

AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

FUNDADA 1913



FISKES

ES EL MEJOR DE LOS ACEITES.

NÚM. 164 — AÑO XI

PRECIO \$ 4.00

A TODOS LOS DUEÑOS DEL NUEVO FORD

La deuda de Servicio de la Ford Motor Company y de su organización de Agentes Autorizados, crece con cada coche que se entrega.

Es a estos nuevos poseedores que dirigimos este mensaje.

El Nuevo Ford es un automóvil notablemente fino para su costo tan pequeño. Es de un diseño sencillo, construido con los mejores materiales y con una precisión poco común.

Estas son las razones de su maravilloso funcionamiento, y la causa también que sus necesidades de Servicio sean pocas y que su costo de mantenimiento sea tan bajo.

Cuando Ud. reciba su Nuevo Ford del Agente Autorizado, él le explicará las pequeñas atenciones que habrá que darle a intervalos regulares para asegurarse de su perfecto funcionamiento. Igualmente le explicará las facilidades especiales de que dispone para hacer estos ajustes en forma rápida y económica.

Con la compra de su Nuevo Ford, Ud. adquiere derecho al Servicio de Inspección Gratuito por parte de su Agente a los 800, 1,600 y 2,400 Kilómetros. Este Servicio se le debe y le encareceremos que se aproveche plenamente de él. La debida atención durante este período le significa mucho en la vida de su automóvil.

Se incluye en el Servicio de Inspección Gratuito la revisión de la batería, el régimen de carga del generador, el distribuidor, el ajuste del carburador, las luces, frenos, amortiguadores, el mecanismo de dirección, y la presión del inflado de los neumáticos, se le cambia el aceite al motor y se lubrica el chassis.

No se hace cobro alguno por la mano de obra ni los materiales que se usen en este Servicio de Inspección, salvo caso que haya necesidad de hacer reparaciones originadas por accidente, mal uso o negligencia.

La mano de obra de cambiar el aceite del motor y la lubricación del chassis es también gratis; pero, se cobra el valor del aceite nuevo.

Creemos que al observar el efecto benéfico de esta Inspección usted continuará pidiéndola durante toda la vida de su automóvil.

Donde quiera que Ud. viva Ud. hallará un Agente Ford dispuesto a mantener su automóvil en perfectas condiciones de funcionamiento por muchos miles de kilómetros con un mínimo de gastos y molestias.

El Agente opera su taller de Servicio bajo la vigilancia estrecha de la Fábrica y tiene los conocimientos y equipo de herramientas y maquinarias para hacer este trabajo bien, con prontitud y economía.



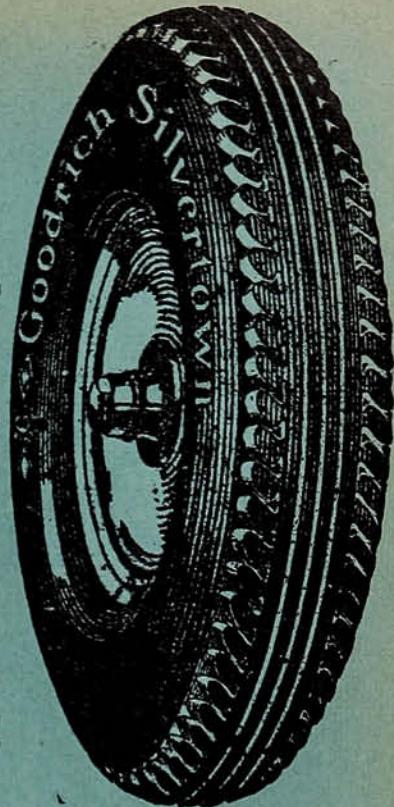
FORD MOTOR COMPANY
SANTIAGO DE CHILE

"Goodrich" Silvertowns

TODOS LOS AUTOMOVILISTAS
DISTINGUIDOS USAN ESTE
— FAMOSO NEUMATICO —

¡PRUÉBEO Y SE CONVENCERA!

(GARANTIZAMOS SU SERVICIO)



La delicada selección y calidad de los materiales empleados en la confección de los productos GOODRICH, así como la experta mano de obra, son los motivos que más influyen en su larga duración.

La reputación de que gozan los Neumáticos y Cámaras GOODRICH SILVERTOWN, se debe a la experiencia adquirida durante más de medio siglo de fabricación y continuo esfuerzo de sus técnicos para mejorarlos. Es esta la más sólida garantía que podemos ofrecer a todo consumidor y el motivo de sus preferencia por el público automovilista.

PIDALOS EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO EN CHILE

BABURIZZA, LUKINOVIC Y Cía.

AGENTES GENERALES

VALPARAISO

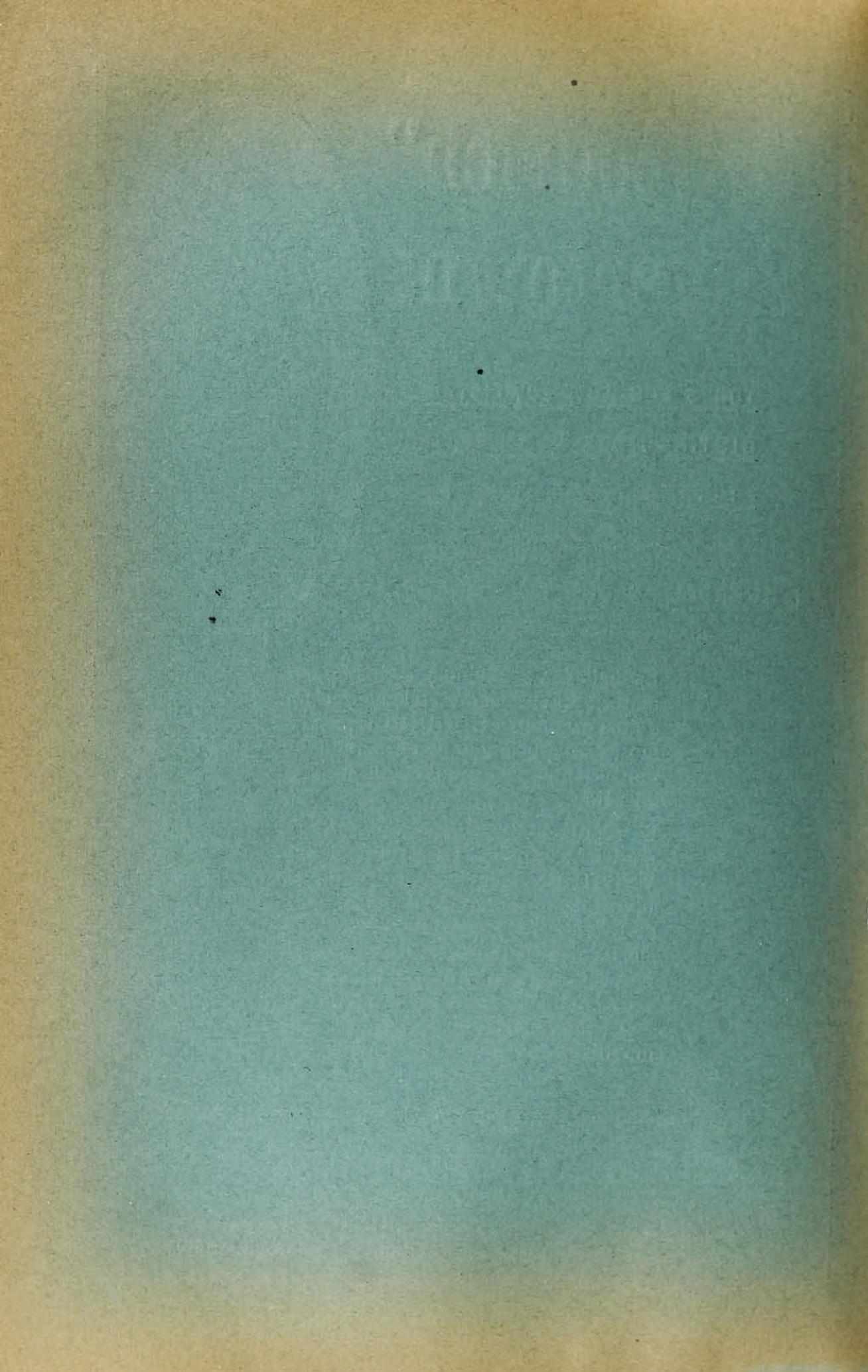
Casilla N.º 11-V.

SANTIAGO

Huérfanos N.º 785

ANTOFAGASTA

Casilla N.º 869/70





Continental



Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



ES LA MEJOR AGUA
MINERAL DE CHILE,

DE LA FUENTE VA
DIRECTAMENTE AL
CONSUMIDOR. =

Sociedad Vinos de Chile
Vicuña Mackenna 20 - SANTIAGO

Los diferentes medios para simplificar las maniobras del cambio

La maniobra del cambio de velocidades puede ser simplificada por diferentes medios, y cada uno de los procedimientos cuenta con sus entusiastas defensores. Los medios para simplificar la maniobra del cambio de velocidades pueden ser catalogados en dos grupos: uno comprende los procedimientos que significan la maniobra disminuyendo la necesidad de aquella y el otro está integrado por los sistemas que hacen automática o facilitan la operación del cambio de marchas.

En el último de los citados grupos se incluyen los sistemas de cambio de marchas automático y progresivo como los de Constantinesco, de Lavand y Train y las nuevas soluciones de doble embrague y de transmisión con piñón libre. Los cambios automáticos y progresivos, como su nombre indica, realizan por sí mismos la operación del cambio y los dispositivos de doble embrague y las transmisiones con piñón libre simplifican extraordinariamen-

te la maniobra del cambio, ya que con dichos sistemas es posible cambiar sin otra preocupación ni trabajo que la consiguiente maniobra de la palanca.

Los cambios de velocidad epíclicos establecidos por algunos especialistas para simplificar el cambio de velocidades tienen también sus entusiastas. Pero no cabe duda que uno de los mejores procedimientos para simplificar la maniobra del cambio de velocidades ha de consistir en suprimirla simplemente o en dejarla reducida a su mínima expresión.

El camino de automóviles más largo del mundo

El camino para automóvil más largo construido en el mundo es, probablemente, el que se extiende desde Vancouver (Colombia Británica), a lo largo del Océano Pacífico, hasta la frontera de México, con una distancia de 2,400 kilómetros, y que ha sido denominado "Pacific Highway".

BUEN SERVICIO

BUENA MERCADERIA

BUEÑOS PRECIOS

INMENSO SURTIDO TIENEN

TODOS LOS CLIENTES EN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CASA

MIGUEL MARTINEZ U.

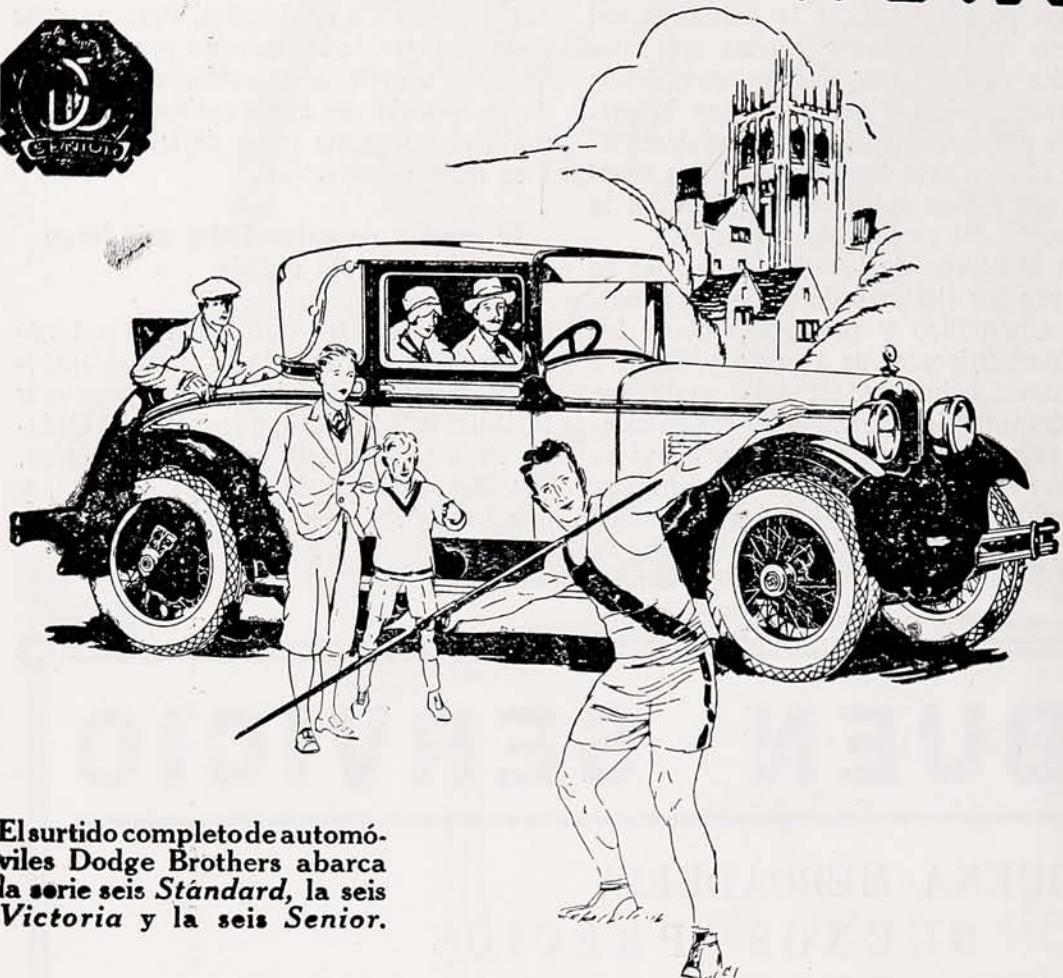
Delicias 1174

SANTIAGO

Telef. 81767

La Serie Mayor

DODGE BROTHERS



El surtido completo de automóviles Dodge Brothers abarca la serie seis Standard, la seis Victoria y la seis Senior.

Fértil En Recursos Como Un Campeón De Olimpiada

Para comprender debidamente el admirable funcionamiento del Dodge Brothers Senior de seis cilindros, es necesario experimentar personalmente la elegancia de sus detalles y la comodidad impecable de su marcha.

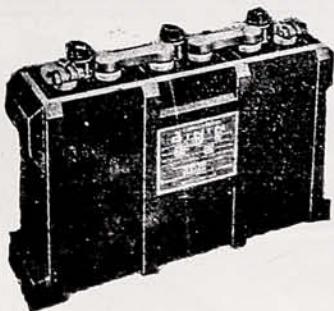
Compáresele con otros automóviles de precios mucho más subidos. En el Senior hallará la misma calidad a la orden, expresada en todos sus detalles, y la misma facultad para dominar, sin esfuerzo alguno, las carreteras y las cuestas, que distinguen a los vehículos más costosos.

El precio moderado de este elegante Senior de seis cilindros no imparte adecuada idea de su abundante potencia, velocidad, suavidad y belleza.

BESA Y CIA. LTDA.
DELICIAS 950 SANTIAGO



El coche moderno ha reemplazado al carroaje, aun en las recepciones ultramodernas ofrecidas por la nobleza europea. El Presidente Relander, de Finlandia, festejó recientemente al Rey Kristian, de Dinamarca. En la presente fotografía, el Rey acepta sonriente los hurrahs del pueblo de Helsingfors.



DININ

**La mejor Batería
Europea**

Esta batería, cargada en seco
es muy ventajosa

SIMON Hermanos -: Delicias 2114 -: Santiago

Whippet

**EL AUTOMOVIL
MAS ECONOMICO
AL MAS BAJO PRECIO**

\$ 7.700

Magnani & Calvo

DELICIAS 1661 · CASILLA 3009 · TELÉFONO 88124
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA "MAGNICALVO"
SANTIAGO (CHILE)

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

Pruebas de velocidad

Ultimamente, los anuncios de los automóviles para pasajeros le han dado gran énfasis a la velocidad, y los fabricantes han aprovechado las excelentes facilidades ofrecidas por la Asociación Automovilística Americana para hacer pruebas del funcionamiento de los automóviles que ordinariamente se tiene en almacén. Con este fin especial, la Asociación ha dado empleo a un numeroso personal y ha preparado un código uniforme o reglamento que debe regir al llevarse a cabo dichas pruebas.

El año pasado este reglamento se utilizó para hacer catorce pruebas distintas, la más complicada de las cuales consistió en un recorrido continuo de 25,000 millas en la pista de Atlantic City. Otra prueba de las llevadas a cabo consistió en un recorrido de... 15,000 millas.

La precisión con que se hacen estas pruebas, así como la absoluta imparciali-

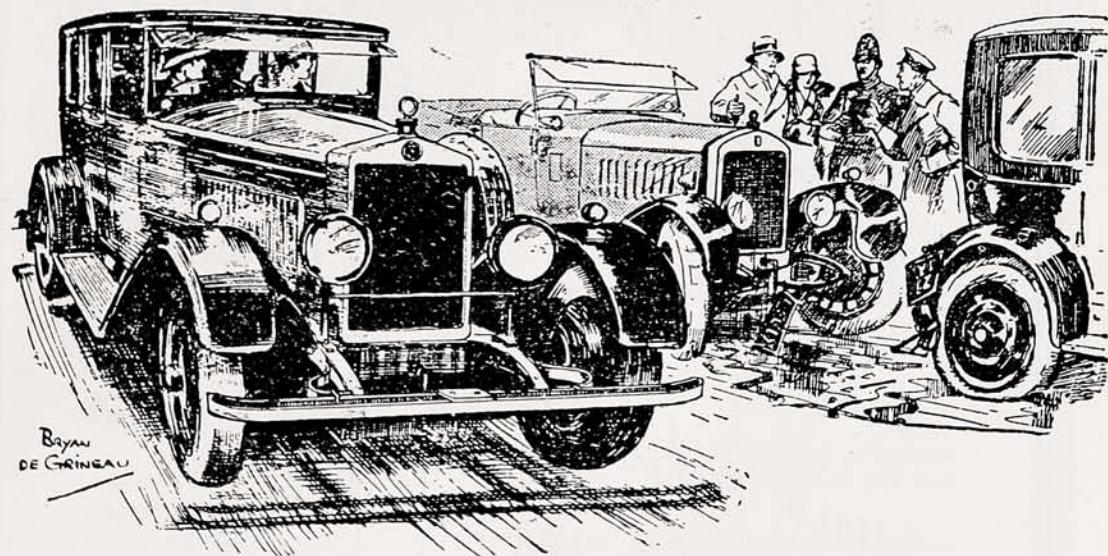
dad de ellas, las recomiendan mucho a la mayoría del público automovilístico.

Automóviles antiguos

Con frecuencia oímos hablar de automóviles que tienen diez años de servicio. ¿Pero con cuánta frecuencia salen a la calle estas curiosidades?

Es de interés saber que en los Estados Unidos, y según los datos estadísticos, hay 400,000 automóviles registrados que tienen diez o más años de uso. Los automóviles de hace quince años son rarísimos, no habiendo más que un poco más de mil en servicio.

Lo que sí es muy problemático, es el grado de "uso verdadero" que hayan tenido estas joyas dignas de un museo. Muchos de estos coches están registrados probablemente por algunos propietarios que tienen el orgullo de ser anticuarios, y sin tener el deseo de aumentar su rendimiento en kilómetros recorridos.



PROTEJA UD. SU AUTOMÓVIL

Contra los accidentes del tráfico, asegurándolo en la Compañía de Seguros

«LA CHILENA CONSOLIDADA»

CAPITAL PAGADO: 20 MILLONES DE PESOS

OFICINA: AGUSTINAS 1165

CASILLA 996 — SANTIAGO — TELÉFONO AUTO 3915

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



No pida nunca
a su proveedor fotográfico
"una película" - - -
sino pida expresamente una
Pelicula Agfa



Mr. Herbert Hoover, el presidente de los Estados Unidos, respondió a la bienvenida de las 20.000 personas que acudieron a oírle en Boston durante la campaña electoral y antes de que emprendiera viaje a Centro y Sur América. El gobernador Fuller del estado de Massachusetts, aparece al lado del señor Hoover en el asiento posterior del Cadillac.

¡SE INCENDIO UN AUTOMOVIL!

CERTIFICADO

LLULL Hnos. y Cia. Ltd.

Muebles y Tapices

Delicias 1639

Santiago, 1.^o de Marzo de 1929

Señores Fölsch y Cia.,
Presente.

