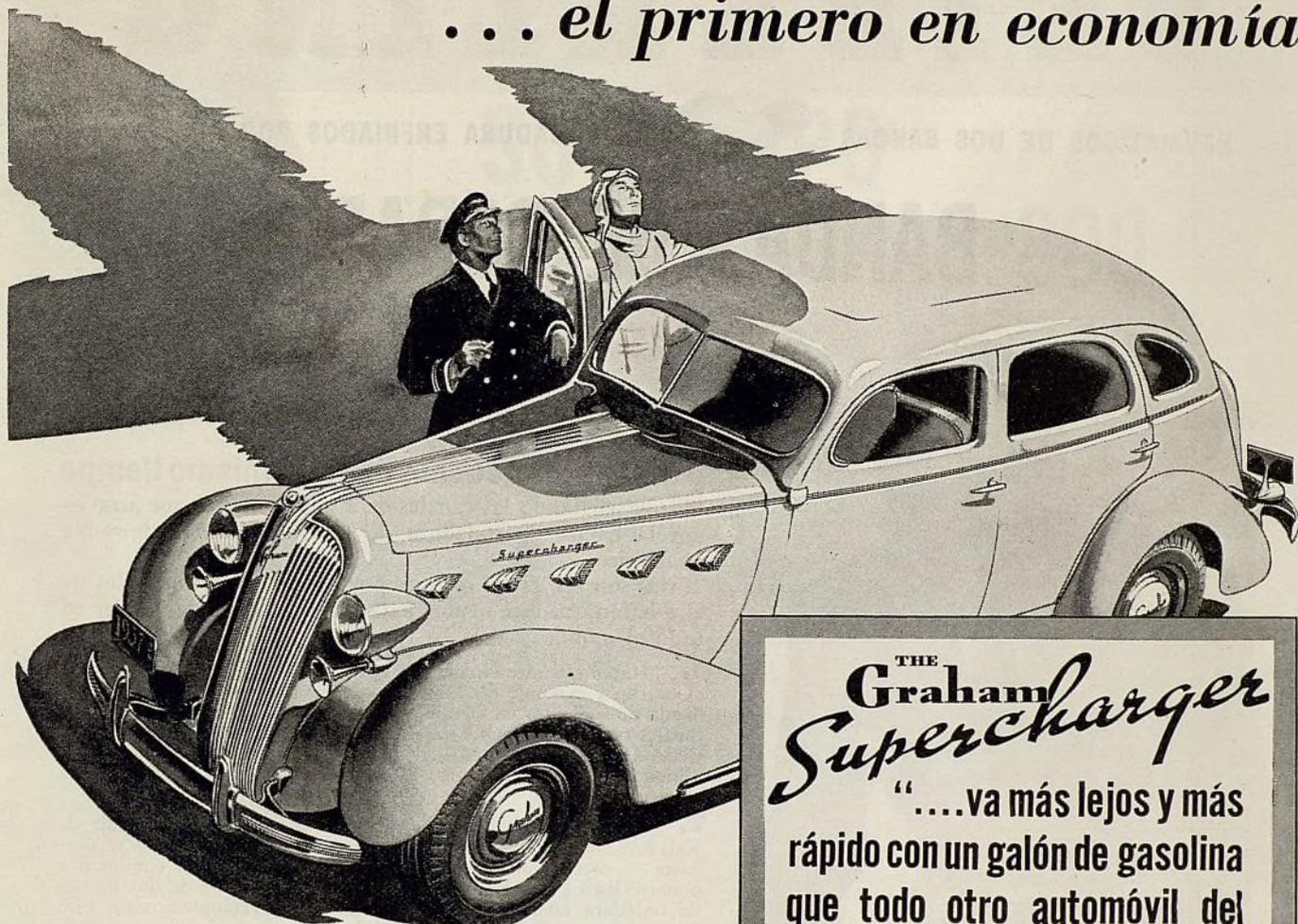
La venta en el país y en el extranjero de los inducidos y otros artículos fabricados por la General Armature Corp. de Lock Haven, Pa., está ahora a cargo de la Weatherhead Co. de Cleveland. Se dice, sin embargo, que este nuevo arreglo no afectará a la venta directa de otros productos fabricados por la General, que lleven su propia marca.

La producción de la Willys durante el primer mes de trabajo en sus nuevos modelos (del 16 de diciembre al 15 de enero) ha llegado a 5.484 vehículos. Como la producción anterior al 15 de diciembre había sido de 1.577 automóviles, su total, hasta el 15 de enero, llega a 7.001. Hay dos fábricas trabajando en estos nuevos modelos: la principal en Toledo, Ohio, y la sucursal en Los Angeles.

Por primera vez en su historia, la Chrysler ha fabricado un millón de automóviles y camiones dentro de un año. El automóvil No. un millón, de 1936, salió de la línea de montaje el 15 de diciembre. La mayor producción anual anterior fué de 843.599 y correspondió a 1935.

El primero en funcionamiento

... el primero en economía



THE
**Graham
Supercharger**

"...va más lejos y más rápido con un galón de gasolina que todo otro automóvil del mundo."

● El primero en funcionamiento . . el primero en economía . . . El nuevo Graham Supercharger, con sobrecargador, es indiscutiblemente el primero de todos los automóviles americanos.

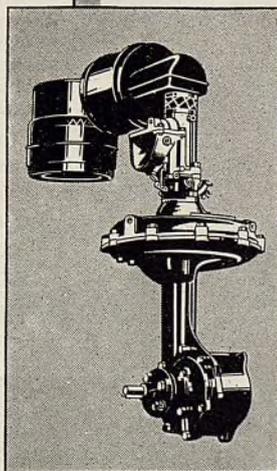
. . Consumiendo una *tercera parte menos de gasolina* por cada explosión de cilindro, el motor con sobrecargador produce más fuerza motriz que todo otro de tamaño comparable que exista en el mercado.

. . El Graham con sobrecargador "va más lejos y más rápido con un galón de gasolina que todo otro automóvil del mundo".

. . Un solo viaje en el nuevo Graham Supercharger le convencerá del funcionamiento extraordinario y economía asombrosa de este automóvil con motor provisto de sobrecargador.

La sin par belleza de los nuevos modelos Graham, su amplitud y comodidad regia, la fuerza abundante de su motor, que es el más perfecto del mundo, y sus precios moderados, han venido a establecer una norma de valor intrínseco que no tiene paralelo en la industria automotriz moderna.

Por carta o por telegrama que diga "Paige-inter facts", pídanos información completa sobre nuestra representación. Graham-Paige International Corp., Detroit, Mich., E.Ú.A.



Ningún otro automóvil del mundo ofrece estos 15 rasgos sobresalientes

- Sobrecargador
- Chásis completamente aislado en caucho
- Incomparable marcha de cuna
- Dirección de relación doble
- Carrocerías seguras enteramente de acero
- Frenos hidráulicos de fácil funcionamiento
- Lubricación instantánea para la pared de los cilindros
- cojinetes intercambiables de cadmio y plata
- Embrague de funcionamiento expedito
- Cilindros individualmente enfriados con canalización de agua a su longitud completa
- Culatas de aluminio
- Mezcla de combustible calentada por agua
- Cambio de marcha silencioso en todas sus velocidades
- Amortiguadores tubulares de tipo de aeroplano
- Muelles exteriores.

Graham

Supercharger for 1937

SEIBERLING

NEUMATICOS DE DOS BANDAS



DE RODADURA ENFRIADOS POR AIRE

DOS BANDAS DE RODADURA

SON MAS SEGURAS QUE UNA SOLA



y mucho más económicas, al mismo tiempo

"Estoy señalando las canales de aire patentadas que atraviesan la banda de rodadura de caucho de este admirable neumático.

"Estas son las TRES razones por las cuales estas canales de aire hacen que este neumático sea el más fácil de vender en todo el mundo.

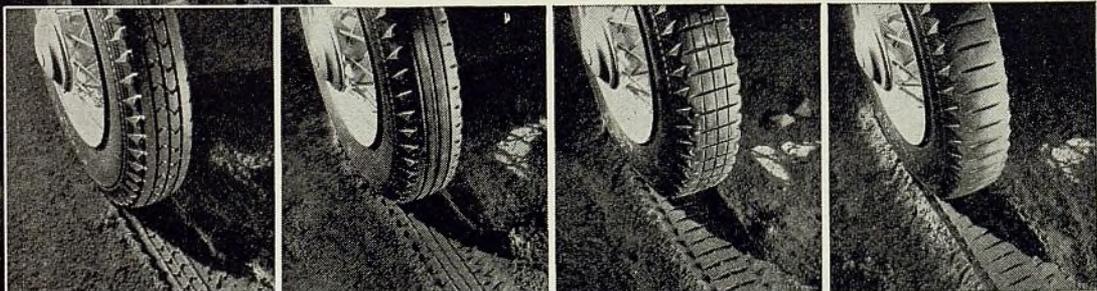
1. "Hacen que aire circule por la banda de rodadura — enfriando el caucho y evitando que se reviente por el calor. Al oprimirse la banda de rodadura en el camino, el peso del vehículo aprieta estas canales cerrándolas bien y desalojando de ellas todo el calor destructivo. Al librarse del peso del vehículo, se abren estas canales admitiendo de nuevo aire fresco. El neumático respira mientras va corriendo.

2. "Estas mismas canales de aire forman una segunda banda de rodadura bien firme y de gran tracción cuando la primera se desgasta — en el punto en que los neumáticos ordinarios empiezan a ponerse lisos y resbalosos. Un neumático Seiberling de dos bandas de rodadura nunca se desgasta hasta quedar completamente liso.

3. "Este enfriamiento por aire permite emplear en el neumático Seiberling una banda de rodadura mucho más gruesa, a causa de que no existe el peligro del calor interior. Por esta razón, el neumático Seiberling enfriado por aire dura mucho más que los ordinarios con una sola banda de rodadura. Muchos dueños dicen que obtienen de los neumáticos Seiberling dos veces más kilometraje que de los de tipo ordinario."

Sus clientes ahorrarán dinero y evitarán accidentes con estos neumáticos más seguros y más económicos . . . y Ud. ganará más dinero y tendrá clientes más satisfechos. Información detallada sobre nuestra representación en "Territorio Protegido" se suministrará en el acto a todo importador que se sirva pedirla por carta o por telegrama.

