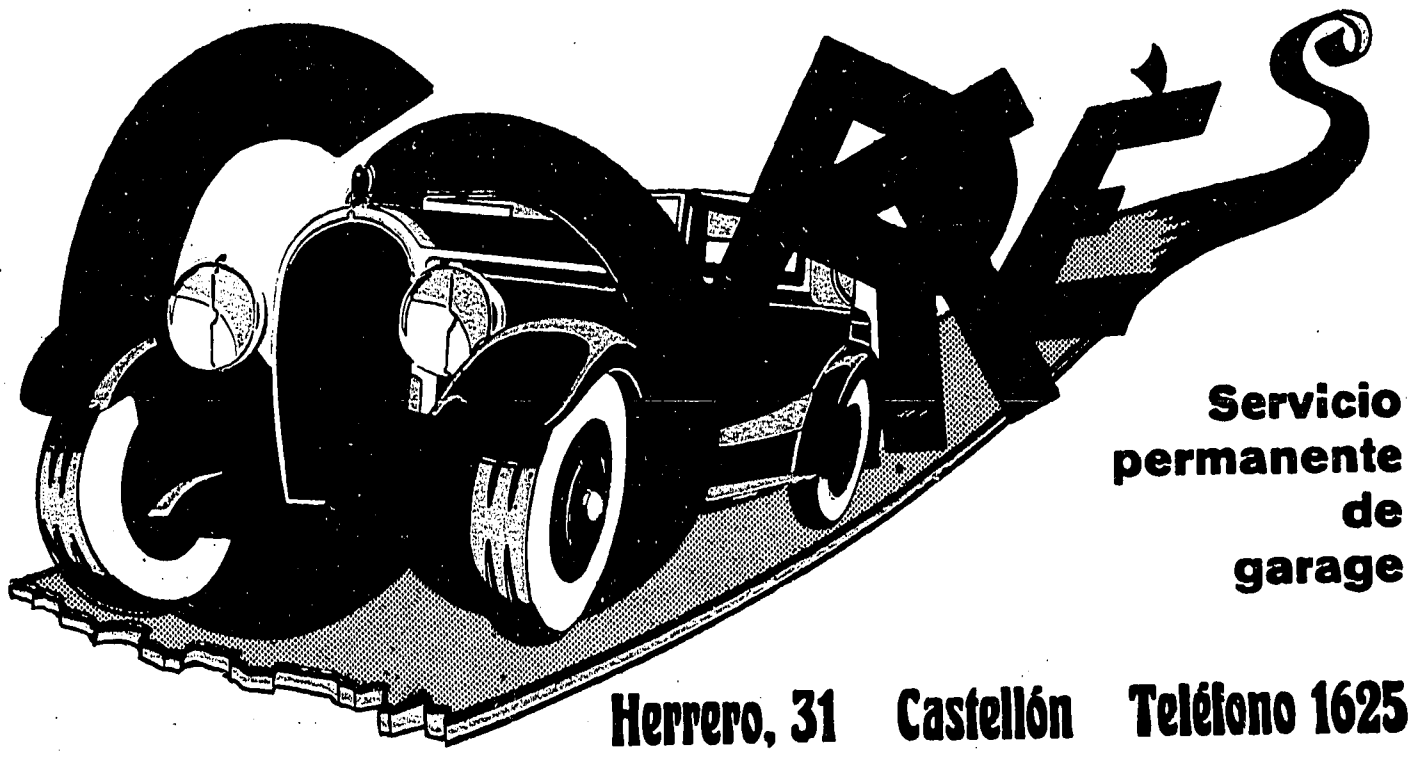
Año V Núm. 48

AUTOMÓVILES «SKODA»

CONCESIONARIO PARA CASTELLÓN Y PROVINCIA



Servicio permanente de garage

Herrero, 31 Castellón Teléfono 1625

IMPRENTA MAS. - CASTELLÓN

La Hispano de Fuente En-Segures, S. A.

SUMINISTROS EN GENERAL PARA CAMIONES Y AUTOMÓVILES

NEUMATICOS

Goodyear y Pirelli.

ELECTRICIDAD

Estación de servicio Bosch.
Lámparas Osram.
Escobillas Morganite.

ACCESORIOS

Rodamientos a bolas y rodillos Riv.
Frenos hidráulicos Lockheed.
Pistones Frigobor.
Metal antifricción Findlay.
Gatos hidráulicos Blackhawk.
Correas eslabonadas Whittle.
» de goma Dayton y Pirelli.
Cinta de freno Ingo.
» » » Ferodo.
Líquido para juntas Adherent.
Baterías Tudor.
Tornillería en general.

VENTAS

Avenida Pérez Galdós, 19

Teléfono 1987

CASTELLÓN

eSSa

ESTACION SERVICIO AUTORIZADA

RONDA DEL MIJARES, 175 - TELÉFONO 2197

CASTELLÓN

◇ ◇ ◇

SERVICIO PERMANENTE

Surtidores W A Y N E de doble control
Engrases automáticos
Lavado a alta presión y todo cuanto afecta a un servicio perfecto y rápido

Servicio de aire y agua
Carga de batarías
Garage - Taller de reparaciones

Exclusiva de los aceites FISKE'S y ROYAL

CONCESIÓN OFICIAL **FORD**

BIBLIOTECA PUBLICA PROVINCIAL - CASTELLON

R-24.624

RESERVADO PARA LA

Agencia de Automóviles

Oldsmobile

Vauxhall Bedford

Avenida Pérez
Galdós, 16

Castellón

Concesionario:

D. Vicente Tirado Gimeno

Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: RONDA MAGDALENA, 8

CASTELLÓN, JUNIO 1936

Publicación mensual

AÑO V
NÚMERO 48

Director: RAFAEL MONFORT
Redactor-jefe: ALFONSO COCA

SUMARIO: Un descubrimiento sensacional. — La voz técnica Diesel. — Página humorística.—Página literaria.—Técnica automovilista, Revista americana.—Tarjeta postal.—El viajar de noche resulta ventajoso....—Gacetilla noticiaria. - Relación de los vehículos matriculados en el mes de Abril de 1936.—Avisos de Secretaría.—Balance de Caja.

UN DESCUBRIMIENTO SENSACIONAL

UN AVANCE EN LA SUSPENSIÓN DE LOS COCHES

DURANTE mucho tiempo la suspensión de los automóviles ha preocupado profundamente a la industria y esta preocupación ha sido la que ha conseguido que hoy día los coches puedan circular por caminos desiguales a grandes velocidades.

Cuando todo el mundo creía haber llegado a la meta, el progreso da un paso adelante en la suspensión de los automóviles para que los pasajeros viajen aún más cómodamente, y este paso lo ha logrado el Ingeniero Roig W. Brown, de la Firestone Tire & Ruber C.°, el cual presentó el nuevo dispositivo a la reunión anual de la Sociedad de Ingenieros automovilistas, celebrada en Detroit.

El principio de la invención consiste en reemplazar las ballestas actuales por fuelles inflados con aire y permite de esta manera que el automóvil vaya literalmente sobre aire.

En pocas palabras diremos que los muelles aéreos Firestone consisten en un fuelle de tejido especial engomado, que se infla a la presión necesaria para resistir cualquier carga que se desee. Los fuelles trabajan automáticamente en conjunción con un depósito de aire a través de una válvula de péndulo, amortiguadora, conectándose al fuelle con el tanque por mediación de tubos metálicos.

El muelle aéreo se basa en la acción de la válvula amortiguadora de péndulo, el cual se balancea hacia afuera cuando el automóvil está tomando una curva, haciendo que el disco de la válvula cierre el paso a un depósito de aire. Esta acción aumenta la presión del fuelle a medida que se aumenta el peso por causa de la curva. Cuando el péndulo está en posición vertical, el paso del aire de los fuelles al depósito es libre porque la punta del péndulo engancha una pieza del disco de la válvula, manteniéndola así abierta.

Después de que las ruedas pasan sobre una obstrucción del camino, los fuelles se extienden reduciendo la presión. Se restringe la corriente de aire del depósito a los fuelles para producir la acción amortiguadora deseada.

Cuando se utiliza el muelle aéreo, la pieza de suspensión se monta más cerca del nivel del centro de gravedad, reduciendo así la tendencia de la carrocería a ladearse al tomar las curvas.

La fuerza de amortiguación del muelle aéreo puede controlarse por inercia, velocidad o válvulas manuales de acción remota, según el método que mejor cuadre.

En la conferencia que dió el señor Brown en Detroit, dijo que el desarrollo de la idea produjo algunas dificultades cuando se trató de dar a los fuelles la capa de goma, pero finalmente se ha logrado que los fuelles diseñados resistan, sometidos a una sobre carga de 25 por 100, ocho millones de deformaciones de dos pulgadas y pruebas en carretera han demostrado que tienen una vida de flexión bastante mayor que la exigida por las suspensiones de los automóviles.