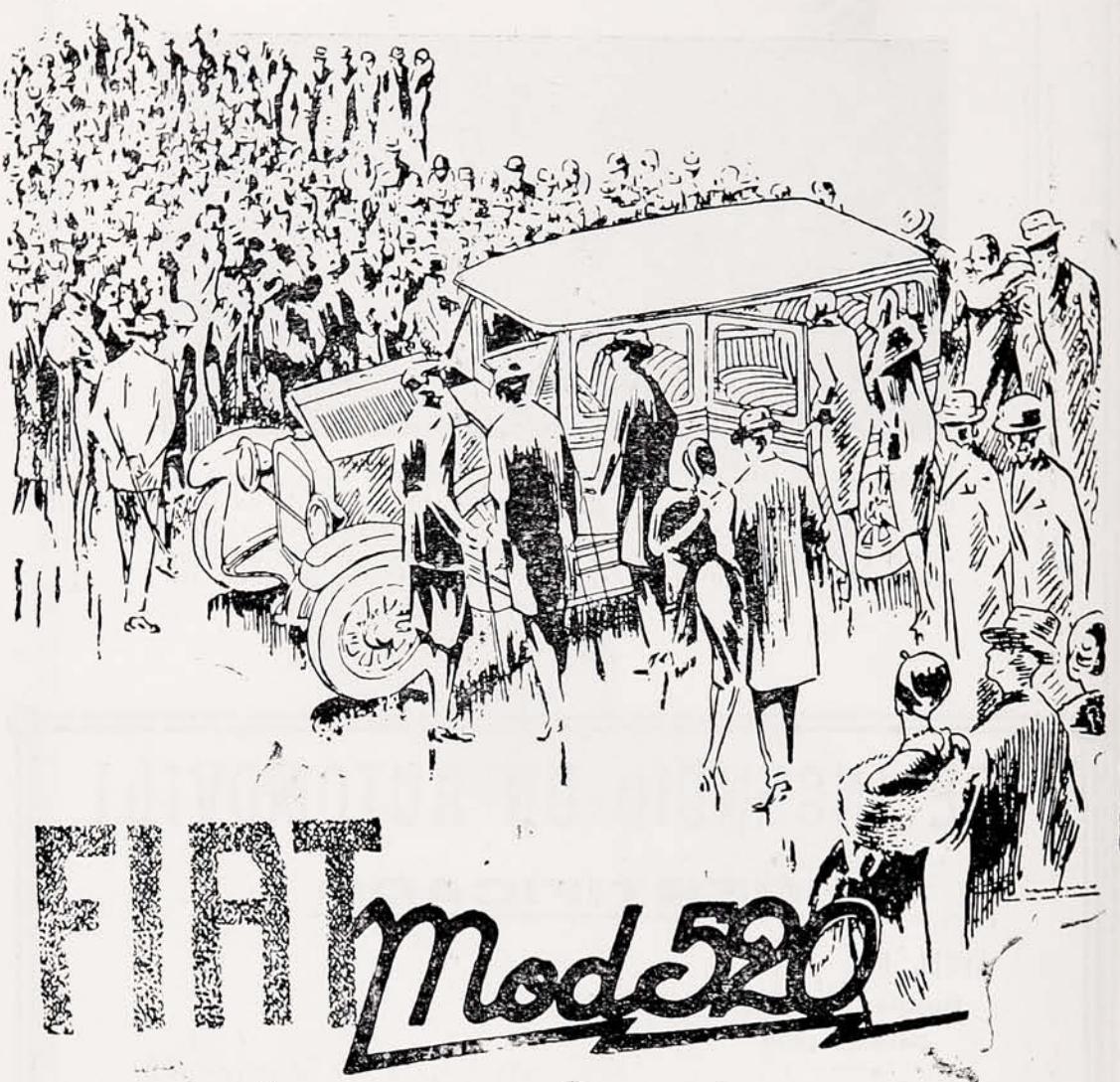
Muy señores nuestros:

En días pasados tuvimos oportunidad de comprobar prácticamente la eficacia de sus Extinguidores MINIMAX por lo que nos agradamos en felicitarles.

Avisados por los vecinos, llevamos dos extinguidores al principio de incendio originado en un camión de la casa «Viña Concha y Toro» y gracias a los citados extinguidores, acabamos con el fuego.

Reiterándoles nuestras felicitaciones y agradeciéndoles desde luego el pronto envío de la nueva carga, nos repetimos de Uds. muy atentos. y Ss. Ss.

(Fdo.)—LLULL Hnos. y Cia. Ltd.



FIAT Mod. 520

SEIS CILINDROS (LIGHT SIX)

El coche que ha revolucionado la
industria automovilística europea

REISER, PETITBON & Co.

IMPORTADORES.—DISTRIBUIDORES

SANTIAGO

VALPARAISO

SUB-AGENTES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL PAÍS

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

Como se desvalorizan los automóviles

Una casa constructora, tomando como ejemplo un coche tipo con un valor de \$ 6,000 dólares, ha establecido como sigue los precios de ocasión en Estados Unidos, Inglaterra y Francia:

En Estados Unidos:

Precio de compra	\$ 6.000
Una vez puesto en servicio	4.500
Un año de uso	3.060
Dos años de uso	2.360
Tres años de uso	1.600
Cuatro años de uso	900
Cinco años	540

En Inglaterra:

Precio de compra	\$ 6.000
Una vez puesto en servicio	5.400

Un año de uso	3.850
Dos años de uso	3.036
Tres años de uso	2.256
Cuatro años de uso	1.700
Cinco años de uso	1.300

En Francia:

Precio de compra	\$ 6.000
Una vez puesto en servicio	4.300
Un año de uso	3.450
Dos años de uso	2.860
Tres años de uso	2.290
Cuatro años de uso	1.830
Cinco años de uso	1.370

Esta comparación demuestra que la amortización de un coche es más rápida en América que en Europa.

Tractoleum

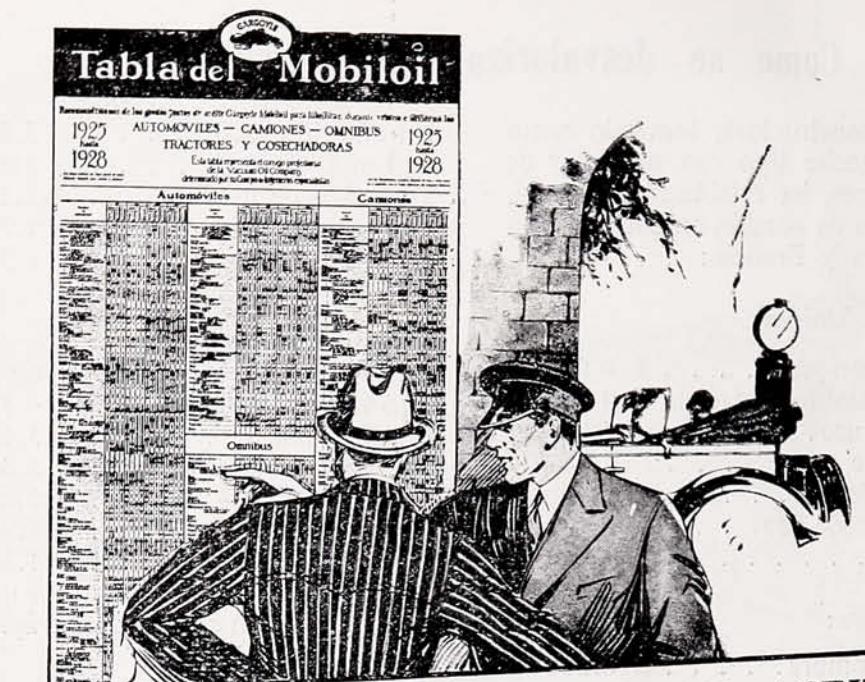
El mejor combustible para Tractores.

EL MAS ECONÓMICO

DUNCAN FOX y Co.

Valparaíso

Santiago



USA USTED EL TIPO JUSTO DE ACEITE?

MOTORES de diferentes características requieren aceites de cualidades bien distintas. Por esto hay un tipo especial de Mobiloil para cada marca y modelo de motor.

La Vacuum Oil Co. sostiene un Cuerpo de 42 ingenieros especialistas, cuya misión consiste en estudiar en las fábricas de autos, en los laboratorios y en los caminos, cuál es el aceite más adecuado para cada motor.

La Tabla del Mobiloil — aprobada por 182 fabricantes de autos — indica cuál es el tipo ideal de aceite para cada marca y modelo de motor.

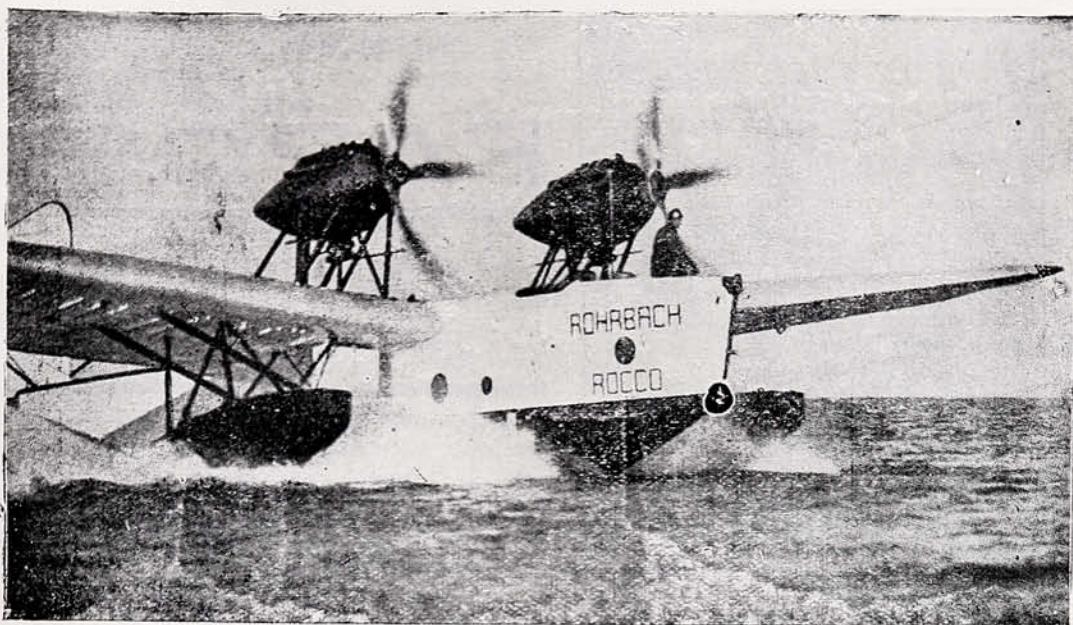
El Mobiloil es, desde hace 63 años, el aceite de más alta calidad que se elabora en el mundo entero. Por esto, de cada 5 automobilistas que compran aceite por marca, 4 piden Mobiloil.

El tipo justo de Mobiloil es el más económico y, además, con su uso Ud. no corre ningún peligro!

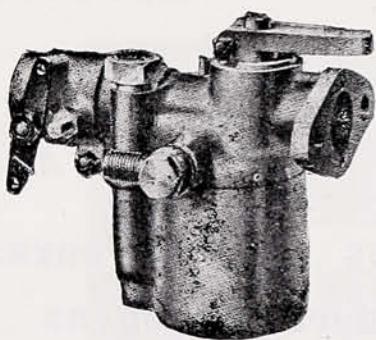


Mobiloil

Guíese por nuestra tabla de recomendaciones



El hidroavión «Rorbach» de fabricación alemana. Nótese la similitud a una embarcación. Actualmente esta fábrica está construyendo un transatlántico para transportar 30 pasajeros.



SEGURIDAD EN EL CAMINO

El que ha tenido una vez una dificultad de carburación, no tiene otra solución que adaptar a su coche un

SOLEX

Este carburador se desarma en 30 segundos, sin herramienta especial. Con un SOLEX uno puede aventurarse en los caminos más desiertos, sin ningún temor.

SIMON HERMANOS. — Delicias 2114 — Casilla 29 — Santiago



FAROS

"AGA"

**DE TRANSITO
Y DE PELIGRO**

INSTALACIONES DE ALUMBRADO

"AGA"

PARA AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

Maquinarias para Talleres y Maestranzas

Instalaciones de Soldadura Autógena

OXIGENO ACETILENO DISUELTO

Compañía Chilena

"AGA"

SANTIAGO-BANDERA, 638-TELEFONO 3105

CASILLA 2738

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

El colmo de la economía de un automóvil

Un dueño de automóvil instaló en su carro un nuevo tipo de carburador, cuyo fabricante garantizaba un 20% de economía en el gasto de combustible.

Colocó después una nueva culata especial que aseguraba también un 20% de economía del precioso líquido.

También agregó un dispositivo especial al tubo de admisión con una economía garantizada de un 20%.

Así mismo cambió el eje trasero por rodamientos especiales por otro que según aseguraba el fabricante tenía que producirle una economía de 15% y al mismo tiempo reemplazó los neumáticos que también le ahorrarían un 20%.

Finalmente utilizó un nuevo aceite lubricante con una garantía de economía de 25%.

Ahora con una economía total de 100 por ciento, se presentaba la dificultad que al recorrer 120 kilómetros, había que detenerse para vaciar la bencina antes que se rebalsara el estanque...

Las lecciones del tráfico

Los automovilistas progresistas saben aprovechar sabiamente los errores que cometen sus colegas. Cada vez que un automovilista se indigna al contemplar la estupidez de otro automovilista, puede aprender que no es bueno cometer ese mismo error. Si todos los automovilistas procuraran aprender algo nuevo todos los días de esta manera, antes de haber recorrido tres kilómetros habrían aprendido a manejar con perfección. Las lecciones son muy claras, no cuestan nada, se dan al aire libre, y vale la pena aprovecharlas.

AUTOMOVILISTA!

"VARTA"

DE LARGA DURACIÓN Y DE BAJO PRECIO

VENTA DE
TODAS MAR-
CAS DE NEU-
MÁTICOS



RODOLFO MUERMANN

REPRESENTANTE:

SANTIAGO - CALLE MORANDÉ 680 - TELÉFONO 5253 - CASILLA 4045



Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

NO OLVIDE ESTE NEUMATICO CUANDO NECESITE EQUIPAR SU COCHE



U.S. ROYAL CORDS

ES EL EQUIPO DE VENCEDORES

Las contrariedades en los caminos

¿Quienes son los automobilistas que no les han dirigido una mirada destructora o una palabra sulfúrica a los conductores de camiones de carga al ver su actitud insolente en los caminos, donde se dedican a violar todos los derechos de los que pasan a su lado? Al hablar de estos verdaderos "bárbaros" de los caminos, no falta quien se expresa así:

"La peor pesadilla que puede tener un automobilista decente es encontrarse en su camino con un vehículo comercial de proporciones gigantescas y todo reforzado de acero, que a su lado pasa desafiando al mundo entero con un klaxon estridente y disputándose siempre el derecho de pasar primero. Los chauffeurs de tales camiones invariablemente monopolizan el centro del camino cuando éste resulta estrecho, obligando a los vehículos que marchan en dirección contraria a invadir la vía de los trenes eléctricos, aprovechando

como único argumento el llevar un vehículo mucho más voluminoso. Al verlos pasar a nuestra vera no podemos menos de exclamar: "Son los campeones, los dueños, del camino."

Acaso la postura sea la mala

Los automobilistas que fácilmente se cansan al manejar, tal vez saquen algún provecho si estudian su manera de sentarse frente al volante. El inclinarse hacia adelante, ya sea poco o ya sea demasiado, se ha criticado con frecuencia por ser una postura, no sólo peligrosa, sino cansada y antihigiénica. Además de sus efectos perjudiciales desde el punto de vista de la seguridad, la mala postura influye notablemente en el cansancio más rápido de los músculos y es un obstáculo para la respiración normal,—dos factores vitales para el agotamiento físico. El sentarse derecho frente a la rueda directriz es de mejor estética y de mejores resultados.

RESORTES DE CALIDAD probados y adaptados

por muchas fábricas de automóviles y camiones



De acero ALLOY y acero EATON patentado

Cada resorte EATON es un duplicado exacto del equipo original de fábrica y no un sistema ni diseño diferente al que los ingenieros han adoptado para sus carros

The EATON BUMPER and SPRING SERVICE Co.

AGENTES
EXCLUSIVOS
PARA CHILE

Casa PILADE MASSA

DELICIAS 1153
TELÉFONO 7498
SANTIAGO

Sírvase mencionar "**AUTO Y TURISMO**" al dirigirse a los avisadores



LAGO Y VOLCAN VILLARRICA.—Naturaleza bellísima, aguas tranquilas, pesca abundante y mil atractivos ofrecen las orillas del lago

LOS GRANDES ARTISTAS



HAN ELEGIDO SIEMPRE LA COMPAÑIA VICTOR PARA PERPETUAR SU ARTE

Porque saben que la célebre combinación musical de Victrolas Ortofónicas y Discos Víctor es la única que reproduce con fidelidad absoluta y con naturalidad maravillosa todas las manifestaciones de la música.

LA NUEVA

**VICTROLA
ORTOFÓNICA**

M. R.

REPRODUCE LAS VOCES DE LOS ARTISTAS CON EL MISMO REALISMO QUE SI UD. LAS ESTUVIERA OYENDO EN EL TEATRO

Distribuidores Exclusivos

CURPHEY Y JOFRE Ltda.

SANTIAGO, Ahumada 200, Esq. Agustinas



Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

**Los diez mandamientos "Elementales"
del Chofer**

- 1.—Amarás al prójimo sobre todas las cosas.
- 2.—No correrás en vano.
- 3.—Tomarás siempre la derecha.
- 4.—No mentarás padre ni madre.
- 5.—No atropellarás.
- 6.—No Klaxoneras.
- 7.—No te emborracharás.
- 8.—Cuidarás al dar la vuelta en alguna esquina, que las partes coiateriales de tu auto, no coincidan con el vértice del ángulo del mismo.
- 9.—No harás señales con la mano derecha ni tampoco con ambas manos.
- 10.—No codiciarás los autos ajenos.

Estos diez mandamientos se encierran en dos: En servir y respetar la vida del público sobre todas las cosas, y saber al dedillo todo un tratado de Física Recreativa y Geometría del Espacio.

Los diez mandamientos elementales del peatón

- 1.—Cuidarás de tu vida sobre todas las cosas.
- 2.—No te distraerás en vano.
- 3.—No te saldrás de las veredas.
- 4.—Respetarás al Carabinero.
- 5.—No te dejarás atropellar.
- 6.—No te detendrás.
- 7.—No te clavarás.
- 8.—No apartarás la vista de los vehículos.
- 9.—No desearás atravesar la calle en la mitad de la cuadra.
- 10.—No codiciarás ser Jefe de Tráfico.

Estos diez mandamientos también se encierran en dos. En andar a pie sobre todas las cosas, y ponerse "vivo el ojo" abriendo mucho todos los ojos.

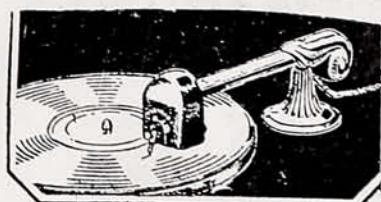
KELLY BALLOON



El neumático "KELLY BALLOON" está diseñado científicamente para dar el mayor confort y duración.

USARLO ES ADOPTARLO

Exíjalo en las casas del Ramo



Pick up. PACENT PHONOVOX

El maravilloso captador eléctrico

Da mayor comodidad y admirable calidad de tono a los dicos fonográficos, cuando se le conecta con el radioreceptor y el fonógrafo. Convierte un fonógrafo antiguo en un moderno reproductor eléctrico.—Pídalo en las buenas casas de radio y fonografías.

PACENT ELECTRIC CO., INC. NEW YORK

**Representante para Chile
y Ventas al por Mayor**

**LUIS FERRARI C.
Casilla 513 — SANTIAGO**



OLDSMOBILE. Elegancia en grado superlativo, funcionamiento inmejorable, excelencia mecánica, admirable facilidad de manejo y notable economía. Véalo: Contemple su estilo y su elegancia. Tome su volante y aprecie la fuerza extraordinaria de su máquina, su marcha suave y la seguridad que ofrecen sus elementos de conducción. Sin embargo, su verdadero mérito no puede apreciarse con un examen superficial: es preciso estudiar bien todos los detalles de su cons- : : : : trucción. Pida una demostración a : : : :

MORRISON Y CIA.

**AHUMADA 67
SANTIAGO**

CINZANO
VERMOUTH



LOS PROGRESOS DEL AUTOMOVILISMO ELECTRICO

Se ha suprimido el diferencial

El empleo del coche eléctrico, tanto para pasajeros como para uso comercial, es hoy más común en Estados Unidos que en Inglaterra, no obstante que hasta en este último país su servicio aumenta constantemente, sobre todo en el comercio, debido, en primer término, a la confianza que se tiene en la batería moderna de acumuladores, y después por la ausencia completa de inconvenientes en el motor y en el equipo, lo que redunda en una considerable economía en su conservación.

Ultimamente ha hecho su presentación un vehículo en Estados Unidos, llamado "Steinmetz", habiéndose formado allí una compañía para su producción. Su creador es el doctor C. P. Steinmetz, jefe ingeniero consultor de la General Electric Company of América, personalidad de gran reputación en todo cuanto hace referencia con los trabajos eléctricos.

Por cuanto hasta la fecha se conoce de este nuevo vehículo, comprende la batería usual de acumuladores, más otros puntos nuevos, de carácter técnico relaciona-

dos con el motor. Tiene un aro giratorio del campo magnético, el cual está engranado, mediante una rueda dentada, a un árbol del eje mandado por diferencial, estando el inducido engranado al otro eje. De esa manera ambos miembros del sistema del motor giran, en lugar de hacerlo únicamente el inducido, y como el torque o impulso de cada miembro es idéntico, se suprime el diferencial.

Se asegura que este sistema de motor puede producir doble fuerza que el motor común del mismo peso. Otras de las ventajas que se les atribuyen es que el coche conserva su velocidad en grandes pendientes y hasta con cargas pesadas, que acelera mejor que el vehículo común; que no puede exceder la velocidad fijada cuando descienda líneas, ya que el motor actúa como un poderoso freno, y al mismo tiempo genera fuerza y la manda a la batería, produciendo así un ahorro considerable. Se dice, además, que hace mayor kilometraje por cada carga de batería.

