

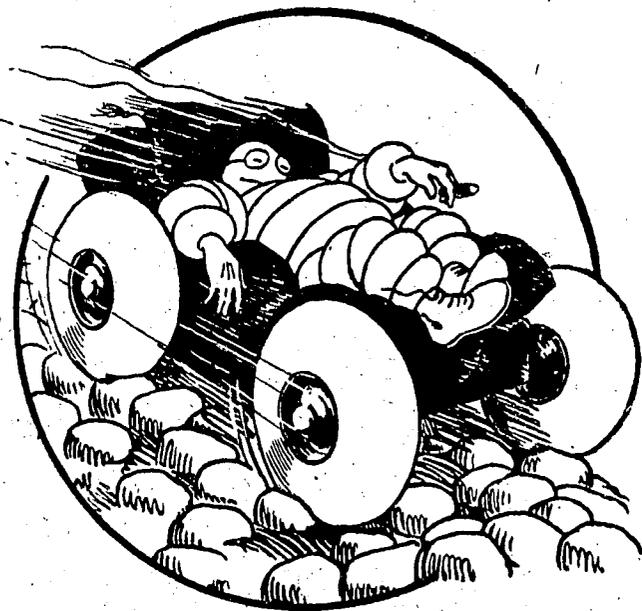
CASTELLON

# Automovilista

Año I

Núm. 7

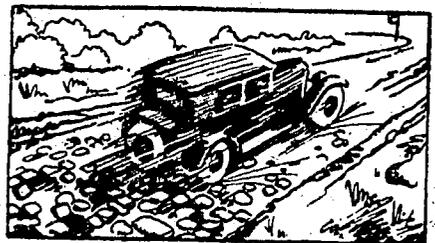
A toda velocidad sobre malas carreteras,  
se va con la máxima seguridad. . . . .



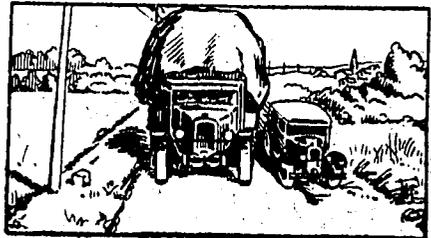
con el neumático  
**SUPERCONFORT  
MICHELÍN**

inflado de 1 kg. 300 a 1 kg. 700 en lugar de 2 kg. a 2kg. 500

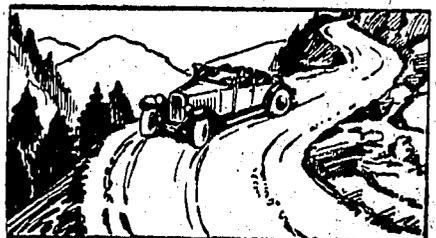
**TALLERES SEDARP**  
RONDA MIJARES, 40.- TELEFONO, 282  
CASTELLON DE LA PLANA



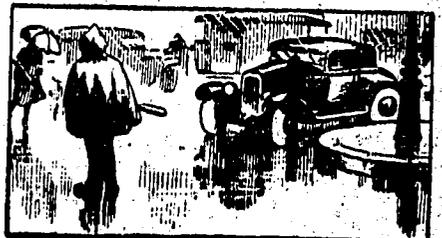
No se notan los malos caminos



Se pasa sin peligro por los costados



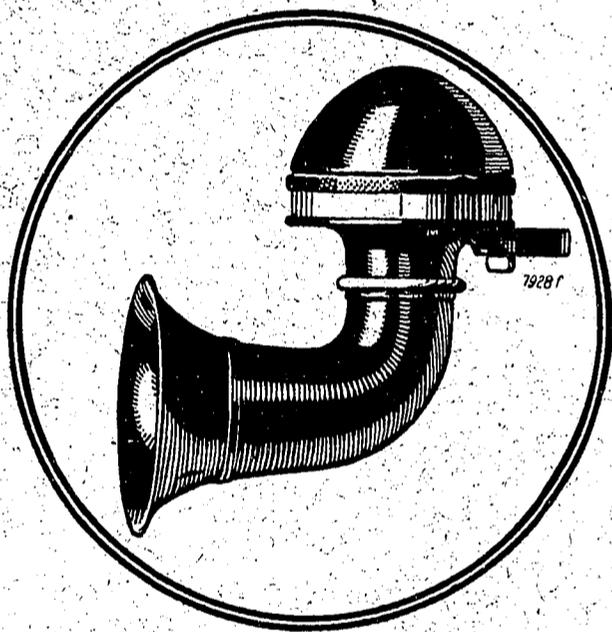
Se adhiere a la carretera en los virajes



No se patina en el asfalto mojado

IMP. ARMENGOT.- CASTELLON

**Viajará V. con mayor  
seguridad y  
comodidad  
EN SU COCHE  
AMERICANO**

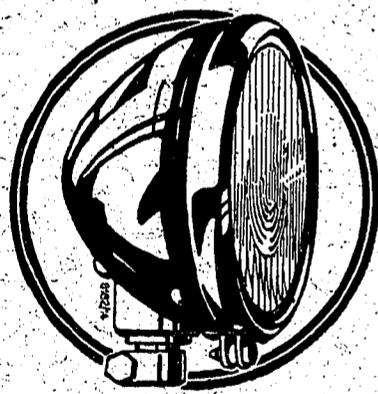


si lo equipa con una instalación eléctrica, eficaz y segura, adecuada a las exigencias del tráfico intenso.

Seguramente habrá V. notado también que la carretera no queda bastante iluminada de noche con los faros americanos y resulta insuficiente la dispersión lateral de la luz en los virajes.

También se habrá V. dado cuenta de que sus bujías no son apropiadas para algunos combustibles, por cuya causa no logra el rendimiento de su coche. Probablemente, tampoco son de su satisfacción el limpia-parabrisas, la bocina y la luz-stop o bien no se adaptan a los reglamentos.

No se alarme por esos defectos fáciles de remediar, BOSCH ha construido, para un gran número de marcas de coches americanos modernos tipos especiales de sus renombrados y eficaces equipos eléctricos. Mejore pues, con ellos, las condiciones de funcionamiento de su coche **con el buen equipo apreciado de todos los expertos automovilistas**



**BOSCH**

**ESTACION DE SERVICIO**

Pida precios y condiciones a los depositarios en Castellón:

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

AVENIDA PÉREZ GALDÓS, 19

TELÉFONO, 187

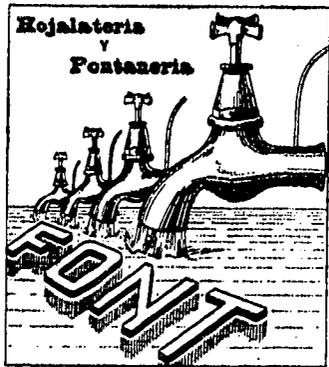
Dirección telegráfica: EN-SEGURES

R=24.624

**Siempre**

para la colocación de cuartos de baño, Waters, canales y toda clase de griferio moderno y cristalería

■  
CALLE DE LA LIBERTAD, 4  
Castellón



**J. IBÁÑEZ**  
CONSTRUCTOR ELECTRICISTA

Reparaciones eléctricas del automóvil  
Bobinajes de motores, dinamos y transformadores  
Especialista en aparatos de Radio  
Soldadura electroquímica del aluminio

TALLERES: PROGRESO, 6 (Cerca Ronda del Mijares)



*Lubrificantes*

*Clayton*

*Mayor, 7*

*Castellón*

**HOTEL BOLA DE ORO**

DIRECTOR PROPIETARIO: D. JUAN ANTÓN

RECOMENDADA PARA  
LOS SEÑORES VIAJANTES

ESPECIALIDAD EN  
BANQUETES Y BODAS

PRESUPUESTOS GRATIS

TELÉFONO 171 - A  
PI MARGALL, 17

**CASTELLÓN**

TALLER DE CONSTRUCCIÓN  
Y REPARACIÓN DE CARRUAJES  
Y CARROCERIAS PARA  
AUTOMÓVILES

**JOAQUIN SANCHO VARELLA**

ESPECIALIDAD  
EN LA COLOCACION DE BALLESTAS  
Ronda Mijares, 97 - 99 y Progreso, 7  
CASTELLÓN

**Vicente Agost**

Taller de Pintura  
para Carruajes y Automóviles

Taller  
Bartolomé Reus, 17  
**CASTELLÓN**

CAMIONES

**B  
L  
I  
T  
Z**

**Nebot y Fabregat**

**Herrero, 27.—CASTELLÓN**

# HOJALATERÍA Y FONTANERÍA

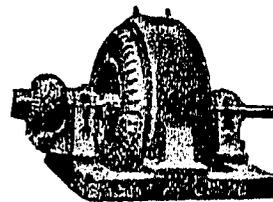
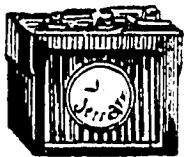
## JOSE PERIS

San Vicente, 21

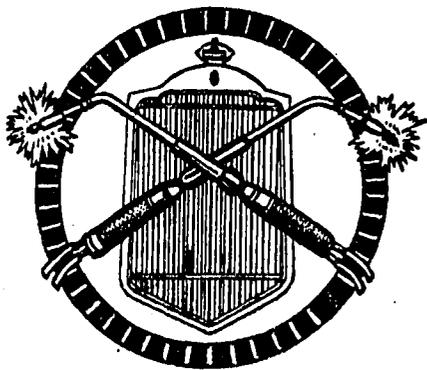
CASTELLON DE LA PLANA

# JOSE SERRANO

REPARACIONES ELECTRICAS  
DE DINAMOS, MAGNETOS,  
BATERIAS Y MAQUINARIA  
INDUSTRIAL



AVENIDA VALENCIA, 14.-CASTELLON



## V. ORDÓÑEZ

Radiadores, Soldadura  
autógena, Guardabarros  
Tuberías, Hierro, Accesorios  
y Vidrios

Portillas, Parabrisas  
APARATOS  
Reparaciones, Bloks y  
Carters Aluminio

**CASA FUNDADA EN 1893**

Talleres: Fola, 28-30. Despacho: Cajal, 26. Teléfono: 322-A

CASTELLÓN DE LA PLANA

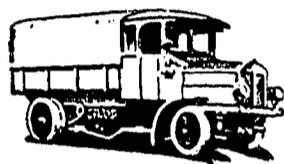
¿Tiene V. la seguridad de una buena lubricación?  
Siga el ejemplo de los "ASES DEL AUTOMOVILISMO"  
y no use para su motor más que

ACEITES INGLESSES

Son los que triunfan en todas las carreras.



Representante para Castellón y su provincia: **Hijos de Jaime Blanch**



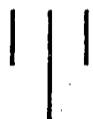
**Antonio Branchadell**



Guarnición de Autos

Fundas, Capotas

Toldos para Camión



P. Rey D. Jaime, 38  
Ruiz Zorrilla, 14

**CASTELLON**

**¡Alto  
chofers!**



Los mejores muebles  
más baratos  
más elegantes  
y más sólidos

los vende

**Vicente Gallén**

FABRICACION PROPIA  
PERSONAL ESPECIALIZADO



EXPOSICION Y VENTA

Pi y Margall, 12

**CASTELLON**

**Unión Española**

COMPAÑÍA GENERAL DE  
SEGUROS GENERALES



Sub-Dirección:

**Manuel Martínez Franch**

Av. Pérez Galdós, 18

**CASTELLON**

Taller de Broncista

**Juan Flors**

Construcción y reparación de guardaba-  
rros, Radiadores, etc. Colocación y repara-  
ción de Bombas de todos sistemas.  
Instalaciones Sanitarias.

Montura y accesorios de metal para  
escaparates. Restauración y niquelado de  
lámparas, camas, etc.

Luis Vives, 21

**Castellón**

# Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos



AÑO I  
NÚMERO 7

Director: VICENTE SOS  
Redactor-jefe: RAFAEL MONFORT

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: FALCÓ, 6-1.º

CASTELLÓN, ENERO 1933 - TELÉFONO 496

SUMARIO: 1933.—Algo sobre electricidad.—Lo que nos dice nuestro Presidente.—Dialogo sobre la velocidad.—Invitación.—Los peligros de la circulación en Castellón.—El buen conductor del automóvil.—Colaboraciones para la Revista.—El ritmo de Castellón.—El Deporte contra la guerra.—Lista de Sres. socios protectores.—Algo de técnica automovilística.—El temps i l'espai.—Se dice...—El hermano automóvil.—Preguntas y respuestas.—A nuestro Montepío.—Nuestro deber.—El mendigo loco.—Balance de Caja.

## 1933

¡Un año más!

Sale huyendo el 1932 como avergonzado de sí mismo, para dar paso al nuevo, al juvenil—al recién nacido 1933—pues cumplida su misión se retira discrecional entre el contento de quienes han conseguido durante su reinado motivos de alegría, y el gran pesar (y al mismo tiempo esperanza en el que alborea) de los que sólo desaires y fracasos de él obtuvieron. Así vemos a unos en sus rostros pintado el optimismo y en otros el temor de nuevos desengaños.

Esto y sólo ésto, es la continuación inacabable de los años y que siempre veremos celebrado con gran alborozo por parte de todos, la llegada o nacimiento del nuevo año, en el que ponen sus esperanzas los que sólo desengaños tuvieron en el que se fué, y esperan los que fueron mimados en el anterior, seguir en éste sus rachas de triunfos.

Pero relacionándolo con nuestra querida *Revista*, podemos y debemos estarle agradecidos al que se marchó, pues fué durante su tránsito cuando hemos venido a aumentar con una más, la gran lista de Revistas profesionales de nuestro ramo, procurando llenar el vacío que se notaba entre nosotros pues en estas columnas aunque modestas, se acogen a todos nuestros compañeros que acuden a ellas a emitir sus juicios e ideas, muchas de ellas, de gran enjundia, y con un gran sentido de la realidad y del medio en que desarrollamos y cumplimos la misión que se nos tiene reservada en nuestro fatigoso caminar por este planeta, todo él sembrado de amarguras.

Por eso sólo pedimos al año que llega no nos deje de su mano y nos tenga siempre presente entre sus favorecidos, o cuando menos, nos siga prestando el mismo apoyo y distinguo que su antecesor.

Muchos esfuerzos, trabajos y sinsabores nos lleva costado el poder salir a la calle con nuestros modestos ropajes, pero todo lo damos por bien empleado por la íntima satisfacción del deber cumplido, y el observar llenos de alegría juvenil, con qué entusiasmo y fé envían sus trabajos literarios a esta *Revista*, nuestros más apreciados compañeros.