THE SEIBERLING RUBBER COMPANY • Akron, Ohio, E. U. A.
DEPARTAMENTO DE EXPORTACION



NEUMATICO NUEVO

De 7.500 a 10.000 millas

De 10.000 a 20.000 millas

De 20.000 a 40.000 millas

CADA UNO DE ESTOS PRODUCTOS DOMINA SU CAMPO



**BUJIAS DE ENCENDIDO Y FIL-
TROS DE ACEITE AC**

**VELOCIMETROS Y BOMBAS DE
COMBUSTIBLE AC**

ANILLOS DE EMBOLO PEDRICK

**EQUIPO BINKS PARA PINTURA
POR PULVERIZACION**

ACUMULADORES DELCO

**EMPAQUETADURAS Y RETENE-
DORES DE GRASA FITZGERALD**

**HERRAMIENTAS WILLIAMS
PARA AUTOMOVILES**

**COJINETES NEW DEPARTURE
Y HYATT**

**GATOS, LEVANTADORES Y SI-
LENCIADORES DE ESCAPE
WALKER**

RADIADORES HARRISON Y LONG

**FORRO DE FRENO, CORREAS DE
VENTILADOR Y REVESTIMIEN-
TOS DE EMBRAGUE HYCOE**

**RUEDAS Y ACCESORIOS KELSEY-
HAYES Y MOTOR WHEEL**

LAMPARAS GUIDE

**HERRAMIENTAS TRIMO-FERGU-
SON PARA LA REPARACION
DE CARROCERIAS Y
GUARDABARROS**

**EFFECTOS ELECTRICOS DELCO-
REMY Y NORTHEAST**

**BOCINAS DELCO-REMY, SENTRY
Y KLAXON**

**AMORTIGUADORES DELCO LOVE-
JOY**

**ARBOLES DE EJE TRASERO
BRANDT-WARNER**

CABLES PACKARD

**EQUIPO DE SERVICIO ALLEN
VALVULAS, EMBOLOS, ETC.
TOLEDO**

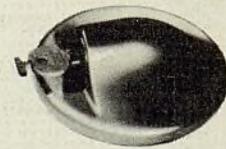
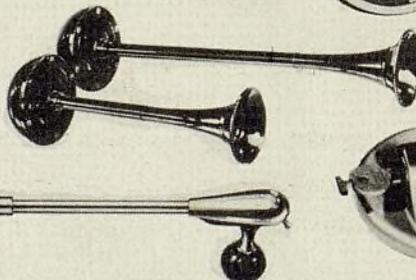
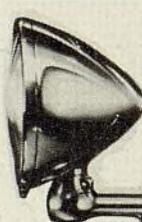
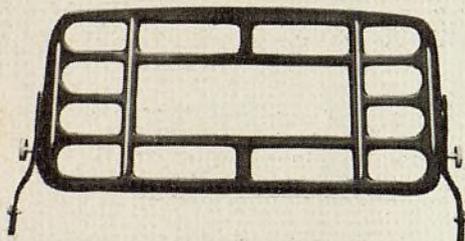
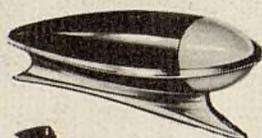
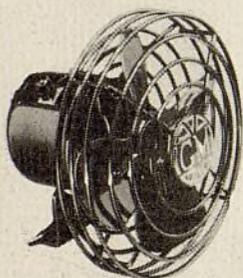
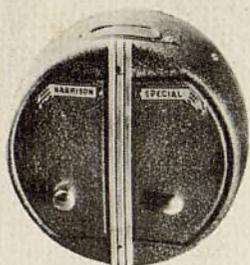
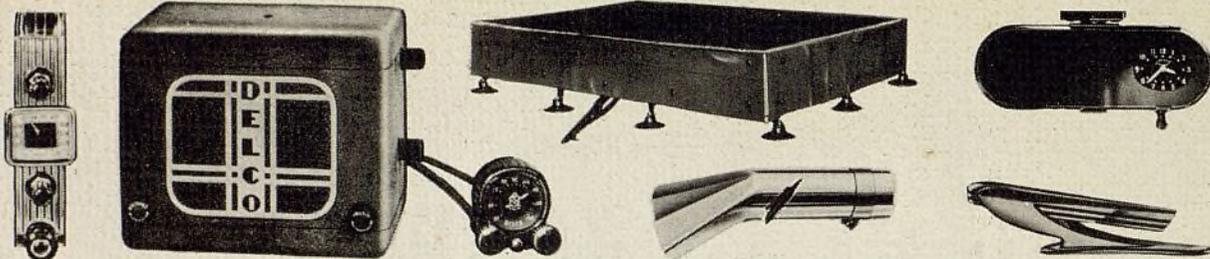
Estos productos "OVERSEAS" se ofrecen al comercio en el extranjero por intermedio de la organización internacional de la

General Motors Corporation

EXPORT DIVISION

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

y sus compañías afiliadas en el extranjero



Los compradores de automóviles y
camiones, en todas partes del mundo,
se enteran en la

SEGURIDAD
ECONOMIA EN FUNCIONAMIENTO
ASPECTO
COMODIDAD Y CONVENIENCIA
que ofrecen los
ACCESORIOS DE FINA CALIDAD

*Esto significa un negocio más lucrativo
para los comerciantes que los venden—*

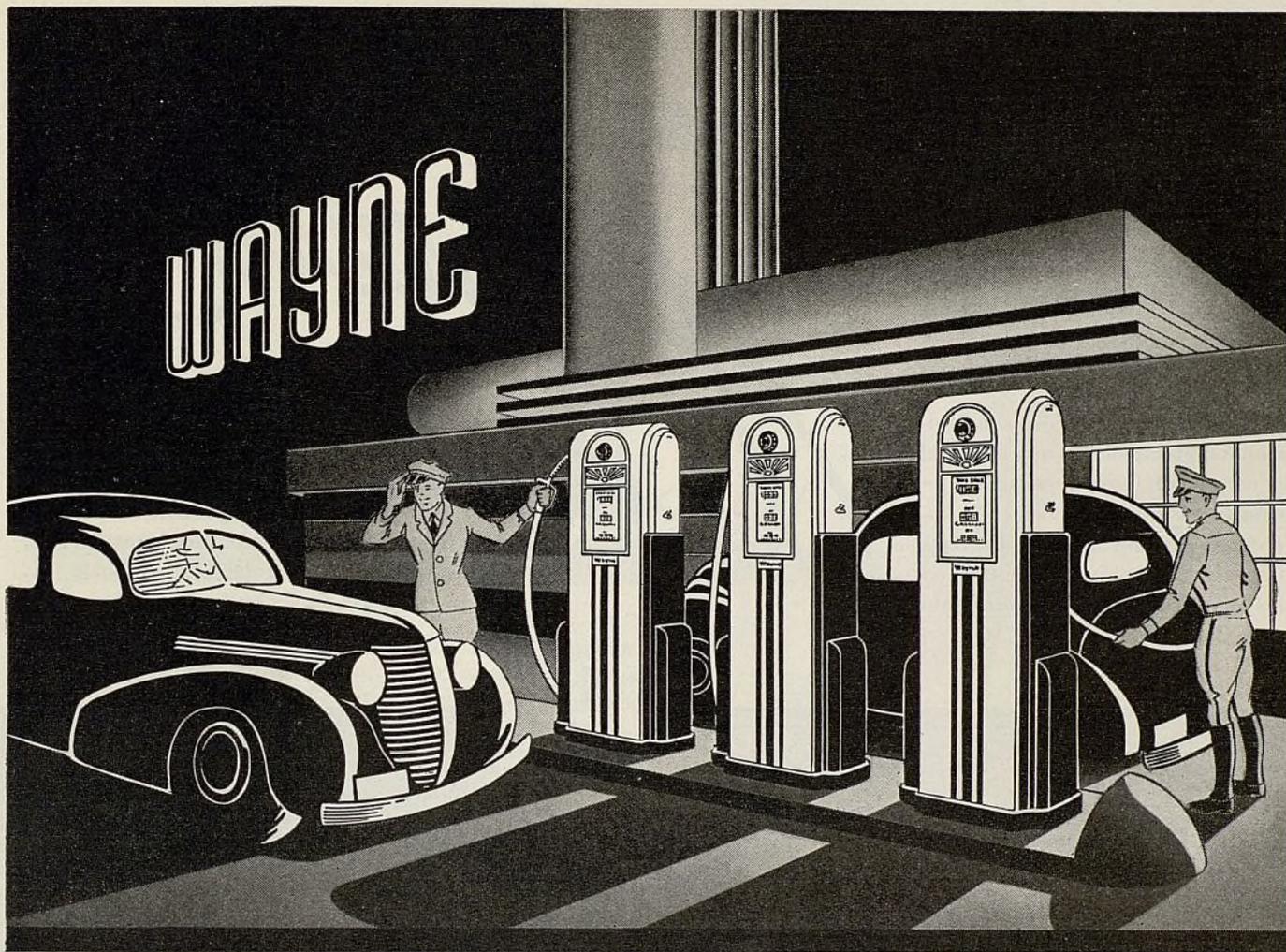
Mostramos arriba sólo unos pocos de los muchos artículos comprendidos
en nuestro extenso surtido de accesorios de fina calidad, que ofrecemos
para automóviles y camiones de marcas populares, por intermedio de la

GENERAL MOTORS CORPORATION
EXPORT DIVISION

Dirección telegráfica: "AUTOEXPORT, NEW YORK"
1775 BROADWAY, NUEVA YORK, N. Y., E. U. A.

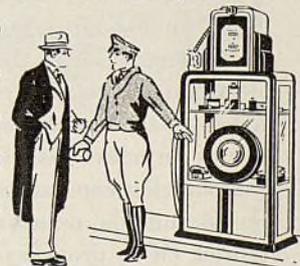
Y COMPAÑIAS AFILIADAS EN EL EXTRANJERO

Agencia de Madrid



HAGA QUE SU ESTACION SEA **INVITADORA**

EN LA VENTA de productos de petróleo de hoy día, se concede que la atracción visual de las bombas es de suma importancia, más importante aún que el mismo edificio. El puesto de las bombas afuera del edificio es el signo de servicio, y las bombas computadoras Wayne dicen al público que en su estación se halla el servicio más moderno y eficaz. La belleza del modelo Wayne 60 atrae negocio. Su rápido, exacto y eficaz servicio complace a la clientela y vende más gasolina a cada comprador. Se evitan las pérdidas y errores por medidas excesivas o insuficientes y se impiden los fraudes. Esto significa para Ud. mayores ganancias. Ud. puede comprar bombas Wayne con seguridad. La supremacía de la Wayne está firmemente establecida. La ingeniería de la Wayne encabeza la industria. La Wayne mantiene una organización de ventas y servicio de extensión mundial. Pídanos ahora mismo boletines.



REPRESENTANTES: Fábricas subsidiarias en Londres, Inglaterra: Los Angeles, Calif., Rochester, Pa., E.U.A. Canadá—Wayne Co., Ltd., Toronto, Canadá. Inglaterra—Wayne Tank & Pump Co., Ltd., 42 Newlands Park, Londres. España y colonias españolas—Auto-cesorios Harry Walker, S. A.,

Rosellón 184, Barcelona. Puerto Rico—Ricardo Davila, P. O. Box 475, San Juan. Cuba—Luis R. Ríos, Concordia 19, Habana. Argentina—J. H. Williams, Chacabuco 661, Buenos Aires. Ecuador—L. A. Cordovez, Boulevard 9 de Octubre 406, Guayaquil. Brasil—

Equipamentos Wayne do Brasil, Ltda., Rue das Marrecas 21, Rio de Janeiro. Perú—A. y F. Wiese, S. A., Edificio Wiese, Lima. México—Wayne Company, Sucursal en México Colón y Humboldt, México, D.F. Filipinas—Manila Machinery & Supply Co., Inc., 675-681 Das-

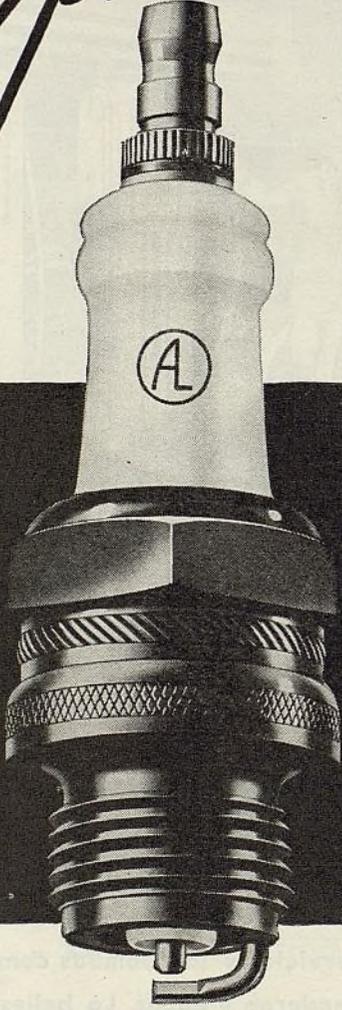
marinas, Manila. Colombia—Sociedad Comercial Holanda-Colombia, Apartado 94, Barranquilla y L. Faccini A., Apartado 316, Bogotá. República Dominicana—A. Dammau R., Isabel la Católica 115, Ciudad de Trupillo, Santo Domingo.

