

## Características y Precios de los coches Norteamericanos según el último Salón de New-York

NOMBRE	N.º de cil.	Diámetro y carrera	Distancia entre ejes	Neumáticos	Precio en dolares del coche de turismo			NOMBRE	N.º de cil.	Diámetro y carrera	Distancia entre ejes	Neumáticos	Precio en dolares del coche de turismo		
					2 asientos	5	7						2 asientos	5	7
			pulgadas								pulgadas				
Ace	6	3 3/8 x 5 1/4	123	33 x 4 1/2	\$2975	\$2975	\$...	Oldsmobile	8	2 7/8 x 4 1/2	115	32 x 4	1625 <sup>b</sup>	1375	....
Ambassador	6	3 3/8 x 5 1/4	136	33 x 5	....	*4500	4500	Oldsmobile	8	2 7/8 x 4 1/4	122	33 x 4 1/2	*1735	*1850	1735
American	6	3 1/4 x 5	127	33 x 4 1/2	*1885	1785	1850	Overland	4	3 3/8 x 4	100	30 x 3 1/2	525	525	....
Anderson	6	3 1/4 x 4 1/4	114	32 x 4	*1450	1195	....	Packard	6	3 3/8 x 5	126	33 x 4 1/2	2485	2485	2250 <sup>a</sup>
Apperson	8	3 1/4 x 5	130	34 x 4 1/2	....	2620	2645	Packard	6	3 3/8 x 5	133	33 x 4 1/2	....	2350 <sup>a</sup>	2685
Auburn	6	3 3/8 x 4 1/2	121	32 x 4	....	1275	1345	Paige	6	3 1/4 x 5	119	32 x 4	1465	1465	1290 <sup>a</sup>
Barley	6	3 1/4 x 4 1/4	118	32 x 4	....	1395	....	Paige	6	3 3/4 x 5	131	33 x 4 1/2	\$2495	....	2195
Biddle	4	3 3/4 x 5 1/4	121	32 x 4	2950	*2950	....	Paterson	6	3 3/8 x 4 1/2	120	32 x 4 1/2	....	1390	1425
Brewster	4	4 x 5 1/2	125	32 x 4 1/2	5000	5000	....	Pearless	8	3 1/4 x 5	128	32 x 5	3300	2990 <sup>a</sup>	2990
Buick	4	4 3/8 x 4 3/4	109	31 x 4	865	885	725 <sup>a</sup>	Pierce-Arrow	6	4 x 5 1/2	138	32 x 5	5250	*5250	5250
Buick	6	3 3/8 x 4 1/2	118	33 x 4	1175	1195	975 <sup>a</sup>	Pilot	6	3 1/4 x 5	126	32 x 4 1/2	2050	2000	2050
Buick	6	3 3/8 x 4 1/2	124	34 x 4 1/2	....	....	1435	Premier	6	3 3/8 x 5 1/2	126 3/4	32 x 4 1/2	3150	*3100	3250
Cadillac	8	3 1/2 x 5 1/4	132	33 x 5	2885	2885	2885	R & V Knight	4	3 3/4 x 5	116	32 x 4	....	1665	....
Case	6	3 3/8 x 5 1/4	129	34 x 4 1/2	....	1990	2250	R & V Knight	6	3 1/2 x 4 1/2	127	32 x 4 1/2	2475	*2475	2475
Chalmers	6	3 1/4 x 4 1/2	117	32 x 4	1185	1185	....	Reo	6	3 1/2 x 5	120	33 x 4	....	1645	1485
Chalmers	6	3 1/4 x 4 1/2	122	32 x 4	....	....	1345	Revere	4	4 1/4 x 6	131	32 x 4 1/2	3200	3200	3200
Chandler	6	3 1/4 x 5	123	33 x 4	1495	*1495	1645	Rickenbacker	6	3 1/2 x 4 3/4	117	32 x 4	....	1485	....
Chevrolet	4	3 1/4 x 4	102	30 x 3 1/2	510	525	....	Roamer	6	3 1/2 x 5 1/4	128	32 x 4 1/2	2685	*2485	2685
Cleveland	6	3 1/2 x 4 1/2	112	32 x 4	1085	990	....	Roamer	4	4 1/4 x 6	128	32 x 4 1/2	3785	3485	*3650
Cole	8	3 1/2 x 4 1/2	127 1/4	33 x 5	2685	....	2685	Roller-Royce	6	4 1/2 x 4 3/4	143 1/2	33 x 5	10900	10900	10950
Columbia	6	3 3/8 x 4 1/2	115	32 x 4	1475	1475	*1475	Saxon	4	3 3/8 x 5	112	32 x 4	1195	1195	....
