

GASTELLON

# Automovilista



dño. 1

Núm. 3

*Comprando neumáticos*

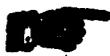
*Michelin*

*Firestone*

*Goodrich*

*U. S. Royal Cord*

*obtendrá buenos recorridos.*

VENTA EXCLUSIVA 

TALLERES SEDARP  
Ronda Mijares, 40-. Teléfono; 282  
CASTELLON DE LA PLANA  
CASA FUNDADA EN 1925



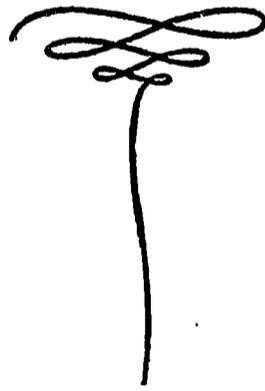
## He aquí la prueba de la superioridad de Goodyear

No hay nada más importante, en lo que respecta a un producto, que el Establecimiento que lo garantiza. Después de un comienzo modesto, hace poco más de treinta años, GOODYEAR alcanzó rápidamente la supremacía en la industria del neumático. GOODYEAR puede ofrecer a usted un mejor producto porque GOODYEAR fabrica más de una cuarta parte de todos los neumáticos que se venden en el mundo... millones más que cualquier otra compañía. Desde 1916, GOODYEAR es el fabricante más importante de neumáticos del mundo. En el año 1931 fabricó su neumático 190.000.000. Aproximadamente la mitad de todos los neumáticos fabricados por GOODYEAR, han sido construidos en los últimos cinco años. GOODYEAR consume aproximadamente 50 por 100 más de caucho crudo que cualquier otro fabricante... posee y explota sus propias plantaciones de caucho y algodón, fábricas de hilados Supertwist, minas de carbón... y tiene ocho fábricas de neumáticos en el mundo. Estas son las razones por las cuales usted obtiene un mayor rendimiento de su dinero con un neumático GOODYEAR.

Más personas... millones más, corren sobre neumáticos  
**GOODYEAR**

que sobre cualquier otra marca

Todos los fabricantes de neumáticos encomian sus productos. Pero creemos que usted convendrá con nosotros en que estas ventajas de GOODYEAR, que se indican y demuestran a usted, no son vanas pretensiones, sino que son fundamentos. Y por encima de estos fundamentos se encuentra la prueba más grande de todas. Es un hecho que durante más de diez y seis años «MUCHAS MÁS PERSONAS CORREN SOBRE NEUMÁTICOS GOODYEAR QUE SOBRE CUALQUIER OTRA MARCA». Todos los años GOODYEAR ha dejado atrás a los demás fabricantes. Recientemente se hizo una investigación en los Estados Unidos y de cada 100 propietarios, 51 expresaron voluntariamente su preferencia por los neumáticos GOODYEAR. La experiencia... al gran maestro de todos los maestros... ha demostrado de una manera concluyente al público motorista, que, interior y exteriormente, los neumáticos GOODYEAR son los mejores del mundo.



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



# ALMACENES MIGUEL PEÑA

G. CHERMÁ, 88 • COLÓN, 33

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



AUTO-ACCESORIOS

**F L O R S**



Recambios para Automóviles

EUROPEOS Y AMERICANOS



TELÉFONO, 283



Pl y Margall, 20

Salmerón, 2

**CASTELLON**

## Antiguo Garage Lavall

EL MÁS CÉNTRICO  
CALLE ASENSI, 6  
TELÉFONO, 54

Accesorios en general

Recambios para camiones y autos

Baterías Exide

Carburadores Solex

Stoch de Neumáticos Pirelli

Lubrificantes MOBIL OIL

PRICCE'S

ATLANTIC



Reparaciones garantizadas de autos y camiones

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

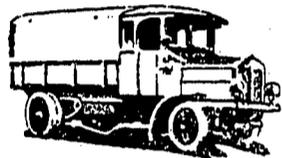
ACEITES INGLESSES

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

Plaza del Rey D. Jaime, 38 y Ruíz Zorrilla, 34

**CASTELLÓN DE LA PLANA**

Ferretería y Quincalla  
de

**Francisco Ruíz**

Batería de cocina  
Objetos para regalos  
Artículos de piel

Colón, 63 CASTELLÓN

Taller de Broncista **Juan Flors**

Construcción y reparación de guardabarrros, Radiadores, etc. Colocación y reparación 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

**Lubrificantes Nacionales**

**V E L O X**

**El aceite para las grandes velocidades**

**Avenida de Pi y Margall, 5.º Madrid. Teléfono, 90742**



**Fabricación española, ex-  
clusivamente con aceites  
de oliva, sin mezclas de re-  
sinas ni otras sustancias**



**Sub-Agencia para Castellón, Villarreal, Burriana,  
Almazora, Nules, Bechí y Onda**

**José Latorre**

**Ermita, 105 a 111.º Teléfono núm. 1.º Villarreal**

# CAMIONES G. M. C. DE 2 A 7 TONELADAS

EL CAMION RAPIDO, SEGURO, ECO-  
NÓMICO Y EFICIENTE QUE NECESITA  
TODO BUEN COMERCIANTE

**REBAJA DE PRECIOS DESDE EL 1 DE JUNIO DE 1932**

# AUTOMOVILES OPEL 4 Y 6 CILINDROS

EL COCHE MAS BARATO Y DE MAS RENDIMIENTO  
GARANTIZADO POR GENERAL MOTORS

REBAJA DE PRECIOS DESDE EL 1 DE JUNIO 1932

Para informes y respuesta a la Agencia

NEBOT Y FABREGAT

HERRERO, 27  
CASTELLON

## Depósito de Empaquetaduras, Amiantos y Correas



PARA TODA CLASE DE MAQUINARIA



# CASA TRILLES

*Aceites y Grasas lubri-  
ficantes* **PALMOIL**

*Plusá, S. A. — Barcelona*

*Subdelegación para Castellón y su provincia: Pi y Margall, 30*

# Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chófers y Mecánicos



AÑO I  
NÚMERO 3

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: FALCÓ, 6-1.º

CASTELLÓN, SEPTIEMBRE 1932

SUMARIO: Héroes y Campeones.—Circular por la derecha.—Espontaneidad.—Tiempos modernos.—Asfalto.—Himno a la Cultura.—Localización de averías e investigación sistemática de las causas que originan defectos de funcionamiento del motor.—Refrancero.—Informaciones de Secretaría.