THE WAYNE PUMP COMPANY • 745 Canal St., Fort Wayne, Ind., E.U.A.

POR LA *primera* **VEZ**

Por primera vez, ingenieros de ignición han desarrollado una bujía tal y como debe ser desarrollada — como una unidad esencial del sistema de ignición . . . fabricada para funcionar en perfecta armonía con las demás unidades, produciendo

un funcionamiento perfecto. Este balance absoluto entre todas las unidades del sistema de ignición se conoce técnicamente como *Impedancia Uniforme*, y es el adelanto más sobresaliente en la historia de las bujías.



**BUJIAS
"AUTO LITE"**

LA nueva bujía Auto-Lite, ofrece muchos adelantos definidos. Los ingenieros de Auto-Lite han desarrollado materiales y aleaciones nuevos. Konium es un electrodo nuevo, superior en propiedades vitales a todos los electrodos disponibles hasta la fecha. Ziramic es un nuevo aislador mejorado a gran grado en comparación con los aisladores usados previamente. Su fórmula la desarrolló Auto-Lite; Auto-Lite lo fabrica en su propia planta.

Además de materiales nuevos, se han efectuado

muchos adelantos fabriles. Las distancias explosivas, por ejemplo, se verifican por un ojo fotoeléctrico. Se utilizan los instrumentos de precisión más exactos hasta ahora diseñados para fabricar bujías. Una fábrica completamente equipada ha sido edificada para la fabricación y ensamblaje.

Y por ende, las bujías Auto-Lite van respaldadas por un plan de mercadería designado para aumentar las ventas.

Escriba solicitando detalles completos.

THE ELECTRIC AUTO-LITE COMPANY

Export Merchandising Division · Chrysler Building, Nueva York · Por cable: "ELOEX", New York

No Hay Carbonización Dura Aquí

No Hay Defectos De Acido Aquí

AL elegir un aceite para la lubricación de los automóviles, camiones, ómnibus o tractores que Ud. vende, usa o repara, es de suma importancia que el lubricante que se elija esté exento de las impurezas provocativas de *carbonización* o conductentes a esa reacción ácida susceptible de dañar seriamente a los cojinetes de nuevas aleaciones empleados en los motores modernos.

El Sunoco, refinado de acuerdo con el patentado procedimiento mercurial, es un aceite puro. Evita la carbonización y se garantiza que está exento de ácido.

Con el Sunoco, los cojinetes quedan protegidos y se evitan las pérdidas de fuerza motriz resultantes de la carbonización.

Guía de Lubricación **SUNOCO**



Suministra recomendaciones de lubricación para automóviles y camiones. Indica la clase de aceite que ha de emplearse en el verano y el invierno y los tipos correctos de lubricantes para los cambios de marcha y diferenciales. Esta importante Guía puede obtenerse por intermedio de los concesionarios del Sunoco.

SUN OIL COMPANY
Filadelfia, Pa., E.U.A.



**Quando los
motores se
lubrican con el
ACEITE DE MOTOR
SUNOCO**

DISTRIBUIDORES

ARGENTINA:
Henry W. Peabody & Cía.
Argentina, Lta., Bolívar 1646-1666,
Buenos Aires

BRASIL:
Bromberg y Companhia,
Avenida Tiradentes No. 32
Caixa Postal 756, Sao Paulo
Octavio Conceição & Cía.,
Rua 7 de Setembro No. 696-700
Porto Alegre
Armazens "Aneora" Filial da Im-
portadora de Ferragens, S. A.,
Praça D. Pedro II No. 139-142,
Para
Lisboa & Cía
Rua Viso, Rio Branco No. 1415,
Recife, Pernambuco,

Garages Asociadas, S.A.
Rua do Passeio No. 2 Salas 203/204,
Rio de Janeiro, Brasil

COLOMBIA:
Automotriz Silva, S.A.
Bucaramanga, Colombia

CHILE y BOLIVIA:
Siemens-Schukert, Ltda.,
Compañía de Electricidad,
Santiago—Castilla 104; D
Valparaíso—Casilla 1840
Concepción—Casilla 62-C
Antofagasta—Casilla 1080

ECUADOR:
Francis V. Coleman
Apartado 278, Guayaquil

CUBA:
Compañía Sunoco de Cuba, S. A.
Avenida Menocal
No. 102-A, Habana
PUERTO RICO:
F. L. DeHostos & Cía.,
Apartado 650, San Juan

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

PERU:
Francis V. Coleman,
Apartado 2482, Lima

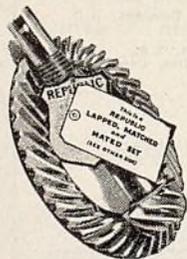
MEXICO:
Mexican Trading Co., S.A.

Esq. Artículo 123 y Humboldt,
México, D. F.
SANTO DOMINGO:
Domingo Motors Co. C. por A.
Ciudad Trujillo,
Distrito de Santo Domingo, R.D.
VENEZUELA:
Compañía Republica, S.A.
Pajaritos a la Palma, Carácas
COSTA RICA:
Vicente Lines,
Apartado No. 26, San José
PORTUGAL:
C. E. Moitinho d'Almeida,
Rua de Prata, 71, 1º, Lisboa
URUGUAY:
Sres. Manzione & Cía., Calle
Colonia esq. Minos, Montevideo

REPUBLIC—REPUBLIC REPUBLIC—REPUBLIC

*—un nombre que vale la pena recordar
—cuando la seguridad está en peligro..*

LA CALIDAD es el elemento capital para determinar el valor intrínseco de las cosas. Para la calidad no hay sustituto. Transigir con la calidad es arriesgar las ganancias. Los productos de marca Republic: coronas y piñones — engranajes de arranque — piezas de cambio de marcha — piezas de diferencial — árboles de eje trasero — son de excelente calidad, desde todo punto de vista. Esto no es una pretensión sino un hecho comprobado y establecido. Los dueños de talleres y de garajes que no estén todavía enterados de las piezas de repuesto Republic quedan cordialmente invitados a imponerse a fondo de estos meritorios productos. Su abastecedor conoce bien la calidad Republic. Millares de talleres de reparación insisten en emplear las piezas de repuesto Republic en todos sus trabajos. Asegure Ud. la satisfacción de sus clientes y sus propias ganancias insistiendo también en las piezas de repuesto Republic.



REPUBLIC GEAR COMPANY
2197 BEAUFAIT AVENUE
DETROIT, MICH., E. U. A.

Dirección telegráfica: REPGEAR, Detroit



T R E S

CLASES DE

PERFECCIONAMIENTOS

Tres clases de perfeccionamientos contribuyen a hacer del Ford V-8 de 1937 un mejor automóvil.

ECONOMIA

La tradicional economía Ford es aun mayor en los modelos de 1937. El nuevo motor V-8 de 60 caballos será recibido con el mayor entusiasmo en todos los países donde la gasolina se vende a precios elevados, pues establece una nueva norma de economía en el consumo de gasolina. Y el motor V-8 de 85 caballos, con carburación más eficiente, proporciona toda la fuerza, velocidad y aceleración que tanto lo han distinguido con un consumo de gasolina excepcionalmente bajo. *Ambos motores se ofrecen en chasis del mismo tamaño.*

SEGURIDAD

Un nuevo grado de seguridad ha sido logrado con la nueva Carrocería Enteramente de Acero, los nuevos Frenos de Seguridad de Acción Suave, y la dirección mejorada. El techo, el piso y los paneles de la carrocería son íntegramente de acero y van soldados autógenamente a una estructura interna igualmente de acero, dando por resultado una unidad integral de gran solidez y resistencia. Todos los modelos de carrocería vienen totalmente equipados con Cristal de Seguridad. El parabrisas inclinado, de tipo en V, mejora la visibilidad. Los frenos son más fáciles de

aplicar y ofrecen la seguridad del acero del pedal a las ruedas. El freno de mano, convenientemente ubicado debajo del tablero de instrumentos, actúa sobre las cuatro ruedas. El nuevo engranaje de dirección de tornillo sin fin y rodillo, con relación de 18.2 a 1, así como otras mejoras en el diseño de la dirección, aseguran mayor facilidad de manejo.

COMODIDAD

La suavidad de marcha lograda mediante el Equilibrio Céntrico, que tanta fama ha dado al automóvil Ford, ha sido aumentada aun más. Los muelles transversales llevan lubricación de presión y el ahusado de las hojas es más pronunciado. El eje trasero es de construcción más rígida y lleva engranajes más silenciosos. La carrocería va completamente montada sobre aisladores de caucho. No hay contacto de metal con metal entre la carrocería y el bastidor. Los nuevos montajes del motor previenen la transmisión de ruidos a la carrocería.

Estos tres grupos de perfeccionamientos se destacan entre los más importantes—pero no son todos. Muchos refinamientos de diseño y construcción contribuyen a hacer del Ford V-8 de 1937, hoy más que nunca, “Un Exponente de Calidad y Economía.”



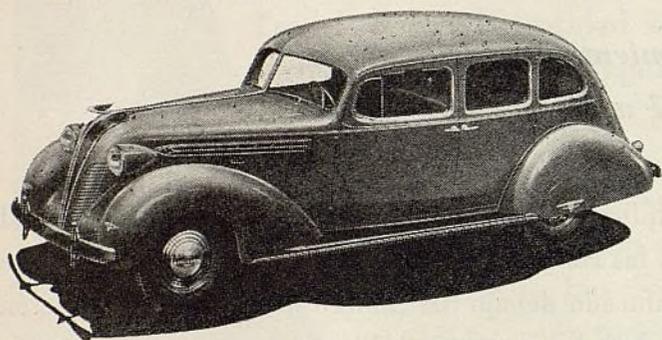
F O R D M O T O R C O M P A N Y



Desde 1911

los principales automóviles y camiones americanos se han equipado con

ANILLOS DE EMBOLO SEALED POWER



En 1911, los ingenieros de fábricas de automóviles aceptaron, por primera vez, los anillos de émbolo Sealed Power, como equipo normal. Y la precisión técnica, materiales adecuados y tipo correcto han conservado los anillos de émbolo Sealed Power, como equipo normal de los principales automóviles y camiones del mundo. Nuestras ventas en 1936 sobrepasaron a las de todos los años anteriores.

Para la renovación de anillos ofrecemos el Sta-tite, tipo de extensión, caracterizado por la famosa entalladura patentada Monitor, el cual restablece la economía en consumo de aceite y la fuerza originales del motor, a un costo mínimo sin precedente. De igual manera, los émbolos Lo-Ex Ebonite Sealed Power, pasadores, extensores, válvulas y manguitos de cilindro, se han hecho acreedores a la recomendación de los ingenieros y mecánicos. Es por ésto que hay más de 1.000 firmas, en 70 países, que venden los productos Sealed Power. Por carta o por telegrama sírvase pedirnos información completa y precios.

Escribanos o telegráfiennos pidiendo información sobre nuestra lucrativa representación

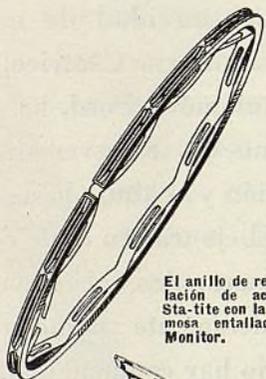
SEALED POWER CORPORATION

Departamento de Exportación 202
431 South Dearborn St.
Chicago, Illinois, E.U.A.

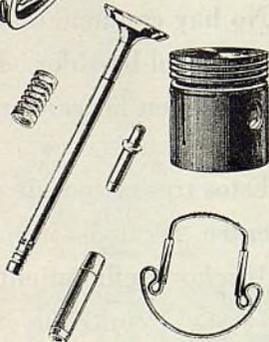
Dirección telegráfica:
"SEPOW", CHICAGO, U.S.A.

Fábricas en Muskegon, Mich., E.U.A.