PINTURA AL "DUCO" PARA AUTOMÓVILES

Garage: ALIRO GONZALEZ A. — Santiago — Delicias 1655
EL MAS COMPLETO Y MODERNO DE CHILE

TALLER DE PINTURAS: Atendido por un nuevo y competente maestro, ofrece sus servicios, a precios muy convenientes para los interesados, garantizando trabajo perfecto y materiales de primera clase: "MURPHY".

RAPIDEZ EN LA ENTREGA.

CONSULTE PRECIOS.

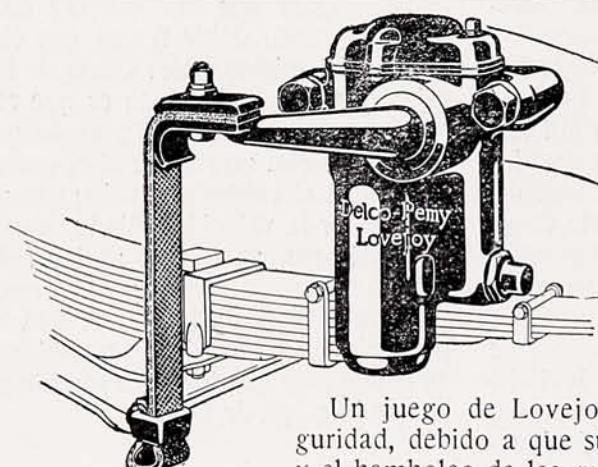
GUARDE ESTE AVISO

Los penecas tratan de batir records



Grupo de automovilistas infantiles, preparándose para iniciar una gran prueba de velocidad en el autódromo de Brooklands.

Aquí están representadas las marcas de mas renombre en el mundo deportivo automovilista.



A mortiguadores

Hidráulicos

Delco - Remy LOVEJOYS

Para todos los automóviles

Un juego de Lovejoys Delco-Remy aumenta la seguridad, debido a que suprime el "galope", el balanceo y el bamboleo de las ruedas delanteras y facilita el manejo del coche en toda circunstancia. Se goza de mayor facilidad de dirección y manejo a todas la velocidades cuando el coche esté provisto de "Lovejoys".

Hay un tipo para cada automóvil

Tipos para **Chevrolet** - Brusadelli y Manni

Tipos para **Dodge** - Besa y Cía., Ltda.

Tipos para **Hudson y Essex** - Graham, Rowe & Co.

Tipos para **Chrysler** - Cia. Nacional de Automóviles y Accesorios

Tipos para **Whippet** - Magnani y Calvo

Tipos para **Buick y Oldsmobile** - Morrison y Cía.

Tipos para **Chandler** - Simón Hnos.

TRANQUILIDAD ANTE TODO

Los dueños de automóviles particulares y camiones de carga necesitan tomar una «Póliza Comprensiva» en la Compañía de Seguros «SOL DE CHILE» que los pone a cubierto de las pérdidas provenientes de todo riesgo a que continuamente están expuestos sus vehículos:

Solicite **hoy mismo** mayores detalles a los Agentes Generales

BUCHANAN, JONES & CIA.

Huérfanos 1160 Casilla 3439 Teléfono 7418

¿Cuál será el garage más grande del mundo?

Todos los países pretenden tener su garage más grande que el de los demás. El que va a edificarse en pleno corazón de la ciudad de Londres, en Picadilly-Circus, tiene ya muchos títulos para ganarse el premio. En primer lugar su precio que será el de 130,000 libras esterlinas, o sea más de un millón de pesos, y después el espacio que ocupe ya que podrá contener mil coches. Los automóviles ascenderán a su lugar mediante rampas y bastarán, en caso de algún siniestro, veinte minutos para desocuparlo.

Por supuesto, los americanos no quieren quedarse atrás, y a ellos están además obligados por la congestión formidable que ofrece el centro de la ciudad y que obliga a la mayor parte de los dueños de coches a dejar éstos en la periferia y en to-

mar el metro para ir a las ocupaciones. Un empresario de Nueva York tiene la intención de erigir un garage en el centro de la ciudad, un garage de 24 pisos, que estará provisto de elevadores animados de tal velocidad que resultará tan práctico acomodar los coches lo mismo en el primero como en el vigésimocuarto piso.

Chrysler tendrá pronto la casa más alta del mundo

Mr. W. P. Chrysler ha comprado ya todos los terrenos necesarios para construir en Nueva York un gigantesco edificio. Ya han comenzado los trabajos de excavación preliminar. El edificio tendrá 68 pisos y se elevará a 808 pies de altura, o sea a 242 metros.

El mayor hasta la fecha es el Woolworth, que tiene 16 pies menos. La Torre Eiffel tiene 300 metros.

La ventaja para cada dueño de automóvil, consiste fundamentalmente en elegir un establecimiento acreditado para cualquier reparación de su automóvil.

Para la refacción, reparación y pintura de su carrocería prefiera únicamente, la

FÁBRICA DE CARROCERIAS

DE ATILIO GIOVINAZZI
LA MAS IMPORTANTE DEL PAÍS

Sólo cinco días se necesitan para repintar y dejar como nuevo su automóvil, gracias a nuestras instalaciones y al competente personal.

AVENIDA SANTA MARIA N.º 0180

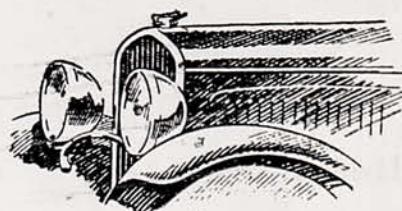
Teléfono 298, Recoleta - Casilla 3824

CHRYSLER

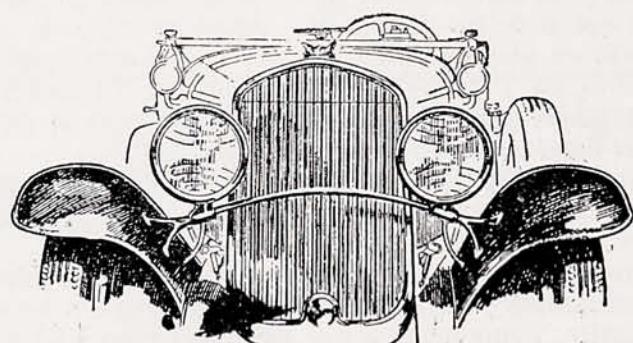
El Estilo Arbitro de lo Moderno



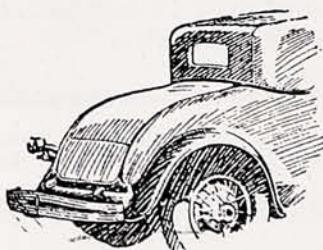
Por más de veinte años los fabricantes han luchado contra lo tosco de los radiadores, hasta que Chrysler les enseñó el método.



La moldura del capó y el perfil esbelto del radiador, las lamparitas laterales y los faroles de tazón, no sólo hacen juego sino que armonizan con el resto del coche.



Obsérvese el nuevo y bellísimo tapón del radiador, el perfil esbelto de éste, chapeado al cromo, los faros de tazón y los guardafangos que parecen alas.



El nuevo contorno de la parte posterior del del Roadster y del cupé, es una característica distintiva del nuevo estilo de las carrocerías de Chrysler.



Las ventanillas de silueta arqueada de los modelos de conducción interior, proporcionan un efecto muy agradable al interior y al exterior del coche.

DELICIAS 1326 — SANTIAGO

AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

ORGANO OFICIAL DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE Y DE LAS ASOCIACIONES DE ACONCAGUA, BIO-BIO,
— COLCHAGUA, CAUTIN, ÑUBLE, TALCA, TRAIGUEN, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES —

FUNDADA EN 1913

AÑO XI

SANTIAGO, (CHILE) ABRIL DE 1929

N.º 164

Alejandro Gumucio V.
Carlos de la Barra F.
Propietarios

Dirección y Administración
Delicias 1171—Teléf. 80041
Casilla 3319
Santiago de Chile
Ofic. en E.E. UU.—154 Nassau, St. NEW YORK

Telegramas «Autoaero»
Suscripción anual
\$ 12.—
Suscripción para el extranjero 2 dollars



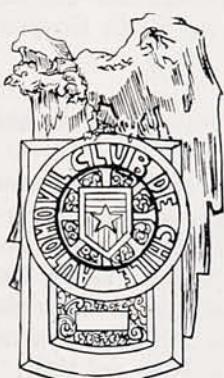
ACONCAGUA



BIO-BIO



CAUTIN



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE
Delicias 1171-Santiago-Teléfono 87344

Cerca de Ud hay una Asociación de
Automovilistas.

Hágase socio de ella y así contribuirá al
desarrollo del automovilismo nacional.



TRAIGUEN



TALCA



ÑUBLE



COLCHAGUA



MAGALLANES



VICTORIA



Muy avanzados se encuentran los trabajos de la transformación del local en Delicias 1487 donde se instalará la Exposición de Automóviles Fiat.

* * *

Se encuentra de paso en Santiago el señor J. Smith, representante de la fábrica de neumáticos Fisk. El señor Smith ha estado estudiando la organización de su Compañía en nuestro país.

* * *

En la información que damos más adelante sobre el raid austral sudamericano, a pedido especial del raidista, no se hace la menor referencia sobre la marca del automóvil que utiliza en su raid.

Ha viajado en un automóvil Hupmobile modelo 1929 equipado con neumáticos Fisk.

* * *

Los socios del Automóvil Club de Chile están autorizados por el Departamento del Tránsito para estacionar sus vehículos en la acera sur de la Alameda de las Delicias, frente al local social. El número de coches está limitado a diez.

* * *

La fábrica de automóviles "Hupmobile" ha adquirido la "Chandler". El Chandler

seguirá fabricándose bajo el nombre y control de la Hupmobile.

La firma Simón Hnos. que importaba los "Chandler" seguirá representando a la Hupmobile.

* * *

El señor René de Terán está haciendo la transformación del Edificio en Avenida Delicias 1327, para instalar allí un salón de exhibición de automóviles y venta de accesorios.

Cuenta el señor Terán en sociedad con don Rafael Vives, con la Agencia de los camiones Fargo, fábrica subsidiaria de la Chrysler y además con la Sub Agencia de los Automóviles Chrysler.

A juzgar por la actividad de trabajo que se ve en el local hace asegurar que será ésta una de las mejores de las mejores de nuestra capital. La inauguración se efectuará en el mes de Mayo próximo.

* * *

El Martes 26 de Febrero la firma Brusadelli y Manni celebró en su local de exhibiciones la celebración del tercer año de existencia del automóvil Pontiac de que son importadores.

Un numeroso público acudió a la invitación de dichos señores.

Facilidades a los socios del A. C. C.

Copiamos a continuación una nota enviada por el Ministerio del Interior sobre las facilidades que se conceden a los socios del A. C. C. que deseen salir del país:

"Santiago, 3 de Abril de 1929.

Con referencia a su comunicación fechada el 18 de Marzo último, transcribo a continuación un oficio del Ministerio del Interior sobre las facilidades que se conceden a los socios del Automóvil Club de Chile para salir en viajes de turismo fuera del país:

"En relación con su oficio No. 3354, debo manifestarle que los únicos documentos que necesitan los socios del Automóvil Club de Chile, para salir del territorio nacional en viaje de turismo, son: su carnet de identidad, un certificado de antecedentes expedido por la Oficina de Identidad respectiva y un comprobante de su calidad de socio de la referida Institución.

Por lo que respecta al certificado de antecedentes será expedido por el correspondiente Gabinete de Identificación con la mayor diligencia posible.

Debo hacer presente a ese Ministerio, que se han dado instrucciones a los Carabineros de Aduana en el sentido indicado anteriormente".

AL SR. PRESIDENTE DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE.

"AUTO Y TURISMO" EN EL EXTRANJERO

CARLOS DE LA BARRA, SOCIO DE
ESTA EMPRESA, SE DIRIGE A EE.UU.

A principio del presente mes se ha dirigido a los Estados Unidos nuestro compañero de labores en esta Empresa: Carlos de la Barra.

Va a Norte América ocupando el puesto de Agente Comercial del Gobierno de Chile en los Estados Unidos, Canadá y México.

Su viaje no significa su retiro de las actividades de esta Empresa. Seguirá, como hasta ahora, colaborando en ella y prestándole desde allá su eficaz cooperación.

Tendrá oportunidad de visitar, en representación de "Auto y Turismo", los centros automovilistas y así estará en condiciones de mantener interesantes correspondencias mensuales que publicaremos en estas columnas.

El Automóvil Club de Chile ha querido también aprovechar su estadía en la República del Norte, designándolo su Delegado ante las instituciones filiales de La Unión.

Durante los días anteriores a su partida fué objeto de simpáticas manifestaciones de parte de grupos de automovilistas que quisieron demostrarle su afecto.

No corresponde a la Dirección de esta Empresa poner de relieve las sobresalientes cualidades de uno de sus



Señor Carlos de la Barra

miembros porque podría calificarse como "autoalabanza"; pero, séanos permitido desear a nuestro compañero prosperidad y buenos éxitos.

A. G. V.

Dificultades en el balseo del río Rapel

Hace pocos días el señor Miguel Silva adquirió de la firma Barahona, Herman Hnos. y Cía. un automóvil Packard cerrado.

Su propietario resolvió llevarlo a su fundo en el sur, para lo cual debía pasar en balsa el río Rapel.

Se embarcó el automóvil sobre la balsa y al ponerse esta en movimiento se hundió precipitándose el automóvil al fondo del río.

Podría pensarse que la balsa no era capaz para resistir el peso del automóvil pero en realidad no es así. Sobre ella han atravesado el río camiones pesados y cargados y carretas con bueyes.

Ya que esa zona abandonada y olvidada no cuenta con buenos caminos ni puentes, sería justo pedir que las balsas viviesen más estabilidad.

Franquicias de que gozan actualmente los socios del Automóvil Club de Chile

CUIDADORES DE AUTOMOVILES.—El servicio que tenía establecido el "Auto Club", lo seguirá manteniendo nuestra institución. Este servicio es gratuito para los socios, y el Automóvil Club de Chile, ruega al socio le comunique cualquier deficiencia que note en él, pues estará bajo su vigilancia directa. Este servicio es hasta las las 24 horas, es decir, hasta la salida de los teatros. Si el socio lo necesita después de esa hora deberá ponerse de acuerdo con el cuidador. La responsabilidad termina a esta hora.

RIVESTA "AUTO Y TURISMO".—Este es el órgano oficial de la institución, y el Automóvil Club de Chile, pone sus páginas a la disposición de sus socios. La recibirán gratuitamente todos los meses.

PATENTES DE AUTOMOVILES.—La Dirección del Tránsito ha otorgado a la institución la gracia de poder retirar dichas patentes en su local, evitándose con ésto el socio la demora que se originan con la aglomeración. Esta franquicia ha sido aprovechada en el presente año por 294 socios.

ENTRADA AL PARQUE COUSIÑO.—Los socios tienen el derecho de tomar la patente anual del Parque con el 50 o/o de rebaja. La patente anual vale \$ 60. costándole al socio sólo \$ 30.

CONCURSO DE SOCIOS NUEVOS.—El Directorio acordó en Febrero, con el objeto de interesar a los socios de presentar nuevos, abrir hasta el 31 de Octubre un concurso con premios de reconocimiento, en la siguiente forma:

- 1o. Al socio que presente 100 socios nuevos, 1 Medalla de oro.
- 2o. Al socio que presente 75, 1 Medalla de plata bañada en oro.
- 3o. Al socio que presente 50, 1 Medalla de plata.
- 4o. Al socio que presente 25, 1 Diploma.

Se entiende que la solicitud deberá ser aceptada y llevada a la Secretaría personalmente por el patrocinante.

BIBLIOTECA.—La Institución pone a la disposición de los socios la Biblioteca y al mismo tiempo les solicita envíen a ella todo libro sobre Caminos, Turismo, Deportes, Carreras, etc., los que serán agraciados.

INFORMES CAMINEROS.—Esta sección está siempre a la orden de los socios, teniendo siempre su archivo al día.

INSIGNIAS.—Están mandadas hacer las insignias de coche de la Institución, pudiendo disponer los socios de ellas dentro de 30 días. Deberán devolver las del Auto Club y ex Asociación de Automovilistas.

CARNETS.—Están a las órdenes de los socios los carnets que los acreditarán como tales, debiendo acompañar para su entrega dos retratos de frente.

AYUDA EN EL CAMINO.—Los socios del "Automóvil Club de Chile" están obligados a ser gentiles en el camino, debiendo prestar su ayuda al encontrar un socio en "panne".

LOCAL SOCIAL.—Es necesario que los socios frecuenten el local social, única manera de darle vida.

El Circuito Austral Sudamericano

Nuestro compatriota Emilio Karstulovic ha sido durante la 1.^a quincena de Marzo el hombre de actualidad en el mundo automovilista sudamericano.

Antes que Karstulovic abandonara Chile definitivamente en la República Argentina, fué un entusiasta del volante. Era aficionado a emprender empresas que representaban un esfuerzo y un empuje extraordinarios.

Recordamos que él fué el primero en subir en automóvil al Cerro San Cristóbal el 24 de Febrero de 1918, cuando no existía camino. Demoró 7 horas 30 minutos en efectuar la ascensión.

No hemos olvidado su competencia con Julio Kaulen en las 24 horas dando la vuelta a la elipse del Parque Cousiño. A nosotros nos correspondió controlar du-



Emilio Karstulovic en Magallanes acompañado de su inseparable compañero Carlos Aspeitia Pellerano, del Secretario del Auto Club de Magallanes y del Sr. Intendente.

rante dos horas esta prueba. Recorrió en un Dodge 1,416 kilómetros.

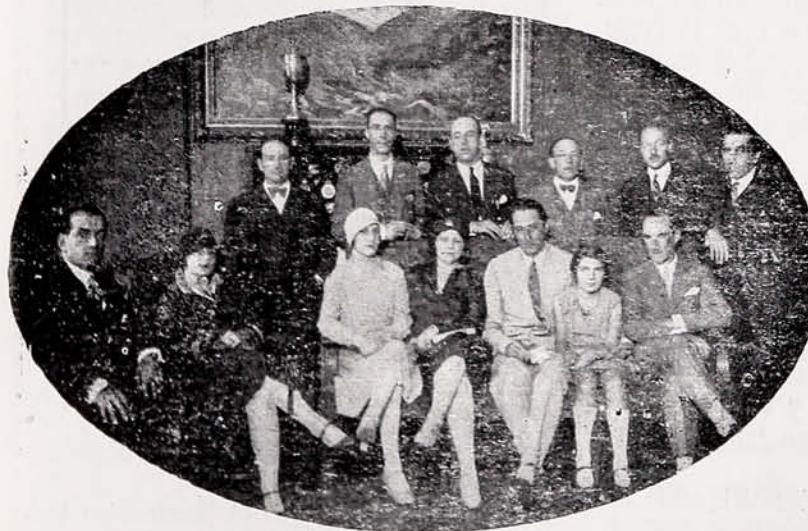
En Buenos Aires, ha tomado parte en diversas competencias de velocidad y resistencia.

Hace dos años hizo un raid Buenos Aires - Lonquimay - Santiago - Buenos Aires en un Renault.

Ahora lo vemos en la mitad de la jornada del raid más prolongado y de más aliento que se haya llevado a cabo en Sud América.

Karstulovic no se anda con chicas. Le agrandan las empresas de gran aliento.

El objeto del viaje Buenos Aires - Magallanes - Santiago - Antofagasta - La Paz - Buenos Aires, que ha iniciado no tiene un fin comercial como algunos han creído; su finalidad es meramente deportiva. Ha querido demostrar prácticamente que los caminos que unen la capital argentina con Maga-



Manifestación que el A. C. C. ofreció al Sr. Karstulovic

llanes y Santiago son perfectamente via-
bles.

Partió de Buenos Aires el 21 de Febrero y el Martes 26 del mismo mes hacía su entrada en Magallanes, después de haber pasado por Bahía Blanca, Puerto Madrid, Comodoro Rivadavia, Santa Cruz y Río Gallegos.

Durante esta prolongada etapa tuvo, naturalmente sus peripecias no agenes a un raid de esta naturaleza. Estima, que el recorrido puede fácilmente hacerse en cuatro días.

El recibimiento que se le hizo en Magallanes (Punta Arenas) fué muy entusiasta. El Intendente don Manuel Cháparro R., y el Auto Club de Magallanes, lo colmaron de atenciones y lo alentaron para la continuación de su audaz prueba. El control fué hecho por el Automóvil Club Argentino.

El Jueves 28 de Febrero partió de Magallanes en dirección a Santiago cumpliendo la segunda etapa, recorriendo la Patagonia y el Neuquén, atravesando la frontera por Pino Hachado a Lonquimay. Es curioso anotar que Magallanes está en Chile y para continuar a Chile hay que pasar por territorio argentino. Desde Lonquimay siguió a Victoria y desde aquí por la carretera longitudinal hasta Santiago.

Arribó a esta capital en la tarde del Jueves 14 de Marzo. Desde el anuncio de su llegada acudía al Automóvil Club el público a inquirir noticias sobre el arribo de Karstulovic. El recibimiento Oficial de esta institución fué a las 6 de la tarde, lo que dió motivo a una sencilla manifestación de parte del Directorio. El Vice-Presidente señor Raúl Barahona ofreció la manifestación.

