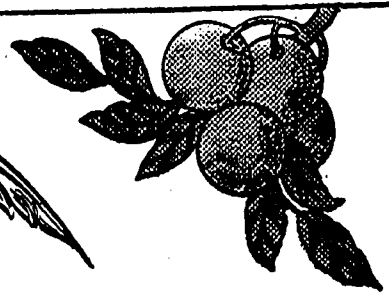




GASTELLON

Automovilista



Año III

Núm. 35

● GARAGE CORTES ●

A
C
E
I
T
E
V
A
C
U
U
M
O
I
L

AUTO-ESTACION ENGRASE

Lavadero a gran presión, venta de gasolina, accesorios, neumáticos y aceites de las mejores marcas.

● Reparaciones garantizadas de autos y motos, rectificación de válvulas. Carga de baterías y reparaciones eléctricas del automóvil. ●

SERVICIO PERMANENTE
de
GARAGE

Herrero, 31

PISTONES
de
TODAS MARCAS

Teléfono 363

R
E
C
A
U
C
H
U
T
A
D
O
S

● * * TALLERES * * ●

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

SUMINISTROS EN GENERAL PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONES

NEUMATICOS

Goodyear y Pirelli.

ELECTRICIDAD

Estación de servicio Bosch.

Lámparas Osram.

Escobillas Morganite.

ACCESORIOS

Rodamientos a bolas y rodillos Riv.

Frenos hidráulicos Lockheed.

Pistones Frigobor.

Metal antifricción Findlay.

Gatos hidráulicos Blackhawk.

Correas eslabonadas Whittle.

» de goma Dayton y Pirelli.

Cinta de freno Ingo.

» » » Ferodo.

Líquido para juntas Adherent.

Baterías Tudor.

Tornillería en general.

VENTAS

AVENIDA PEREZ GALDOS, 19

Teléfono 187

CASTELLON

R=24.624



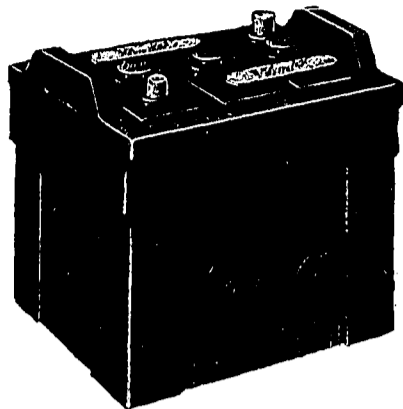
Antes de realizar la compra de un coche...

No se olvide de pedir pruebas y referencias al AGENTE OFICIAL

Ford

Exposición, Talleres,
Stock de recambios
y Accesorios

Calle Asensi, 17. ~ CASTELLÓN



AUTOMOVILISTAS

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

DEPOSITARIO EN CASTELLÓN:

◆ **José Marzá Año** ◆
G A R A G E F I A T

LA MEJOR BATERÍA PARA AUTOMÓVILES

Pi Margall, 171

≡ CASTELLÓN ≡

Teléfono 270

|||
¿NO SABE VD. DONDE SIRVEN EL MEJOR CAFE?

VISITE EL

BAR NEGRESKO

Aperitivos y vermouths de
● ● todas clases y marcas ● ●
Gran variedad en licores finos
Café exprés ● Servicio esmerado

ESPLÉNDIDOS RESOPONES

(INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL)



¿QUERÉIS COMER BIEN Y ECONÓMICO?

VISITAR LA

PENSION VALENCIA

Pi y Margall, 42.-Teléfono 428.-CASTELLÓN

FARO INDUSTRIAL

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES
Y
GRASAS
LUBRIFI-
CANTES

Instalaciones de
riego
CITI
Alquiler de gru-
pos de aforo y
agotamiento

ACCESO-
RIOS PARA
LA INDUS-
TRIA, MINAS
Y BODEGAS

CASTELLÓN

CALLE FALCÓ, 7 - TELÉFONO 2

Taller de Pintura de todas clases

ESPECIALIDAD
EN CARRUAJES,
AUTOMÓVILES
DE TURISMO,
CAMIONES,
MOTOS Y
BICICLETAS

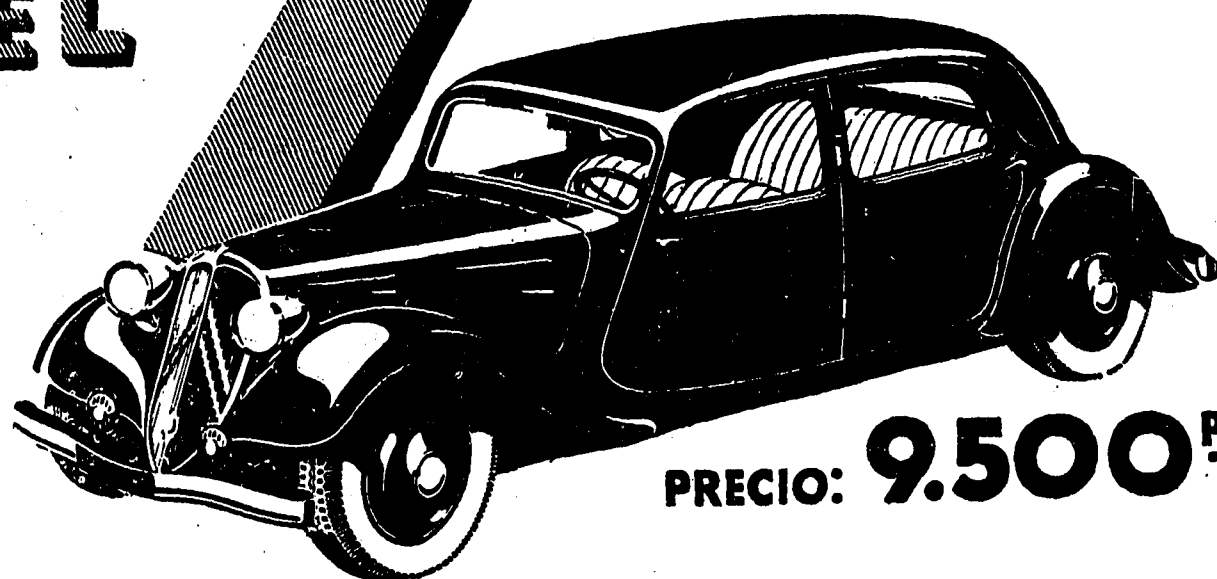
MANUEL BLANCO

Lepanto, 8 (Frente Escuelas del Ejército) — CASTELLÓN

Pruebe y admire

EN NUESTROS
SALONES DE EXPOSICION
Y
EN LOS DE TODOS NUESTROS
CONCESIONARIOS

EL



PRECIO: 9.500 ^{PTS}.