## Héroes y Campeones

*«Tantas idas y venidas*

*¿son de alguna utilidad?»*

*Iriarte: «La arcilla y el caballo»*

Si después de cruzar «Leandro» a nado el Helesponto, se le hubiera dicho que había realizado una superación de habilidad, de arrojo, de fuerza, hubiérase encogido impasible de hombres. El realizaba su proeza todas las noches, no concediendo la menor importancia al hecho de ser tal, y sin la intención de emular o de vencer a posibles rivales atléticos, sino por el placer de contemplar la deslumbradora belleza de «Hero». Si, al finar su penosa carrera el soldado de Maratón, hubiera oído hacer el elogio, no de su patriotismo, sino de la elasticidad y resistencia de sus piernas, se hubiera juzgado ofendido. No había sido su propósito superar una hazaña, «bater un record», que ahora se dice en angliarla, sino cumplir su deber de soldado y procurar el triunfo de sus compatriotas. Si Jerónimo, Antonio Abad o Francisco de Asís, hubieran sido aclamados por su resistencia en el ayuno, es seguro que se hubieran apresurado a declarar que no se habían sometido a él por alarde, ni menos por vana porfía, sino por hacer penitencia y alcanzar de este modo de la Divinidad el perdón de sus culpas y pecados. Las hazañas en todos estos casos, eran simples medios para la consecución de un elevado fin. No de otro modo se sometían los mártires cristianos al tormento, no para probar una autosugestión capaz de producir una más o menos prolongada anestesia, cual suelen hacerlo ciertos fakires y taumaturgos, sino para evidenciar su fe religiosa y dar a sus hermanos ejemplo de abnegación y de sacrificio. Tenía que pasar mucho tiempo para que al hazaña, carente de finalidad, fuera ensalzada como

simple hazaña, y ese tiempo ha llegado. «Leandro» hoy, es un nadador profesional, que cruza el Estrecho o el Canal por el mero placer de ser declarado el primero entre los hombres anfibios; en la opuesta orilla no le espera el amor, sino el dinero; no atiende su arribo una mujer divinizada por el deseo, sino una turba de informadores periodistas, que lo abrazan por haber excedido a sus competidores y borrado sus últimas proezas. Se corre durante muchas horas, llevando un número en el pecho, para ser llamado campeón de velocidad o de resistencia, y se ayuna cuarenta días para hacer olvidar el nombre de «Papus». El medio se ha convertido en fin. El genovés, gallego o lo que fuere, Cristóbal Colón se aventuró por los mares, en una embarcación endeble y frágil, para descubrir un Continente o para encontrar una ruta breve que le llevara a las Indias. Hoy se cruza el Atlántico, a remo o a vela, sobre dos tablas mal unidas, sin otro deseo que el de acreditar un Club náutico o de hacer patente la grandeza de las cosas que no sirven absolutamente para nada.

Todo ello me parece de perlas, y nada más lejos de mi ánimo que regatear los merecimientos de Lindbergh cruzando los mares en su avión; de Tuney, conquistando el campeonato de boxeo; de una Miss Gleitzel, braceando desde Tarifa a Punta Leona, y del simpático Zubirigoi-tizarreta, metiendo la pelota a patadas en el campo contrario. Reconozco su habilidad y junto mis manos para aplaudir su arrojo; pero, ¿quedaría en algo mermado su mérito si empleasen sus energías y sus dotes excepcionales físicas en cosa que valiera la pena si sus esfuerzos se encaminasen a algo útil o si, siquiera, sirviesen de ejemplo para que los demás mortales procurasen trabajar en provecho del bien común, o para disminuir el dolor y la injusticia sobre el planeta? Sus gentilezas y hechos memorables merecen aplausos, riquezas, apoteosis, laureles, no. El lauro apolíneo fué adjudicado siempre a

la victoria, pero a la victoria sobre algo que fué reputado odioso y funesto, no sobre la materia im-  
pasible. No es lo mismo meter la mano en el fue-  
go, como Mucio Escóvala, para castigar el propio  
error al querer libertar a la patria, que tragar en  
la plaza pública estopas encendidas o petróleo  
inflamado y pasar después la bandeja en deman-  
da de unas cuantas monedas de cobre. No me-  
nos temerario que el caudillo que se arroja a las  
filas adversas, para encontrar la muerte, es el  
paracaidista o volantinero que se estrella al lan-  
zarse con un paraguas que no se abre, desde  
el segundo piso de la torre de Eiffel; pero el pri-  
mero busca la grandeza de la tierra que guarda  
los restos de sus padres y el segundo parece sin  
más razón que la de la propia temeridad. El sol-  
dado desconocido recibe laureles en ofrenda ba-  
jo el Arco de Triunfo; el suicida ignorado no al-  
canza sino el silencioso respeto de los visitantes  
de la «Morgue».

Sea como se quiera, hay que alegar, en dis-  
culpa de los atletas y de los deportistas, que no  
son los únicos que confunden el fin con el medio  
y el laurel con la acacia. ¿Estamos bien seguros  
quienes escribimos de que nos guía siempre la  
idea de una finalidad abstracta y no un propósito  
de lucro o de aparente celebridad? ¿No sacrificam-  
os, con sobrada y lastimosa frecuencia, el fon-  
do a la forma, lo remoto ideal a lo cercano real,  
el merecimiento a la fama? ¿No escribimos por  
escribir, como nada Miss Gleitzel por nadar o  
como Uzcudun pelea por ganar dinero o por el  
placer de destrozar mandíbulas? ¿No pensamos  
más en eclipsar el nombre de nuestros rivales  
que en sugerir ideas generosas, que puedan ser-  
vir al progreso verdadero de nuestras patrias?  
Desgraciadamente, tenemos mucho de circenses  
y poco peripatéticos. Y así, olvidamos, con de-  
masiada frecuencia, que hay muchos hombres  
oscuros que cavan la tierra, para dar pan a sus  
hermanos, o estudian en silencio para hacerlos  
más sabios, o nos dan ejemplo de probidad, pa-  
ra hacernos mejores, que son más útiles que nos-  
otros y que todos cuantos sacrifican el fin al  
medio, y, en vez de buscar el amor por encima  
de las olas o la victoria heroica más allá de las  
llanuras interminables, solamente se preocupan  
de almacenar centenes, y en el caso más afortu-  
nado, de superar el triunfo ajeno a «bafir el re-  
cord».

Un día leeremos en los diarios que un automo-  
vilista ha recorrido diez mil kilometros a razón de  
trecientos por hora, y nos reiremos de las mar-  
chas de Anibal a través de los Alpes; otro, nos  
enferaremos de que un industrial ha reunido mil  
millones de dolares, y Teseo, el conquistador del

vellocino de oro y dominador del Minotauro, se  
nos antojará un miserable héroe. Sabremos que  
un aviador ha dado tres veces la vuelta al pla-  
neta y que un ajedrecista ha sido declarado inven-  
cible, igual que un esgrimidor en los juegos olím-  
picos. Y todos los admiraremos; pero nos guar-  
daremos muy bien de ceñirles laureles, hasta sa-  
ber para qué ha corrido el pedestrista, qué uso ha  
hecho de su fortuna el millonario, qué problema  
ha resuelto el calculador de piezas y de movi-  
mientos y a qué enemigo de la humanidad ha de-  
rrotado el espadachín. Entre tanto, seguiremos  
pensando que se trabaja mucho inútilmente, que  
hay mucha gloria vana y que, pese a los entu-  
siasmos de los plebes ignoras, no es lo mismo  
ser héroe que ser canpeón.