Columbia	6	3 1/4 x 4 1/2	115	31 x 4	995	985	....	Sayers	6	3 1/4 x 4 1/2	118	33 x 4	1645	1645	....
Comet	6	3 1/2 x 5 1/4	125	33 x 4 1/2	2150	2150	†2800	Seneca	4	3 1/2 x 5	108	30 x 3 1/2	875	875	....
Courier	6	3 1/4 x 4 1/4	116	32 x 4	1395	1395	....	Standard	8	3 1/4 x 5	127	34 x 4 1/2	2150	....	2395
Crawford	6	3 3/8 x 5 1/4	122 1/2	32 x 4	3000	3000	3000	Stanley Steamer	2	4 x 5	130	32 x 4 1/2	2750	2750	2750
Cunningham	8	3 3/4 x 5	142	33 x 5	*5800	†7650	6300	Stanwood	6	3 1/4 x 4 1/2	118	33 x 4	1765	1765	....
Daniels	8	3 1/2 x 5 1/4	132	33 x 5	\$4350	*4350	4350	Star	4	3 1/2 x 4 1/2	102	30 x 3 1/2	414	443	285 <sup>a</sup>
Davis	6	3 3/8 x 4 1/2	120	32 x 4	1595	1595	....	Stearns-Knight	4	3 3/4 x 5 3/8	125	34 x 4 1/2	2250	2250	2450
Dixie Flyer	4	3 1/2 x 5	112	32 x 4	1175	1175	*1295	Stevens	6	3 1/2 x 4 1/2	122	33 x 4 1/2	1575	*1595	*1625
Dodge Bros	4	3 3/8 x 4 1/2	114	32 x 4	850	880	....	Stevens-Duryea	6	4 1/2 x 5 1/2	138	33 x 5	7250	*6900	6800
Dorris	6	4 x 5	132	33 x 5	3350 <sup>a</sup>	*3950	3950	Studebaker	6	3 1/2 x 4 1/2	112	32 x 4	975	975	785 <sup>a</sup>
Dort	4	3 1/2 x 5	108	31 x 4	865	865	....	Studebaker	6	3 1/2 x 5	119	32 x 4	1250	1275	*1275
Driggs	4	2 3/4 x 4 1/2	104	30 x 3 1/2	1275	1275	....	Studebaker	6	3 3/8 x 5	126	33 x 4 1/2	1300 <sup>a</sup>	1650	....
Duesenberg	8	2 7/8 x 5	134	33 x 5	6500	6500	6750	Stutz	4	4 3/8 x 6	130	32 x 4 1/2	2450	*2790	†2640
Du Pont	4	3 1/8 x 5 1/2	124	32 x 4 1/2	3000	3200	....	Templar	4	3 3/8 x 5 1/2	118	32 x 4	2025	2125	*2175
Durant	4	3 1/4 x 4 1/4	109	31 x 4	890	890	....	Tulsa	4	3 1/2 x 5	117	33 x 4	1175	1175	....
Durant	6	3 1/4 x 4 1/2	123 1/2	32 x 4 1/2	1600	1650	....	Velie 48	6	3 1/4 x 4 1/2	115	32 x 4	1275	1275	....
Earl	4	3 7/8 x 5 1/4	119	32 x 4	1485	1095	950 <sup>a</sup>	Wescott	6	3 1/4 x 4 1/2	120	32 x 4	....	1990 <sup>c</sup>	1890
Elcar	4	3 1/2 x 5	118	33 x 4	1095	1095	....	Wescott	6	3 1/2 x 5 1/4	125	32 x 4 1/2	....	1690	....
Elcar	6	3 3/8 x 4 1/2	118	33 x 4	1395	1395	....	Wills-S. Claire	8	3 1/4 x 4	121	32 x 4 1/2	2475	2475	....
Elgin	6	3 3/8 x 4 1/4	118	33 x 4	*1125	1125	....	Willys-Knight	4	3 3/8 x 4 1/2	118	32 x 4	1235	1235	1375
Easex	4	3 3/8 x 5	108 1/2	32 x 4	....	1045	....	Winton	6	3 3/4 x 5 1/4	132	33 x 5	3400	....	3400
Ford	4	3 3/4 x 4	100	30 x 3 1/2	364	393	235 <sup>a</sup>								
Fox	6	3 3/8 x 5	132	33 x 5	3900	3900	....								
Franklin	6	3 1/4 x 4	115	32 x 4	1900	1950	1750 <sup>a</sup>								
Frontenac	4	3 1/2 x 5 1/2	120	32 x 4 1/2	....	*2000	....								
Gardner	4	3 1/2 x 5	112	32 x 4	965	965	....								
Grant	6	3 1/8 x 4 1/2	116	32 x 4	1385	1385	....								
Gray	4	3 3/8 x 4	100	30 x 3 1/2	490	490	....								