Así es, que es de esperar que en este año que empieza, con el continuo esfuerzo de los que estamos y con la llegada de nuevos colaboradores, lograremos aumentar el valor intrínseco de nuestra *Revista* a la que hay que dotar de más bajage literario profesional, o sea, que hemos de procurar dar a nuestro portavoz, en la medida de cada uno, ese sentido técnico o profesional (como queráis llamar) que echan de ver en él, muchos compañeros nuestros.

También se ha de procurar, y para ello no se ha de regatear esfuerzo alguno, el que nuestra Sociedad alcance en el presente año más esplendor y una vida más próspera que en el pasado año, y todo ello habrá de ser con el esfuerzo conjunto de todos: los dirigidos y los dirigentes.

CASTELLÓN AUTOMOVILISTA desea grandes prosperidades a los componentes del *Montepío Provincial de Chófers y Mecánicos de Castellón de la Plana* en este año nuevo, haciéndola extensiva a todas las Autoridades de nuestra Capital y provincia, a nuestros distinguidos Protectores, Colaboradores, Sociedades, a todos los vecinos de la Plana y por fin y en general a nuestros hermanos Montepíos y Sociedades Mutualistas de toda nuestra amada España.

## Algo sobre electricidad

Calor, frío, fuerza, luz y trabajo. Todas éstas palabras sueltas, nos dan idea de lo que significa cada una de ellas, produciendo en nuestro sentido respectivo la sensación correspondiente. Pero si de momento se nos pregunta, ¿qué es electricidad? nos quedamos perplejos y parece que de una vez, experimentamos todas las sensaciones a que se refieren las primeras palabras y aun otras muchas de difícil definición.

Dicen unos: Electricidad, es la causa de ciertas manifestaciones a las cuales se da el nombre de fenómenos eléctricos. Electricidad, es una parte de la Física que solo ha llegado a ser conocida mediante una serie de investigaciones difíciles. Electricidad, es un agente misterioso que hace una serie de siglos viene estudiándose y se ha considerado casi siempre como juego exclusivo de sabios. Electricidad, es un agente oculto que jamás se presenta frente a frente.

Hay una serie de definiciones por el estilo, que nos dejan igual que estábamos respecto al conocimiento de éste agente misterioso.

Si de momento se me hiciese esta pregunta, respondería categóricamente: No lo sé. Creo que sería la respuesta más acertada y con ello diría la verdad.

Tal vez al reflexionar, se me ocurriría que la transformación de la energía, su transmisión a grandes distancias, el calor, la luz, etc., son formas en las cuales la electricidad se manifiesta a nuestros sentidos y diría: Todo eso y mucho más es la electricidad. Pero no se me ocurre nada para definirla, como por ejemplo, para explicar la redondez de una esfera o la forma rectangular de una loseta de pavimento.

Hay tantos hombres de ciencia, dedicados de pleno a estudiar los problemas de electricidad y aparecen constantemente tantas innovaciones en este campo, que a pesar de los múltiples descubrimientos que se han hecho en los últimos cincuenta años, pienso que sólo estamos en la B o la C del alfabeto eléctrico.

Thales de Mileto, 600 años antes de la Era cristiana, observó las primeras manifestaciones de la electricidad en forma de carga estática en la superficie del ámbar amarillo; al frotarla con un paño de lana. Plinio el Viejo, dijo del ámbar amarillo: «Cuando la frotación le ha dado movi-

miento y vida, atrae las pajas como el imán atrae el hierro».

Hacia el final del siglo XVI, Guillermo Gilbert, Médico de Isabel de Inglaterra, al estudiar las propiedades del imán natural buscando su relación con los fenómenos eléctricos conocidos, observó que el vidrio, la resina, el azufre y las piedras preciosas, poseen las mismas propiedades que el ámbar amarillo, de atraer los cuerpos ligeros después de ser frotados.

Siguió estudiándose la electricidad. Algo más tarde, Otto de Guericke, descubrió la primera máquina eléctrica y en 1768, el óptico inglés Ramsden, construyó su máquina de electricidad por influencia, que todavía se usa en laboratorios y gabinetes de Física, para explicar los fenómenos de electricidad estática.

Siguió estudiándose la electricidad. Se descubrió la botella de Leyden, que sirvió por algún tiempo para distracción en las reuniones de gente acomodada de aquella época.

A mediados del siglo XVII, fué cuando verdaderamente los físicos, empezaron a estudiar la analogía existente entre el rayo y la electricidad en la forma que entonces se conocía. En efecto, en 1752, Franklin dijo que si se colocaba sobre una cumbre elevada una barra vertical de hierro, se cargaría de fluido por la influencia de las nubes y presentaría todos los signos característicos de electrización que manifiestan los conductores de la máquina eléctrica.

Galvani y Volta, sostuvieron una lucha científica que duró bastante tiempo, sobre la naturaleza de ciertos fenómenos observados en las extremidades de una rana desollada. Al estudio de estos fenómenos, se debe que Alejandro Volta, profesor de Física de la Universidad de Pavía, en 1800 descubriese la primera pila eléctrica, que él la llamó electro-motor. Ella es la base de la electricidad en forma de corriente, que más tarde fué estudiada por infinidad de hombres de ciencia, que arrancaron a la naturaleza toda la serie de secretos necesarios para que lo que llamamos electricidad nos proporcionara calor, luz, energía y bienestar.

Si las circunstancias lo permiten, en artículos sucesivos procuraré dar otras ideas relativas a los fenómenos eléctricos, abusando con ello de la excesiva amabilidad de los que hayan tenido la valentía de leerme.

Luis VELLÓN

---

**CAMIONES REPUBLIC**

## Lo que nos dice nuestro Presidente

He aquí unas elocuentes manifestaciones del Presidente del Montepío provincial de Chófers y Mecánicos, D. Ricardo Llago, a propósito de año nuevo y del número extraordinario de «Castellón Automovilista».

Nuestro redactor señor Rafael de la Plana, deja hablar al Sr. Llago, después de dedicarle el rendido aplauso que merece su incansable gestión, su competentísimo prestigio, en bien de los intereses de todos los compañeros que constituye nuestra agrupación proletaria del volante.

Habla el señor Llago:

—Estoy satisfechísimo de la marcha de nuestra Asociación.

—¿Han correspondido bien los propietarios de talleres y comercio en general?

—Estupendamente. Todos nos han apoyado mucho más de lo que nosotros mismos nos suponíamos. Estamos—sigue diciendo—, muy reconocidos a todos nuestros socios Protectores y anunciantes.

—¿Qué objeto social tiene este Montepío?

—Nuestros Estatutos fijan de una manera clara y concisa el objeto social: socorrer a sus asociados en casos de accidentes involuntarios en el ejercicio de su profesión y auxilios subsidiarios.

—¿Cree Vd. que los Montepíos que hay constituidos en España, tienen una gran defensa en el proletariado del volante?

—Que duda cabe. Estos Montepíos, dice, son para los chófers, como la madre para sus hijos. Ni más ni menos.

—¿Está acordado el intercambio de la Revista?



—De la Revista y de los subsidios. Todos estamos en inmejorable lazo de confraternidad.

—¿Cuánto tiempo es V. ya Presidente de este Montepío?

—Dieciseis meses aproximadamente.

—¿Qué edad tiene ahora?

—Treinta y ocho años.

—¿Es V. casado?

—Sí.

—¿Y contento no es eso?

—Que lo digas.

—¿Cuántos asociados hay aproximadamente?

—Sobre 400.

—¿Que tal vá la situación económica?

—Por ahora bien. Tenemos un saldo

en Caja de pesetas 14.772'28.

—¿Y ha pensado V. alguna vez dimitir en su cargo?

—Más de una. Pero mis compañeros de Junta me lo han impedido cuantas veces lo he intentado hacer.

—¿En qué se fundaban sus compañeros de Junta para no aceptarle la dimisión?

—Decían que si dimitía yo, ellos hacían lo mismo; así que todos hemos tenido que quedarnos en nuestros puestos; pero ahora, dice, lo peor, según rumores, es que quieren reelegirme.

—¿Y Vd. que piensa hacer?

—Yo comprendo que esto no puede ser. Hasta ahora, dice, el cargo de Presidente no era difícil, pero de hoy en adelante, la responsabilidad es mucho mayor, porque ya entramos en el período de derechos que fija nuestro Reglamento, y precisa una Presidencia que sea inexorable y fiel a la vez. Es decir, que no se deje llevar por la pasión de unos y otros.

—El Presidente, sigue diciendo, debe amoldarse únicamente a lo que preceptúa el Reglamento, sin mirar pasiones de amigos ni de extraños: aquí todos somos iguales.

—Y si sus compañeros le vuelven a reelegir en la Presidencia?

—No sé fijamente qué haría. De aceptar lo haría en condiciones; es decir, si todos me respondiesen que habían de cumplir fielmente, con lo que manda el Reglamento; ahora, dice, tengo unos deseos locos de que se celebre la Junta general, para exponerles toda nuestra labor, y al propio tiempo, hacerles ver, que los cargos que se han hecho contra la Junta Directiva, por algún compañero, desconocedor en absoluto de sus derechos y deberes, son injustos a todas luces. Se ha hecho—sigue diciendo—mucho más de lo que ellos mismos creían.

—¿No me dice V. nada del primer Presidente?

—Para qué. Huelga que hablemos de él.

—¿Tan mal lo hizo?

—Pésimamente. Con decirte que se fugó llevándose unas pesetas... ¡Pero todo pasó!

—¿Dejaría este Montepío en un ambiente muy crítico?

—Deplorable. Nosotros mismos creíamos que nos sería poco menos que imposible hacer frente a aquel malestar que reinaba entre nuestros mismos socios.

—¿Se recuerda con frecuencia todo lo que pasó?

—Muy rara vez es la que se habla aquí de él; ahora—dice—nos preocupa...

—¿Qué es lo que les preocupa a Vds?

—Salir al paso de ese sector de chófers que todavía siembran por ahí un ambiente inicuo, disfrazándose con estúpidas insidias, todo para poner obstáculos e inconvenientes al Montepío; pero yo espero, que triunfará la sensatez de la mayoría, que son a fin de cuentas, los que más nos hemos esforzado en esta sublime obra humanitaria.

—¿Qué impresión causaron los primeros números de CASTELLÓN AUTOMOVILISTA?

—Inmejorable. Fué acogida con enorme júbilo por los socios, público y prensa. He recibido una infinidad de felicitaciones, pero yo las transmito a su Director D. Vicente Sos y demás colaboradores.

Al terminar nuestra charla, experimentamos en el semblante de este hombre, todo abnega-

ción y buenos sentimientos, unos deseos locos de reivindicación y perfeccionamiento; unas aspiraciones elocuentísimas y dignas de esta agrupación proletaria del volante; unos sueños maravillosos de renovación, que nos hacen prever grandes sorpresas en la marcha de nuestra Asociación que empezó su misión en un ambiente de desconfianza, y que hoy, afortunadamente, cuenta ya con una respetuosa agrupación y una REVISTA admirable, que sirve de portavoz entre sus asociados y las Sociedades de ideología análoga de España.

¡Ya despierta el proletariado del volante!

RAFAEL DE LA PLANA



## Todos llevan un "Kodak" a sus vacaciones

El que lleva un «Kodak» a sus vacaciones, es el favorito incontestable de todos. Nadie puede pasarse sin él; todos quieren ser incluidos en los grupos, y todos le acosan suplicándole que les dé una pequeña prueba.

*¡Qué éxito para el que lleva siempre su «Kodak»!*

Antes de partir de veraneo visite Ud. el establecimiento de

**A. Fayos Marín**

Droguería

G. Chermá, 84. CASTELLÓN

y hallará «Kodaks» desde 48 ptas.,  
y «Brownies», desde 21 pesetas.

**MOTOCICLETAS B. S. A.** E. ALÉ ARCHILÉS CASTELLÓN  
Doctor Clará, núm. 17

## Diálogo sobre la velocidad

(El Viejo y el Joven se encuentran. Es un asfixiante día de verano. En la decoración urbana las mujeres ponen deliciosa nota de color y alegría. Ríe la vida, preparando la apoteosis de un crepúsculo de oro).

El Joven (afectuoso, queriendo agradar).—Continúa usted resistiéndose a los efectos de los años...

El Viejo.—No lo creas. Si pudieras asomarte al interior, rectificarias en seguida. ¡Qué le vamos a hacer! La ley, la única ley que se cumple inexorablemente en el mundo es la de la renovación de las criaturas humanas.

(Pausa. El Viejo se da cuenta de que con sus palabras ha ido más lejos de lo que pretendía.)

El Viejo.—Pero no te preocupes muchacho. Todavía te aguardan muchas cosas, buenas y malas, para que las goces y sufras. Sólo cuando las energías van abandonándonos, brotan en nuestro cerebro los pensamientos pesimistas. Para defenderte de ellos aún conservas, casi íntegro, el divino tesoro...

El Joven.—No hay que dejarse abatir, amigo mío. En el invierno también luce, esplendoroso, el sol. ¿Por qué no me acompaña y verá cómo renace esa energía que cree muerta y que sólo está dormida?

El Viejo.—¿Y dónde quieres llevarme?

El Joven.—Iremos a buscar mi auto. Y luego, aprovechando la ocasión que nos brinda esta hermosa mañana, ¡a correr, a volar!...

El Viejo.—¡Correr! ¡Volar! ¿Y para qué? ¿Qué conseguís con eso? La velocidad ni me seduce, ni me encanta. Me parece, cuando menos, innecesaria.

El Joven.—Escrúpulos de viejo, amigo mío. Ahora, ahora es cuando empiezo a asomarme a su interior. La velocidad es el principal atractivo de la vida moderna. Se ha impuesto en todo. En el cine, en la calle, en el amor, en el aire, en la política, ¿Lo oye usted?, ¡en la política! ¿Y qué sale perjudicado con ello? ¿Qué ventajas puede usted citar, por ejemplo, en aquellas diligencias que hacían interminable y penosísimo el viaje, sobre el moderno auto arrogante que devora kilómetros y kilómetros sin perder la elegancia, otra diosa a la que la humanidad rinde culto en estos días?

El Viejo.—La velocidad es el peligro...

El Joven.—Querrá usted decir que ella aumenta el peligro que a cada paso nos ofrece la vida. Lo acepto. Pero ¿es que el peligro no es también un encanto?

El Viejo.—En la velocidad no hay ritmo.