ANTONIO ZOZAYA

En la FLOR DE LA PLANA  
encontrará usted los  
mejores helados

TEMAS LOCALES

## CIRCULAR POR LA DERECHA

Propóngome hacer un poco de crítica sobre la  
circulación en Castellón; mis propósitos, no acerta-  
rán ni aspiro a ello, que al pasarlos a estas cuarti-  
llas abran ningún nuevo horizonte, ni den luz y  
solución a un asunto que como éste de la circula-  
ción, tienen solucionado todas las poblaciones que  
por su tráfico lo requieren; tan sólo sugerencias son  
estos renglones, lanzados al público que tan ente-  
rado de ello como yo, pongo en parangón la dife-  
rencia que hallamos hoy día en este tema de Caste-  
llón con otras capitales.

Un peligro continuo tenemos por delante, toda  
persona, tanto si va a pié como si conduce un vehí-  
culo cualquiera, de resultar víctimas de un atropel-  
lo, cuyo motivo en parte, es la inexistencia de un  
bien ordenado plano de circulación.

Castellón hoy día, dado el tráfico que desarrolla  
por sus calles, necesita, en bien de todos, un per-  
fecto y bien estudiado plan de direcciones de vehí-  
culos y peatonaje, para que tanto unos como otros,  
puedan marchar sin perjuicio por sus vías públicas.

Indispensablemente, es necesario que se supri-  
ma una dirección en las calles estrechas, completa  
y moderna instalación de señales, pues las que hoy  
se hallan no son reglamentarias, emplazándolas en  
sitios que por su estrategia, adviertan anticipada-

mente el peligro. Adviértase que las indicaciones de Zonas escolares, están emplazadas precisamente en la misma puerta de la escuela, cuando reglamentariamente tienen que hallarse a uno y otro lado, con cincuenta metros de antelación.

También las indicaciones de las calles en una sola dirección están colocadas de manera que sólo pueden apreciarse según en la dirección en que lo haga; por ejemplo al final de la calle Campoamor, viniendo por el camino del Mar la placa indicadora prohibiendo el tránsito en dirección a la calle Mayor hállase pegada a una pared que es imposible apreciarla.

Indispensablemente, también es necesaria la construcción en el centro de la Plaza de Castelar de dos cuadriláteros, cuya posición facilite la entrada por la derecha en dicha plaza, como también la embocadura por la derecha a las calles adyacentes a ella, con la ordenación del tránsito por el urbano.

Es bien notoria y peligrosa la absoluta libertad de que generalmente está poseído el viandante en Castellón, debido como es natural a la tranquilidad con que estaba acostumbrado a circular por las calles tiempos atrás.

Hoy, ya no lo puede hacer de esa misma manera, sin detrimento de resultar atropellado; es preciso que al atravesar una calle o plaza lo efectúe cerciorándose de una y otra parte evitando al hacerlo abocarse en las ruedas de un automóvil en perjuicio de su persona y el correspondiente sobresalto del conductor, poniéndole en trance de visitar la Comisaría sin ninguna culpabilidad moral.

Casos de éstos suceden diariamente en Castellón y es preciso en evitación de ello, advertirlo en la vía pública por medio de placas-advertencias, y así poco a poco, poniendo cada uno un poquito de su parte, hacer desaparecer este desorden que padecemos en la circulación. Evitaríamos alguna desgracia y ganaríamos tiempo.

ACEDE

## ESPONTANEIDAD

Con inaudita modestia me dirijo ante mis compañeros por medio del portavoz de nuestro novato «Montepío».

Sufrí una verdadera emoción y regocijo, al tener entre mis manos, el primer ejemplar de la nueva revista CASTELLÓN AUTOMOVILISTA porque nunca pude concebir pudiéramos dar a luz una revista de esta categoría; sobre todo, por la apatía e indiferencia con que nos mostrábamos ante los trabajos

que realizaban los miembros de la Junta Directiva, en conjunto de otros abnegados compañeros que, conscientes de su obra meritoria, son dignos de nuestra mayor confianza y más por la titánica lucha que sostienen para que sobrellevemos más dignamente y feliz, nuestra vida, tanto en la invalidez, como en la vejez.

Verdaderamente, muchos asociados estamos alejados del «Montepío» por pernoctar fuera de la Capital, por esta razón, es el desconocimiento de esta labor, pero ahora, desde estas columnas, servirá para estrecharnos en haz vigoroso a todos los chófers y mecánicos de la provincia, fortaleciéndole y dándole un realce, con los medios que tengamos a nuestro alcance, coadyuvando en la magna obra que realizan nuestros compañeros de enérgicas iniciativas.

Sería necesario y conveniente que entre todos, sin distinción de ninguna clase ni temeridades, aportemos a esta revista nuestro apoyo desinteresado, colaborando con las ideas que la práctica y técnica que a través de los años ha experimentado, deduciendo y señalando datos que sirvan de consejo y de enseñanza, fortaleciendo el ánimo de los lectores con una amena y distraída colaboración educativa y de esta manera ayudar con nuestro argumento espontáneo, al verdadero desarrollo de esta revista para que sirva de galardón y orgullo de esta nueva entidad.

Deseo finalmente, un buen acierto en la magna obra emprendida a mis queridos compañeros de la Junta Directiva, alentándolos a que sin titubeos, prosigan el camino emprendido, sin desmayos, bien serenos, con todo entusiasmo y de este fértil esfuerzo, recojáis todos en general, el afecto a que sois acreedores.

E. GARCÍA PEDRALVA

## TIEMPOS MODERNOS

Se está sosteniendo una aguda lucha contra la crisis del trabajo en todos los órdenes de la escala obrera. En unos se muestra esa lucha más árida que en otros, aunque siempre nos queda el dilema indecifrabable del futuro. No se puede prever lo que ello será.

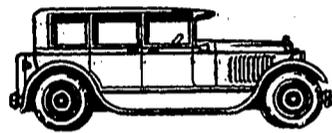
La causa principal de esta paralización, es el gran desarrollo adquirido por los trabajos mecanizados y el resultado de éstos. Las máquinas vibran constantemente, se mueven con su ruido isócrono y regular como riendo de la superioridad ante el hombre que las hizo en un momento de feliz idea.

Es su guillotina hecha por él y para él.

# ¡Atención!

Taller de Construcción y reparación de Carruajes y Carrocerías para Automóviles.

**ESPECIALIDAD**  
rapidez y economía en la colocación y reparación de ballestas, para toda clase de vehículos.



**Joaquín Sancho Varella**

Ronda del Mijares, 97 y 99 y Progreso, 7

**CASTELLÓN**

**Droguería**

CASTELLÓN DE LA PLANA

GONZÁLEZ CHERMA, 84

Aceite VACUUM

Productos Kodak

Perfumes, Esmaltes

**RAYOS MARÍN**

**La Central**

## Lorenzo Garcés

Maestro de obras.

Construcción de toda clase de edificios.

Revestimiento de pozos

Canales para riego y

todo lo relacionado

con el arte de construcción.



PERSONAL COMPETENTE

Presupuestos a quien los solicite

Calle Marqués de la Ensenada

**CASTELLÓN**

Hace cincuenta años, la mecanización era embrionaria de la actual y se patentizaba de manera obscura y torpe; era el monstruo de los miles de caballos escondidos aún pero que no tardaría en salir a luz con su pujante poder homicida. Hoy la realidad lo confirma; ha venido en sustitución de otras fuerzas de efecto más rudos, cumple simplemente al mandato del que la hizo, que le va diciendo lo que tiene que hacer enseñándole al mismo tiempo el para qué está destinada, sin darle cuenta que es contra su provecho que todas esas nuevas máquinas van restando brazos que no pueden quedar en la inercia.