Abreviaturas: \* 4, asientos; † 3, asientos; ‡ 6, asientos; † Neumáticos de 32 x 4 1/2 pulgadas; <sup>a</sup>, precio del bastidor; <sup>b</sup>, precio del coche "sport"; <sup>d</sup>, 7 asientos, Pulgada = 2,54 centímetros. Dolar, cambio medio, 6 40 pesetas.

## Algunas consecuencias de la travesía del Sahara en Automóvil

Descrita en nuestro artículo anterior, «La travesía del Sahara llevada a cabo por la misión Haardat-Audouin-Dubreuil», vamos a ocuparnos en el presente de algunas de las consecuencias que de aquella pueden sacarse

LA travesía del Sahara desde Touggourt a Tombouctou ha levantado en Francia una clamor general, y ha hecho revivir muchos proyectos, que por imposibles, habían permanecido hasta ahora sumidos en el polvo de los archivos o en el olvido de sus creadores.

El turismo, la aviación, la milicia, las economistas, los gobernantes, en una palabra, todo aquel a quien puede interesarle de una manera más o menos directa la futura vida del automóvil, levanta la voz, y grita y expone aplicaciones y proyectos a la base de la nueva orientación tomada por ese vehículo.

En realidad, si como es de esperar, el porvenir reserva a las orugas tan brillante éxitos como los obtenidos hasta ahora, no cabe duda, que el automovilismo en general, y con él todas las industrias, negocios y aplicaciones que le son tributarios, tendrán mucho que agradecer a Citroën, a Kegresse y a Hinstin, por haberse encargado de sacar al automóvil de la esclavitud en que le tenía sumido la carretera.

### CONSECUENCIAS MILITARES

Escribe Mr. Chanel, director de la Aeronáutica Colonial y Administrador General de las Colonias de Francia:

«Con la oruga, que acaba de demostrar su eficacia en los países desiertos y que ha triunfado de toda clase de obstáculos, y con el avión, es de esperar que se realicen los tres objetivos siguientes:

Primero. Agrupamiento de los puestos aislados. En los lugares donde existan muchos podrán quedar reducidos a uno o dos, pues las orugas se mueven fácilmente y pueden marchar de un punto a otro con el concurso del avión, que sería a la vez su guía y protector.

Segundo. Aprovisionamiento más fácil y abundante de las posiciones existentes.

