UTO TURISM()

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

FUNDADA 1913





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 Gratuíto por parte de su Agente a los 800, 1,600 y 2,400 Kilómetros. Este Servicio se le debe y le encarecemos 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 Gratuíto 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.

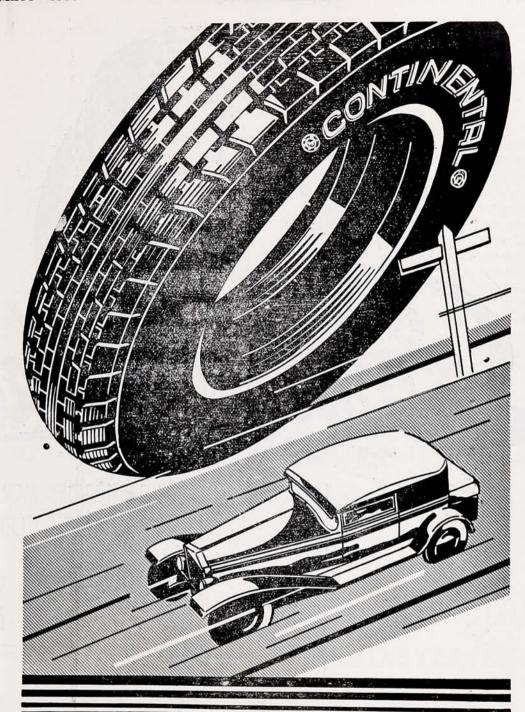
Creemos que al observar el efecto benéfico de esta Inspección usted continuará pidiéndola durante toda la vida de su automóvil.

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





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

EL CONGRESO INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL

Durante el último Congreso del automóvil celebrado el Roma asistieron 42 naciones representadas por 300 delegados.

Entre las memorias más interesantes presentadas al Congreso está la de M. Horace Wyatt delegado inglés, referente al uso de los vehículos automóviles por los Gobiernos y las Administraciones públicas. El ponente hizo una completa enumeración del empleo de los vehículos automóviles que el Gobierno inglés y de las subvenciones y auxilios prestados por el Gobierno para favorecer el desarrollo de las industrias automóviles. En sus conclusiones abogó por la supresión de la política de prohibición absoluta de adquisición de máquinas extranjeras por parte de las autoridades gubernamentales por entender que destruye el necesario estímulo para la mejora de las industrias del país, Igualmente abogó por la colaboración estrecha entre los Gobierno y los productores para favorecer las exportaciones.

La más notable de todas las ponencias fué la del profesor alemán Bergius sobre el interesantísimo tema de los combustibles líquidos.. Se ocupó de los ensayos hechos para encontrar un medio de sustituir a las esencias de petróleo, cuyo consumo ha alcanzado en 1927 a cuarenta millones de toneladas, constituyendo por consiguiente, un problema digno de preocupar, no solo a los países sin fuentes petrolíferas, sino aún a los pródigamente dotados por la naturaleza. Explicó el éxito del "cracking" que ha permitido aumentar en un 50 por 100 el rendimiento en esencias de los petróleos brutos. Se ocupó también de la obtención de los combustibles líquidos por síntesis directa, cuyo procedimiento muy estudiado en su patria había llegado a un grado industrial digno de mención y constituyendo un enorme recurso para los países carboneros desprovistos de petróleo.

El profesor Bergius fué calurosamente elogiado por su ponencia.

BUEN SERVICIO

BUENA MERCADERIA

BUENOS PRECIOS

INMENSO SURTIDO TIENEN

TODOS LOS CLIENTES EN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CASA

MIGUEL MARTINEZ U.

Delicias 1174

SANTIAGO

Teléf. 81767

EL MODERNO WILLYS KNIGHT

Propulsado por el motor sin válvulas, exclusivo y patentado,
más grande, de mucho mayor
potencia, que desarrolla mayor
velocidad y una aceleración
más activa. Alta compresión
uniforme, con cualquier combustible

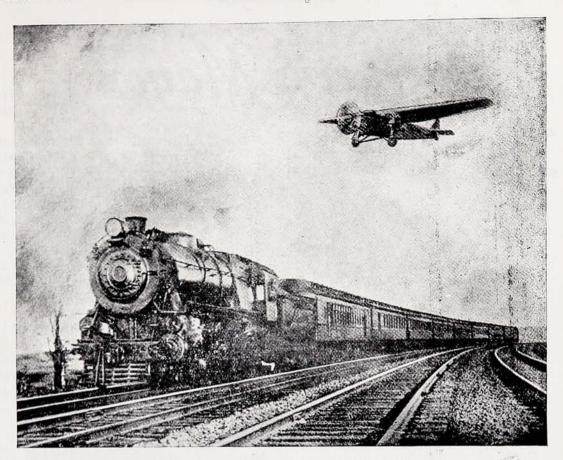
Bajo Precio: \$ 14,800 a \$ 16,900



DELICIAS 1661 - CASILLA 3009 - TELÉFONO 88124

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA "MAGNICALVO"

SANTIAGO (CHILE)



La carrera entre el tren expreso y un avión en el F. C. de Pennsylvania

Unica casa en plaza especialista en el ramo de baterías y que da larga garantía en acumuladores nuevos

Reparación y carga de baterías garantizadas.

Se etiende tada elece de revisiones y composturas de baterías instaladas fuera de la ciudad.

Se atiende toda clase de revisiones y composturas de baterías instaladas fuera de la ciudad.

Importación de ácido sulfúrico químicamente puro

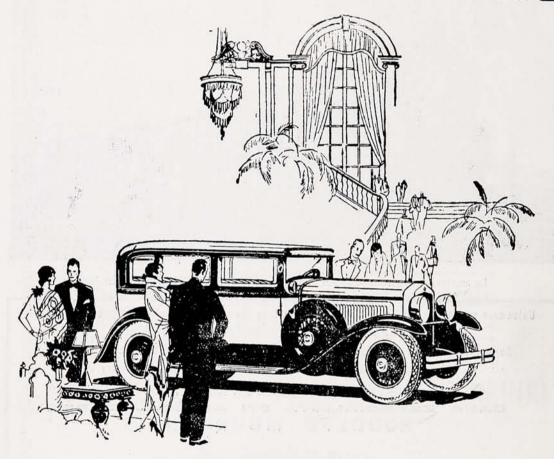
VENTA DE TODA CLASE DE NEUMATICOS

RODOLFO MUERMANN



La Serie Mayor

Dooge Brothers



Una revelación en comodidad para el conductor y para el pasajero

No existe un automóvil que ofrezca mayor confianza para el que va al volante como el Senior Six de Dodge Brothers.

Brinda una facilidad de dirección tan fuera de lo común—posee tan fenomenal reserva de fuerza—ofrece una aceleración tan vigorosa y rápida—y un frenage tan positivo y potente que. . .

Si Ud. es conocedor inteligente de belleza en automovilismo no encontrará otro coche que satisfaga más a su buen gusto artístico.



BESA Y CIA. LTDA.

DELICIAS 950

SANTIAGO

La producción automovilística en el Canadá

La producción de automóviles en Canadá, en 1927, fué de 177,383 contra 205,116 en 1926.

De aquél total fueron exportados 57 mil, 414 autos, de los cuales 39,900 coches de turismo y 17,514 camiones. El resto, o sea. . . . 121,969 automóviles se quedó en el país. El valor de la exportación fué de 28 millones 428,997 dólares, por 32 millones 936,901 en 1926 o sea una disminución de 13 por ciento, siendo los precios por término medio de 550 dólares para los coches para pasajeros y de 357 dólares para los camiones.

* * *

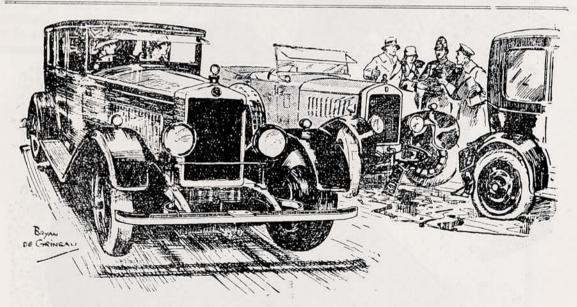
Se calcula que la producción combinada de todas las fábricas norteamericanas de automóviles, puede llegar a 11 millones de unidades, mientras que el máximo de la capacidad compradora del mercado norteamericano no pasa de 3 millones al año; de aquí el peligro que entraña para la industria la sobre-producción forzada por la competencia de las grandes fábricas.

El Gran Premio de Indianópolis para 1929

El reglamento vigente de los tres últimos años seguirá en pie para el XVII Gran Premio que se correrá en Indianópolis el 30 de Mayo de 1929. Por consiguiente, la gran carrera anual americana se correrá también este año con coches de 1.500 cm. y un peso mínimo de 635 kgs.

Los premios serán de 50.000 dólares, más 20.000 dólares en primas de vuelta.

Reunidos recientemente en Indianópolis los directores de la pista acordaron conservar la cilindrada de 1.500 cm3 y continuar autorizando el uso del compresor.



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 II65

CASILLA 996 – SANTIAGO – TELÉFONO AUTO 3915



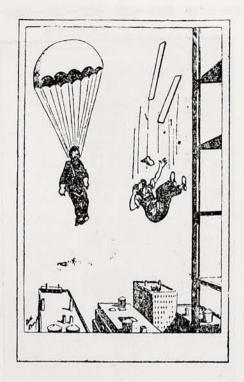
Importadores SER,PETTBON v

La nueva empresa Ford en Gran Bretaña

Según despacho de la Prensa Asociada de Londres, se ofrecerá al público inglés la oportunidad de invertir en la compra de 2.800.000 de acciones de la nueva British Ford Motor Co., Ltd., cada acción con un valor a la par de una libra esterlina.

Esta emisión representa el 40 por 100 del capital social de 7.000.000 libras esterlinas de la nueva compañía Ford inglesa. Es la primera vez, en la historia de la Ford, en que ella ofrece acciones al público. La nueva empresa Ford inglesa adquirirá todas las propiedades de Ford en Europa, y ciertos derechos comerciales que la permitirán hacer negocios en el Africa y el Asia Menor, además de los países europeos.

Las oficinas principales se establecerán en Regent St., Londres. Una fábrica, con un rendimiento anual de 200 mil automóviles, se construirá en Dagenham, Inglaterra. La presente fábrica de Manchester continuará siendo un importante factor de la nueva organización inglesa.



Dos diferentes modos de aterrizar

"TAXIS BRUHN"

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

Cuando necesite Nafta, Aceite,

Repuestos, etc., cómpreles 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

t



FAROS "AGA"

DE TRANSITO
Y DE PELIGRO

INSTALACIONES DE ALUMBRADO

"AGA"

PARA AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

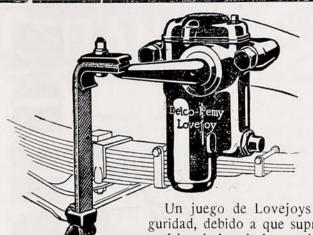
Maquinarias para Talleres y Maestranzas Instalaciones de Soldadura Autógena

OXIGENO ACETILENO DISUELTO

Compañía Chilena "AGA"

SANTIAGO-BANDERA, 638-TELEFONO 3105 CASILLA 2738

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



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 ma-

nejo 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 - Cía. Nacional de Automóviles y Accesorios Tipos para Whippet - Magnani y Calvo

Tipos para Buick y Oldsmobile - Morrison y Cía.

Tipos para Chandler - Simón Hnos.

Reglamento para las carreras de 1929 y 1930

La Comisión Deportiva Internacional ha adoptado las siguientes resoluciones para la reglamentación de las carreras de automóviles que se efectúen durante el

presente año y el próximo.

Se admiten todos los tipos de motor, reservándose el derecho de la revisión que aquellos órganos capaces de contener el combustible y el lubricante. Cada concursante tendrá derecho a la concesión de una cantidad total de bencina y aceite calculada a razón de 14 kilos por cada 100 kilógramos recorrido. El reglamento prescribe también la forma, dimensiones y colocación de los depósitos de gasolina. Los recorridos no podrán ser menores de 600 kilómetros.

El Gran Premio de Europa para 1929 será organizado por el Real Automóvil Club de Italia y se llevará a efecto el 8 de Setiembre próximo. Para 1930 ha sido solicitada su organización por el delegado del Real Automóvil Club de Bélgi-

ca, habiendo sido acordado en principio. También se ha ocupado la C. S. I. del reglamento para el campeonato del mun-

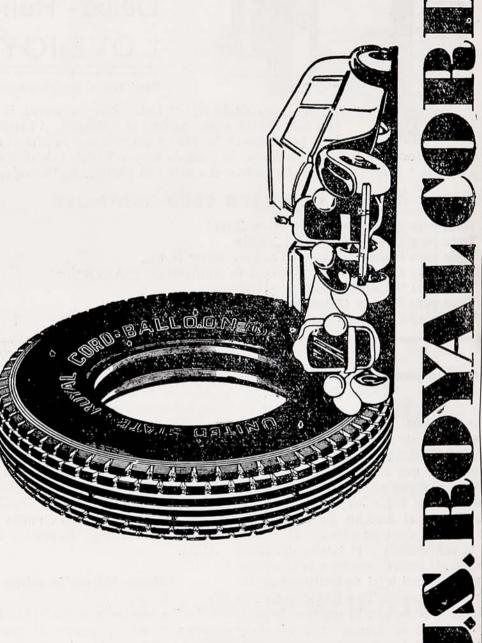
do para 1929.

Finalmente, se ha decidido ampliar la lista de "records" actual, añadiendo los de los 200 km. y 20 millas (salida parados). Se han modificado también algunos artículos del Código Deportivo Internacional.

Nuevo hidroavión-velero

En los círculos aeronáuticos de Londres corren insistentes rumores de que en breve se verificarán las pruebas de un nuevo hidroavión enteramente metálico provisto de mastil y velas, con objeto de que le sea posible navegar sobre la superficie de las aguas en caso de que tenga que amarar forzosamente en el transcurso de un vuelo.

ESTE NEUMATICO CUANDO NECESITE EQUIPAR SU COCHE





La Fiat y el mercado rumano del automóvil

El mercado automovilístico rumano ha tomado en los últimos años notable desarrollo, a pesar de su vialidad poco a propósito para la circulación de los vehículos. La producción rumana es casi nula, teniendo solamente una fábrica, la Astra-Arad.

El "Bolletino dell Instituto Nazionale delle Esportazioni", al ocuparse de la situación del mercado automovilístico rumano, escribe:

"En cuanto a la participación de las marcas italianas advertimos que el máximo contingente es representado por la Fiat, cuyos coches representan los 4|5 del total de la circulación automovilística.

La Fiat ocupa entre las casas europeas el primer puesto, habiendo alcanzado su cuota de participación al 1.º de Enero de 1928 el 29 por 100, contra el 27 por 100 en la misma fecha del año anterior.

Ella figura además entre todas las marcas extranjeras en el segundo puesto, con el 13 por 100, siendo únicamente superada por la Ford. El tercer puesto es ocupado por la Chevrolet.

Se notan también en la circulación otras máquinas de la General Motors, y del grupo Chrysler-Dodge. El incremento alcanzado por los automóviles alemanes, austriacos, ingleses, y suizos y hasta belgas, fué en mucho inferior al mercado por la marcha general".

Una interesante iniciativa de la Ford Motor Co.

Si prosperan las gestiones que la Ford Motor ha iniciado ante el Gobierno Argentino, será la encargada de abastecer, con coches armados al Paraguay, al Uruguay y al Brasil. Todo depende de que se autorice a la Aduana a repetir el pago de los derechos a percibir en cada caso por cada Ford que salga con destino a los Brasil, limítrofes. Uruguay y países Paraguay. Quiere esto decir que habría que triplicar la capacidad de los actuales talleres, con el consiguiente beneficio para la economía nacional argentina. Y si otras marcas, como el Chevrolet o el Citroen, se acogiesen a aquella franquicia, ese beneficio sería inmenso.

El coche llega desarmado, paga el consiguiente derecho de importación, aquí se arma y se exporta a algunos de aquellos tres destinos, y entonces la Aduana devuelve lo cobrado.

Las gestiones emprendidas hasta ahora parece que han hallado ambiente favorable. Por lo tanto, la Ford Motor ha empezado a buscar en los alrededores del Riachuelo de Barrancas el terreno donde instalar la gran fábrica, cuyo costo oscilaría alrededor de los cinco millones de pesos.

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 unicamente, la

FABRICA DE CARROCERIAS

DE ATILIO GIOVINAZZI
LA MAS IMPORTANTE DEL PAIS

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

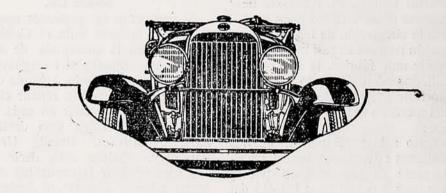
AVENIDA SANTA MARIA N.o 0180

Teléfono 298, Recoleta - Casilla 3824

 $\mathcal{C}_{\mathcal{C}}$

的对数化 的复数 的复数保险的现代的复数形式 医乳孢素的 电表动物 的复数化系统 医克里克斯氏虫虫素 的复数医麦里克氏虫虫虫类 医克里克克氏虫虫素 医多克克氏虫虫虫虫虫虫





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 constituidad que ofrecen sus elementos. Pida una demostración a constituidad de su constituidad de su constituidad.

MORRISONYIA

AHUMADA 67



Delegados sudamericanos en la convención de la Asociación de Constructores de Caminos celebrada en Cleveland. (De izquierda a derecha) el Sr. Abraham Alcaíno, ingeniero chileno.



exide

SEÑORES AUTOMOVILISTAS:

Les ofrecemos la Batería de larga vida:

Batería de II placas en.... 165.— 13 195 .--

Apresúrense Uds. La Afamada calidad EXIDE, a estos ínfimos precios, compre inmediatamente la Batería que necesita.



Estado esq. Agustinas

INTERNATIONAL MACHINERY Co. Morandé 520 - Teléfono 2531 SANTIACO

Edificio Grace - Plaza Sotomayor 5



Adelante de la Epoca



Invitamos cordialmente al mundo automovilista a examinar la serie completa de coches Graham-Paige de seis y ocho cilindros, cuyos refinamientos y mejoras, junto con el bien probado cambio de marcha de cuatro velocidades (dos altas, cambio de tipo regular) demuestran nuestro empeño en mantenernos adelante de la época y en perfeccionar nuestro producto constantemente.