Los fuelles de muelle aéreos con dispositivo para su montaje en el eje pesan aproximadamente un kilo por rueda, en comparación con los 5 a 25 kilos que pesan los muelles de acero.

Como en las condiciones actuales de conducción ha llegado a ser una necesidad que la carga no amortiguada pese poco, el muelle aéreo, por la diferencia anterior de pesos, aventaja sin duda alguna al sistema actual.

Se han hecho pruebas de los muelles aéreos con un «Scarab» y el resultado fué buena estabilidad y buenas propiedades de amortiguación. En ejes traseros de tipo sólido los fuelles pueden instalarse directamente entre el muelle y el travesaño del bastidor, ya sea hacia adelante o hacia atrás de los ejes, según se desee.

Las mejoras que se consiguen mediante la utilización de los muelles aéreos son, según el ingeniero señor Brown, las siguientes: más comodidad en el viaje con menos fatiga para el pasajero; la casi eliminación del ladeo de la carrocería al tomar curvas a altas velocidades; compensación de las irregularidades del camino por el control de amortiguación; posibilidad de regular la suavidad de rodaje del coche una marcha más silenciosa, evitando también que la correcería se eche hacia adelante en los frenazos bruscos.

El señor Brown, al describir su invención, declaró que los muelles aéreos difieren tanto de los muelles metálicos y el equipo accesorio que éstos requieren, como las cubiertas Balón se diferencian de las antiguas gomas de los coches de caballos.

Tenemos noticia, de que una de las principales marcas de automóviles de las Estados Unidos ha aceptado ya los muelles aéreos para sus coches y sus modelos de 1937 estarán dotados de este perfeccionamiento.

Es verdaderamente maravillosa la aplicación que de día en día va consiguiendo la goma.

J. L. ALTUNA

¿Ya eres socio del Montepío? CHOFER: Recuerda que en caso de tener un accidente, la Asociación vela por tus intereses moral y materialmente.

TÉCNICA AUTOMOVILISTA

REGULACIÓN AUTOMÁTICA DEL CALOR

Por P. M. HELDT

CUANDO el motor está frío, se hace necesario administrar al conducto o múltiple de admisión cierta cantidad de calor proveniente del escape, para que casi todo el combustible aspirado pueda ser evaporado. Por esta razón, los múltiples de admisión se proveen de «puntos calientes» o canalizaciones de calor de escape. Tan pronto como el motor llega a su temperatura normal de funcionamiento, no necesita de la ayuda de este calor del escape, el cual, en tal caso, resulta detrimental porque le reduce su rendimiento volumétrico, limitando su fuerza efectiva. Para reducir gradualmente la cantidad de calor suministrada, a medida que aumenta la temperatura del mismo motor, se emplean ahora reguladores automáticos de calor. Estos reguladores de calor consisten invariablemente en un termostato bimetálico, que actúa sobre una válvula que permite el paso de los gases del escape por una canalización (en motor frío) o alrededor de ella (en motor caliente). El termostato, en la forma de una tira bimetálica espiral, puede instalarse directamente sobre el extremo saliente de la válvula reguladora de calor en el mismo múltiple.

Silenciadores de Admisión

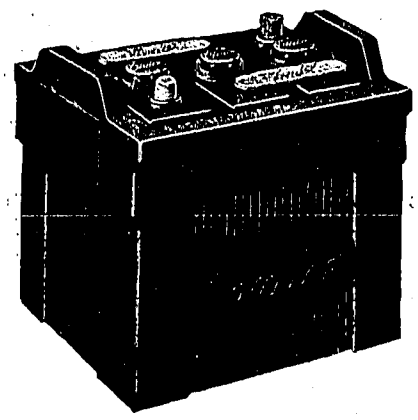
Cuando el aire se introduce directamente en el carburador, se produce ruido en el múltiple, el cual aumenta en intensidad a medida que se acelera la marcha. Este ruido se llama «rugido de fuerza». Actualmente los carburadores van siempre provistos de depuradores de aire y estos dispositivos sirven también, en la mayor parte de los casos, como silenciadores de admisión. En algunos de estos silenciadores el aire es respirado a través de amplias superficies de malla de alambre humedecida con aceite, que separa la corriente de aire y evitando las vibraciones de la columna de aire, que constituyen la causa fundamental del ruido.

Aumento de la Carga del Generador

La electricidad es tan necesaria en un automóvil como en una casa. Numerosos aparatos eléctricos se han agregado al equipo corriente del automóvil moderno. Una reciente adición muy importante, desde el punto de vista del consumo de corriente, es el radiorreceptor, el cual, al emplearse continuamente, usa una considerable cantidad de energía eléctrica. Toda la electricidad consumida sale, en primer lugar, del generador y por esta razón, las cargas promedias de los generadores han crecido notablemente estos últimos años. Varios han sido los medios disponibles para aumentar el rendimiento del generador sin necesidad de agrandar sus dimensiones y de todos ellos se ha sacado provecho. Cuando el generador suministra más corriente, queda expuesto a un mayor recalentamiento y la temperatura excesiva es muy detrimental a ciertas de sus piezas.

El generador Auto-Lite empleado en los automóviles Chrysler, se acciona por correa y la polea de la correa comprende paletas de ventilador. Estas paletas actúan como un soplador centrífugo, lanzando aire al generador, el cual entra por lumbreras en la tapa del extremo del colector y sale por lumbreras colocadas cerca del cojinete en el extremo de propulsión.

Cuando por primera vez se instalaron generadores eléctricos en los automóviles, la propulsión de estos aparatos era siempre de tipo positivo o directo, mediante engranajes o cadenas. La propulsión por correa de ese tiempo no inspiraba suficiente confianza para su general aceptación. Actualmente, la propulsión más generalizada es la llamada por correa en V.



AUTOMOVILISTAS

TUDOR ES ECONÓMICA Y ES CALIDAD
Siempre tendrá buen servicio con BATERÍAS
Equipad vuestros automóviles con BATERÍAS TUDOR

DEPOSITARIO EN CASTELLÓN:
José Marzá Añó
GARAGE FIAT

LA MEJOR BATERÍA PARA AUTOMÓVILES

Pi Margall, 171 — CASTELLÓN — Teléfono 2027

PCR EMILIO JUAN FAVIERES

VARIOS amigos salieron con un auto de turismo de excursión. Se apearon en un restaurante que a la orilla del camino encontraron y bebe que beberás vino de todas marcas, cuando menos se lo pensaban tenían cogida una «merluza» de mil demonios.

El escándalo que armaron fué de órdago. Llamada por teléfono, se presentó en el restaurante una pareja de la guardia civil.

—Quedan ustedes detenidos—dijo uno de los guardias a los escandalosos.

—¿Y eso por qué?—replicaron estos con sorpresa,

—Por haber sido hallados en estado de embriaguez.

—Les advertimos que fué con vino premiado en varias exposiciones.

—¿Y qué quieren decir con eso?

—Pues que no está bien que premien al vino y castiguen a quienes lo beben.

* * *

—¡Oye, Pedro! Se me ha roto el auto y esta tarde necesito ir de excursión con unas amiguitas, a las que dí palabra de no faltar. ¿Conoces a alguien que me pueda prestar el suyo?

—No; todos los que yo conozco te conocen a tí.

* * *

Un representante de autos llegó a Barcelona, donde fué invitado por un amigo a ver la representación de la obra «Cástor y Pólux», que hacían en el teatro Condal.

El representante, que sólo entendía de automovilismo, le dijo al que le invitaba:

—¡Cástor y Pólux! No conozco esos nombres. Será una nueva casa industrial que se habrá establecido.

* * *

El chófer Teodorino y la simpaquitísima Práxedes están de luna de miel.

Ella.—Temo que eches de menos tu vida de soltero.

El.—No lo creas. Estoy contento da la vida matrimonial, tan contento, que si te murieras me volvería a casar mañana mismo.

* * *

—¿Qué mira usted, tío Paco?—preguntaba el encargado de un garage a un amigo.

—Estoy mirando a ese borracho que va haciendo «eses» a cada paso.

—¿Y qué?

—¡Toma! Estoy considerando que así volveré yo a casa el domingo, si Dios quiere.

* * *

Nos contaba el otro día un turista, que recorriendo en automóvil las bellísimas regiones que tantos atractivos tienen en Italia. patria del arte, al visitar un templo famoso de la inmortal Roma, le contaron el siguiente pasaje:

Pintó el divino Miguel Angel a los apóstoles San Pedro y San Pablo y dióles un color muy subido a la cara.

Un cardenal le dijo al pintor cuando este había terminado su obra de arte:

—El cuadro es bueno; pero esas caras parecen de almazarrón.