Y LOS MODELOS 8.10.15 cv.
DE NOVISIMA E INGENIOSA SUSPENSION POR MEDIO DE
RUEDAS DELANTERAS INDEPENDIENTES
Y BARRAS DE TORSION

CITROËN

Representante exclusivo para Castellón y provincia

GARAGE CASTELLON

DE

Peris y Varella

Herrero, 23

Teléfono 205



Nuestras cubiertas camiones y autobuses tienen una *banda de rodamiento con ranuras profundas y vigorosas*, que aseguran la *máxima tracción*

Llevan más *alambre en los talones*; más *capas de cuerdas impregnadas* refuerzan la *pesetaña*, eliminando así los fallos de los talones



MÁS KILÓMETROS POR PESETA

Firestone - Hispania



Fábrica y Oficinas en BASAURI Apartado 406. Teléf. 17.827 - 28-29 - BILBAO.

SUCURSALES { MADRID: General Pardiñas, 50: Teléf. 51.724
 BARCELONA, Claris, 92: Teléfs. 80.125 y 80.124
 SEVILLA: San Pablo, 35-41: Teléfono 26.532
 VALENCIA: Colón, 15: Teléfono 10.567
 CORUÑA: Juana de Vega, 56 al 60: Teléf. 2.940

DEPOSITO { MURCIA: Plaza Belluga, 3: Teléfono 1.125

FIRESTONE - HISPANIA S. A.
 Apartado 406. BILBAO

Sírvase remitirme gratis su folleto
 EL CUIDADO DE LOS NEUMÁTICOS

Nombre

Dirección

Población

Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: ASENSI, 8 - BAJOS

CASTELLÓN, MAYO 1935 - TEL. 469



AÑO III
NÚMERO 35

Publicación
mensual

Director: VICENTE SOS
Redactor-jefe: RAFAEL MONFORT

SUMARIO: La Tierra Madre.—La lucha del ferrocarril y del automóvil.—El embrague líquido.—Tarjeta postal.—Juntas generales extraordinarias.—A Laura.—Gaceta noticiera.—Balance de caja

CUENTO DE VALENCIA

La Tierra Madre

Vivían humildemente, pero felices y en gracia de Dios.

Las hanegadas que rodeaban la barraca respondían con lealtad al santo sudor de todo el año. Tierra bienhechora en perpetuo vergel, como si las cuatro estaciones fuesen una sola primavera. El padre se llamaba Gaspar, la madre Remedios, y los hijos Gasparico y Remedietes.

«La Gaspara» (mote de la barraca en el contorno desde tiempos del bisabuelo, primer Gaspar de la familia) era la sultana de aquel harén de luz y de color.

En un cuadro hortalizas, en otro trigo. Naranjos pariguales, chupando tierra fresca para dorar el riego presente. Y a los cuatro costados, con las raíces bordeando la blanca acequia, higueras goteando miel, cerezos de altiva gentileza, manzanos, nísperos de anchas y plateadas hojas... En fin, ¡todo lo que la gracia de Dios concede a la tierra madre!

Y todavía la hierba de las orillas y de los ribazos mantenía de buen año una mansa vaca lechera, que alzaba al cielo sus ojos lacrimantes...

* * *

Una mañana corrió el notición como pólvora de traca entre los habitantes de las seis barracas vecinas.

Gaspar se largaba a las Américas. El peatón le había traído desde Valencia una carta. La había leído misteriosamente, dando cuenta de ella a la mujer a puertas cerradas. Estuvo todo el día caviloso, y al fin llamó a unos, avisó a

otros, y en corro delectó la importante misiva de su pariente el argentino.

—Todo esto que te cuenta, ¿será verdad?— le preguntó un receloso de tertulia.

—Como este sol que nos alumbraba.

—¿Y qué decides?

—Decido que me marchó.

—¡Pero, Gaspar!

—Si me llaman para hacerme rico, ¿qué voy ganando con quedarme aquí de pobre?

Cundió la noticia a huertas más lejanas, y de todas le venían a interrogar con asombro.

—Sí. Mi pariente me ha abierto los ojos y me voy con la familia por delante.

—¿Y la barraca?

—La barraca aquí se queda.

—Queremos decir que si la vendes.

—Al primero que me la compre. Y la vaca y el carro; quiero deshacerme de todo y sacar cuanto antes dinero para el viaje.

—¿No te da lástima?

—¿Lástima de hacerme rico?

Los amigos desfilaban, haciendo cruces. La maldita carta le había vuelto el seso a Gaspar.

La transformación que tenía por seguro se iba a operar en su vida, predestinada a una prosperidad «de indiano», le envaneció repentinamente de tal forma, que ya miraba a los vecinos por encima del hombro.

Se presentó un corredor, se hicieron las gestiones para la venta y quedó acordada la entrega de «La Gaspara» para después de San José.

Gaspar quería gozar en su última fiesta de las fallas. Tenía pensado plantar, como de costumbre, una falla ideada y hecha por él a la puerta de la barraca.

¡Verían esos que decían que se había vuelto loco, porque se consideraba con méritos para irse a conquistar riquezas, cómo los idiotas eran ellos y nadie más que ellos!

Vino el jubileo tradicional de San José.

El ambiente cuajaba en dulzor de primavera temprana...

Valencia volvía al luminar de su luz alegre y bendita de los cielos...

La huerta se abocaba en la capital, borracha de arte popular y músicas batalladoras, y celebraba también pequeñas parodias de la fiesta. En «La Gaspara» hubo falla. Gaspar la plantó en mitad de la plazoleta. Llegaba a la altura de la parra, que rompía sus primeros brotes.

Falla burlona para «los envidiosos» y de palpitante actualidad.

Representaba a los huertanos de la partida, de blusa y alpargata, sudando sobre la tierra, con un mendrugo de pan sobresaliéndoles del bolsillo, mientras desde un plano superior un hombre con chaqueta y botas, en un barco cargado de talegos de oro, se les mofaba haciéndoles un visaje con la mano puesta en forma de trompeta sobre la nariz. Al día siguiente de la «cremá» salió el matrimonio de la barraca.

Gasparico y Remedietes, cogidos a las sayas de la madre, volvían la cabeza llorando...

No les despidió vecino alguno, justamente enfadados todos por el escarnio de la falla.

Únicamente la pobre vaca cordial, que vió a los pequeños nacer, como si se diera cuenta de la separación eterna, mugía, reflejando todo el dolor de sus ojos en el crepúsculo de la tarde...

Pasaron muchos años.

La vieja barraca, la del cuadro de mayor coraje de una vejetación que se abrazaba hasta la orilla del mar, permanecía triunfadora del tiempo bajo la cruz.

Apenas se acordaban de Gaspar «el renegat» los viejos labradores. No se tenían las más leves noticias suyas. ¿Qué habría sido de él?...