Joseph B. Fraham Robert C. Graham Ray a Sucham

AGENTES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO

DELICIAS 1740 - TELEFONO 86801 Estación de Servicio: Domeyko 1780

GAAAAM-PAIGE

La educación de los peatones adultos

Estamos convencido que una estadística ciudadosamente llevada demostraría que la mayoría de los accidentes automovilísticos se deben a la desidia de los peatones, más bien que a culpa del automovilista.

Si alguien duda de esto, puede comprobar por sí mismo en cualquiera de las calles de nuestra Ciudad, lo diferentes que son la mayoría de los peatones ante la protección de su propia persona.

Al observar la absoluta indiferencia con que la mayoría de las personas atraviesan las calles de más intenso tráfico, es muy fácil llegar a la convicción de que sólo la agilidad y destreza de los conductores de vehículos evita un número de accidentes infinitamente mayor.

Aun cuando el peatón tiene perfecto derecho a pasar de un lado a otro de la calle, debe tener la obligación de estar alerta y a la espectativa de un vehículo que pueda pasar por una u otra razón, fuera del gobierno de su conductor, muy especialmente a las horas de tráfico más agitado.

El día que pueda inculcarse simultáneamente, tanto en el ánimo del peatón como en el del automovilista un gran espíritu de cooperación, se observará casi instantáneamente una marcada disminución de accidentes.

Construcciónn de un nuevo aeródromo

La ciudad de Manchester ha decidido pedir utorización al Ministro del Aire para hacer un empréstito de 50.000 libras esterlinas, que se destinará para la construcción de un aeródromo municipal.

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

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

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



SU motor es una cosa de mucho valor para exponerse a arruinarlo usando aceites baratos, de calidad inferior.

Los aceites ordinarios pronto pierden sus propiedades lubrificantes y dejan de rendirle la protección que Ud. necesita; de ahí la necesidad de hacer ajustar su motor mucho antes de lo que Ud. esperaba.

Con el uso sistemático del grado justo de aceite Gargoyle Mobiloil, Ud. puede esperar los siguientes beneficios: Más fuerza, menor consumo de gasolina y aceite, carbonización mínima, menos composturas, mayor duración y mejor precio al revender el auto.

Los aceites Mobiloil son reconocidos, en el mundo entero, como los lubrificantes de la más alta calidad. Por esto, 4 de cada 5 automovilistas los prefieren a cualquier otro aceite. ¿Y Ud.?



Mobiloi1

Guiese por nuestra tabla de recomendaciones



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

Los automóviles y el túnel debajo de la Mancha

La cuestión, que actualmente más se debate, tanto en los diarios y revistas inglesas como en las publicaciones francesas, es la construcción de esa obra ciclopea que será el túnel bajo la Mancha. Entre las muchas ideas que se suscitaron, la más persistente ha sido la de que debería aprovecharse esa ocasión para que en este túnel hubiese una carretera o lo que fuese por la cual pudiesen correr los automóviles. Al respecto, fueron entrevistados un buen número de personalidades competentes en la materia.

Según "Les Sports", es de notar que todas esas personalidades no hayan pensado en que la mayor dificultad técnica no residía en las dimensiones más o menos grandes que se le daría a ese túnel, sino en el problema de la aereación. No hay que olvidar que los escapes de gas

de los autos contienen una gran cantidad de óxido de carbono, los que en consecuencia son bastantes nocivos. Ahora bien, la aereación para un túnel de semejante importancia no es tan fácil de ser resuelta, así no más.

Pero hay otros proyectos; y uno de ellos consiste en un vereda eléctrica rodante sobre la cual se depositarían los coches, cruzando la Mancha en más o menos una hora, sin que hubiese necesidad de que funcionasen los motores.

Este dispositivo puede ofrecer, la emoción de ese paseíto en auto y diríamos debajo del mar, a cubierto de toda humedad, que algunos de los propietarios de coches no querrán renunciar. Más si anteponemos lo práctico a lo lírico, ese "trottoir roulant électrique", resulta más cómodo y sin peligro, aunque un poco prosaico.

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:

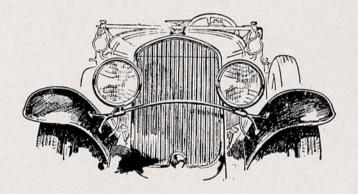
Solicite hoy mismo mayores detalles a los Agentes Generales

BUCHANAN, JONES & CIA.

Huérfanos 1160 Casilla 3439 Teléfono 7418

La organización de Chrysler, lanzando al mercado de automóviles, el

"PLYMOUTH"



ha tomado en consideración el bajo precio, por esta razón es el producto de mejor valor.

de Automóviles y Accesorios

DELICIAS 1326



ORGANO OFICIAL DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE Y DE LAS ASOCIACIONES DE ACONCAGUA, BIO-BIO,

COLCHAGUA, CAUTIN, NUBLE, TALCA, TRAIGUEN, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES

FUNDADA EN 1913

AÑO XI

SANTIAGO, (CHILE) MAYO DE 1929

N.º 165

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

Por decreto dictado recientemente,

el Gobierno ha concedido la persona-

lidad Jurídica al Automóvil Club de

El Directorio provisorio que actual-

mente está al frente de la Institución ha

citado a Junta General de asociados

con el objeto de elegir el Directorio de-

La segunda citación ha sido fijada

Se nos encarga rogar a los señores

para el día 15 del actual.

socios la asistencia.



A principio de Abril último se exhibió en el local de los señores Barahona, Herman Henos. y Cía un automóvil Packard cerrado de propiedad del señor Miguel Vender.

Este entusiata automovilista hizo el viaje de ida y regreso a Buenos Aires con el Packard transmontando al cordillera por Uspallata, recorriendo la distancia de 3,600 Kms.

Para el viaje por la cordillera es recomendable utilizar un coche liviano debido a las curvas agudas que deben vencerse. La circunstancia de haber realizado el

Chile.

finitivo.

viaje en un Packard constituye un brillante éxito tanto por el esfuerzo desrrollado por el piloto como por la máquina misma.

Según decreto gubernativo reciente, 1 o s automóviles nuevos comprados durante el presente año deberán pagar una contribución de 1/2º/º sobre su valor de compra. Para hacer este pago los automovilistas deberán concurrir antes del 21 del presente a 1 Departa-

mento del Tránsito, repartición que entregará un boletín que deberá ser cubierto en la Tesorería Fiscal.

Desde el 1.º de Mayo último se ha comenzado a cobrar la siguiente tarifa de peaje por el uso del Camino a San Bernardo:

Autocamiones.- Con capacidad de 2,000 kilos o más \$ 2.00; con capacidad inferior a 2,000 kilos \$ 1.00.

Automóviles.— Góndolas para pasaje-

ros \$ 0.60; particulares \$0.80; de arriendo \$ 0.60; side-cars, motocicletas, bicicletas y triciclos \$ 0.20.

A principio de Abril último estuvo de paso por Santiago el señor Alberto M. de Tonnay, Director en Sud América de la General Motors Export Co.

El señor De Tonnay reside en Buenos Aires y se ha dirigido a los Estados Unidos por asuntos relacionados con la firma que representa.

Los señores Del Campo y Larraín han

inaugurado su local en- Delicias 2350 para la venta de los automóviles C h evrolet, Pontiac y Oakland, productos de la G. M. C.

* * *

La antigua y conocida fábrica de automóviles británicos Rolls Royce ha adquirido los talleres de Sanchez-Besa para la construcción en Francia de sus automóviles.

El Automóv i 1 de Chile ha

considerado dos fechas en el año para la realización del Festival de Jahuel: el 21 de Mayo y el 12 de Octubre, ambos días festivos.

Como ya está próximo al paseo del 21 del presente se están haciendo los preparativos del caso y numerosos autor ovilistas ya se han hecho reservar piezas en el Balneario.

La partida será el sábado 18 y el regreso el 21 en la tarde tomando en cuenta el lúnes 20, es día de trabajo.

La congestión del tráfico en Santiago

Este si es que es un problema de actualidad y de enorme importancia.

Todas las ciudades populosas del mundo, lo han tenido al frente y han debido

abordarlo y resolverlo.

La cantidad de automóviles que circulan hoy día por las calles de la capital pueden hacerlo libremente sin mayores inconvenientes.

Esta amplitud y libertad el el tránsito será aun mayor cuando estén terminadas. las obras de pavimentación que se han iniciado.

Pero, el problema consiste en el estacionamiento en el barrio central; es decir en el sector comprendido entre las calles de Teatinos y San Antonio, Av-Delicias y Catedral.

Son varias las causas que han contribuído al incremento del automóviil en la ciudad.

1.º La natural saturación que ocurre aquí como en todas partes del mundo.

2.º La mayor utilización que de él se hace para todos los actos de la vida ordinaria.

3.º La afluencia de familias que han fijado su residencia en las afueras de la ciudad y que se ven obligados a tener su automóvil para movilizarse.

4.º El gran número de construcciones de importancia que actualmente se des-

arrollan en el sector mencionado.

Para resolver el problema deberán dessitios especiales al estacionamiento donde los vehículos deberían estar colocados en forma tal que el espacio que ocupan sea el mínimo. Para esto podría

utilizarse la Plaza Montt Varas, un espacio dentro del paseo de la Alameda de las Delicias, la Plaza del Teatro Municipal y la Plaza Santo Domingo.

Para el cuidado de los automóviles se podría contratar con empresas particulares la atención del servicio, empresa que

respondería de su vigilancia.

En ninguna gran ciudad del mundo es permitido el estacionamiento de los taxís en las plazas y calles.

Deben circular, sin detenerse ni estorbar el tránsito de los demás.

Esta medida sería muy eficaz para descongestionar el sector céntrico de la ciu-

dad.

La solución bajo el punto de vista comercial sería, formar una sociedad anónima y levantar en pleno centro de la ciudad un garage de varios pisos con capacidad para 500 o más vehiculos; detado de ascensores. El garage guardaría el auto durante el día y su dueño la podría retirar en la tarde lavado y engrasado, si así lo deseare.

En las grandes ciudades como París, Londres, Berlín, Nueva York Pío de Janeiro ya se ha implantado este sistema. En Buenos Aires existe el proyecto. En París, uno de los grandes garages tiene 10 pisos subterráneos.

Una sociedad anónima con tres millones de pesos de capital podría abordar el problema y ganar mucho dinero. Sería condición indispensable construir ese edificio en pleno centro de la ciudad, porque de otro modo no tendría tanta utilidad.

NATHANIEL H. MILLIKEN

El 18 de Abril último falleció este distinguido miembro de la colonia norteamericana.

Mr. Milliken residía en Chile desde hace diez años teniendo ligada sus actividades al comercio automovilista.

Desde hace poco trabajaba como jefe

de la casa Miguel Martínez. La muerte lo sorprendió en los precisos momentos que iniciaba sus tareas diarias.

"Auto y Turismo" se asocia al duelo de la familia Milliken y al de la Casa Miguel Martinez.

FRANQUICIAS DE QUE GOZAN ACTUALMENTE LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

INFRACCIONES .- En caso de cualquier infracción cometida por algún socio, el carabinero no podrá retirarle los documentos, acreditando el socio su carácter de tal con su carnet del A. C. C.

. . (Orden del Día del Comando No. 233).

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 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.

REVISTA "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.

PATENTE 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:

- 10. Al socio que presente 100 socios nuevos, 1 Medalla de oro.
- 20. Al socio que presente 75, 1 Medalla de plata bañada en oco.
- 30. 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 Se-

cretaría personalmente por el patrocinante.

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

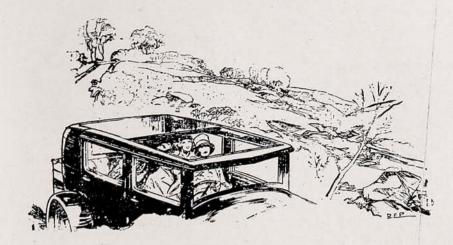
INFORMES CAMINEROS.—Esta sección está siempre a la orden de los socios, teniendo siempre su archivo al día.

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.

CARNET.-Están a disposición 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.—El A. C. C. pone a disposición de sus asociados su local social y lo invita a frecuentarlo.



Carrocerías
cerradas de
techo móvil

Indiscutiblemente la carrocería ha evolucionado hacia el coche cerrado en términos tales que, si en la época en que el torpedo hacía furor, hubiéramos presagiado el poquísimo uso que se haría de este tipo de carrocería, nos hubieran tomado por locos. Impuesta por moda, y, lo que es aún argumento de mayor fuerza, por su indiscutible comodidad la conducción interior, y aceptado este tipo de carrocería por los partidarios más acérrimos del tipo torpedo, estos añoraban aún lo agradabilísimo de una excursión en coche abierto gozando a plenos pulmones del aire puro en un día espléndido y de los hermosos panoramas que brinda la naturaleza.

Y son los ingleses, los sibaritas del deporte, los que primeramente lanzan esta clase de carrocería con motivo de la Exposición anual de automóviles del Olympia de Londres en el año 1926. La aparición de este tipo de carrocería fué saludada con el mayor entusiasmo, pues aún imperaba la moda del coche abierto, y su aparición vino a señalar un régimen transitorio para los exigentes partidarios del

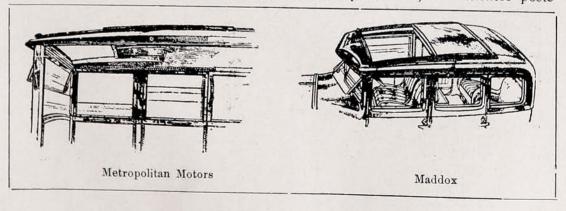
torpedo que veían en este tipo colmadas sus ansias de disfrutar de las ventajas del coche abierto en buen tiempo con el completamente cerrado en los inclementes días del invierno.

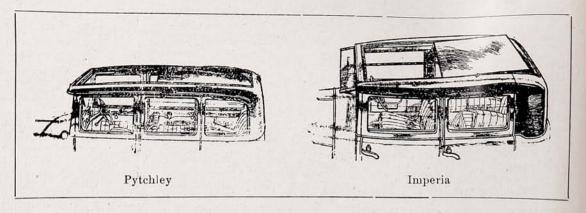
Fué tal el éxito de aquellos dos primeros modelos de carrocerías, aún algo toscas e imperfectas; que al año siguiente más de doce constructores presentaban soluciones distintas inspiradas en el sistema de que nos ocupamos.

Las corrientes de aire

Aunque a primera vista parece sencillo producir un coche cuya parte superior pueda abrirse o cerrarse a voluntad, no es empresa tan fácil porque una vez el coche en marcha se producen una serie de corrientes de aire y remolinos que resultan muy molestos y que es preciso evitar.

Tratando de obviar el inconveniente de las corrientes de aire se instaló un segundo parabrisas delante de los asientos posteriores y aunque de este modo se salvan, casi completamente, los asientos poste-





riores de la molestia, ocurre que ésta se traslada a la parte delantera.

Una carrocería completamente cerrada y desprovista de techo, presenta el inconveniente de que tada la fuerza del viento que se produce en su movimiento va a parar necesariamente, a los asientos posteriores mientras que, por otro lado, el remolino producido se introduce directamente a la parte posterior.

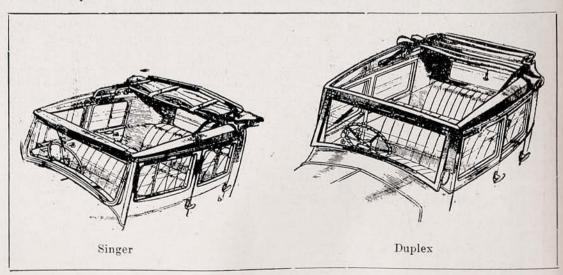
En caso de una conducción interior transformable en cabriolet con el parabrisas entreabierto y los cristales laterales subidos, las corrientes que pasan por los lados del parabrisa y por encima de éste, vienen a encontrarse con la que origina la marcha del coche produciéndose un molesto remolino en la parte trasera.

Claramente puede apreciarse la dirección de las corrientes de aire que resbalan, sin penetrar en la carrocería, sobre la parte del techo fija, donde tropieza también la corriente producida por el remolino sin penetrar en el interior.

Los constructores

Sentado ya que el coche ideal es la conducción interior con techo movible, sin entrar a discutir si el tipo de dos o cuatro puertas, aunque particularmente me inclino por el primero de ellos, por la seguridad que ofrece frente a las travesuras de los pequeñuelos transportados, a más de las no despreciables de una fortaleza superior en el conjunto de la carrocería y una supresión de ruidos bastante notable, vamos a examinar las diversas soluciones presentadas cuya mayoría procede de constructores ingleses.

Tres son las tendencias más definidas en la producción de esta clase de tipos. Uno de techo rígido, cuya mitad desliza hacia atras; otro con capota flexible y armadura de hierro al estilo de la utilizada en la de los torpedos, y el tercero también de capota flexible, pero sin armadura plegable, que se adapta sobre una cremallera montada en los costados de la carrocería



sobre la que se hace deslizar la capota por medio de una manivela situada en un costado de la carrocería. A la primera de las clasificaciones enumeradas pertenecen las ejecuciones presentadas por Metropolitan Motors, Maddox Imperia y Pytchley, Son sin duda sencillas soluciones que permiten abrir o cerrar el techo, desde el asiento del conductor, con una senciilla maniobra sin necesidad de detener la marcha. Aunque aparentemente parezca una perfecta realización, no hay que olvidar que es cara porque ha de estar hecha con los mejores materiales y una mano de obra de primer orden, si se quiere asegurar una perfecta hermeticidad. Este tipo pierde valor si se compara con el segundo de que hablamos, constituído por una capota flexible montada sobre compases articulados, porque en el primero de ellos, el techo rígido sólo permite la visión completa desde los asientos delanteros y una pequeña parte de la dirección de la marcha desde los traseros, mientras que en el de capota plegable la visión es perfecta desde los asientos, tanto en sentido de marcha como lateralmente. A esta clase pertenecen las ejecuciones llevadas a cabo por Kopalapso y Standard.

Los constructores de otros tipos, atacancan éste dichido que, efectivamente, tiene las ventajas que se citan, pero en cambio presentan los incovenientes de que son más difíciles de abrir y cerrar y, que la capota si no es de un material de primera clase acaba cuarteándose muy rápidamente. Tratando de evitar este inconveniente, Gordon England, se especializa en un techo en el que la capota se enrolla en la parte trasera teniendo un bastidor en forma de X bombeado a partir del centro, para que el agua corra libremente. Este dispositivo se cierra mediante unos automáticos que lleva en los costados. Desde luego aunque se puede abrir con el coche en marcha, para cerrarlo es preciso hacerlo desde el exterior..