Acompaña a nuestro amigo Karstulovic el señor Carlos Azpeitia Pellerano, distinguido sportsman argentino, ingeniero y aviador. El acompañante "ideal", nos decía Karstulovic.

Durante la manifestación Karstulovic nos narró detalles interesantes de su viaje de 8,000 kilómetros y pudimos comprobar su modestia y gran temple deportivo.

Respecto las finalidades del raid nos dijo textualmente:

"Debo declarar que en la casi totali-

RAID "CIRCUITO AUSTRAL SUD AMERICANO"



dad de mis pruebas anteriores, si es verdad que las realizadas con todo entusiasmo y espíritu deportivo, perseguía, al mismo tiempo, una utilidad propia y de propaganda comercial para la marca del coche empleado e igualmente, para el lubrificante, nafta, neumáticos, etc. Puedo asegurar, sin embargo, aunque no sea comprensible para muchos, que esta vez, la parte comercial de marcas, desaparece totalmente.

Obro con absoluta independencia; todo lo he adquirido y costeado de mi peculio.

He sufrido muchos desengaños con los grandes negocios realizados en la forma opuesta, para volver a solicitar una participación directa de los beneficiados.

Ahora todos los productos que he elegido, auto, etc., han sido los de aquellos a quienes guardo cierta gratitud y simpatía y solicito, desde luego, a todos mis colegas periodistas, no mencionén, marcas, para ocuparse, en cambio, de un modo extenso, de la gran campaña caminera y de turismo, tan necesaria a estos países jóvenes y de tan brillante porvenir.

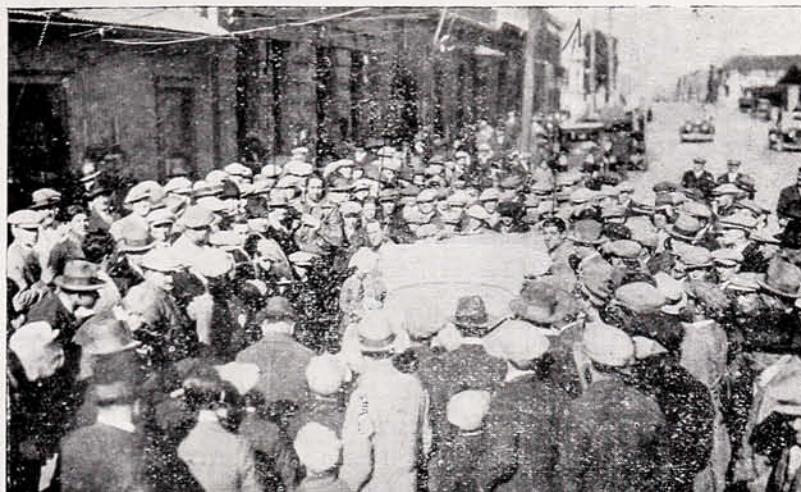
"Es clásico de todo automovilista informarse de la marca que se emplea o ha empleado en una prueba. Lo primero que nos sucede también a nosotros, es oír eso mismo: ¿De qué marca es este coche? A nosotros nos es indiferente. No pretendemos vulgarizarla, no nos interesa. Sólo es nuestro interés, divulgar la facilidad del deporte, hacer campaña pro-caminos, ayudar a patrióticas instituciones, como el Automóvil Club de Chile y el Automóvil Club Argentino, en su esfuerzo propiciatorio en bien del automovilismo, terminó diciéndonos nuestro amable entrevistado".

El automóvil en que hizo el recorrido fué entregado para su revisión y dejarlo en condiciones de emprender la tercera etapa: Santiago - Antofagasta.

Esta etapa será de velocidad y su control estará a cargo del Automóvil Club de Chile. En los momentos que redactamos esta información Karstulovic se encuentra aun en Santiago, en víspera de emprender viaje.

Con motivo de su estada en Santiago el raidista fué objeto de diversas manifestaciones de parte de sus amigos. El Automóvil Club de Chile le ofreció un banquete el Lunes 19 de Marzo.

Como decíamos al comenzar esta in-



La llegada de Karstulovic a Magallanes

formación, el raid de Emilio Karstulovic tiene un fin deportivo. Ha querido demostrar que es posible unir por tierra Buenos Aires con Magallanes y Santiago, lo que significa abrir un horizonte de vasta importancia para nuestro programa caminero.

Terminado que sea el raid podremos contar, así nos lo ha prometido con una reseña detallada y minuciosa de cada kilómetro del prolongado recorrido, reseña que será de gran valor para el desarrollo del turismo entre nosotros.

Era, pues, necesario que un verdadero deportista se lanzara por los caminos para recojer estas útiles informaciones.

Según noticias que han llegado, sabemos que Karstulovic arribó al puerto de Antofagasta el 27 de Marzo, después de haber pasado por Valparaíso, Calera, Ligua, Los Vilos, Ovalle, Serena, Vallenar y Copiapó. Demoró en el recorrido 96 horas hechas en una sola etapa.

En cuanto tengamos más detalles sobre esta segunda etapa del raid, y de la tercera y cuarta que abarca Antofagasta-La Paz y La Paz Buenos Aires, detallaremos en "Auto y Turismo" las incidencias y demás pormenores del recorrido.

Los caminos son necesarios no sólo para el progreso sino aun para la simple existencia del país.

CITROEN EN CHILE

La conocida fábrica francesa de los automóviles "Citroen" fundada poco después de la guerra mundial por el industrial André Citroen, ha logrado desarrollar sus actividades con un lisonjero éxito en Europa.

El "Citroen" es el coche más barato y liviano que se construye en Francia. La economía en la construcción está basada en la fabricación en serie, sistema empleado por las grandes usinas norteamericanas.

Al principio se lanzó a los mercados un coche de trocha angosta y de dimensiones reducidas. En esa época los importadores de la marca a Chile, lograron colocar varias partidas.

Poco después se lanzó el modelo de trocha ancha y se reunieron en el nuevo carro todos los refinamientos del automóvil moderno.

Esta marca ha sido recibida en Chile con verdadera satisfacción, lo que ha inducido a M. André Citroen a enviar a nuestro país a un grupo de Jefes de la firma con el fin de intensificar y organizar sus negocios en este país.

Componen la misión los señores André Scellier, que la preside, el señor Gauché, técnico en automóviles, el señor Czmannsky, experto en finanzas, el señor Salomón experto en propaganda y el señor Pierre

de la Boissiere, inspector comercial. Este grupo de hombres preparados y especializados tendrá que dar una norma de trabajo a fin de encauzar e intensificar las ventas de los productos que representan.

Dada la situación comercial e industrial de nuestro país, y el hecho de que un coche de la clase del Citroen se debe imponer necesariamente a toda otra máquina, creen los señores que forman la Misión, muy fácil establecer en Chile una filial de montaje, establecimiento que daría trabajo en gran escala al obrero chileno.

A fines de Marzo último se inauguró en el Salón La Primavera del Edificio Díaz, la Exposición Citroen, exhibiéndose los últimos modelos llegados al país.

La presentación de la exposición fué completa. Se exhibieron todos los modelos que hace la fábrica.

En el local se exhibieron modelos de 4 y 6 cilindros. El público visitante pudo admirar el fino acabado de la fabricación europea y constatar la americanización de las líneas de los coches.

Los importadores nos manifestaron que estaban dispuestos a introducir en definitiva la marca "Citroen" en Chile porque consideran que el bajo precio a que ofrecen en venta sus automóviles y la alta calidad, son factores suficientes para que el público los prefiera.

La Asociación Internacional celebra la formación del Automóvil Club de Chile

El presidente del Automóvil Club de Chile, ha recibido la siguiente comunicación de la Association Internationale des Automobile-Clubs Reconus:

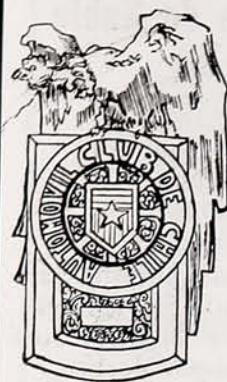
"Señor presidente: Tengo el honor de acusar recibo de su carta fecha 28 de Enero último, anunciando a nuestro presidente, que vuestra Asociación se ha fusionado con el Auto Club de Santiago y que la nueva institución ha tomado el título de "Automóvil Club de Chile".

En ausencia de nuestro presidente, actualmente en viaje, me apresuro a daros a conocer esta fusión, que dará a la nueva institución, no solamente una gran importancia, sino, también, un carácter más nacional.

El nuevo nombre que habéis adoptado, se aplica mejor al carácter de Automóvil Club Nacional y bajo este honroso punto de vista, a nuestra asamblea general será muy honroso registrarlo.

Nos alegramos igualmente mucho que haya usted conservado provisoriamente la presidencia de la institución, y esperamos, que cuando el directorio sea definitivo, sea usted mantenido en la presidencia largos años más.

Deseamos una era de prosperidad a la nueva institución que usted dirige, os pido, señor presidente, aceptar la expresión de mis más distinguidos sentimientos.—El secretario general. (Firmado) **G. Pérez**".



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELÉFONO 7344 — CASILLA 3320

Presidente: Señor Amadeo Heiremans.

Vice-Presidente: > Raúl Barahona.

Secretario: > Oscar Concha.

Tesorero: > Oscar Greene.

Directores:

Señores: Juan P. Blurton, Jorge Cruz P., Roberto de la Maza, Emeterio Larraín y Vasco de Larraechea

SESION DE DIRECTORIO DE MARZO 6 DE 1929.

Se abrió la Sesión a las 18.45, bajo la presidencia del señor Amadeo Heiremans, con asistencia de los Directores, señores: Larraechea, De la Maza, Cruz, Larraín y Concha.

Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior.

El Secretario dió cuenta que el señor Ignacio Cádiz, había expresado que el Directorio de la Institución había sido sobreornado por una firma comercial de la Capital, con respecto a los tiempos marcados en la última carrera. Dijo, también, que había citado para esta sesión a dicho Señor, advirtiéndole que si no asistía, se pasarían los antecedentes a la Justicia ordinaria.

En vista de no haber asistido, se acordó enviar dichos antecedentes a la Justicia, haciéndose cargo de esto, el señor de la Maza.

De haberse recibido informes de la carrera última, de los siguientes controles: Baldrich, Escobedo, Dibarrat, Pérez Cañas, Ciufardi, Fontaine y Cassale.

De haberse presentado las siguientes solicitudes:

Señor Andrés Roccatagliata P. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Emilio Errázuriz L. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Carlos Coppta G. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor José Ariztia B. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Eugenio Redard R. presentado por el señor M. Hermann.

Señor Ismael Silva U. presentado por el señor Oscar Concha.

Señor Julio Jiménez T. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Alfredo Jenkins P. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Cirilo W. Mc. Donald, presentado por el señor M. Hermann.

Señor Pedro J. Malbrán A. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Nicolás Morel E. presentado por el señor Oscar Concha.

De una nota de la Municipalidad de San Antonio, en que se solicita precio por las flechas: Tome su Derecha. Se acordó enviarla, fijándolo en \$ 4.50.

De una nota del Comité organizador, en que envía una letra por \$ 3.000. para ayudar a financiar la carrera. Se acordó contestarla.

De una carta del señor Francisco Gouet, pidiendo datos para ir a la Argentina. Se acordó enviarlos.

De una nota del Prefecto señor Concha. Acordándose agradecerla.

De una carta del socio señor Redard, proponiendo efectuar una carrera en el circuito Rancagua - Graneros, para fines del presente mes. Se acordó aceptarla en principio.

De una nota del A. C. Argentino, pidiendo se controle un raid que efectuará el señor Emilio Karstulovic, Buenos Aires - Magallanes - Santiago de Chile - Antofagasta - Bolivia - Buenos Aires.

Se nombraron los Controles respecti-



Asociación de Automovilistas de Ñuble Chillán

Presidente	Sucre Guzmán
1.er Vice	Jorge Roeschmann
2.o Vice	Francisco Schleyer
Secretario	Leopoldo López
Tesorero	Arturo Alvarez

Directores: Gustavo Schleyer, Nicasio Andrade, Santiago Yufer, E. González Laura, Santiago Venegas, León Cazenave, Ivar Ulrikseñ, José Madrid, José N. Amigo, Oscar Matthews, Enrique Martín

vos en Puerto Montt, Concepción, Talca, Curicó y Antofagasta.

De otra carta del hermano del señor Karstulovic, en que ofrece mantener al corriente del raid.

De un telegrama del A. C. de Magallanes, en que avisa la pasada del raidista por esa ciudad.

Se nombró delegado ante la A. A. A. de EE. UU., al socio señor Carlos de la Barra, recién nombrado Agente Comercial de Chile ante ese país.

Se acordó también enviar con él, un saludo al A. C. Peruano.

De varias circulares de la A. I. A. C. R.

De una circular con mapa de la Rep. Checoeslovaquia.

Se dió cuenta que el 1.^o de Marzo había en la Institución 758 socios activos al día.

De notas de felicitaciones por la unión de las siguientes instituciones: Real Automóvil Club de España, Koninklijke Kungl. A. C., de Suiza, A. C. de Noruega y A. A. de Colchagua.

Se dió cuenta de haberse hecho arreglar todas las máquinas de las oficinas.

Se autorizó el gasto de un Extinguidor Minimax, comprado a la Casa Folsch.

Se acordó que la repartición de premios a los vencedores de San Antonio, se efectuara el Miércoles 13 del presente a las 19 horas.

Se pasó en seguida a revisar los tiempos marcados en los cartones de dicha competencia, dando el siguiente resultado:

Kilómetro lanzado

1.^o Categoría Turismo:

1.^o Señor Jorge Salas I. Essex. 39. 1|5 91. 836 mt.

2.^o Señor Domingo Silva D. Ford. 39. 2|5 91. 370 mt.

3.^o Señor Jorge Rodríguez. Whippet. 43. 1|5. 83. 333 mt.

2.^o Categoría Turismo:

No se efectuó por falta de competidores.

Fuerza libre

1.^o Señor Aladino Azzari. Auburn. 27". 133.333 mt.

2.^o Señor Eugenio Redard. Chandler. 28. 4|5. 125.000 mt.

3.^o Señor Rodolfo Gallo. Alfa Romeo. 29. 4|5. 120.805 mt.

Circuito San Antonio - Leyda - San Juan - Unión - LloLleo - San Antonio.

1.^o Aladino Azzari. Auburn. 1.44.42.3|5.

2.^o Rodolfo Gallo. Alfa Romeo. 1.46. 31.3|5.

3.^o Joaquín González. Oakland. 1.46. 41.3|5.

4.^o Alfredo Jenkins. Ford. 1.46.45.

Se levantó la sesión a las 20.25 horas.

Oscar Concha.
Secretario Honorario.

Amadeo Heiremans.
Presidente.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

Asociación de Automovilistas de Bío-Bío

LOS ANGELES



Presidente	Francisco Gouet.
Vice-Presidente	Manuel Escobar Moreira.
Secretario	Francisco Pino
Tesorero	Nemoroso Barrueto
Director	Gabriel Cristi

SESION EXTRAORDINARIA DE MARZO 8 DE 1929

Se abrió la sesión a las 18.30 horas, bajo la presidencia del señor Barahona, con asistencia de los Directores señores, De la Maza, Greene, Larraechea, Larraín y Concha, y del socio señor de la Barra.

El señor Heiremans hizo acto de presencia antes de abrirse la sesión, excusándose y dando cuenta que se ausentaría por el presente mes.

Se leyó y aprobó el acta del 6 del presente.

De haberse citado a esta sesión con el único objeto de estudiar el Reglamento por el que se regirá la Institución.

Se acordó que se sacara una copia para este negocio de acuerdo con las próximas sesiones se acordaría la fecha en que se estudiaría en otra sesión extraordinaria.

Se trató en seguida de la carrera de

Rancagua, por estimarse ésto de urgencia, nombrando una comisión compuesta de los Directores señores, Barahona, Larraechea y Greene para que se trasladaran al día siguiente a ese pueblo a recorrer el circuito, revisándolo para ver si se podía efectuar la competencia. En caso que fuera viable, esta Comisión se reuniría con el A. A. de Colchagua, para arreglar sus bases.

Se trató en seguida de mandar hacer la insignia de la Institución, acordándose comisionar al Secretario, para que cerrara este negocio de acuerdo con las propuestas presentadas.

Se levantó la sesión a las 20.30 horas.

Oscar Concha.
Secretario Honorario.
Raúl Barahona V.
Vice-Presidente.

SESION DE DIRECTORIO DE MARZO 13 DE 1929

Se abrió la sesión a las 18.35 bajo la presidencia del Vice señor Barahona, con asistencia de los Directores señores Larraechea, De la Maza, Greene, Larraín y Concha y del socio señor Joaquín González.

Se leyeron y aprobaron las actas de la sesión ordinaria del 6 y la extraordinaria del 8 del presente.

Se aprobaron las siguientes solicitudes:

Del señor Manuel Gamboa V. presentado por el señor Otto Krefft.

Del señor Osvaldo de la Cuadra, presentado por el señor Oscar Concha.

Del señor Mauricio Labarthe B. presen-

tado por el señor Carlos de la Barra.

Del señor José A. Rodríguez M. presentado por el señor Oscar Concha.

Del señor Javier Undurraga L. presentado por el señor Raúl Barahona.

Del señor Enrique Vicuña O. presentado por el señor Oscar Concha.

Del señor Guillermo Torres R. presentado por el señor Oscar Concha.

Se leyó una carta del señor Molledo en que indica las bases sobre las cuales se confeccionará la insignia.

Se dió cuenta de haberse recibido al raidista señor Emilio Karstulovic, hoy a las 17.30 horas controlándose su raid.



Asociación de Automovilistas de Traiguén

DIRECTORIO 1928-1929

Presidente: Roberto Duclos.

Secretario: Carlos Schnake Vergara.

Tesorero: Juan Bonnefond.

Directores: Federico Keller, Julio Brieu,
Alfonso Arrivé y Alfredo Arrivé.

Se acordó ofrecerle una comida en el local social el Lunes próximo.

Se reconoció como afiliado al Automóvil Club de Chile, al Auto Club de Magallanes que envió con el señor Karstulovic su insignia y el pedido correspondiente.

Se acordó tomar un Administrador para la Institución, con un sueldo de \$ 600. mensuales.

Se acordó reunirse en sesión extraordinaria para el Lunes 18 del presente, a las 18 horas para tratar del Reglamento.

Se levantó la sesión a las 19.10 horas.

Oscar Concha.

Secretario Honorario.

Raúl Barahona.

Vice-Presidente.

SESION EXTRAORDINA RIA DE MARZO 19 DE 1929

Se abrió la sesión a las 18.55, bajo la presidencia del señor Barahona y con asistencia de los Directores señores: Blurton, De la Maza, Larraechea, Larraín y Concha.

Se leyó el acta de la sesión del 13 de Marzo y se aprobó, no fijando el sueldo del Administrador que se va a tomar, dejando ésto subordinado a su competencia.

Se dió cuenta de haberse citado para tratar del Reglamento.

Después de un cambio de ideas, se acordó nombrar una Comisión compuesta de los señores: Barahona, Blurton y Larraechea, para que ordenaran los Reglamen-

tos presentados y le dieran su forma legal de acuerdo con los Estatutos y estudios hecho en esta sesión. Esta comisión deberá presentar este trabajo a una sesión de Directorio que se efectuará el Lunes 25 del presente.

Se siguió estudiando artículo por artículo y dándole la idea que deberá contemplar la comisión; tratándose de la Junta General y del Directorio.

Se levantó la sesión a las 20.30 horas.

Oscar Concha.

Secretario Honorario.

Raúl Barahona.

Vice-Presidente.



Asociación de Automovilistas de Victoria

VICTORIA

Presidente

Marco A. Huerta.

Secretario

Alejandro Baeza.

Tesorero

Pablo Fellmer.

El Circuito de Rancagua

La Asociación de Automovilistas de Colchagua impulsada por un gran espíritu deportivo decidió organizar un torneo automovilista sobre un circuito dentro de su región.

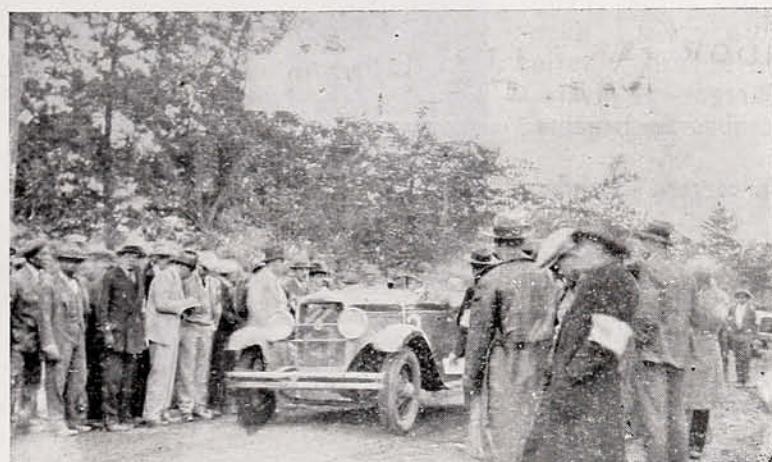
A fin de que la prueba tuviese carácter oficial, solicitó de la Intendencia de Colchagua el permiso necesario y en seguida se dirigió al Automóvil Club de Chile para el control oficial de la carrera.