Miguel Angel contestó con fría naturalidad.

—Es que les salen los colores al rostro al ver tan mal gobernada la Iglesia.

* * *

El cobrador del taller de reparaciones de autos va a cobrar una cuenta a casa del cliente Gutiérrez.

—El señor no está en casa—le dice la criada.

—¿Cómo? ¡Si le he visto asomado al balcón!

—También él lo ha visto a usted y por eso ha desaparecido.

* * *

Montado sobre un auto de turismo llegó a Villatorres don Agapito Azpeitua. Antes de visitar tan pintoresca población, a don Agapito se le ocurrió afeitarse, para lo cual, se metió en una barbería, no sin antes dejar el automóvil en un inmundo corralón que hacía las veces de garage.

A los pocos momentos ya le había hecho el rapabarbas unos cuantos chirlos.

—Afeita usted bastante mal—le dijo el paciente.—No me extrañará que por usted pierda el maestro toda la clientela.

—No lo crea. Para evitar eso no quiere el maestro que afeite mas que a los forasteros.

PELUQUERÍA DE CABALLEROS

ALHAMBRA

González Chermá, 86 CASTELLON

Si le interesa a V. comprar Máquinas de coser, Bicicletas, Radios, Gramófonos y Discos a base de la mejor calidad y máxima garantía visite al REPRESENTANTE

Evaristo Musné

G. Chermá, 129 — CASTELLON

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

Vicente Agost

Taller de Pintura
para Carruajes y Automóviles

Taller:
Bartolomé Reus, 17

C A S T E L L O N

Casa Forcadell

Cristales «SALVID»
inastillables garantizados
para automóviles

Cristales, Lunas y
Molduras metálicas inoxidables
para decoración

Zaragoza, 20 — Teléfono 1541

CASTELLON

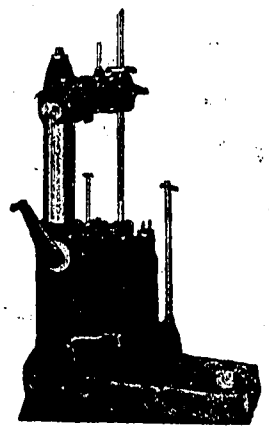
DROGUERÍA Y PERFUMERÍA
DE

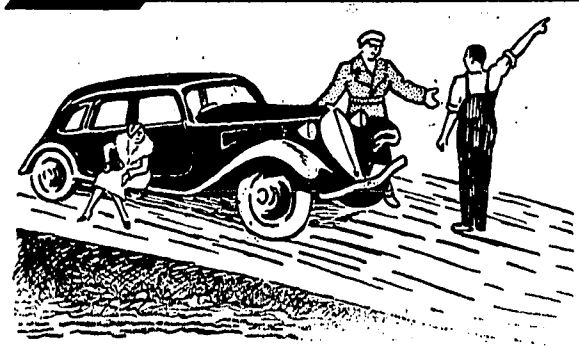
L. Gómez Granell

ESPONJAS, GAMUZAS, MANGUERAS DE GOMA, PINTURAS y CERAS PARA COCHES, ACEITES, GRASAS y VALVOLINAS :: ARTÍCULOS PARA LA CONSERVACIÓN DE AUTOS y CAMIONES

Zaragoza, 29 CASTELLON Amadeo I, n.º 1

GARAGE ROBERTO





SIGA ESTE CAMINO
Y NO LE OCURRIRÁ
ESTO NUNCA!!!.....

Taller de reparaciones • Rectificadora moderna de cilindros • Autos, Motos y Camiones • Lavadero a gran presión

Pérez Galdós, 16 y Alcalá Zamora, 7 — Teléfono 1609 — CASTELLON

PAGINA LITERARIA

CANTARES

Por LOPE DE VEGA

Apacibles prados,
creced las hierbas,
que ganado de oro
pasa por ellas.

* * *

Lavaréme en el Tajo
muerta de risa,
que el arena en los dedos
me hace cosquillas.

* * *

A los verdes prados
baja la niña,
ríense las fuentes,
las aves silban.
A los prados verdes
la niña baja,
las fuentes se ríen,
las aves cantan.
Con el alto pino
calle la oliva
y a la gala de Fabio
todas se rindan.
Con las azucenas
callen las rosas
y a la gala de Fabio
se rindan todas.

La vereda perdida

Por JUAN RAMÓN JIMENEZ

Vereda de céspedes
florecilla malva,
que a tanta ilusión
llevais a mi alma,
¡qué bien se respira
tras vuestra esperanza!

—

¡Que no hay que volver!
¡Detrás viene el ala!

—

La tarde del sur
os deja apartadas.
En vuestro abandono
reina libre el agua,
un pájaro dios
por vuestra paz anda.....

—

¡Que no hay que volver!
¡Delante va el alma!

—

El ocaso abre
a nuestra llegada.
Se inflama la música,
arde la fragancia.
Leyenda de luz,
florecilla áurea.

COMER BIEN Y BARATO?

RESTAURANT LES PLANES

GRAO DE CASTELLÓN

CUBIERTO POPULAR: 3 PESETAS :: CUBIERTO «LES PLANES» 6 PESETAS

CARTA SELECTÍSIMA

El mejor salón para fiestas y banquetes capaz para 200 comensales. Unico en Castellón
Comedores particulares a todo confort. Expléndida terraza con vistas al mar

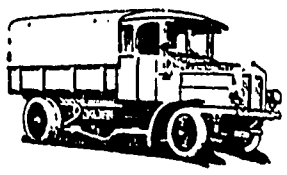
La mejor lubrificación de los motores de automóvil, se realiza con

Concesionarios para España:
TORTA & VIVANCOS
Consejo de Ciento, 265 - Teléfono 32842
BARCELONA

Representante en Castellón:
VICENTE PACHÉS TORRES
Bartolomé Reus, 26 Teléf. 1372

LUBRIFICANTES
PENSILVANIA U.S.A
YUKOIL

Considerados por su garantida procedencia, como los mejores del mundo



ANTONIO BRANCHADELL

Guarnición de Autos
Fundas, Capotas
Toldos para Camión

Plaza del Rey D. Jaime, 27
CASTELLON

KIOSCO MARTINEZ
PASEO DEL OBELISCO

Chófer: Si tiene algún compromiso con sus familiares o con sus señores, no dude, procure llevarlos a este Kiosco, único sitio donde encontrará la mejor calidad y la más grande variación en helados.
El único que presenta diariamente al público el Bracafé granizado, Leche, Limón natural, Mantecado a la crema, Crema de Avellana, Fresa al natural y el Ruso y el Arlequín de tanta aceptación entre el público de buen gusto.
Inmejorable Orchata líquida
Vermuts de las mejores marcas

NO CONFUNDIRSE
KIOSCO MARTINEZ
Paseo del Obelisco—CASTELLON

FABRICA DE LUNAS
Cristales de todas clases

Cristales de Seguridad
PARA
Automóviles y Autobuses

PRECIOS SIN COMPETENCIA

B. DERENZI
Colón, 46 CASTELLÓN Teléfono 1415

TAL COMO VIENE

Estudio de los motores de aceite pesado

La voz técnica Diesel

SE dió el caso, en aquella época, que una misma fábrica, o varias fábricas pertenecientes a una misma empresa tuvieran que hacer frente al doble problema de construir el mayor número posible de motores Diesel para submarino y modificar camiones de gasolina para ponerlos en condiciones de poder funcionar a base de aceite prácticamente bruto.

La Sociedad Benz, en su Gasmotoren-Fabrik, de Manenheim, fué uno de los constructores más importantes de motores Diesel para submarino. Simultáneamente otro taller de la Sociedad Benz, se dedicaba activamente a la construcción de motores para camión y para aviación. Los talleres de Berlin-Mavienfeld de la Sociedad Mercedes trabajaban también en la construcción de submarinos y camiones, mientras su famosa fábrica próxima a Stuttgart, construía motores a la aviación en gran cantidad. Poco después del armisticio las sociedades Benz y Mercedes se unieron.

Otros países, como Inglaterra, Francia, Italia y Estados Unidos, no se vieron obligados a hacer frente a la escasez de gasolina para sus fuerzas militares; y, aun cuando algunas de estas naciones trabajaban activamente en la construcción de motores Diesel para submarino, no experimentando urgencia de apresurar la fabricación de motores de aceite pesado aplicables a los vehículos de tracción mecánica.

Desde 1918 a 1936 los motores de aceite pesado han tenido un gran desarrollo, siendo adoptado en fabricación por la mayor parte de las fábricas que construyen motores de gasolina.