Como ejecución intermedia y con el mayor parecido al torpedo tenemos la llevada a cabo por Tickford sobre una conducción initerior decapotable.. En ella la visión es perfecta en todos sentidos incluso hacia atrás.

Por último, Singer y Duplex, realizan sobre sus carrocerías el último de los modelos que hemos clasificado, la capota flexible deslizante sobre los costados de la carrocería por medio de una manivela. Es, sin duda, una bonita solución aunque adolece del inconveniente antes mencionado de las corrientes, si bien en esta clase de carrocería es más fácil de evitar porque basta con situar la capota, que puede dejarse en la posición que se desee, un poco por encima de la cabeza de los pasajeros.

J. C.

UN GARAGE GIGANTESCO

La solución para descongestionar las calles

En la parte Este de Nueva York, en la calle 34 acaba de construirse un gigantesco garage y depósito dividido en 24 pisos. Desde el momento en que un coche entra en la planta baja ya no es tocado por la mano del hombre. Una zorra eléctrica se encarga de depositarlo en el ascensor, el cual se abre automáticamente, y una vez conducido al piso indicado, una nueva zorra le transporta y ubica en la posición deseada.

Caben en este garage o depósitos más

de 1.000 coches y a sido construído con el objeto de descongestionar las aglomeraciones de las paradas.

El tránsito en Nueva York a cargo de 1.200 hombres

En Nueva York, apesar de su gran población, tiene apenas 13,000 agentes de policía, de los cuales solo 1,200 están a cargo del servicio del tránsito.

Esta pequeña cantidad se debe a las innumerables señales luminosas que sustituyen al personal de agentes.

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

El Prefecto-Jefe Provincial de Carabineros dicta una interesante Orden del Dia

Los carabineros y el público.—La misión del carabinero es, ante todo, educadora.—
La institución debe hacerse respetable y acreedora al buen nombre y crédito de sus miembros.—El caso de las armas de fuego.—Los prefectos deberán velar porque lo dispuesto en esta orden sea cumplido estrictamente.

Conocida es del público la labor constante del actual jefe provincial de Carabineros y prefecto de la capital, coronel señor Manuel Concha, en el terreno de procurar siempre el progreso en la cultura, de la que fué un tiempo policía, y que es hoy Cuerpo de Carabineros.

Por eso, y consecuente con este ideal, que se relaciona directamente con el público a quien sirve el cuerpo de su mando, el jefe, vuelve ahora de nuevo su mirada, hacia una materia, que puede considerar-

se básica para el Cuerpo de Carabineros de Chile.

He aquí la orden del día:

"Continuamente llegan a esta Prefectura General reclamos del público acerca de los procedimientos poco correctos que el carabinero usa en sus múltiples relaciones para con él. El prefecto jefe subscrito hace presente al personal del cuerpo que no debe olvidarse en ningún momento que la misión principal del carabinero, por la naturaleza misma de sus funciones, es antes que todo educadora y, por lo tanto, los buenos modales, la cortesía y caballerosidad son cualidades que deben ir aparejadas a todos sus actos, ya sea en el servicio o fuera de él. La cortesía y los buenos modales no están reñidos con la entereza de carácter y el respeto que el carabinero debe inspirar dentro del marco de la autoridad que la ley fija para el correcto desempeño y cumplimiento de sus deberes.

Toda solicitud o petición de cualquier ciudadano debe ser una ocasión para que el personal demuestre su buena educación, acogiéndola con prontitud, atención y caballerosidad, ya que su actuación y verdadera finalidad de sus funciones está en la protección y el respeto de los derechos de los demás dentro de los principios legales y de la ecuanimidad.

Cualquiera otro procedimiento que se aparte de estos principios, o el de hacer alarde de un exceso de autoridad o de fuerza que, por regla general, no se armonizan con la investidura de un policía, es desvirtuar y alejarse de la verdadera y genuína misión que al carabinero le confía el Estado y como, en realidad debe entenderla el público, sin contar, de otro lado, que ello demuestra falta de cultura y de educación del personal, circunstancias que no conducen a otra cosa que al desprestigio y desmedro de la institución.

La institución, antes que todo, debe hacerse respetable y acreedora al buen nombre y crédito de sus componentes por sus medios conciliatorios de carácter pacífico y por las evidentes muestras de cultura y de civismo con que sus miembros deben revestir los actos de su ministerio

profesional.

A este mismo objeto tiende también las disiposiciones dictadas por esta Prefectura General en el párrafo 6 de la Orden del Día 295 de 1928, sobre el uso indebido de las armas de fuego solo pueden usarse en casos extremos, tales como la defensa personal, delitos graves, etc.

Deberá echarse mano a todos los recursos posibles por eliminar del cuerpo la mala práctica en emplear esas armas en forma tal que constituyen un franco abuso y un peligro, al extremo de heberse presentado casos en que los carabineros se han servido de ellas para atacar a sus propios compañeros, y aún, a sus superiores.

Los señores prefectos velarán en forma constante y enérgica porque estas disposiciones sean cumplidas estrictamente y darán conferencias personalmente a los eficiales y tropa de su dependencia sobre los puntos a que este párrafo se refiere. HACE IO AÑOS. - MAYO 1919

De nuestra edición de Mayo de 1919 (N.º 93) estractamos algunas notas interesantes que traerán recuerdos a nuestros lectores:

El Gobierno autoriza al ingeniero norteamericano señor Fritz Mella y a los señores Santiago Spencer y George Waters para establecer en Santiago un servicio de autobuses, vehículos que el público denominó "Taguas".

* * *

Se anuncia que el camino Santiago -Puente Alto - San José Maipo está en condiciones de ser utilizado por los automovilistas en sus escursiones a la nieve.

* * *

Presidida por Don Carlos Silva Cruz se celebra una sesión para organizar la Sociedad Nacional de Fomento del Turismo.

* * *

Se espera la llegada de una misión aeronáutica francesa en la que frma parte el primer piloto que hizo el "looping" en un biplano: Maurice Chevillard.

* * *

El Gobierno promulga una ley por la cual se libera de impuesto al alcohol que se destine como combustible en los motores de explosión.

* * *

Se estudia la forma como se pedirán las propuestas para la construcción del Camino plano entre Valparaíso y Viña del Mar.

* * *

En el Pabellón de las Rosas de Buenos Aires, se celebra el 2.º Salón del Automóvil.

* * *

Un grupo de caballeros en Chillán tratan de organizar el Club de Turismo de Ñuble.

* * *

El ingeniero argentino Lucius dictó en los salones de "El Mercurio" conferencias sobre motores de explosión.

* * *

El 17 de Mayo se atraviesa por primera vez el Atlántico; utilizando el avión N C 4, piloteado por el norteamericano Reed.

* * *

Existen en circulación en Río de Janeiro 2508 automóviles.

Pondrán de manifiesto la verdadera misión que el carabinero está llamado a desempeñar en la sociedad, haciéndole ver, especialmente, que el único camino por el cual se llega a cumplir debidamente su cometido y alcanzar la situación que en ella le corresponde, es por la cultura y el empleo de los medios conciliatorios pacíficos. Sólo así se consigue el respeto general de los habitantes, se enaltece y se prestigia a la institución.

Asimismo, los señores prefectos y jefatura del G. S., comisionarán a los oficiales de sus comisarías para que, a su vez dicten conferencias al personal sobre esa materia y se les instruya continuamente a fiin de mantener de una manera latente estos conceptos que deben consustanciarse con el espíritu del carabinero.

Estámpese en las órdenes permanentes.

(Firmado).—M. CONCHA P."

Coronel y Prefecto Jefe.





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 27 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18 horas, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona y de los Directores señores: Blurton, de Larraechea, Larraín, De la Maza y Concha.

ACTA.—Se leyó y aprobó la sesión extraordinaria N.º 3.

CUENTA.—Nombramiento de Delegado al II Congreso de Turismo que se llevará a efecto el 18 de Abril del presente año en Lima.

Se acordó por unanimidad, nombrar al Vice-Presidente Señor Barahona, quien aceptó el cargo.

De una carta esplicación del señor Ignacio Cádiz, sobre su actuación después de la Carrera de San Antonio.

Hubo acuerdo en aceptar las esplicacio-

Se leyeron y aceptaron las siguientes solicitudes de socios:

Don Eduardo Larrinaga Q. presentado por Don Otto Krefft.

Don Ernesto Passalacqua C. presentado por don Otto Krefft.

Dos Hugo González A. presentado por Don Otto Krefft.

Don José Nudman G. presentado por Don Otto Krefft.

Don Arístides Prajoux presentado por Don Otto Krefft.

Don Julio A. López A. presentado por Don Otto Krefft.

Don Daniel Fernández del R. presentado por Don Otto Krefft.

Don Luis H. Recabarren del C. presentado por Don Otto Krefft.

Don Pedro Arroyo Concha presentado por Don Raúl Barahona.

Doña Raquel Ossa Mc-Kellar presentada por Don Oscar Concha.

Don Manuel A. Tocornal G. presentado por Don Oscar Concha.

Don Ignacio Valdés Sanchez presentado por Don Oscar Concha.

Don Fernando Valdés Sanchez presentado por Don Oscar Concha.

Don Ramón Larraín Plaza presentado por Don E. Larraín.

Don Emilio Karstulovic B. presentado por El Directorio.

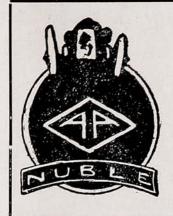
Don Alfredo Brancoli presentado por Don A. Ciuffardi.

De haberse prentado un señor Agüero solicitando datos para una página de Turismo Semanal. Como a este señor la Asociación de Automovilistas le entregó la cantidad \$ 600 para la publicación de un un libro este tema, que no llevó a cabo. Se acordó exigir la devolución de ese dinero.

De una nota de la A. I. A. C. R., en que acusa recibo de la cantidad de Fr: 3.000. correspondiente a nuestra cuota anual.

Se acordó enviar una nota de felicitación al Alcalde, por el levantamiento de los rieles de la calle Ahumada y Estado,

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



Asociación de Automovilistas de Ñuble

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

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

idea tanto tiempo propiciada por nuestra Institución.

Se acordó donar para la carrera Circuito Rancagua, la Copa "Automóvil Club de Chile", para la categoría Fuerza libre.

El Vice-Presidente señor Barahona donó una Copa para la categoría Standard. Se acordó que el Secretario hablara con el señor Isaac Prieto A., ofreciéndole el cargo de Administrador del Club.

Oscar Concha. Secretario Hon.

Amadeo Heiremans. Presidente.

SESION DE DIRECTORIO DE ABRIL 3 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.55 horas, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona; de los Directores señores Blurton, De la Maza, de Larraechea, Concha y Larraín y del socio señor Alejandro Gumucio.

ACTA.—Se leyó y aprobó la sesión del 1.º del presente.

Cuenta.—De estar gravemente enfermo el Contador y por ésto, atrasada la Contabilidad.

Se acordó que el señor Presidente le nombrará reemplazante.

De notas-acuse sobre la unión de las inistituciones, enviadas por los Automóviles Clubs de Finlandia y Latvijas.

De una nota de agradecimiento del Motor Club de Mendoza.

De una nota de los Jueces de Cancha de la Carrera de Rancagua, señores Javier y Alejandro Gumucio.

Se acordó tratarlas juntas con las demás que llegaran en la próxima sesión.

De una factura de circulares impresas de la Empresa "La Semana".

Se acordó cancelarla.

De las siguientes solicitudes de socios, que fueron aceptadas: Don José M. Silva P. presentado por Don Gustavo Várgas.

Don Enrique Cabrera P. presentado por Don Eduardo Izquierdo.

Don Marcial Barrera E. presentado por Don Manuel Soza.

Don Humberto Andrade G. presentado por Don Alfonso Ciuffardi.

Don Zorobabel Rodríguez R. presentado por Don Miguel Tejeda.

Don Róbinson Alvarez M. presentado por Don Miguel Tejeda.

Don Eugenio Zolezzi S. presentado por Don Otto Krefft.

Don Jorge Paleologos G. presentado por Don Otto Krefft.

Don Alfonso Sutil Prieto presentado por Don Otto Krefft.

Don Alejandro Barazarte U. presentado por Don Juan Larraín.

Don Luis Magnini presentado por Don Hugo Petit Bon.

Se dió cuenta de diferentes circulares enviadas por la A. I. A. C. R.

De una solicitud de la Revista "Motor Italie", en que solicita el canje con nuestro órgano oficial.

Se acordó efectuarlo.



Asociación de Automovilistas de Bio-Bio

LOS ANGELES

Presidente

Francisco Gouet

Vice-Presidente

Manuel Escobar Moreira.

Secretario

Francisco Pino

Tesorero

Nemoroso Barrueto

Director

Gabriel Cristi

Se acordó enviar una nota de agradecimiento por su actuación en la última carrera a los señores: Comandante de los Carabineros de Colchagua, al Capitán de Carabineros señor Letelier y al Jefe de Estación de Graneros.

Se dio cuenta de un reclamo por asuntos del Tránsito, del socio señor Ernesto Herman.

Se discutió largamente sobre este reclamo y otros que se habían presentado, acordándose estudiar la instalación de una Oficina Jurídica dentro de la Institución, para atender todos los asuntos de socios relacionados con infracciones al Tránsito y asuntos judiciales. Se acordó, también, que el señor Presidente, acompañado por el Secretario, se acercaran al Juez señor Gallo, a conversar sobre la defensa de sus socios por la Institución en los partes por infracciones del tránsito.

Se acordó borrar de sus registros, sin mayor trámite, a todo socio que no se encontrara al día en el pago de sus cuotas el 1.º de Enero de 1929.

Se levantó la sesión a las 20.05 horas.

Oscar Concha. Secretario Hon.

Amadeo Heiremans.

Presidente.

SESION DE DIRECTORIO DE ABRIL 10 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.40, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona y de todos los Directores.

ACTA.-No se leyó.

CUENTA.—De una nota del Automóvil Club de Egipto, solicitando datos.

De una nota del socio señor Zerbi en que solicita nuevo carnet por haberlo perdido.

Se acordó entregar duplicado.

De una nota de Brusadelli & Manni, sobre fundación de la Cámara de Comerciantes.

Se acordó comunicarle que este asunto estaba resuelto por la Asociación de Automovilistas y entregado a una Comisión compuesta por su representante, Morrison & Cía., y Barahona, Hermanos y Co.

De otra de la misma firma en que ofre-

ce la cantidad de \$ 10.000 para una carrera en el Circuito Sur, por la Copa Brusadelli & Manni.

Se acordó aceptar la organización y control de dicha prueba y se encomendó la obtención del permiso al señor Larraín. Se acordó también comunicar esta competencia a las Casas Comerciales y a los pilotos.

ACUERDOS.—Fijar el valor de las insignias nuevas en \$ 70 la de 1.º clase y \$ 35 la de segunda.

Se acordó considerar como socio activo de la Institución, al Capitán Ernesto Zolezzi, ofreciéndole un obsequio por sus servicios.

Se aceptó un presupuesto, para la confección de uniformes para los Cuidadores de Coches en \$ 145 cada uno.



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 v Alfredo Arrivé.

Se acordó pagar la cantidad de \$ 50 al señor Gálvez por dibujos hechos para la Institución.

Se acordó esperar el informe de la A. A. de Colchagua, sobre la última Carrera, hasta el Miércoles próximo, para tomar resolución sobre los reclamos de ella.

Se acordó pedir quinientos llaveros de cadena con el escudo de la Institución al señor Gustavo Millet.

Se acordó tener presente lo comunicado por el señor Karstulovic, sobre la organización de la entidad de Antofagasta, encomendada al señor Cortesse.

Se acordó resolver la Administración del Club, el próximo Miércoles.

Aceptar las siguientes solicitudes de socios: Hernán Zegers Baeza presentado por el socio señor Oscar Concha.

Ignacio Pérez Covarrubias presentado por el socio señor Oscar Concha.

Raymundo Mathiot C. presentado por el socio señor Oscar Concha.

Víctor Durán Lanig presentado por el socio señor Oscar Concha.

Hernán Díaz Cruchaga presentado por el socio señor Ooscar Concha.

José Cortés Simón presentado por el socio señor Terencio Cassale.

Roberto Correa Ramírez presentado por el señor Oscar Concha.

Se levantó al sesión a las 20.50 horas.

Oscar Concha. Secretario.

Amadeo Heiremans.

Presidente.

SESION DE DIRECTORIO DE ABRIL 17 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.25 horas, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona y de los Directores señores: Blurton, De la Maza, Cruz, de Larraechea, Larraín y Concha.

ACTA.—Se leyó y aprobó las del 15 del presente, con las siguientes observaciones:

Art. 60.—b) Suprimirlo, quedando la letra c como b.

El Art. 23 debe decir: El número de los socios honorarios Chilenos no pasará de veinte. Dejar constancia que quedó sólo aprobado hasta el artículo 62 inclusive.

El señor Presidente ofreció la palabra al socio señor Juan Mickle, quien espuso un reclamo contra los Carabineros, solicitando que el Directorio se hicieira cargo de él.

Se acordó enviar una nota a la Jefatura de Carabineros, solicitando el arreglo de la situación del señor Mickle.

Los caminos y carreteras bien construídos facilitan el transporte.



Asociación de Antomovilistas de Victoria

VICTORIA

Presidente Secretario

Tesorero

Marco A. Huerta.

Alejandro Baeza.

Pablo Fellmer.

CUENTA.—De una circular del Espreso Latino-Americano, sobre organización de viajes de Turismo.

De una factura de la Casa Pilade Massa, por la suma de \$ 150. Se acordó cancelarla.

De una nota de la Dirección del Tránsito, sobre estacionamiento permitido para 10 automóviles con la insignia de la Institución, en el costado sur, calzada norte de Delicias frente al local.

Se acordó agradecerla.

De una nota del "Automóvil Club Argentino", sobre atenciones prestadas al socio señor Miguel Vender.

Se acordó agradecerla.

De la renuncia presentada por el socio señor Pedro Becerra.

Se aceptó.

De varias notas y circulares de la A. I. A. C. R., sobre forma de entrada en algunos países europeos, penas impuestas, traslados de mercaderías en vehículos automóviles, etc.

De las nuevas ventajas de la carta In-

ternacional de presentación.

El señor de Larraechea dió cuenta de tener encargo del Tesorero de pedir disculpa por inasistencia, en vista de tener que ausentarse de la Capital urgentemente.