Esta iniciativa despertó mucho entusiasmo entre los pilotos regionales y los de la capital.

El Domingo 31 de Marzo se llevó a cabo la carrera, de cuyos pormenores daremos cuenta a continuación.

El Circuito

El circuito tiene una extensión de 31 kilómetros 500 metros. El punto de partida estaba situado en la Alameda del pueblo de Rancagua y tocaba los siguientes puntos: Machalí, La Gamboina, Tunca, La Leonera, La Compañía, Graneros, Tuniche, Las Cadenas, El Crucero, Las Coloradas, Rancagua.



Luis Rodríguez vencedor del circuito en automóvil Dodge

La parte comprendida entre Rancagua y La Compañía no estaba en buenas condiciones para el desarrollo de una carrera. La premura del tiempo impidió dejar este sector apto para altas velocidades. Una de las dificultades era el paso por vado del estero La Leonera. La parte denominada La Compañía es, posiblemente, la más peligrosa del recorrido. Tiene tres curvas muy pronunciadas. Desde este punto hasta Rancagua el camino puede considerarse como magnífico, especialmente en el camino Longitudinal.

La Concurrencia

El entusiasmo que logró despertar la carrera fué extraordinario, pues se juntaron cientos de automóviles desde Santiago y desde los pueblos vecinos. Rancagua estaba saturado de autos que cruzaban en todas direcciones. El punto de mayor movimiento y congestión estaba en la Avenida San Martín donde se encuentra ubicada la Secretaría de la Asocia-



Jerez en Chevrolet llegando a la meta después de haber vencido en la carrera Standard

ción de Automobilistas de Colchagua, y los establecimientos de las firmas Pedro Toro y Cía., Eugenio Redard, y varios Garages y diversas bombas de bencina.

La carrera Standard

A las 12 del día se cerraron las calles que enfrentan la Alameda. Un gentío immense comenzó a buscar buena colocación a lo largo de la Alameda frente a la Meta por donde debían pasar los automóviles de carrera.

Se entiende por Categoría Standard cuando un automóvil va equipado tal como viene de la fábrica, es decir, sin quitarle ningún artefacto que contribuya a alivianarlo o darle mayor rendimiento. En la carrera de que nos ocupamos se autorizó suprimir solamente la capota y el parabrisa, lo que los participantes cumplieron según pudo comprobarse con el informe de la comisión técnica.

Los inscritos para la Categoría Standard fueron los siguientes:

- N.^o 1 David Jerez en Chevrolet
- » 2 Carlos Rippes en De Soto
- » 3 Rolando O'Ryan en Studebaker
- » 4 Joaquín González en Chevrolet
- » 5 Miguel Maturana en Ford
- » 6 Miguel Andrade en Chrysler
- » 7 Juan Aranda en Studebaker

La largada del primero de estos coches se efectuó a la 1.30 p.m. y cada minuto después se daba la partida a los demás. Pasados ya los seis primeros minutos se encontraba todo el lote en plena velocidad.

En la primera vuelta pasaron por la meta Jerez, seguido por Rippes y González. Este último hizo las señales convencionales indicando que se había producido un accidente. Acto continuo se ordenó al médico de la carrera Dr. Krüger para que fuese rápidamente a prestar sus servicios. Afortunadamente el accidente no



Eugenio Redard en su Chandler

fué de mayores consecuencias. Se trataba de una volcadura sufrida por Miguel Maturana en su Ford en el camino de Las Coloradas sin que el piloto ni el acompañante sufriesen daño.

Gran sorpresa hubo en el público al ver aparecer frente a la meta a Maturana que había logrado enderezar su máquina y seguir corriendo.

El piloto O'Ryan se vió obligado a retirarse de la competencia por haberse quebrado una pieza en la distribución. Esta avería fué muy lamentada porque el Studebaker tenía muchas probabilidades de hacer un brillante papel.

Maturana se vió también, obligado a abandonar la carrera por la rotura del radiador.

Terminadas las dos vueltas al circuito, el resultado fué el siguiente:

Primerº Jerez en Chevrolet Seis 44m. 14"3|5.

Segundo González en Chevrolet Seis 45m. 31".

Tercero Rippes en De Soto 45m. 48"3|5.

Cuarto Miguel Andrade en Chrysler 46m. 50"3|5.

Es interesante anotar que esta es la primera oportunidad que el público presencia una carrera en la que toman parte los Chevrolet de 6 cilindros y un De Soto.

La Carrera de Fuerza Libre

Una verdadera espectación existía en el público para presenciar la carrera de fon-

do en la que tomaban parte automóviles de gran potencia y velocidad. Los inscritos fueron los siguientes:

- N.º 1 Alfonso Casanova, Essex
- » 2 Eugenio Redard, Chandler 8
- » 3 Luis Rodríguez, Dodge 6
- » 4 Joaquín González, Oakland
- » 5 Rodolfo Gallo, Chrysler 75
- » 6 Gabriel Robin, Dodge
- » 7 Atilio Campomassi, Alfa Romeo
- » 8 Aquiles Cassale, Chrysler 75
- » 9 Andrés Gálvez, Chrysler 75
- » 10 Pedro Vilches, Ford A.
- » 11 Celestino Fruttero, Chevrolet 6
- » 12 Pedro Pavonne, Hudson

A las 3 p. m. se largó a Casanova con su Essex y cada minuto después se dió la largada a los demás. La prueba consistía en dar siete vueltas al circuito o sean 220 kilómetros 500 mts.

Los favoritos del público eran: Redard, Gallo, Rodríguez y Cassale.

Durante las primeras vueltas comenzaron a producirse las alteraciones con respecto al orden de partida y a medida que se avanzaba se iban eliminando algunos de los corredores. En las últimas vueltas Rodríguez, Gallo y González se imponían ante el lote pues pasaban por los controles y por la meta con una regularidad extraordinaria. Poco después se produjo una lucha formidable entre Rodríguez y Gallo. Cada cual exigía más y más a su máquina. Redard y González trataban también de recuperar terreno y

hacían esfuerzos para colocarse a la cabeza del vertiginoso lote.

El resultado de la prueba fué el siguiente:

- Primer Luis Rodríguez en Dodge 2 h. 19 m. 11".
- Segundo Rodolfo Gallo en Chrysler 2 h. 19 m. 35" 3/5.
- Tercero Joaquín González en Oakland 2 h. 27 m. 18".
- Cuarto Atilio Campomassi en Alfa Romeo 2 h. 37 m. 30".
- Quinto Eugenio Redard en Chandler 2 h. 38 m. 01" 2/5.
- Sexto Gabriel Robin en Dodge 2 h. 46 m. 55".

Muy criticada por el público que presenciaba la prueba y por los controles apostados en el camino, fué la actitud anti-deportiva demostrada por el piloto Andrés Gálvez. Durante la segunda vuelta, frente al punto denominado La Gambina, impidió la pasada de Vilches que insistentemente le tocaba la bocina para que lo dejara pasar adelante. Gálvez obstaculizó la pasada produciendo el volcamiento del Ford que pilotaba Vilches. Este y su acompañante quedaron heridos y el automóvil totalmente destrozado.

En las vueltas posteriores entorpeció la carrera de Gallo impidiéndole la pasada, y haciéndolo perder preciosos segundos que posiblemente lo habrían llevado a la victoria.

Sobre la conducta de Gálvez han reclamado varios controles y según entendemos, el Automóvil Club de Chile tomará energicas medidas contra este piloto.

El Record de la Vuelta y promedio de la velocidad

Fué una verdadera sorpresa para el público imponerse de 1 promedio de tiempo empleado por el ganador de la vuelta más rápida. Los pronósticos calculaban un



Rodolfo Gallo en el Chrysler 75 que obtuvo el 2.º puesto en la Categoría de Fuerza Libre y el record de la vuelta

promedio que fluctuaría al rededor de 80 Kms. tomando en cuenta el estado deficiente de parte del camino. Este promedio subió a 96.65 Kms. y correspondió a Gallo en su Chrysler 75 que logró dar la vuelta en 19 m. 33" 1/5. Este piloto fué muy felicitado por su hazaña.

Debido a la activa labor desplegada por el Comité Organizador de la Asociación de Automovilistas de Colchagua, pudo desarrollarse la prueba en magníficas condiciones.

La experiencia adquirida por los Ran-

caguinos les servirá de estímulo para organizar nuevos torneos. Según oímos en algunos círculos, parece que la época en que proyectan repetir la carrera es en la primera semana de Octubre, época en que se celebra la toma de Rancagua por O'Higgins.

Nuestros parabienes a la Asociación de Automovilista de Colchagua por el brillante éxito obtenido.

La repartición de premios se efectuó en los salones del A. C. C. el Sabado 6 del presente.

El Auto Club de Magallanes

Durante el verano último esta Institución ha tomado un gran desarrollo, logrando aumentar considerablemente el número de sus asociados.

La magnífica red caminera con que cuentan los automovilistas de Magallanes contribuye a la difusión del turismo en automóvil.

En Febrero último el Auto Club de Magallanes tuvo oportunidad de recibir al raidista Karstulovic que venía efectuando el Circuito Austral Sudamericano.

Con este motivo ofreció una manifestación al esforzado sportsman, dándole toda clase de facilidades para el mejor cometido de su empresa.

Ultimamente ha enviado al Automóvil

Club de Chile una comunicación solicitando su reconocimiento oficial y su ayuda moral. Envía, al mismo tiempo su insignia social.

El Directorio actual de la Institución está compuesto por las siguientes personas:

Presidente Honorario, Alfonso Menendez Behety.
Presidente Efectivo, Juan Gibbons.
Vice-Presidente, Belisario Videla Prieto.
Secretario, Julio Calderón A.
Tesorero, Cipriano Arias.
Directores: Alfredo Jimenez, Germán Hertz, Adolfo Bermudez, Domingo Blanco.

El cigarrillo y el automóvil

Dos placeres muy agradables, cuyo divorcio no es generalmente posible: hacer automovilismo acompañado de un sabroso cigarro.

El humo, en efecto, perjudica la visión del conductor obligando a un pestaño y como consecuencia de esto, la posibilidad de un accidente. Los ingleses, que en el sentido práctico van a la vanguardia del mundo, han tenido la feliz idea de inven-

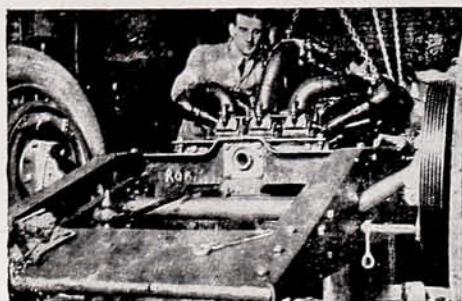
tar un dispositivo consistente en una pipeta o boquilla engarzada en el parabrisas o en la aleta lateral del automóvil, pipeta que contiene el cigarrillo cuyo humo circula hasta la boca del conductor a través de un liviano conducto de goma.

La idea es francamente práctica y la informamos para que alguno de nuestros automovilistas le dé la aplicación que quiera.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

Sobre un nuevo automóvil "Flecha de Oro"

en la playa de Daytona desarrolló una velocidad de 372 K.P.H.



El auto Napier del Mayor Seagrave. Es tan elevada la temperatura del motor que es necesario ponerle hielo molido.

Sabido es que la batalla contra los "records" de la velocidad máxima no se da por terminada. En automovilismo, las proezas de Parry Thomas, los Eldridge, habían alcanzado superaciones insospechadas por parte de Campbell y Segrave. Es conocido el record de este último con 1.000 caballos Sunbeam — 326.67 kilómetros por hora; parecía que este record iba a perdurar largo tiempo, cuando llegó aquí que el americano Kay Keech, con su milla lanzada a 334 kilómetros por hora, lo eleva en términos asombrosos.

Ahora el Mayor Seagrave ha reconquistado el título perdido de "el hombre más rápido del mundo". Para ello se ha procedido a la construcción de un nuevo bólido, acerca de cuyas características se ha guardado el mayor secreto.

Es una denominación que describe perfectamente la máquina de Seagrave. Este monstruo sigue las líneas del fuselaje del Napier Supermarine S.5, con que el teniente Webster se adjudicó el Trofeo Schneider, cuyas líneas se consideran el más perfecto ejemplo en consistencia.

Naturalmente, en estas máquinas, que desarrollan velocidades tan grandes, ha de concederse un cuidadoso estudio de las líneas, pues el aire ofrece una resistencia

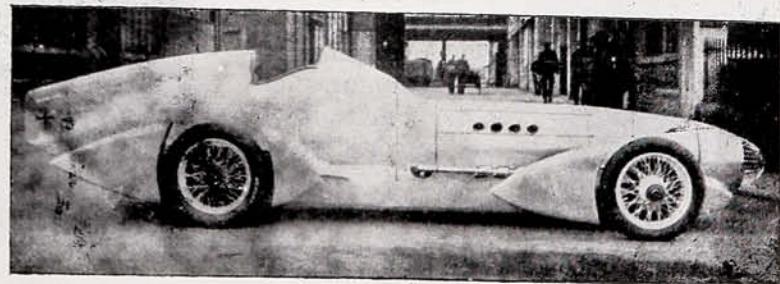
tan enorme a dichas velocidades, que parece deja de ser esta substancia que tan fácilmente atraviesa los cuerpos, para convertirse en una cosa sólida, y, claro es, cualquier aumento del área presentada a la corriente de aire se traduce en una disminución de velocidad.

Por lo tanto, la forma de "Flecha" que el frente del coche tiene llena la condición de presentar la menor resistencia posible, y además, permite que los tres bloques de cilindros del motor entren bajo el capot "como un guante".

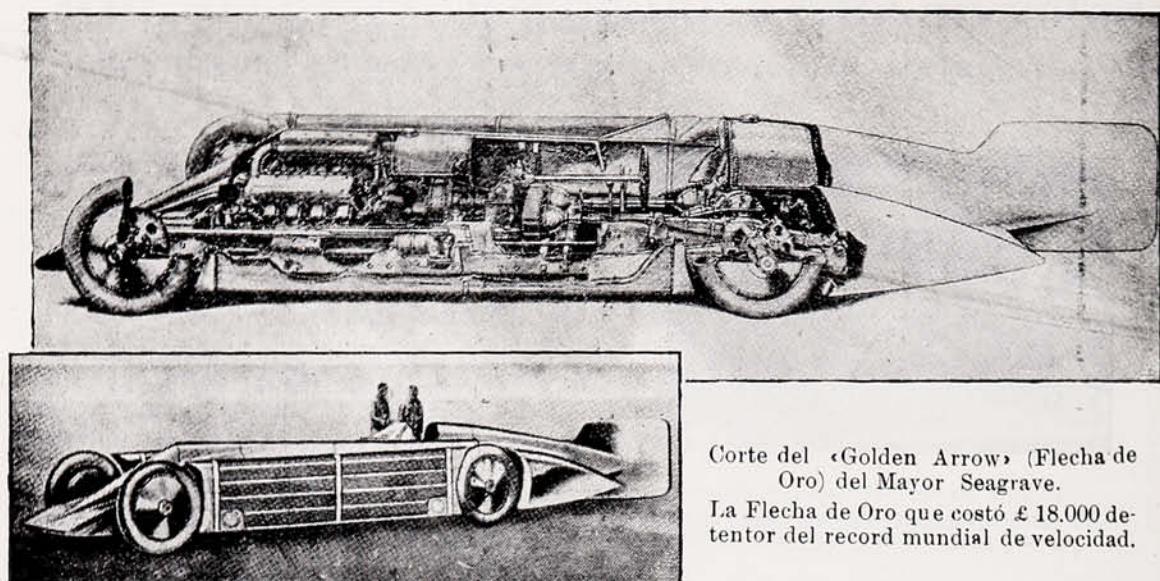
El motor desarrolla unos 900 caballos, y su energía se traduce a través de un embrague de placas múltiples y un juego de tres velocidades, con trasmisión independiente a las ruedas traseras. Como decíamos más arriba, el motor es un Napier de doce cilindros, dispuestos en tres bloques de a cuatro, en abanico, accionando un cigüeñal común. Las válvulas van en cabeza, operadas por áboles gemelos, de lo que existen seis en total. Para obtener un buen equilibrio del motor, los bloques de cilindros están montados formando entre sí ángulos de 60 grados.

La cilindrada es: 139.7 milímitros por 130.2 milímitros por 12 igual 23 litros 948.

El asiento del conductor va en el centro del coche, pues las anteriores experiencias han demostrado que si la posición de conducción no está en tal punto, el control se hace más difícil, y a estas terribles velocidades el coche debe mantenerse en una verdadera línea recta, por cuya razón en este nuevo bólido se ha



Otro de los aspirantes al record mundial de velocidad
El Napier «Bluebird» del Cap. Malcolm Campbell



Corte del «Golden Arrow» (Flecha de Oro) del Mayor Seagrave.

La Flecha de Oro que costó £ 18.000 detentor del record mundial de velocidad.

instalado un juego de miras que permita al conductor observar una verdadera línea. En el frente del coche, sobre el capot, se encuentra una de las miras, e inmediatamente delante del conductor, la otra. La dirección central acciona cada rueda independientemente, sin existir ningún organismo de unión entre las dos delanteras.

El sistema de frenos lleva unos tambores de grandes dimensiones en cada una de las cuatro ruedas, con zapatas de expansión interna, operadas a pedal por el intermedio de un servofreno. Una idea del trabajo que tienen que desarrollar estos frenos la da el hecho de que el coche lanzado, al cerrar los gases, recorrería antes de detenerse unos ocho kilómetros.

El estanque de bencina va inmediatamente detrás del conductor, empleándose

el aire a presión de aceite va al lares. El estanque los dos carburador-alimentación d e para mantener la diadores, uno a cada lado del motor, y el sistema de refrigeración con dos rada lado como el "Halcón Negro" de Lockhart".

El ancho de la máquina es reducidí-

cimo; la altura es de 1,18 ms. y la separación 10 cms. El largo del coche es de 7 m.

Según los cálculos hechos por los ingenieros constructores de este bólido, se sabía de antemano que lanzado a pleno rendimiento, el coche puede dar fácilmente:

En primera: 130 Km. por hora.

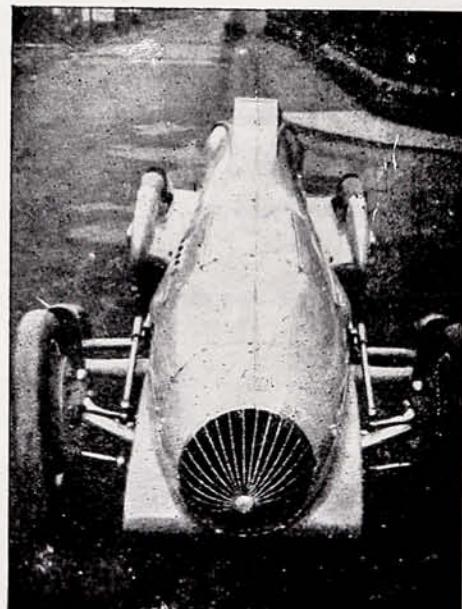
En segunda: 267 Km. por hora.

En tercera: 396 Km. por hora.

A mediados de Marzo, el cable nos



Malcolm Campbell que se encuentra actualmente en África, tratando de batir el record de su connacional Seagrave.



El bólido de Campbell totalmente reconstruido

anuncia que en la playa de Daytona (Florida - E. U.) el Mayor británico D. H. Seagrave ha recuperado para su patria el record mundial de velocidad.

Utilizó para la prueba el carro que denomina "Golden Arrow" de 12 cilindros, motor Napier - Lyon.

Desarrolló una velocidad de 371 kilómetros 679 metros, lo que equivale a 6 kilómetros 291 metros por minuto.

Antes de iniciar la prueba oficial el Mayor Seagrave hizo un ensayo en dirección hacia el sur y alcanzó a 287 k. p. h.; en seguida corrió hacia el Norte e hizo rugir su motor en una estensión de 14 kilómetros, donde marcó la mayor velocidad que se haya hecho en el mundo en automóvil.

El "driver" americano J. M. White puso en movimiento su máquina "Triplex" de 36 cilindros y trató de batir la performance de Seagrave.

No fué muy afortunado White, pues hizo solo 200 K. p. h., advirtiendo que su record anterior habría sido 338 Km. 60 metros. La alta marea impidió la continuación del torneo.

En los mismos momentos en que se dis-



El Mayor Seagrave detentor del record mundial de velocidad

putaba en Daytona el record de velocidad, el automovilista Campbell trataba de hacer igual cosa lanzando su carro en África.

Las diversas tentativas llevadas a cabo por Campbell no le han dado resultados satisfactorios, pero sigue empeñado en estos momentos en su audaz tarea.

NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS VELOCIDADES

Cualquier automovilista que viaje al Sur encuentra al entrar a cada pueblo un letrero que indica la velocidad máxima a que se puede correr por la parte urbana.

Existe la más completa anarquía en estas disposiciones. En algunos pueblos el máximo es de 25 kilómetros en otros 30 y por último en el de más allá 35. Hemos observado que mientras más insignificante es el pueblo, la restricción es mayor. La velocidad no va en relación con la mayor o menor población de la localidad.

Quisiéramos saber qué criterio y qué razones han tenido los alcaldes de cada pueblo para fijar la velocidad.

Nos atrevemos a pensar que hay algunos más timoratos que otros y que son pocos con espíritu amplio y moderno.