El Joven.—Falso también. Para usted el ritmo perfecto debe ser el tic-tac monótono del reloj. Des-

conoce, por lo visto, que en pleno frenesí puede conservarse el ritmo. Y eso que la velocidad no ha de ser frenética necesariamente.

El Viejo.—¿También vas a replicarme ahora? La velocidad no puede ver la belleza.

El Joven.—Al principio no deja atisbar en los detalles. Pero la velocidad, amigo mío, es como una escuela. Los ojos educados en ella perciben, con el tiempo, todas las impresiones, de manera más perfecta que los ojos educados en la quietud. ¿Acaso la velocidad con que se proyectan en la pantalla las historias cinematográficas, impide al espectador hacerse cargo de todo lo que ve? Fíjese usted en una misma historia dramática en el teatro y en el cine. ¿Sostendrá en serio que en el cine le conmueve menos o no puede seguirla tan exactamente como en el teatro? ¿Verdad que no? Y, sin embargo, en la pantalla desfila, ante sus ojos, a una velocidad infinitamente mayor.

El Viejo.—¡Ah, amigo mío! ¿Olvidas igualmente que la velocidad contribuye a desviar el verdadero progreso?

El Joven.—¿El progreso? ¿Y qué ha contribuido al magnífico esplendor que alcanza hoy la industria automovilística, por ejemplo, sino las carreras, es decir, la práctica de la velocidad? Si hoy pudieran resucitar los precursores del auto moderno, aquel Cugnot y aquel Trevitich, ¿cómo agradecerían a la velocidad la inestimable ayuda prestada a la realización de sus sueños! ¡Viva la velocidad, amigo mío! En el amor, en la calle, en el aire, en el pensamiento, en el sentimiento, en la política... ¿lo oye usted?, en la política.

El Viejo (tristemente).—No me convences. No. No me convences. Está visto que nunca podremos entendernos...

El Joven.—No, no podremos entendernos. Como no se pueden entender tampoco un pueblo que nace y un pueblo que muere... Y es que nos separa algo inexorable: el tiempo.

(El Viejo y el Joven se despiden. La Vida sigue su curso, preparando la apoteosis del crepúsculo de oro).

EDUARDO CARBALLO

---



---

## Neumáticos India

---



---

 Para colaborar en nuestra Revista, no olvides compañero, que no es necesario ser sabio ni literato, falta sólo una buena dosis de buena voluntad.

**Automóviles**

**Austin**

**5 ~ 10 ~ 12 ~ 16 ~ 20 H. P.**



**Taller de reparaciones  
con toda clase de ma-  
quinaria moderna.**

*E. Alé Archilés*

*Dr. Clará, 17 - Tel. 465 - Castellón*

## INVITACIONES

Con toda amabilidad hemos sido invitados por Paco Balaguer, a visitar el hermoso «Stand» para exposición del «Ford», situado en la calle de Asensi, junto al cine Capítol y coincidiendo en un sorteo gratuito para regalos que efectuaba la Agencia del mismo, nos trasladamos con la intención de hacer honor a tal invitación; a más que ya teníamos la seguridad por lo que oíamos decir, que no nos pesaría.

Todo allí respira limpieza, buen gusto y la más exquisita amabilidad de la dependencia para los que se dignen visitar tan precioso «Stand».

Allí, en un espacioso salón adornado con buen gusto, limitado al fondo por un gran cortinón de *damasco*, que practica la entrada al interior, vemos los nuevos modelos del «Ford», tanto tiempo esperados por los buenos deportistas, por su economía en el funcionamiento, por su facilidad en la conducción que hasta el más neófito puede conducirlo como un experto profesional y por sus líneas lujosas e impecables que, como sabemos, han causado una gran revolución en el mundo automovilista.

En una de las paredes laterales y como presidiendo el salón con su digna autoridad, cuelga la fotografía del más grande magnate de la industria norteamericana: Henry Ford.

Él, con su presencia y su rostro venerable, parece inducirnos a seguir sus máximas rectas e incansables, de inteligencia y laboriosidad para redimir, a través de la industria y el trabajo, la humanidad.

Hemos quedado encantados con nuestra visita y por lo tanto reciba nuestros plácemes el amigo Paco Balaguer, tan popular entre los automovilistas, por la excelente marca que representa y su amabilidad para con la clientela.

X.

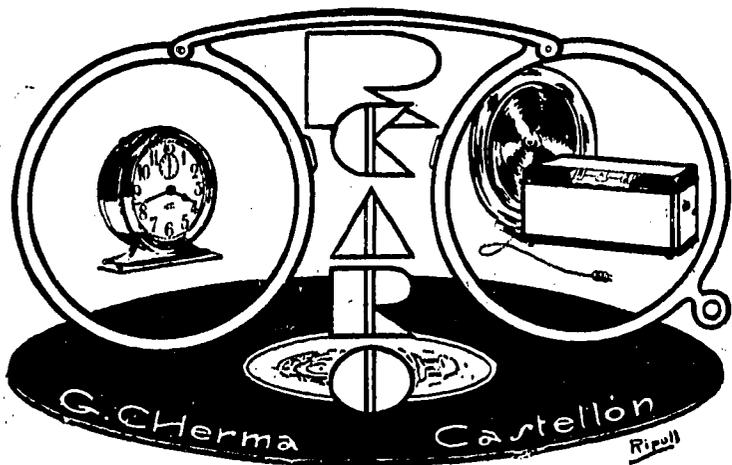
## LOS PELIGROS DE LA CIRCULACIÓN EN CASTELLÓN

*A nuestro Alcalde, con todos nuestros respetos y consideración personal.*

Por fin después de una larga espera, han sido colocados en las calles de nuestra Capital, y en lugares que nuestras Autoridades Municipales entienden apropiadas, los *discos de circulación*, que servirán, esa es la intención, para la buena regularización de la circulación por nuestras vías a toda tracción, bien sea a motor o a sangre, evitando las grandes aglomeraciones de carruajes, y en lo posible, probables accidentes, con las consabidas víctimas a causa de estas aglomeraciones.

Este plan de distribución de la circulación fué aprobado, si mal no recuerdo, y mi memoria no me es infiel, allá por los meses de Julio o Agosto, o sea unos cuatro o cinco meses. Pero como todo tiene fin, este asunto también lo ha tenido, y hoy presentan las alegres calles de Castellón un indicio más de su buena estética en su aspecto urbano, habiéndose puesto a nuestra Capital en este detalle, a la altura de las Ciudades que cuidan y miman su exterior, pues de esta forma ningún conductor forastero que llegue a visitarnos, se verá envuelto por el temor de faltar al Reglamento de circulación, por nuestras calles—en lo referente a dirección—, y el que lo contraviniera, bien sea forastero o de casa, puede ser ya castigado por las Autoridades sin que podamos alegar olvido o ignorancia.

¿Era esa una necesidad que se dejaba sentir? No cabe duda alguna de ello, pues muchísimas veces por la marcha caprichosa que se llevaba en las entradas y salidas de calles dejado al albedrío nuestro, o cuando menos por la vista gorda que se nos pasaba, hemos estado expuestos en



OPTICA-RELOJERIA

RADIO - Philip

FOTO - Agfa

GRAMOFONOS-DISCOS

Las recetas de los señores oculistas se sirven en el acto.  
Use el cristal ROCA-TORICO



CASA CARO

**Cauchu Manufacturado**

**Drake**

Recauchutados en turismo  
garantía en desgaste normal,  
25.000 kilómetros

Renovación y reparación de  
neumáticos por procedimientos  
americanos

**Avenida del Puerto, 2-Tel. 17.119.-VALENCIA**

casos en que la seguridad de los ocupantes de nuestros vehículos han estado expuesta a ser víctimas de desgracias, que si no han llegado a suceder ha sido más que nada, por eso que hemos dado en llamar Providencia.

Por lo tanto, no cabe duda alguna que es un acierto. Por ello felicitamos a la Comisión correspondiente encargada de estas cuestiones, en nuestro Ayuntamiento, esperando al propio tiempo de la educación cívica de *todos los compañeros* de nuestra Capital y provincia, que por ningún motivo dejen de cumplir con este nuevo precepto «urbano», pues redundaría en perjuicio de la clase y del buen nombre de ella.

¿Pero están bien colocados los *discos indicadores* para no molestar a los peatones, y se vigila el fiel cumplimiento por quien corresponda, de su aplicación? Nó; y decimos que no, pues refiriéndome a la primera parte de mi pregunta (que es recogiendo el sentir de muchos compañeros) los puntos en que han sido colocados los citados discos ofrecen un eminente peligro, y peligro muy grande, sobre todo para una clase la más desgraciada de todas: *los ciegos*.

Como el Sr. Alcalde puede cerciorarse y comprobar personalmente, las señales están colocadas unos veinte centímetros, o algo más, adentro de las aceras, y un día cualquiera en que vaya tranquilamente un ciego (si es que se puede llamar tranquilidad al deambular de esas personas que carecen de ese «sentido») por una acera de una de las calles en la que se encuentra empotrada unas de esas indicaciones, y no halla una voz humanitaria que pueda darse cuenta a tiempo del peligro que le acecha al «ciego», ese día, Sr. Alcalde, seremos testigos de una desgracia que después queremos achacársela a cualquiera, menos al que verdaderamente la tiene, y es el Excmo. Ayuntamiento que no ha prevenido a tiempo ese probable peligro.

Creemos que sería evitable del modo siguiente (según nuestro modesto entender): Del mismo modo que están colocados los brazos de la luz en los chaflanes de las calles, podría muy bien colocarse un brazo al que iría adherido el disco, a una altura de unos 2'50 metros de altura y 1 metro, o poco más sobresaliendo, y dando su frente en el mismo sentido que están ahora; creemos con esto resuelto en beneficio de todos este obstáculo.

Otra de las deficiencias que hemos observado, es que no se vigila con el celo debido y por la Autoridad competente, el exacto cumplimiento de esas normas de circulación que el Concejo Municipal ha entendido convenientes para la buena circulación, y ya tenemos otra vez el

mismo peligro en puerta pero mucho más trágico y de unas consecuencias mayores, que podrían ser estas:

El conductor que cumplidor de su deber es ya conocedor de esos discos, marcha en las direcciones que se le han marcado, y por lo tanto puede ir más tranquilo que hasta ahora, pues sabe, o por lo menos se lo supone, que es imposible encontrarse (desde el momento que empiezan a regir las citadas indicaciones), con un carruaje en dirección contraria, y en ese supuesto, no vá previsto contra ese peligro que le acecha lo mismo que hasta ahora, y llegará un día en que marchará por una calle, por ejemplo Falcó (en que por estrecha no se puede maniobrar sin peligro para el peatón) y se encontrará con un carruaje que se le presentará cuando menos lo espere en sus narices, sin tiempo para frenar y sin terreno, como arriba indicamos, para maniobrar por lo menos sin causar probables víctimas, y entonces ocurrirá la catástrofe a que nos referíamos. Nos dirá el Sr. Alcalde que eso ya no ocurre, y a eso contestamos que hemos sido testigos desde que fueron empotrados los discos, varias contravenciones del tránsito, y en todas ellas, siempre las mismas causas: los carros.

Por lo tanto, esperamos del buen criterio de nuestra primera Autoridad Municipal vea la manera de corregir esas deficiencias; en la primera colocando los discos en puntos que no molesten, bién como dejamos expuesto, o como mejor entiendan, pero que no ofrezca peligro para nadie; y en la segunda, que por sus subordinados encargados de la vigilancia de las calles se esmeren un poco más en hacer cumplir lo ordenado, pues de esa forma, se podrá evitar que algún día tengamos que llorar alguna desgracia, y ocurra entonces lo que es peculiar en nosotros: «que nadie se acuerda de Santa Bárbara hasta que truena».

Como creemos que nos asiste la razón y que es justo lo que objetamos, esperamos de la rectitud del Sr. Alcalde, dé las órdenes oportunas para que inmediatamente sean subsanados, si es posible, los reparos más arriba expuestos, para tranquilidad de nuestra clase y seguridad del peatón.

A. R. L.

---

**AUTOMOVIL AUSTIN**  
EL MEJOR EL MEJOR EL MEJOR EL MEJOR

---

## El buen conductor de Automóvil

### II

(Continuación)

cuya instalación debería exigirse en todo automóvil. Para advertir al conductor del frente que Vd. desea pasarlo, conviene, en ciertos casos, encender los faroles delanteros, además de tocarle la bocina. Él verá entonces la luz reflejada en su espejo y comprenderá que Vd. desea pasarlo. Como decimos, siempre fijese en el espejo, para ver si detrás de su automóvil y muy cerca de éste, va otro que desea pasarlo. En ciertas localidades, los reglamentos municipales o del Gobierno exigen que cada automóvil vaya provisto de espejo retroscópico. Antes de empezar a correr, es bueno fijarse en el espejo para ver si está dispuesto en conveniente posición que permita una vista clara y despejada de lo que sucede atrás. El espejo curvo, que da vista retroscópica de todo el camino en toda su anchura es lo mejor, pero este tipo cuesta más que el tipo corriente de vista limitada.

De todas las faltas, la peor, sin duda alguna, es el adelantarse a otros automóviles antes de llegar a la cumbre de una cuesta o colina o antes de entrar en una curva. El automovilista que pasa a otros bajo estas circunstancias, no tiene derecho a ninguna consideración en caso de accidente, pues semejante manera de conducir en la vía pública está prohibido por los Reglamentos de tráficos locales, en casi todas partes del mundo. Muchos conductores insisten en pasar a otros sin darles bastante despejo o distancia para su completa seguridad. Recuérdese que un automóvil a sesenta millas por hora avanza a razón de 88 pies o 26 metros por segundo. La más insignificante fracción de tiempo puede traer otro automóvil a la cumbre de la cuesta, por el otro lado, o alrededor de la curva, en ambos casos llegando repentinamente y no dando tiempo para apartarse de su camino. El resultado generalmente es un accidente que suele en muchos casos resultar fatal para los conductores y los pasajeros. Un buen conductor jamás arriesga su vida en tan desatinado trance.