El señor de Larraechea espuso, que

habiendo leído en los diarios que se pensaba prohibir el estacionamiento de automóviles en el centro, estimaba que la Institución debía tomar cartas en este asunto.

Se acordó nombrar una comisión compuesta de él, y de los Directores Blurton. Cruz y de la Maza, para que estudiaran este asunto y lo presentaran al Directorio, para que éste se acercara a al Dirección del Tránsito a esponerle su punto de vista.

A una presentación del Concesionario del Restaurant del Club, se acordó pedir referencias sobre la persona de que se trataba.

Se estudiaron varios proponentes para la Alministración del Club, acordándose aceptar al señor Luis Bates Salcedo, quien, durante dos meses, ganaría la cantidad de \$ 600 y después se le fijaría el sueldo de-

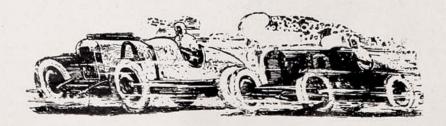
Se acordó dar a las esposas e hijas solteras de los socios, chaufeurs, las mismas franquicias del socio, siendo presentadas por éste y pagando la cantidad de \$ 30 anuales.

Se levantó la sesión a las 20,20 horas.

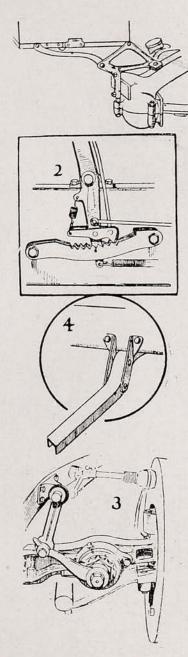
Oscar Concha. Secretario.

Amadeo Heiremans.

Presidente.



Las novedades en el último Salón de Nueva York



Sostén de portabaúl y abrazadera de parachoques del Chrysler;
 Palanca de freno del Hudson;
 Parachoque delantero del Packard;
 Sostén de estribo del Hudson.

Esta manifestación anual de la industria del automóviil llevada a cabo en el Grand Central Palace de Nueva York por vigésima vez, bajo los auspicios de la Cámara Nacional de Comercio del Automóvil de aquel país, ha batido—¡cómo no, tratándose de cosa americana!—todos los récords existentes en materia de concurrencia. Más de trescientos vehículos, integrados por cuarenta y tantas marcas, ocupaban tres pisos del edificio, y casi otros dos pisos estaban llenos de accesorios y equipos para talleres y garages, representando ciento veinte fábricas distintas.

La tendencia a producir coches de seis y ocho cilindros está tan perfectamente definida, que de cuarenta y cuatro marcas americanas exponentes, veiinticuatro emplean moto es de ocho cilindros, treinta y una de seis, y de ambas marcas hay catorce que producen indistintamente ambos modelos.

El motor de cuatro cilindros sólo conserva partidarios en Ford, Whippet—que también construye este coche en seis cilindros—,Plymouth, Durant y Rugby.

Una mayor potencia es también la característica que abunda entre los concurrentes, pero siempre con la tendencia a no pasar de un régimen de revoluciones prudencial, que permite emplear un material no costoso y asegura una alimentación regular de todos los cilindros, muy difícil de conseguir traspasado cierto número de revoluciones.

Todas las partes brillantes de los coches están protegidas con chapas de cromo, que las hacen inoxidables. Los parabrisas están casi todos provistos de lunas irrompibles "Triplex".

La distancia entre ruedas, que venía siendo normalmente de 1,42 m., ha sido aumentada en un buen número de vehículos a 1,47 y 1,49, con objeto de establecer sobre los chassis carrocerías más amplias, que permitan alojar cómodamente tres asientos en la parte delantera igual que en la trasera.

Habiendo relativamente pocas noveda-

des que presentar en la cuestión motor, se ha extremado el refinamiento en las carrocerías, hasta el punto que puede decirse que rayan casi los Jímites de belleza y perfección.

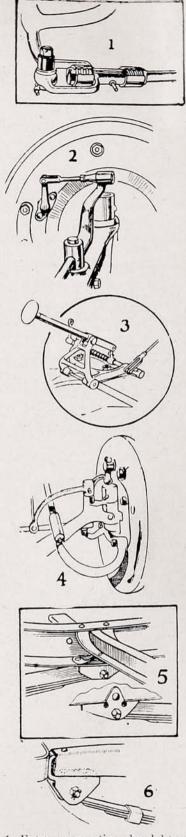
Una mayor gama de coloridos a cuál más bonito, unas líneas perfectamente estilizadas, y el empleo de nuevas formas de capot con aletas de ventilación en sentido horizontal, hacen que estos capots, apoyados en radiadores más altos y estrechos, presenten un aspecto verdaderamente regio. Buen ejemplo de esto lo tenemos en las carfocerías presentadas por Studebaker, Chrysler, Graham-Paige, Auburn y Dodge.

Existe una pequeña reacción hacia la carrocería transformable, presentándose sobre todo modelos deportivos de líneas y coloridos verdaderamente impecables. Hay también un pequeño aumento de producción en la carrocería torpedo, debido a una gran demanda ligeramente superior a la de años anteriores.

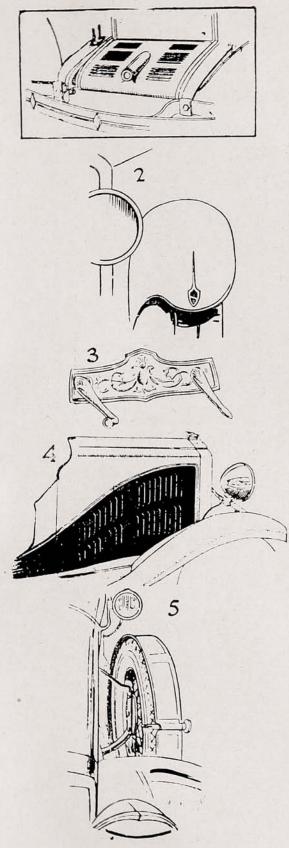
Las dos notas más salientes de este Salón han sido el nuevo Chevrotet seis, que hemos dado a conocer a nuestros lectores en el número anterior, y el ocho cilindros Duesenberg, construído por este especialista de los coches de carreras a petición del presidente del "Auburn Automobile Co.", que se propone concentrar bajo aquella marca el mejor coche del mundo. Las noticias que nos llegan de este coche es que tiene condiciones verdaderamente asombrosas y una flexibilidad tal que para él no hay pendientes. La casa anuncia que puede pasar de 4 a 185 km. por hora en directa con suma facilidad. Sus ocho cilindros en línea de 95 x 121 dan una cubicación de 6 litros 800 con una potencia de 265 caballos a 4,200 revoluciones.

Es ingenioso el antivibrador de mercurio que tiene instalado para evitar las trepidaciones del motor. Sobre el brazo de unión de los descansos del cigüeñal correspondiente a los cilindros primero y segundo, y uniéndolas por sus extremidades en forma de puente, están fijados por ambas caras dos recipientes llenos de mercurio al 94 por 100 de su volumen. Cuando hay tendencia a vibrar, los frotamientos que se producen, como consecuencia de los movimientos del mercurio en sus compartimentos, son más que suficientes para volver imperceptible los movimientos torsionales del cigüeñal.

Los últimos adelantos mecánicos de que hablamos en números anteriores van generalizándose sobre buen número de coches. El engrase central es adoptado por



1. Extremo amortiguado del tensor en el Nash; 2. Mecanismo del freno delantero del Nash; 3. Acelerador del Lincoln; 4. Brazo de muñón empernado del Oldsmobile; 5. Sostén delantero del resorte trasero del Pontiac; 6. Sostén delantero del muelle delantero del Oldsmobile.



1.—Resguardo delantero del nuevo Chevrolet; 2.—Monograma de color del Chandler; 3.—Escudo artístico en la chapa de los mangos del Hupmobile; 4.—Forma especial de las lumbreras del capó del nuevo modelo Mate de la REO; 5.—Porta neumático del Hupmobile.

Duesenberg, Graham - Paige, Packard, Nash y Moon. Sin embargo, Ford, Chevrolet y gran número de marcas continúan fieles a los sistemas Alemite y Zerk.

Merece citarse el original sistema de descarbonización introducido por Chrysler en su seis-cilindros Imperial. En el tablero hay un depósito que contiene un líquido descarbonizante. Al dejar el coche despues del ordinario trabajo, se hace funcionar una bomba que hay en el depósito que envía el descarbonizante a los cilindros. El líquido ataca al carbón cuyos residuos son expulsados por el escape al poner el coche en marcha al día siguiente. No crea el lector que este accesorio está acoplado como un lujo o novedad. Tiene por objeto utilizar el límite de compresión máxima, lo que sería imposible en el momento que tuviera la más ligera capa de carbón, que reduciría la cámara, transponiendo los límites de compresión y determinando el golpeteo del motor.

Muy ingeniosa resulta la modificación initroducida por Stutz en este coche y en su hermano menor de reciente construcción-el Blackhawk-, incorporándole un dispositivo que denomina "No-Back" (no hacia atrás). Tiene por objeto impedir que el coche retroceda al parar o arrancar en las pendientes. Consiste en un tambor instalado entre el cambio de marcha y la articulación universal delantera, protegido en una caja. El tambor descansa sobre un rodillo, el que actúa sobre una cuña en forma de L. Cuando se invierte la marcha del árbol principal, el rodillo queda empujado contra la sección más gruesa de la cuña, paralizando el movimiento de retroceso. Cuando la palanca del cambio se coloca en posición de marcha atrás, hay una barra que suelta automáticamente la cuña referida mediante una excéntrica y permite entonces la transmisión de la marcha atrás al diferencial.

El cammbio de cuatro velocidades con la tercera silenciosa gana partidarios por momentos. Stutz lo adopta en todos sus modelos y en el nuevo coche.

Ford continúa su política de ir mejorando continuamente su coche incorporándole continuamente perfeccionamientos que pueden ser acoplados a los coches vendidos anteriormente. Ha adoptado el embrague de disco único guarnecido de ferodo, en vez del de discos múltiples que empleaba hasta ahora. Aplica también un amortiguador de vibraciones en la parte delantera del motor, haciéndolo descansar sobre dos muelles espirales, existiendo un

tercero con objeto de evitar el excesivo movimiento vertical. Introduce modificaciones en el carburador, conducentes al mayor aprovechamiento del combustible. Y aprovechando la exposición privada que celebra todos los años en su sucursal de Nueva York, coincidiendo con la del Salón-al que no concurre-presenta tres nuevos modelos de carrocerías: un cabriolet-coupé, un nuevo sedán y un tipo taxi. Prometemos a nuestros lectores una información gráfica de estas carrocerías, que aún no ha llegado a nuestras manos.

La General Motors, celosa de su prestigio, no descansa un momento en introducir modificaciones en sus coches. Recordamos el compensador armónico-para evitar las vibraciones del cigüeñal-acoplado al Pontiac, dispositivo que se hizo famoso sobre el Oakland. El Pontiac ha sido mejorado notablemente, haciendo un gran coche de seis cilindros; más potente, más rapido, de mayor capacidad. El Oakland y el Oldsmobile han sido también muy mejorados.

Respecto a precios sólo hemos de decir que los hay para las tres clases de compradores que acuden al mercado: unos buscan un automóvil a base de un precio reducido; otros tratan de adquirir un coche de cierta elegancia y precio medio; los terceros desean un vehículo de una marcada individualidad y elegancia. El precio más alto es el fijado al Duesenberg, ocho mil quinientos dólares el chassis.

Todos los constructores se aprestan a lograr una mayor producción que la obtenida el año anterior. Chevrolet calcula que fabricará 1.250.000 coches, es decir. unos 100.000 mensuales, que era la suma producida en los últimos meses de fabricación del cuatro-cilindros. Por otra parte Ford no se descuida. En su programa de producción consigna la cifra de 2.000.000 de vehículos, es decir, unos 70.000 mensuales más que Chevrolet. Si se acercan a estas cifras, ambas marcas se calcula que cubrirán aproximadamente los 3 5 de la producción total americana, calculada para este año.

J. C. C.

UN AUTO PARA EL SUMO PONTÍFICE

En el local que posee en Roma la fábrica de automóviles Fiat se exhibió el vehículo destinado al Sumo Pontífice, y que le será entregado al Papa. El Sumo Pontífice lo recibirá luego en audiencia privada y con ellos a una representación de obreros distinguidos de la Fiat que ha ido expresamente de Turín.

El objeto de la Fiat fué preparar una máquina apta para los servicios del turismo grande y no una berlina de gala demasiado voluuminosa y que solamente habría podido desempeñar funciones decrativas. El coste del coche completamente equipado asciende a ochenta mil libras y será el primer regalo de la Fiat al Papa. Su modelo corresponde al del Fiat 525. Tiene seis cilindros, dirección a la izquierda y maniobra interna. El calor del coche es de amaranto oscuro con filetes dorado.

Lleva en su interior cuatro asientos tapizados con terciopelo de seda color rojo. En la parte anterior hay una placa con la imágen de San Cristóbal, patrono de los automovilistas, sobre un fondo en esmalte con los colores pontificios. La placa es obra del artista Venuelli, y los escudos de armas de las portezuelas de los artistas Tanfani y Bertarelli. A cada lado de los asientos principales hay un teléfo no para comunicar órdenes al lacayo sentado al lado del conductor. Sobre la caja del radiador va un gallardete pontificio.

El coche es de una severa elegancia. Su longitud es de cuatro metros.

Las características del automóvil Graham-Paige

Los nuevos modelos de coches Graham-Paige comprenden tal variedad de chassis y de carroceras, que llama la atención dondequiera que se los exhiba.

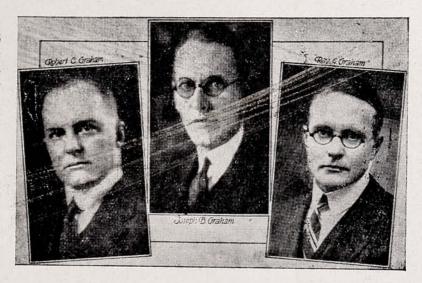
Esos nuevos modelos varían desde el chassis de seis cilindros con 2,80 m. de distancia entre ejes hasta el chassis de ocho cilindros con distancia entre ejes de 3,43 m.

Los motores empiezan con el de 2,87 litros de cilin-

drada, que es el de seis cilindros más pequeños, hasta el de 4,90 litros que corresponde al chassis de ocho cilindros. Dos de los modelos, el 619 y el 629, tienen el mismo motor de 4,72 litros de cilindrada y 97 HP. efectivos a 3.200 revoluciones por minuto.

El motor de todos los modelos de seis cilindros tiene un cigüeñal montado en siete cojinetes de bronce, de tipo intercambiable. Esos motores se construyen en las propias fábricas de la casa Graham-Paige.

Los nuñones huecos del cigüeñal y los émbolos de aleación de aluminio con refuerzo de acero Invar reducen en centenares de libras la carga que recae en los

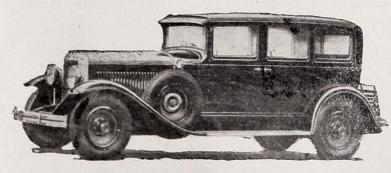


Los hermanos Graham

cojinetes durante la marcha a gran velocidad. El cigüeñal se equilibra estática y dinámicamente. Un compensador Lanchester aumenta la regularidad cíclica de los motores más grandes de seis cilindros y de los de ocho. La distribución se efectúa por medio de una cadena silenciosa cuyo mecanismo, en los dos seis mayores y en el ocho, está provisto de un tensor automático.

La tubería de admisión y escape, ideada y perfeccionada por los ingenieros de Graham-Paige, mejora la carburación del motor mediante una distribución uniforme de la mezcla de gasolina a todos los cilindros. Una bomba mecánica asegura una alimentación constante de combustible en

las cuestas más largas y empinadas así como cualquiera que sea la abertura de la mariposa. Todos los motores están protegido por un depurador de aire. Todos los cojinetes y muñones del cigüeñal, del árbol de levas, de la bomba de agua, así como los levanta-válvulas y reguladores de tensión de cadena, se lu-



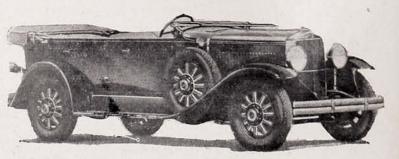
Coche Sedán Modelo 835 para 5 pasajeros

brican por presión, por medio de una bomba sumergida en el aceite del cárter. Todas las tuberías de distribución de aceite están encerradas en el cárter, para suprimir el peligro de congelación. El motor de los cuatro chassis más grandes está provisto de un filtro de aceite. Los cilindros de to-

dos los motores están rodeados de una camisa de agua que abarca toda la extensión de la carrera de émbolo gracías a lo cual se obtiene un enfriamiento adecuado y uniforme. Todos los motores son de suspensión en cuatro puntos y los modelos más grandes están montados en tacos de caucho.

Los embragues son del tipo de disco seco, que facilita mucho los cambios de marcha. Los de los tres modelos más grandes son de dos discos con resortes y amortiguadores de vibración que forman parte integrante del disco seco. Ios pedales de embrague y de pedal son ajustables.

Lo que permite armonizar las ventajas en el cambio de marcha Graham-Paige es el hecho de que el mecanismo de cambio tiene dos velocidades altas. La toma directa, con una desmultiplicación mayor que la de los modelos de tres velocidades, reduce la velocidad del motor. Una toma semidirecta de engranajes silenciosos, de dientes tipo interno, y con desmultiplicación un poco menor que la de toma directa en los automóviles de tres velocidades, contribuye a aumentar la aceleración en el tráfico y en las subidas. De modo que en el cambio de marcha Graham-Paige de cuatro velocidades, esta tercera velocidad da todo el aumento de potencia y aceleración que ordinariamente se obtiene sólo en segunda velocidad, y aparte de eso, tiene el funcionamiento silencioso y uniforme de la toma directa. Con un eje trasero de desmultiplicación de 3.64 a 1, la velocidad del motor se reduce más en el Graham-Paige en toma directa que en cualquier coche de tres velocidades, sea cual fuere la velocidad que se desarrolle. Por ejemplo, cuando el Graham-Paige corre a 96 kilómetros por hora su motor no desarrolla más velocidad que la del motor



Modelo de Turismo 629 de 7 pasajeros

de un modelo de tres velocidades que vaya corriendo solamente a 72 kilómetros por hora.