El admirable nuevo Hudson de 1937 está equipado con anillos de émbolo Sealed Power—lo mismo que el Buick, Cord, Pontiac, Nash, LaFayette, Oldsmobile, Willys y otros sobresalientes vehículos de 1937.



El anillo de regulación de aceite Sta-tite con la famosa entalladura Monitor.

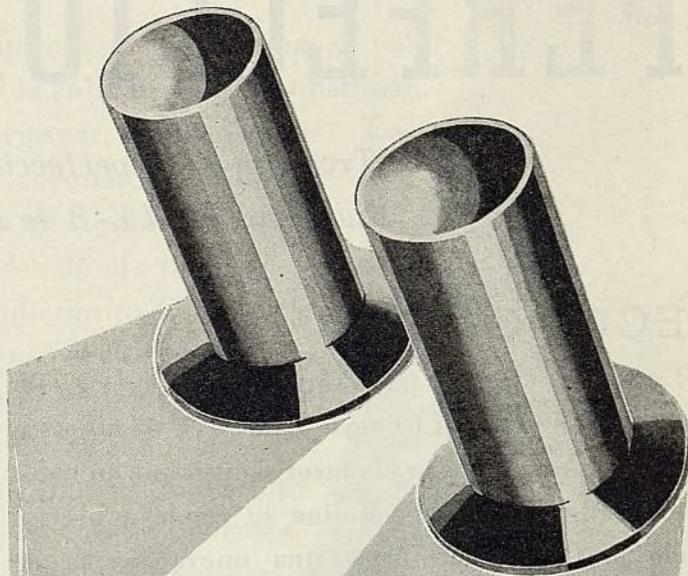


EL UNICO SURTIDO COMPLETO

SEALED POWER

ANILLOS DE EMBOLO EMBOLOS PASADORES EXTENSORES VALVULAS MANGUITOS DE CILINDRO

Los mejores remaches tubulares para reparación de automóviles *cuescan tan poco . . .*



— que no vale la pena comprar otros de inferior calidad, por ser insignificante la diferencia de precio.

Los remaches fabricados por la TUBULAR RIVET & STUD COMPANY son exactos en tamaño, completamente seguros y 100% utilizables.

Poseen los tres elementos esenciales de un remache perfecto—se insertan con facilidad, se encabezan muy bien y no se parten o rompen.

La seguridad y la satisfacción de NUESTROS remaches se deben precisamente a estas grandes ventajas.

TUBULAR RIVET & STUD CO.
BOSTON, MASS., E. U. A.



La fábrica más grande del mundo de todas las dedicadas a la manufactura de remaches de todas clases.

Ud. también escribirá cartas como éstas

**CUANDO
CONOZCA
A "WAYNE"**

JAMES R. POWELL
P. O. Box 2242
Cristobal, Panama Canal Zone.

The Wayne Works
Richmond, Indiana, EE. UU. de A.

Muy señores nuestros:

Escribímosles la presente para informarles que estamos muy satisfechos con las Carrocerías Wayne y que las recomendamos entusiastamente.

Actualmente tenemos en uso una carrocería Wayne "Todometal" Modelo 4330 montada sobre chasis Ford V-8; otra, Modelo 4230, sobre chasis International C-35-B y otras dos 4330 más sobre chasis de General Motors.

Les agradeceremos nos envíen catálogos y listas de precios últimos sobre las carrocerías Modelos 4230 y 4330, como igualmente otros recientes folletos que hayan publicado.

Muy atentamente,
Mrs. James R. Powell

P.P. *Howard Finnegan*
Howard Finnegan

TRACTORES

CAMIONES

DISTRIBUIDORES GENERALES PARA LA REPUBLICA

National Motors, S. por A.

CAPITAL SOCIAL \$50,000.00
AVENIDA MELLA, No 121

CIUDAD TRUJILLO
DIST. DE SANTO DOMINGO, R. D.

APARTADO NO. 84
TELÉFONO NO. 1228

6 de Julio de 1936

The Wayne Works
Richmond, Indiana, EE. UU. de A. Atención: Sr. Ravinet

Estimados señores:

Hemos recibido el ómnibus a nuestra entera satisfacción y nos place comunicar a Uds. que todo está tál como fué ordenado y en perfecto estado.

Especialmente deseamos expresarles nuestro agradecimiento por la exactitud con que cumplieron con nuestras instrucciones. Sucede con frecuencia que los importadores tenemos que pasar instrucciones complicadas y que al parecer son ridículas pero les aseguramos que aquellos pocos fabricantes que siguen las instrucciones meticolosamente crean una confianza con su clientela que les produce más negocios que cualquiera otra propaganda. Deseamos repetir que estamos completamente satisfechos de la forma en que manejaron nuestro pedido.

Acabamos de recibir de la Ford Motor Co. uno de sus nuevos folletos del modelo 63 Aerilino y del modelo 73 Metropolitano. Sirvanse enviarnos inmediatamente una docena de estos folletos y cotizarnos precios sobre los diferentes tamaños. Nos interesamos muy especialmente en el estilo Metropolitano y deseamos que nos envíen un plano de los asientos en diversas capacidades.

Quedamos a la espera de su respuesta, afmos.

y Sa. Ss.


 N/JP
pso

NATIONAL MOTORS, S. por A.
Howard Finnegan
Presidente

● Estas son sólo dos de las numerosas cartas que recibimos constantemente de distribuidores y empresarios de ómnibus en numerosos países, expresándonos su completa satisfacción con las carrocerías Wayne "Todometal." Escriben entusiasmados no tan sólo por el funcionamiento y economía de las Wayne, sino que también por el pronto despacho de los pedidos y la minuciosa atención a todos los detalles, resultándoles en negocios rápidos y bien definidos.

Entre este lucrativo negocio con la confianza que la uniforme calidad superior de las carrocerías Wayne "Todometal" y nuestro excelente servicio le aseguran. Véa en nuestro anuncio en el número de enero de esta revista cómo embarcamos las carrocerías desarmadas. Solicite más detalles a los fabricantes de chasis o directamente, por carta o cable a nosotros.

THE WAYNE WORKS, RICHMOND, INDIANA, EE. UU. de A.
Cables: Waynetworks, Richmond



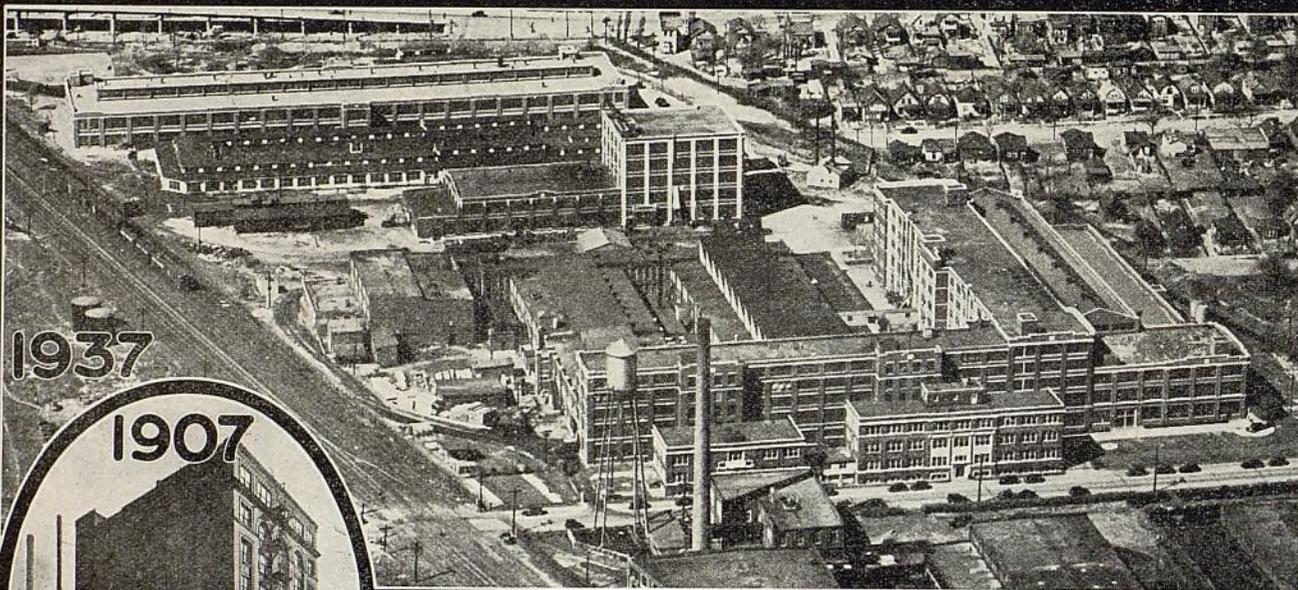
Wayne—Estilo
Metropolitano

ESPECIAL PARA EXPORTACION



Esta carrocería para 29 pasajeros, como todas las Wayne, se embarca desarmada en cerca de un tercio del espacio, como se ve en la fotografía.

WAYNE "Todometal"
CARROCERIAS PARA OMNIBUS



1937



1907

Treinta años ha, cuando la Wagner Electric Corporation llevaba quince años de establecida, ni el más optimista de sus empleados podría haber predicho lo que actualmente es la organización Wagner con sus numerosos departamentos organizados todos a la moderna. ¿Y quién podría hoy predecir lo que la Wagner será en 1967, al final de otro período de treinta años? Pasando por períodos de bonanzas y de crisis, por cambios económicos y sociales, la Wagner ha marchado triunfante, encabezando el progreso en piezas de automóviles y maquinaria eléctrica, y dando siempre un servicio de lo más eficaz a los millares de clientes que han comprado sus piezas de automóviles, ventiladores, transformadores y motores eléctricos. Suceda lo que suceda, durante los próximos treinta años, lo cierto es que la Wagner continuará progresando, como lo ha hecho hasta ahora, mejorando continuamente sus numerosos productos, introduciendo nuevos artículos y contribuyendo al mayor desarrollo posible de las industrias automotriz y eléctricas.

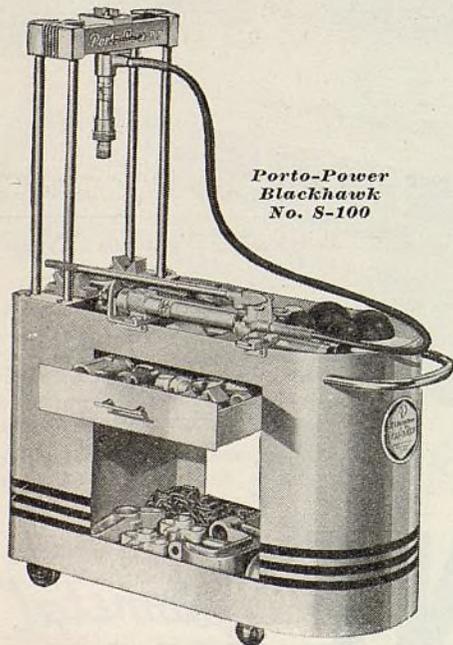
A137-1

DIVISION DE PIEZAS DE AUTOMOVILES

WAGNER ELECTRIC CORPORATION
Fundada en 1891

6400 Plymouth Ave.,
San Luis, Mo., E.U.A.

NUEVO "PORTO-POWER" S-100



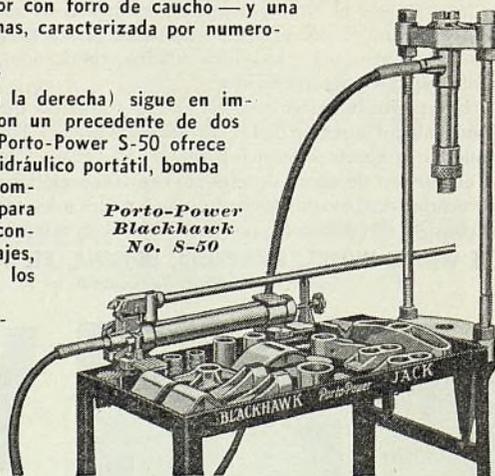
Porto-Power
Blackhawk
No. S-100

Más grande — más firme — de estilo aerodinámico — con rasgos y accesorios perfeccionados, entre los cuales se incluyen las nuevas cabezas exclusivas "Flex-Heads". Permite hacer una mayor variedad de trabajos en carrocería y bastidor, comprendiendo obras de enderezamiento, dobladura, extensión, contracción, compresión y extracción, en toda marca de automóvil, camión y ómnibus, con la ventaja de ejecutar todas estas operaciones mucho mejor y con mayor rapidez que nunca.