CICLOS DE FUNCIONAMIENTO. MOTORES DE CUATRO Y DE DOS TIEMPOS

Los que conocen el funcionamiento del motor de gasolina corriente, de que van provistos la mayor parte de automóviles y camiones, saben que la fuerza motriz desarrollada procede de la combustión de una mezcla de vapor de gasolina y aire encima del émbolo de cada cilindro. Esta combustión, o explosión, como la denominan algunos a causa de la extraordinaria rapidez con que se verifica y la subsiguiente expansión de los gases, determina una presión en la parte superior de los émbolos. Por este medio de energía acumulada en el combustible, y que este desarrollo en forma de calor, se transforma en trabajo mecánico; y el movimiento alternativo del émbolo se transforma en movimiento de rotación del cigüeñal por intermedio de la biela.

Estudiaremos en primer lugar, el ciclo de cuatro tiempos, o de Otto, que es el más empleado, para darnos una idea exacta de lo que significa cuatro tiempos, este estudio para entenderlo mejor lo haremos en un motor de gasolina. (Y luego con el de aceite pesado).

Este requiere que cada cilindro tenga una válvula de admisión por la que penetra la mezcla de vapor de gasolina y aire (que es aspirada por el cilindro a través de un aparato vaporizador, denominado carburador) en la cámara de combustión situada sobre el émbolo, y una válvula de escape, que una vez realizado su trabajo deja paso a los gases quemados para su salida a la atmósfera.

Para describir el ciclo completo, tal como se produce en uno cualquiera de los cilindros, supondremos que el émbolo se halla en el extremo superior (punto muerto superior) de su carrera, con las dos válvulas, la de admisión y la de escape, cerradas. Al iniciarse el movimiento descendente del émbolo, la válvula de admisión se abre para que la mezcla combustible sea aspirada y penetre en el cilindro.

Esta es la carrera denominada de admisión o aspiración (primer tiempo).

Cuando el émbolo empieza a subir de nuevo, después de haber alcanzado su punto muerto inferior, se cierra la válvula de admisión, con el objeto de que, durante el movimiento ascendente, la mezcla que hay en el interior del cilindro resulte comprimida.

Esta es la llamada carrera de comprensión (segundo tiempo).

Cuando el émbolo llega, aproximadamente, a su posición extrema superior, se inicia la combustión de la mezcla mediante una chispa eléctrica que salte entre las puntas o eléctrodos de la bujía del encendido, situada en la parte superior de la cámara de combustión (tercer tiempo)

Como que las dos válvulas están cerradas, los gases, que tienden a aumentar de volumen en virtud de la explosión y que no encuentra salida, empujan el émbolo hacia abajo. Este movimiento es el resultado de la expansión de los gases; y la carrera correspondiente recibe el nombre de carrera de expansión o trabajo.

Antes de que el émbolo alcance otra vez el punto muerto inferior la válvula de escape se abre, y, al subir aquél de nuevo, expulsa los gases quemados por la válvula de escape, de donde salen a la atmósfera circulando antes por el silenciador.

Esta es la carrera de escape, la última del ciclo o (cuarto tiempo), al final del cual se inicia éste nuevamente, repitiéndose así indefinidamente.

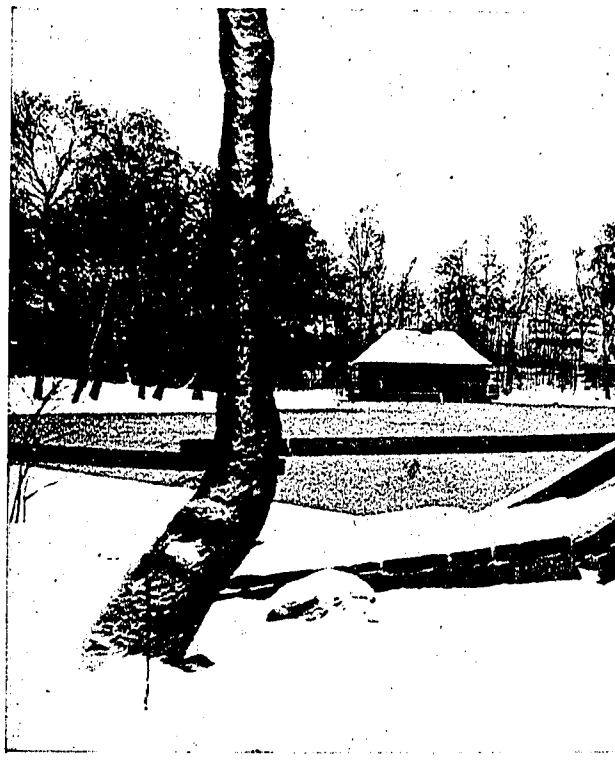
Como puede verse, hay una carrera de trabajo cada cuatro carreras de émbolo, las cuales corresponden a dos revoluciones del cigüeñal.

(Continuará)

V. V. R.

GARMISCH.—LA PISTA DE LANZAMIENTO

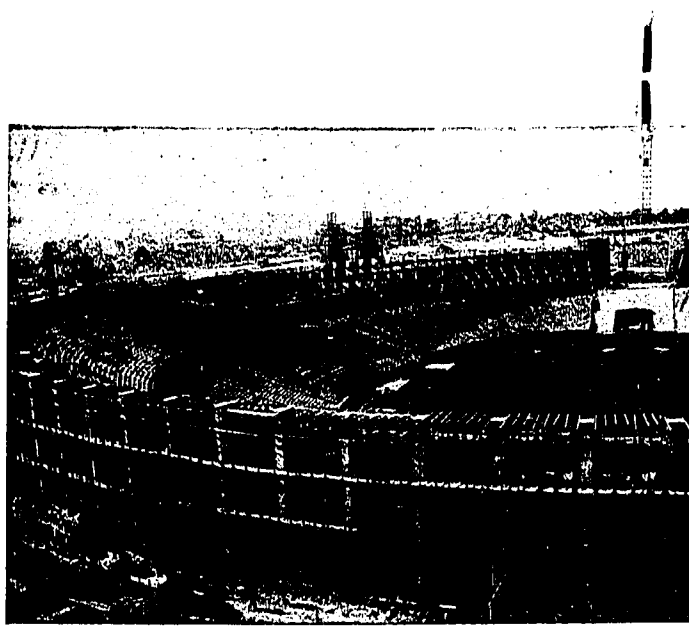
LA OLIM
DE BE



VISTA PARCIAL DE LA

CON motivo de la próxima celebración de la XI Olimpiada, se está construyendo en Berlín una magnífica Ciudad del Deporte. Arquitectura de clásica sencillez, en la que lo es todo la gracia escueta de las líneas, la armónica ponderación de las masas, el juego de luz sobre aristas y planos que produce nítidos efectos de claroscuro. Rigor de primarias combinaciones en los elementos arquitectónicos, bien acorde con la belleza "natural„ de los momentos deportivos: sencillez de las líneas de movimiento, gracia de ritmos, equilibrada ponderación del esfuerzo.