De igual importancia es la reducción del desgaste de las piezas mecánicas y el aumento de la duración del automóvil que resultan del empleo de este cambio de marcha, por cuanto el eje cigüeñal, el árbol transmisor y el árbol propulsor dan un promedio de 25º/º menos revoluciones en toma directa en el Graham-Paige que en los coches corrientes. Al cabo de 16.000 kilómetros de recorrido el Graham-Paige de cuatro velocidades ha dado solamente el mismo número de revoluciones que cualquier otro automóvil necesita dar para recorrer no más de 12,000 kilómetros. Esta economía en consumo de gasolina y lubricante y en gastos de conservación, así como el valor mayor de reventa que adquiere el vehículo, son ventajas importantes que resultan de las cuatro velocidades de avence.

La cuarta velocidad (toma directa) se usa casi de continuo, como ocurre con la directa de los automóviles de tres velocidades. Debido a su funcionamiento silencioso y eficaz, la tercera velocidad podría utilizarse para la marcha normal, pero lo común es usarla sólo para acelerar con rapidez o para subir con prontitud las pendientes altas.

El árbol de cardán se equilibra y revisa de modo que asegure una marcha suave a 3.600 revoluciones por minuto. Las juntas universales o de cardán son totalmente de metal.

Para facilitar el manejo, los muñones de dirección de los dos modelos más pequeños están montados en cojinetes de rodillos. El volante de los cuatro modelos más grande puede graduarse a la inclinación más cómoda para el conductor, en tanto que la columna puede inmovilizarse de modo que no gire por medio de una cerradura que a la vez interrumpe el encendido.

Los frenos hidráulicos de los dos modelos más pequeños se contraen en un tambor de 305 mm. de diámetro en las cuatro ruedas. Los de los modelos más grandes actúan también sobre las cuatro ruedas y son del tipo hidráulico de expansión interior.

El sistema de frenaje de los cuatro mo-

delos más grandes está provisto de un cilindro maestro de compensación que restituye automáticamente a los frenos el líquido que se pierde por escapes y compensa las variaciones de volumen del líquido debidas a los cambios atmosféricos.

Los bastidores son de acero de gruesa sección, reforzados con chapas en escuadra. Forman una base sólida y en consonancia con la fama de los cinco nuevos modelos que ostentan el nombre de los tres hermanos Graham.

Se ensaya un nuevo sistema de señales

Mister Charles Alder, un conocido ingeniero de Baltimore (Estados Unidos), ha diseñado una ingeniosa señal aplicable al tráfico suburbano, cuyo funcionamiento se produce por ondas sonoras.

El aparato es particularmente aplicable en las esquinas de intersección de dos avenidas o carreteras de frecuente y veloz tráfico.

Hasta ahora se usan, con resultados parciales, postes o señales luminosas que indican alternativamente el sentido de la circulación. Ese sistema es a veces molesto porque el conductor debe detenerse aunque no haya tráfico en sentido transversal, a fin de obedecer la indicación que imparte el aparato.

La nueva señal que detailamos en estas líneas se aparta fundamentalmente de ese sistema. Sobre las cuatro caras de un poste de altura conveniente contiene tres luces distintas en cada cara.

Generalmente permanecen encendidas las luces verdes que dan vía libre al tráfico de la arteria principal, en tanto que la luz roja enfoca a la calle menos circulada.

Cuando un conductor se aproxima a la principal circulando por la calie menor, desde luego a velocidad reducida, encuentra en la esquina, acoplado al puesto luminoso, un dispositivo que contiene un micrófono similar al que se utiliza en transmisiones telefónicas.

A fin de procurarse seguro cruce a la avenida principal, el conductor hace sonar su bocina al aproximarse al poste. Las vibraciones o las ondas sonoras, que produce la bocina son recibidas por el micrófono, quien, las retransmite al poste luminoso, el que, automáticamente, alterna las luces del poste, deteniendo el tráfico de una arteria para orientarlo en el sentido de la otra.

Esta alteración de luces dura diez segundos, ciclo o espacio de tiempo que puede alterarse regulando el aparato. Transcurrido los diez segundos de plazo, las luces vuelven a su disposición original, reanudándose el tráfico por la arteria principal.

En caso de que al expirar los diez segundos de plazo concedidos a la calle secundaria se aproximase otro u otros automóviles, un nuevo toque de corneta concederá otro ciclo de plazo con la alteración de luces descripta.

Los primeros ensayos realizados con este nuevo aparato permiten considerarlo un valioso colaborador futuro para la mejor regularización del tráfico.

Breves momentos en la Ford Motor Company

Los modelos "Town-Car" y "Taxi-Cab".—1,463 unidades entregadas desde el 10. de Enero hasta el 30 de Abril. Se mpletará el año con 6,000.—Interesantes declaraciones del señor Bernardino Ponce de León.

En una reciente visita que hicimos en días pasados a la Ford Motor Company, nos impusimos de los nuevos modelos de carrocería que se han recibido, montados en los chassis standard Ford.

Fuimos atendidos por el señor Bernardino Ponce de León, quien nos proporcionó interesantes informaciones respecto los nuevos modelos y demás actividades de la fábrica.

El "Town-Car" que es uno de los modelos nuevos es un coche de presentación y líneas netamente europeas, modelo construído por la Fábrica Briggs.

El tipo "Town-Car" se caracteriza por la separación del compartimento de los pasajeros con el conductor y el de éste sin techo o cubierta superior. La cubierta puede colocarse en breves momentos transformando el coche en una elegante limusina. La separación la constituyen dos cristales que se mueven horizontalmente. La capota es de cuero animal, su tapicería interior de paño color "beige" y en la parte del conductor de pergamoid negro.

Ee señor Ponce de León nos dice que este modelo ha llamado la atención del público que ha tenido oportunidad de examinarlo y no duda que cuando comiencen a llegar las primeras partidas se colocarán co nsuma facilidad.

El precio de venta es de \$ 15.375. La Asistencia Pública ha adquirido diez de ellos para su servicio. El practicante con el chofer irán adelante y el médico con su botiquin en la parte de atrás.

El otro de los modelos que se exhibe es un "Taxi-Cab para 4 pasajeros al interior, coche destinado al servicio público de alquiler. Es cerrado y va el conductor separado de los pasajeros. En la parte delantera hay un solo asiento y el espacio libre a la derecha del chofer para la instalación del taxímetro y bagajes.

Ya es tiempo que se reaccione en nuestra capital en el sentido de utilizar el automóvil cerrado para el alquiler, tal como es en otras ciudades de más importancia en el mundo.

—Y qué nos dice, señor Ponce de León, sobre las actividades de la Fábrica?

—Estamos muy satisfechos del desrrollo progresivo a que hemos alcanzado en las entregas, nos dice. En Enero último entregamos 240 unidades, en Febrero 241, en Marzo 412 y en Abril 570.

—La mayor proporción de estas entregas corresponde a coches cerrados?

—No. Puede considerarse un 50°/° para los abiertos, despachados de preferenncia para la zona Norte.

Actualmente, continua nuestro entrevistado, estamos armando en la fábrica alrededor de 22 unidades diarias y estamos seguros que completaremos 6,000 unidades hasta fines del presente año. La producción en las fábricas de los Estados Unidos se ha normalizado y diariamente salen de las usinas 10,500 unidades, trabajo realizado por 130 mil operarios. Con la producción de un día de las fábricas habría demás para cubrir el mercado chileno durante un año.

—De manera que los compradores de Ford en todo Chile estarán ya satisfechos con las entregas efectuadas por los Agentes

—Desgraciadamente aun no hemos podido dar cumplimiento a los pedidos pendientes. Nuestros agentes tienen en este momento 1,500 órdenes de compra que aun no se han satisfecho.

Por cada vapor recibimos de los Estados Unidos grandes cantidades de piezas para armar los coches aquí. En el curso de la semana pasada recibimos 1,800 cajones y en el curso del presente mes tendremos arriba de cuatro mil. Con estos

Los millones de Norte-América que se invierten en Europa

Hay gran inquietud en la industria de automóviles alemana. La General Motors está en tratos con la industria Opel y sólo falta ultimar el precio para adquirir su producción de automóviles.

La casa Opel pide 120 millones de marcos por un 67 por ciento de su existencia total, de los cuales 60.000,000 nominales.

La industria del país está alarmada, porque así se inundará el mercado de automóviles baratos, y se teme que esto sea una prueba de tales resultados, que por de pronto dará a la General Motors el dominio del mercado interior. Se rumorea que la General Motors está prestándose a un plan de Ford, que quiere apoderarse de una gran parte del mercado europeo.

Notas como la transcrita, de un tiempo a esta parte, van surgiendo en la prensa de todos los países y publicándose por mediación de las agencias americanas.

El objeto de tales noticias, es comprendido fácilmente por los que forman parte de la industria automóvil.

Los americanos desean ensanchar sus mercados y contar con el predominio absoluto de sus industrias.

Los actuales momentos son oportunísimos y los más a propósito para la realización de sus planes.

La casi mayoría de los fabricantes europeos están en condiciones económicas sino desesperantes, en trances difíciles, debido a las evoluciones constantes de la producción, de los resultados de la postguerra y a la preponderancia y ataques contínuos de la industria americana, que no deja ocasión alguna para que pueda desarrollarse con medios propios.

La rivalidad de intereses de los distintos

países europeos que sostuvieron la contienda mundial se acentúa aunque muy diplomáticamente.

Los medios puestos en práctica son tentadores, pues la moneda contante y sonante y para entregas inmediatas hace vacilar y casi perder el patriotismo que tanto se ha venido pregonando y que ha servido de escudo y de bandera para mantener cada cual su posición y su nacionalidad.

En cuanto a Francia, todos los indicios y resultados parece que son de fracaso absoluto.

Los fabricantes franceses tienen un rasgo y una personalidad individualista. Prefieren la industria hecha en pequeña escala y mantener su producción con nombre propio y sin tutelas ni protecciones, a tener una industria floreciente, pero supeditada a grandes intereses.

En realidad, es una lucha de dos cuer-

pos y distintas almas.

América es el país en que todos los negocios son a base de grandes sociedades, en que el factor capital rige, orienta y determina la situación comercial, sin preocuparse del individuo.

Francia es todo al revés. El individuo crea, rige y orienta las industrias y los negocios, sin preocuparse del capital más que lo estrictamente necesario.

En América, los individuos dependen del capital.

En Francia, el capital depende de los individuos.

Es una incógnita saber quien triunfará, en estos tiempos en que todo se transforma, incluso la voluntad y el alma de los individuos.

elementos y con el ensanche de la fábrica y las nuevas instalaciones que hemos hecho creemos que muy en breve quedaremos al día.

—Han sufrido alguna alteración los nuevos modelos Ford?.

—Si señores, nos responde el señor Ponce de León; hay dos reformas o refinamientos. Una de ellas consiste en la adopción del disco único en el embrague, dispositivo que ha resultado ser mucho mas eficiente y un amortiguador del motor que va colocado en su unión al chassis en la parte delantera. Este amortiguador anula las vibraciones que se producían cuando el coche corría a una velocidad superior a 65 kilómetros por hora, termina diciéndonos nuestro amable entrevistado.

EL AUTOMOVIL EN CHILE

De la revista "El Automóvil Americano", estractamos el siguiente párrafo referente al automovilismo en nuestro país:

"Rápidos y muy notables son los cambios que se registran en el negocio de automóviles de Chile durante 1928. En este año las importaciones de vehículos automóviles se triplicaron en comparación con las de otros años y durante los últimos meses venían en camino al país grandes cargamentos de automóviles. En vista de todos los informes a mano, podemos calcular que el total de vehículos automóviles de este país, corresponde a 1929, es no menos de 23,500, representándose este total por 16.000 automóviles de pasajeros y 7.500 camiones y ómnibuses más 350 motocicletas.

Las cifras indicadas son nada más que aproximadas, pues en este país, como en otros de la América Latina, no existe una fuente oficial central de donde se pueda obtener información completa y fidedigna. Un informe recibido hace poco de Valparaíso dice que actualmente hay en circulación en el país como 25.000 automóviles, camiones y motocicletas. Pocos meses ha, se hizo un estudio especial del número de vehículos automóviles en circulación en las seis principales ciudades del país. El resultado fué que entre las tales ciudades hay en circulación 11.549 automóviles particulares, 2.227 automóviles de alquiler, 4.225 camiones y 129 motocicletas. Este estudio fué realizado por una gran compañía de lubricantes. En vista de todo esto, no cabe la menor duda de que el total en Chile es alrededor de 25.000.

"El año de 1928 ha sido uno de los más activos en el mercado de automóviles de Chile, pues parece que el total de automóviles importados este año fué no menos de 5.000"—dice un informe recibido de Valparaíso. "Esta cifra representa un gran aumento sobre el total de 1.508 vehículos importados en 1927."

El cambio principal fué la reducción de los derechos de aduana, de acuerdo con las modificaciones de los aranceles del 27 de febrero de 1928. Gracias a estas reducciones, los comerciantes pudieron rebajar los precios al público de 20 a 25 por ciento. El mes de Marzo presenció un gran aumento de ventas, pues los compradores aguardaron las rebajas arancelarias para efectuar sus pedidos. Un gran número de

automóviles permaneció en los almacenes de las aduanas esperando la reducción de los aranceles y cuando ésta se puso en vigencia, todos estos vehículos salieron de aduana y hallaron ávidos compradores. La actividad continuó durante todo el resto del año y existe razón de sobra para anticipar que las ventas durante 1929 continuarán igualmente en subidas cifras.

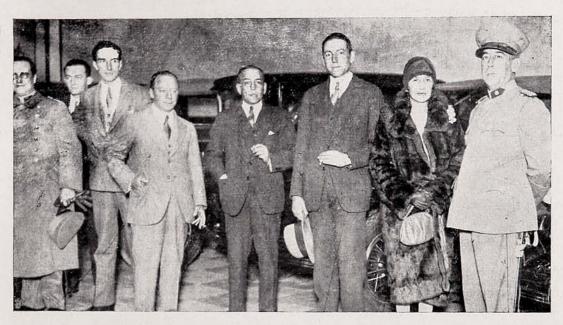
Otro cambio importante en el comercio chileno es la creciente tendencia de retirar la representación de automóviles de las grandes casas de importación en general, para ponerla en mano de firmas que se dedican con especialidad al negocio de automóviles y sus anexos. Durante 1928 se presenciaron varios de estos cambios de representación. Varias de las grandes casas de importación en general trataban el negocio de automóviles como una actividad secundaria, perdiendo ventas y dando un escaso e insatisfactorio servicio a la clientela. Los nuevos representantes, dedicados exclusivamente al negocio de automóviles, se hallan, por supuesto, preparados para no sólo aumentar las ventas, sino también para dar un buen servicio completo a la clientela.

"El Gobierno Chileno ha emprendido un vigoroso programa de vialidad, cuyo objeto final es conectar todas las ciudades importantes del país por medio de buenos caminos. Pasarán varios años para ver realizado por completo este gran proyecto de vialidad, pero el progreso en este sentido será cada año más evidente e importante. El año pasado el Gobierno invirtió más de sesenta millones de pesos (como 7.500.000 de dólares) en la construcción de nuevos caminos y reparación de antiguas carreteras. Cerca de un tercio de esta suma fué invertida en la provincia de Santiago. En varios de los caminos comprendidos en la red de Santiago y Valparaíso se emplean excelentes materiales, como hormigón reforzado, piedra molida, etc."

Los últimos informes correspondientes a otras secciones del país, muestran los totales siguientes:

* Auto	mó- iles	Ca- miones	Omni- bus	Motoci- cletas
Iquique	360	350	56	4
Concepción 2.		199	121	22
Antofagasta 1.	030	723	136	11
Arica	158	84	8	3

Un nuevo salón Chrysler



Parte de la concurrencia que asistió a la inauguración del local de exhibición de los automóviles «Chrysler» del señor René de Terán M. (De ¡zqu¡erda a derecha) Capitán Terán; Sr. Gelich Bielich, contador de la Compañía Chilena de Automóviles y Accesorios; Sr. Ernest Delacour; Sr. Alejandro Gumucio V., Director de «Auto y Turismo»; Sr. P. Young, Gerente de Ventas de la Anglo Mexican Petroleum Co.; Comandante Urzúa y señora.

El creciente desarrollo que está teniendo el automovilismo, ha impulsado a los importadores a ampliar sus radios de acción estableciendo sucursales y nuevas agencias.

Hemos presenciado la inauguración de un nuevo local de exhibición de automóviles en Avenida Delicias 1327, de que es propietaria la firma Vives, de Terán y Cía. Ltda.

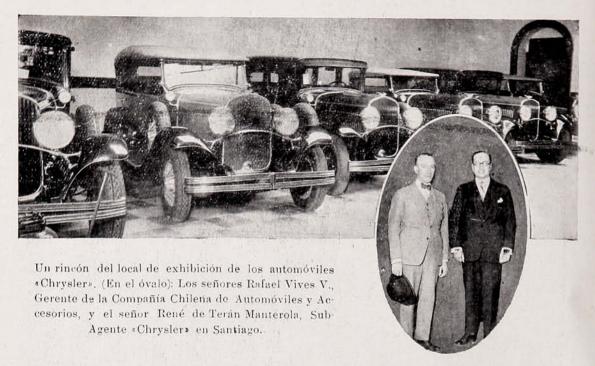
Esta nueva firma está formada por dos antiguos comerciantes en el ramo de automóviles; el señor Rafael Víves V. Gerente de la Cía. Chilena de Automóviles y Accesorios y el señor René de Terán Manterola, antiguo comerciante en el ramo y entusiasta cultor del automovilismo.

Atiende la nueva Sociedad la venta de los automóviles Chrysler y los camiones "Fargo" fabricados también por la Chrysler. El local que se ha inaugurado es amplio y muy adecuado para la exhibición. Está montado con sencilla elegancia. Su alumbrado es magnífico. En el conjunto se ve distinción y buen gusto.

La inauguración del local se llevó a cabo el 6 del presente. Acudió un selecto grupo de invitados, entre los que se contaban algunos Ministros de Estados, autoridades locales, el Presidente y Directorio del Automóvil Club de Chile y numerosos automovilistas.

Llamó la atención del público el conjunto de automóviles Chrysler que se exhibieron. Había más de treinta modelos de carrocerías diferentes montadas en los chassis 80, 75, 65, y Plymouth.

Una novedad para el público constituyó la plataforma giratoria sobre la cual estaba montado un automóvil del tipo convertible. La plataforma está accionada por un motor eléctrico y hace girar lentamen-



te el automóvil, de manera que el espectador puede ver su aspecto en todos sus costados.