...Se acercaba el mes de marzo del año 1900... y se anunció que de las tierras que descubrieran las carabelas de Colón, armadas con las joyas de una reina para mayor gloria de España, vendría el primer «barco fallero», dispuesto por muchos corazones hermanos. La moderna carabela afianzó en la ruta histórica los horizontes de la fraternidad.

Al tocar el puerto de Valencia, miles y miles de corazones saltaban de pecho en pecho.

Al siguiente día, mientras la población ardía en hogueras de entusiasmo, un mozo, solitario y triste, como de unos veinticinco años, apareció por el camino de las huertas entre las que era sultana «La Gaspara».

Pidió permiso en la puerta, y entró.

Una abuela de la vivienda más próxima, que se acercó a curiosear con el oído alerta, oyó lo

suficiente para enterarse y gritarles a todos, apremiándoles a que acudieran.

—¡Eh! ¡Venid, venid! ¡Que es Gasparico!... El Gasparico aquél hecho un buen mozo. ¡Que ha venido en el barco fallero! ¡Que su padre sí que se hizo rico...; pero que antes de morir, hace poco, le encargó llorando que viniera a rescatar «La Gaspara», aunque le costase todo el dinero que le dejaba en herencia y que se quedase aquí, a morir donde ha nacido!

Acudió el contorno, atraído por la grata nueva, en dulce despertar a leales recuerdos.

—¡Gasparico!

—¡Gasparico!

Las lágrimas consolaron el sollozo de Gasparico, y cayeron, pidiendo perdón en nombre del muerto a la tierra madre.

ANTONIO ZARAGOZA RUIZ

¡Vamos por partes!

La lucha del Ferrocarril y del Automóvil

Por RAFAEL DE LA PLANA.

De todos es sabido, la campaña que reiteradamente viene haciéndose, con motivo de la manifiesta antagonía entre el ferrocarril y el automóvil. Vamos, pues, a exteriorizar nuestra desinteresada y noble opinión, sobre este vital problema y veremos si nos es posible deducir una conclusión categórica.

El pleito que nos ocupa —según vamos observando desde hace tiempo—, es factor única y exclusivamente de la evolución en que vivimos. Nuestros antepasados viajaban menos y su única comodidad era la silla de «posta» que llevaban a cuestas los animales horas y días completos; el viaje resultaba interminable, pero ellos se mostraban satisfechos de este medio de locomoción. Ya más tarde, vino el resurgimiento de la humanidad; el progreso comenzó a latir con mayor persistencia, comenzaron a construir carreteras y es cuando se generalizó también el progreso del automóvil para distintos fines. ¡Aquella lentitud no podía seguir! De ahí, pues, que se hayan realizado tantas mejoras en el orden comercial.

A medida que pasa el tiempo, el servicio es más rápido. Muchas veces ocurre que el comerciante para ganar tiempo, en vez de ir en

ferrocarril o en automóvil, se aprovecha de las nuevas líneas aéreas, lo que pone de manifiesto una vez más, el dinamismo latente que impera en la actualidad. Todo esto en el siglo XVIII, es decir, cuando circulaban las diligencias, hubiera tenido un pretexto y tampoco está esto claro, pero tratar de hacerlo ahora, es favorecer a unas Empresas para matar a otras. ¡Hay que dar paso libre al progreso! Ya es hora que se acaben esos privilegios ridículos. Además, en las grandes urbes, se preocupan cada vez más, en presentar innovaciones rápidas, lo cual quiere decir, que los medios de locomoción lentos y mediocres, tienden a desaparecer.

El tránsito presenta otro aspecto muy distinto al nuestro; no se preocupan de estas pequeñeces, su misión es la de abolir obstáculos inadecuados, no se ven perros, ni caballos, ni hombres o mujeres que vayan empujando carritos de verdura, ni gentes paradas en la acera, ni transeúntes que caminen despacio, como los que parecen dormir andando. Todo en las calles de la gran ciudad norteamericana (cito esta capital por considerarse la que mejor organizado tiene el tráfico) es científico, mecanismo enorme y nuevo. Procuraremos, pues los españoles, en subsanar estas anormalidades y dejemos estar a Fulano si corre con patín u a Sotano si conduce un avión.

Abolir las líneas del automóvil es un error harto manifiesto, ya que ello nos llevaría forzosamente a la vida monótona del siglo XVIII por ejemplo, es decir, retrotraernos a los medios de locomoción de nuestros antecesores. Esto no puede ser. ¿Qué el ferrocarril sufre una crisis enorme? ¿Qué el automóvil le hace competencia? Todo esto, señores y apreciables lectores, es pueril y digno de tenerse en cuenta. ¿Por qué las Empresas del ferrocarril protestan del buen servicio que viene prestando el automóvil? Protestan por esto: porque el automóvil es un vehículo que se amolda más al siglo dinámico en que vivimos. Esto es todo. Lo procedente es que el ferrocarril mejore su servicio, procurando dar facilidades al público; en suma, atraerse la simpatía de todos ¿pero con que medios? eso ya es misión de sus dirigentes. Desde luego su principal factor es el servicio esmerado. Seríamos injustos que los que simpatizamos con el automovilismo, detestásemos la aviación —pongo por ejemplo— por ser éste un servicio más rápido; eso sería sencillamente una ignominia, como lo es, o parece serlo, lo que se proponen las Empresas del ferrocarril, con respecto al buen servicio que viene prestando el automóvil.

Vivimos en el siglo XX por eso protestamos

de toda esa monotonía y esa lentitud que nos invita a dormir. Amamos extraordinariamente el viaje como fin pedagógico, por eso pues, preferimos un medio de locomoción más rápido; anhelamos la evolución de todas las cosas útiles que nos puedan conducir o un fin práctico y bello; detestamos horriblemente ese atraso harto evidente, porque ello simboliza la odiosa incultura.

Todas estas nobles manifestaciones y todos estos deseos que emanan de la conciencia pública, merecen tenerse bien presentes, pese a quien pese. Cuando el ferrocarril presente —como en otras naciones— un servicio esmeradísimo, es decir, rápido, cómodo y económico, entonces el público ya elegirá, pero los que no tememos «la velocidad», lo único que puede suceder es que, del automóvil si avanza muy lento, nos traslademos de una capital a otra en avión, lo mismo pueden hacer otros, si desean ir —para su mejor comodidad— sobre una bicicleta o al lomo de los animales.

Lo prudente es dejar en libertad al público que, es a fin de cuentas el que paga; éste como dueño y señor de su bolsillo, hará en definitiva, lo que estime más conveniente a sus diversos fines e intereses.