La manera más segura de pasar un automóvil que marcha en el mismo sentido es haciendo a su correspondiente lado una curva bien larga, dejándole amplio espacio para que continúe su movimiento sin retardar la marcha. El adelantar-

se a otros vehículos haciendo una curva corta y rápida es peligroso, o por lo menos, muy desagradable para el otro conductor. Cuando se va detrás de un automóvil cerrado, no se puede ver qué hay más allá del mismo, por el camino, y en tal caso, tratar de pasarlo, lo expone a uno a algún accidente, pues a poca distancia al frente del vehículo que se trata de pasar, puede ir alguna bicicleta, o una motocicleta, u otro carruaje pequeño, que no se podía ver antes por la interposición del automóvil adelante del nuestro. En los caminos del campo no es raro ver vacas, perros y aun los campesinos tranquilamente andando por la vía y completamente despreocupados de todo peligro; cualquier accidente en estos caminos es lamentable, pues el choque de un automóvil yendo a gran rapidez, es enorme. Y de haber choque entre dos automóviles a gran velocidad, no hay esperanza alguna de salir ileso. Es muerte segura. Una colisión entre dos automóviles yendo a 60 millas por hora cada uno, produce el efecto de un golpe dado a 120 millas por hora.

Después de pasar un automóvil y de regresar al lado derecho del camino, conviene mirar el espejo para ver si el vehículo que acaba de pasar viene detrás del nuestro. Así se siente uno más seguro y alerta del movimiento del que viene atrás.

Se dice que la falta de cortesía y consideración en la conducción de automóviles es una de las principales causas de accidentes. Esto es la pura verdad. La descortesía en el camino quiere decir que el conductor ofensor ha tratado de obtener para su uso una parte mayor de la que le corresponde justamente del camino. La regla general aceptada por todos, es que el conductor que va por la avenida principal tiene el derecho de vía sobre los conductores que van a atravesar la avenida viniendo por calle cruzada. Por esta razón, todo automóvil que viene por calle atravesada al camino principal o avenida, ha de pararse antes de tratar de cruzar el camino principal, o por lo menos, moderar mucho su marcha y estar seguro de que no hay tráfico por el camino principal antes de cruzarlo. La mayor parte de los conductores obedecen esta regla. Sin embargo, si Vd. va por un camino importante, no se atenga a esta regla para su completa seguridad, pues hay muchos conductores que intencionalmente la violan. Después de un accidente de nada sirve el pensar que el otro conductor tuvo la culpa.

**Motores de aceites pesados**

para toda clase de Camiones, barcas y pozos  
E. Alé Archilés. - Dr. Clará, 17.—CASTELLÓN

Otra regla teórica es que en el cruce de dos caminos importantes, que no tienen luces de tráfico, el automóvil más a la derecha tiene el derecho de vía. Esta regla no tiene fuerza legal y está sujeta a cambios de acuerdos con las circunstancias presentes. Si uno de los caminos es plano y a nivel, y el otro inclinado hacia abajo, el automóvil sobre el camino a nivel debe pararse. Esto es cortesía, por supuesto, pues no se vería bien que el automóvil sobre el camino a nivel continuara su marcha obligando al otro a pararse en un camino inclinado. La cortesía evita accidentes. La falta de ella provoca accidentes.

Una importante ventaja que el conductor profesional tiene sobre el principiante o inexperto, es su facultad para calcular distancias. El experto siempre sabe lo que su automóvil puede hacer en velocidad, aceleración y moderación de marcha. Siempre tendrá su automóvil bajo completo control, y por su experiencia y habilidad, sabrá exactamente cuándo ha de dar menos gas, en qué momento ha de empezar hacer la curva y qué espacio necesita para adelantarse a otro. Sólo el conductor de experiencia puede hacer con seguridad estas maniobras dentro de sus máximos límites.

La mayor parte de los conductores saben qué hacer al tratarse de un patinaje, pero pocos son los que tienen la fuerza de voluntad para seguir las instrucciones que se les ha dado. Al principio del patinaje, no se desembrague el motor y enfrenen las ruedas. Modérese la velocidad del vehículo cambiando de engranaje. Si la sección trasera del automóvil patina hacia la derecha, la parte delantera girará hacia la izquierda. En tal caso, dirijase el automóvil en la dirección del patinaje, es decir hacia la derecha, en el presente caso. De esta manera el automóvil se mantiene en movimiento en un mismo sentido, con sus ruedas ejerciendo tracción sobre el suelo.

Evítese en todo lo posible el patinaje. El patinaje se debe no solo al hielo sobre el camino, sino también al agua sobre el mismo. También sucede patinaje cuando se corre sobre hojas y cuando las ruedas de un lado no van girando sobre la superficie dura del camino. El barro tiene a veces el efecto de hielo. El pasto o heno suele ser tan resbaloso como el aceite o grasa. Los caminos con pavimento de ladrillos de superficie suavizada producen también patinaje, con la adicional desventaja de que uno difícilmente se da cuenta de lo que está sucediendo. Siempre exis-

te peligro en una superficie desigual para las cuatro ruedas. Supongamos que las ruedas de la izquierda se hallan sobre superficie dura de hormigón, mientras las de la derecha van girando en el barro blando a la orilla del camino. El resultado es patinaje.

Siempre es peligroso el efecto de enfrenar las ruedas cuando éstas están sobre superficies desiguales. Por ejemplo, las ruedas de la izquierda pueden estar sobre la superficie dura del camino, mientras las ruedas de la derecha se hallan sobre suelo blando, pasto, hojas y otras cosas similares. La desigualdad de la superficie tiende a volcar el vehículo. Afortunadamente, el creciente uso de automóviles cerrados ha disminuído el número de accidentes fatales. Las carrocerías de estos modelos son tan firmes que resisten los golpes más fuertes. El empleo de cristal de seguridad representa ahora otra gran protección.

Al tratarse de una colisión o choque, sígase siempre esta regla: ciérrase el encendido del motor, para evitar el peligro de incendio. Los pilotos de aviones aprenden esta regla lo primero de todo. En presencia de un accidente, los pilotos cierran el encendido, aunque ellos sepan que esto será la última cosa que hagan en su vida. Comparativamente pocos conductores de automóviles están al corriente de esta regla tan importante.

Exceptuando aquellos lugares planos, la mayor parte de la conducción se lleva a cabo por caminos que pasan por sitios montañosos y que están por lo tanto, sujetos a tener muchas vueltas. El conductor que desee ir rápidamente por esta clase de caminos, ha de contar, en primer lugar, con un automóvil de excelente aceleración. De esta manera adelantará, acelerando en los trechos rectos y moderando la marcha al pasar por curvas o vueltas. Pocos son los conductores que saben que la vuelta hacia dentro, es decir, hacia la derecha, es la menos peligrosa. La curva más larga de la vuelta hacia afuera, es decir, hacia la izquierda, da a entender que la maniobra en ese sentido es mucho más fácil. Debido al trecho que requiere, está expuesta a encontrar obstáculos.

Los cruces de ferrocarriles representan otro peligro para los conductores aficionados a la rápida marcha. El automovilista no puede disputarle el derecho de vía a un tren. Y pensar que un tren se detenga oportunamente para dejar pasar un automóvil es ridículo. Antes de cruzar una

vía férrea, tómese siempre la precaución de mirar con cuidado en ambas direcciones. El corredor de carrera no depende de su ayudante para ver lo que hay adelante, sino que se atiende a su propia vista. Al llegar a una vía férrea, conviene poner el automóvil en engranaje de segunda, para darle bastante fuerza para cruzar los rieles sin la menor dificultad. La detención del automóvil en los rieles, a causa de la paralización del motor, por ir en alta velocidad, entraña peligro, pues durante el breve instante que se toma en ponerlo en marcha, puede aparecer un tren a lo lejos y causar al conductor un choque nervioso que le haga perder su cabeza.

La reventazón de los neumáticos no ocurre ahora con la misma frecuencia de hace pocos años. Con neumáticos de buena calidad, la reventazón es un accidente muy raro. Sin embargo, la reventazón es posible aun tratándose de excelentes neumáticos, pues puede provenir de la introducción de un clavo o de otro objeto semejante, que el conductor no pudo evitar. A continuación anotamos la manera cómo un conductor experto maneja su automóvil cuando sufre reventazón de neumático:

«Afortunadamente, las reventazones son infrecuentes hoy, no importa qué tipo de neumático se use. Los conductores de experiencia saben algo que los principiantes deberían aprender y no olvidar jamás: que cuando la reventazón de un neumático ocurre mientras se va a alta velocidad, lo primero que ha de hacerse es dar atención a la dirección antes de aplicar repentinamente los frenos. Con el automóvil bajo control, en lo tocante a dirección, a continuación del accidente, los frenos deben aplicarse con cuidado, de una manera intermitente, para moderar la velocidad del vehículo y tan pronto como éste vaya con cierta lentitud, aplicarse con fuerza para pararlo.

«Se hace más difícil gobernar el automóvil cuando la reventazón ocurre en un neumático trasero. Cuando sucede la reventazón en un neumático delantero, a pesar de la tensión que existe en la rueda de dirección, el conductor puede guiar el vehículo en el sentido que quiera. Con un neumático trasero reventado, no existe este mismo grado de seguridad de gobierno. La maniobra, sin embargo es igual en ambos casos, con la diferencia que se hace más pesada cuando la reventazón afecta a un neumático trasero».

Lo que ha de hacerse en todo caso de reven-

tazón es asirse bien del volante de dirección. La tendencia del automóvil es irse hacia el lado del camino correspondiente al neumático reventado. Sobre todo, no se apliquen repentinamente los frenos. Quitando el pie del acelerador, el automóvil retardará en seguida su marcha. Asiendo con firmeza el volante de dirección, para mantener el vehículo en línea recta lo más posible, y aplicando intermitentemente los frenos, con el motor desembragado, el automóvil se detendrá y con excepción de un buen susto, no habrá accidente fatal que lamentar.

La manera más segura de evitar la reventazón es empleando neumáticos que no estén demasiado desgastados. Cuando la cubierta del neumático, es decir, la parte de caucho, está muy desgastada, la introducción de cualquier objeto cortante en sus capas de tela resulta comparativamente fácil. El neumático viejo es, por lo tanto, muy peligroso.

La buena conducción no es otra cosa que conducción cuidadosa. El automóvil moderno es una máquina de asombrosa agilidad, muy obediente al menor mando del conductor. Su manejo es hoy día sumamente fácil. Cuando se le maneja sin cuidado, cuando se corre a una velocidad peligrosa y no se respetan las leyes o reglamentos de tráfico, el resultado es algún accidente. Y es siempre el conductor quien tiene la culpa, y no el vehículo.

FIN

(De *El Automóvil Americano*)

## NEUMATICOS INDIA

### COLABORACIONES PARA LA REVISTA

Por encargo de la Junta de Revista, se comunica a los compañeros y demás personas que remiten 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 sucesivo. 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 prescrito en la parte pertinente de nuestro Reglamento.

# AUTOMOVILES AUSTIN



**NEUMÁTICOS**  
**I N D I A**

**SUPERIOR AL MEJOR**



**La única cubierta que  
tiene Seguro de  
Vida y garantiza-  
da por un año**

---

**Motocicletas**

**B . S . A .**

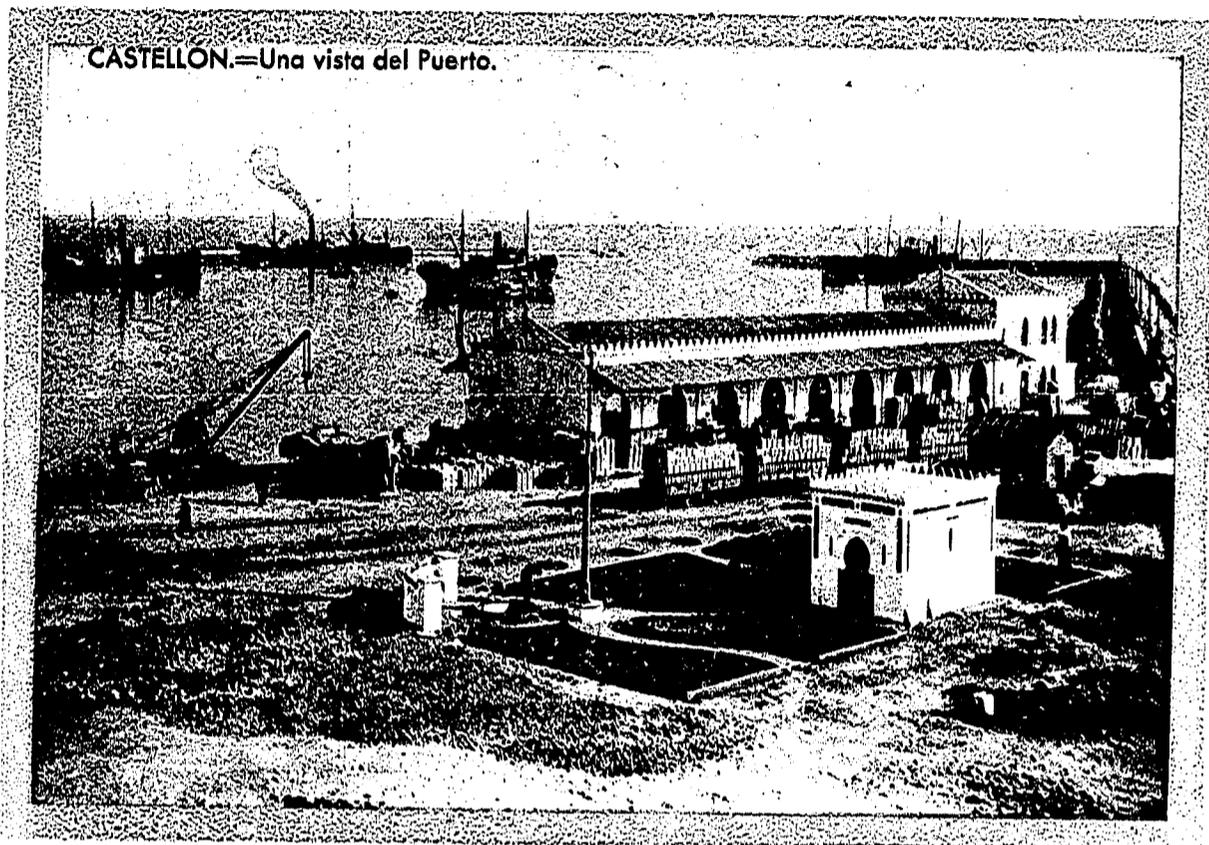
---

**E. Alé Archilés**

**DOCTOR CLARÁ, 17**

**TELÉFONO 465**

**CASTELLON**



## EL RITMO DE CASTELLÓN

Aquellos ciudadanos nuestros que vinieron a sumarse a los moradores de la alquería o grupo de alquerías del llano exuberante de vegetación y empenachado de palmeras, señalaron el diapasón regulador del crecimiento de la futura capital de la comarca de la Plana. No podían prever la transcendencia de sus actos, pero inconscientes, con el ritmo acelerado a que obliga el descenso desde una montaña a una llanura, imprimieron con tal fuerza este ímpetu a aquel pueblo recién nacido; que jamás lo abandonó. Trocaron el castillo cimero, el recinto amurallado, el vivir receloso y alerta, con la casa de labranza abierta a los cuatro vientos, con el vivir tranquilo y sosegado hincando el arado en el suelo, removiendo la tierra y haciéndola fructificar de mil variadas maneras.