El señor De Terán nos manifestó que lamentaba no haber podido exhibir el camión "Fargo" de fabricación Chrysler, pues la primera partida viene en viaje y no alcanzó a llegar a tiempo para la inauguración del local.

Estima el señor De Terán que el camión "Fargo" tendrá en Chile una amplia aceptación de parte del público porque se trata de una máquina bien construída y controlada bajo la dirección técnica superior de los ingenieros de la Chrysler Corporation, cuyos resultados los hemos visto durante estos últimos años en Chile.

Nuestras felicitaciones al señor De Terán por su magnífica instalación y por el conjunto de elementos de que dispondrá para desarrollar sus actividades comerciales.

AUMENTO DE LOS VEHICULOS A MOTOR EN ALEMANIA

El total de los automóviles en circulación en Alemania, que se elevaba a 571.893 en 1926, ha pasado a 723.935 en 1927 y a 939.312 en 1928.

Este último total lo forman:

El porcentaje de fabricación extranjera es el siguiente: automóviles 19.8 por 100, camiones 18.4 por 100, tractores 23.7 por 100 y motocicletas 11 por 100.

Se suspende el paseo a Jahuel

Debido al mal estado del tiempo, el Comité Organizador del Paseo a Jahuel, tomó la determinación de suspenderlo, postergándole para otra oportunidad.



EL NUEVO INGENIERO DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO

Recientemente ha sido nombrado Ingeniero de la Provincia de Santiago el señor Pedro Asalgado Lagos en reemplazo del señor Gustavo Gandarillas.

El señor Asalgado fué, durante algunos años Ingeniero de la Provincia de O'Higgins y después de Colchagua. Durante el tiempo que desempeñó ese puesto dió pruebas de laboriosidad y de compeatencia, logrando obtener del Gobierno gruesas sumas de dinero para el mejoramiento de los caminos de su zona. La red caminera de Colchagua se transformó en pocos años y llegó a ser una de las mejores de la República.

Otras de sus obras fué la construcción de la cuesta de Angostura, trabajo que se hizo por administración.

Le cupo también al señor Asalgado la iniciación de las obras de demolición del antiguo puente sobre el Cachapoal, la construcción de los puentes provisorios y la inspección del nuevo puente, pronto a terminarse.

Posteriormente fué traído a Santiago con el puesto de Inspector de la construcción del camino de Santiago a Melipilla, a cargo del contratista señor Eliseo Valenzuela.

La designación del señor Asalgado al nuevo puesto de Ingeniero de esta Provincia, la consideramos acertada, porque es un funcionario celoso en el cumplimiento de sus deberes y un activo profesional.



Sr. Pedro Asalgado

Injustos seríamos si en estas líneas no mencionáramos al señor Gustavo Gandarillas, quien por muchos años ocupó el puesto a que hacemos referencia.

Durante el tiempo que permaneció en ese cargo, le cupo intervenir en el arreglo y construcción de la red de Santiago, logrando mejorarla en forma tan satisfactoria que recibió felicitaciones y agradecimientos de todos los automovilistas.

LOS COMERCIANTES, HACENDADOS Y PARTICULARES QUE FOMENTAN LA CONSTRUCCION DE BUENOS CAMINOS ESTAN TRABAJANDO EN BENE-FICIO PROPIO Y EN PROVECHO DEL PAIS''.

UN NUEVO SISTEMA PARA LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

Invento nacional de que es autor el señor Juan Martínez M.

Hemos recibido la visita del señor Juan Martínez M., constructor chileno, quien nos informa que es creador de un nuevo sistema para la construcción de caminos.

Ha sido siempre la norma de "Auto y Turismo" tomar con verdadero interés todo lo relacionado con los inventos y especialmente los nacionales que tengan puntos de contrato con el automovilismo.

For esta circunstancia vamos a hacer una reseña del invento de que es autor el señor Martinez.

Se trata de la construcción de unas bóvedas en las orillas de los caminos con el objeto de recibir las aguas lluvias. Estas aguas arrastran sedimentos de arenas que se decantan al fondo de las bóvedas. Se consulta también un rebalse que tiene por objeto dejar que el exceso de agua se consuma en la tierra.

Con las bóveda se evita la inundación y se obtiene la acumulación del material para la reparación del camino.

El agua acumulada serviría también para el riego de la carretera.

Las dimensoines de la bóveda serían: 20 metros de largo, 2.50 de profundidad y 3 de ancho, espacio necesario para represar 15,000 litros de agua.

El complemento de esta instalación, sería la construcción del camino mismo, utilizando los materiales acumulados en las bóvedas.

El señor Martínez desecha la teoría de la construcción del camino de 8 metros de ancho y en su reemplazo estima más conveniente y económico el camino de pasarela sobre concreto, es decir una vía de 50 centímetros de ancho para cada rueda del vehículo. Estas vías podrían ser dobles, para tráfico en sentido contrario.

El señor Martínez nos dice que ha solicitado ya patente de privilegio esclusivo.

Esperamos, pues, el informe técnico para dar una información más detallada sobre el invento de que nos hemos ocupado.

CREACION DE LA INSPECCION DE CAMINOS Y PUENTES DEL MINISTERIO DE FOMENTO

El Gobierno ha dictado un decreto por el cual crea la Inspección de Caminos y Puentes.

Con este decreto, el Supremo Gobierno confirma sus propósitos de descentralizar los servicios administrativos, dejando manifiesta, en este caso, la conveniencia en que los Intendentes de Provincias tengan una mayor intervención en lo que se refiere a la administración e inversión de los fondos de la Ley de Caminos que se recauden en cada zona, los que la organización actual tiene a cargo de los Intendentes y de la Dirección de Obras Públicas, manteniendo así una doble dependencia y responsabilidad en la administración e inversión de dichos fondos.

Las intendencias tendrán a su cargo la distribución y administración de los fondos de la Ley General d eCaminos, de acuerdo con lo dispuesto en dicha ley, en el decreto N.º 8459, de 27 de diciembre de 1927

y la construcción de los puentes menores.

Los Intendentes serán directamente responsables de la inversión de los fondos de caminos y puentes a su cargo.

Con este objeto, deberán dictar las medidas del caso para que, tanto los Gobernadores y Juntas Departamentales y los vecinos interesados, cooperen a la mejor inversión de los fondos y a su fiscalización, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Caminos, nombrando a un vecino, delegado responsable de la correcta ejecución de los trabajos en cada uno de los caminos en construcción o reparación.

La inspección de Caminos tendrá a su cargo la inspección de estas obras e importará las directivas técnicas generales para las reparaciones de caminos y construcciones de puentes menores y para la organización del servicio de cuidado y conservación de los caminos construídos y entregados al tránsito.

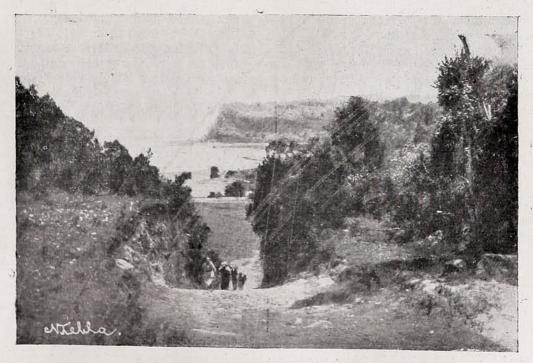


POR VILLARRICA

Salíamos una mañana de Enero en dirección a la hermosa región del Villarrica.

El primer pueblo que tocamos, fué Lautaro un gran foco comercial y de gran progreso, fundado en el año 1881. A los 13 kilómetros nos encontramos con el pueblecito de Pillánlelbun de muy poca importancia y que tiene su origen en un fuerte español. Su nombre significa en castellano: "Llanuras del diablo". A siete kilómetros pasamos por la aldea de Cajón, que no tiene otra importancia que estación de Ferrocarriles. Diez kilómetros más al sur entramos a Temuco la jova del Sur, la ciudad de más progreso en la región. Su origen data de 1881 con un puesto militar que se asentó en ese punto. Al año siguiente se inició la población y es hoy la

ciudad que enorgullece a los sureños. La etimología de su nombre viene de una planta que crecía cerca y se llamaba "Eugenia de Temu" junto con "co" que en mapuche significa agua: "Agua de Temu". Atravesando el río de Cautín por un hermoso puente de concreto armado se llega a Padre Las Casas que se puede considerar como un barrio de Temuco. Este nombre se le puso en conmemoración al Padre Bartolomé Las Casas que tanto bien hizo por los Indios de América. Continuamos viaje al Sur hasta llegar al pueblo de Freire pasando antes por Metrenco y Quepe. Freire era un fuerte que se fundó en 1882. Su nombre tiene por objeto recordar a Don Ramón Freire, ex-Presidente de Chile.



EL LAGO VILLARRICA

Llegando a este punto, nos apartamos del camino longitudinal para internarnos hacia la cordillera. Es este un camino largo, monótono. Campos bien cultivados.

A 14 kilómetros de Freire está el caserío de Allipén al lado del estero del mismo nombre. Llegando a este punto el camino toma el aspecto típico de montañoso con grandes árboles, aun en el camino, montañas semi-vírgenes.

Se camina unas horas trasmontando lomas y fuertes subidas como la del río Pedregoso. Llegando a la cima de un monte como algo imprevisto, impensado, se observa el panorama más encantador: El inmenso lago Villarrica con sus aguas de azul intenso, el volcán imponente al fondo y el pueblecito pintoresco a los pies. Algunos techos rojos, una torre de antigua iglesia que daba campanadas en celebración del Año Nuevo. Hice una reflexión: Esa misma campana, a las misma hora, las 6 de la tarde, no tocaría en el año Nuevo de tres siglos atrás? No la oirían nuestros antepasados de 8 o 9 generaciones.

Villarrica fué fundada en Abril de 1552 por Pedro de Valdivia, el que había mandado de avanzada a Gerónimo de Alderete quien la denominó Santa María Magdalena de Villa Rica en atención a los enormes lavaderos y vetas de oro que había en la región.

Mantuvo comercio con Buenos Aires de donde vinieron los negros que, atravesando por un boquete de cordillera que hay al Sur Este del pueblo se unieron con los indios después de la destrucción de la ciudad y formaron la raza zamba entre los araucanos.

El 15 de Diciembre de 1575 fué des-

truída por un terremoto.

Actualmente Villarrica está reconstruído sobre las ruinas de la ciudad antigua, cuenta con escuelas, correos, telégrafos y con un buen hotel.

Casi en el centro de la ciudad se encuentran las ruinas del antiguo fuerte que tenían los españoles para defenderse de los indios situado en el alto de una colina. De las ruinas del fuerte como de las de la ciudad quedan los cimentos de piedras de las casas, la alineación de las calles y algunas tejas de construcción antigua.

El lago Mallalauquén o Mar Blanco como lo llamaban los indios, presenta una superficie de 170 kilómetros cuadrados su mayor largo es de Oriente a Poniente donde tiene 25 kilómetros su circuito de 50 kilómetros. En el centro hay una islita de mucha vegetación. Es alimentado por el río Trancura famoso por sus salmones y por muchos esteros en el costado Sur.

Algo muy lindo de mención por su belleza es la travesía del lago que se hace en modernas lanchas de gasolina, lo atraviesan en hora y cuarto a una velocidad media de 20 kilómetros por hora.

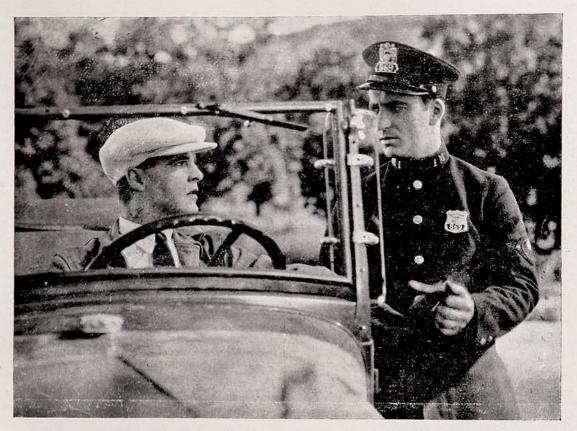
Después de una larga visita de inspección en Villarrica recorriendo las ruinas, las reliquias históricas, etc., continuamos viaje a Pucón por un camino precioso todo el tiempo bordeando el lagos con panoramas realmente encantadores. Todo el costado Sur del Lago está ocupado por pequeñas hijuelas de 20 a 30 hectáreas muy quebradas pero de mucho porvenir.

Después de una hora de viaje se llega a Pucón que está en el extremo oriente del Lago hace el efecto de estar en el último rincón del mundo porque no se ven más allá ni vestigios de vida humana, está allí todo lo que la naturaleza ha producido y se ha modificado. Hace recordar lo que uno ha leído de la vida de nuestros primeros progenitores alimentados de plantas y de animales viviendo de lo que la naturaleza le ha dado sin elaborar.

En Abril de 1882 se fundó el fuerte de Pucón.

Es un pueblo agreste, rodeados de cerros vírgenes que, junto con la inmensidad del hermoso lago y la imponente figura del volcán aparece como un rincón olvidado que la mano del hombre dejó obedeciendo a un sentimiento de sublime caridad para que observara la naturaleza gigantesca y dominante que reidora y orgullosa se levanta en un pedazo de nuestra cordillera.

Fal-G-Hart.



Neil Hamilton en una de las escenas del "Reporter Relámpago" (Cortesía de la Paramount).



DININ

La mejor Batería Europea

Esta batería, cargada en seco es muy ventajosa————

SIMON Hermanos -: Delicias 2114 -: Santiago



UNA VEZ MAS SE CRUZA EL" ATLANTICOJEN AVION

El 12 de Abril último emprendieron vueulo desde Buenos Aires hacia Santiago los aviadores hispanos Jimenez e Iglesias, que venían desde España con el objeto de realizar una prolongada gira por Sur América.

Utilizaron un avión de fabricación española, tipo Breguet construído en Getafe, según diseño del ingeniero aeronáutico Ortiz de Echagüe. El motor era un Hispano-Suiza de 600 HP. construído también en el país. El avión fué bautizado con el nombre de "Jesús del Gran Poder" en homenaje a una antigua reliquia que representa un Cristo y que se conserva en la Catedral de Sevilla.

Los aviadores españoles permanecieron entre nosotros 10 días, mientras se revisaba el motor y el avión y se le dejaba en condiciones de continuar viaje.

Terminada la labor, el día 22 muy de madrugada emprendieron el vuelo hacia el norte tocando tierra el mismo día en Arica. Al día siguiente continuaron a Lima.

No es del caso en esta información entrar en mayores detalles relatando los pormenores del vuelo, pues ya son de más



Los aviadores españoles Jiménez e Iglesias que nos visitaron recientemente.

conocidos por las amplias informaciones dadas en la prensa nacional.

Queremos, sí, dejar constancia del evento en las páginas de "Auto y Turismo" como homenaje a la aeronáutica española

EL CORREO AÈREO MILITAR

Desde hace dos meses está funcionando normalmente el Correo Aéreo hacia las provincias del norte, desde Santiago.

Se han utilizado los aviones ingleses "Moth" con un magnífico resultado. Ultimamente se ha adquirido un avión "Fairchild" de fabricación norteamericana, que además de transportar correspondencia, tiene capacidad para 6 pasajeros.

El Correo se estiende desde Santiago hasta Arica y demora un día y medio y se efectúa tres veces por semana en ambos sentidos. Hace escalas en Ovalle, Copiapó, Antofagasta, Iquique y Arica.

El franqueo extra por una carta es de \$ 1.20.

La correspondencia puede franquearse co! las estampillas especiales del correo aéreo o con las corrientes. Solo es necesario escribir en el sobre las palabras "Por Avión", y puede depositarse en cualquier buzón de la ciudad.

El correo aéreo alcanza los vapores que salen de Valparaíso 4 días después de su partida y el correo se encarga de entregarlas en Arica a bordo del vapor.

Un avión Sikorsky de la American International Airways, nos visitará

La American International Airways Incorporated, por intermedio de su presidente, Mr John K. Montgomery, ha anunciado la compra de un avión gigante de la marca Sikorsky para 18 pasajeros, que sería usado como aeroplano insignia de la línea aérea para carga y pasajeros, proyectada entre la Zona del Canal de Panamá y la Argentina, vía costa Occidental.

Se anuncia que este aeroplano insignia, saldrá de Nueva York en viaje por la costa occidental. Se detendrá en Cristóbal (Panamá), Buenaventura (Colombia), Guayaquil, Quito, Lima y Santiago de Chile, dirigiéndose desde allí a Buenos Aires.

Como se recordará, la American International Airways fué la compañía que hizo las propuestas más bajas para el contrato de correspondencia aérea entre Cristóbal y Santiago de Chile, que fué otorgado recientemente a la Pan American Airways, competidora de la citada compañía.

Se tiene entendido que la inauguración del servicio aéreo entre Cristóbal y Santiago se mantendrá en suspenso hasta que el Procurador General emita su opinión con respecto a quién deberá otorgarse el contrato por el Departamento de Correos de los Estados Unidos.

Según Mr. Montgomery, la American International Airways completará el servicio con grandes botes voladores Fokker de tres motores y aeroplanos Fairchild para pasajeros en las líneas a puntos interiores en los diversos países de la costa occidental.

Puso de relieve que su compañía había obtenido un acuerdo para la explotación con la S. C. A. D. T. A. y que en la actualidad se encuentra negociando otro compromiso con la Safety Airways Inc., que tiene el contrato para el transporte de correspondencia desde la Argentina a los Estados Unidos.

Mr. Montgomery agregó:

"Cuando esté terminado este último acuerdo, la American International Airways quedará en situación de operar el servicio en conjunto, tanto con la S. C. A. D. T. A. en una línea entre Nueva York, Río de Janeiro y Buenos Aires y las líneas que incluyen el contrato recientemente otorgado por el Gobierno argentino a la Safety Airways."

Se proyecta la fundación de una escuela aeronáutica civil

Se nos informa que el Gobierno ha comisionado al ingeniero don Enrique Costabal Zegers para que forme un proyecto de inversión para los 500 mil dólares donados por Guggenheim para el fomento de la aviación en Chile.

El proyecto consultará instalar una sec-

ción en la Escuela de Artes y Oficios de Santiago para la preparación del personal técnico civil en los estudios aeronáuticos. También se incluirá en el estudio la fabricación en el país de los aviones y motores.

TRACTOLEUM

El mejor combustible para Tractores

EL MAS ECONOMICO

DUNCAN FOX y Co.