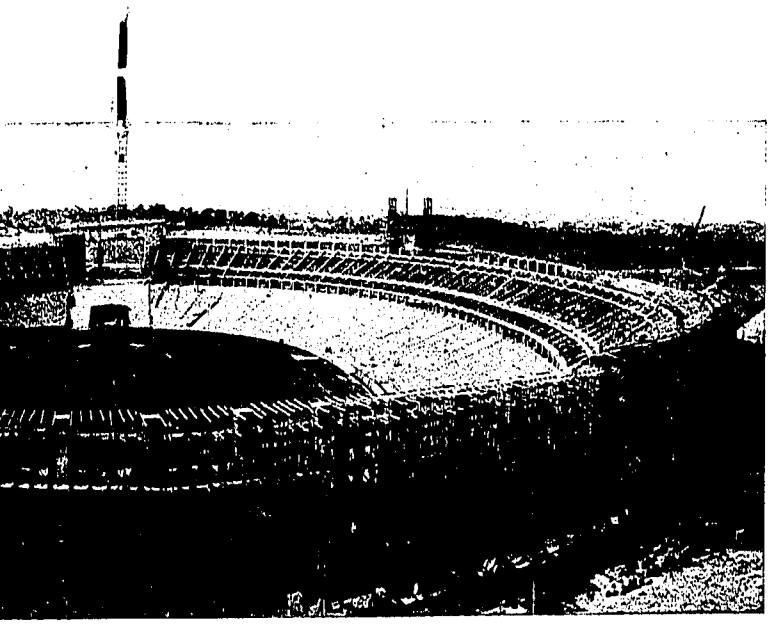
La meditación de las presentes ilustra-



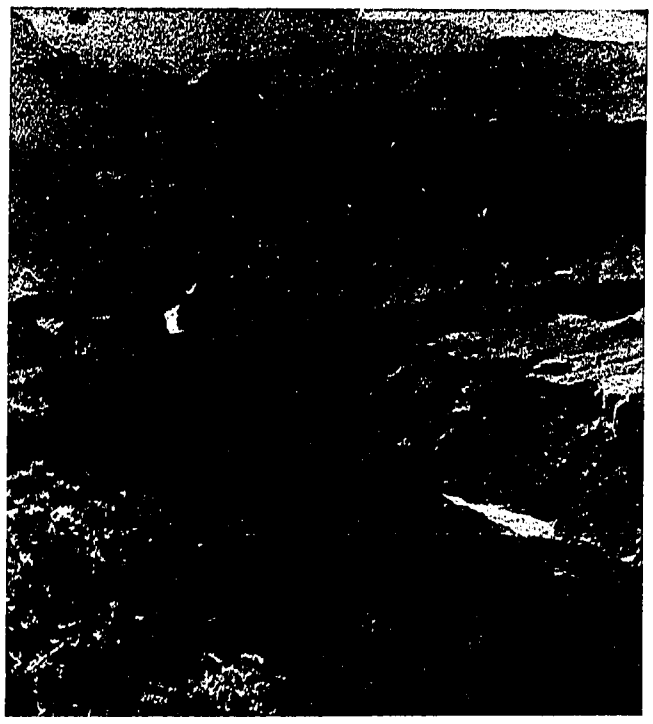
HE AQUÍ UNA PRECIOSA VISTA

IMPIADA
BERLIN

CIAL DE LA ALDEA OLÍMPICA



CIOSA VISTA DEL ESTADIO OLÍMPICO



He aquí el Colorado en el macizo montañoso, en cortes de más de 100 metros de profundidad, por regiones, que en su mayor parte aún no han sido holladas por la planta humana.

ciones indefectiblemente sugiere la consideración de la ley fundamental en la estética arquitectónica: la adecuación perfecta e integral del monumento a su fin, de la que deriva su belleza esencial, su imponderable emoción expresiva. Reflejando las fundamentales características de la vida deportiva, en el conjunto de las monumentales edificaciones berlinesas, se alían la gracia, el ritmo, la sencillez, la grandiosidad; características arquitectónicas que autorizan a enlazar los edificios en construcción con el nombre representativo de Ciudad del Deporte.

Clichés de la Revista OBRAS

CARROCERIAS E. PRADES

Dotado con Maquinaria moderna y personal especializado
Secciones reparaciones chasis, ballestas chapista, Barníz, Duco y Dulux, guarnecido, fundas y capotas.

SOLICITE PRESUPUESTOS

Salmerón, 1 CASTELLON

MUEBLES

F. CAUSANILLES

Antes de efectuar sus compras VISÍTEME

Ximénez, 13 y Fola, 1 CASTELLON

TALLERES DOLZ

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE MAQUINARIA

Ronda Mijares, 236 Teléfono 2068

CASTELLON

¡Chófers..!

el BAR CASTELLON os servirá expléndidamente comidas, aperitivos, café expréss y helados. Habitaciones económicas

Ronda Magdalena, 8-CASTELLON-Teléfono 2070

TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

A NUESTRO COLABORADOR

D. EMILIO J. FAVIERES

Faltaríamos a un deber ineludible de gratitud y reconocimiento si hiciésemos caso omiso a la brillante y amena colaboración de nuestro fraternal colaborador D. Emilio J. Favieres. Por ello, la Comisión de Revista, y, a propuesta del firmante de la presente Tarjeta Postal, acordó por unanimidad, constase en acta un voto de gracias por tan interesante colaboración.

Al testimoniar al Sr. Favieres este reconocimiento, cúmpleme manifestar al propio tiempo con verdadera satisfacción, que los trabajadores del volante cada día más capacitados, saben corresponder dignamente y, lo que es mejor todavía, son agradecidos con todos los que, como V. les favorecen y les ilustran con sobrios y brillantes escritos en su Revista CASTELLON AUTOMOVILISTA.

El gesto del Sr. Favieres, es enaltecedor y sumamente simpático; este altruismo es digno de encomio y, por este motivo, los Chófers saben corresponder e interpretar noblemente lo que representa y lo que vale este acto desinteresado.

¡Gracias, muchas gracias Sr. Favieres!

ALTAS DE SOCIOS

DE NÚMERO

Núm. 571—Don Juan Bta. Bayarri Ferreres.
» 572— » Francisco Vte. Rochera Esteller.
» 573— » Angel Armengol Ramón.
» 574— » Luis Soriano Moragrega.
» 575— » Roberto Puig Jisbert.
» 576— » Francisco Piñana Roig.

¡Por unos minutos...!

—¿Que ha sido eso?

—Que al pasar por la puerta é Ciriaco m' ha caído una teja.

—¡Ridiez que torpe! ¿por qué no has pasau una miajica antes?

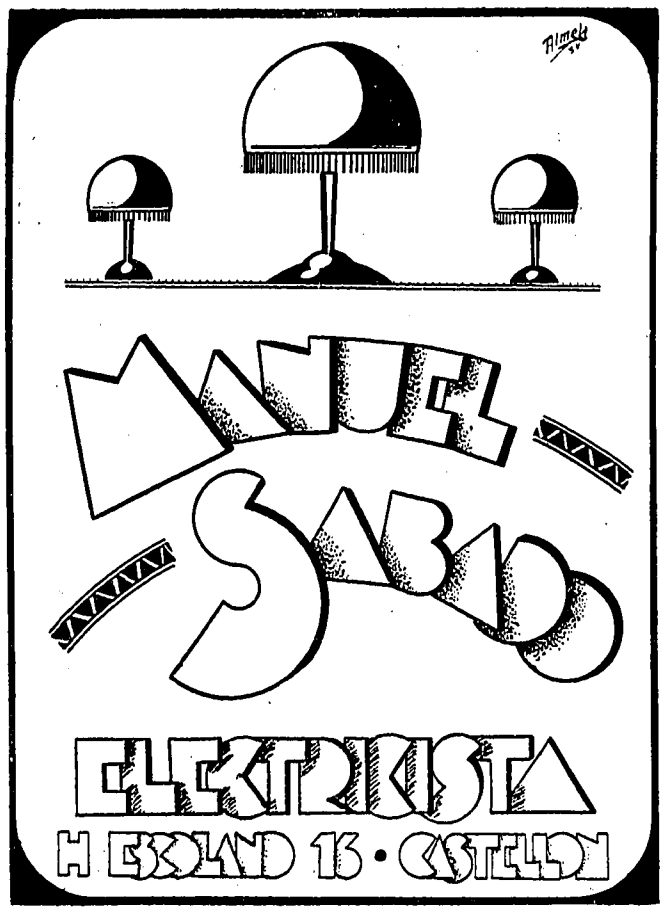
¡Vaya pueblecito!

—Vengo a que me extienda V. un pasaporte pa Iturriberrigorrigoicoerrotacochea.

—¡Pues cualquiera escribe eso! Oye, ¿No te sería igual ir a otro pueblo?

FARO INDUSTRIAL
CORREAS — GOMAS — AMIANTOS
ACEITES Y GRASAS LUBRIFICANTES
Instalaciones de riego CITI Alquiler de grupos de aforo y agotamiento
ACCESORIOS PARA LA INDUSTRIA, MINAS Y BODEGAS
CASTELLÓN
CALLE FALCÓ, 7 TELÉFONO 1519

SE ALQUILAN O SE VENDEN
Casetas de Baño
Propietario JOSE M.ª BENZI
Blasco Ibáñez, 19 Grao-Castellon



¿NO SABE USTED DONDE SIRVEN EL MEJOR CAFE?

VISITE EL

BAR NEGRESCO

INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL

Aperitivos y vermouhts de todas clases y marcas.
Gran variedad en licores finos
Café expréss. Servicio esmerado

ESPLENDIDOS RESOPONES

¿QUEREIS COMER BIEN Y ECONOMICO?

Visitar la

Pensión Valencia

Pi y Margall, 42, :: Teléfono 2153 :: Castellón

EL VIAJAR DE NOCHE RESULTA VENTAJOSO...

SIEMPRE QUE DISPONGA DE UNA ILUMINACION PERFECTA

EN los largos viajes por carretera si no se trata de un recorrido pintoresco, o sea de una excursión en la que el camino es mejor que la meta, lo más práctico es viajar de noche.

Muchos automovilistas son poco partidarios a viajar de noche, pero cada día son más numerosos los que aprovechan las horas sin luz para efectuar sus excursiones.

En casi todos los casos la poca simpatía a los viajes nocturnos es debida a utilizar un coche con sistema de iluminación deficiente.

Cuando se dispone de un coche con buen sistema de iluminación, se marcha de noche con la misma velocidad que durante el día, y se logran muy buenos promedios, a la vez que se aprovechan unas horas poco útiles para el trabajo y las menos adecuadas para estar en el campo o en la montaña.