No supimos darnos cuenta antes, del peligro que esto irrogaba; creíamos que la ventaja estaba de nuestra parte al producir más, que esa ventaja la teníamos al alcance de nuestra mano, y la realidad nos lo presenta de otra manera más amarga.

Toda esa inmensa cantidad de obreros parados que existen en el mundo ha hecho que las naciones echasen una mirada hacia atrás y de una sola hojeada hayan comprendido el peligro, sus causas y futuros desarrollos. Vemos que las naciones más adelantadas en donde ha tomado más impulso la máquina porque las necesidades modernas la engendran, son las más afectadas por este paro ascendente. Se ha procurado por muchos medios el remedio, pero no es posible hacerlo de una forma clara y segura.

Retrocedamos un poco y veremos al obrero trabajar de diez a once horas, para ganar un salario en relación a su época. La guerra y el aumento de necesidades hicieron que los salarios aumentaran, fomentando y creando sociedades obreras para defensa de sus afiliados y acuden en masa a inscribirse en ellas. Durante la guerra europea se elevan los salarios, se necesitan hombres y se pagan, trabajan todos, pero vino la crisis cuando al terminar la guerra queda todo paralizado.

Todo el edificio constituido por fábricas y empresas levantado en pocos meses con el único y exclusivo objeto de dar asistencia a los pueblos beligerantes se vino abajo, y no fué suficiente la muerte de esos nueve millones de hombres que dejaron vacía la acción de sus trabajos. La guerra dejó patente la carestía de la vida, y una interminable cola de gastos y deudas enormes; había que pagar esos gastos y esas deudas, y era el pueblo el indicado a pagarla.

Como consecuencia de la falta de trabajo se implanta la jornada de ocho horas (una medida para atender a las primeras necesidades cuyos síntomas empezaban a sentirse y cuya medida adoptaban sistemáticamente unas tras otras, las agrupaciones de todos los países) pero esto no basta; en Alemania por ejemplo trabajan tres o cuatro días a la semana con el fin de que queden cubiertos todos los para-

dos. Yo creo que a la maquinaria le corresponde una gran parte de culpa.

En conclusión a todo esto, ¿se llegará a conseguir un gran ideal? ¿Hacer que la máquina trabaje para él, y sea la que le redima?

Crear, crear es la idea, pero ¿para qué? ¿cuáles son sus ventajas? ¿cuál el provecho de lo sacado de lo creado? ¿cuáles sus beneficios?

Es cosa de dejar a los grandes genios creadores la solución ya que así como consiguen vencer a la Naturaleza arrancándole sus secretos, puedan ver a través de ellos sus ventajas y perjuicios, procurando conseguir el mayor número de los primeros y la exclusión del mayor de los segundos.

ARTURO NORIEGA

¿TIENE algún  
coche usado para vender?  
Anúncielo en esta REVISTA

## ASFALTO

Deslizábase veloz el automóvil por aquella carretera de asfalto, enmarcada por frondosos pinos, cuyos troncos pintados de blanco despedían a la potente luz de los faros, níveos reflejos. Muy cerca, a la derecha del camino, el mar, y el ruido de sus aguas al chocar contra las peñas de la costa, se confundía con el roncar del motor que en este momento se esforzaba en subir una cuesta. Era un montículo que el coche había de alcanzar por la empinada espiral de la carretera. Por eso desaparecía en cada revuelta, para aparecer de nuevo más cerca de la cumbre... más camino.

Efecto agradable, contemplar desde el pueblo, que estaba en la meseta del monte, la subida de aquel monstruo, que parecía perdido en las abruptos de la montaña, debatiéndose furioso por encontrar una salida. A veces sus encendidos ojos lanzaban una rápida mirada—no sé si de odio—hacia las casas del pueblo que pretendía alcanzar y los chiquillos que se habían asomado a la pendiente del monte para contemplar la penosa salida, deslumbrados cerraron sus ojos y aún me pareció que uno de ellos atemorizado, se hechó a llorar.

Sin embargo aquel reflejo que igual podía ser de odio, que saludo de amistad sincero, fué para mí un aviso. Eran, no cabía duda, mis compañeros que venían a verme a aquel escondido rincón de la Sierra y me saludaban ya.

Salí pues por la carreterra en su busca. Anduve un buen trecho y estaban aún lejos; me senté en la orilla del camino en tanto ellos llegasen.

Los trabajos de arreglo de la carreterra terminaban allí. Mal recogidos para continuar la tarea al día siguiente, veíanse unas palas, capazos para transportar grava, y más apartados, casi ocultos en la cuneta, algunos bidones de asfalto. ¡ASFALTO!

Un nuevo avance en el progreso de los pueblos. Con su ayuda se devoran kilómetros y se recorren distancias inverosímiles. Por él se construyen potentes motores y velocísimos coches que serían inútiles en carreteras de grava, que aun bien cuidadas tienen peligrosos «baches» enemigos eternos de la velocidad.

Y sin embargo... ¿quien se acuerda cuando cruza veloz la carreterra, del asfalto encadenado a la grava y esclavo de una civilización que avanza?

JOSÉ RODRIGUEZ

## Himno a la Cultura

Cultura emblema ideal,  
baluarte de la vida humana,  
gloria, fuerza y moral,  
de nuestra vida cotidiana.

Semilla fecunda del hombre,  
sembrada con tiempo y afán,  
regeneradora del espíritu pobre,  
tónico de vida y de pan!

En la lucha de la vida,  
muy fácil se llega a fracasar;  
pero si tu escudo es la Cultura  
nunca enemigo te podrá derrotar.

Y si la derrota te llegara,  
Gloria, te tendrá que aclamar;  
¡luchaste por tan noble causa!  
¡obra Cultural! tendrán de llamar.

R. DALMAU

## LOCALIZACION DE AVERIAS

Una persona que conozca a fondo la construcción y reparación de automóviles no halla dificultad alguna en descubrir la causa de las averías y defecto de funcionamiento en un motor y darse cuenta inmediata de los síntomas que anuncian todo funcionamiento defectuoso de cualquier parte del mismo.

En cambio, la mayoría de los automovilistas, a

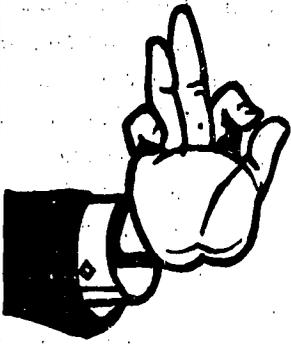
causa de su escasa experiencia mecánica, se encuentran completamente desorientados al producirse la más sencilla perturbación, cosa que puede suceder en cualquier momento. Quien no conozca la construcción de automóviles rara vez conseguirá determinar el motivo de una avería o defecto de funcionamiento con investigaciones hechas sin método. En este artículo el autor se propone describir algunas de las averías más corrientes en los motores y dar a los automovilistas inexpertos consejos que les permitan localizar gracias a un proceso lógico de eliminación, sin tratar para nada de la práctica de reparaciones necesarias.