MARCH TO THE TRANSPORT OF THE PROPERTY OF THE



TEMAS DE INVIERNO

Explicación técnica de la Vacuum Oil Company

Deseamos dar a nuestros lectores, en forma práctica y concreta, algunas indicaciones de interés para mejorar el funcionamiento de los motores a explosión en tiempo frío.

I. — Pérdida de cuerpo

La pérdida de cuerpo del aceite, por su mezcla con la nafta mal calburada o mal quemada, es **mayor** en invierno que en verano. Esto proviene de varias causas:

1.º Por el "endurecimiento" del aceite en los cilindros, y por la fuerza algo menor de la batería, el eje cigüeñal generalmente debe dar más vueltas hasta que el motor arranca.

2.º Por la menor volatilidad de las naftas que hoy se expenden, es necesario usar más el "cebador."

Los automovilistas conocen muy bien estas dos cosas, pero en muchos casos no se dan cuenta clara de que eso significa abundante entrada de nafta bruta a los cilindros, donde no hay bastante calor ni bastante aire para quemarla por completo. Nafta que entra en forma de gas al cilindro, talvez se vaporice en parte durante la compresión, cuando el motor está caliente; pero en el motor frío se desperdicia íntegramente.

Peor aún: la nafta que no se quema en el cilindro, lava el aceite de las paredes y cae poco al cárter, haciendo que el aceite se "vuelva como agua" y obligando a cambiarlo, cada 800 kilómetros en tiempo frío (Abril a Agosto).

II. - Cómo conocer la pérdida de cuerpo

El manómetro no sirve para indicar si el aceite ha perdido o no su cuerpo. En realidad, el manómetro indica solamente si el aceite circula o no; y en tiempo frío es de especial interés echarle una ojeada cada vez que se pone en marcha, sin perjuicio de volver a mirarlo de cuando en cuando.

Si con el motor caliente y regulado, el manómetro no marca presión, es necesario parar en seguida y buscar la causa. Si en tiempo de lluvias o en un camino pantanoso, se nota que el manómetro empieza a marcar irregularmente, eso indica que la bomba está aspirando primero agua y luego aceite, por haberse acumulado agua en el cárter; es necesario entonces vaciar el agua, o mejor aún, renovar todo el aceite. Para los casos comunes de pérdida de cuerpo, el consumo de aceite es el mejor indicio. Si su motor consumía un litro en tres o cuatro días, o un litro por cada 500 kilómetros, y en invierno hasta con medio litro después del mismo recorrido, eso no indica que el consumo ha sido menor, sino que la caída de nafta mal quemada es mayor en invierno que en verano.

III. -- Aceite justo

Algunos motores necesitan aceite más fluido en invierno — otros no. Esto depende del sistema de lubrificación y de infinidad de otros detalles; a veces ocurre que el aceite fluido recomendado para el invierno, es necesario también en verano para evitar la acumulación de carbón.

Ahora bien, ¿vale la pena usar un aceite o mezcla de aceites algo más densos que el grado justo, para evitar o compensar la pérdida de cuerpo que sufrirá durante su uso? Adelantémonos a contestar que no, por razones muy sencillas.

1.º El aceite pesado ocasiona mayor

"dureza," dificuulta el arranque y obliga a usar más el cebador.

2.º Se salpica o chorrea con mayor dificultad durante los primeros minutos de la puesta en marcha. Así no hay buena compresión; parte de la nafta pasa al cárter, sin quemarse.

En la práctica, todo esto hace que el aceite pesado se mezcle con un porcentaje mayor de nafta, en relación con el grado justo. Tal vez no siempre se lo note por el "cuerpo" o consistencia aparente, pero así disminuye enormemente su resistencia al calor.

IV. — Recomendaciones

Para encargar a su taller:

Buen encendido. — Revisar y ajustar los puntos de contacto y del ruptor;

Batería. — Ensayarla y echarle agua destilada; si la densidad es menor de 1,200, cargarla;

Carburador. — Ajustarlo para tiempo

Chassis. — Lubricarlo completamente; pintar con aceite usado del motor los costados de los resortes, y volver hacerlo cada mes, así no se oxidan;

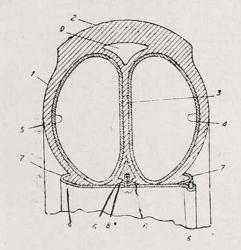
Motor. — Vaciar todo el aceite; no enjuagar con parafina; usar el grado justo de aceite de alta calidad y seguir cambiándolo cada 800 kilómetros.

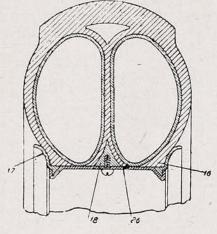
Para recordar durante el uso del auto: 1.º Antes de poner en marcha, aunque la palanca de cambio esté en punto neutro apriete siempre el pedal de embrague, para evitar la resistencia del aceite frío de la transmisión.

2.º Al poner el motor en marcha, afloje el cebador no bien empieza a cerrarlo un poco, mientras el motor se calienta.

3.º Deje que el motor se caliente antes de dar la velocidad del auto. No acelere el motor para calentarlo.

EL NEUMATICO CON DOS CAMARAS





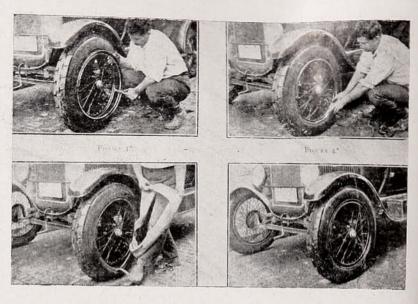
Corte del neumático con dos cámaras

Según informaciones que tenemos desde España nos hemos impuesto de la invención de un nuevo sistema de neumáticos ideado por en ingeniero español Genaro Perez Pardo.

Es sabido que eximios "ases" del volante como Thomas, Nazzaro, Cormer, Matterassi Ascari y otros han sucumbido desarrollando velocidades a causa de accidentes en los neumáticos. Con el invento de Pérez Pardo puede eliminarse el peligro a un mínimo Consiste en la colocación de dos cámaras, en vez de una como se lleva ordinariamente.

Las dos cámaras como puede verse en las figuras 1 y 2 son independientes y van colocadas en los dos huecos tóricos que forma la cubierta I mediante el tabique central 3. El tabique se sugeta en el centro de la llanta con un aro metálico 8 de

s e c c i ó n sensiblemente triangular. En la parte superior del tabique en su reunión con la parte de rodamiento de la cubierta queda el espacio hueco 9 que viene a dar al conjunto aun mayor elasticidad. Al mismo tiempo aleja las cámaras de la línea de rodadura disminuyendo el peligro de que lleguen a éstas las puntas de clavos u otras materias cortantes que encuentre el neumático en su marcha.

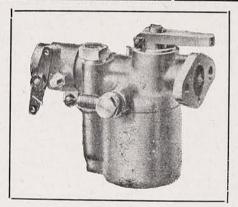


Modo de montar el neumático con dos cámaras

La existencia de dos cámaras independientes permite que si se produce un pinchazo en una de ellas se puede seguir rodando con la otra en buenas condiciones de marcha. En todo caso se corta el brusco virage que se produce repentinamente cuando sobreviene un reventón.

Con un neumático montado con dos cámaras se puede seguir viaje, en caso de necesidad, sin reparar la cámara averiada o habiéndola retirado, con sólo la etra cámara inflada.

Las figuras 3, 4, 5 y 6 muestran el sencillo proceso para cambiarla.



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

Precios de los Automóviles Americanos Importados a Chile

Arreglados en orden con arreglo a precios en dólares, puestos ios coches en las bodegas de las fábricas. Para calcular los precios en Chile, hay que tener en cuenta los equipos extras que traen los coches, derechos de aduana, fletes, gastos generales y la utilidad razonable que deben tener los importadores.

HASTA	500 DOLARES		Erskine 6 Tourer	
			Pontiac 6-28 Sedan 4p	. 845-5
Marca y Modelo	Tipo de ca- Precio v		De Soto	. 845-2
	carrocería de pas	ajeros	De SotoRoadster	
			Durant, 60 DeLuxe Roadster	
	Roadster		De Soto 2 Door Sedan	
Ford, A	Phaeton	460-5	De SotoTourig	
Whippet, 96A	Touring	475-5	Durant, 60 Sedan	. 845.5
Whippet, 96A	Roadster	485 4	Whippet 98A Spt. DeL. Rdstr	. 850.4
Ford, A	Buss Coupé	495-2		
Ford, A	Tudor Sedán	495-5	Essex, Super 6 Roadster	
			Essex, Super 6 Town Sedan	. 850-5
DE 500	A 749 DOLARES		Erskine 6Sedan Club	. 860-5
	i (ii) i (ii) iii)		Chandler, 65 Coupe	. 875-3
Channelet	Dan later	525-2	Nash, Standard 6Coupe	. 885-2
	Roadster		De SotoDeLuxe Coupe	. 885-4
	Phaeton	525-5	De Soto4 Door Sedan	. 885-5
	Coupé	535-2	Nash, Standard 6 Sedan	. 885-5
	Coach	535.5	Durant, 60 De L. Cabriolet	895-4
Ford, A	Coupé	550-2	Essex, Super 6 Convt. Coupe	. 895-5
Ford, A	Sport Conpé ·	550-4	Chandler, 65Sedan	895-5
Durant, 4	Coupé	495-2	Chandler, 65 Touring	895-6
Durant, 4	Roadster	595.4	Oldsmobile Coupe	925-2
Whippet, 96A	Cabriolet Coupé	595-4	Oldsmobile 2 Door Sedan	925-5
Chevrolet	Coupé	595-5	Graham-Paige 612Roadster	935.4
	. Coach	595-5	Graham-Paige 612Faeton	935-5
Durant, 4	2 Door Sedán	595-5	Graham-Paige 612 Sedan 4p	. 950-0
	Sedán	595-5	Durant CO D. J.	935-5
	Fordor Sedan	625-5	Durant, 60	935-5
	De Luxe Roadster.	675.4	Nash, Standard 6 Facton	935-5
	Roadster	675 4	Erskine 6Sedan	945-5
Chevrolet		675 5	Chandler 65 Coupe	955-4
Plymouth	Club Coupe	685-2	Nash, Standard 6Cabriolet	955-4
Freezy Cunas Six	Coupe	695-2	De Soto DeLuxe Sedan	. 955-5
			Nash, Standard 6 Sedan	955-5
Champlet	Coupe	695-2	Graham-Paige 612Ceupe	985.4
Durant 4	Sport Cabriolet	695.4	OldsmobileSpecial Coupe	995-2
Fasar C	Sedan	695-5	Oldsmobile Sport Coune	995.4
Essex, Super 6	Coach	695,5	OldsmobileSport Roadster	995-4
Essex, Super 6	Phaeton	695-5	Auburn, 6-80Sport Sedan	995-5
Plymouth	Touring	695-5	Chandler, 65DeLuxe Sedan	995-5
Whippet 98A	Coach	695-5	Chandler, 55Sportster	995.5
Plymouth	2 Door Sedan	700-5	Oldsmobile Sport Phaeton	. 999-9
Essex Super 6	Coupe	725-4	Nash, Standard 6 Landau	995-5
Whippet 98A	Coupe	725-4	- Landau	. 995-5
Chevrolet	Convt. Landau	725-5		
Plymouth	DeLuxe Coupe	735-4	DE 1,000 A 1,249 DOLARES	
Plymouth	Sedan	735 5		
			OldsmobileSedan	
DE 750 A	999 DOLARES		Chrysler, 65. Coupe	1025-5
			Ersking 6	1040-2
Pontiac 6-28	. Sedan	745-5	Erskine 6Sedan Royal	1045-5
Durant 60	Coupe	755-2	William S-Killell (U-B., Raeton	1045-5
Durant 60	Roadster		Willys-Knight (0-B Coche 2n	1045-4
Whinpet 984	Sedan	755-4	Chrysler, 00 Roadster	1065-4
Durant, 60	9 Doon Co.	760-5	Unrysier, bb 2 Door Sedan	1065-5
Ponting 6.99	Dandsta Door Sedan	765-5	Changler, 65 Cabriolet	1075-5
Pontiac 6-28	Roadster	775-4	Ulliysier, 00 Touring	1075-4
Pontiac 6-28	raeton	775 5	Oldsmobile I andon	1085-5
Durant, 4	DeLuxe Sedan	775-5	Auburn, 6.60 Cabriolet	1005.5
Essex, Super 6	Sedan	795-5	Auburn, 6.80 Victoria	1005.4
			The state of the s	10304

	Auburn, 6.80	Sedan	1095-5	DE 1500 A	1749 DOLARES	
	Hudson, Super 6		1095-5	DE 1,000 A	1145 DOMINGS	
	Willys-Knight 70-B	Sedan	1145-5	2		DESC O
	Chrysler, 65	Coupe	1145-4	Hudson, Super 6	Victoria	1500-4
	Oakland, AA6		1145-4	Hudson, Super 6	Landau Sedan	1500-5
	Oldsmobile		1145-4	Marmon, 68	Victoria Coupe	1520-4
		DeLuxe Rdstr	1145.4	Buick, 121	DeLuxo Sedan	1520-5
	Oakland, AA6		1145-4	Buick. 129	Sport Touring	1525-5
	Oakland, AA6	Coupe	1145.5	Chandler, Big 9	Metro Sedan	1525-5
	Changles 65	Sport r nacton		Studebaker Comand	Victoria	1525-4
	Chrysler, 65	Sedan	1145-5	Studebaker Comand	Sedan	1525-5
	Oakland A6		1145-5	Chrysler, 75		1535-4
	Oldsmobile A		1145-5	Chrysler, 75		1535-5
	Graham-Paige 615		1155-5	Nash, Advanced 6		1550-5
	Hudson, Super 6		1175-5	Nash, Advanced 6		1550 5
	Oldsmobile		1175-5	Buick 129		1550-7
	Hudson, Super 6		1190-4	Chrysler, 75		1555-4
	Buick, 116	Busines Coupe	1195-2	Marmon, 68		1565.5
	Graham-Paige 615	Sedan 4p	1195.5			
	Graham-Paige 615		1195-4	Marmon, 68		1565-4
	Buick, 116		1220-5	Dodge Bros. Senior		1575-5
	Buick, 116		1225-4	Auburn, 8-90		1595-7
	Oldsmobile	De L. Landau.	1235-5	Graham-Paige 621		1595-5
	Nash, Special, 6		1245-2	Marmon, 68		1625-5
	Oakland AA6		1245-5	Chrysler, 75		1655-5
	Oakianu, mio	.ccaan	12100	Nash, Advanced 6		1660-4
				Dodge Bros. Senior		1675-4
	DE 1950 1	1 400 DOLARES		Dodge Bros. Senior		1675-5
	DE 1.250 A	1.499 DOLARES		Studebaker Comand	Brougham	1675-4
				Auburn, 8-90	Phaeton Sedan	1695.5
				Chandler, Big 6	Coupe	1725-4
	Buick, 116	.Country C. Cp	1250-4	Chandler, Big 6	Country C. Cp	1725-4
	Hudson, Super 6	.Roadster	1250-5	Chandler, Big 6		1725-7
	Nash Special 6	.Phaeton	1250-5			
	Nash Special 6	.Sedan	1260-5			
	Oakland AA6	.Conv. Cabriolet	1265-4	DE 1750 a	1999 DOLARES	
	Studebaker Director.	.Sedan	1265-5			
	Graham-Paige 615		1295-5			
	Chandler, Royal 75	Coupe	1295-3	Nash, Advanced 6	.Coupe	1775-4
	Chandler, Royal 75		1295-4	Studebaker-Presdte	.Sedan	1785-5
	Chandler, Royal 75		1295-5	Studebaker-Presdte	Roadster	1785-4
	Nash, Special 6	. Coupe	1315-4	Chrysler, 75	.Convt. Coupo	1795-4
	Buick, 121	Sedan	1320-5	Dodge Bros Senior	Sport Coupe	1795-4
	Buick, 116	Sport Roasdter	1325.4	Auburn, 120		1795-5
	Nash Special 6	.Cabriolet	1345-4	Chandler, Royal 85		1795-5
	Nash Special 6		1345-4	Graham-Paige 621	Roadster	1595-4
	Hupmobile, A	Brougham	1345.5	Chrysler, 75	.Phaeton	1795-5
	Nash Special 6	Sedan	1345-5	Dodge Bros. Senior		1795-5
	Hudson, Super 6		1350-7	Dodge Bros. Senior		1815-4
	Hudson, Super 6	Town Sedan	1375-5	Chandler, Big 6	Cabriolet	1825-4
	Oakland, AA6	Landau Sedan	1375-5	Hupmobile, M		1825.5
	Hupmobile, A	Coupe	1385-4	Dodge Bros. Senior		1845-5
	Buick, 121		1395-2	Hupmobile, M		1865-4
	Studebaker Director .		1395-5	Graham-Paige 621		1865-4
	Auburn 8-90	이 아름다면 하는 사람이 아니는 이 아이들이 아니는 이 아니는 것이 없어요?	1395-4	Buick, 129		1865-5
	Chandler, Royal 75		1395-5	Chrysler, 75		1865-7
			1395-5	Buick, 129		1875.4
	Hupmobile, A		1425-5	Buick, 129	Brougham	1875-5
	Hupmobile, A		1435-4	Hupmobile, M.	Sodan	1875-5
	Hupmobile, A.Z		1450-4	Auburn, 120	Speedster	1895-2
	Buick, 121		1450-4	Auburn, 120	Cabriolet	1895-4
	Hudson, Super 6			Auburn, 120	Viotoria	1895-4
	Buick, 121		1465-5	Auburn, 120	Sedan	1895-5
	Hupmobile, A		1455-7	Hupmobile, M	Touring	1905-5
	Marmon, 68		1465-5	Hupmobile, M	Roadster	1915-4
	Marmon, 68		1480.5			1925.5
	Hupmobile, A		1475-2	Graham-Paige 827		1925-3
	Nash, Advanced 6		1480-5	Chandler, Royal 85		1925-4
	Auburn, 8-90	Speedster	1495-2	Chandler, Royal 85		1925-5
	Auburn, 8-90	. Cabriolet	1495-4	Nash, Advanced 6		1925-7
ì	Auburn, 8-90	Victoria	1495-4	Chandler, Big 6	Sedan	1935-5
	Auburn, 8.90		1495-5	Buick, 129		1935-7
	Chandler, Royal 75	DeLuxe Sedan	1495-5	Hupmobile M	. rouring	1300-1