Las carreteras durante la noche suelen estar menos concurridas que durante el día, y así resulta que el automovilista encuentra más despejado su camino y puede viajar muy rápidamente. Claro está que al tratar de viajar de noche no significa emprender el viaje a la caída de la tarde de una vigilia o de un día festivo, ya que en tal caso la aglomeración automovilista en la carretera es más intensa que a cualquier hora del día, y el viaje más penoso. El caso es salir ya tarde, a ser posible después de la comida nocturna. En dichas condiciones son muchos los conductores que realizan mejores promedios que los que suelen desarrollar sobre los mismos trayectos durante el día.

Los faros deben ser regulados de modo que no proyecten su haz luminoso sobre la carretera. Para ello es necesario que su eje óptico sea horizontal o, mejor todavía, que tenga una pequeña tendencia a elevarse. En dicha forma el cono luminoso del haz presenta su generatriz inferior paralela al suelo y no llega a chocar con él, resultando que la zona iluminada se dilata lo más posible por delante del coche, sin que se opongan obstáculos a la misma.

La orientación de los faros en el sentido horizontal tiene también importancia. Así es que además del reglaje de los faros en altura, corrigiendo la inclinación del eje óptico sobre la horizontal, hay que tener en cuenta el reglaje del haz luminoso en sentido horizontal.

Los faros acostumbran a regularse de modo que los ejes ópticos de los faros se encuentren en planos verticales paralelos. De este modo se cortan los conos luminosos de los dos faros e iluminan muy bien la parte central de la carretera.

Como que los conos de luz forman un ángulo muy pequeño, el punto donde se cortan los dos haces se encuentra bastante por delante del coche y la iluminación de la carretera es buena.

Debe procurarse que los ejes de los conos de luz de los dos faros no presenten tendencia a converger por delante del coche, ya que en dicho caso se acortarían demasiado pronto y acortarían el campo de iluminación.

Otro defecto de la convergencia es que la parte lateral de la carretera queda sin iluminar, lo que significa un inconveniente.

Como sea que siempre es difícil regular los faros con precisión, es recomendable tender a exagerar hacia la orientación más favorable.

Así, de la misma manera que la regulación en el campo vertical se aconseja orientar el eje óptico de los faros ligeramente hacia arriba para asegurarse de que no tienden a converger hacia el suelo, del mismo modo en el reglaje horizontal debe procurarse que más bien se tienda a la divergencia que a la convergencia de los ejes de los conos de iluminación.

De este modo se asegura que no ha de producirse la convergencia perjudicial a una buena visibilidad. Con el bien entendido que aunque se tienda a un montaje un poco divergente no significa ningún inconveniente por cuanto son muchos los automovilistas que prefieren este reglaje.

El reglaje divergente en el campo horizontal tiende a una mejor iluminación de las zonas laterales de la carretera, lo que es un buen factor de seguridad, por cuanto es precisamente en las zonas laterales donde acostumbran a presentarse los obstáculos imprevistos. En los virajes la iluminación de la parte lateral tienen también sus ventajas, ya que permite ver los bordes del camino que señalan la curva.

Otras cuestiones que hay que tener en cuenta al regular los faros es la limpieza y pulido del interior plateado de los mismos, y también la del cristal.

Asimismo conviene revisar las lámparas, para que la intensidad de iluminación sea la misma en los dos faros, y vigilar el montaje de las mismas.

En esta forma resulta posible mejorar notablemente la eficacia de iluminación sin recurrir a costosas instalaciones nuevas, ya que en casi todos los casos los sistemas de serie que equipan los coches actuales son suficientes para viajar de noche a buena velocidad, a condición, desde luego, de estar bien regulados.

Con los faros montados correctamente y un poco de costumbre a viajar de noche, resulta posible la realización de excelentes promedios, sin fatiga y sin obligar a mayor atención que la necesaria para conducir durante las horas de día. En estas condiciones el viajar de noche resulta muy práctico, ya que permite un mejor aprovechamiento del tiempo disponible.

RELACION

de los vehículos con motor mecánico matriculados en el mes de Abril de 1936

Número	MARCA	Potencia en H. P.	PROPIETARIO	Domicilio	Residencia
3372	Ford	25	Vicente Vilache Tortajada.	F. Gasset, 1	Segorbe
3373	Ford	9	Octavio Sales Nicacie.	B. Ibáñez, 23	Vall de Uxó
3374	Opel	9	Luis Roig Alarcón.	Colón, 53	Castellón
3375	Honomag	11	Ernesto Calduch Roig	Alloza, 97	Castellón
3376	Peugeot	13	Wenley Montoya Alemany.	P. Galdós, 5	Castellón
3377	Citroen	10	Blas Montoya Blanch.	P. Morella, 80	Castellón
3378	Renault	14	Blas Ninot Guinot.	F. Galán, 26	Burriana
3379	Ford	9	José M.ª Lapiedra Antequera. . . .	(Els Ibarsos)	Sierra Engarcerán
3380	Peugeot	13	Cayetano Huguet Segarra.	Mayor, 56	Castellón
3381	Ford	25	Eladio Ramos Sorlí		Cervera del Maestre
3382	Renault	11	Pascual Herrero Pesudo.	Benedito, 5	Villarreal
3383	Fiat	8	Vicente Beltrán Adsuara.	P. Iglesias, 44	Nules
3384	Ford	25	Bautista Ruiz Miró.	A. Puerto, 13	Grao Castellón
3385	Ford	25	Joaquin Beltrán Moliner	Campana, 23	Cuevas de Vinromá
3386	G. M. C.	24	Manuel Monfort Fabregat.	S. Roque, 22	Villafranca
3387	Renault	14	Luis Ros de Ursinos y Polo de Bernabé	Caballeros, 18	Castellón
3388	Standard	10	Luis Braulio Godes.	Colón, 23	Castellón
3389	Mann-Diesel (Rdo.)	33	Juan Echevarria de la Torre	Pintor Ribera, 3	Castellón
3390	Skoda	8	Gerardo Roig Vives.	S. Cotanda, 5	Benasal
3391	Renault	11	Manuel Roda Giner	Salmerón, 20	Vinaroz
3392	Chevrolet	21	Manuel Sanchis Santalucía y otro	Santiago, 9	Catarroja
3393	Opel	9	Fernando Vivas Lloret.	F. Galán, 11	Castellón
3394	Hillman	9	Felicitas Prats García.	Ximénez, 13	Castellón
3395	Chevrolet	21	Manuel Marco Belenguer y otro. .	Gasset, 3	Villarreal
3396	Opel	10	Juan Bta. Serra Romero	P. Galdós, 49	Burriana
3397	Renault	11	Roberto Gorriz Torres.	Cueva Santa, 22	Villavieja

CURIOSIDADES

Gacetilla noticiaria

El coche de 8.000 francos :: :: :: ::

La Société des Ingenieurs de l'Automobile que lanzó hace algún tiempo la idea del coche económico de 8.000 francos ha obtenido halagüeños resultados.

De 101 estudios de vehículos recibidos, el jurado ha examinado los 48 primeros, distribuyendo 23 primas que varían desde 500 a 5.000 francos a las veintitrés primeras proposiciones que han obtenido una nota superior a los 10 puntos de los 20 señalados en el concurso. Los 53 estudios siguientes están en examen y sus resultados podrán ser comunicados dentro de dos o tres meses.

Contra el título de Campbell :: :: ::

Aseguran de Nueva York que el famoso corredor norteamericano A. Jenkins ha decidido hacer un intento para batir el record del mundo de velocidad que fijó en 301 millas por hora el inglés Malcolm Campbell. Confía alcanzar la velocidad de 350 millas. El intento lo hará en Utah.

Brasil importa gran cantidad de automóviles ::

La nación brasileña supone un excelente cliente para los fabricantes de automóviles, pues según las estadísticas ultimamente publicadas durante los primeros nueve meses del último año, se importaron 13.562 automóviles, con un valsr de 136.989 contos brasileños y 26.511 toneladas de otros vehículos y accesorios, con un valor de 67.199 contos de reis.

El carburante italiano

Ante las necesidades que impone la política de sanciones, el Gobierno italiano decretó recientemente el uso obligatorio de un carburante para automóviles que comporta, por lo menos, un 20 por 100 de alcohol mezclado con la gasolina.

Los ferrocarriles alemanes han adoptado en gran escala el automóvil :; :: ::

Las líneas alemanas están adoptando con extraordinaria rapidez los principios automovilísticos en sus servicios. Las líneas de pasajeros servidas actualmente por automotores son 123, con un desarrollo de 3.000 kilómetros, y las de carga 550, con 26.951 kilómetros. Además, a la red general ferroviaria germánica, que comprende 53.000 kilómetros, se agregó otra de 29.961 kilómetros servida por automotores. En 1924 el número de pasajeros transportados por las líneas equipadas con automotores fué de 20.000, en tanto que en 1933 alcanzó a cinco millones y medio. En el mismo período, la carga transportada por los mismos servicios ascendió de 66.300 toneladas a 896.000.