Si la velocidad tolerada en las calles de Santiago es de 40 Kms. ¿qué razón hay para que en la única calle de Talagante o Linderos, no pueda irse a más de 25 o 30 Kms.?

No pretendemos pedir que las calles de los pueblos se transformen en pistas de carrera, pero si pedimos que haya mayor

liberalidad y no una restricción exagerada.

El automóvil está construido para trasladarse rápidamente de un punto a otro y cada individuo que se coloca al frente del volante debe ser el responsable de sus propios actos, de manera que si se aprovecha un buen camino puede estar autorizado para correr a la velocidad que estime prudente, considerando las condiciones de su máquina.

Al estudiar este problema debe también tenerse presente que las máquinas modernas tienen un coeficiente de seguridad mucho más alto que las antiguas. Los poderosos frenos en las cuatro ruedas han aportado una seguridad casi absoluta y han sido la salvación en muchos accidentes.

Una reglamentación uniforme sobre velocidades en toda la República sería pues beneficioso para el automovilismo y el turismo.

Reasumiendo nuestras ideas, pedimos la velocidad ilimitada en los campos abiertos y una más amplia y uniforme en los pueblos.

El automóvil en las últimas maniobras



Uno de los automóviles del Estado Mayor. En los cerros del Emboque y Las Maicas, que se divisan al fondo está acampada la División Puga



En el Cerro Bobadilla los Generales Heye y Díaz observando el avance de los azules a orillas del río Maule



S. E. el Presidente de la República en compañía de don Samuel Noguera en el fondo "Esperanza"

Hace 20 años, cuando el automóvil comenzó a fabricarse y a difundirse su utilización, estaba reservado para la gente de fortuna; así pues se explica que se considerara al automóvil como a un vehículo de lujo. Servía para pasear.

Durante el trascurso de los años, el automóvil ha ido perfeccionándose cada vez más y su utilización o aplicación a entrado en todas las actividades de la vida moderna, a tal extremo que, este vehículo llega a formar parte de quien lo utiliza sin que se pueda prescindir de él.

Durante los cuatro años que duró la guerra europea el automóvil desempeñó un importante papel y a él se le atribuye la salvación de circunstancias difíciles y

graves. La histórica batalla del Marne en los comienzos de la guerra no habría sido ganada por los aliados si no se hubiesen movilizado hasta los taxis de París para mover las inmensas masas de tropas, que era necesario trasladar al frente con extraordinaria rapidez.

En cada uno de los actos de la guerra le cupo al automóvil un rol importante. El alto comando, el Estado Mayor, la Cruz Roja, Las compañías de Tren, Zapadores, de aprovisionamiento maestranzas ambulantes etc.

La experiencia adquirida en la gran guerra ha sido aplicada en todos los países del mundo y así el automóvil pasa a formar parte como elemento indispensable



El General Obispo Edwards acompañado del Cap. Barrientos ayudante de la Inspección General



(De izquierda a derecha) El Teniente Chrystie Vives el Sr. Coronel Olivares y el ayudante Cap. Armando Carrasco



El General Heye sorprendido por el Teniente Chrystie, después de visitar las tropas en Linares



El Inspector General del Ejército, General Diaz pasando el río Loncomilla en un "rotomóvil"



Un momento de descanso del Teniente Chrysler después de las arduas labores de las maniobras

en cada una de las actividades de la campaña militar.

En las maniobras que acaban de realizarse en Chile, las más importantes que se hayan efectuado hasta ahora, se utilizó el automóvil para cada uno de los movimientos de los dos bandos en lucha.

La zona donde se llevaron a efecto las maniobras cuenta con caminos en regular estado y hay también otros que se encuentran intransitables. Existen también ríos sin puentes que deben vadearse, empinadas cuestas y así una infinidad de obstáculos de toda naturaleza que solo el automóvil podía salir triunfante.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respeten y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

Coopere Ud. al bienestar de su pueblo ayudando a la construcción de caminos.



La Sta. María Vélez sitiada por los generales Heye y Diaz

LA EVOLUCION DE LOS PRECIOS

Durante los últimos cinco años, el promedio de los precios correspondientes a los coches de clase barata descendió en un 25 por ciento, y él de los coches de clase media casi en un 30 por ciento, mientras que esa disminución, para los automóviles de elevada calidad, sólo alcanzó a un 10 por ciento. El mejoramiento práctico de los vehículos correspondientes a las dos primeras categorías referidas, tanto desde el punto de vista mecánico como de la comodidad — y no obstante las grandes rebajas apuntadas

— ha hecho aumentar en forma extraordinaria el número de aquéllos en circulación.

Veamos algunas cifras que hagan más visibles los mencionados cambios. El precio medio de los coches de elevada calidad era, en 1923, de 4.223 dólares, y, actualmente, sólo de 3.840. El de los coches de clase media descendió, en los cinco años, de 1.921 a 1.372 dólares. En cuanto al promedio de costo en la clase barata, bajó, en ese mismo lapso, de 862 a 648 dólares.



CAMINOS

CAMINOS Y PROSPERIDAD

El engrandecimiento y prosperidad que ha de gozar Chile en un futuro próximo no es una utopía.

Negar que los buenos caminos traen prosperidad y riqueza a los pueblos, es negar la verdad.

Una gran parte de la riqueza y prosperidad alcanzada por los Estados Unidos en los últimos años, se debe, más que a nada, a la magnífica red de comunicaciones con que cuenta.

Carreteras, caminos vecinales, cubren en gran parte el territorio americano. El más apartado rincón está cerca de la ciudad o del pueblo más importante. Las distancias se reducen a un mínimo.

El agricultor recibe la benéfica influencia del progreso que cubre la región. Sus hijos asisten a la escuela, ya primaria o superior, recibiendo así la más preciada riqueza: la instrucción.

Los productos de su fundo, por pequeño que sea, son susceptibles de ofrecerse en el mercado y siempre a la vuelta del hogar en su bolsa lleva el dinero suficiente para sufragar gastos.

Los caminos, pues, ahuyentan la mis-

eria y traen la felicidad, la cultura y la prosperidad.

Podemos afirmar que jamás en Chile se había emprendido una campaña constructiva caminera más eficiente. El adelanto que se experimenta es extraordinario. Cada semana, cada día hay una nueva sección de carretera transitable.

Hasta hace poco tiempo los diarios publicaban fotografías de los automovilistas que llegaban a la capital después de haber tenido la audacia de recorrer los caminos de la República. En esas informaciones se desarrollaban reportajes como si el viajero viniese después de una gira por el Polo o por el desierto de Sahara. Estas informaciones nos avergonzaban ante las naciones extranjeras, que ponían nuestra capacidad en tela de juicio.

Ahora este estado de cosas ha cambiado y estamos seguro que en pocos años más tendremos una amplia y magnífica red caminera.

Nuestra agricultura, nuestras industrias y nuestro comercio tomarán un nuevo giro y así llegaremos a la prosperidad.

VALPARAISO Y SU RED CAMINOS Y SU ENLACE CON LA CAPITAL

Entre los interesantes estudios sometidos a la Junta de Resurgimiento de Valparaíso, figura uno de gran valor: el que ha hecho en ingeniero, don Carlos Barroilhet, sobre los caminos que necesita el puerto para servir su zona de atracción natural. Es sabido cuánto deben al señor Barroilhet las organizaciones automovilísticas de Chile, y todo lo que con alto espíritu público ha hecho para el mejoramiento de los caminos desde varios años,

desde tiempos en que muy pocos trabajaban en ese sentido.

El señor Barroilhet ha demostrado que la red de caminos que sale de Valparaíso hacia los centros de aprovisionamiento es muy defectuosa.

"Ninguno de los caminos, dice el informe de ese distinguido profesional, cumple con las características que debe tener una carretera con fines comerciales, estratégicos y de turismo. Todos ellos tie-

nen, el mismo origen: la senda tropera del tiempo de la colonia que, ensanchada en seguida para el tránsito de carretas, se está pavimentando lentamente, en forma definitiva. Para adaptarla al tránsito motorizado moderno".

Naturalmente las características de los caminos, que tienen su origen en la tracción animal, son muy distintas de las que deben tener los destinados a vehículos con motores. Estas últimas vías necesitan consultar la posibilidad del desarrollo de altas velocidades, que exigen curvas amplias, gradientes suaves y eliminación de bruscas alternativas en esas mismas gradientes.

La red caminera que parte de Valparaíso, se compone de tres principales arterias. La primera es el camino troncal de ese puerto a Los Andes, cuya prolongación estará construída por la carretera internacional hasta Mendoza. Ese camino servirá a la riquísima región constituida por la antigua provincia de Aconcagua. Existen, en seguida, el camino de Valparaíso a Santiago por Curacaví, y el de Valparaíso a Santiago por Mepillilla. No hemos considerado el puerto a la capital por La Dormida, que es un simple proyecto. Por lo que hace el camino de Valparaíso a Limache y Quillota, será el primer tramo del camino troncal a Los Andes.

El señor Barroilhet sostiene que la carretera de primera clase para las comunicaciones expedidas y rápidas de Valparaíso con Santiago, debe ser la de Curacaví. Como se sabe, se la pavimentará desde luego hasta Casablanca, y quedaría por rectificar y pavimentar el resto.

Ese camino, que serviría a la zona agrícola de Casablanca y Curacaví y a los valles regados por el estero de Puangue, tiene hoy 134 kilómetros de largo y pasaría a tener con el desarrollo de las gradientes y la ampliación de las curvas, 139. Su largo virtual sería de 171 kilómetros. Terminadas las obras de ese mismo camino, los automóviles harían el recorrido entre Valparaíso y Santiago en tres horas y los camiones en cuatro.

El camino de Valparaíso a la capital por La Dormida, tiene, conforme a su actual trazado, 124 kilómetros, pero dando a las gradientes un máximo de 6% se llegaría a 146 kilómetros, con un largo virtual de 178 kilómetros.

Sin duda con un túnel se ahorraría algunos kilómetros de la carretera. Esta cruza actualmente la cumbre mucho más en senca que de camino a 1,250 metros sobre el nivel del mar, lo que hace ver la ventaja del túnel para el acortamiento y mejor vialidad de la carretera. Debe recordarse, sin embargo, que el metro corrido de un camino pavimentado cuesta al rededor de \$ 150 y el de un túnel \$ 6.000.

El señor Barroilhet hace ver que si se resolviera la construcción del camino de La Dormida debería construirse para altas velocidades, con el fin de reducir a dos horas y media el viaje entre Valparaíso y la capital.

Aún con el túnel tendría el camino por Curacaví la ventaja de someter a la inmediata influencia del puerto, valles tan productivos como el de ese nombre.

Estudia también el señor Barroilhet el camino Valparaíso - Melipilla - Santiago, que considera el más comercial por estar en gran parte hecho y porque ensancharía aún más la zona de atracción.

En suma, que en el informe a que nos referimos están todos los elementos esenciales para resolver este problema con un criterio ilustrado. Lo que parece evidente es la necesidad de que pronto se haga algo para mejorar los caminos de acceso a Valparaíso, hoy muy deficiente, con lo cual se ayudará al resurgimiento del puerto y al mismo tiempo se prestará un servicio a zonas agrícolas muy encerradas y se promoverá el tránsito de automóviles de pasajeros y camiones.

Queréis ver a Chile bien poblado y económicamente poderoso, unid sus pueblos por caminos y carreteras. Para esto es menester un poco de esfuerzo y buena voluntad.

HAY QUE EVITAR LAS PREGUNTAS

La señalización y los signos internacionales

Cuando un automovilista sale al campo por un camino que recorre por primera vez, y no lleva una carta caminera, se encuentra con cruces de caminos y no ha lla por cual seguir.

Debe, pues, recurrir a que pase por allí alguien a quien preguntarle sobre el camino debe tomar.

Este inconveniente es debido a la falta de señalización.

Es verdad que en señalización se ha progresado mucho con la colocación de

- hitos que marcan el kilometraje e indican las direcciones.

La región central del país se halla señalizada, pero hay partes donde es absolutamente desconocida.

En algunos casos se encuentra invertida en relación al sentido de marcha y en otros no existe la menor señal.

Algunos particulares, con buen espíritu público, colocan algunas indicaciones que son de gran utilidad para los turistas.

Hemos podido observar también que el kilometraje de los hitos no guarda relación con el cuenta - kilómetros del automóvil. No quiere decir esto que el contador esté malo, sino que el punto de partida, desde donde se comienza a contar el

kilometraje es generalmente tomado en la periferia de la ciudad.

Lo lógico y racional es que el kilometraje se considere desde el punto más céntrico de una ciudad desde donde se supone que parte el automovilista.

Por ejemplo en Santiago debe contarse desde la Plaza de Armas, en Valparaíso desde la Plaza de la Victoria.

En París se cuenta desde la Plaza de la Concordia, en Londres desde una esquina del Hyde Park y en Madrid desde la Puerta del Sol.

Una señalización uniforme y sistemática traería beneficios incalculables para el turismo.

Es de esperar que nuestras autoridades camineras tomarán este problema con el empuje que merece.

Existe, según entendemos, un acuerdo internacional, por el cual los países adherentes están obligados a adoptar la señalización uniforme.

Estos signos están colocados en los caminos de otros países más adelantados y sirven de eficaz ayuda para el tránsito.

Hay señales especiales para indicar: curva a la derecha, a la izquierda paso a nivel, puente, peligro etc. señales puestas a una distancia estudiada.

LOS CAMINOS DE LA PROVINCIA DE ÑUBLE

Es sabido que los caminos de la provincia de Ñuble representan un escollo para los automovilistas que deben utilizarlos.

El clamor general en esa zona, y la activa propaganda emprendida por la Asociación de Automovilistas de Ñuble han contribuido a obtener del Fisco la ayuda efectiva a que tienen derecho los vecinos de dicha provincia.

Del empréstito de 90 millones para la construcción de caminos, se ha conseguido la suma de 6 millones para mejorar los caminos en forma espléndida.

Para la construcción de puentes se proyecta lanzar un empréstito de 5 millones,

de los cuales a Ñuble también le corresponderá una buena cuota. Se dará preferencia al puente sobre el Río Perquilauquén.

Además de la suma de 6 millones a que hacemos mención, pronto llegarán a la provincia los elementos de trabajo para la construcción de caminos como ser tractores sistema Caterpillar, niveladoras, arados escarificadores, elementos con que se simplificará la labor.

Los automovilistas de Ñuble están de plácemes con este importante impulso que se va a comenzar a dar en la red caminera de su zona.

ANOTACIONES DE VIAJE SANTIAGO-MENDOZA EN AUTOMOVIL

Los señores Raúl Kulczewsky y Enrique Borchart F. efectuaron últimamente un viaje en automóvil a la vecina ciudad de Mendoza atravesando la cordillera por Uspallata.

A su regreso a la capital, dirigieron una comunicación al Automóvil Club de Chile dando detalles de la gira.

Trascribimos a continuación dicha carta:

"Señor presidente del Automóvil Club de Chile.—Santiago.

Con esta fecha hemos remitido al señor jefe de la Sección Turismo, del Ministerio de Fomento, la comunicación que nos permitimos transcribirle y que estimamos puede ser de utilidad para los socios de la institución:

En víspera de los días de Semana Santa, que seguramente aprovecharán algunos turistas para efectuar el viaje en auto a Mendoza, consideramos de interés hacer una relación concisa del mismo viaje efectuado por nosotros la semana pasada, con el objeto de ampliar las informaciones que obran en poder de ese Departamento y allanar o advertir las dificultades que se presentan en una excursión de turismo como ésta, que por su belleza panorámica tiende a generalizarse.

El camino puede dividirse en dos secciones perfectamente determinadas: de Santiago a la Cumbre (152 Kls.) y de la Cumbre a Mendoza (224 Kls.) total 376 kilómetros.

La sección chilena, que con menor recorrido alcanza a la altura de 3,390 metros, corresponde a la parte del trayecto con mayor número de cuestas en zig-zag de mucha gradiente, con vueltas estrechas, pero en camino firme y bien conservado (Cuestas Juncalillo y Caracoles a la Cumbre).

La sección Argentina, en general buena, salvo algunos kilómetros entre Puente del Inca y Uspallata donde han efectuado arreglos provisarios. En esta parte el camino es angosto, de laja suelta, con curvas y desniveles muy pronunciados. Debe manejarse el codo con mucha precaución.

Pasaportes y Derechos Aduaneros.

No se exigen pasaportes y respecto a los derechos aduaneros, aun no se han clasificado por arancel las diversas marcas de coche, según sus precios de fábrica y reina por consiguiente una verdadera anarquía para el pago de los derechos. Por nuestro coche (Chrysler Royal Sedan 72 para cinco pasajeros), tuvimos que pagar en la Aduana de Mendoza, a la vista del "Pasavante" que nos extendieron en las Cuevas, primera estación argentina, por el "Manifiesto de Exportación" 47,72 nacionales y por el "Permiso de Exportación, 13,64 nacionales, que con estampillas y diligencias del despachador de aduanas recomendado por la Aduana de Mendoza, alcanzó a la suma de 80 nacionales, o sea \$ 280.00 chilenos. Todo ésto, sin devolución. Los datos que llevábamos fijaban este gasto en \$ 37 chilenos.

Llamamos sobre esto la atención de ese Departamento, en el fin de que se llegue a un acuerdo con las autoridades argentinas, para que los turistas sepan en definitiva y antes de su partida a qué atenerse.

Recursos del Camino

Hoteles confortables en Río Blanco, Puente del Inca y Uspallata. En los dos primeros hay bencina. Las demás estaciones cordilleranas, carecen de toda clase de recursos, tanto de alojamiento como de alimentación.

Indicamos la conveniencia de llevar, desde Uspallata a Mendoza (114 Kls.) un depósito de agua. Esta parte del trayecto es muy árida, completamente desierta y como alcanza a una altura de 2,998 metros, (Cuesta del Toro, Cumbre Infierillo), el auto debe recorrer muchos kilómetros en segunda velocidad y es necesario alimentar el radiador.

Cuarenta y dos kilómetros antes de llegar a Mendoza (Camino de Villavicencio) la ruta bien cuesteada y en espléndido estado, permite desarrollar al coche el máximo de su velocidad y resarcirse de los saboros del tramo anterior.

Mendoza.—Ciudad muy hermosa que cuenta con numerosos hoteles y pensiones: espléndidos garajes para el cuidado y lavado de los coches y almacenes con toda clase de repuestos para los mismos.

Advertencias Generales.—Para efectuar esta travesía sin incidencias desagradables, que sea un viaje de paseo y no de esfuerzo, recomendamos como cosa esencial, emplear un coche chico que no pueda tocar las curvas en marcha directa. Un automóvil, con un largo de 3.05 metros de eje a eje, salvo excepciones, no pudo hacer los virages y en cada vuelta hay que maniobrar una o dos veces con marcha atrás, con las molestias y peligros consiguientes.

A propósito de fondos, llevar la cantidad suficientes para no vernos precisados a bajar nuestros pesos en Mendoza.

Los Bancos y Casas de Cambio, cuando tuvimos que hacer esta operación, estaban cerrados y en el hotel donde nos alojamos, por cada cien pesos chilenos en vez de 35 nacionales sólo obtuvimos 27,50. En esta ocasión más que en ninguna otra, admiramos la robustez del nacional comparado con nuestro peso.

Itinerario en nuestro viaje.—Como un dato ilustrativo transcribimos las anotaciones que efectuamos en nuestro viaje de ida y regreso, para que los interesados tengan puntos de referencia que les permita sacar las deducciones que más le convenga:

IDA	HORA
Santiago (P. Chacabuco) . . .	3.45
Los Andes (Plaza)	5.45
Río Blanco (llegada)	6.45
Río Blanco (salida)	7.40
Caracoles (llegada)	9.40
Caracoles (salida)	10.—
Cristo, cumbre (llegada) . . .	11.05
Cristo, cumbre (salida) . . .	11.20

Las Cuevas (llegada)	11.50
Las Cuevas (salida)	12.50
Paramillo (llegada)	13.10
Paramillo (salida)	13.25
Puente Inca (llegada)	13.35
Puente Inca (salida)	13.50
Punta Vacas	14.30
Zanjón amarillo	15.20
Uspallata (llegada)	17.40
Uspallata (salida)	18.20
Mendoza	22.—

REGRESO	HORA	KLS.
Las Cuevas (llegada) . . .	11.45	213
Mendoza	3.10	
Camino Villavicencio . . .		42
Infiernillo (cumbre) . . .	5.45	83
Uspallata	7.15	114
Las Vacas	10.15	
Puente Inca	10.55	197
Las Cuevas (llegada) . . .	11.45	213
Las Cuevas (salida) . . .	12.—	
Cristo, (cumbre)	12.40	223
Caracoles (llegada) . . .	13.15	232
Caracoles (salida)	13.40	
Río Blanco	14.45	263
Los Andes (llegada) . . .	15.40	297
Los Andes (salida) . . .	16.50	
Santiago (Plaza Chacabuco	19.—	375

Total de kilómetros: 375.

Tiempo empleado 15.50 horas.

En marcha continua 14 horas.

Consum de bencina 86 litros.

Aceite, medio tarro 1 galón.

Auto Chrysler Royal Sedan 72, para 5 pasajeros.

No tuvimos ninguna panne ni de motor, ni de neumáticos.

El camino es más fácil de regreso.

Quedamos a las órdenes del señor jefe de la Sección Turismo.

Sus Attos. y S. S.