desired the second seco			
Mayo 1929	ANTO T	URISMO	259
MA10 1020/	Laroan		A .
		tot Count	3295-7
Hupmobile, MCabriolet	1955-4	Cadillac Coupé Roadster	3250-2
Marmon, 78 Coupe	1965-4 1965-4	Packard, 640 Convt. Coupé	3350-2
Marmon, 78 Roadster Marmon, 78 Sedan	1965-5	CadillacPhaeton	3450-7
Nash, Alvanced 6 Sedan	1995-7	Cadillac Touring	3450-7
Chandler, Royal 85 DeLuxe Sedan	1990-5	Cadillac Town Sedan	3495-5
Chandler, Royal 85 Touring	1995-7	Chrysler, Imperial Sed. Limousine	3475-5
THE SOOR A SOUR THAT A DEE		DE 3,500 A 3,749 DOLARES	
DE 2,000 A 2,249 DOLARES Chandler, Big 6Berline	2025-7	Cadillac	3595-2
Buick, 129 Sedan Sedan	2045-7	CadillacCoupé	3595-5
Marmon, 78 Collapsible Cp	2065-4	Codillac Sedan	3695-5
Marmon, 78Victoria Coupé	2065 - 4		
Marmon, 78Speedster	2065-6	DÉ 3,750 A 3,999 DOLARES	
Chandler, Royal 85Cabriolet	2095-4	Packard, 640Coupé	3750-4
Auburn, 420	2095-5 2125-4	Packard, 640Club Sedan	3750·5 3750·7
Graham-Paige, 827Roadster Buick, 129 Limousine	2125-4	Packard, 640Sedan CadillacSedan	3795-7
Nash, Advanced 6 Limousine	2190-7	Packard, 640Sed. Limousine	3850-7
Chandler, Royal 85Sedan	2195-7	Cadillac Sport Phaeton	3950-4
Graham-Paige, 827 Faetón	2195.5	CadillacImperial	3995-7
DE 2050 1 2400 DOLABES		DE 1000 A 2010 DOLADES	
DE 2,250 A 2,499 DOLARES La SallePhaeton	2295-4	DE 4,000 A 5,249 DOLARES Cadillac Sedan Sedan	4195-5
Chandler, Royal 85Berline	2295-7	Cadillac Sedan Cabriolet	4195.5
La Salle	2345-2		
Chrysler, 75 Convt. Sedan	2345-5	DE 4,250 A 4,499 DOLARES	1005 5
Hupmobile, MSedan	2345-7	Cadillac Sedan Sedan Sedan	4295-7
Studebaker E. E Sedan State		Cadillac Imperial Cab Impertal Cab	4345-5 4345-5
Studebaker E. E Broughman State.	2350-5 2435-5	Cadillac Club Cabriolet	4395-5
Packard, 626 Sedan La Salle Family Sedan	2450-5	Cadmar	10000
Hupmobile, MLimousine	2475-7	DE 4,500 A 4,999 DOLARES	481.0
La SalleCoupè	2495-2	Cadillac Imperial Imperial	4545-7
Graham-Paige, 837Limusina	2495-5	Packard, 645 Runabout	4585-4 4585-5
DE 2500 1 2510 DOLLDES		Paekard, 645 Phaeton Packard, 645 Touring	4585-7
DE 2,500 A 2,749 DOLARES	9510.4	Lincoln	4650-2
Packard, 626Coupé Packard, 633Roadster	2510-4 2535-4	Lincolp Sport Phaeton	4650-4
Packard, 623Phaeton	2535-4	Lincoln Sport Touring	4700-4
Packard, 626	2585-4	LincolnCoupé	4700-4
La SalleConvertible Cp	2595-2	La Salle Trans. Town Cab	4800-7
La SalleSedan	2595-5	Lincoln Club Roadster, Lincoln Sedan	4900-2
La SalleCoupé	2625-5	La Salle Trans, Town Cab.	4900-5 4900-7
Packard, 633 fouring	2635-7 2975-4	Packard, 645Sport Pheaton	4931-5
La Salle	2675-5		
La Salle Con, Lond, Cab	2725.5	DE 5,000 A 5,999 DOLARES	
Packard, 633Coupé	2735-4	Lincoln Coupé Cincoln Sedan Sedan	5100-2
Packard, 633Club Sedan	2735-5	Cadillac Trans. Town Ceb.	5100-7 5250-
Packard, 633Sedan	2735-7	LincolnLimousine	5300-4
DE 2,750 A 2,999 DOLARES		Packard, 645Coupé	5385-4
DE 2,100 A 2,000 DOLARES		Cadillag T m G :	****

Packard, 633 Sedan	2735-7	CadillacTrans, Town Ceb.	5250-
		LincolnLimousine	5300-4
DE 2,750 A 2,999 DOLARES		Packard, 645Coupé	5385-4
La Salle Sedan	2775-7	CadillacTrans. Town Cab.	5500-
Packard, 633 Sed Limousine	2835.7	LincolnBerline	5600-4
La Salle, 1137Sport Phaeton	2875 4	Packard, 645Coupé	5735-5
		LincolnAll Wea, Phaet	5750-5
Chrysler, Imperial Town Sedan	2895-4	Packard, 645 Club Sedan	5785-5
	2975-5	Packard, 645Sedan	5785-7
Chrysler, Imperial Sedan	2975-5	Packard, 645 Sed. Limousine,	5985-7
La SalleImperial Sedan	2875-7	Cadillac All Wea. Phaet.	5995-5
Chrysler, ImperialConvertible Cap	2995-4	Lincoln Sport Cabriolet	7350 7
DE 2000 I DOM DOLLED		Sport Charlotet	1.330
DE 3,000 A 3,249 DOLARES		DE 6,000 A 6,999 DOLARES	
Chrysler, Imperial Phaeton	3095-	LincolnBerl. Landaulet	*****
Chrysler, Imperial. Sedan	3095-7	Lincoln Limousine	6100-
Packard, 640Roadster		Lincoln B. Limous'ne	6100-7
Packard, 640Phaeton	3175-5	Lincoln Brougham	6600-7
		Lincoln	6700-7
DE 3,250 A 3,499 DOLARES		Lincoln	6800-7
Packard, 640Coupé	3250-4	DE 7,000 A 7,999 DOLARES	
Packard, 640 Phaeton	3275-4	LincolnSport Cabriolet	7950.7
	7	Sport Cabriolet,	7350-7

CAMINOS Y TURISMO

Asociación de Automovilistas
de Valparaíso



DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

Blanco 653, 3.er piso ⊹Fono 4596 Casilla 2090 - Vaiparaiso SUSCRIPCIONES:

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

La impulsión del automóvil por las ruedas delanteras

La idea de impulsar un coche por medio de las ruedas delanteras no es nueva; hace ya años que se presentaron algunos modelos de este tipo, y de tiempo en tiempo los fabricantes de automóviles demuestran su interés por este sistema. Durante los recientes años pasados se han visto pruebas de ello, sobre todo en su aplicación en los coches de carrera, en los que dicho sistema ha demostrado prácticamente los mejores resultados. En el último salón de París se exhibieron varios "chassis" muy prácticos en propulsión delantera, y hoy puede agregarse que se ha lanzado al mercado un coche inglés del método de impulsión.

El empleo de los coches de "Sport"

Hasta ahora, el sistema de impulsión por medio de las ruedas delanteras había estado limitado a los "chassis" de la clase "sport", lo que es seguramente un desenvolvimiento natural de su uso en los coches de carrera, pero las ventajas del método son tales, que es perfectamente posible que sea aplicado al tipo más "sosegado" de coche de turismo, a pesar de que hay que vencer ciertas dificultades mecánicas. Las ventajas de las ruedas delanteras propulsoras son, en pocas palabras, gran control, eliminación de todo mecanismo de transmisión detrás del tablero (lo que hace posible un nivel muy bajo del bastidor) y la posibilidad de obtener una suspensión extremadamente buena por la acción independient ede los resortes en las ruedas con reducción del peso no soportado sobre los resortes.

El superior control de un vehículo impulsado por las ruedas delanteras ha quedado absolutamente demostrado, como por ejemplo, por las altas velocidades de etapa obtenidas en la pista de Indinápolis

con un "chassis" Miller, con la actuación de los coches franceses Tracta, en Le Mans, y por las pruebas hechas con cl "chassis" inglés Alvis sobre caminos. Ello obedece a muchos factores, siendo uno de los más importantes que la dirección en que se aplica el esfuerzo de tracción al coche es siempre la misma en que es dirigido el vehículo. En otros términos, la fuerza propulsora obra en forma circular con las ruedas delanteras cuando éstas son dirigidas, mientras que en el coche de propulsión trasera deben obrar siempre en línea con el "chassis" y, por lo tanto, tiende a alcanzar el coche fuera de camino, cuando se toma una curva.

No se requiere ángulo "castor", ni para dar estabilidad de dirección ni para una acción de autocentralización de modo que el engranaje de dirección pueda ser bastante directo y, no obstante, fácil de operar. La experiencia ha demostrado de una manera clara tales ventajas; en vez de tener que luchar con la inclinación de un coche para marchar recto, el conductor tiene la fascinadora sensación de controlar la dirección.

Centro de gravedad más bajo

Aparte de este factor, sin embargo, existen varios efectos subsidiarios debidos a la reducción del peso no soportado sobre resortes y al descanso del centro de gravedad, circunstancias que son posibles cuando se emplea el sistema de propulsión que nos ocupa. Además, en malos caminos, tiene el sistema la ventaja de que al encontrar obstáculos las ruedas delanteras procurar por sí mismas salvarlos, en vez de mostrar tendencia a hundirse en ellos, como es el caso cuando el automóvil está impulsado por el juego trasero. Esto se demuestra fácilmente haciendo que

de Giran & atentament a Ul j lim el agrado de "invitarlo a unitar su Salon de Expression Chrysler Melicias 132 (acua Norte)

NO HAY CUESTION! EL AUTOMOVIL CHRYSLER NO TIENE COMPETIDOR

una obstrucción — por ejemplo, el cordón de la acera — lo que realizará suave y fácilmente, mientras que si se intenta hacer lo mismo con un coche de impulsión posterior las ruedas delanteras rehusarán al principio moverse, o si se les obliga forzadamente a hacerlo, saltarán sobre el obstáculo con un fuerte sacudimiento.

Realmente sólo hay una condición de camino en la cual la impulsión delantera es una desventaja en comparación con la trasera, y ello ocurre cuando se sube una cuesta bien inclinada, de superficie suelta o resbaladiza. Cuando un coche se encuentra en tales condiciones, gravita sobre las ruedas traseras una carga más pesada de la que existe normalmente; este hecho aumenta la adherencia de la tracción si el impulso se verifica con las ruedas traseras, pero la reduce en el caso de que sean impulsoras las delanteras.

La trasmisión se complica en todo coche por la necesidad de dejar espacio para el movimiento relativo del eje y del bastidor causado por la flexibilidad del sistema de suspensión; por esto, el árbol propulsor debe comprender juntas universales que permiten una impulsión continua a pesar de que el eje trasero queda libre para moverse arriba y abajo. Como el árbol es bastante largo, las alteraciones angulares de las juntas universales no son muy grandes.

En un coche con impulsión delantera, por otra parte, los ejes trasversales, montados universalmente, que se emplean de ordinario para llevar la impulsión desde una caja de velocidades montada sobre el bastidor a las ruedas que se mueven arriba y abajo independientemente bajo el control de resortes, son bastante cortos. de modo que los ángulos en que deben trabajar las juntas son más abiertos, proporcionalmente. Sus servicios se hacen todavía más arduos, porque las ruedas delanteras deben girar angularmente para los propósitos de dirección, y, sin embargo, deben hacer posible su impulsión, cualquiera que sea la posición en que se encuentre el engranaje de dirección.

Resumiendo: parece probable que las ventajas de la impulsión por las ruedas delanteras son tales que se recomiendan por sí mismas, particularmente a los conductores de los coches de deporte, pero es siempre posible que el desenvolvimiento de un sistema de impulsión delantera, de suficiente duración y a prueba de faltas, haga general su empleo en vehículos corrientes de turismo.

UNA NUEVA FIRMA Y NUEVOS TIPOS DE COCHES

El nuevo coche Roosevelt, del cual se habló tanto en los círculos de la industria automotriz, ha sido finalmente anunciado por intermedio de la Marmon Motor Car Company, cuya producción comenzará a principios de la primavera de 1929. Este coche será de seis cilindros, constando de tres tipos distintos: el Roosevelt "68" y "78". Las diferentes denominaciones para el mismo han sido aplicadas para distinguirlos de los de ocho cilindros.

DATOS DE LA INDUSTRIA DEL AUTO-MOVIL EN FRANCIA

Citroen construye el 40 por 100 de la producción francesa de automóviles, Renault el 26 por 100, Peugeot el 12 por 100, Berliet el 4 por 100, Donnet el 2,5 por 100, Mathis y Unic el 2 por 100 cada uno, Chenard y Walcker el 1,5 por 100. Existen además alrededor de otros sesenta constructores de automóviles en Francia, a los cuales corresponde en total, el 10 por 100 de la producción.

SUSCRÍBASE A LA REVISTA

"CHILE"

La publicación que se edita en Nueva York y que está destinada a dar a conocer a nuestro país en Estados Unidos. Suscripción anual: Dos dollars. Solicite tarifa de avisos a

The Chile Publishing Co.

280 Broadway—New York City, N. Y. EE. UU.

Engrase eléctricamente su automóvil

La conservación de su coche depende en gran parte de la correcta engrasadura. Es inútil el engrase si no se hace con máquinas especiales, a presión, que destapen toda grasera, como es la máquina eléctrica que se emplea en el

"GARAGE ALIRO GONZALEZ AGUIRRE"

EL MAS MODERNO Y COMPLETO DE CHILE

DELICIAS 1655

ATENCION RAPIDA.

PRECIOS MÓDICOS.

GUARDE ESTE AVISO

LA BRIGGS ARRIENDA UNA FABRI-CA DE LA FORD

Gran parte de la fábrica de la Ford en Highland Park, Detroit, ha sido arrendada a la Briggs Manufacturing Company, constructora de carrocerías, según anuncia oficialmente la Ford Motor Company.

Desde hacía tiempo circulaban rúmores de que la fábrica en Highland Park se iba a dedicar a la construcción de carrocerías. Ahora que ya se sabe que parte de ella ha sido arrendada a la Briggs, se siente verdadera curiosidad por saber si esta última llegará finalmente a encargarse de la construcción de todas las carrocerías que la Ford necesita para sus automóviles. La casa Briggs tiene actualmente importantes contratos con la Ford, para construir una buena parte de las carrocerías que necesita esta última.

La fábrica en Highland Park fué construída en 1913. Ha sido uno de los principales factores en el progreso de la industria automotriz de los Estados Unidos. Durante los años de la guerra daba ocupación a más de 58.000 operarios. Fué en esta gran fábrica donde Ford construyó su automóvil número 10.000.000 del antiguo modelo T. Y fué también en esta fábrica donde introdujo su plan de cinco dólares al día como jornal mínimo.

Con la introducción del nuevo Ford, modelo A, la mayor parte de las actividades fabriles se transfirieron al enorme establecimiento Ford en la ciudad de Fordson, quedando la fábriica en Highland Park destinada principalmente a la construcción de carrocerías cerradas.

FORD REFINA SUS MODELOS "A"

Varias reformas han sido introducidas en los nuevos modelos Ford, siendo una de las más importantes la instalación de un embrague de placa sencilla, en lugar del tipo de disco múltiple, que la Ford venía empleando.

Para reduci: la transmisión de la vibración del motor al chassis, todos los automóviles y camiones están ahora provistos de un montaje delantero de motor del tipo de resorte.

Otras muchas innovaciones, aunque de menor importancia, tiene sin embargo su razón de ser y demuestra que la Ford, se preocupa por mejorar constantemente sus modelos, sin incurrir en los cambios radicales de modelos cada temporada.

LA FABRICA MAS GRANDE DE CAR-BURADORES

La Carter Carburetor Corp., es la que arroja una mayor producción de carburadores en todo el mundo, según las estadísticas, establecida por la misma compañía. Uno de sus mejores clientes es el Chevrolet y su fabricación anual ha sido de 6.000.000 de unidades. Durante el último año la compañía ensanchó sus talleres, lo que duplicará la capacidad de producción. Las nuevas maquinarias instaladas cuestan alrededor de \$ 250.000.

"De todas las invenciones, las que acortaron las distancias son las que mayor beneficio han traído a la humalidad". 16161616161616161616161616161616

S 5

S

Obra dedicada especialmente a los automovilistas, chauffeurs y mecánicos reparadores

Cuatro tomos encuadernados en tela, tamaño 23+15 cmtros. 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. To-Mo 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 v 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





	Sírvase mandarme gratis el folleto explicativo de la Guía Práctica del Automovilista
Cupón para el Folleto gratis	Nombre
	Domicilio

Para poner esta magnifica obra al alcance de todo el mundo, se les ofrece por solo \$ 20 al contado y otras po-cas cuotas mensuales de igual cantidad, a su sola firma, sin fiador, y entregando la obra completa al hacer el primer page

THE UNIVERSITY SOCIETY INC.

Alameda 1334

200

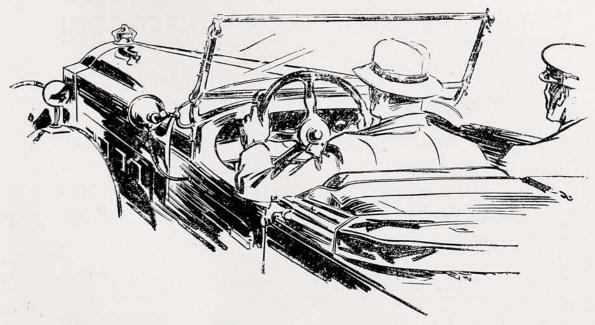
30 30 SANTIAGO -Teléfono Auto 3255

Casilla 3157

क्रक्रका क्रान्य

公公公公公

Vendedores exclusivos de los afamados Autopianos



En el Packard

con más frecuencia que en cualquier otro coche, verá Vd. al *dueño* manejándolo, mientras que el chauffeur, ocioso, queda sentado al lado.

¿Por Qué?

Porque—el dueño *no puede resistir* la exultación y el verdadero placer de manejar un Packard.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO

PACKARD

Barahona, Herman Hnos. y Cía.

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 CIUDADES Y PROVINCIAS DE CHILE, SIEMPRE NOSOTROS HEMOS 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

ESTA



MARCA

WEST INDIA OIL COMPANY