La esencia del carbón

Las fábricas Imperial Chemical Industries de Billingham-on-Tees, que extrae la esencia del carbón, ha producido cerca de 80.000 toneladas de esencia. La explotación marcha a pleno rendimiento desde hace algún tiempo.

Teniendo en cuenta los mineros ocupados en la extracción del carbón, etc., se estima que el total de los obreros empleados indirectamente son cerca de dos mil, además de otros dos mil que trabajan en las fábricas de Billingham.

Por la recopilación,

BALA ROJA

P. Germán Palacios

Concesionario de General Motors

Coches	Camiones
Chevrolet	Chevrolet
Opel	Opel
Buick	G. M. C.
Pontiac	Blitz

EXPOSICION, REPUESTOS Y OFICINAS

Ronda de la Magdalena, 3

Teléfono 1408

CASTELLON

Avisos de Secretaría

Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el núm. 489 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Juan Peña, calle de González Chermá, 61-pral.), debiendo antes pasar a recoger en Secretaría las hojas de reconocimiento, y así poder estar en posesión de todos sus derechos.

Avisos de accidentes

Para evitar dilaciones que puedan perjudicar a los interesados, éstos están obligados inmediatamente que les ocurra un accidente ponerlo en conocimiento de nuestro Abogado, cuyo domicilio va anotado en el recibo del mes.

Abono de recibos

Se pone en conocimiento de los Socios de número, que todo compañero que al llegar el día último del mes no tuviera retirado el recibo corriente, no tendrá derecho a los subsidios de «Enfermedades y accidentes.

Adquisición del carnet del Montepío

Se recomienda a todos los compañeros la conveniencia ineludible de contar con dicho carnet para poder hacer valer su personolidad Mutualista. no solo en Castellón, sino también en otras Capitales de España con las que tengamos establecido las bases de intercambio.

Para su adquisición se necesita además de la presentación del permiso de conducción, dos fotografías para el carnet.

Cambio de domicilio

Para la buena marcha de la Sociedad y por el propio interés de los socios, es muy conveniente que cuando éstos cambién su domicilio lo pongan en conocimiento de la Secretaría; si así no lo hacen no se quejen de las molestias que con ello les pueden sobrevenir.

Colaboraciones para la Revista

Por encargo de la Junta de Revistas se comunica a los compañeros y demás personas que remiten sus trabajos para su publicación, que las colaboraciones se recibirán hasta el día 16 de cada mes en la Secretaría social; las que lleguen pasada esta fecha, se publicarán en el número siguiente. Las colaboraciones deben ser escritas a máquina, o en letra manuscrita, en forma clara y a una sola carilla.

Para la índole de las colaboraciones se recomienda lo prescripto en la parte pertinente de nuestro Reglamento, quedando también a cargo de nuestro Director y Redactor-Jefe la selección de los trabajos recibidos sin derecho a reclamación alguna por parte de los colaboradores.

Motivos de queja en general :: :: ::

Todo socio, lo mismo los de la Capital que los de la Provincia, están obligados a poner en conocimiento de la Secretaría (bien sea verbalmente o por escrito) cualquier motivo de queja o censura que pueden tener, pero siempre que éstas estén relacionadas con el Montepío o con su Revista.

Aviso importante

Se recuerda a todos los señores Socios de este Montepío, la obligación que tienen de presentar la baja por enfermedad el mismo día de la fecha, pudiéndola entregar en este Montepío.

Igualmente se recomienda a todos los señores Socios de este Montepío que cuando tengan un accidente tomen los nombres de los testigos para mejor aclarecimiento.

Notas

Se pone en conocimiento de los señores Socios que se hallen comprendidos en los números que preceden, se dignen pasar por Secretaría a recoger las hojas de reconocimiento para que el Sr. Iuan Peña, Médico inspector de este Montepío, pueda reconocerlos.

Lo que se hace presente para que luego no aleguen ignorancia en caso de accidente o enfermedad. Con el bien entendido que si hasta esa fecha no se ha hecho el reconocimiento reglamentario, perderán un mes da derecho a subsidios a partir del día que se efectúe dicho reconocimiento.

Los números con los siguientes: 32-83-89-93 164-171 198 226-236-277-285 311-324-331-345-350 351-363 371-390 391-403 418 428-429-437 451-453 454 456 465 466-467.

Días de Caja

Para la liquidación de subsidios y abono de facturas comerciales se han fijado los días 5 al 10 de cada mes, desde las 9 a las 11 horas de la noche. Caso de ser festivos algunos de dichos días se entenderá como habilitado el siguiente, al final de los señalados para estos fines.

Funcionamiento de la Secretaría

La Secretaría de este Montepío, funcionará los días lunes, miércoles y viernes, de cada semana, de las 21 a las 23'30 horas, y en ellas podrán requerir los asociados cuantos datos estimen convenientes.

Movimiento de fondos de la Caja de Enfermedades y Accidentes durante el mes de Abril de 1936

	INGRESOS — Pesetas		GASTOS — Pesetas	
SALDO DEL MES ANTERIOR	1.315	36		
Por venta de enseres	68	75		
Recaudado por cuotas	1.781	50		
A José Vidal, por 16 días subsidio mayor y 14 días de menor	—	—	152	—
» José Alagarda, por 11 días subsidio menor	—	—	44	—
» Quintín Romero » 30 » » »	—	—	120	—
» José Barrachina » 29 » » »	—	—	116	—
» José Llidó de Eslida, por 16 días subsidio menor	—	—	72	—
» Salvador Martínez, por 19 días subsidio menor	—	—	76	—
Al Sr. Médico Inspector por sus honorarios	—	—	125	—
» » Abogado Titular Id.	—	—	100	—
» » Procurador » Id,	—	—	60	—
» » Auxiliar de Secretaría Id.	—	—	60	—
» Faustino Renau, por alquiler del local	—	—	60	—
» Imprenta Mercé, por impresos	—	—	9	—
» Modesto Bellés, por 5 días subsidio mayor y 2 subsidio menor	—	—	38	—
» Imprenta Mas, por talonarios recibos	—	—	132	—
» Secretaría y Revista, por sellos correo, timbres móviles y 2 certificados	—	—	26	50
» Jeremías Alcácer, por premio cobranza	—	—	71	25
	—	—	1.261	75
SALDO EN CAJA	—	—	1.903	86
TOTAL	3.165	61	3.165	61

RESUMEN DE EFECTIVOS

En Valores del Estado			43.000'00
En c/c en el Banco de España			246'50
SALDO EN CAJA	Libreta Caja Ahorros	64'01	1.903'86
	» Banco de Castellón	4'00	
	» » Español de Crédito	1.116'50	
	En poder del Tesorero	719'35	
SALDO TOTAL			45.150'36

Contador accidental, Vicente Marín — Tesorero 1.º M. Montañés — Presidente, Pascual Vilar

Movimiento de fondos de la Caja de Invalidez y Vejez durante el mes de Abril de 1936

	INGRESOS		GASTOS	
SALDO ANTERIOR	1.282	29	—	—
Recaudado por venta de carnets	6	60	—	—
Donativo del Sr. Médico Inspector	65	—	—	—
» del Sr. Abogado Titular	25	—	—	—
» del Sr. Procurador Titular	15	—	—	—
Recaudado por cuotas	291	—	—	—
Donativo de Abel Barrachina	5	—	—	—
» de Jeremías Alcácer	5	—	—	—
» de Salvador Martínez	6	—	—	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza	—	—	11	60
	—		11	60
SALDO EN CAJA	—		1.689	29
TOTAL	1.700	89	1.700	89

RESUMEN DE EFECTIVOS

En Valores del Estado	15.000'00
Saldo en Caja	1.689'29
SALDO TOTAL	16.689'29

Presidente, P. Vilar — Tesorero 2.º Antonio Rubert — Contador accidental, Vicente Marín

veloces, de aceleración rápida y frenos muy potentes, no sirven los neumáticos de AYER. Los constantes estudios y repetidas pruebas de FIRESTONE-HISPANIA han tenido como resultado una mejora extraordinaria de las características más importantes en la cubierta 32 X 6 H. D. Extra, para camiones.

Para que el transporte sea económico y seguro, no solamente se necesita un buen camión, sino también neumáticos resistentes y duraderos.