Está provisto de un ariete hidráulico portátil de 7 toneladas de movimiento universal gobernado a distancia — pedestal de acero soldado, con gaveta de acero y bandejas inferior y superior con forro de caucho — y una nueva prensa más grande de 4 columnas, caracterizada por numerosos refinamientos ventajosos.

El modelo S-50 de Porto-Power (a la derecha) sigue en importancia al descrito aquí arriba. Con un precedente de dos años de brillante funcionamiento, el Porto-Power S-50 ofrece una excelente combinación de ariete hidráulico portátil, bomba de gobierno a distancia y un juego completo de accesorios y extensiones para facilitar todo trabajo de reparación y conservación, que se presente en garajes, estaciones de servicio y hasta en los talleres pequeños de carrocería.

Estos productos se venden únicamente por firmas al por mayor de establecida responsabilidad. Invitamos la correspondencia de firmas extranjeras de reconocida solvencia, que se interesen en representarnos.



Porto-Power
Blackhawk
No. S-50

Llaves y gatos BLACKHAWK

POR CARTA O POR TELEGRAMA
PIDANOS CATALOGO Y PRECIOS

BLACKHAWK MFG. CO.

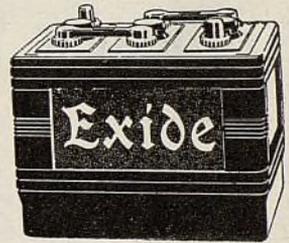
MILWAUKEE, WIS., E. U. A.
Dirección telegráfica: BLACKHAWK

Exide

EL ACUMULADOR DE LARGA VIDA

• Deseamos aumentar el número de concesionarios del Exide. Este acumulador de fama universal, usado hoy día en millones de automóviles, y construido por la fábrica más grande del mundo de acumuladores para todo requisito, ofrece una sin igual oportunidad de ganancias. Si Ud. está establecido en algún negocio relacionado con automóviles, no hay razón alguna para que no pueda también vender los famosos

acumuladores Exide. Pídanos inmediatamente nuestro Plan de Partida Segura, el cual le explicará la manera de ganar más dinero no sólo con la venta de los acumuladores Exide sino también con la de otros productos y servicios del ramo, que son muy del agrado de la clientela. Le conviene mucho obtener información completa, sin pérdida de tiempo.



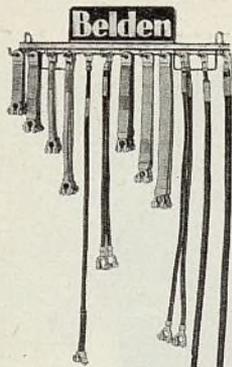
THE ELECTRIC STORAGE BATTERY CO., FILADELFIA, Pa., E.U.A.

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

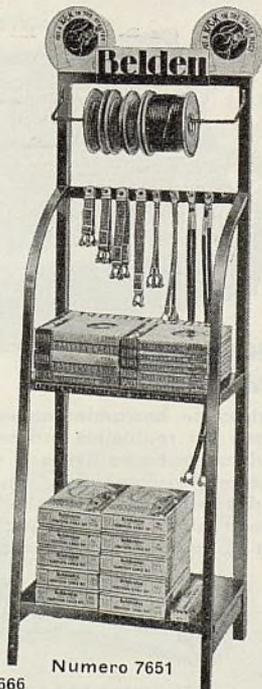
Dirección telegráfica: "Exide, New York"

"La fábrica más grande del mundo de acumuladores para todo servicio"

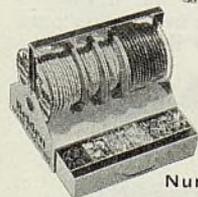
Perchas atractivas



Numero 7663



Numero 7651



Numero 7666

SUMINISTRADAS con estos Surtidos Belden que satisfacen todos sus requisitos en cables para automóviles

Surtido de cables de acumuladores—Este popular surtido Belden No. 7663 sirve para el 90% del trabajo de cable de repuesto de automóvil. Comprende 12 tipos diferentes de cables en un surtido de 25.

Surtido de alambres y cables Belden No. 7651—Este surtido incluye cables de acumuladores, alambre en carrete y juegos de cables para el encendido. Con este surtido se

satisface el 99% de los trabajos de alambre y cable de repuesto.

El surtido de alambres Belden portátil — Este manual surtido No. 7666 lleva fácilmente 4 o 5 carretes de alambre, herramienta de rizar y juego de bornes. Vea al distribuidor local de los productos Belden o pídanos directamente información detallada.

Belden

BELDEN MANUFACTURING COMPANY, CHICAGO, E. U. A.

4653-N W. Van Buren St. • • Dirección por Cable: "Beldenite" Chicago

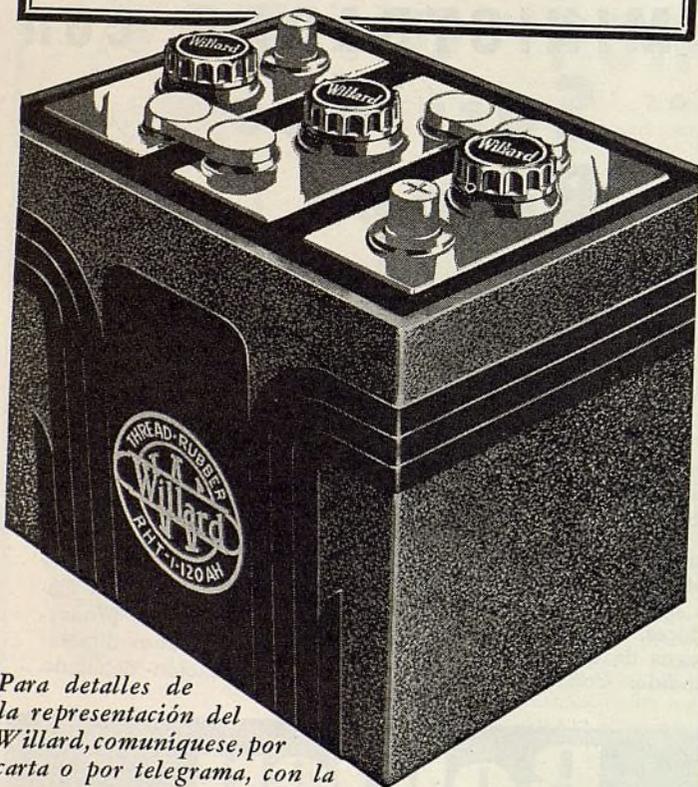
Establecida en 1902

Los acumuladores
WILLARD
CUESTAN MENOS

porque duran mucho
más

•
arrancan el motor con
mayor facilidad

•
y funcionan siempre
con seguridad



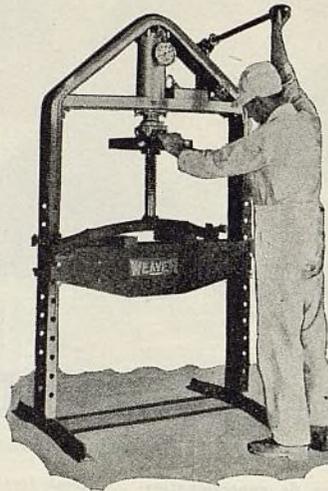
Para detalles de la representación del Willard, comuníquese, por carta o por telegrama, con la

WILLARD STORAGE BATTERY COMPANY

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

WEAVER
PRENSAS HIDRAULICAS

Para
TRABAJO PESADO



Cuando se requiera bastante fuerza para—doblar, enderezar, oprimir—la prensa hidráulica Weaver le hará su trabajo con toda rapidez y seguridad. Se requiere sólo un momento para ajustarla a cualquier trabajo y unos pocos movimientos de mango bastan para desarrollar la fuerza a la capacidad máxima de la prensa. Millares de prensas Weaver se usan, desde hace años, en todas partes del mundo.

Se ofrecen en tres tamaños:

De 60 toneladas con bastidor de 42 pulgadas de anchura.

De 30 toneladas con bastidor de 42 pulgadas de anchura.

De 30 toneladas con bastidor de 32 pulgadas de anchura.

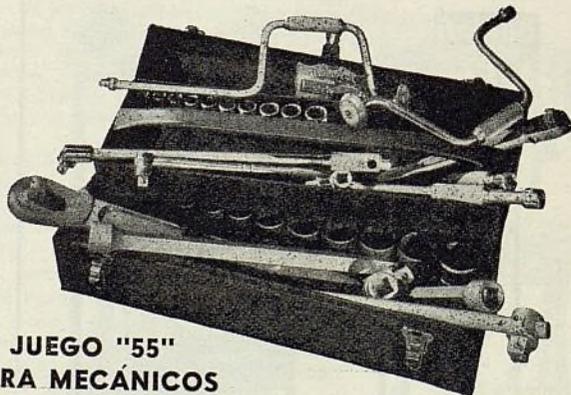
La Weaver fabrica también prensas mecánicas o de tornillo, en iguales tamaños, a precios considerablemente más bajos. Los dueños de estas prensas pueden convertirlas en prensas hidráulicas en cualquier momento, instalando la unidad hidráulica, que vendemos separadamente. Indíquenos sus requisitos individuales, para tener el gusto de suministrarle información detallada.

WEAVER MANUFACTURING CO.

Springfield, Illinois, E. U. A.

Dirección telegráfica: "WEAVER" CLAVES: Acme y Bentley.

UTILIDAD



**JUEGO "55"
PARA MECANICOS**

Un grupo de herramientas escogidas que más que satisfacen los requisitos ordinarios. Manejan con facilidad los trabajos livianos y pesados en ómnibus, camiones y automóviles. En el grupo se incluyen veintidos cubos de 12 puntos -- de 7/16" a 1 3/8" -- con trece mangos y todas las piezas necesarias para formar numerosas combinaciones de llaves.

WILLIAMS
SUPERIOR DROP-FORGED TOOLS

J. H. WILLIAMS & COMPANY

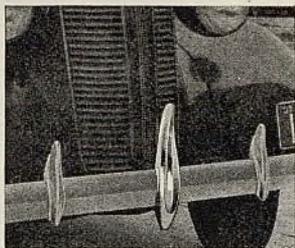
75 Spring Street, Nueva York, N. Y., E. U. A.

Fuente central de abastecimiento para herramientas forjadas a martinete especiales para automóviles, incluyendo cubos, llaves de cubo desprendible, etc. De todo tamaño y tipo. Pídanos información detallada.

EL AUTOMÓVIL AMERICANO

Ayuntamiento de Madrid

DOS NUEVOS Y LUCRATIVOS ACCESORIOS FULTON



Perilla Fulton Steernob de dirección
Embellece el interior de cualquier automóvil. Un accesorio práctico, que permite hacer las vueltas más ágidas con suma facilidad y rapidez. Permite al conductor girar rápidamente el volante de dirección, en un movimiento continuo. Se instala con facilidad... sólo un tornillo. Se une a la llanta del volante de dirección en cualquier punto deseado. Dos estilos: estriado (como el ilustrado) y redondo (De Luxe).



Viseras de conductor Fulton.