El motor de combustión interna, que es la fuente de energía empleada en todos los automóviles de gasolina se compone de varios grupos de mecanismos distintos. Estos diversos elementos se relacionan entre sí tan íntimamente que el funcionamiento defectuoso de uno cualquiera de ellos puede interrumpir la marcha del motor. Algunos aparatos auxiliares son más necesarios que los otros y el motor puede continuar funcionando durante cierto tiempo aunque una o más piezas de aquéllos se inutilicen o trabajen defectuosamente.

El motor de gasolina, considerado aisladamente, es un mecanismo completo, pero es evidente que no puede producir energía sin la cooperación de algunos aparatos auxiliares que sirven para suministrar gas a los cilindros. De esto se deduce que los sistemas de encendido y de carburación son elementos tan esenciales para la producción de potencia como los pistones, las bielas o los cilindros del motor. Si los medios utilizados para la carburación o para el encendido fallan, inmediatamente se resentirá la buena marcha del motor.

Para asegurar la buena marcha del motor y el funcionamiento del mismo es necesario evitar su recalentamiento, haciendo uso de algún sistema de refrigeración, y reducir el rozamiento entre sus piezas móviles mediante un engrase adecuado. Los sistemas de enfriamiento y engrase no son tan importantes como los de carburación y encendido, puesto que aunque faltasen el agua o el aceite el motor funcionaría durante un corto período de tiempo. Sin embargo, pocos momentos tardaría en recalentarse si el sistema de enfriamiento dejase de funcionar, y en deteriorarse por falta de engrase. Cualquier desarreglo de los mecanismos de carburación o encendido se conoce inmediatamente por que afecta al funcionamiento del motor; un defecto en el sistema de enfriamiento o en el de engrase no se manifiesta tan pronto.

El automovilista cuidadoso, debe inspeccionar siempre el mecanismo del motor antes de emprender alguna excursión importante, y si el reconocimiento lo hace con detenimiento, apretando y ajustando



¿Quiere Ud. hacerse acreedor al  
agradecimiento de su automóvil?  
... Utilice siempre el Garage  
Castellón.

El problema de la luz ha sido siempre uno de los que más ha preocupado tanto a los fabricantes de automóviles, como a los propietarios de esta clase de vehículos, por lo cual se ha venido haciendo desde largo tiempo extensos estudios, casi siempre sin resultado.

Por ello, Garage Castellón, siguiendo su tradicional lema de ventajas y economías para sus clientes, tras costosos estudios y grandes trabajos en sus laboratorios, ha conseguido perfeccionar un aparato **amplificador de potencial**, que soluciona el problema de la poca luz, el cual aumenta al 40 % la luz de toda clase de faros.



Laboratorio electromecánico, con aparatos de gran precisión y banco de pruebas a 4.000 revoluciones



Bobinado de magnetos de todas marcas



Reconstrucción de bobinas Delco y bobinado de las mismas



Reconstrucción de baterías de acumuladores



Construcción de toda clase de condensadores



Reparación y bobinado de toda clase de motores industriales, transformadores, alternadores y todo lo concerniente al ramo de electricidad.

NUESTRO PERSONAL TÉCNICO Y ESPECIALIZADO NOS PERMITE GARANTIZAR TODOS LOS TRABAJOS

# Peris y Varella

Herrero, 23  
Teléfono, 205

Sucursal } R. Mijares, 65 y 67  
              } Teléfono, 344

Talleres } Cajal, 33  
           } Teléfono, 344

Las piezas flojas, muy rara vez sufrirá el motor irregularidades por averías de cualquiera de los elementos del mecanismo. El deterioro debido a causas naturales es un proceso largo, y las piezas dan a conocer todo desgaste excesivo con suficiente anticipación para poder repararlas satisfactoriamente antes de su inutilización completa.

#### INVESTIGACION SISTEMÁTICA DE LAS CAUSAS QUE ORIGINAN DEFECTOS DE FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR

Antes de enumerar las partes de los varios sistemas auxiliares más expuestas a sufrir averías es conveniente partir de un caso de detención accidental del motor, y detallar la manera de localizar la perturbación mediante procedimientos metódicos indicando al mismo tiempo la sucesión lógica de las investigaciones que deben practicarse.

Siempre que un motor se detenga, es necesario examinar y comprobar el funcionamiento del sistema de encendido, la compresión y el funcionamiento del carburador. Si el primero funcionara correctamente, debe examinarse el grado que alcanza la compresión en cada uno de los cilindros de motor, y si resulta ser la de régimen hay muchas probabilidades de que la causa resida en el carburador.

El funcionamiento perfecto del carburador puede indicar que la perturbación nace de una distribución del encendido mal regulado, circunstancia posible cuando el distribuidor está sujeto al árbol de levas por medio de un tornillo de presión o cuando el piñón de la magneto está calada en el árbol del inducido sobre un trozo cónico y una tuerca de retención en vez de haberse sujetado por procedimientos más seguros como chavetas, pasadores, etc. Es posible también que el tubo general de admisión esté agrietado o perforado y que válvula de escape no se levante de su asiento. Este último puede ser originado por las siguientes causas: rotura o torcedura del vástago; rotura o aflojamiento de la leva; funcionamiento defectuoso del árbol de levas por rotura de algunos dientes de los engranajes de transmisión; y finalmente, aflojamiento de la chaveta o del medio de sujeción de alguna de las ruedas de transmisión al árbol correspondiente, lo que permitiría a la rueda girar independiente del árbol al cual debe estar sujeta en circunstancias normales. El tubo de alimentación de la gasolina puede estar obstruido o roto; puede haberse vaciado el depósito de combustible o cerrarse la llave de paso de la gasolina por las continuas sacudidas experimentadas por el coche. El filtro de la gasolina puede estar obstruido por impurezas o agua que impidan el paso del combustible.

Los defectos apuntados en el párrafo anterior, salvo la falta de gasolina en el depósito son poco frecuentes, y si resulta que el depósito contiene bastante combustible y que la tubería de conducción al carburador funciona bien, es lógico de suponer que el defecto radica en el aparato de carburación. Si el combustible afluye incesantemente y se derrama al exterior de la cámara de mezcla, el carburador se inunda, esto es consecuencia del mal funcionamiento de la válvula de aguja por no asentarse bien, por haberse agujereado el flotador, si es de metal, o por haberse empapado de gasolina hasta el punto de no flotar si es de corcho.

Puede también ocurrir por el contrario que no contenga bastante gasolina la cámara del flotador. Si el orificio regulado por la válvula de aguja está obstruido o si el ajuste del flotador no es el correcto esta contingencia es posible.

Quando al examinar el carburador el nivel de la gasolina resulta ser el apropiado, hay motivo para sospechar que alguna partícula sólida procedente del depósito de la gasolina ha obstruido el orificio del pulverizador en la cámara de mezcla.

Si el sistema de encendido y el carburador se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento y al maniobrar la manivela, se observa que no hay compresión en uno o más cilindros debe buscarse el defecto en las válvulas.