El embrague líquido

La noticia referente al empleo en algunas marcas de automóviles del sistema ahora conocido bajo la denominación de «Volante líquido», despertó desde el primer momento considerable interés en la mayoría de los fabricantes norteamericanos y se encomendó a los respectivos ingenieros un concienzudo estudio para saber si convenía aceptar o rechazar el sistema en los Estados Unidos. Fruto de esa labor de investigación es el novísimo «Volante líquido» creado por la Eaton Manufacturing Company, de Cleveland, que al mismo tiempo que da a conocer la novedad, explica en qué consiste el mecanismo.

Comienza la Empresa por explicar que en realidad no se trata de un volante propiamente dicho, sino más bien de una especie de ensablada que viene a sustituir al embrague que hasta ahora se ha venido utilizando casi universalmente para los automóviles. Creemos, sin embargo, que está de más todo comentario, y para mayor claridad nos limitamos a reproducir la

descripción que hace la Empresa Eaton acerca de la construcción y funcionamiento del nuevo «volante líquido». HeLa aquí:

«El ensamble o embrague fluido consta de dos discos desconectados (por lo tanto independientes entre sí), que tienen una forma algún tanto parecida a la de los antiguos platos de sopa. Dichos discos van colocados muy próximos entre sí, concavidad sobre concavidad, dentro de una muesca que encierra perfectamente cierta cantidad de líquido y que tiene el aspecto de un volante.

Uno de los discos está unido a la parte posterior del cigüeñal del motor y se llama «pieza impulsadora»; el otro forma parte del eje de la transmisión que conduce directamente hasta la caja de velocidades e indirectamente hasta el eje posterior del vehículo por intermedio del árbol y su correspondiente diferencial. Este último disco se denomina sencillamente «pieza impulsada».

Dentro de las dos mitades del embrague hay cierto número de divisiones de forma radiada que podrían ser comparadas con los rayos aplanados de una rueda. El aceite pesado se mueve constantemente de la pieza impulsada a través de dichas divisiones, que vienen a formar un conducto por el cual el líquido puede circular continuamente en una sola dirección. Ahora bien, ese conducto puede considerarse como algo que tiene hasta cierto punto la forma de un gran elástico espiral, hecho de alambre bastante grueso, cuyos extremos fueran fijados luego que el elástico se hubiera doblado hasta formar un círculo cuyo espacio libre representara el papel de medio de contención, al mismo tiempo que formara las paredes del mencionado conducto. Este se llama de aceite u otro líquido apropiado. (En caso de emergencia hasta puede emplearse el agua).

Cuando se pone en marcha el motor, con lo que comienza a girar la mitad del embrague que hemos calificado como pieza impulsora, el aceite también comienza a circular bajo el impulso de la fuerza centrífuga y pasa desde aquella, a través del conducto arriba descrito (de forma de un elástico en espiral), hasta la pieza impulsada.

Cuando el motor aumenta su número de revoluciones, cosa que puede hacerse tan pronto como el conductor ha aplicado la marcha que desea, el líquido va a chocar contra las divisiones radiadas de la pieza impulsada. Desde luego que cuanto mayor es la velocidad, tanto más grande es la fuerza que actúa sobre ellas y que en un momento dado la segunda mitad del siste-

ma de embrague comenzará a moverse para aumentar su velocidad hasta casi alcanzar la de la pieza propulsadora. De más está decir que gracias a este mecanismo, tan sencillo, el coche arranca suavemente y aumenta su velocidad sin que en ningún momento se sientan tirones como los que a veces se observan con otros sistemas de embrague.

Tan pronto como el motor trabaja a poca velocidad, las dos mitades del embrague se deslizan sin que una actúe sobre la otra, porque la fuerza aplicada a la columna de aceite no es suficientemente grande como para lograr que gire el disco propulsado.»

TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

Es indudable, que, cuando oímos pronunciar la palabra «progreso», sentimos una palpitación optimista, es decir, algo así como si dijésemos un eco dinámico, propio del legítimo desarrollo de una actividad cívica enorme.

El progreso simboliza el perfeccionamiento de todo cuanto tenemos; de ahí pues, que la evolución cada día sea mayor: ora rectificando deficiencias en el orden industrial y ora en el social, etc., etc.

Muchas naciones europeas y americanas, prestan un interés inaudito en estos problemas de vital importancia; legislan leyes sin cesar y reorganizan concienzudamente el tráfico y preparan admirablemente a los niños el «arte de andar» por las grandes urbes. En España de esto no se hace nada. Y sin embargo suelen ocurrir con frecuencia muchos accidentes en la vía pública.

En los Estados Unidos se reúne una comisión nombrada por hombres competentes y estudian detenidamente el proceso de los accidentes y proponen al Poder público soluciones e iniciativas loables, que favorecen enormemente al ramo automovilista y a los viandantes, aminorándose con este motivo el número de accidentes.

¿Por qué no se nombra en España una comisión técnica que se reúna anualmente y estudie las causas de los accidentes y eleve al Poder público las iniciativas oportunas? ¡Buena falta hace!...

Juntas generales extraordinarias

(Celebrada el 29 de Marzo de 1955)

Esta Junta General extraordinaria estuvo presidida por el compañero Presidente D. Ricardo Llago y de Secretario el compañero Roberto Llorens. Asistieron 72 asociados y el orden del día era el siguiente:

- 1.º Lectura de las actas anteriores, y
- 2.º Modificación del acuerdo de la última Junta General de 15 de Febrero último, sobre el subsidio de defunción a petición del 5 por 100 de los asociados.

Se aprobaron, por unanimidad, las actas de las últimas Juntas Generales de fechas 22 de Diciembre de 1954 y 15 de Febrero pasado.

Se guardó unos minutos de silencio en recuerdo del compañero fallecido Francisco Puell.

A continuación se dió lectura al escrito solicitud de esta Junta General extraordinaria para tratar del segundo punto del orden del día, cuyo escrito fué defendido por el primer firmante compañero M. Martínez que lo hizo brevemente.

Invitados los compañeros que asisten a la General por la Presidencia a presentar proposiciones para este asunto, lo hacen los compañeros Talamantes, Martínez y Coca, cuyas proposiciones fueron propuestas en la siguiente forma:

La del compañero Talamantes: Cantidad doble que se determina en el art. 43 antes de la reforma, o sea 500 pesetas; a esta cantidad agregarle lo que sume la recaudación de la cuota extraordinaria de a peseta para de esa forma no tener que aumentar la cuota.

La del compañero Martínez: Aumentar la cuota extraordinaria que determina el art. 43 de a peseta a dos y la diferencia hasta 1.000 pesetas (que él señala como subsidio) ser abonadas de la Caja de Enfermedades, sin tener necesidad para ello de aumentar la cuota.