Raúl Kulczewski G.
Enrique Borchart F.”.

EN EL CAMINO A SAN BERNARDO

Varios vecinos de La Cisterna y Lo Ovalle, que se ven obligados a viajar diariamente por el camino pavimentado a San Bernardo, nos han traído su queja sobre la molestia que les ocasiona el agua que se derrama diariamente sobre la calzada en Lo Ovalle y otros puntos.

Según pudimos comprobarlo personalmente, el agua proviene de derrames de

las chacras vecinas que desembocan sobre el flamante camino.

Sería interesante que las autoridades de la localidad ordenaran evitar esta inundación.

No cabe duda que estos pantanos constituyen un peligro para los automovilistas ya que es fácil provocar una patinada que puede acarrear serias consecuencias.



Don Emeterio Larraín nos da sus impresiones sobre su reciente gira por las provincias australes

Los prolongados rodeos.—La falta de señalización.—Las pasarelas.—El desierto del Laja.

Las informaciones que han estado publicando en la prensa sobre viajes en automóvil por las provincias australes y muy especialmente la relación hecha en el Diario Ilustrado por el señor Roberto de la Maza, han impulsado a muchos automovilistas para lanzarse en prolongadas giras por los caminos del sur.

Son muy provechosas estas relaciones porque estimulan el turismo y acrecentan el entusiasmo de los automovilistas y por último se obtiene el enorme beneficio del mejoramiento de nuestra red carretera.

El señor Emeterio Larraín, Director del Automóvil Club de Chile, inspirado en los niños de don Ramón Covarrubias, en un viaje de otros automovilistas y acompañado en automóvil Chrysler 75, realizó un hermoso viaje desde esta capital hasta la provincia de Cautín.

En nuestro afán de ampliar las informaciones que constantemente estamos dando a nuestros lectores, nos acercamos al señor Larraín con el objeto de obtener de él sus impresiones.

El señor Larraín se prestó gustoso a dejarse entrevistar porque considera que la divulgación de tópicos camineros son de gran utilidad para la colectividad.

—¿Qué impresión trae Ud. de su viaje? preguntamos al señor Larraín.

—El recorrido puede hacerse con relativa facilidad, nos dice, pero hay trozos graves que vencer. En primer lugar tienen ustedes la falta de señalización desde Talca al sur y la falta de puentes sobre algunos ríos caudalosos.

—Y el estado general de los caminos?

—Hablando en líneas generales pueden clasificarse como buenos, salvo pe-

queños trozos, en los que se nota actividad para componerlos. Hay partes en que debido a la falta de señalización uno se encuentra en una región solitaria y cree haber errado camino. Sería interesante, continúa nuestro entrevistado, que cuando el Fisco contrate la construcción de los grandes puentes de concreto, obligue a los contratistas a construir pasarelas provisionales a fin de que puedan ser entregadas al público, aunque haya que pagar peaje. Así se evitaría el vadeo dificultoso y en que muchas veces hay que recurrir a la ayuda de bueyes. Esta idea no es una novedad. Sobre el estero Pangue a pocos kilómetros al Norte de Talca se está construyendo un puente definitivo y a su costado hay una pasarela provisional que presta utilísimos servicios al turismo.

Otro de los inconvenientes molestos y en los que insiste especialmente en sus artículos el señor de la Maza, son los largos años que se van a invertir varios millones de pesos en los caminos de Ñuble.

—¿Y qué tal el desierto del Laja?



Colisión entre un Hudson y un Chandler en Alto de Jahuel mientras corrían en dirección opuesta



Vadeando el Río Renaico

gos rodeos que es necesario hacer apartándose del camino longitudinal.

Empecemos desde Santiago, dice el señor Larraín. La salida se hacía hasta hace poco por el camino de Santa Rosa, El Mariscal, La Sota, Puente Los Morros, Alto de Jahuel, y Buin. Con motivo de la construcción del camino a San Bernardo puede aprovecharse favorablemente esta vía tomando después de La Cisterna el camino que conduce a La Sota y Los Morros, con lo que se economizan algunos kilómetros. Este rodeo podrá evitarse en absoluto cuando esté entregado al tráfico el puente sobre el Maipo entre Nos y Guindos. La economía de recorrido será aproximadamente de 15 kilómetros.

Otro de los inconvenientes con que tropieza el automovilista es la forma como debe salirse de un pueblo. Entrar no cuesta nada, pero salir es difícil continúa nuestro entrevistado. La salidad de San Fernando nos da una prueba de ello. Para no estraviarse ni perder tiempo en preguntas, debe tomarse la Avenida Manuel Rodríguez, que es la calle principal, dirigirse al Poniente, contar tres cuadras y

El segundo rodeo está en Chimbarongo. tomar en dirección al Sur.

Antes de entrar a este pueblo se presenta el camino recto que conduce a Convento Viejo y el camino que parte al Poniente va a Morza. Debe tomarse el camino de Convento Viejo, porque sobre el estero de Morza no hay puente y su paso es imposible por vado. Este estero es el único obstáculo que obliga al desgraciado automovilista a dar un rodeo de más de 30 kilómetros. En esta región, la señalización del camino está invertida, es decir de sur a norte.

El tercer rodeo es el que debe darse desde Molina al Oriente hasta el fundo Odesa, lo que representa 50 kilómetros recorridos demás. He tenido noticias, nos dice el señor Larraín, que próximamente se habilitará el puente ferroviario del río Claro, en Itahue en puente carretero, con cuyo arreglo se podrá efectuar en una hora menos el viaje de Curicó a Talca.

Durante las últimas maniobras, los Zarpadores construyeron un puente militar sobre el río Claro; prestó utilísimos servicios a los turistas debido a la amabilidad del General don Juan Carlos Pérez Ruiz Tagle. Se acabaron las maniobras y se acabó el puente.

A la salida de Chillán no tomé la misma ruta del señor de la Maza, continúa el señor Larraín. Tomé el camino a Quiriquina, Pemuco y Yungay que está en reparación en gran parte debido a los esfuerzos y actividad de la Asociación de Automovilistas de Ñuble y que acorta en más de dos horas el recorrido.

— ¿Y cómo se encuentran ahora los caminos de la provincia de Ñuble? preguntamos a nuestro entrevistado.

— Esta zona ha tenido fama de poder contar con los peores caminos de la República, pero ahora se nota una energética reacción y en todas partes se ve actividad caminera. Entiendo que durante el presen-



Río Lumaco. Vado mal tomado por falta de señalización

—Aburridor y pesado. Desde Cholguan al Puente Curanilahue sobre el río Laja se estiende por 40 kilómetros el famoso arenal. Una verdadera red de huellas hay sobre las arenas, de tal modo que el automovilista debe encomendarse al santo de su devoción para tener la buena suerte de tomar la verdadera huella, sin desviarse y no ir a rematar a Yumbel o a cualquier otro punto que obligue al turista a volver a cruzar el camino. Casi me atrevo a recomendar hacer este viaje de noche guiándose por las estrellas. . . Los automovilistas que hagan este viaje por primera vez deberán tratar de mantenerse en la línea recta no cargándose ni muy a la derecha ni muy a la izquierda y si la duda los atormenta sería preferible cargarse a la izquierda ya que no habría peligro en irse acercando al río, que podría seguir nuevamente como guía.

Pasado el puente Curanilahue continuamos a Los Angeles, y hubimos de atravesar por vado siete esteros. Cada uno de ellos tiene su forma especial para salvarlo.

—Y en cuanto a recursos de aprovisionamiento, tuvo Ud. alguna dificultad durante su viaje?

—Debido a un acuerdo especial que tuve con la Anglo Mexicán Petroleum Co. no tuvimos dificultad alguna. Antes de partir de la capital obtuve de esta Compañía una "carta-orden" a cuya presentación los distribuidores me entregaban el combustible y lubricante que se necesitaba, sin pagar en dinero la mercadería. La cancelación se efectúa al regreso. Este sis-



La pasarela sobre el Río Perquilauquen

tema es muy práctico porque así se evita llevar consigo más dinero. Debido a la magnífica organización con que cuenta la Anglo Mexicán en todo el país, nuestra "carta-orden" nos dió buen resultado, ojalá que este sistema se generalizara.

Desde Los Angeles, continué mi gira, termina diciéndonos el señor Larraín, pasé por Angol, Traiguen y llegué hasta Carahue. En resumen, puedo declarar a ustedes que tanto el viaje de ida como de regreso fué muy agradable y me propongo realizarlo el año próximo, estendiéndolo hasta Valdivia.

Favorable impresión que llevan de Chile los turistas que nos visitaron

El señor Héctor Decurguez, ex-presidente del Motor Club de Argentina, ha hecho las siguientes declaraciones relacionadas con el viaje de los automovilistas a Chile.

"Salimos de Mendoza, dice el señor Decurguez, a las 0.20 horas y llegamos a Puente del Inca a las 10 horas. Hicimos algunas paradas de descanso y con el fin de admirar el paisaje soberbio, se prolongó en una hora esta etapa. A las 11.30 horas partimos y llegamos al Cristo Redentor a las 13.30 horas; a las 15.30 horas llegamos a Río Blanco, donde nos esperaba don Eulogio Lorca, quien nos aten-

dió gentilmente y dió las garantías aduaneras para facilitar el tránsito de los automóviles. Después de otras escalas arribamos a Valparaíso.

Interrogado el señor Decurguez acerca de que si existían algunas dificultades en la frontera, declara: Ninguna. Firmamos unas hojas que nos fueron presentadas en el lado chileno y nada más. La garantía del señor Lorca satisfizo todas las exigencias. Puedo asegurar que en el lado argentino se originan más demoras en estos trámites al regreso.

La hospitalidad de los chilenos es algo

EN EL MUNDO DEL CINE



Pola Negri, con su novelesca historia—llena de aventuras—su elegancia y sobresalientes cualidades artísticas, la han colocado a la vanguardia de las estrellas de Hollywood.

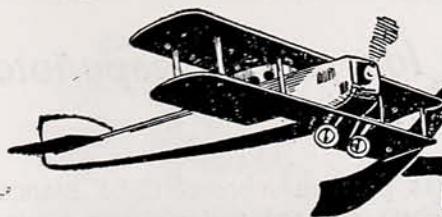
ejemplar. Fuimos atendidos con verdadera cordialidad. Personas entusiastas, completamente desconocidas para nosotros, se ofrecían para conseguirnos hospedaje o nos brindaban sus propios hogares.

La contemplación del paisaje cordillerano justifica las excursiones y compensa toda molestia. Del lado argentino, la montaña es árida e imponente en general. Del lado chileno, se admira la intensa y variada vegetación. Un viaje a Chile es más cómodo y atrayente que una excursión a Tunuyán, por ejemplo. Mejores caminos, más hermosura en el paisaje y además la acogedora hospitalidad de los chilenos.

Los caminos hasta Uspallata, son excelentes. Después hay un trecho de 50 kilómetros, el que ha sido habilitado provisoriamente; está pasable. Cuando el Gobierno Nacional termine de construir el camino a Chile, el turismo se intensificará

extraordinariamente, pues en pocas horas podrá visitarse a Chile. Los caminos chilenos no tienen rivales, desde la frontera para el oeste, las carreteras son magníficas. Se han distribuidos postes indicadores de distancias, localidades, curvas, subidas. Hay barandas en las curvas muy cerradas. Desde Valparaíso a Papudo encontramos un hermoso camino, parte del cual es de cemento armado. El progreso de la vialidad allí, es notable.

El turista no puede olvidar la gentileza de los chilenos, la organización del tráfico, la limpieza de las calles y la completa desaparición del roto y el borracho. El viaje que hice en 1923, no tiene puntos de comparación con el actual. Aquél pertenece a los tiempos heroicos del automovilismo. El de ahora cuenta con todas las comodidades del turismo moderno."



AVIACION

La aviación civil es una realidad

Desde hace 17 años se han estado haciendo gestiones y trabajo para constituir la aviación civil entre nosotros. Los trabajos hechos han dado resultado estériles y no se ha logrado formar más de tres o cuatro pilotos civiles.

Con la fundación del Club Aéreo de Chile que está constituido en combinación con los elementos militares, ha sido fácil organizar la aviación civil, pues la Escuela de Aeronáutica presta su concurso proporcionando instructores, aeródromo y aviones.

El Director de los Servicios aéreos del Ejército, comandante Merino, y el Club Aéreo de Chile han llevado a feliz término el estudio del programa de instrucción de pilotos civiles.

Condiciones de ingreso

Para ocupar una plaza de alumno en el curso de aviación civil, se requiere ser chileno y tener más de dieciocho años de edad. Una vez aceptada la solicitud de ingreso, deberá enterarse en la Caja del Club Aéreo de Chile la cantidad de 2,000 pesos.

Los alumnos que aporten para su aprendizaje un avión de su propiedad, quedan exentos de este pago.

La bencina, el aceite, la atención mecánica y los hangares adecuados, serán proporcionados gratuitamente a los alumnos.

Terminado el curso, los alumnos recibirán su brevet de piloto aviador civil y tendrán derecho, mediante el pago de veinte pesos por hora si van solos, y treinta si llevan pasajeros, a usar las máquinas de propiedad del Club, el que cuenta con varios aviones para este efecto.

Las personas interesadas en ingresar a este curso, pueden solicitar mayores datos en la secretaría del Club Aéreo de Chile, instalada en la oficina N.º 4 del Ministerio de Guerra, diariamente de las 14.30 a las 18 horas, donde serán aten-

didas por el pro-secretario de la institución, señor Jorge Lathrop Z.

En el deseo de difundir lo más posible la aviación civil en el país, a los aficionados de provincias se les otorgará especiales facilidades.

En efecto bastará que en una provincia haya reunidos un número de 15 interesados, para que funcione un curso en el punto que con este objeto se fije, enviándose a él un avión y un instructor militar.

Terminados estos cursos, la máquina quedará en poder de los nuevos pilotos, entregándosela al ciudadano de la persona que para este fin se designe.

Los interesados de provincias que deseen mayores detalles, pueden dirigirse a Casilla 913, Santiago.

Máquinas para los pilotos

Todas las facilidades que estén a su alcance, el Club Aéreo dará a los alumnos que deseen adquirir una máquina.

Por un valor que fluctúa entre 25 y 30 mil pesos, podrá comprarse un avión de turismo, de gran seguridad. Estos aviones no pagarán derechos aduaneros.

Hay numerosos alumnos inscritos

Hemos sabido que se inscribirán numerosos jóvenes de nuestra sociedad en el curso de aviación civil, quedando evidenciado el interés que existe en participar de sus beneficios.

A manera de estímulo, el Departamento de Educación Física ha ofrecido valiosos premios para que sean disputados anualmente en competencia para aviadores civiles, logrando despertar así un especial entusiasmo entre los aficionados.

Las inscripciones para el curso quedarán cerradas el día 15 del presente mes.

Inauguración del curso

En la tarde de ayer se nos informó en la secretaría del Club Aéreo de Chile, que el curso de aviación para civiles se inaugurará el 15 de Abril, en "El Bosque".

La travesía realizada por los pilotos españoles Jiménez e Iglesias

Las condiciones atmosféricas en esta época del año en el hemisferio Norte, son favorables para el desarrollo de las actividades aeronáuticas. Durante los próximos meses de nuestro invierno, veremos, como en años anteriores, la realización de viajes en aviones y en dirigibles entre el Continente Europeo y las Américas.

Durante los días últimos de Marzo los pilotos españoles Jiménez e Iglesias realizaron con buen éxito la prueba de vuelo sin escala desde el puerto de Sevilla hasta Natal en la costa del Brasil. Su propósito era llegar hasta Río de Janeiro, quebrando así el record que Ferrarin y Del Prete de Julio del año pasado.

El avión que lo han bautizado con el nombre de "Jesus del Gran Poder" que se utilizó es construido en España y hecho bajo la dirección del ingeniero aeronáutico José Ortiz Echagüe en los talleres de Getafe de la C. A. S. A. El avión está equipado con un motor Hispano-Suiza de 600 H. P. construido en Barcelona. El estanque de bencina puede contener 3,750 litros, cantidad de combustible suficiente para cubrir una distancia de 8,000 kilómetros.

Guando esta máquina y aprovechando la bonanza del tiempo dejaron tierra en Sevilla en dirección al Sur. A las pocas

horas pasaban sobre el Cabo Blanco en la costa africana y desde este punto tomaron rumbo hacia la costa del Brasil sin tocar en Dakar, como lo habían proyectado en un principio.

La travesía del Océano se hizo en magníficas condiciones hasta llegar al puerto de Natal. De noche arribaron a este punto y comenzaron a evolucionar sobre la ciudad. En el aeródromo se encendieron las iluminaciones especiales para facilitar el aterrizaje.

Lo que no hicieron, pues era su propósito terminar el recorrido en Río de Janeiro, pero según los cálculos se dieron cuenta que el combustible no les permitiría llegar hasta este punto; lo que los obligó a tocar tierra en Bahía, localidad situada a 900 kilómetros de Natal, donde se les hizo un grandioso recibimiento.

El ánimo de los intrépidos aviadores no está muy satisfecho porque no lograron conseguir su objeto abarcando en un solo vuelo la distancia que separa Sevilla de Río de Janeiro. Apesar de todo recorrieron 6,546 kilómetros 800 metros.

La segunda etapa del viaje fué Bahía-Río de Janeiro que realizó en magníficas condiciones.

Desde aquí seguirán a Buenos Aires y en seguida a nuestra capital.

La visita del Conde de la Vaulx

Durante los primeros días de Marzo estuvo de paso por nuestro país el Conde de la Vaulx, la figura más prominente de la aeronáutica mundial.

El señor Conde es el fundador de la F. A. I. (Federación Aeronáutica Internacional) con asiento en París a la cual están afiliados todos los Aero Clubs del mundo; es la más alta institución aeronáutica.

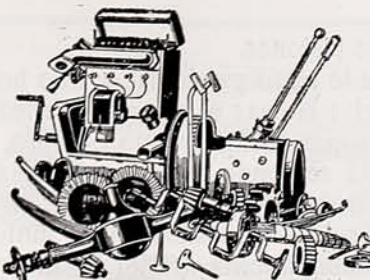
Fué fundada en 1908 bajo la éjida del Aero Club de Francia y su Presidente es el señor Conde de la Vaulx.

Arribó en un Latecoere a nuestro país

trasmontando la cordillera de los Andes y aterrizando en la ciudad de Concepción. Desde allí se trasladó a Santiago.

Las autoridades aeronáuticas militares y civiles atendieron esquisitamente al señor Conde durante su permanencia en Santiago.

En un avión militar chileno se dirigió en un solo vuelo a Buenos Aires, llevando gratos recuerdos de su estadía entre nosotros y dejando constancia del alto pie de adelanto en que se encuentra la aviación en Chile.



Técnica

EL COLOR DE LOS ACEITES

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

Hay motores que requieren imprescindiblemente el uso de lubricantes dotados de una gran limpieza en su combustión.

Los motivos que hacen altamente aconsejable usar, en ciertos motores, aceites dotados de esta calidad especial, pueden ser muy diversos: a veces el sistema de lubricación está construido en tal forma que los cilindros reciben una cantidad más bien excesiva de aceite; en algunos sistemas de salpicado, por ejemplo, la lubricación de los cilindros será pobre o abundante, según el cuerpo o consistencia del aceite que se usa. Como el fabricante del motor nunca sabe a ciencia cierta la clase de aceite que usará cada uno de sus clientes, se ve obligado hacer que las bielas se sumerjan algo más de lo necesario en los canales o cubetas, de salpique, para disminuir así los desgastes ocasionados por el aceite demasiado denso.

¿Hace ésto que la balanza se incline del lado del aceite pesado? Veamos qué pasa cuando los cilindros reciben demasiado aceite:

Vd. ha visto, posiblemente, pistones que tienen agujeros para devolver al cárter el sobrante de aceite recibido por el cilindro. Habrá visto otro que no los tienen, pero en cambio llevan unos cortes

para compensar su mayor dilatación (pistones de aluminio). Habrá visto, también, que a veces el pistón de hierro lleva un aro debajo del perno.

Todas estas precauciones sirven para devolver al cárter una parte del sobrante de aceite recibido por el cilindro. Pero a veces la práctica nos indica que, a pesar de los aros, agujeros y cortes arriba mencionados, puede haber una subida demasiado abundante de aceite a las cámaras de explosión, donde tal vez no hay el calor necesario para quemar por completo ese sobrante. Bajo esas condiciones, aconsejamos usar un aceite que, aparte de reunir todas las condiciones necesarias para la buena lubricación, sea elaborado sin mezcla, es decir, que no contenga partes más livianas junto con un residuo pesado, difícil de quemar.

El aceite de combustión muy limpia, debe tener la especial cualidad de evaporarse, en forma uniforme y completa a las temperaturas que se producen en las cabezas de los pistones de hierro fundido. Su calor será claro (alrededor del número 3), si es que así resulta de su lógica destilación y refinación; sin embargo, la cualidad verdaderamente esencial para la carbonización limpia del aceite no es su

ESCALA DE COLORES DE ACEITES

(De la National Petroleum Ass. E U A.)

N.º 1	Muy claro
" 1½	Crema
" 2	Ambar
" 3	Amarillo claro
" 4	Anaranjado
" 5	Rojizo claro
" 6	Rojizo

Colores vistos
por transpa-
rencia (es de-
cir, al trasluz)

En las refinerías se puede aclarar por procedimientos especiales el color de cualquier aceite. El costo de este tratamiento es reducido.

color, sino el hecho de haber sido refinado con petróleos especiales, sin mezcla alguna de productos más pesados.