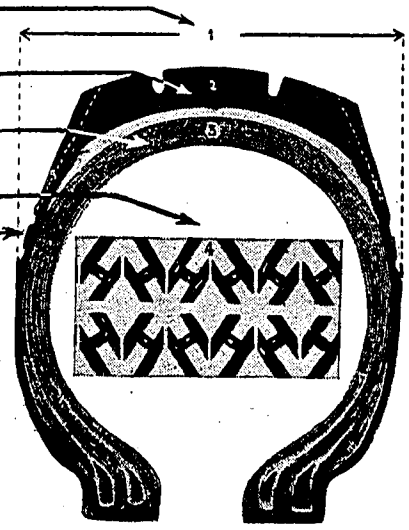
FIRESTONE-HISPANIA, como siempre, se adelante a las circunstancias y construye el mejor neumático para cada nueva época del vehículo.

LAS CARACTERÍSTICAS APRECIABLES A LA VISTA DEL PÚBLICO SON:

1) Mayor sección.
2) Mayor volumen de la banda de rodamiento.
3) Más cantidad de caucho en toda la construcción.
4) Mayor profundidad del dibujo.
5) Rombos más alargados.
6) La palabra EXTRA debajo del número 32 - 6.

Y como consecuencia de todo lo que antecede, mayor seguridad, mayor duración, mayor capacidad de carga es decir

MÁS KILÓMETROS
POR PESETA



Tenemos un surtido completo de medidas y modelos que nos permiten hacer frente a cualquier demanda de equipos o transformaciones, sean para vehículos de turismo o de transporte.

Firestone-Hispania S.A.

MADRID
General Pardiñas, 50
Teléfono 51724

BARCELONA
Claris, 92
Teléfono 80832

SEVILLA
San Vicente, 68
Teléfono 26332

VALENCIA
Colón, 15
Teléfono 10367

LA CORUÑA
Juana de Vega, 56-60
Teléfono 2940

DEPOSITO
MURCIA
P. Belluga, 3
Teléfono 1123

Este fango negruzco y pegajoso está formado por los componentes de naturaleza resino-alquitranosa que se encuentran en todos los petróleos crudos y que son causa de la gomosidad sobre los vástagos de las válvulas, carbonilla, poso en el cárter y en condiciones particularmente duras de servicio acarrean el agarrotamiento de los aros del pistón.

Empleando el Nuevo Mobiloil puede olvidar de una vez para siempre los inconvenientes típicos de los lubricantes: el poso, la gomosidad, carbonilla, etc.

La causa de tales inconvenientes ha sido eliminada por virtud del nuevo procedimiento de refinación "Clearosol Process" que ha conferido al Mobiloil tales ventajas de superioridad que le bastará recorrer un millar de kilómetros con este nuevo aceite para rechazar definitivamente cualquier otro tipo de lubricante.

Eliminar esta impureza del aceite significa:

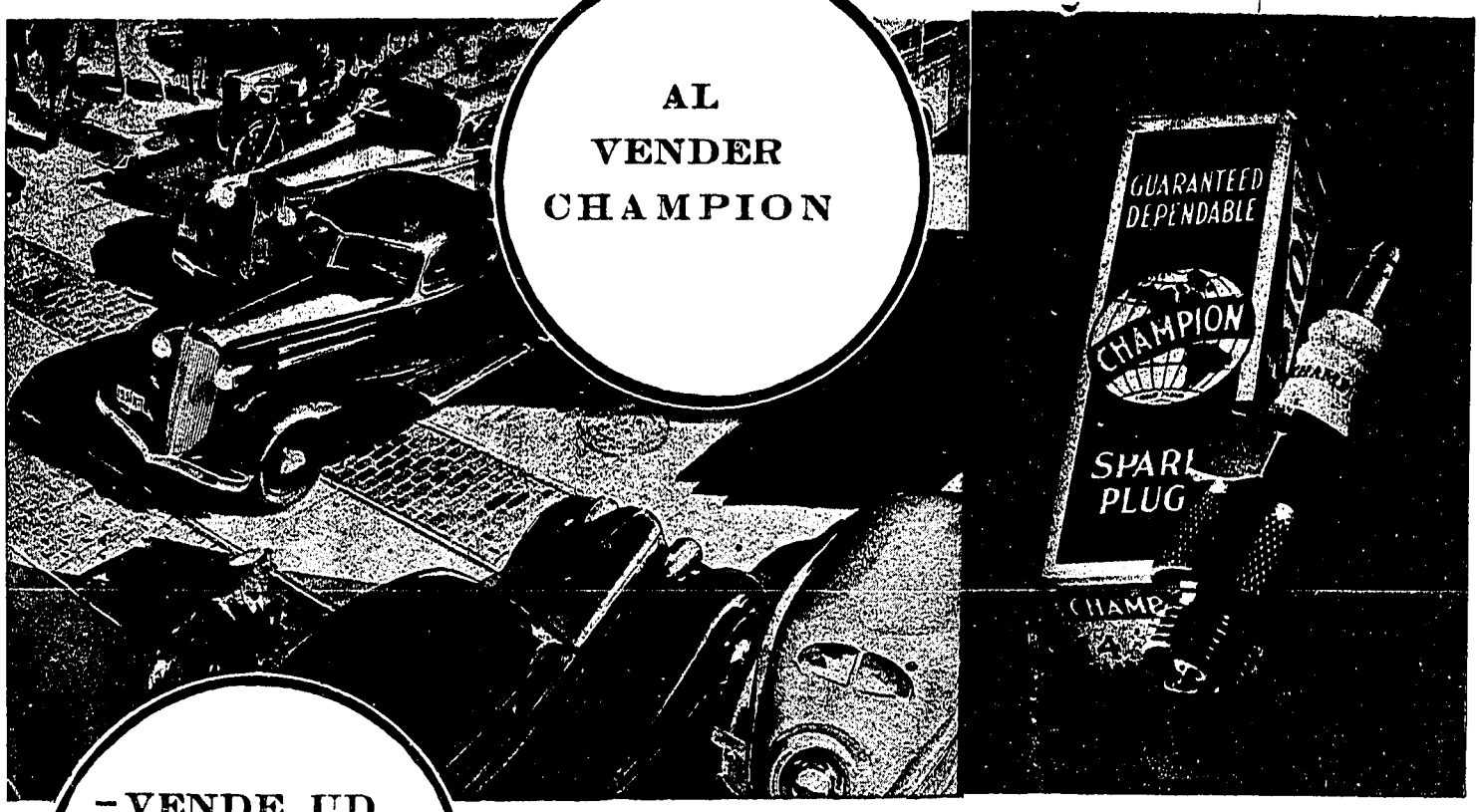
- **reducir los depósitos carbonosos hasta el 50 %.**
- **reducir el consumo de aceite en un 25 %.**
- **facilitar los arranques, economizando la batería.**
- **eliminar la formación de poso en el cárter.**
- **mantener las válvulas y los aros del pistón exentos de gomosidades con ventaja para la compresión y la potencia.**

El MOBILOIL refinado con el nuevo procedimiento "Clearosol Process", está exento de substancias resino-alquitranosas.

Mobiloil

HOY MÁS QUE NUNCA EL MEJOR ACEITE DEL MUNDO

VACUUM OIL COMPANY, S. A. E.



AL VENDER CHAMPION

—VENDE UD. VELOCIDAD POTENCIA Y ECONOMÍA

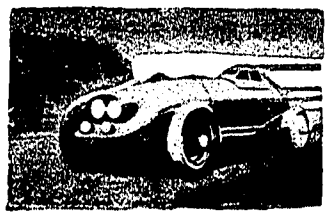
Es falsa economía usar las bujías hasta que se desgastan y ensucian a tal punto que el encendido falla.

Un automóvil puede funcionar miles de kilometros con bujías viejas..... pero considere Ud. el sacrificio que hace en velocidad, potencia, aceleración y en economía de gasolina.

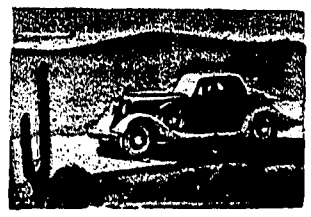
Aconseje a sus clientes que no esperen el golpeteo que denota el fin de una bujía. Encarézcales que instalen nuevas Champion por lo menos a cada 15.000 kms., aunque las viejas *parezcan* estar buenas todavía, porque las nuevas Champion producen siempre tal mejora en el funcionamiento y economía del motor que su adquisición constituye una buena inversión.

Concesionario: FRANCISCO FLORES :-: Espinardo (Murcia)

PROEZAS



FRANCIA.—*El Capitán G. E. T. Eystor estableció tres nuevos "records" mundiales y doce "records" internacionales de la Categoría "E", en un Hotckkiss "aerofluyente" equipado con Champion en la pista de Montlhery.*



TORONTO CANADÁ.—*Bob McKencie, sobre Studebaker construido en el Canadá, equipado con Champion, viajó 24.000 kms. en 15 días, después de haber atravesado los EE. UU. en 49 horas y 37 minutos.*

CHAMPION