La del compañero Coca: Que quede el art. 43 como estaba antes; la peseta que se determina en dicho artículo como cuota extraordinaria sea aumentada a dos; descuento obligatorio de un tanto por ciento en el cobro de los subsidios y el resto hasta 1.000 pesetas, a que debe llegar el subsidio de defunción, abonadas por la Caja de Enfermedades. Propone también el cobro de una cuota extraordinaria anual y única de a peseta para la Caja de Invalidez y Vejez.

El compañero Tomás de la Directiva, defiende una proposición de ésta, sobre fundación de la Caja de Defunción con las siguientes características: Un donativo de la Caja de Enfermedades a esta Caja de 2.000 pesetas; cuota mensual de 0'50 pesetas por socio; esta Caja no comenzaría a funcionar hasta los dos años de existencia, en cuya fecha se supone cuando menos un capital de 6.322 pesetas. Los subsidios serían los siguientes: para los socios hasta los dos años 600 pesetas y desde los dos años en adelante 1.000; tendrían un tope de 30.000 pesetas y a partir de dicha cantidad pasaría a la Caja de Invalidez y Vejez, y para que durante los dos años que antes se indica no quedaran desamparadas las familias de los compañeros que fallecieran, estaría en vigor el art. 43 como antes de su variación que dejaría de tener efecto automáticamente al comenzar a funcionar la Caja de Defunción.

Los compañeros Coca, Querol y otros se muestran contrarios a los propósitos de la Directiva referente a la creación de la Caja de Defunción por entenderla contraproducente a los intereses de los asociados, y el compañero Mut se adhiere a la propuesta de la Directiva.

A continuación se suspende la sesión por diez minutos para refundir en una las proposiciones presentadas. Reanudada ésta, el compañero Coca, en nombre de los compañeros Talamantes, Martínez y él, da cuenta de que ellos han llegado a una inteligencia habiendo llegado a la siguiente proposición: Cuota extraordinaria de dos pesetas; doscientas cincuenta pesetas del art. 43 y el resto hasta las mil pesetas en que cifran el subsidio de la Caja de Enfermedades, teniendo derecho a este subsidio todos los asociados sin distinción de ninguna clase.

Inmediatamente el compañero Tomás defiende la proposición de la Junta Directiva (que no ha llegado a refundirse con las anteriores) en la misma forma antes mencionada por entender que es la más conveniente para los intereses de los asociados del Montepío y de éste.

El compañero Montañéz interviene para proponer que siendo el autor de la reforma acordada en la última General y que se considera lesivo para los intereses del Montepío en la forma que se aprobó, se podría mantener rebajando las 2.000 pesetas del subsidio a 1.000 y mantener el aumento acordado de la cuota.

Como el compañero Presidente planteara una cuestión de confianza, los compañeros Reboll y Martínez se muestran contrarios con dicha cuestión por entenderla fuera de lugar y por el contrario el compañero Sos la apoya pues es debida dicha proposición a la actitud que desde un determinado tiempo se ha colocado un sector de la General que se opone a todas cuantas sugerencias presenta la Junta Directiva.

El compañero Tomás propone ir a la votación de las proposiciones presentadas, adhiriéndose a esta propuesta el compañero Martínez, acordándose que la votación sea secreta, y a un mismo tiempo las dos propuestas.

Dió comienzo la votación a las 23'30 horas, arrojando el siguiente resultado: a favor de la proposición de la Junta Directiva, 35 votos; a favor de la de la General, 32 y en blanco, 3 papeletas, no siendo válida esta votación por no reunir los dos tercios que determina el art. 115 del Reglamento.

Después de alguna discusión sobre este resultado se llega a la conclusión de repetir la votación, comenzando a las 23'58 horas y verificado el escrutinio éste dió el siguiente resultado: 35 votos a favor de la proposición de la Directiva; 33 a favor de la de la General y 4 papeletas en blanco, no siendo tampoco válida esta segunda votación por no reunir los votos que se necesitan para su validez.

A invitación de la Presidencia y del compañero Sales, de la Directiva, el compañero Tomás retira la propuesta de la misma y al proponer el compañero Coca que en vista de esto podrían los votos que se emitieron a favor de la proposición de la Directiva sumarse a la de la General y de esta forma sería aprobada esta última proposición, fué desechada esta sugerencia del compañero Coca por estimarse egoísta y antireglamentaria.

Prolongándose la discusión en diálogos estériles que no dan solución alguna y en vista de que los ánimos están bastante excitados, el compañero Talamantes propone repetidamente suspender la sesión por esta noche

y continuarla oportunamente y que al mismo tiempo debe tomarse el acuerdo de dejar en suspenso la reforma acordada en la Junta General última sobre el subsidio de defunción, hasta que se acuerde en la próxima General lo que se estime más conveniente para los intereses del Montepío.

La Presidencia estima acertada dicha proposición y presenta otra que recogiendo el sentir de ésta se presenta en la siguiente forma: Mantener el aumento de la cuota de 0'50 pesetas durante un año hasta reintegrar a la Caja de Enfermedades las 2.000 pesetas que han de abonarse por la última defunción, y que si ocurriera en el tiempo que se tarde en aprobar la nueva reforma algún otro fallecimiento, el subsidio que se abonará se hará con arreglo a lo que se determinaba en el art. 43 que se reformó y que se vuelve a implantar nuevamente, y por último convocar Junta General extraordinaria para el día 8 de Abril con el orden del día pertinente y que señalará la Directiva. Esta proposición de la Presidencia fué aprobada por aclamación, terminándose a continuación esta Junta General extraordinaria.

(Celebrada el 8 de Abril de 1935)

Esta Junta General, también extraordinaria, estuvo presidida por el compañero Ricardo Llago y de Secretario el compañero Roberto Llorens, asistiendo 94 asociados y siendo el orden del día el siguiente:

- 1.º Lectura del acta anterior;
- 2.º Proposiciones sobre el asunto del subsidio de defunción.
- 3.º Dimisión en pleno de la Junta Directiva, y
- 4.º Elección de cargos.

Por el compañero Secretario se da lectura al acta de la sesión anterior que se aprueba por unanimidad.

A continuación se pasa al asunto segundo del orden del día, dándose lectura de las proposiciones presentadas que son seis.

La primera, del compañero Federico Reboll, con tres enunciados: 1.º, 1.000 pesetas de subsidio; 2.º, Cuota extraordinaria de 2 pesetas, las 250 pesetas de la Caja de Enfermedades y el resto que falte hasta las 1.000 pesetas también de la Caja de Enfermedades, y 3.º, y en caso de aprobarse ponerse en vigor inmediatamente.

La segunda, de los compañeros Juan Martínez y Joaquín Culla en dos partes: 1.º, las 250 pesetas que viene abonando la Caja y la peseta de cuota extraordinaria como hasta la fecha, y 2.º, el resto hasta las 1.000 pesetas que propone como subsidio, se abone con el interés del capital de la Caja de Accidentes, no pudiendo rebasar la cantidad del interés propuesto, de 300 pesetas.