Tercero. Supresión de una parte de las tropas terrestres, puesto que al ser mayor la seguridad, las autoridades coloniales vivirán más tranquilas.

Estos resultados pueden conseguirse en

todas las colonias, en donde los caminos, en vez de trazarse como se hace en Europa, quedarán reducidos a puentes colocados en los sitios donde sea preciso."

Y añade una personalidad de la Oficina General de Gobierno de Túnez:

"...la rapidez de comunicaciones instaurada por el raid Citroën, facilitará la pacificación de toda región donde existan aún tribus disidentes."

Nuestro problema de Africa, que en estos momentos parece va a tomar una nueva orientación, quizá encontrase un valioso auxiliar para el camino de la solución en esas orugas.

Con frecuencia nos hemos quejado los españoles de que el número de posiciones era excesivo, y no obstante, el mando, aun comprendiendo la razón que asistía a la queja, se ha visto en la imposibilidad de reducir la cifra de aquéllas.

También nos lamentamos de esos interminables convoyes a lomo de mulo o de camello, que aparte de la enormidad de dinero que cuestan, son siempre motivo de agresiones, con bajas por nuestra parte.

Quien haya visitado la zona del Protectorado español se habrá convencido, que a medida que se avanza, es absolutamente preciso construir carreteras y caminos, pues el indígena les dió hasta ahora bastante poca importancia, y prescindió de ellos.

En fin, y sobre este punto no ahondaremos, se presenta el problema de la repatriación.

¿No podría estudiarse ese nuevo vehículo, para ver si en él se encuentra un alivio al sin número de dificultades y trabas que tiene que allanar y vencer la acción de nuestro Protectorado?

Francia, maestra en la colonización del Africa, pretende ya sacar de ellos todo el producto posible, y a ese fin su Ejército de Marruecos ha procedido a ensayos, acerca de cuyo resultado, como es natural, se guarda el mayor secreto.

CONSECUENCIAS ECONÓMICAS. EL FERROCARRIL A TRAVÉS DEL SAHARA

La rapidez de comunicación conseguida con las orugas, tendrá por efecto acercar en numerosas ocasiones los centros productores a los consumidores o a la vía férrea más próxima, y hará posible nuevas relaciones comerciales hasta ahora irrealizables por dificultades de transporte.

Pero aun cuando la misión Haarot-Anduin-Dubreuil haya atravesado el Desierto, no puede por ello decirse que el automóvil sea el vehículo llamado a realizar el tráfico a través de él.

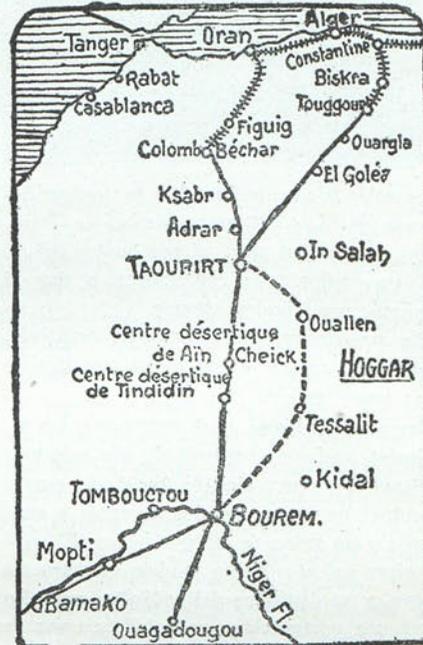
El ferrocarril sigue teniendo la primacía en este problema, como la sigue teniendo cuando de grandes distancias se trata, y es a este sistema de locomoción al que seguramente recurrirá Francia el día en que por fin se decida a establecer un medio de comunicación permanente entre sus colonias

del Oeste africano y los puertos de Argelia y Orán.