Y a medida que se aproximaron al mar se pusieron en contacto con las rutas vigorosas de las civilizaciones y abrieron el pecho a todos los aires renovadores que conmovieron el árbol indígena, haciéndole estallar en una floración vivida y multicolor.

Así la ciudad mediterránea, abierta al mar, supo en los días de Jaime I, como en la Unión, en el alzamiento de la Germanías, en la Guerra llamada de Sucesión, al paso de Suchet por estas tierras como Mariscal de la huestes napoleó-

nicas, en las revueltas fratricidas del siglo XIX, desenvolverse dentro de su órbita democrática y mantener gestos dignos y gallardos.

Supo cimentar así en sus inicios, la capitalidad señera. Aquella alquería del término o demarcación territorial del Castillo de Fadrell llegó con el tiempo, por su propio esfuerzo, a ser la capital de la Gobernación *dellà Uxò*, y más tarde —ahora se cumplirá el centenario— la capitalidad de su provincia.

Pero esta ciudad nuestra está todavía en la adolescencia, no ha llegado a su mayoría; y es de ese mar azul que festonea el verde de su maravilloso campo, de donde ha de recibir su savia renovadora; es del cielo, también azul, surcado por esos pájaros que pasan raudos todos los días, de donde hemos de recibir aires fortalecedores. Mas esas rutas marítimas y aéreas son nada sin el impulso del hombre; sin éste que los gobierna y los domina no serían más que pertrechos mecánicos sin utilidad alguna.

Y he aquí cómo hemos venido a parar a la eterna cuestión, a la íntima convivencia del espíritu y la materia; de cómo el espíritu será siempre el rector de la materia y de la necesidad de su cultivo para que no nos ahogue el maquinismo de la época actual.

Por eso es loable la inquietud que sienten estos

simpáticos obreros del volante al publicar su Revista, exponente no sólo de solidaridad, de colectivismo, sino de afán de perfeccionamiento, de cultivo de su espíritu. Y como no hay nada tan aleccionador como los hechos realizados, los paisajes de nuestra historia contemplados en lejanas perspectivas, al llamarme a *rogle* los chófers y su Presidente, el amigo Ricardo Llago, he pretendido dar una rápida visión de ese espíritu de épocas pretéritas.

¿Sigue el Castellón actual, vamos, nosotros, actuales ciudadanos de esta ciudad abierta al mar, en consonancia con el tiempo que vivimos y acordes con el deber que contrajimos al erigirnos en espejo y guía de nuestras tierras comarcanas?

Eso que lo contesten otros *sabuts* que yo ya he dicho bastante.

ANGEL SÁNCHEZ GOZALBO

## El Deporte contra la guerra

«La guerra no desaparecerá definitivamente hasta que los pueblos no manifiesten su firme voluntad de que así ocurra. Y como sea que los pueblos están integrados por individuos, es sobre éstos que recae la responsabilidad del futuro».

Frases, las anteriores, que proceden de una llamada dirigida por la Oficina Internacional de la Paz, a todas las conciencias.

Actuar directamente sobre los individuos; he aquí la palanca más eficaz para elevar la opinión pública hacia el ideal de paz tan perseguido.

Estamos en un cruce de caminos, es preciso elegir entre la paz y la guerra. Y no creemos que haya dudas sobre el resultado de un votación semejante. Todos los hombres de buena voluntad, y en especial los que habiendo estado en la guerra la conocen, se pronunciarán en contra de las espantosas hecatombes de vidas humanas que significa la guerra moderna.

¿La Sociedad de las Naciones? No podemos menos de reconocer que la obra llevada a cabo por tan notabilísima institución es de un valor extraordinario, pero es mucho todavía el camino a recorrer para poder asentar sobre sólidas bases la obra gloriosa de la paz mundial.

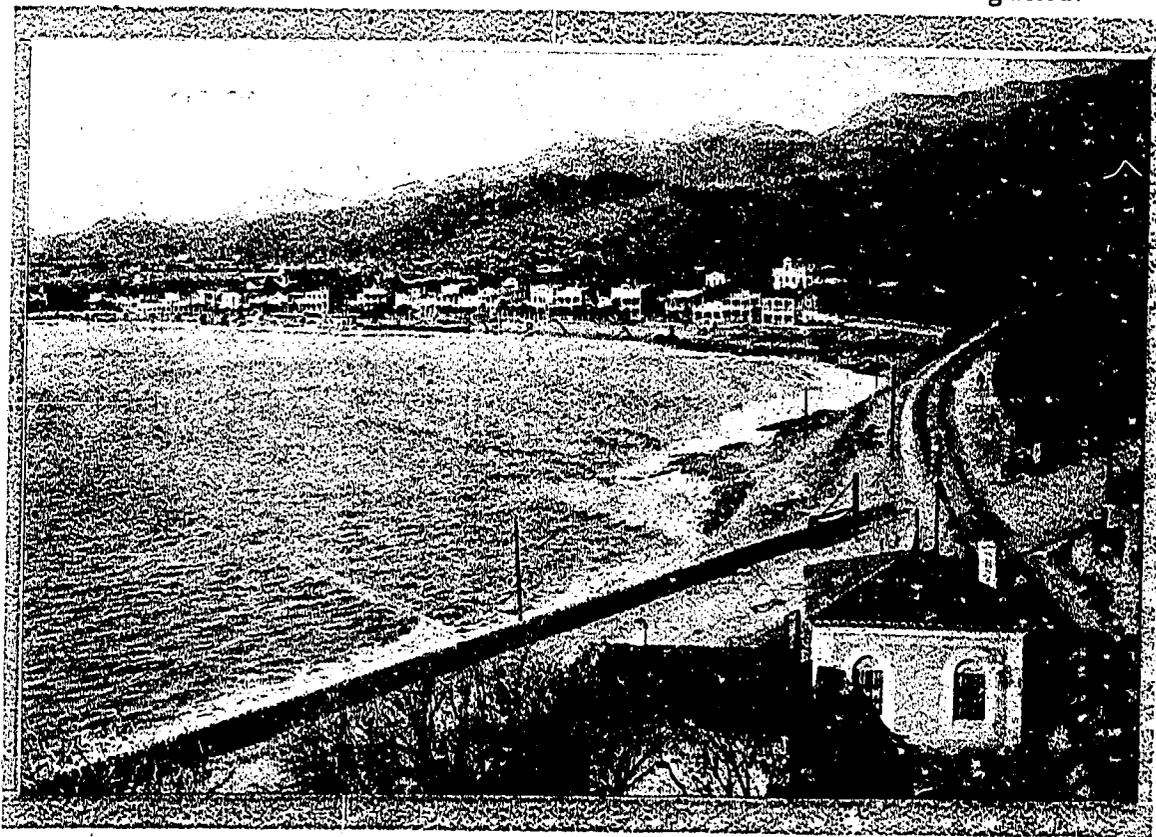
Algunos escépticos dirán: ¿y bien, para qué? ¿es que podremos impedir la guerra?

No seamos ni optimistas ni pesimistas; hay medios legales, jurídicos, que tomando como base la caballerosidad y la equidad lograrán el acercamiento de los pueblos, haciendo que las ocasiones para un «casus belli» desaparezcan.

Y ahora es cuando preguntamos si alguien conoce mejor agente pacifista que el DEPORTE.

El deporte es lo que procura más ocasiones de camaradería sincera y de estimación recíproca, proporcionando a los diversos países ocasiones de conocerse mejor, evitando equívocos, haciendo desaparecer los odios que, naciendo del descontento, germinan durante años y años terminando con lo inevitable... la guerra.

Vista general  
de la  
hermosa playa  
de  
Benicasim



Se dice frecuentemente que en muchos casos los atletas fueron los mejores embajadores de un país, y que su popularidad sirvió mejor a los intereses económicos de sus compatriotas que las palabras estériles de los funcionarios.

La idea vá haciendo su camino. Un conocido escritor parisién dice en uno de sus artículos: «La época en que nosotros vivimos permanecerá en la historia, y la renovación y desarrollo mundial de los deportes deben ser considerados como uno de los síntomas más seguros de que la humanidad se va elevando cada vez más hacia su ideal».

Ser solamente deportista con los músculos es como no serlo. Solamente le será posible elevarse física y moralmente, si es deportista además de con sus músculos, con su corazón, con su cerebro, con su alma.

Nosotros creemos que si los Poderes Públicos se interesaran por el deporte y lo elevaran a un mayor nivel moral, encontrarían en él un auxiliar inestimable para la gran obra de la pacificación universal, obteniendo resultados magníficos de su colaboración.

¿Han soñado Vds. lo que significa hoy día el movimiento deportivo del mundo?

Son millones de jóvenes los que practican en una u otra forma una especialidad atlética, y que, afiliados a círculos, clubs, federaciones nacionales, etc., agrupadas a su vez bajo el pabellón de super-federaciones, no se preocupan más que de fraternizar en toda clase de deportes.

Algunas cifras fijarán aún de una manera más clara la idea de su importancia, permitiendo que los profanos puedan darse mejor cuenta de la importancia de las posibilidades de colaboración que presenta el deporte. Hay más de cuarenta y cinco países afiliados a la Federación Internacional de la Asociación del Foot-Ball y treinta y cuatro a la Federación Internationale d'Atletisme.

La Unión Cycliste Internationale, agrupa a treinta países, y la Federación Internacional de amateurs de natación, a treinta y cinco.

Veintinueve países figuran en las listas de la Federation Aeronautique Internationale; veinticinco la Asociación Internationale des Automobile Clubs.

Las Federaciones Internacionales de boxeo, de esgrima, de lawn-tennis, de blandristas, de Sociedades de tiro al blanco, tienen asociados más de veinte países.

En estas Federaciones reina generalmente un espíritu de camaradería muy acusado, apesar de las diferencias de intereses, razas y costumbres.

¿Qué propaganda en favor de la paz no podría hacerse convocando a los Comités directivos de estas Asociaciones, clubs o federaciones, aprovechando las grandes reuniones atléticas nacionales e internacionales, para predicar la buena doctrina y convertir a los incrédulos?

EL NEUMÁTICO QUE A V. MAS LE CONVIENE

**INDIA  
INDIA  
INDIA  
INDIA  
INDIA**

Hemos hablado de efectivos; digamos finalmente unas palabras sobre las colosales instalaciones deportivas que se elevan en todas las grandes ciudades modernas, y que serían admirables tribunas para oradores elocuentes y persuasivos de la paz.

La ciudad de Bruselas posee desde hace algún tiempo, un Estadio moderno capaz para 75.000 espectadores.

Al otro lado del canal de la Mancha, el famoso Estadio de Wembley ha visto invadidas sus gradas por 115.000 espectadores con ocasión de la disputa de la copa de Inglaterra.

El Estadium de Berlín tiene capacidad para 80.000 espectadores; el de Colonia, para 70.000; el de Hamburgo, para 60.000; el de Leipzig, para 40.000.

En España, el célebre Estadio de la Exposición de Barcelona, tiene cabida para 65.000.

Si atravesamos el Atlántico, las proporciones que alcanzan estos centros de cultura física, son fabulosas. Tres de los Estadios de los Estados Unidos tienen capacidad para 70.000 espectadores cada uno. Los dos Estadios de Filadelfia pueden acomodar a 150.000 personas. Rara es la ciudad de primer orden o el Centro Universitario de importancia que no cuenta con su Estadio de una capacidad que oscila entre 30 y 40.000 espectadores.

El deporte consagrado a la causa más bella y más sagrada... la Paz del mundo, serviría para algo más que para el desarrollo de los músculos.

A. FERNÁNDEZ-BEUHTEN

**NEUMÁTICOS INDIA**

**Los coches y camiones  
con millones de refe-  
rencias inmejorables**

*Ford*

*Ford*

*Ford*

*Ford*

*Ford*

*Ford*

*Ford*

*Ford*

**Exposición y venta**

**Calle Asensi, 4. Castellón**

**Lista de los Sres. Socios Protectores de este Montepío**

- |                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| D. Francisco Marco            | D. Manuel Roca        |
| „ Luis Prades                 | „ Vicente Pellicer    |
| Srs. Peris y Varella          | „ Luis Tena           |
| D. José Aubán                 | „ Roberto Segarra     |
| „ Ricardo Tejedor             | „ Antonio Morelló     |
| „ Vicente Ordoñez             | „ Francisco Armengot  |
| „ José Cortés                 | „ Amadeo Asensi       |
| „ Emilio Prades               | „ José Plá            |
| H. de J. Dols                 | „ Manuel Alegre       |
| D. Adolfo Aparici             | „ Enrique Dealbert    |
| „ Estasio Flors               | „ Pedro Belmonte      |
| „ Benjamín Ballester          | „ Tadeo Mallach       |
| „ Manuel Garrido              | „ Manuel Más          |
| Autobuses Lacorte             | „ Enrique Alé         |
| H. F. En-Segures              | H. de Vicente Navarro |
| Sr. Alcalde de Castellón      | D. Manuel Rambla      |
| D. Juan Bta. Segarra          | „ Severino Ramos      |
| „ Juan Guerrero               | „ Manuel Cosín        |
| „ Ismael González             | „ Rafael Rodríguez    |
| „ Enrique Gimeno              | „ Salvador Masip      |
| „ José M. <sup>a</sup> Bellés | „ Pascual Albella     |
| „ Sebastián Plá               | „ Lorenzo Garcés      |
| „ Bautista Agramunt           | „ Tomás Colón         |
| „ Ezequiel Dávalos            | „ R. J. B. (donativo) |
| „ Juan Bta. Valls             |                       |



**CAMIONES REPUBLIC**

## ALGO DE TÉCNICA AUTOMOVILISTICA

*Amigo Blasco: El porvenir está en manos del obrero que domina la técnica; la práctica sólo, no sirve.*

Bajo esta afirmación que en forma de dedicatoria le hago a nuestro querido y buen compañero Blasco, voy a razonar algo de técnica sobre los motores de explosión.