Tercera, del compañero Manuel Beltrán, propone que en vista de la situación económica actual de los asociados se debe seguir como hasta la fecha, con arreglo al artículo 43.

Cuarta, escrito del compañero Alfonso Coca solicitando un turno en el momento de la discusión de las proposiciones para explicar su propuesta que vendrá a ser igual que la expuesta por él en la anterior Junta General pero ampliada.

Quinta, proposición del compañero Manuel Montañez, referente a redacción diferente del art. 43, en el sentido de que los herederos de los socios que fallezcan tendrán derecho al subsidio de mil pesetas, y mantener el aumento de la cuota en 0'50 pesetas que actualmente rige, y

Sexta, la presentada por el compañero Vicente Peris Badenes que hace mención a la creación de una Caja de Defunción cuyo capital estará compuesto de un donativo de la Caja de Accidentes de 1.000 pesetas, cuota por asociado de 0'50 pesetas, y cuyo capital a los dos años en que comenzaría a entrar en funciones ascendería a 6.218'40 pesetas, señalando subsidios de 600 pesetas para los socios hasta los dos años y de 1.000 pesetas de los dos años en adelante; manteniendo interín se pone en vigor esta Caja el art. 43 del Reglamento como estaba antes de ser reformado; señalándole un tope de 30.000 pesetas a dicha Caja y su exceso a partir de dicha cantidad pasaría a la Caja de Invalidez y Vejez, siendo reglamentada dicha Caja por los artículos 44, 45, 46 y 47 del actual Reglamento y cuantos adicionales se estimaran convenientes.

Estas proposiciones fueron defendidas por sus autores, unos más brevemente que otros.

A continuación se acuerda poner dichas proposiciones a votación ordinaria, y las dos que saquen más votos ponerlas a votación final para elegir la proposición más conveniente.

Puestas a votación, arrojan el siguiente resultado: A favor de la proposición del compañero F. Reboll, 9 votos; a la de Juan Martínez y Joaquín Culla, 1 voto; a la de Manuel Beltrán, 21 votos; a la de Alfonso Coca, 61 votos; a la de Manuel Martínez, 3 votos y a la de Vicente Peris Badenes, 31 votos.

Resultando las proposiciones de los compañeros Alfonso Coca y Vicente Peris Badenes con un mayor número de votos, se procede a la votación final en la siguiente forma: votando la de A. Coca alzándose y permaneciendo los que opten por la del compañero Peris sentados, dando el siguiente resultado dicha votación: 61 votos a favor de la proposición del compañero A. Coca y 31 a la del compañero V. Peris, con un total de 94 votos, y como los votos que se necesitan con arreglo al Reglamento son 62, o sea los dos tercios del número total de votantes, se declara nulo el resultado, acordándose dejar la resolución definitiva de este asunto para otra Junta General.

Se pasa al tercer punto del orden del día, y el compañero Presidente, en nombre de la Junta Directiva, da lectura a un escrito en que justifican los motivos de la dimisión irrevocable que presentan, interviniendo para protestar de dicha dimisión, por entender que no hay motivo suficiente para ello, los compañeros Monfort, Beltrán, Talamantes, Mercé Reboll, Manuel Martínez, Mut, Coca, Montañez y Bou, aceptándose por aclamación un voto de confianza a propuesta del compañero Coca, que se niegan a aceptar los compañeros de Directiva Blas Rosell, Tomás, Sales, Sos, León, Petit, Signes y Mas. Como se pusiera en duda por parte de la General que no toda la Directiva estuviera conforme con la dimisión, y ocupando en dichos momentos la Presidencia el compañero Vicepresidente por haberla abandonado el compañero Presidente, (debido a habersele interrumpido) el compañero Vicepresidente pide el parecer de la Directiva, ratificándose toda ella menos los compañeros Urbano Fernández que manifiesta que desde el primer momento es opuesto a ella y el compañero Manuel Selusi, que aunque no se opone tampoco la acepta.

En vista de ello, el compañero Llago, atendiendo el ruego del compañero Montañez, llamando la atención a la Directiva sobre la situación que van a crear al Montepío con su actitud, propone suspender la sesión para

reunir a sus compañeros de Junta por si pudiera conseguir encontrar una fórmula de arreglo, suspendiéndose a las 24'25 horas y reanudándose a los diez minutos en que se reintegra a la Presidencia el compañero Llago para dar cuenta de que ha sido nula la reunión por no haber concurrido a ella todos los compañeros directivos y por lo tanto no ha sido posible tomar acuerdo y ante ello se ve obligado a mantener la dimisión.

Aún se insiste por los mismos compañeros que en vista del voto de confianza que se les ha otorgado deben continuar en sus puestos, pero los compañeros de la Directiva hacen signos negativos, llamando la atención a la General el compañero Mercé, que dada la actitud de los dimitidos será punto imposible conseguir nada de ellos, pues si la General les insiste para que continúen y ellos se quieren marchar, lo mejor será aceptarles la dimisión.

Al fin y vista la actitud de los compañeros de Directiva que mantienen a toda costa su dimisión, la General se ve obligada a aceptarla, proponiendo el compañero Culla que la actual Junta Directiva continúe como transitoria hasta que se vote la nueva Junta, no aceptando dichos compañeros. También propone el compañero Talamantes que sea una Junta mixta, perteneciendo la mitad a los que están actualmente y la otra mitad de la General, pero tampoco se acepta; el compañero Alagarda propone que lo mejor sería ir a la votación individual por cargos, comenzándose por el Presidente, para cuyo cargo se presentan las siguientes proposiciones:

Por el compañero Aguilera al dimitido compañero Llago, adhiriéndose a esta proposición el compañero Blasco Masip.

Por el compañero Peña a Miguel Querol.

Por el compañero Tomás a Federico Reboll; y

Por el compañero Alagarda a Alfonso Coca.

Todos los compañeros citados se niegan en absoluto a aceptar, en caso de que salieran elegidos.

En vista de que se observa que por dicho sistema no se va a conseguir nada práctico, el compañero Tomás propone, como mejor solución, nombrar una Comisión con los 20 primeros socios de la Lista de asociados que sumados a los dos que se quedan sumarían los 22 de Directiva, y que esta Comisión se encargara de traer a la General una propuesta de Junta Directiva que la General aceptaría o votaría a compañeros distintos, pero de esta forma se saldría de este atolladero; en dicha Comisión no se incluirían, en caso de que se diera esa coincidencia, a ninguno de los compañeros dimitidos; es aceptada dicha proposición y dada lectura de la Lista de asociados resultan designados para formar parte de dicha Comisión, por el número correlativo de la Lista, a los compañeros siguientes:

Manuel Martínez Franch, Federico Reboll Gimeno, Alfonso Coca Diego, Vicente Peña Gimeno, Enrique Guinot de la Concepción, Francisco Montañés Aguilar, Rafael Cerdá Alonso, Juan Villegas Martínez, Miguel Querol Pelechá, Laureano Tena Fabregat, José Blasco Traver, Maximiliano Aparici Cervera, José Peris Ten, Amadeo Torres Sales, Emilio Trilles Bernat, Seraffín Salvador Chaparro, Jeremías Alcácer Adell, Federico Sánchez Arifio, Aurelio Herrando Ibáñez y José Torres Escrig.