De los proyectos que actualmente existen para establecer la vía férrea a través del Sahara, el que parece reunir mejores condiciones, es aquel en que el trazado partiendo de Colomb Béchar, sigue por Adrar y Taourirt, para terminar en Bourem. De esta manera el viaje se haría casi en línea recta, y durante él se recorrerá una región desierta de unos 1.200 kilómetros, en cuyo punto medio (Tin-Didin), pudiera establecerse un pequeño centro.

La longitud del ferrocarril así concebido es de 1.800 kilómetros próximamente.

En la realización de este proyecto, es donde el automóvil tendría verdadera apli-



Región por donde se desarrollarán las comunicaciones terrestres y aéreas que unan el oeste africano con los puertos de Argelia y Orán

cación práctica, pues con él se facilitarían grandemente las operaciones de reconocimiento y replanteo que deben preceder al establecimiento de la vía.

Por otra parte, también sería factible utilizarle para pequeños transportes entre las estaciones de dicha línea y determinados puntos del interior, hoy día casi aislados del resto del mundo.

EL TURISMO

En el Africa, como en el Asia, existen países visitados constantemente por turistas, los cuales con frecuencia ven limitadas sus excursiones por la falta material de medios seguros de transporte. ¿Quién es el que se aventura, solo por afán de curiosidad, a recorrer a lomo de un camello 200 o 300 kilómetros en pleno desierto?

En cambio, si el automóvil se convierte en elemento de transporte rápido y seguro por toda clase de terrenos, la cosa cambia de aspecto. Los 200 o 300 kilómetros, que exigen muchas jornadas de incómoda mar-

cha cuando solo se cuenta con el camello, quedarán reducidas a una o dos, según la naturaleza del terreno, al emplear el nuevo vehículo.

Gracias a él se abrirán al turista nuevos horizontes, y el programa de sus excursiones y viajes aumentará notablemente.

LA AVIACIÓN

Nada más elocuente que las declaraciones hechas por el general Estienne, a propósito de su proyecto de línea aérea a través del Sahara, y que resumimos a continuación:

Esa línea, que ligaría Colomb-Béchar con Bourem, obliga a un recorrido aéreo próximamente igual al de la ya establecida Toulouse-Casablanca.

Para su explotación se divide en tres trozos de unos 600 km. cada uno, y que los aviones cubrirían en cinco o seis horas. Esto exige establecer dos centros intermedios de aprovisionamiento y aterrizaje, que según el general Estienne, podrían situarse en Taourirt y en Tindidin. A su vez, el aprovisionamiento de estos puestos se efectuaría valiéndose del automóvil.

Organizada de esta manera la línea aérea, la travesía del desierto podría hacerse en unas quince horas, y los viajeros que partieran de Colomb Béchar por la mañana, llegarían a Bourem antes de hacerse de noche.

Como puede verse, este proyecto verdaderamente interesante, necesita para su realización práctica el concurso de un vehículo terrestre relativamente rápido y de gran seguridad, que permita sostener los centros de aprovisionamiento y socorrer a los aviones, que a consecuencia de una parada de motor se vean obligados a aterrizar en pleno desierto.

EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE

El automóvil choca sin embargo en sus travesías por el desierto y por determinados países con un grave inconveniente. La gasolina, producto desconocido en muchas regiones, exige largos y penosos aprovisionamientos preliminares, que elevan prácticamente el coste del combustible de una manera exorbitante.

Este problema, de no resolverse de una manera satisfactoria, puede comprometer seriamente el éxito del automóvil en su nueva aplicación, por el elevado precio a que resultaría la tonelada-kilómetro.

Hay que buscar, por consiguiente, la manera de utilizar en el motor de ese vehículo los productos combustibles que se encuentren fácilmente en los países atravesados, pues éste será el único medio de que el coste de los transportes no resulte prohibitivo.

El Africa, por ejemplo, ofrece en abundancia sustancias vegetales oleaginosas, y es hacia el empleo de ellas donde se debe orientar la futura construcción de los automóviles que deben recorrer en el futuro esa parte del mundo.

C. FUSTER