Años atrás, cuando los motores no eran lo intensivos que son los de hoy en día, no alcanzando tan gran número de revoluciones ni tan alta compresión, un mecánico automovilista podía con sólo conocer el principio fundamental de los motores de explosión, localizar una avería, subsanar un defecto y reparar un motor debidamente.

Esto era debido a que se disponía de una base para la puesta a punto del encendido y las válvulas; unas señales que se marcaban en el volante.

Esta base es de una precisión muy relativa, pero como en los motores lentos alguna milésima de pulgada en más o en menos de diferencia en la puesta a punto del encendido y válvulas influye muy poco en el funcionamiento del coche, si el operario había corregido los desgastes con un ajuste necesario con sólo hacer una sincronización de válvulas en arreglo a las marcas del volante los motores respondían de una manera completa.

De ahí el porqué un operario que se familiarizaba con las piezas de un motor con sólo ser un buen ajustador y conocer esos detalles puesta a punto se podía llamar mecánico automovilista.

Pero hoy no; hoy aquel mecánico que para hacer una distribución o poner un magneto a punto procuraba que no le viese nadie con el fin de que no le robasen sus secretos, ese no sirve.

El mecánico que al tratar de poner un motor a punto lo hace escondiéndose de que le vean, no es que no quiere que le roben sus secretos; no es que no quiere que aprendan los demás, es que no está cierto en lo que hace, es que no ha digerido esa precisión tan matemática que exigen los motores que se construyen hoy en día y duda; no tiene la certidumbre de lo que hace y por no desmerecer no quiere que le observen.

Hemos de convenir que ante el mecánico forjado en el taller, sin escuela, sin conocimientos técnicos tenemos una legión de Ingenieros esparcidos por el mundo que bajo el banderín de cada marca,

luchan con su inventiva, con sus conocimientos, con sus grandes cálculos, por hacer el motor cada vez más intensivo, más elástico, de un funcionamiento cada vez más suave y de máximo rendimiento.

Y claro está los ingenieros cada uno por su lado aguzan su ingenio modificando las características a sus motores que si bien se basan en un mismo principio fundamental son muy diferentes en cada uno de sus tipos de motores; lógico será que nosotros, los obreros de taller, los encargados de que esas válvulas y esos momentos de encendido trabajen y se produzca en un momento determinado y siempre con un error menos de una milésima de pulgada o 0'0254 m/ms, vayamos sinó a la par, por lo menos detrás de ellos estudiándoles y comprendiéndoles para procurar que sigan constantemente en su sitio, tal y como el Ingeniero las calculó.

Sólo se obtiene un funcionamiento suave y máximo rendimiento cuando la puesta a punto es la verdadera.

Del ajuste por tanteo del encendido y válvulas de un motor resulta siempre un funcionamiento defectuoso y por lo tanto no debe hacerse.

En la mayoría de los casos de motores que funcionan mal tiene por causa el encendido, compresión o puesta a punto, lo cual quiere decirse que por no poderse tratar un motor con relación a otro puesto que difieren en mucho y no están permitidos los errores puesto que unas milésimas de diferencia se traducen en una pérdida de potencia considerable, el mecánico concienzudo de su trabajo debe procurar estudiar y dominar la técnica de cada caso antes de emplear las herramientas.

Sólo así podrá salir airoso de su trabajo.

VICENTE VIVÓ

(Del Servicio Técnico Automovilista de Valencia).

## El temps i l'espai

### Signes i motors

L'escriptura i l'automóbil; veus açi les dues conquestes força el'levades pera la civil·liçació del Univers.

Per mitj de la primera, triompfe'l pensament de les edats i alcance l'inmortalitat l'home, sens tindre enrotllarse als estrets límits, a les voltes

AUTOMOVILES GRAHAM 6 Y 8 CILINDROS EN LINEA E. ALÉ ARCHILÉS Doctor Clará. 17 CASTELLÓN

imperfectes, amçi o vols bé francament eventuals de la propagació de l'especie, amb ajuda de dona sana i feconda, per traça de generació; l'automòbil reçol l'endevinalla d'estar u en totes bandes—anem a dir—, al moment que fa precisió, personalment, sense correus tardáns, ni tindre que valdres d'elements agens i estranys.

El signe i el motor, puix, son els dominadors, els amos del temps i de l'espai.

### El Regionalisme triomfa

L'automòbil inclou el Regionalisme victoriós i prósper. Pot tot-hom enllaçarse amb les dolces nigasses de germanor entre'ls pobles, més alluntats geogràficament, d'una mateixa comarca o Regió.

Els representants de cases i de mampreses llaurantívoles, mercantils e industrials, porten diligentment les mostres, ofertes i notes de totes les localitats, i trauen l'esencia de tota la riquesa que avans amb molta quantitat era perduda permancar mitjos de cultiu, o no presentarse ocasió de ferla eixir a fora, desde ahón estrobava amagáda.

La gent de les poblacions esfonçades en terres del interior d'un continent poden mentjar peix fresc del litoral el mateix dia que de la mar es peixca; aquells habitants de les aldees i viles rurals, apartadíssimes de les populosas urbs, ja no's precis—ni'ls fá falta—de anar vestint el mocador y camalets, porque'ls se proveeix en poques hores de trajes i demés penyores d'anar vestits a la darrera moda.

### Socialisme pràctic

L'empleu de l'automòbil regolfe'n la riuada del avanç de les idees obreres nombroça quantitat de socialisme pràctic, prelude d'un ça i justicier comunisme per-a l'esdevenidor.

Eixa prontitut d'anar l'individu d'un lloc a un altre—que reclame l'eixamplament al menys doble o triple de les carreteres de huí, la construcció multiplicada de moltíssimes més, i la conversió de totes elles en pistes, de pis ben llís—done com a efecte'l transport apressa de llibres i periòdics per els que tot se sap; se fá cercolar el diner, que aforça de gastar el mateix ha de perdre valor i substituirse per vales, o atres més llaugeres contransenyas; es donna a entendre que de home a home no va res, i tots han de ser subjectes a la mateixa mesura; com igualment repartirse la tasca del treball sota un peu d'igualtat. Perque al aprofitar tots per-a la feyna, i haures de donnar col'locació als ciutadans tots sense distingiments, pretencions, ni eliminamentes atentatories a la buscadura del pa quotidiá, apareix splendorosa-

ment la maravella, no de que l'unió fa la força tansols, sino's quelcom cosa millor: que la producció te augment, i les sobres hi son de tanta plenitud, en tant poc de temps de treball, que la jornada d'este no cal ferla molt llerga, sobrant en unes poques hores a cascu d'els jornalers en el compliment de la seua missió. Més encara; consecuencia de la multiplicació de brahons per-a llavorar, vé la distribució turnada dels que ara diem proletaris, i quant més prompte millor han de pujar a la categoria de ciutadans lliures.

### Patróns i obrers

Consequencia de la llibertat qu'estem esmentant, i deu d'enlairarse com a penó redemptor de la Societat moderna, vé per moments sentintse la precisió de pegar l'estiró decissiu que arranque de soca i arrels tota mena d'opresions patronals.

Els dependents de comerços, els criats que mentjen de salaris, les dones subjectes a soldada, també'ls camperols esclaus de les glebes, han deser deslliurats del borreguer servilisme qu'els fá sofrir i gemecar.

L'internat ha desapareixer; els que ara s'anomenen amos i criats, lo mateix. Sols deuen existir socis, i anar a la part de les ganancies els empleats en el treball, tant físic com intel·lectual, qualsevol stabliment o vivenda. Se li deu donar a tot treballador, lo que produixca: tant en paga com en llibertat.

EMILI CALDUCH

## Automóviles AUSTIN

### Se dice....

- Que el Tort ya no escribe en esta sección.
- Que eso no es verdad.
- Que tenía otras ocupaciones.
- Que ya sabe hacer puntilla y «espolsaors».
- Que está amaestrando a una «goseta».
- Que la quiere hacer socia protectora de este Montepío.
- Que este Montepío no admite «gositas».
- Que hay socios que... comen lengua.
- Que hablan sin saber por qué.
- Que tenían que darse una vuelta por este Montepío.
- Que debían de leer el Reglamento.
- Que el día de la Junta general parecerá un 2 de Mayo.
- Que no pasará nada.
- Que perro que ladra no muerde.
- Que las cuentas están a la vista de todos.
- Que esta Directiva está siempre de buen humor.
- Que el Presidente es un «foradahulleres».
- Que ahora se ha comprado unas de cristal de parabrís
- Que las estrenará el día de la Junta general.
- Que el compañero Sos es un gran orador.
- Que dió una magnífica conferencia.
- Que hay guardia del tránsito que parece un pelotari.
- Que... hasta el mes que viene.

TORT

# EL "HERMANO AUTOMOVIL"

la fuerza  
de tanta  
que ha  
lbrant en  
ers en el  
"con-  
on-  
persa  
que ara  
llor han  
res.

D. Jacinto no quiere comprar un automóvil. Lo tiene asediado cuatro vendedores que le mandan diariamente catálogos, circulares, etcétera. Lo llaman al teléfono. «¿Erga usted esta tarde a ensayar el coche... ninguna compromiso para usted».

Con esta gente no valen disculpas. Les ha dicho que no tiene dinero y le ofrecen crédito al crédito. Al fin les grita: «Señores, no quiero automóvil».

—Porque no  
—tengo uno ja-  
más pero ya verá  
qué venaja es...

—¡Porque tu-  
ve uno, porque al  
fin gracias a Dios  
logré salir de di-  
por eso precisa-  
mente, no quiero  
automóvil!

—De qué  
marca era?... ¡Ah!  
¡Con razón! ¡Si  
esos no sirven!...  
Los buenos son  
los nuestros; verá  
usted...

Y atienden al  
bueno de don Ja-  
cinto con profusas  
explicaciones. Pa-  
ra él casi incomprensibles, sobre el carburador, el encendido, la transmisión, las ruedas, los frenos, el acabado y el color, y mil detalles mecánicos y eléctricos que, aseguran, hacen del coche la última palabra en locomoción a gaso-

lina; por qué tienen catálogos y las respuestas y toda clase de objeciones o razones que pudieran oponer al presunto comprador para sustentar su negativa. Pero los vendedores no comprenden que los escarfulos de don Jacinto son de orden económico, ni técnico, ni estético: son puramente filosóficos. No compra automóvil, por principio.

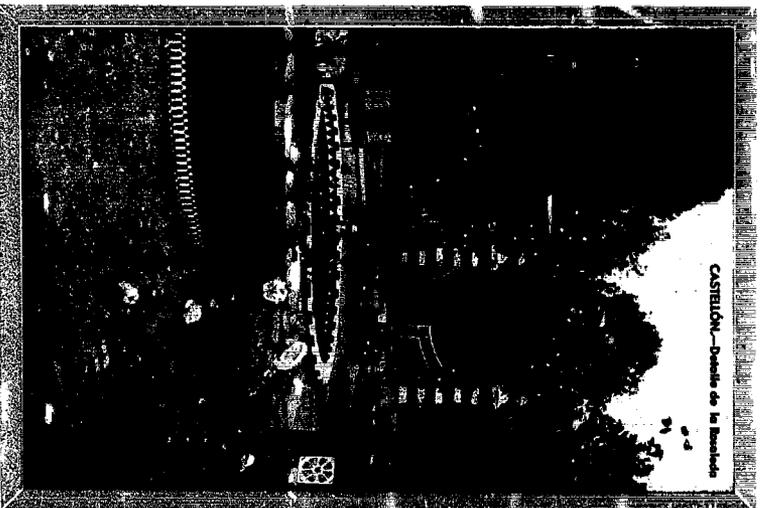
Ayer precisamente me declaró: «Vea usted qué po-

co a poco las cosas van sustituyendo a las personas. El mundo se va llenando de objetos a medida que nosotros, los humanos nos despojamos paulatinamente de nuestra *humanidad* por la rapidez de la vida que nos hace agitadísima, y vamos pasando a la categoría de «cosas». Llegará un día—que gracias a Dios ni usted ni yo veremos—en que no quedén personas, lo que se llama personas...

Las máquinas tienen la culpa de todo. Nosotros, errores removers, hemos querido copiar su precisión y su independencia. Y entre ellas la que más influencia ha tenido en esta pertrificación de los sentimientos es el automóvil. Se quejan los sociólogos de que en los Estados Unidos el hogar no existe.

No existe por el automóvil. Es la máquina, que en un principio fue sirviente utilísimo del hombre, se ha convertido en un tirano indisciplinable. Requiere más cuidado que cualquier «otro» miembro de la familia, y se ha robado los afectos antes distribuidos en padres

e hijos, hermanos y hermanas. He andado mucho por los pueblos pequeños de los Estados Unidos—para no decir nada de las ciudades, focos de toda aberración moral—, y me he llevado a parpadear de que aquí se legisla, se trabaja y se vive principalmente para el automóvil. No me sorprendería que en este pueblo de gentiildades desconocidas les apareciera de pronto un moderno Polheuto de



CASTELLÓN.—Detalle de la maquina

UCH

TIN

Monteplio.

lepto.  
de Mayo.

paradisi

lontari.

Tort

Años que se dedicara a amparar y confortar al hermano automóvil.

Si don Jacinto extrema un poco sus apreciaciones, no anda del todo errado. En Inglaterra, gente del que aprendieron los yanquis eso de los genitales desconcertantes, ya ha aparecido el hermano del automóvil en la persona de Douglas Copley, dueño de los *autocarromantas inglesas*.

Controlando con el problema de sustituir por otro nuevo el coche que le ha venido sirviendo desde 1938, y no queriendo quedar vilmente como reliquia de museo se fiel compañero de 33 años, Mr. Copley resolvió darle cristiana sepultura, y cayó le 5na con sus propias manos en el *workshop* de Sheldon, cerca de Birmingham, con la misma unión y con el mismo pesar con que la hubiera cavado para un miembro de su familia. El automóvil se ha robado todos los aceites. Ha llegado a ser persona... «lo que se llama persona», y nosotros vamos pasando a la categoría de «cosas».

J. S. BOGA.

Nueva York, 1932.