Cuando iba a darse por terminada la sesión el compañero Coca solicitó, y obtuvo, hacer uso brevemente de la palabra, manifestando que lo único que le apenaba era haber visto que no se había aceptado su proposición sobre el subsidio de defunción pues en la forma en

que actualmente queda, si se tiene algún desgraciado fallecimiento, el Montepío, será perjudicado en sus intereses, y con su proposición el asunto económico hubiera estado a salvo. A esto contesta el compañero Tomás manifestándole que debe estar ofuscado o padecer algún error, pues debido al acuerdo recaído en la última Junta General no padecen los intereses del Montepío, sino todo lo contrario, saldrán beneficiados, demostración palpable de que la Junta Directiva que cesa se ha desvivido a todas horas por el Montepío, y para ello invita al compañero Martínez que manifieste al compañero Coca si es cierto o no lo referente al subsidio, ratificando el compañero Martínez las manifestaciones del compañero Tomás y dándose por satisfecho con ellas el compañero Coca, se da por terminada a continuación esta Junta General extraordinaria.

El hijo y el padre

Un pobre muchacho acaba de ser reprobado en examen.

Sale corriendo del Instituto en dirección a la Central de Telégrafos, y redacta el siguiente telegrama:

«Suspenso en Retórica, conciencia tranquila. Voy».

Dos horas después recibía la respuesta en estos términos:

«Te espero estación; paliza segura; ven».

"Auto"

Hemos recibido la revista «Auto» de Lisboa, la que nos ha causado muy buena impresión por sus variados escritos científicos e información internacional.

CASTELLÓN AUTOMOVILISTA le es muy grato saludar a tan queridos colegas, ofreciéndose para todo cuanto redunde en beneficio de nuestra profesión del volante.

¡Ante todo la verdad!

El acusador.—El señor me debe cien duros.

El acusado.—Sí señor, es cierto.

El Juez.—¿Y por qué no se los paga?

El acusado.—Porque entonces no sería cierto.

A L A U R A

Yo he sentido el oído
doblegarse rendido, satisfecho de murmurios de amar;
y truncarse proyectos de nido
cual las alas del cóndor caído, de tan alto volar.

¡Pobre Laura! Bebió
el licor que conmigo libó, servídole en copa de nácar;
y tejiéndose en lino
su sueño divino, que otro sueño por siempre acalló.

¡Cuánto amor se encierra
ahí bajo esa tierra, y cuánta quimera y cuánto dolor!
¡Qué solo se duerme!
¡Qué frío y que inerme, con la podredumbre de fétido olor!

Yo recuerdo su cuerpo querido,
su rostro encendido, que en llama de ardiente pasión
contagia sus ojos: reflejo marino;
y recuerdo su cuello ambarino, como traslucido de bella ilusión.

¡Pobre Laura! Murió.
¡Qué retiro tan frío escogió! Solitario el ciprés
se nos yergue en guardián de la Muerte,
y nos toca en suerte, a unos antes y a otros después.

¡Pobre Laura! En silencio recojo tu adiós,
último lazo que unióse a los dos; ya está roto y con él desligado...
pero no, que aún subsiste
la llama en la llaga que abriste, y vuelvo por siempre a tu lado.

— POR —
P. NORIEGA

CURIOSIDADES

Gacetilla noticiera

El XIV París-Niza

La Federación Nacional de Clubs de Automóviles de Francia, organiza bajo el control del Automóvil Club de Francia, una reunión internacional y nacional en París para terminarla en Niza.

*Los coches alemanes
se prepararán en Italia*

Tanto «Mercedes» como «Auto Unión» llevarán sus coches a Italia para ultimar su preparación. Los «Mercedes» irán a Monza a fines del mes próximo. «Auto Unión» «trabajará» principalmente en la autovía de Florencia, en la Par-

ma-Poggio di Berceto y en el Montenero. Es posible que Hans Stuck intente en alguno de estos ensayos batir algún record mundial de velocidad.

*La guerra comercial
yanki-japonesa*

Las empresas americanas empiezan a sentir preocupación ante el rápido desarrollo de una industria propiamente japonesa del automóvil, pues temen que se les marche el mercado asiático y de América del Sur. Las fábricas japonesas han echado al mercado este año 2.560 coches, contra 500 el pasado año, y además, los japoneses fabrican en la actualidad todas las piezas necesarias para las reparaciones.

Por la recopilación,

BALA ROJA

Avisos de Secretaría

Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el n.º 439 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Julio Roca, calle Mayor, número 33-I.º), debiendo antes pasar a recoger en Secretaría las hojas de reconocimiento, y así poder estar en posesión de todos sus derechos.

Avisos de accidentes

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

Abono de recibos

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

Adquisición del carnet de Montepío

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

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

Cambio de domicilio

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

Colaboraciones para la Revista

Por encargo de la Junta de Revistas se comunica a los compañeros y demás personas que remiten sus trabajos para su publicación, que las colaboraciones se recibirán hasta el día 16 de

cada mes en la Secretaría social; las que lleguen pasada esta fecha, se publicarán en el número siguiente. Las colaboraciones deben ser escritas a máquina, o en letra manuscrita, en forma clara y a una sola carilla.

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

Motivos de queja en general

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

Aviso importante

Se recuerda a todos los señores socios de este Montepío, la obligación que tienen de presentar la baja por enfermedad el mismo día de la fecha, pudiéndola entregar en este Montepío de 2 a 3 o de 8 a 11.

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

Notas

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

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

Los números son los siguientes: 47-82-89-93-114--132--164-171-182-183-191-195-198-204--218-226-236-242--252--262-270-271-273--275-277--285--310--311-318--324--331--351-344--355-358-363-371-374-377--379--385--390--391--393-395-397.