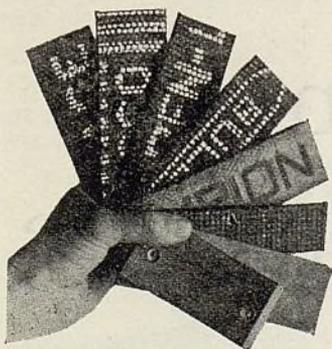
Completo surtido de 7 estilos y tamaños diferentes. Un accesorio de seguridad muy útil... para la conducción contra la brillantez de las luces opuestas y el resplandor del sol.

Otros accesorios Fulton son las almohadillas de pedales, los ventiladores de refrescar y descongelar, los resguardos eléctricos para deshelar parabrisas, las aletas de ventilación y varios otros. Pídanos información detallada.

THE FULTON COMPANY
1912 S. 82nd St. Milwaukee, Wis., E.U.A.
Dirección telegráfica: "FULTON". Toda clave.

R U S C O

El Surtido Americano De Mayor Venta Comprende—



FORROS DE FRENO

de la más alta calidad
en los tipos más populares incluyendo:

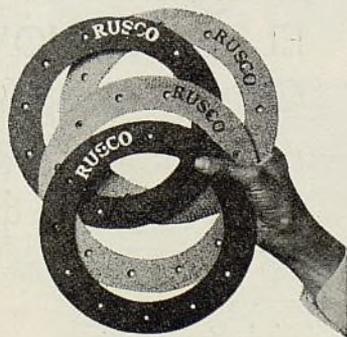
RUSCO 55
RUSCO 77
BULLDOG
KONTAK
DURAK
CHAMPION

**TAMBIEN
REVESTIMIENTOS
DE EMBRAGUE
RUSCO**

**TEJIDOS Y
MOLDEADOS
EN TODO TAMANO**

THE RUSSELL MFG. CO.
Incorporada en 1834
Middletown, Conn. E.U.A.

Depósito de fábrica
en Europa:
83-85 Lamorinière,
Amberes, Bélgica.



Establezca un nuevo mercado para rehabilitaciones de motores con la placa STORM de Ford V-8

AHORRA puede Ud. competir ventajosamente en la rehabilitación de motores Ford V-8... ahora puede hacer trabajos exactos, a precio moderado, para los dueños de automóviles Ford, y con buena ganancia neta para Ud. mismo. Puede rectificar los cilindros del Ford V-8 sin quitar del chasis el motor y sin quitar del bloque las tuercas y válvulas... un gran ahorro de tiempo, que permite a un solo mecánico hacer todo el trabajo.

La placa Storm de Ford V-8 puede emplearse con los modelos NS-E, NS o Especial NS de rectificadora de cilindros **STORM**

La rectificadora de cilindros **STORM** es una máquina de estilo de fresa, de alta velocidad, que funciona con sorprendente precisión y rapidez. Hace un corte exacto y rectilíneo, uniforme en diámetro en toda su extensión... sin conicidad ni ondulación, sin exceso ni deficiencia. El corte es tan suave que no hay necesidad de pulimentación subsiguiente.

Al necesitarse un acabado de espejo, recomendamos el empleo de la

Pulidora de cilindro STORM Hi-Speed No. 550

Representa el refinamiento más notable en el campo de las pulidoras de cilindros. Pule sin alterar la exactitud del diámetro interior del cilindro. Establece una nueva norma de conveniencia, facilidad de funcionamiento y suavidad de acabado. Muy durable y liviano en peso. Responde a la demanda de una amoladora de pulimentar eficaz, liviana y económica en precio, accionada por un taladro eléctrico de 1/4 o de 1/2", a alta velocidad, productiva de un acabado tan terso como un espejo. Capacidad de 2 3/8 a 5". Presión leve compensada... no se atasca ni incrusta partículas en la pared del cilindro. Centración automática. Equipo normal — dos piedras de amolar de 4" de 500 granos; dos limpiadores de 4"; espiga para admitir taladro eléctrico de 1/4 o de 1/2" (indíquese la que se quiera).

La pulidora No. 555 tiene escala de 2,2 a 4".

Pídanos información completa y precios.

STORM MFG. CO., Inc. Departamento de Exportación,

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

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

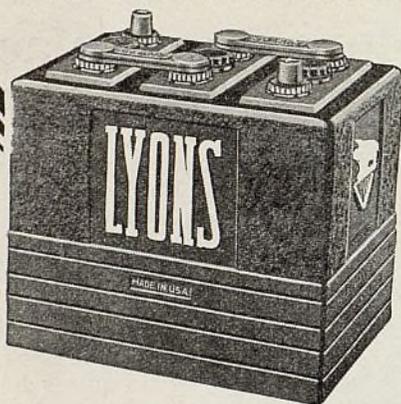
Dirección telegráfica: WIDBLOCO, New York

STORMIZING

El método **EXACTO** para rehabilitar cilindros

Acumuladores LYONS

Su funcionamiento irreprochable y su precio económico propenden a facilitar la venta de estos acumuladores



La experiencia señala que los comerciantes que venden los acumuladores Lyons gozan de una repetición de ventas muy superior al término medio. Esto significa que el buen funcionamiento de los acumuladores Lyons induce al dueño a dar siempre preferencia a estos productos. Le conviene a Ud., por lo tanto, dar a su clientela un acumulador mucho más fino, pues en esto precisamente estriban sus propias ganancias. Venda los famosos acumuladores Lyons, cuya extraordinaria fuerza satisface a todo el mundo.

Las placas de gran fuerza Handler, que se emplean en los acumuladores Lyons, se venden también independientemente a los comerciantes y fabricantes de acumuladores. Estas placas ofrecen también muy buenas ganancias. Por carta o por telegrama pídaenos información completa y precios.



LYONS STORAGE BATTERY CO.

Departamento de Exportación: 2201 East Ontario St., Filadelfia, Pa., E. U. A.
Dirección telefónica: "LYONSBATRY," Philadelphia

Saque provecho de la creciente demanda de PIEZAS PERFECTION

Las piezas Perfection, con internacional reputación por su excelente funcionamiento, establecen una satisfacción que se convierte rápidamente en crecientes ventas por sus distribuidores en todas partes del mundo.

Un surtido completo para satisfacer los principales requisitos en piezas de repuesto. ¡He aquí una oportunidad de venta que le aportará buenas ganancias! Por carta o por telegrama pídaenos información sobre nuestro completo surtido, en el cual se comprenden engranajes silenciosos de distribución . . . engranajes metálicos de distribución . . . cadenas silenciosas de distribución . . . engranajes de volante . . . placas de embrague . . . revestimientos de embrague . . . coronas y piñones de diferencial . . . engranajes de cambio de marcha . . . cajas y piezas de diferencial . . . forro de freno . . . culatas de cilindros . . . árboles propulsores y de eje trasero . . . tambores de frenos . . . placas de presión.



PERFECTION GEAR CO.

Harvey, Illinois, E.U.A.

Dirección telefónica: PERGEARCO



BELLEZA • PROTECCION
**ACABADOS
PARA
AUTOMOVILES**

Mejor Apariencia
Económicos
Resistentes

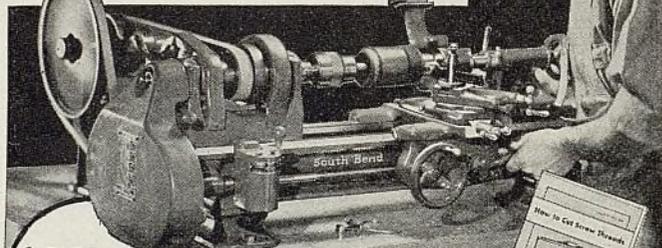


THE SHERWIN-WILLIAMS Co.

Depto. de Ventas de Exportación
Newark, N. J., EE. UU. A. Por cable: "Sherwin"

ESTE TORNO SOUTH BEND

Lleva a cabo los 6 trabajos
más importantes
en el servicio de
AUTOMOVILES



\$85 Sin
Transmisión
(dólares)

Peso: 198 kgs. encajonado. Torno Workshop Modelo 1937 de 9 pulg. x 3 pies, completo tal como está mostrado con motor, **\$116⁰⁰** conmutador y correas (Recargo por Encajonamiento para Exportación \$7.00 cada uno.)

TORNO SOUTH BEND de 9 pulg. x 3 pies con Engranajes Reductores, para Roscar

Este torno de 9 pulg. es uno de entre los 96 tamaños de Tornos South Bend accionado a motor o contraeje, teniendo un grupo de 38 aditamentos para el servicio de autos. Escriba por un catálogo, se envía gratis.

PIDANOS ESTOS MANUALES

Hemos editado estos 6 manuales sobre reparaciones de autos: Servicio de Armaduras; Válvulas; Embolos; Bujes; Bielas; Como Cortar Roscas, enviándolos sin costo alguno.

Necesitamos representantes y distribuidores en algunos territorios. Escribanos o cablegráficamente.

Dirección Cablegráfica: "Twins", South Bend

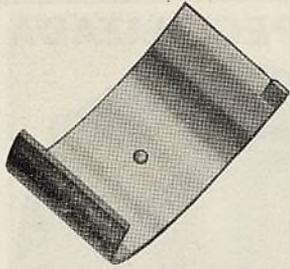
SOUTH BEND LATHE WORKS

211 E. Madison St., South Bend, Ind., E.U.A.



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.



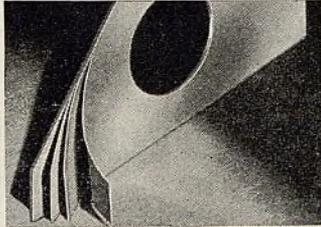
PARA RESTABLECER LA FUERZA REEMPLACE LOS COJINETES DESGASTADOS

Los anillos y los émbolos nuevos, lo mismo que la rehabilitación de los cilindros, hacen su parte en evitar el derroche de aceite de motor. Los cojinetes desgastados del motor son también importante causa del excesivo consumo de aceite, pérdida de fuerza y súbito gasto de funcionamiento. Al corregir el derroche de aceite de motores americanos, examine también los cojinetes. De presentarse desgastados, reemplácelos con los cojinetes precisos de inserción Federal-Mogul, empleando también las bielas con revestimiento de metal babbitt manufacturadas por la Federal-Mogul. Estas piezas se instalan instantáneamente y por su especial construcción corren al control del aceite. El Federal-Mogul es el único surtido completo de cojinetes para motores americanos. Pídanos ejemplar gratuito de nuestro catálogo.



COJINETES PARA TODOS LOS MOTORES AMERICANOS

FEDERAL-MOGUL CORPORATION
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: FED-MOG DETROIT
DETROIT, MICHIGAN, E. U. A.



DESPRENDELA . . . PARA PRECISOS AJUSTES DE COJINETES

LA MANERA RAPIDA, FACIL Y LUCRATIVA! Sencillamente desprenden las delgadas láminas de latón de la laminita Laminum . . . de 0,002" o más, cada vez. Asegura así un ajuste EXACTO en el mismo trabajo. No hay que limar ni labrar a máquina. Nunca hay tierra o arenilla entre las hojas o láminas.

Formas corrientes para todas las marcas de motores. También las ofrecemos con puntas blandas de metal Babbitt (petentadas), para cojinetes lubricados bajo presión.



DESPRENDALAS PARA GANANCIAS

EQUIPO SUNNEN PARA TALLERES

Para la lucrativa rehabilitación de motores se requieren modernas máquinas y herramientas de taller. Sírvase pedirnos catálogos y precios sobre el siguiente equipo Sunnen especial para talleres de reparación:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------|
| Esmeriladora de agujero de pasador | Ensayador de resorte |
| Esmeriladoras de cilindros | Levantadores de válvulas |
| Alineador de biela | Sujetador de cierre seccionado |
| Ringmaster | Reponedor de cierre seccionado |
| | Sujetador de pasador |

Gerente de Exportación

CLEMENT PUESCHEL

1841 Broadway, Nueva York, N. Y., E.U.A.

Dirección telegráfica: CEPUESCHEL Fábrica en San Luis, Mo., E.U.A.