Un motor del tipo de cilindros múltiple con insuficiente compresión en todos los cilindros (defecto poco corriente) tiene mal arreglada la distribución de las válvulas. Esto puede provenir de que alguna rueda dentada ha cambiado de posición sobre el cigüeñal o sobre el árbol de levas, por haberse roto alguna chaveta o pasador permitiéndola girar media revolución, aproximadamente, y haberse vuelto ésta a quedar fija en el árbol; en este caso el árbol de levas continuaría girando y las válvulas no funcionarían correctamente.

Si la falta de compresión se observa solamente en uno de los cilindros y los demás funcionan correctamente, el origen de la falta puede hallarse en el interior del cilindro o al exterior del mismo. Los elementos exteriores relacionados con el cilindro se inspeccionan con facilidad y conviene observar si existe alguna válvula rota, una cabeza de válvula alabeada, algún resorte roto o el vástago agarrotado o doblado. También puede estar sucio el asiento de la válvula o haber escapez por la tapa de la cámara de válvulas o por la punta de la bujía. Puede ser la causa debida a defectos del grifo purgador, a grietas en la culata de los cilindros (esto sucede muy raramente), a escapes a través del cuerpo de la bujía si ésta se ha roto, agarrotamiento capet en su guía o la falta de juego entre el extremo inferior del vástago de la válvula y la parte alta del taquet origi-

nada por haberse aflojado el tornillo de ajuste e impedir el asiento perfecto de la válvula.

La compresión defectuosa puede ser causada por defectos interiores del cilindro, grietas en la cabeza del pistón (sucede muy raramente) rotura de algún segmento, juntas coincidentes en los segmentos, segmentos sin la elasticidad necesaria o adheridos en el interior de las ranuras del pistón, pistón o pared del cilindro rayados profundamente por engrase defectuoso a causa de quedar suelto el eje del pistón. Si el motor es del tipo de culata desmontable, es posible que existan escapes a través de la junta entre el cilindro y la cámara de combustión defecto que da lugar a salidas de gas o a entrada de agua en el cilindro.

### ENCENDIDO DEFECTUOSO

Si del reconocimiento del motor resulta que la comprensión es la debida, no existen defectos graves en los mecanismos y la gasolina llega en cantidad suficiente al carburador, se deduce que el sistema de encendido no funciona correctamente.

Si se emplea una batería de acumuladores, lo primero que debe hacerse es desmontar las bujías, colocarlas encima de los cilindros y hacer girar el motor a mano. Puede alguna de las bujías no producir chispa e indicar de este modo la rotura de un conductor principalmente de la batería, alguna comunicación defectuosa con la masa, algún terminal de la batería flojo o algún conector roto. Si no existe ninguno de estos defectos, debe deducirse que la batería no suministra bastante corriente. Si no se produce chispa en las bujías y, sin embargo, el templador de la bobina funciona debidamente, los conductores primarios están en buenas condiciones y el defecto se encuentra en los conductores secundarios o en las bujías.

Las bujías pueden estar en corto circuito por rotura del aislamiento o por la formación de depósitos de carbón y aceite alrededor de los electrodos. Los conductores secundarios pueden haberse roto o tener aislamiento insuficiente y permitir a la corriente comunicar con la masa por algún elemento metálico del bastidor o del motor.

Para cerciorarse de las buenas condiciones de la batería se comprueban su tensión y carga por medio de un voltímetro y un amperímetro. La capacidad de una batería de acumuladores se conoce generalmente por su voltaje y la de las pilas secas por su amperaje.

Una batería de acumuladores debe indicar, por lo menos, dos voltios por elemento. Las baterías de pilas secas, que acusan menos de siete amperios por elemento no se consideran aptas para desempeñar un servicio correcto de encendido.

Si no vibra el templador de la bobina, la irregularidad puede proceder de ser débil la corriente, de la rotura de los cables del ruptor o de conexiones defectuosas en los puntos de contacto. Los electrodos de la bujía pueden también estar demasiado separados para permitir que la chispa venza a la resistencia de gas comprimido, aunque se produzca si la bujía está desmontada.

Si se emplea magneto y la chispa salta entre las puntas de la bujía y lo mismo ésta que el conductor que la pone en comunicación con la magneto están en buenas condiciones, la avería se debe probablemente a que la chispa no se produce con oportunidad. Esto puede ser debido a que las ruedas de la transmisión del movimiento se han aflojado, lo cual sucede muy raramente.

Si en las bujías no se produce chispa, el conductor secundario puede estar roto; la comunicación con la masa, en contacto con alguna parte metálica del chasis antes de llegar al conmutador; las escobillas de carbón colectoras, rotas o sin hacer contacto; los puntos del contacto del ruptor, mal ajustadas; los cables, conectados en distinto orden del debido con los terminales; o bien el distribuidor lleno de partículas metálicas: carbón, polvo o aceite acumulado.

Los contactos del distribuidor pueden establecer conexiones defectuosas a causa de desgastes. También puede existir una avería más seria como es la de estar los cables secundarios quemados o tener perforaciones los alistamientos del condensador.

Si el motor funciona con intermitencias, es decir, arranca y solo da unas cuantas revoluciones, aparte de las circunstancias ya descritas el funcionamiento defectuoso puede ser originado por agarrotamiento de diferentes piezas a causa de una lubricación defectuosa o un enfriamiento deficiente, o bien una cantidad excesiva de aceite en el carter, lo cual ensucia el cilindro cuando el cigüeñal da unas vueltas.

De «El automóvil de gasolina»

Por la copia, JOSÉ PERIS TÉN

(Continuará)

La fé es la fuerza de la vida.—*Tolstoy*.

El hombre sin paciencia es como lámpara sin aceite.  
*A. Musset*.

Sólo hay un bien, que es la sabiduría, y sólo hay un mal, que es la ignorancia.—*Sócrates*.

Estar en todas partes no es estar en ninguna.—*Séneca*.

## "El chófer español"

Hemos recibido un ejemplar de «El chófer español», órgano oficial de la U. E. C. A. de Madrid. Y al corresponder al cariñoso saludo que nos envía a «Castellón Automovilista» nos es muy grato ofrecernos incondicionalmente para todo cuanto redunde en beneficio de nuestra clase.

## AVISO

Esta Junta Directiva, inspirándose en un gesto de democracia y compañerismo, acordó en la junta del día 28 de julio, conceder una amnistía para que puedan acogerse de nuevo bajo nuestro «Montepío», a todos aquellos socios que por un descuido o mal interpretado puntillo, o por un mal aconsejado caso de desconfianza (siempre que no hayan gravado materialmente los intereses de este «Montepío») fueron dados de baja, tanto voluntaria como por falta de pago, se les dispensará toda clase de derechos y sin perder tiempo para el derecho a subsidios, con el bien entendido que para acogerse a esta amnistía, deberán quedar al corriente de pago hasta el día 28 de septiembre, a las 10 de la noche, día y hora en que se termina el plazo de la susodicha amnistía.