## NEUMATICOS INDIA

### PREGUNTAS Y RESPUESTAS

#### Problemas del faller de reparación y sus soluciones

Un motor falla en un cilindro. Las válvulas no se abren o pegan. El inyectivo de las válvulas está bien ajustado. El carburador está funcionando bien y no hay obstrucción en los orificios de las válvulas ni en los muelles. Las bujías están recien-  
*tradas al 2.5 mm. espesor.*

Este defecto parece deberse a irregularidad en el encendido. Examine primero la bujía de encendido del cilindro que falla. El ensayo del voltaje no es suficiente para determinar el estado de la misma bujía. Esta puede estar trizada y provocar dispersión de la corriente de alta tensión. Si la porcelana de la bujía está intacta, examine a continuación los electrodos para ver si están limpios y si entre ellos existe correcto inyectivo. Si todo esto está correcto, examine el distribuidor; particularmente la leva del rúper, para ver si los contactos de la misma están debidamente ajustados. También es bueno examinar cuidadosamente los cables de las bujías. Procediendo de la manera aquí indicada, se corrige la falla.

Un motor nuevo de alta cilindrada de baja compresión funciona con golpe tan pronto como se le enciende. El golpe producido no dá a entender que el encendido está defectuoso, a pesar de que la distribución se halla bien ajustada. Las válvulas están en buen estado y no hay formación de carbon o hollín. Todos los cilindros están bien ajustados y las bujías, perfectamente ajustadas. El combustible de alto grado de volatilidad no influye al

funcionamiento y el escape de bujías las bujías ha dejado de salir el golpe.

El hecho de que el motor sea un nuevo modelo de seis cilindros limpios, en seguida, que está provisto de un sistema de encendido de avance automático o de avance semi-automático. En vista de esto, podemos muy bien presumir que el resorte del regulador del avance está debilitado, lo que permite una acción muy débil durante las revoluciones lentas, con la consiguiente producción de golpe. Reanite el ajuste normal del encendido y ensaye el motor de nuevo para ver si con la nueva disposición se corrige la falla. De no darse un mejoramiento, entonces puede estar seguro de que la irregularidad está en el regulador del avance. Si esto deja de surtir efecto satisfactorio, quítelo al motor la empujaturada de la culata de los cilindros y coloque dos empujaturadas en lugar de la quitada. De esta manera se reduce un tanto la compresión en el motor. Es muy posible que la relación de compresión de este motor sea demasiado alta, en cuyo caso se debería a ella la producción del golpe.

Tomase un automóvil que al salir pendiente o al correr a alta velocidad por camino plano empieza a detener por el carburador *describiendo* algunas fluctuaciones de marcha. No hay depósito de carbon y las válvulas están en buen estado y con debido lubricado. También están en buen estado el sistema de combustible, el encendido y todo el grupo eléctrico, incluyendo las bujías. El carburador recibe una adecuada alimentación de combustible en todas las gradas de velocidad.

El defecto anotado indica que el encendido prematuro es la causa que lo promueve. Proviene del recalentamiento excesivo del motor o del empleo de un inadecuado tipo de bujía de encendido. Esto último quiere decir que el tipo de bujía empleado se recalienta demasiado para un motor de esta clase. Examine el sistema de circulación del agua de enfriamiento. La mejor manera de examinarlo es verificando la temperatura del motor durante su funcionamiento. Si esta temperatura es la normal, el sistema de enfriamiento estará entonces en buen estado.

Después de haberse hecho una limpieza de carbon y recilindración de válvulas el motor deja de funcionar normalmente a la misma baja velocidad en que trabajaba antes de esta reparación. Funciona, sin embargo, satisfactoriamente a velocidades superiores. Las válvulas están correctamente ajustadas en sus asientos y los inyectivos son exactos. El completo sistema de encendido funciona en debida forma. Alterado el siste del carburador no tiene influencia alguna en normalizar el funcionamiento del motor en baja velocidad. El carburador es nuevo y sus ajustes y nivel de flotador se hallan ajustados de acuerdo con las instrucciones de la fábrica.

Este defecto aparentemente se debe a escape de aire por el múltiple de admisión o por el tubo vertical del carburador o por el mismo carburador, en la sección encima de la válvula de mariposa. La empujaturada defectuosa del múltiple de admisión, la rotura de un tubo de aspiración en el aspirador de gasolina, la rotura en el tubo flexible de cacho o tubo metálico del limpador de parábolas, son también la causa de esta irregularidad, puesto que todo escape de aire, sea por donde fuera, afecta la proporción de la mezcla de combustible

# MOTOCICLETAS B. S. A.

especifica  
en demarcación  
adhesiva de  
cartón y  
artículos para  
dibujos

## imprenta, librería

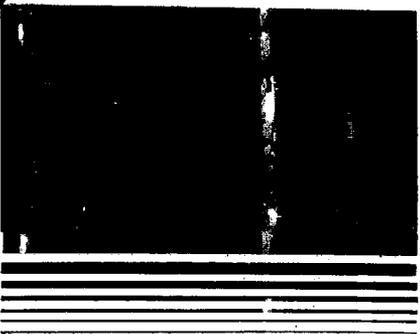


impresiones  
artísticas en  
tricolor,  
acuarela  
y doble tono  
*color*  
calles  
folletos  
cremos para el  
comercio de la  
naranja



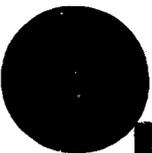
# armengot

## hijo de i.



despacho  
9. cherna, 29 y 31  
calle  
7. vinateros, 6 y 8  
teléfono, 56  
apartado correo 5  
castellón

## cajas de cartón



que va al carburador. Como en el presente caso las válvulas fueron ajustadas, lo que implica que fueron esmeriladas y sus vástagos despejados de carbón, existe la posibilidad de que el intersticio entre el vástago y su guía sea demasiado grande, defecto que también produce transtorno en la marcha baja del motor.

Un automóvil con árbol propulsor en tubo de esfuerzo de rotación resbaló y su sección trasera dió contra el canto de una vereda. A causa del accidente se le rompió la caja del cambio de marcha y se le dobló la caja del eje trasero. Le instalamos un nuevo grupo de cambio de marcha, tubo de esfuerzo de rotación y eje trasero, mas a pesar de todo esto, el cambio de marcha no retiene sus posiciones de marcha y ni siquiera produce el más leve empuje al vehículo.

Esta irregularidad se debe, sin duda alguna, a la desalineación de los órganos nuevos que se instalaron. Es lógico suponer que el golpe violento que destruyó la caja del cambio de marcha haya también dañado a la caja acampanada del embrague y motor. Seguramente el árbol transmisor ranurado se encuentra ladeado o torcido, y al unirse con el árbol del cambio de marcha, producirá un movimiento anormal, que impide la correcta interconexión de los engranajes desplazables. Naturalmente, estos últimos engranajes no podrán retenerse en posición por falta de alineación.

Después de ajustar los contactos del ruptor de un distribuidor de doble brazo de ruptura, al intersticio de 20 milésimas de pulgada recomendado por la fábrica, el motor funciona con dificultad, pues el encendido no es uniforme y por otra parte se presenta vibración en las velocidades bajas. El carburador, las válvulas, las bujías de encendido, los conductos múltiples y otros órganos del motor están en buen estado y funcionan sin la menor dificultad. Los cilindros tienen compresión uniforme. El condensador está en buen estado, lo mismo que el eje y el cojinete del eje del distribuidor. Esa distribución del motor está conforme con las instrucciones del fabricante.

No sabemos exactamente qué tipo de distribuidor tiene este motor. Si es del tipo de doble ruptor con leva de tres o cuatro puntas el intersticio de 20 milésimas de pulgada no es suficiente para permitir que el motor funcione con suavidad. Los contactos de un distribuidor de doble ruptor han de sincronizarse a 45 grados en los motores de ocho cilindros, y a 60 grados en los de seis. Los contactos deben separarse simultáneamente, y en vez de atenerse a intersticios determinados, lo mejor es verificar el funcionamiento de los mismos contactos, fijándose que actúen simultáneamente dentro de un intersticio conveniente. Bueno es también examinar la leva para ver si está desgastada en algún punto, pues el desgaste en la leva produce también dificultades en las marchas bajas del motor.

Después de un recorrido de 45.000 millas, un automóvil que originalmente desarrollaba 70 millas por hora, pudo sólo dar 45 millas por hora. Fue desarmado por completo y se le instaló émbolos nuevos. Sus cilindros fueron repasados y en resumidas cuentas, todos sus órganos desgastados fueron renovados. Terminada la rehabilitación, el vehículo no pudo correr a más de 50 millas por hora.

La única causa de esta insuficiente velocidad se debe, en nuestra opinión, a la distribución incorrecta de las válvulas. Después de 45.000 millas de recorrido, es ló-

gico suponer que los engranajes y cadena de distribución hayan sido también afectados por el recio servicio. Recomendamos, por lo tanto, que se repase cuidadosamente la distribución de las válvulas, para estar seguro de que está correcta. De hallarse en forma correcta, la irregularidad podrá entonces localizarse en el múltiple de escape. Después de tanto tiempo de servicio, este múltiple suele llenarse de carbón. Lo mismo sucede al silenciador. La presencia de demasiado carbón en estas partes evita la salida expedita de los gases de escape y esto, por supuesto, retarda la velocidad del motor y disminuye su fuerza.

## A nuestro Montepío

Nuestra Sociedad fundada bajo un motivo de protección a los individuos que la componen, es la que les devuelve duplicada la fuerza que ellos mismos le dan. La comprensión sensata y fiel del trabajo, es un sentido completamente noble. Ella lo ennoblece, haciéndolo firme y duradero. Es estímulo del cumplimiento de un deber considerándola como tutora de nuestras acciones en el campo obrero. Trata de evitar el paro y coloca al individuo en un estado de emancipación, convirtiéndolo en un ser confiado en sí mismo y en sus propias fuerzas, al saber que dispone de ellas para la lucha. Ahora bien, ya que para obtener la resistencia necesita de todos nuestros esfuerzos, debemos otorgárselos sin usura, en la seguridad de que cuantos más reciba más en nuestro provecho conseguiremos, consecuencia lógica en este caso del poder que a ella la sostiene.

Hemos conseguido agruparnos la mayoría bajo un signo: «Montepío de Chofers y Mecánicos», pero debemos luchar para que el éxito sea completo haciendo agruparse bajo este mismo signo, a la totalidad de los individuos de nuestro ramo.

¡Trabajo! Palabra completa e inmensa como todo lo que es noble. ¡Que fin más brillante aquel en que consiguiéramos la no existencia de la forzosa ociosidad! Perseveremos y si firmemente hacemos de este fin un objeto de todos a conseguir, quizá quede convertido en realidad.

Nada de particular tendría puesto que existen asociaciones que han llegado a estirpar al parado en casi su totalidad.

Uno de los medios para conseguir ésto es la popularidad de nuestra Asociación entre las grandes empresas de nuestro ramo. Todo asociado, disfrutará de las ventajas que a esto le aporte para ser elegido, y las empresas sabrán donde dirigir sus pasos para conseguir el empleo que necesitan, el hombre que consciente de su deber desempeña su trabajo a la perfección.

A. NORIEGA

# AUTOMOVILES AUSTIN

---

**Neumáticos INDIA**


---

**DIVAGACIONES****Nuestro deber**

Nuestra profesión queridos compañeros, como muy bien dijo nuestro camarada Sos en su conferencia celebrada en este Montepío, por causas bien ajenas a nuestra voluntad ha estado conceptuada de una manera tan vulgar, que cualquier obrero con mucho menos inteligencia y menos responsabilidad, está mirado con más cariño y más simpatía que cualquier víctima del volante.

Hoy la cosa ya ha cambiado; no se tiene considerado al chófer como uno cualquiera; poco a poco nosotros mismos hemos ido habiéndonos camino en la sociedad, poco a poco nos vamos poniendo al nivel de los demás, y poco a poco llegaremos por medio de nuestra unión a la cúspide de nuestros deseos para que así podamos disfrutar de la reputación que nos corresponde.

Pues bien; para alcanzar tal deseo tenemos el deber, si así cabe decirlo, de estar asociados no en una Sociedad de resistencia para hacer frente a huelgas y demás maniobras políticas, no, sino en una Sociedad en donde nosotros mismos, unos a otros, nos vayamos corrigiendo los defectos que cada uno tenga (porque no hay duda que faltas tenemos todos) y así es la única forma de poder alcanzar y conseguir desaparezca ese mal concepto formado de nuestra humilde profesión.

Hay que ser ante todo humanitarios en nuestros actos; no debemos permitir, y debemos procurar hacer desaparecer esa falta de educación o más bien de humanidad que todavía persiste, y es el dejar abandonada en medio de la carretera a la víctima, que bien sea por desgracia, bien sea por imprudencia, hayamos tenido la mala suerte de atropellar.

Así pues debemos aconsejarnos unos a otros; no importa que el más joven dé consejos al más viejo, todos debemos exponer nuestra modesta opinión. Hay un refrán muy antiguo que dice: «muriendo y aprendiendo» esa es pues nuestra misión, aprender... aprender, que siempre se sabe poco.

J. BLASCO MASIP

CARNET DE UN AFICIONADO

**EL MENDIGO LOCO**

(CUENTO)

¿Quién de vosotros no ha visto alguna vez por las ciudades y aldeas, andrajoso, sucio y lleno de polvo alguno de esos mendigos para quienes el mendigar es una necesidad o un oficio como otro cualquiera?

Pues bien; cada vez que me encuentro con uno de estos hombres, no puedo remediar un impulso de lástima porque me hace recordar muchos años há la pobre tragedia de uno de estos parias de la vida: de un pobre mendigo loco.

Bajo esa dolorosa impresión que me causó en mi infancia, sin adulterarlo por el transcurso de los años, voy a hacer el relato, sucinto y llano, de su pobre historia.

\* \* \*

«El loco... El loco...! ¡ahí va el loco...!».

Ese era el grito que corría como reguero de pólvora de puerta en puerta, de calle en calle, hasta los más recónditos rincones de la aldea como un espectáculo jocosos y divertido.

Las comadres, desfaenadas y parlanchinas formando corrillos en las puertas y los chiquillos al salir de la escuela y haciendo un prolongado descanso en sus juegos y en sus pedreas, eran los que más gozaban con la presencia del loco. Pero él, el loco, seguía su camino imperturbable sin volver la vista siquiera, a aquellas gentes que le señalaban con el dedo con cierta cara de risa y de burla. Los chiquillos, alentados por la actitud inofensiva del loco y también por la mofa y la sátira de los mayores, empezaban a seguirle con aire de curiosidad y haciendo muecas y gestos como imitando aquel andar cansino y triste agotado por una marcha eterna y aniquiladora bajo el sol y el polvo de todos los caminos.