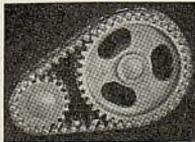
OBTENGA MAYORES GANANCIAS EN 1937 — VENDA LAS CADENAS DE DISTRIBUCION LINK-BELT DE AJUSTE AUTOMATICO

Una cadena sin reacción, con bujes segmentarios — un triunfo exclusivo de la Link-Belt. Esta cadena de distribución de ajuste automático, para la propulsión de árbol de levas, compensa su propio desgaste durante su funcionamiento.

Hay una cadena Link-Belt para todo automóvil con engranajes de distribución accionados por cadena. Estas cadenas se venden por los principales comerciantes del ramo del mundo.

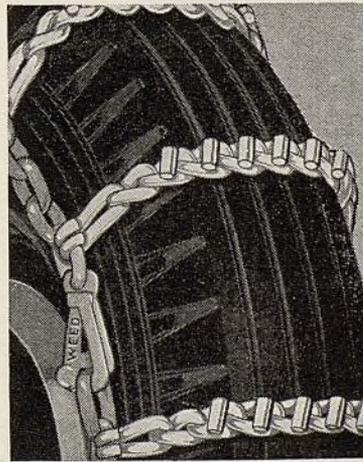
LINK-BELT COMPANY INDIANAPOLIS, E. U. A.

Dirección telegráfica y por radio: "Linkbelt, Indianapolis" 5950-A



Cinco Magnas Características

MÁS DEL DOBLE KILOMETRAJE SEGURO



1—Más durabilidad debido al Weedalloy—el nuevo metal más duro y resistente para fabricar cadenas para neumáticos.

2—Mayor tracción debido a las barras de refuerzo que van soldadas a través de las cadenas transversales.

3—Debido al gancho de extremo provisto de cierre de palanca, las cadenas son fáciles de poner, ajustar y quitar.

4—Cadenas laterales extra fuertes, soldadas eléctricamente y endurecidas.

5—Económicas, debido a que rinden más kilometraje. Mantenga una existencia de las Cadenas Weed para Neumáticos. Las hay para todo automóvil, ómnibus o camión. Búsque el nombre "Weed" en cada gancho.

CADENAS TRANSVERSALES

W E E D AMERICAN, CON BARRAS DE REFUERZO

Nota: Use las Chavetas Campbell Hammerlock de extensión automática si desea chavetas que se coloquen, cierren y quiten fácilmente.

AMERICAN CHAIN & CABLE COMPANY, Inc.
División de la American Chain

Depto. de Exportación—230 Park Avenue, NEW YORK, N. Y., E. U. A.

MÁS FUERZA—Más Durable

La calidad de un acumulador se determina sólo por el servicio eficaz y exento de molestia que el acumulador da en la práctica . . . y por la duración de semejante servicio. Los ingenieros y químicos de la Edison han tenido éxito en perfeccionar un acumulador que representa lo máximo en calidad—más fuerza y más durable.



Los acumuladores Edison "AAA" son tipos de alta capacidad, que están aislados con el especial separador Edison . . . Endurite . . . una extraordinaria composición de caucho que posee toda la importante porosidad de la madera, más la resistencia al desgaste característica del caucho. Endurite reduce definitivamente las fallas debidas a la sobrecarga y desgaste mecánico de los separadores, prolongando notablemente la duración del acumulador.

Un producto de la



División Internacional, 444 Madison Ave., Nueva York, N. Y., E.U.A. Dirección telegráfica: Zymotic

EDISON



ACUMULADORES

TIME TESTED

McQUAY-NORRIS
PISTON RINGS
PISTONS
PINS

VALVES
BEARINGS
PUMP PARTS
BOLTS-BUSHINGS

PROVEN IN SERVICE

**El completo
surtido de legítimas
piezas McQuay-Norris**

McQUAY-NORRIS
Manufacturing Company

Oficinas principales:
ST. LUIS, E.U.A.

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

LA BORG-WARNER ES LA FABRICA INDEPENDIENTE MAS GRANDE DEL MUNDO DE PIEZAS DE AUTOMOVILES

BORG-WARNER INTERNATIONAL CORPORATION
(DIVISION DE LA BORG-WARNER CORP.)
310 SOUTH MICHIGAN AVE. CHICAGO, ILL., E.U.A.
Dirección telegráfica: BORG-WARNER

COMPANIAS CONSTITUYENTES DE LA BORG-WARNER

The Borg & Beek Company	Marvel Carburetor Company
Borg-Warner International Corporation	Mechanics Universal Joint Company
Borg-Warner Service Parts Company	Morse Chain Company
Detroit Gear and Machine Company	Morse Chain Company, Ltd.
Detroit Vapor Stove Company	Norge Division
Ingersoll Steel and Disc Company	Rockford Drilling Machine Company
Long Manufacturing Company	Warner Gear Company
Long Manufacturing Company, Ltd.	Wheeler-Schebler Carburetor Company

LUBRICACION ESPECIALIZADA

PRESION DE 10.000 libras

Suministrada con cinco receptáculos intercambiables o con el número que se quiera. El cambio de receptáculo se hace en 10 segundos.

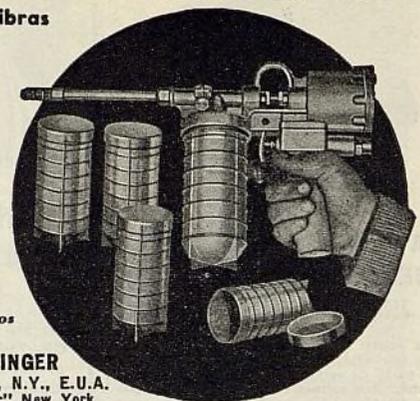
Más de 27.000 en uso.

Pídanos información detallada.

Distribuidores exclusivos para la exportación

EDWIN D. ALLMENDINGER

59-61 Pearl Street, Nueva York, N.Y., E.U.A.
Dirección telegráfica: "Edalmer" New York



NECESITAMOS AGENTES

en ciertos importantes mercados. Pídanos, ahora mismo, información completa.

The Shaler Company, fabricante de los famosos parches Shaler para cámaras o tubos de neumáticos, necesita todavía representantes o concesionarios de acreditada responsabilidad en ciertos importantes mercados. La representación de esta compañía significa un negocio permanente y lucrativo, por basarse sobre productos de reconocida excelencia y un método comercial absolutamente equitativo.

El Servicio Mundial de Reparación de Neumáticos y Cámaras de Aire de Shaler cuenta con más de 90.000 "miembros autorizados" en los Estados Unidos, que están obteniendo muy buenas ganancias vendiendo los famosos parches Shaler de aplicación por calor. En todo caso, los comerciantes en otros países, que están siguiendo este plan comercial, han aumentado sus negocios y ganancias. Aproveche Ud. esta oportunidad de dedicarse a uno de los negocios más lucrativos de la industria automotriz. Escribanos ahora mismo.

THE SHALER COMPANY
Waupun, Wisconsin, E. U. A.
Dirección telegráfica: Shalerize

RECTIFIQUE ASIENTOS DE VALVULAS COMO LO HACEN LAS FABRICAS

mediante la esmeriladora de asiento de válvula **ECCENTRIC**



Treinta y seis fábricas y diez mil talleres de reparación, en todas partes del mundo, están sirviéndose de la esmeriladora ECCENTRIC para hacer y rectificar asientos de válvulas. Esmerila cualquier asiento de cualquier metal, ya de tipo superficial, ya de tipo embutido. Se suministra con aderezador de diamante, en caja metálica. Obtenga información completa, escribiendo al representante más próximo, según la lista de abajo.

HALL MFG. COMPANY
TOLEDO, OHIO, E.U.A.

460 Richmond St., Toronto, Canadá

Gerente de ventas en Europa:
MORRIS & INGRAM,
26 Finsbury Square, Londres,
E. C. 2, Inglaterra

Gerente de ventas en Cuba:
L. GONZALEZ DEL REAL,
Apartado 1296, Habana, Cuba

Gerente de ventas en la Argentina:
SR. OTTO EBERSON
Casilla de correo 127, Buenos Aires

TRICO

LAVADOR AUTOMATICO DE PARABRISA

ROCIA EL PARABRISA CON AGUA LIMPIA DURANTE LA MARCHA



REDUCE MUCHO EL PELIGRO EN LOS VIAJES NOCTURNOS

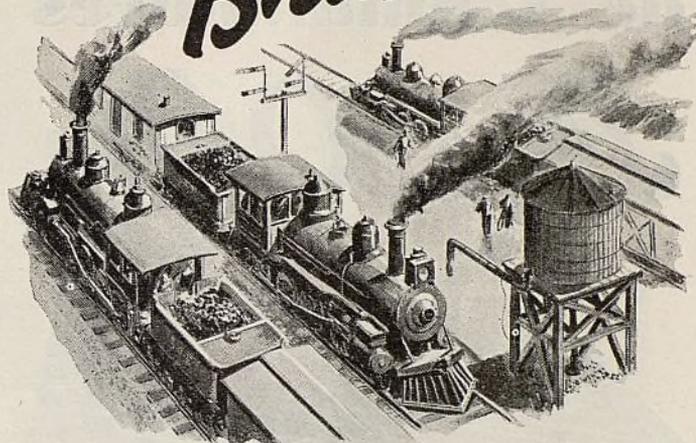
No hay necesidad de depender del servicio de un empleado de garaje para la limpieza del parabrisa, pues el nuevo lavador automático de parabrisa Trico limpia el cristal del parabrisa de todo polvo, lluvia, etc. mediante un rocío de agua limpia, que funciona automáticamente, bajo fuerza de vacío, mientras el automóvil está en movimiento.

TRICO PRODUCTS CORPORATION
817 Washington Street Buffalo, N. Y., E. U. A.
Dirección telegráfica: "TRICOPROD" Buffalo

Indice de los Anunciantes

Allmendinger, E. D.	80
American Brakeblok Corp.	81
American Chain & Cable Co., Inc.	79
Atlas Asbestos Co.	82
Belden Mfg. Co.	75
Bendix Aviation Export Corp.	53
Blackhawk Mfg. Co.	74
Borg-Warner Intl. Corp.	80
Champion Spark Plug Co.	4ta. Cub.
Chrysler Corporation, Export Division	29-32
Du Pont de Nemours & Co., E. I.	51
Edison, Inc., Thos. A.	80
Electric Auto-Lite Co.	68
Electric Storage Battery Co.	75
Federal-Mogul Corp.	79
Ford Motor Co.	71
Fulton Co.	77
General Motors Corp., Export Division	65, 66
Graham-Paige Intl. Corp.	63
Hall Mfg. Co.	80
Hollingshead Corp., R. M.	79
Hudson Motor Car Co.	1ra. Cub. y 55 a 60
International Harvester Export Co.	4
Link-Belt Co.	79
Lyons Storage Battery Co.	78
McQuay-Norris Mfg. Co.	80
Perfect Circle Co.	2da. Cub.
Perfection Gear Co.	78
Pittsburgh Plate Glass Co.	82
Prest-O-Lite Company, Inc.	82
Pueschel, Clement	79
Reo Motor Car Co.	1
Republic Gear Co.	70
Russell Mfg. Co.	77
Sealed Power Corp.	72
Seiberling Rubber Co.	64
Shaler Co.	80
Sherwin-Williams Co.	78
South Bend Lathe Works	78
Stanley Electric Tool Co.	2
Storm Mfg. Co.	77
Studebaker Export Corp.	41-46
Sun Oil Co.	69
Sunnen Products Co.	79
Thompson Products, Inc.	3ra. Cub.
Trico Products Corp.	80
Tubular Rivet & Stud Co.	72
Van Norman Machine Tool Co.	3
Wagner Electric Corp.	74
Wayne Pump Company	67
Wayne Works	73
Weaver Mfg. Co.	76
Willard Storage Battery Co.	76
Williams & Company, J. H.	76

LA HISTORIA DEL American Brakeblok



● Muchos años antes del automóvil, se estableció una compañía para fabricar las zapatas de freno de hierro fundido usadas por los ferrocarriles. Con el tiempo, las zapatas de freno de la American Brake Shoe & Foundry Company llegaron a usarse por casi todos los ferrocarriles de los Estados Unidos. Esto, sin embargo, fué solo el comienzo.