A continuación publicamos lista de todos los compañeros que tienen derecho a ella:

Leopoldo Claros	Francisco Causanilles
Quintín Romero	Bautista Beltrán
Juan Sanchez	Alejandro Solera
Rafael Gómez	Vicente Esteve
Eustasio Folch	Cristóbal Graniell
José Galindo	José Chiva
Manuel Nurja	Pedro Matamoros
Francisco Fanrell	José Clavijo
Agustín Roda	José Alián
Salvador March	Antonio Peris
José Beltrán	Saturnino Adell
Gonzalo Velasco	José Parriel
Santiago Juan	Juan García
Francisco Tárrega	José Albert
Joaquín Palatsí	José Alcarria
Miguel Ramón	Constantino García
Antonio Pérez	Manuel Notari
Manuel Hidalgo	Luis Solsona
Vicente Selma	Joaquín Escrig
Rafael Diago	Miguel Tután
Juan Juan	Dionisio García
Eduardo Pallarés	Federico Forés
Vicente Canell	Javier Vilar
Antonio Dols	José Norat
Miguel Marzá	Diego Candau
Vicente Aparici	Eduardo Urbaneja
Luciano Ferrer	José Meseguer
Jesús Dolz	José Ferrís
José Arnal	José Miravet
Juan Mallasen	Joaquín Peris
Antonio Palazar	Gonzalo Lázaro
Manuel García	Patricio Donnelly
Miguel Sanchíz	Alvaro Castillo
José Beltrán	Eduardo Lineros

LA JUNTA

## RECOMENDAMOS A TODOS NUESTROS ASOCIADOS

Para ser cumplidores de nuestro deber en la calle, entre otras cosas, no olvidéis lo siguiente:

- Cumplir con lo ordenado en el tráfico aunque no estén los guardias.*
- Respetar las ordenanzas municipales.*
- Ser respetuosos con el público.*
- Obedecer las indicaciones de los guardias.*
- Conservar siempre la derecha circulando.*
- Marchar con moderación.*
- Ser precavidos al desembocar las calles.*
- Dar facilidades al compañero en caso de apuro.*

*En los accidentes, prestar asistencia a las víctimas y no abandonéis el lugar del suceso sin tomar nota de los testigos.*

*No paséis a ningún coche que marche delante si su velocidad no es extremadamente lenta.*

*No repliquéis a los guardias; rehusar las discusiones del público; no escuchéis las groserías; no fuméis llevando pasajeros... Y si procuráis observar todo esto y aun así no sois preferidos por los guardias, tomar nota del agente del tráfico que os falte al respeto y comunicarlo, sin omitir detalle, a Secretaría para hacer la oportuna reclamación.*

## AVISO DE SECRETARÍA

Se pone en conocimiento de todos los señores Socios pertenecientes a este Montepío, que de acuerdo con lo que determina el art. 1.º, apartado b) del vigente Reglamento, a partir del 1.º de Enero de 1933, todos los que cumplan en esa fecha el año y medio que se determina claramente en el antes mencionado artículo (y los que sucesivamente vayan cumpliendo el citado plazo) empezarán a abonar la cuota adicional de una peseta con destino al fondo de subsidio para la «Invalidez y Vejez».

Si por cualquier causa algún Socio de este Montepío le ocurriera alguna duda sobre lo antes mencionado, puede pedir la aclaración que crea pertinente en la Secretaría de la Sociedad, y en sus horas hábiles, que son:

Desde las 14'30 a 15'30 y 21'30 a 23 horas.

# 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)

Automóviles «BUICK» Y «NASCH»  
DE ALQUILER

Parada  
BAR SOL  Teléfono, 402.-A

## VICENTE GARCIA

Zaragoza, 43 CASTELLÓN

# CASA FORCADELL

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


Zaragoza, 20

CASTELLÓN

## Baños San José

*Abierto todo el Año.*

*Escrupulosa limpieza y  
completa desinfección.*

*Servicio:  
De 8 mañana  
a 9 noche.*

*Salmesón, 59 y Libertad, 1  
Castellón de la Plana*

# Bar Moderno

(Situado en la planta baja del Montepío de Chofers)

 HELADOS  
REFRESCOS  
CAFE  
APERITIVOS

**SERVICIO ESMERADO**  
FALCÓ, 6 CASTELLÓN

# Toribio Delíbano

**AUTOS  
DE  
ALQUILAR**  


CASTELLÓN

González Chermá, 107 - Pi y Margall, 74

# La Parisiën

SALÓN DE MODA

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

Ondulación permanente y Marcel, Lavados de Cabeza, Depilaciones, Tinturas, Masajes, Baños, Manicura - - y Postizos - -

## Jaime Arzo

TELÉFONO, 403.-B

Ruiz Zorrilla, 5, (entresuelo)

CASTELLÓN



## Caja de Enfermedades y Accidentes

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas		Pesetas	
Saldo anterior.....	9.629	85	—	—
Recaudado por cuotas.....	1.520	—	—	—
Auxiliar de secretaria.....	—	—	30	—
Hijo de J. Armengot.....	—	—	51	50
Secretaría.....	—	—	25	—
Comisión cobranza 4 <sup>o</sup> /6 Julio.....	—	—	60	80
Alquiler casa, luz.....	—	—	75	95
	11.149	85	223	25
Saldo que pasa a Agosto.....	—	—	10.926	60
TOTAL.....	—	—	11.149	85

## Caja de Invalidez y Vejez

	Ingresos
	Pesetas
Saldo anterior.....	150'30

### ¿AUTOMOVILISTAS?

La póliza de seguro sobre la  
RESPONSABILIDAD CIVIL en  
**LA VASCO NAVARRA**  
os permitirá conducir  
con toda tranquilidad y garantías



### ¿Chófers??

una póliza de seguro  
INDIVIDUAL  
contratada con  
**LA VASCO NAVARRA**  
cubre todos los  
riesgos de accidentes

Delegado Provincial

**Emilio Pérez Navarro**

Pl y Margall, 18 - 1.º

Teléfono, 272

**C A S T E L L O N**

¿Quiere usted

comer bien

y económico?



**EN LA  
FLOR  
DE LA  
PLANA**

LUBRIFICANTES



ORLOW



Depósito: Prim, 10

CASTELLON

**CUCHILLERO-VACIADOR**

**JOSÉ TOMÉ**

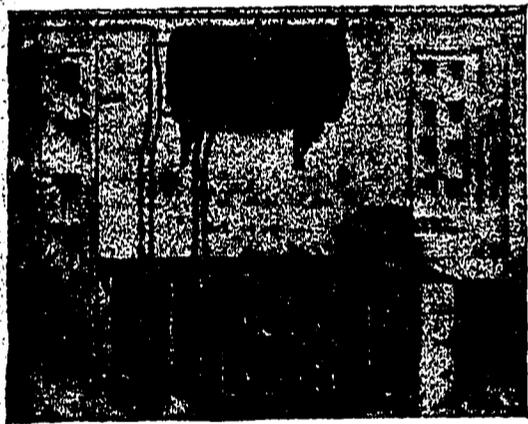
**CUCHILLERIA "SOLINGEN"**

Extensa variedad de rega-  
los en cubiertos. Surtido  
completo en herramientas  
de cuchillería y barbería.

Sillones JASO para pelu-  
querías. Instalación com-  
pleta de las mismas. Ven-  
tas al contado y a plazos.