En cada callejuela que atravesaba, el grupo de chiquillos se iba engrosando más hasta llegar a varias docenas de ellos, rodeándole por todas partes y tirándole del saco, de la chaqueta, mugrienta y llena de polvo, haciéndole casi imposible el avanzar un paso más. Entonces el loco se detenía y mirando con suavidad en sus grandes ojos azules llenos de infinito a toda aquella chiquillería que le seguía, pronunciaba a modo de sermón, como un moderno apóstol, algunas palabras incoherentes e incompre-

---

**AUTOMOVILES AUSTIN**


---

sivas, que para él tenían toda la fuerza ritual de una oración.

Sin ahuyentar siquiera aquel enjambre pegajoso que le seguía obligándole a caminar con dificultad, seguía su camino silencioso e inmutable, tropezando con todos los guijarros que le salían al paso. Esta escena se repetía dos o más veces, según el pueblo o aldea que atravesaba, terminando siempre de un modo trágico y cruel para él, y jocoso y divertido para la chiquillería que le seguía; pues apenas salía del pueblo una lluvia de piedras y de guijarros caían como una maldición sobre el pobre loco dejándole las más de las veces maltrecho y sangrante como un perro sarnoso y abandonado en mitad del arroyo.

¿Quién era aquel hombre que de ese modo se dejaba maltratar sin una actitud airada y de rebeldía, por tan cruel escarnio? ¿Sería uno de aquellos apóstoles de Cristo que peregrinaban por el mundo perseguidos y escarnecidos también, dando ejemplo de humildad y de sacrificio? Pero no. Nuestra era es la era moderna, la era en que triunfa la materia sobre el espíritu; la audacia sobre la honradez. ¿Quién era entonces? ¿Un poseído? ¿Un iluminado? ¡No! Era un loco... Un loco monomaniaco...

En su locura se creía un ser divino; un Cristo moderno; he ahí su impasibilidad, aguantando sonriente y resignado las burlas despiadadas y crueles y las heridas de los guijarros. Y en verdad que su rostro tenía toda la serena nobleza de un Cristo: los ojos grandes y azules, llenos de piedad en su dulce mirar; correcta y bien afilada su nariz; sus labios, aunque sonrientes, tenían cierto rictus de amargura y su barba rubia y rizada llenaban aquel rostro de una bondadosa serenidad. Sucio y enmarañado su pelo, completaban aquella cabeza noble y viril de nazareno. El resto de su persona no era más que un guñapo cubierto de andrajos. De estatura regular, enjuto de carnes por el hambre y el sufrimiento y un poco cargado de espaldas por el peso continuo del saco y su eterno caminar por villas y villorrios.

En mi infantil curiosidad me paraba tras los mayores para saber cosas del loco y varias veces oí contar que en su juventud había sido maestro de escuela, en una pequeña aldea donde era muypreciado por sus dotes de carácter y su bondad para los pequeñuelos. Decían también que había tenido sus ribetes de literato, mandando papeles escritos para los periódicos de la ciudad.

Eso fué lo único que pude saber del loco.

¿Qué fuerza misteriosa, o qué fatal resolución

pudo arrastrarlo a aquel caos de fatal inconsciencia? ¿Hay seres para quienes la vida se complace en ases-  
tarles un golpe mortal!

¿Aquel hombre que había modelado tantas inteligencias infantiles, era posible que se encontrara loco de verdad, siendo el hazmerreir de aquella chiquillería? ¿Pero era posible que los hombres a veces llegaran a tal grado de inconsciencia?

En mi primera edad, cuando empezaba a comprender lo que era la vida, siempre me había inspirado cierta conmiseración el loco, pero ahora que la vida me ha hecho comprender ciertas cosas que entonces ignoraba me hace adivinar en el éxodo del pobre mendigo, ¿quién sabe qué obscura historia o qué terrible tragedia en su vida modesta e ignorada!

\*\*\*

El loco se fué... Se fué para no volver más. Le encontraron cierta madrugada de invierno, de escarcha y de frío, yerto como un palo, sonriente aún y con sus hermosos ojos azules abiertos, muy abiertos, mirando fijamente al infinito en su mirar apagado ya, como pareciendo interrogar al cielo:

«¿Por qué me abandonas? ¿Si mi vida no ha sido más que un martirio eterno de hambre, de miseria y de dolor! ¿Si mi cuerpo no ha sido más que materia insensible donde las gentes probaran su saña y su maldad a fuerza de golpes y de pedradas!».

Sí, murió el mendigo. Murió como siempre había vivido; silencioso, humilde y resignado y sin una mano piadosa que le cerrara los ojos en sus últimos momentos. Sin una palabra de consuelo en su inmenso dolor. ¿Qué concepto se habrá llevado en sus últimos instantes, de esta humanidad cruel y egoísta que nunca... ¡nunca! le alargó la mano en un gesto de consuelo y de piedad?

El mendigo loco se fué. Se fué a las regiones de lo ignorado: hacia la única verdad.

¿Creéis que lo mataron el frío y los golpes de los guijarros? ¡No! Estoy seguro que no sentía tanto el dolor del cuerpo como el del alma.

¡Lo mató la cruel estulticia de los hombres!

El éxodo del loco nos da mucho que aprender...

VICENTE SOS

#### COMPAÑERO:

Recomienda a todos tus amigos y conocidos que prefieran en sus compras a todas las demás, a las casas anunciadas en nuestra Revista. Si así lo haces, aportarás una gran defensa que redundará en tu propio beneficio.

NEUMATICOS INDIA

# GARAGE CORTÉS

Teléfono 72.-B.

Cubiertas Mohawk  
Pistones Borgo  
Aceite Vacuum Oil

Herrero, 31

ABIERTO TODA LA NOCHE

CASTELLÓN

## ¡AUTOMOVILISTAS!

Si queréis ahorrar tiempo y dinero lubricad  
vuestros coches

con aceite

*Palmoil*

Exportadores en España: Llusá S. A. - Barcelona

Subdelegación en Castellón:

PLAZA FERMIN GALAN, 22

## Caja de Enfermedades y accidentes

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas		Pesetas	
<i>Saldo del mes de Octubre</i> .....	3.971	58	—	—
Recaudado por cuotas.....	1.625	—	—	—
José Lozano, por 4 lámparas.....	—	—	8	—
Secretaria, por gastos varios.....	—	—	15	60
Benjamín Ballester, por material de escritorio.....	—	—	25	50
Ramón Mestre, casa, luz y Heraldó.....	—	—	103	95
Antonio Rodríguez, por sus trabajos de Secretaria ..	—	—	30	—
Jeremías Alcácer, premio cobranza.....	—	—	65	—
H. de J. Armengot, factura de impresos.....	—	—	258	—
	5.596	58	506	05
<i>Saldo que pasa a Diciembre</i> .....	—	—	5.090	53
<b>TOTAL</b> .....	5.596	58	5.596	58

### BALANCE DE LA CAJA DE INVALIDEZ Y VEJEZ

	Pesetas	
Saldo del pasado mes de Julio 1932.....	150	30
Saldo que continúa.....	150	30

### RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado.....	9.558'80
Cuenta corriente en el Banco de España.....	122'90
Saldo en Caja.....	5.090'53
<b>SALDO TOTAL</b> .....	14.772'23

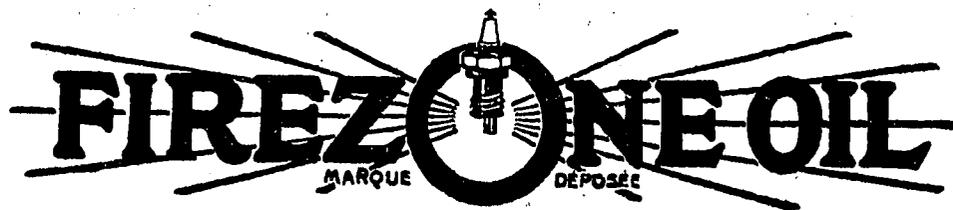
Sociedades con las cuales este Montepío tiene establecido el INTERCAMBIO DE SERVICIOS, para casos de accidentes, etc.

MADRID.—Unión Española de Conductores de Automóviles. Luchana, 20 entresuelo, drcha.  
 VALENCIA.—Montepío de Chófers. A. 14 Abril.  
 BILBAO.—Automovilista Bilbaína. Alameda Urquijo, 45-1.º  
 TORTOSA.—Montepío Humanitario de Chófers de Tortosa y su Comarca. Cervantes, 24.  
 CORUÑA.—Centro Protección Chauffeurs. Cantón Pequeño, 15 pral. (A).

BILBAO.—Sociedad Socorros Mútuos «Bilbao Automóvil». Arias, 8-3.º  
 BARCELONA.—Montepío San Cristóbal de Chauffeurs. Aribau, 149 pral. 1.ª  
 SANTANDER.—Unión Mecánicos Conductores Automóviles «Avance». Ruamayor, 3-1.º  
 TARRAGONA.—Montepío de Chófers «Germanor».

**COMPAÑEROS:** Si en cualquiera de estos puntos te ocurriera algún accidente o necesitaras apoyo, no tengas reparo en acudir a estas Sociedades en donde encontrarás el auxilio que necesites con sólo acreditar que perteneces a nuestra Sociedad, mediante la presentación del carnet de nuestro Montepío.

# CAMIONES REPUBLIC



- FIREZONE OIL Resiste el fuego y no se quema
- FIREZONE OIL Asegura el engrase de la cámara de explosión
- FIREZONE OIL Aumenta la compresión
- FIREZONE OIL Evita el desgaste anormal
- FIREZONE OIL Engrasa las válvulas y sus guías
- FIREZONE OIL Suprime la ovalización de los cilindros
- FIREZONE OIL Es la vida del motor
- FIREZONE OIL Evita el auto encendido
- FIREZONE OIL Economiza el 15 por 100 de la gasolina
- FIREZONE OIL Facilita el arranque
- FIREZONE OIL Evita la carbonilla por el engrase permanente
- FIREZONE OIL Se hace indispensable
- FIREZONE OIL Un litro para 300 de gasolina
- FIREZONE OIL Es ininflamable

## ¡¡Automovilistas!!

Si sois amantes de vuestro coche y queréis conservar vuestro motor, usad el FIREZONE OIL.

Distribuidores exclusivos para la provincia de Castellón de la Plana

**LA HISPANO DE FUENTE EN-SEGURES**

ALMACENES  
MIGUEL PEÑA

G. CHERMÁ, 88 • COLÓN, 33

LOS MAS IMPORTANTES  
ESPECIALIDAD EN AZULES  
PARA MECÁNICOS, GRANOTAS  
Y PANTALONES AMERICANOS

REPARACIONES DE SOLDADURA ELÉCTRICA

por el especialista

**Carlos Parriel**

Automóviles, Camiones y  
maquinaria en general.

Bloques, motores, carters,

chasis, bielas, cigüeñales,  
sustitución de dientes en  
coronas y piñones, recar-  
-- go de ejes, etcétera --

Se garantizan todos los trabajos

Luis Vives, 2 CASTELLON

# Camiones G. M. C.

R A P I D O S

E C O N O M I C O S

C O N S I S T E N T E S

## O P E L

4 C I L I N D R O S

6 C I L I N D R O S

El coche más barato por  
su coste y sostenimiento

EXPOSICION Y VENTA

## NEBOT Y FABREGAT

Herrero, 27

CASTELLON

Instalaciones de Alta y Baja Tensión



Montaje y reparación  
de toda clase de  
MAQUINARIA ELÉCTRICA

Materiales y aparatos  
para toda clase de  
instalaciones eléctricas



**JOSE LOZANO MENENDEZ**

Mayor, 6 y 8

Teléfono 281

CASTELLON

## Antiguo Garage Lavall

EL MÁS CÉNTRICO  
CALLE ASENSI, 6  
TELÉFONO, 54

### REPARACIONES

garantizadas en general  
de Automóviles  
y Camiones de todas  
clases



CASTELLÓN

DIRECTOR - PROPIETARIO:  
HONORIO YUSTE

ESTE HOTEL HA SIDO  
RECIENTEMENTE MONTADO

# HOTEL ORIENTE

AGUA CORRIENTE Y TIMBRES  
EN TODAS LAS HABITACIONES

Teléfono 426

CAMAS NIQUELADAS. - SERVICIO  
INMEJORABLE. - CUARTO DE BAÑO

ESPLÉNDIDO COMEDOR CAPAZ PARA 150 COMENSALES

## CASA FORCADELL



CRISTALERÍA  
ESPEJOS. - MARCOS  
Molduras. - Estampas  
COLOCACIÓN de  
cristales a domicilio  
Especialidad en Parabrisas



Zaragoza, 20

CASTELLON

## HOJALATERÍA "La Castellonense"

Especialidad en la colocación  
de tuberías para agua  
Colocación de vidrios, bombas,  
aparatos de gas, acetileno, etc.

VICENTE PERIS

Plaza Constitución, 6

CASTELLON

## Bar Moderno

(Situado en la planta baja del Montepío de Chofers)

HELADOS  
REFRESCOS  
CAFÉ  
APERITIVOS

SERVICIO ESMERADO  
FALCÓ, 6

CASTELLON

## Ferretería "El León"

El establecimiento más surtido  
en herramientas para la mecáni-  
ca, Tornillería, Herrajes para  
obras, Cocinas, Waters, Lavabos,  
Bidets y Bañeras

Colón, 23 CASTELLON  
Teléfono, 273

CHERMÁ Y BRAULIO

## La Parisiën SALÓN DE MODA

PELUQUERÍA DE SEÑORAS Y NIÑOS  
montada con la mayor elegancia y confort

Ondulación permanen-  
te y Marcel, Lavados  
de Cabeza. Depilacio-  
nes, Tinturas, Masajes,  
Baños, Manicura  
- - y Postizos - -

# Jaime Arzo

TELÉFONO, 403.-B  
Ruiz Zorrilla, 3, (entresuelo)  
CASTELLON



LUBRIFICANTES



ORLOW



Depósito: Prim, 10

CASTELLON



**Neumáticos INDIA**

**Superior al mejor**

**Coches AUSTIN**

**Unico coche de energía - 7, 9, 12 y 16 HP.**

**Camiones República**

**de 1 a 20 toneladas**

~ Distribuidor para Castellón y provincia ~

**Enrique Alé Archilés**

AVENIDA CLARÁ, 17  
TELÉFONO, 465

**TALLER DE REPARACIONES DE AUTOMÓVILES**