Más tarde llegaron los automóviles con un nuevo problema en enfrenamiento. Los frenos de coches no servían. Tampoco resultaban adecuadas las zapatas de hierro fundido de los ferrocarriles. Las cintas de tela tejida que se adoptaron entonces fueron buenas sólo para los primeros automóviles.



● Vino después la construcción de camiones y ómnibus y los ferrocarriles empezaron a utilizarlos para servicios en ramales. Pero el forro tejido de freno no podía manejar las cargas de enfrenamiento grandemente aumentadas. Los ferrocarriles llamaron a los ingenieros de la American Brake Shoe & Foundry Company. "Uds. saben muy bien cómo parar nuestros trenes" dijeron ellos. "¿Pueden hacer un forro de freno que pueda parar nuestros camiones y ómnibus con igual seguridad?"

Nuestros ingenieros pusieron mano a la obra. Trabajando día y noche y emprendiendo numerosos experimentos, desarrollaron finalmente un nuevo forro de freno vastamente superior, que no fué tejido sino moldeado bajo presión y tratado térmicamente para que resistiera un rozamiento mucho mayor. Ofrecía mayor seguridad y duraba mucho más. Vino, por lo tanto, a resolver el problema del enfrenamiento de automóvil. De esta manera nació el American Brakeblok, el forro de freno de seguridad.

AMERICAN BRAKEBLOK CORPORATION

4600 Merritt Ave., Detroit, Mich., E.U.A.

Nueva York, Cleveland, Chicago, San Luis, Los Angeles, San Francisco
Departamento de Exportación: 39 Water St., Nueva York, N.Y., E.U.A.

Una división de la American Brake Shoe and Foundry Company

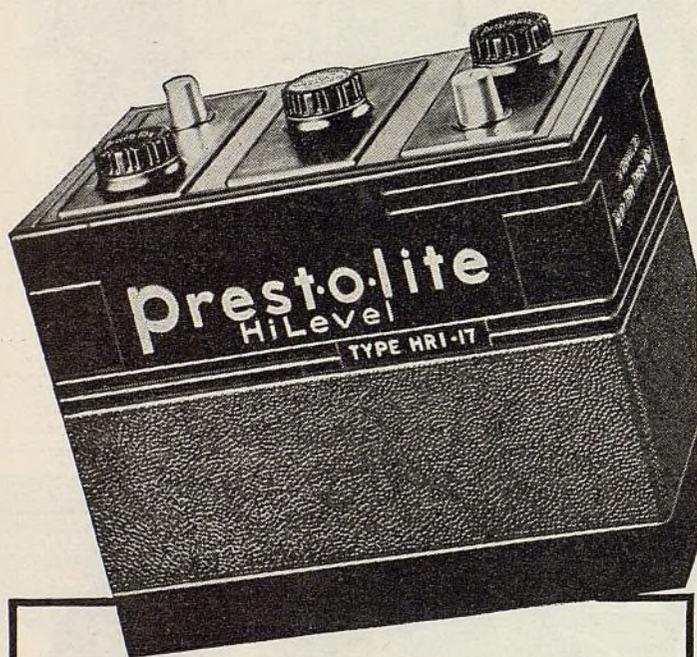
EL FORRO DE FRENO DE SEGURID



16 MILLONES

de Acumuladores

Prest-O-Lite



DESDE que el Acumulador para automóvil se lanzó al mercado, más de 16 millones de Acumuladores Prest-O-Lite se han vendido. Dieciseis millones de consumidores satisfechos—dieciseis millones de dueños de automóviles que año tras año han visto el funcionamiento satisfactorio del Prest-O-Lite—arránques rápidos, luces brillantes y servicio duradero a bajo costo.

Los primeros Acumuladores Prest-O-Lite eran buenos, ¡pero cuanto más superior es el Prest-O-Lite de hoy! Nunca antes se había ofrecido un Acumulador de tanto mérito. Nunca antes hubiera Ud. podido conseguir un Acumulador igual al Prest-O-Lite Hi-Level ilustrado.

Hoy como siempre, el Acumulador Prest-O-Lite es el preferido por los dueños de automoviles. Y es el que más ganancias rinde a los distribuidores. Escriba solicitando detalles completos.

PREST-O-LITE COMPANY, INC.
Chrysler Building, Nueva York, N. Y., E.U.A.
Dirección cablegráfica: "Polbatex", Nueva York

PITTSBURGH AUTOMOTIVE FINISHES MIMAX • LAVAX

MIMAX — Lacas de alta calidad, con cuyo uso se obtienen costo Mínimo y valor MAXimo.

La Guía MIMAX de Entremezclas proporciona a los distribuidores y pintores un sistema rápido y eficaz para prestar servicio a cualquier automóvil, manteniendo una existencia compacta, y teniendo pérdida mínima y mayor rendimiento.

LAVAX — El Esmalte Sintético de Brillo Excepcional — cuya línea cuenta con un surtido completo de manos primarias. De acabado flexible y resistente, se recomienda particularmente para vehículos comerciales, autobuses, ruedas, guardabarros, etc.



Para mayores ventas y mejores ganancias súrtase con

"LAS LINEAS GEMELAS"



PITTSBURGH PLATE GLASS CO.
Paint & Varnish Division

NEWARK, N. J., E. U. A.

Dirección cablegráfica: SUNPROOF

ATLAS

Quaker

**FORRO DE FRENO
COMPRESO HIDRAULICAMENTE
PARA
USO INDUSTRIAL**



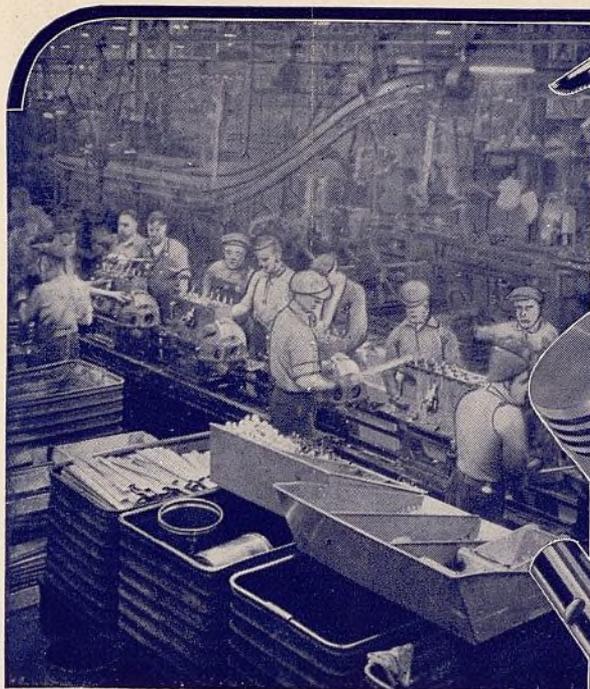
Preferido para maquinaria de refinería de azúcar, grúas, palas mecánicas, laminadoras, y todo otro servicio industrial de exigentes requisitos. Es el material de rozamiento o fricción más durable que existe en el mercado.

Por carta o por telegrama pídanos precios.

ATLAS ASBESTOS CO.

Dirección telegráfica: LASBEST

NORTH WALES, PA., E. U. A.



**SERVICIO DE EQUIPO NORMAL
EN LOS ESTADOS UNIDOS . . .**

• La Thompson fabrica piezas de motor y de chasis para los principales fabricantes americanos de automóviles, camiones y aeroplanos. El taller de reparación, no importa en qué lugar del mundo esté establecido, puede ahora obtener piezas de repuesto Thompson para reemplazar sus similares empleadas originalmente por los fabricantes de vehículos automóviles. Una organización de alcances internacionales tiene en existencia un surtido completo de estas piezas, para inmediata entrega. Para satisfacción completa y pronto servicio a sus clientes, insista en las piezas Thompson.

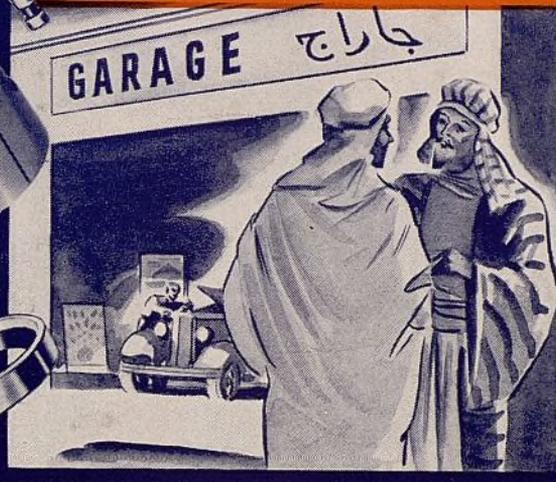
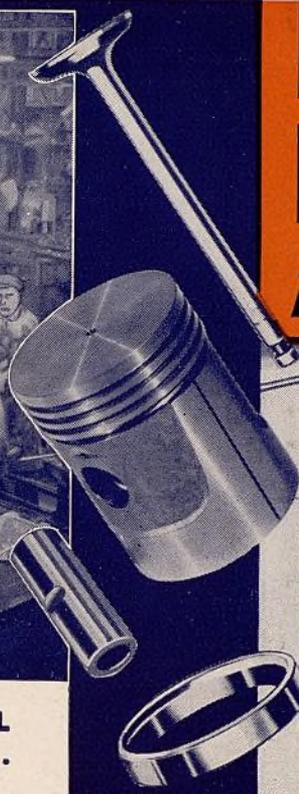
THOMPSON PRODUCTS, INC.

Departamento de Exportación
CLEVELAND, OHIO, E.U.A.
Dirección telegráfica: THOMPSON, CLEVELAND



**Thompson
Products**

**IDENTICO
PROYECTO**
para cada servicio



**SERVICIO INTERNACIONAL
DE PIEZAS DE REPUESTO**



REPRESENTANTES

- J. E. ESTRADA, *México D.F., México*
- L. GONZALES DEL REAL, *Habana, Cuba*
- J. G. ROTHSCHILD, *San José, Costa Rica*
- FRANK GAMUNDI, *San Juan, P. R.*
- BERNHARD SCHMIDT, *Caracas, Venezuela*
- IRVING MISCHNER Y HNO. S.A., *Bogotá, Colombia*
- KENDRICK VAN PELT, *Sao Paulo, Brasil*
- ALFRED PALLISER, *Lima, Perú*
- S.I.A.M., *Santiago, Chile*
- WILL L. SMITH, S.A., *Buenos Aires, Argentina*
- WILL L. SMITH, S.A., *Montevideo, Uruguay*
- JÓSE LÓPEZ ZUERAS, *256 Muntaner, Barcelona, España*
- MIGUEL ORTEGA, *Larache, Marruecos*



Cuando el cliente quiera UN MOTOR QUE ARRANQUE AL PUNTO y obedezca mejor



— recuerde que un motor es bueno sólo cuando las bujías son buenas. Las Bujías Champion han sido diseñadas para llevar hoy al motor a la meta de su funcionamiento. Esto significa arranque inmediato, aceleración impecable, potencia generosa y, sobre todo, economía de combustible — verdadero beneficio que hace que, en pocos meses, las nuevas Bujías Champion se paguen con el combustible que economizan.

Venda sólo
**Bujías
Champion**

CHAMPION SPARK PLUG COMPANY, TOLEDO, OHIO, E. U. A. DIRECCION CABLEGRAFICA: "CHAMPION", TOLEDO

EL AUTOMÓVIL AMERICANO
Ayuntamiento de Madrid