No olvide que estas condiciones son necesarias sólo en el caso arriba descripto, y en los motores que por su alta compresión u otros detalles pueden golpear cuando se acumula algo de carbón. Para el 95% de las marcas de motores, no hay razón especial que obligue a usar lubricantes de esta clase y, al contrario, en la práctica se obtiene una protección más completa empleando aceites destilados en base a mezcla de dos y hasta tres petróleos distintos. Nuevamente en este caso repetimos que el color no es un detalle decisivo... por la sencilla razón de que el motor "ni se da cuenta" de la transparencia de aceite: lo ensucia en seguida con las partículas que se queman en los fon-

dos de los pistones.

Un aceite claro puede haber sido hecho con mezclas buenas o con mezclas malas, lo mismo que cualquier tipo obscuro. En este hecho se funda la siguiente opinión del famoso ingeniero consultor Mr. Louis H. Ford, sobre la lubricación de motores a combustión interna ("Marine Engineering and Shipping Age," Mayo de 1925):

"Muchos ingenieros y mecánicos son partidarios de los aceites claros, y se inclinan a creer que el color ámbar garante de por sí las buenas propiedades lubricantes. Es un hecho evidente que el color y el valor lubricante no tienen relación alguna entre sí. Cuando un aceite es naturalmente oscuro y se le somete a un tratamiento especial para clarificarlo, es con el único fin comercial de dar satisfacción a la clientela."

El Chevrolet

Desde hace poco ha llegado a nuestro mercado la primera partida de automóviles Chevrolet 6 cilindros.

Según noticias que tenemos, la Chevrolet Motor Co., subsidiaria de la General Motors Corp. se dedicará en definitiva a la construcción de esta nueva serie de 6 cilindros, dejando la de 4 cilindros.

Hace cuatro años los ingenieros de la fábrica Chevrolet empezaron su trabajo de investigación, planeando y probando en los Campos de Prueba de la General Motors. Asociados a los ingenieros de la fábrica Chevrolet, estaban los ingenieros de los laboratorios de investigación de la General Motors. Quizás miles de ideas fueron consideradas y discutidas. Más de 100 motores diferentes fueron construidos y puestos a pruebas antes de que los ingenieros, presididos por el señor O. E. Hunt, Ingeniero Jefe de la fábrica Chevrolet, diera su aprobación al motor de 6 cilindros con válvulas en la culata.

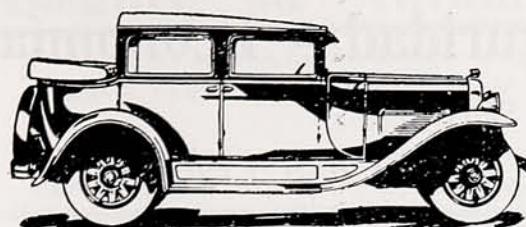
Mecánicamente han habido cambios notables en el chassis, como era de esperarse. El motor del tipo de válvulas en la culata tiene una cilindrada y recorrido de 3-5|16 por 3-3|34", lo cual en los 6 cilindros resulta una capacidad de 194 pul-

seis cilindros

gadas contra 171 en el carro de 4 cilindros. El motor desarrolla 46 caballos de fuerza a 2,200 revoluciones por minuto lo cual es un 32 por ciento de más potencia que el anterior. La cámara de combustión es de un tipo que desarrolla mayor compresión sin detonaciones. El árbol de levas también es un nuevo diseño. Hay cuatro salidas de escape y tres de entrada.

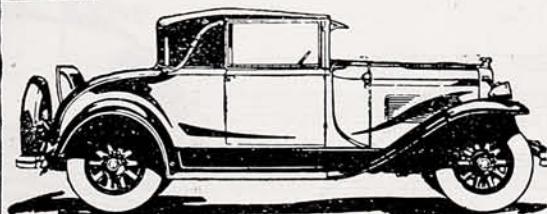
Asombrosas cualidades de aceleración se notan en el carro, debido a la adaptación de una nueva bomba de combustible. Cuando se acelera de repente, este aparato fuerza una pequeña cantidad de combustible en el tubo de admisión del carburador dándole fuerza e inmediata aceleración.

Una bomba de combustible, marca "AC" ha sido colocada para asegurar una determinada y uniforme cantidad de combustible al carburador, bajo toda clase de condiciones de manejo. Un filtro de gasolina ha sido colocado como parte de la bomba de combustible, así como un filtro de aire "AC" para evitar la entrada del polvo junto con el aire. Se dice que el consumo es de más de 160 kilómetros por veinte litros y llega a más de 70 mi-



Landeau convertible
4 puertas

Chevrolet Seis, carrocería
Roadster.



llas por hora. (112-115 Kms. por hora).

El sistema de lubricación es combinado por medio de salpicadura y por presión, por medio de una bomba de aceite tipo veleta, con su correspondiente filtro, situada en el fondo del carter. Un indicador de presión de aceite está instalado en el tablero de instrumentos. El eje cigüeñal pesa 46 libras y está soportado por 4 descanzos y balanceado estática y dinámicamente. Los balancines y todo el mecanismo de las válvulas están completamente cubiertos y tienen lubricación automática.

El metal cromo ha sido usado liberalmente en el nuevo automóvil. La máscara del radiador, faroles delanteros son de tipo parabólicos con ampolletas de luz de ciudad controlados desde el tablero de luz. Un botón de pie para atenuar la luz, permite al chaffeur ser cortés sin quitar las manos del volante.

Todos los modelos cerrados tienen el asiento delantero ajustable. La dirección es semi-reversible del tipo sin fin con caja de bolas, siendo maciza la barra la dirección en lugar de tubular como hasta ahora. El volante de la dirección tiene 17 pulgadas, pintado de negro, con los fierros de la cruceta forrados con goma. El volante es plano en vez de en forma de

plato como hasta ahora. El embrague es del tipo de disco único y no necesita lubricación. El diferencial es similar al usado en los carros costosos. Es del tipo semi-flotante con una cubierta de una sola pieza, tipo "banjo", usándose seis cajas de bolas marca New Departure y una corona sumamente fuerte.

Los frenos de las cuatro ruedas con los dos segmentos de alineación automática, contribuyen a la seguridad del carro. Los tambores de 11 pulgadas en las ruedas traseras son del tipo de contracción externa y los de las ruedas delanteras del tipo de expansión interna. La palanca del freno de emergencia está situada a la derecha del conductor y trabaja otro sistema de frenos independientes de los pie. Una de las cosas que más contribuye al confort del nuevo carro son los cuatro muelles semi-elípticos de cromovanadio. Los muelles están colocados paralelamente al chassis. Los resortes delanteros son de 36 pulgadas, y los traseros de 54. La distancia entre ejes es de 107 pulgadas.

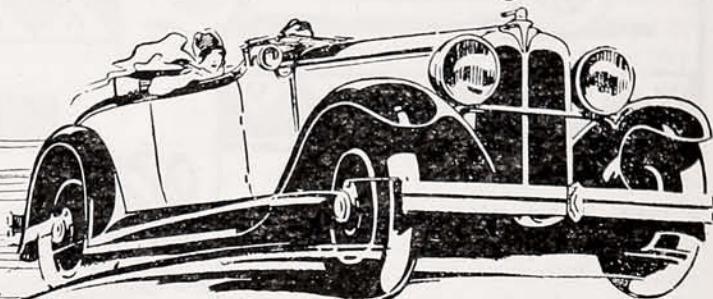
Los señores Brusadelli y Manni, los agentes Chevrolet - Pontiac y Oakland, han exhibido los nuevos modelos con un éxito que ha superado todas las especulativas.

**El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico,
y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?**

Resistencia - Seguridad - Economía

Esas tres cualidades sumadas

a su clásica elegancia



*han hecho del Pontiac el
coche de seis cilindros de
mayor venta en el
mundo durante 1928*



El

PONTIAC Grande

es mejor aún!



DELICIAS ESQ. NATANIEL

Teléfs. 2061-2062-2063-SANTIAGO-Caja N.º 1973

BRUSADELLI & MANNI

Asegure su Automóvil

Contra Accidentes del Tráfico, Incendio y responsabilidad por perjuicios a terceros

Con la Compañía Inglesa de Seguros "Unión Assurance Society Ltd."

GERENTE GENERAL: J. J. MURPHY — A. PRAT 136 — VALPARAISO

AGENTES EN SANTIAGO:

EDUARDO LLEWELLYN — JONES

CASILLA N.º 2 — CALLE NUEVA YORK 54 — TELÉFONO 3980, CENTRAL

POTENCIA NOMINAL Y EFECTIVA DE LOS AUTOMOVILES AMERICANOS

Marca y modelo	HP. según N. A. C. C.	Potencia maxi- ma efectiva en HP. (1)	Oakland AA 6.....	27,34	68	a	3.000
Graham Paige 827.....	36,45	120 a 3.200	Studebaker Ditor.....	27,34	67	a	2.800
Graham Paige 837.....	36,45	120 a 3.200	Jordan 6 RE.....	27,34	66	a	3.000
Stutz M.....	36,45	115 a 3.600	Chrysler 65.....	23,44	65	a	3.200
Auburn 120.....	33,80	115 a 3.300	Nash Sp. Six.....	25,35	65	a	2.900
Studebaker Pres.....	39,20	114 a 3.200	Graham Paige 612.....	21,60	62	a	3.200
Studebaker Pres.....	39,20	114 a 3.200	Peerless 6-61.....	27,34	62	a	3.000
Lincoln.....	39,20	110 a 3.400	Auburn 6-80.....	19,34	60	a	3.200
Packard 640.....	39,20	106 a 3.200	Dodge Six.....	27,34	58	a	3.000
Packard 645.....	39,20	106 a 3.200	Pontiac 6-29.....	26,34	57	a	3.000
Locomobile 88.....	33,80	102 a 3.000	Hupmobile A.....	25,35	57	a	?
Chrysler Imperial.....	31,54	100 a 3.200	Essex Super Six.....	18,15	55	a	3.600
Graham Paige 621.....	25,35	97 a 3.200	Chandler 65.....	23,44	55	a	3.000
Chandler 85.....	36,45	95 a 3.000	De Soto.....	21,60	55	a	3.000
Hudson Super Six.....	29,40	91 a 3.200	Oldsmobile.....	24,38	55	a	2.700
Buick 121.....	31,54	90,5 a 2.800	Willys Knight 70-B.....	20,70	53	a	3.000
Buick 129.....	31,54	90,5 a 2.800	Nash Stand Six.....	23,44	50	a	2.800
Packard 626.....	39,92	90 a 3.200	Whippet 98-A.....	23,44	50	a	3.000
Packard 633.....	39,92	90 a 3.200	Chevrolet.....	26,34	46	a	2.600
Cadillac.....	35,10	90 a 3.000	Plymouth.....	21,03	45	a	2.800
Auburn 890.....	26,45	88 a 3.200	Erskine.....	18,15	43	a	3.000
Marmon 78.....	27,60	86 a 3.400	Durant 50.....	19,84	43	a	2.800
Jordan 8 JE.....	28,80	85 a 3.200	Whippet 96-A.....	15,62	40	a	3.200
La Salle.....	33,80	85 a 3.000	Ford A.....	24,03	40	a	2.200
Chandler Big Six.....	33,75	83 a 2.600	Durant 4.....	18,20	36	a	2.400
Studebaker Com. 8.....	30,00	80 a 3.600					
Chandler 75.....	28,80	80 a 3.200					
Dodge Senior.....	27,34	78 a 3.000					
Nash Advanced Six.....	28,36	78 a 2.900					
Graham Paige 615.....	25,35	76 a 3.200					
Marmon 68.....	25,30	76 a 3.200					
Chrysler 75.....	25,35	75 a 3.200					
Studebaker Com.....	27,34	74 a 3.000					
Buick 116.....	26,34	64 a 2.800					
Willys-Knight 66.....	27,34	70 a 3.200					

Para calcular la potencia de un motor a explosión, se ha aplicado aquí la fórmula N. A. C. C. (National Automobile Chamber of Commerce)

$D \frac{2}{N} \times N$
2,5

D Diámetro del cilindro en pulgadas
N Número de cilindros.

(1) En la primera columna la potencia efectiva. En la segunda columna el número de revoluciones por minuto.

ACCESORIOS para AUTOMÓVILES

STOCK PERMANENTE A PRECIOS SIN COMPETENCIA

Amortiguadores APCO para Ford, Ampolletas para autos y alumbrado, Baterías para todo carro, Bocinas marca «Kluxon» eléctricas y de mano, Bugías marca «Champión» y «Cico», Máquinas, Parches «Shaler», Neumáticos de toda marca, Repuestos Ford legítimos, etc., etc.

Descuentos a comerciantes 20 a 35%

RENÉ DE TERÁN M.

SANTIAGO

Casilla 1042 — Delicias 1516 — Plaza Brasil 381

(Pídanos lista de precios)

GUÍA PRACTICA DEL AUTOMOVILISTA

Obra dedicada especialmente a los automovilistas, chauffeurs y mecánicos reparadores

Cuatro tomos encuadrados en tela, tamaño 23+15 cmtrs. Más de 3.000 páginas, 1.847 grabados, 31 láminas en negro y color, y modelos desmontables.



Plan General de la Obra.— TOMO I: Tipos de automóviles. Motores modernos y su funcionamiento. Modernos sistemas de carburación, engrase, enfriamiento, trasmisión, alumbrado, y encendido. Equipo y accesorios. Manejo y conservación de los autos. Localización de averías. TOMO II: Tipo de camiones. Motores de camión automóvil. Localización y reparación de averías. Conservación del camión. Constitución y manejo del camión eléctrico. Determinación del precio de los transportes en camiones. TOMO III. Reparación de automóviles: Taller de reparación. Localización y reparación de averías: Motor. Sistema de enfriamiento, carburación y engrase. Defectos del encendido. Sistema de puesta en marcha y alumbrado. Componentes del chasis. Mecanismo de dirección. Ruedas. Llantas. Bendajes. Consejos y conocimientos útiles. Tablas de datos y reglas prácticas. TOMO IV: Materias de verdadero interés relacionados en el Encendido, Puesta en Marcha y alumbrado Eléctrico de los Automóviles incluyendo la construcción, conservación y reparación de las Baterías de Acumuladores.

Solicite Ud. el folleto explicativo que enviamos gratis.

LLENE EL CUPON



Cupón para el
Folleto gratis

Sírvase mandarme gratis el folleto explicativo de la Guía Práctica del Automovilista

Nombre _____

Domicilio _____

Sírvase cortar este cupón y mandarlo a

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆
Para poner esta magnífica obra al alcance de todo el mundo, se les ofrece por sólo \$ 20 al contado y otras pocas cuotas mensuales de igual cantidad, a su sola firma, sin fiador, y entregando la obra completa al hacer el primer pago.

THE UNIVERSITY SOCIETY INC.

Alameda 1334

SANTIAGO — Teléfono Auto 3255

Casilla 3157

Vendedores exclusivos de los afamados Autopianos “MELODIGRAND”

Sírvase mencionar “AUTO Y TURISMO” al dirigirse a los avisadores

CAMINOS Y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas
de Valparaíso

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

Serrano 173 --- Teléfono 4496
Casilla 2090 - Valparaíso

SUSCRIPCIONES:

Suscripción anual.....	\$ 20 m/l
Extranjero, Suscripción anual.....	4 dollars

Los dos modelos siguen triunfando

Casi desde el primer día en que se inició la era de los frenos en las cuatro ruedas, tanto los ingenieros cuanto los ignorantes en el asunto se han dedicado a debatir sobre los méritos respectivos del funcionamiento hidráulico y del mecánico. Aparentemente, el tiempo no ha logrado que la solución de este argumento se incline ni a un lado ni a otro, aun cuando el noventa y siete por ciento de los automóviles que se fabrican en la actualidad están provistos de frenos en las cuatro ruedas.

Según los datos estadísticos que se han venido recopilando, la competencia que

se observa entre los dos tipos, se encuentra más o menos al mismo nivel, sin que ninguno obtenga marcada ventaja sobre el otro. De los automóviles dotados con cuatro frenos, el 49 por ciento prefiere el funcionamiento hidráulico, en tanto que el 48 por ciento se ha adherido al principio mecánico. Durante el año pasado, los dos tipos han ganado según la proporción siguiente: el modelo hidráulico ha ganado el 7.7 por ciento, y el modelo mecánico, el 3.5.

La única conclusión a que es posible llegar en vista de estos datos, es que el problema no se decidirá en ningún sentido todavía durante mucho tiempo, porque los dos tipos son muy buenos.

"TAXIS BRUHN"

**YA NO PAGARA MAS UD, LOS \$ 25
que TALICE y Cía. le cobra por su arriendo**

Cuando necesite Nafta, Aceite,

Repuestos, etc., cómprelos en la

COOPERATIVA DE CHOFERES DE CHILE

DELICIAS 2867 --- 10 DE JULIO 363

**y esta Casa dará a Ud. vales que los
señores TALICE y Cía. le recibirán co-**

mo parte de pago de su TAXI

SI UD. TIENE UN

Auburn	Durant	Nash
Buick	Ers kine	Oakland
Cadillac	Essex	Oldsmobile
Chandler	Ford	Packard
Chevrolet	Fiat	Pontiac
Chrysler	Graham-Paige	Rugby
Citröen	Hudson	Renault
De Soto	Itala	Studebaker
Dodge	Lincoln	Willys-Knight
		Whippet

debe tener también «**EL LIBRO AZUL**» la guía caminera más completa que se ha editado en el país.

Envíenos el cupón adjunto con un giro postal o letra por \$ 20 y le remitiremos la obra, compuesta de dos tomos. Devolveremos su dinero si la obra no es de su agrado.

EMPRESA AUTO Y TURISMO

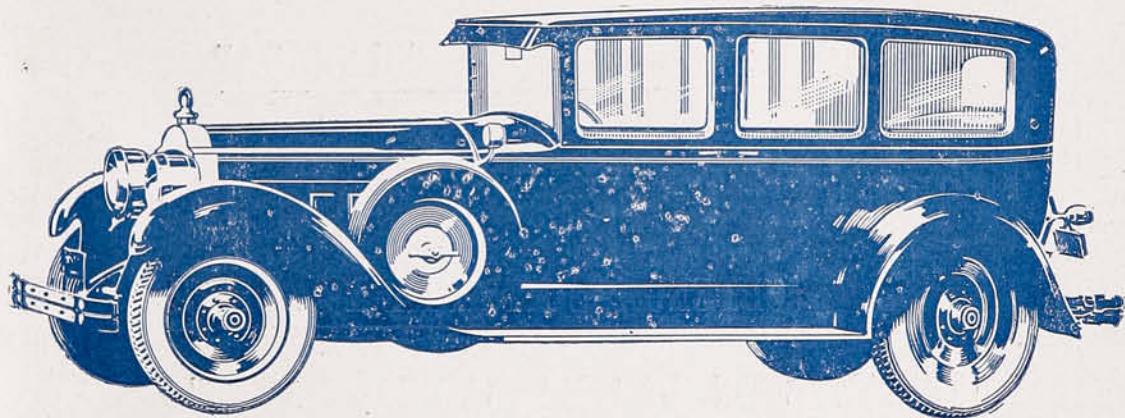
CASILLA 3319.—SANTIAGO

Nombre

Dirección

Ciudad

Jiro Postal N.^o



Una Selección Instintiva

EL LEGADO de aquellos que por generaciones han disfrutado de una exquisita cultura, es un sentido infalible que les guía en la selección de sus posesiones materiales. Instintivamente, escogen ellos la joya perfecta, lo más bello en el arte, en automóviles lo mejor.

El Packard satisface al más exigente, tanto por la bella sencillez en sus líneas como por los detalles de perfección en su acabado mecánico. Ningún otro coche, quizás, reúne tan ampliamente semejantes virtudes intangibles de dignidad, prestigio y buen gusto.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO

P A C K A R D

Barahona, Herman Hnos. y Cía.
DELICIAS FRENTE A ESTADO

¡NUNCA PODRA UD. JUZGAR UN
LIBRO POR EL COLOR DE SU ESMPATADURA!

TAMPOCO PUEDE UD. JUZGAR DE LA CALIDAD DE
UNA NAFTA POR EL COLOR DE LA BOMBA.

DESDE QUE LAS BOMBAS FUERON INSTALADAS POR
PRIMERA VEZ EN LAS CALLES Y CAMINOS DE LAS CIUDA-
DES Y PROVINCIAS DE CHILE, SIEMPRE NOSOTROS HE-
MOS PINTADO LAS NUESTRAS DE COLOR COLORADO.
NUESTRA FRASE DE ALERTA HA SIDO ESTA:

“OBTENGALA EN LA BOMBA COLORADA”

FERO AHORA, POR RAZONES QUE UDS. PUEDEN APRE-
CIAR, NOS VEMOS OBLIGADOS A CAMBIAR ESTA FRASE EN
ESTA OTRA:

“OBTENGA SU NAFTA Y ACEITE
LUBRICANTE EN LAS BOMBAS COLORADAS”

¡PERO!

ANTES ASEGURESE QUE LA BOMBA TIENE



WEST INDIA OIL COMPANY

Impresa en los Talleres Gráficos de la Imp. LA TRACCIÓN, Carreras 287, Santiago.