**Colón, 34.-Castellón**

**Taller hidro-mecánico de vaciado y afilado**



*Instalaciones de Baños y  
cuartos de aseo,  
Canales, Vidrios y Cristales.  
Especialidad en la instalación  
de termo-sifón, con tubercias de  
hierro negro y galvanizado.*

*San Vicente, 21  
Castellón*

**José Peris**

**Taller de Fontanería y Hojalatería**

**V. ORDÓÑEZ**



Radiadores  
Soldadura autógena  
Guardabarros  
Tuberías, Hierro  
Accesorios  
Vidrios  
PORTILLAS Y PARABRISAS  
Aparatos  
Reparaciones, Bloks  
y Carters Aluminio.



CASA FUNDADA EN 1895

Talleres: Fola, 28-30

Despacho: Cajal, 26

Teléfono 322-A

**CASTELLON DE LA PLANA**

# Carnets de Chófers Matrículas de automóviles

Representación de líneas de viajeros y mercancías - Cambios de propiedad - Duplicado por extravío - Patente Nacional y todos los trámites relacionados con el automovilismo, los gestionará con la máxima rapidez y economía la

Agencia de  
Negocios de

## RAFAEL BELTRÁN CENTELLES

Mayor, 24 - **CASTELLÓN** - Teléfono 182



### HOTEL BOLA DE ORO

DIRECTOR PROPIETARIO: D. JUAN ANTÓN

RECOMENDADA PARA  
LOS SEÑORES VIAJANTES

ESPECIALIDAD EN  
BANQUETES Y BODAS

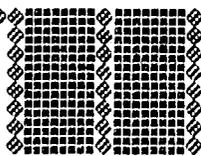
PRESUPUESTOS GRATIS

TELÉFONO 171 - A

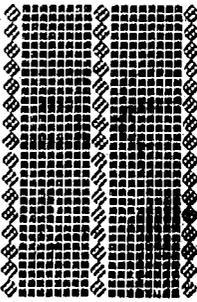
PÍ MARGALL, 17

**CASTELLÓN**

### TALLER DE PINTURA PARA CARRUAJES Y AUTOMÓVILES



## VICENTE AGOST



TALLERES

BARTOLOMÉ REUS, 16

**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

No olvide V. que la casa mejor surtida en artículos para  
Caballero es la CASA TARREGA

G. Chermá, 23



VENDEMOS MAS BARATO QUE NADIE, RANAS, BUZOS, GUARDA-  
POLVOS, PIJAMAS, CAMISAS, AMERICANAS, CORBATAS,  
CUELLOS, TIRANTES, CINTURONES, TRAJES DE BAÑO, ETC.

Solo con una visita quedará convencido.

Siempre CASA TARREGA

## GARAGE CORTÉS

TELÉFONO, 72.-8.

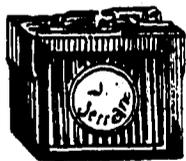
CUBIERTAS MOHAWK  
PISTONES BORG  
ACEITE VACUUM OIL

HERRERO, 31

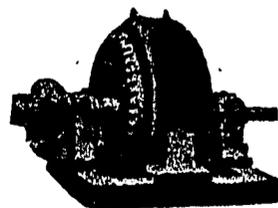
ABIERTO TODA LA NOCHE

CASTELLÓN

## JOSE SERRANO



REPARACIONES ELECTRICAS  
DE DINAMOS, MAGNETOS,  
BATERIAS Y MAQUINARIA  
INDUSTRIAL



AVENIDA VALENCIA, 14.-CASTELLON

Colón, 39



Castellón

## GRANDES REBAJAS DE PRECIOS

en Ranas para mecánicos y Pantalones americanos  
y ofrece al público un gran surtido de trajes para  
caballero, todo estambre, desde 20 pesetas en adelante

ÚLTIMOS MODELOS EN CAMISERÍA, CUELLOS,  
PUÑOS, CINTURONES, LIGAS Y CORBATAS  
CAMISETAS SPORT A 0'90 PESETAS

EL METRO. - COLON, 39

## NEUMATICOS INDIA

SUPERIOR AL MEJOR



## AUTOMÓVILES AUSTÍN

DE 7, 10 Y 14 H. P.

EL UNICO COCHE CON ENERGIA

## CAMIONES REPUBLIC

DE 1 A 20 TONELADAS

Representante para Castellón y provincia

## ENRIQUE ALÉ ARCHILÉS

Dr. Clará, 17.-CASTELLÓN

TALLER DE REPARACIONES

## En el camión CHEVROLET 1932 obtiene Vd. estas mejoras

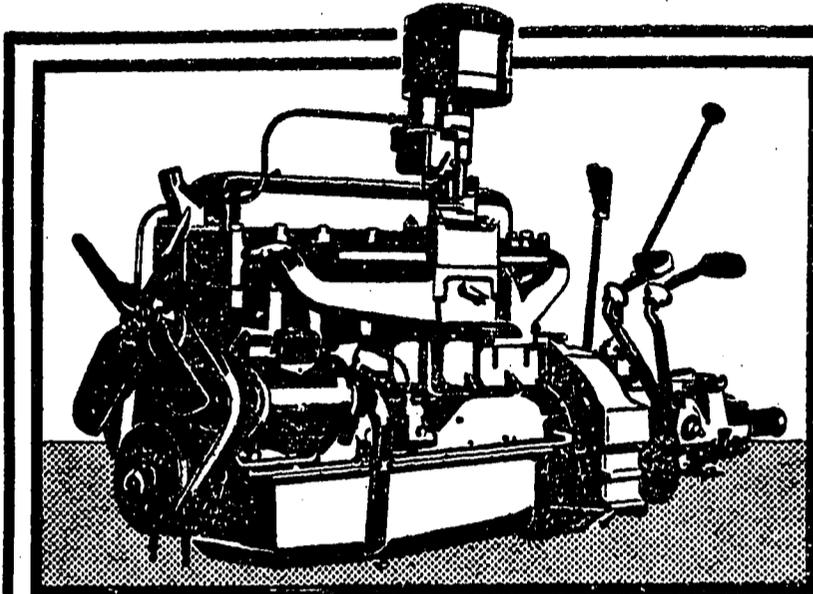


● Manómetro de aceite indica la marcha del sistema de lubricación del motor.



● Indicador de temperatura tiene al conductor al corriente de la temperatura del motor.

Facilidades de pago por el G. M. C. A. Plan.



● Motor Chevrolet 6 especialmente adaptado al uso del camión: ahora desarrolla 53 H. P. sin aumento de su cilindrada.

En los camiones Chevrolet 1932 encuentra Vd. características y mejoras no halladas en otros de categoría similar. Estudie estas mejoras y se explicará el por qué del creciente éxito del Chevrolet.

Motor de 6 cilindros que desarrolla 53 H. P. al freno, tributa solamente por 20 H. P. Carburación vertical. Depurador de aire. Ventilador del cárter. Transmisión, ballestas, bastidor y eje trasero ahora mucho más fuertes que nunca.

Chevrolet no cobra sobrepago por mejoras tan importantes para su duración y economía.

Visítenos hoy mismo y le explicaremos el beneficio que pueden reportarle estas mejoras.

# CAMIONES CHEVROLET

FABRICADOS POR GENERAL MOTORS



Exposición y despacho: FOLA núm. 1

TELÉFONO, 126

# MANUEL PEREDA CASTELLÓN