Caja de Enfermedades y accidentes

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas		Pesetas	
<i>Saldo anterior</i>	12.642	—	—	—
Recaudado por cuotas.....	1.841	50	—	—
A Salvador Selma, por 9 días subsidio.....	—	—	36	—
A Primitivo Castellano, » 16 » »	—	—	96	—
A Joaquín Herrero, » 19 » » cirugía mayor y 12 días cirugía menor	—	—	162	—
A José Torres, por 19 días subsidio cirugía mayor y 12 días cirugía menor	—	—	174	—
A Vicente Casaña, por 6 días subsidio	—	—	24	—
A Francisca Bernat, a cuenta subsidio defunción.....	—	—	1.000	—
A Rafael Gaset, alquiler de casa Abril a Junio	—	—	315	—
A la Comp. ^a Telefónica, por su abono del mes y conferencia	—	—	26	30
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios.....	—	—	125	—
Al Sr. Abogado titular »	—	—	100	—
Al Sr. Procurador »	—	—	60	—
Al Auxiliar de Secretaría »	—	—	60	—
Por viaje a Madrid de dos Delegados	—	—	396	55
A Secretaría, por sellos, pólizas, y otros	—	—	66	35
A Imprente Mercé, por impresos.	—	—	20	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza	—	—	73	65
	—	—	2.734	85
<i>Saldo en caja</i>	—	—	11.748	65
TOTAL	14.483	50	14.483	50

RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado.....	18.000'00
Cuenta corriente del Banco de España	414'85
Saldo en Caja.....	11.748'65
SALDO TOTAL	30.163'50

Movimiento de fondos de la caja de invalidez y vejez en el mes de Marzo de 1935

	Ingresos		Gastos	
Saldo del mes anterior	633	52	—	—
Recaudado por cuotas.....	264	—	—	—
» de Jeremías Alcácer.....	5	—	—	—
Recaudado por venta de carnets.....	38	25	—	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza	—	—	10	55
	—	—	10	55
Saldo en Caja.....	—	—	930	22
TOTAL	940	77	940	77

RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado	10.000'00
Cuenta corriente del Banco de España	109'90
Saldo en Caja.....	930'22
SALDO TOTAL	11.040'12

Vicente Agust

Taller de Pintura
para Carruajes y Automóviles

Taller:

Bartolomé Reus, 17

CASTELLON

DROGUERIA Y PERFUMERIA

DE

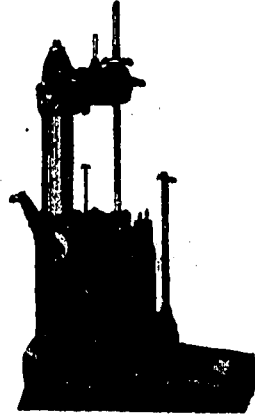
L. Gómez Granell

ESPONJAS, GAMUZAS, MANGUERAS DE GOMA, PINTURAS Y CERAS PARA COCHES, ACEITES, GRASAS Y VALVOLINAS. - ARTICULOS PARA LA CONSERVACION DE AUTOS Y CAMIONES

Zaragoza, 29 CASTELLON Amadeo I, n.º 1

GARAGE ROBERTO

SERVICIO PERMANENTE



TALLER DE REPARACIONES



RECTIFICADORA MODERNA DE CILINDROS



AUTOS, MOTOS Y CAMIONES

LAVADERO A GRAN PRESIÓN

PEREZ GALDÓS, 16 Y ALCALÁ ZAMORA, 7-TELÉF. 328

CASTELLÓN

Disponible

Automovilistas USAD LOS **Lubrificantes**

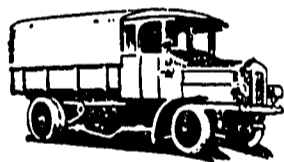
ORLOW

VUESTROS COCHES OS LO AGRADECE-
RAN Y LA VIDA LARGA Y PERFECTA
DEL MOTOR OS RECOMPENSARA CON
EL AHORRO DE REPARACIONES

Representante exclusivo en la provincia
EMILIO FLETCHER

ISAAC PERAL, NÚM. 5

CASTELLON



Antonio Branchadell

|||
Guarnición de Autos
Fundas, Capotas
Toldos para Camión

P. Rey D. Jaime, 27

CASTELLON

CASA FORCADELL

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

Zaragoza, 20 CASTELLON Tel. 196 A



COLCHONERIA

Casa Sara

Colón 67 y 71
TEL. 395 **CASTELLÓN**



2.500 GRADOS DE CALOR

A esta temperatura enorme se hallan expuestas las partes altas de las paredes del cilindro cada vez que se produce la explosión.

No es de extrañar, por lo tanto, que se quemé la película protectora de aceite y se produzca el roce de metal contra metal con subsiguientes posibilidades de agrietamiento de pistones y prematuro desgaste.

Añadiendo a la gasolina una pequeña cantidad de VACOMIX se resuelve este grave inconveniente, porque VACOMIX forma con la gasolina una mezcla grasienta que cubre las partes rozantes, formando así una película de aceite adicional y contrarrestando los efectos de la temperatura elevadísima que se produce con cada carrera motriz del pistón.

El Gargoylo VACOMIX lo venden todos los revendedores de Gargoylo Mobiloil, al precio de Ptas. 8,00 el bote precintado de ½ litro con su vasito-medida, y de los Bidones Irrellenables a Ptas. 0,75 la dosis de 50 gramos.

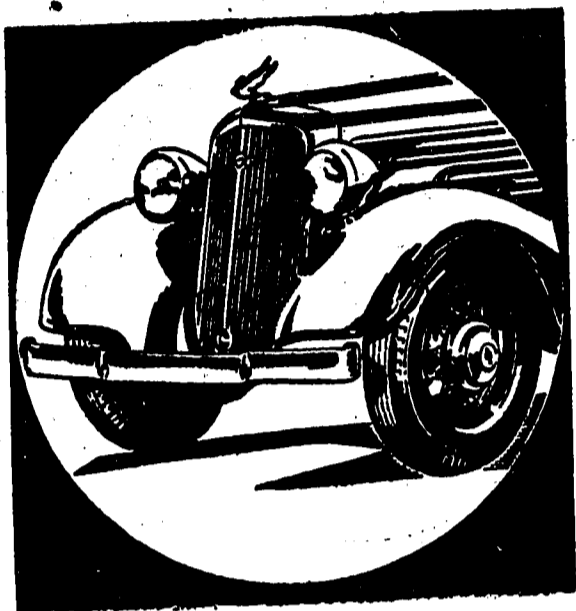


VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

Chevrolet sigue Delante

CHEVROLET



1934

- Fuerza al freno 80 h. p. sin aumento de patente.
- Auténticas ruedas con rodillas.
- Carrocerías más amplias y más cómodas.
- Líneas aerodinámicas, muy modernas.
- Culata tipo marino.
- Mayor economía.

...y otras muchas importantísimas mejoras y ventajas.

Exposición y depósito de los coches y camiones

CHEVROLET

Garage ROBERTO

Taller especializado en las reparaciones

CHEVROLET

Piezas de recambio legítimas

CHEVROLET

Concesionario para la provincia

PEDRO ROMERO VAZQUEZ

Pérez Galdós, 6-Teléfono 328

IMP. ARMENGOT.-CASTELLÓN