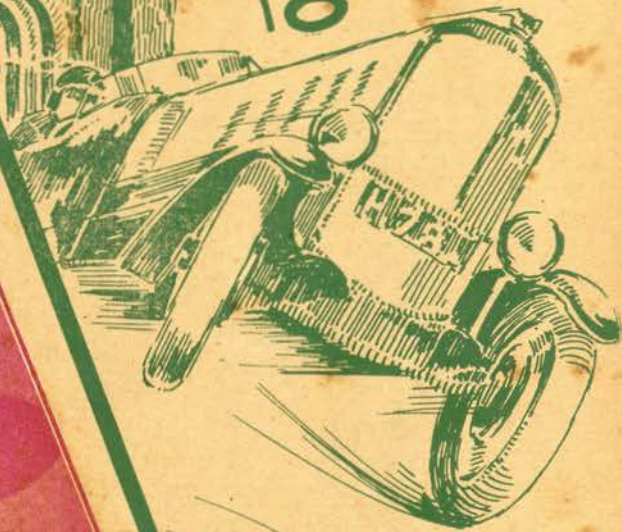


LA ILUSTRADO

AUTOMOBILISMO
SPORTS MECANICOS
TURISMO



TRADE



MARK

1.547.714

Kilometros!

Este extraordinario numero representa o total dos percursos feitos durante o ano de 1928 pelo comboio de experiencias de pneus, da Companhia Dunlop.

Este comboio, do qual fazem parte automoveis, motos, biciclettes, camions e camionettes, submetem os pneus Dunlop a duras experiencias EM ESTRADA.

Esta acção do comboio de experiencias, assegura ao comprador de pneus, que póde adquirir pneus Dunlop com inteira confiança—sabendo que todos os trabalhos de experiencia tem sido feitos.

COMPRE O PNEU MAIS EXPERIMENTADO

DUNLOP

O PNEU DA MAIS PROVADA QUALIDADE



Carteira

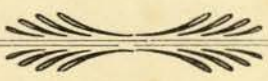
Resacção e Administração Rua Sá da Bandeira, 331-2.º PORTO	<h1>GUIA AUTO</h1> <h2>ILUSTRADO</h2>	PREÇO Avulso . . . 1\$50 ASSINATURAS Continente e Ilhas 12 numeros . . . 12\$00 Colonias e Estran- geiro 12 numeros . . . 18\$00
Composto e impresso na TIPOGRAFIA GONÇALVES R. do Almada, 348 Telefone, 4686	Automobilismo — Sports mecanicos — Turismo	
DIRECTOR, PROPRIETARIO E ADMINISTRADOR ALBANO RODRIGUES PINHEIRO	REDACTOR PRINCIPAL E EDITOR J. BAPTISTA LOPES	
ANO I	PORTO, 31 DE AGOSTO DE 1929	N.º 2

NA CAPA DESTES NUMEROS — O extinto automobilista Ex.^{mo} Sr. João Garrido, que foi um dos maiores propulsores do automovel em Portugal e que, em todas as esferas da especialidade, justamente gosou de geral estima.

No nosso primeiro numero atribuímos a Mr. Albert Beauvalet a qualidade de introduzidor do comercio automovel no nosso paiz. Em face d'esta afirmação — que fizemos escudados no que é convicção quasi geral — escreveu-nos o nosso amigo Sr. João Garrido Junior, afirmando que é a seu falecido pai e não a Mr. Beauvalet que cabe tal honra, visto que, se é certo aquelle Sr. ter iniciado as vendas de automoveis na garage que fundou em 1902, seu Pai já em fins de 1899 se encontrava em correspondencia directa com os fabricantes de então, contando a sua casa, em 1902, alguns vehiculos automoveis vendidos a diferentes individualidades.

Facilitou-nos o Sr. Garrido Junior um ligeiro exame á escrituração da casa que de seu pai herdou, exame este que nos permitiu verificar que o seu reparo tem razão de ser, pelo que, pedindo vénia a Mr. Beauvalet, fazemos a rectificação que nos foi solicitada.

Foi, pois, no Porto que entre portuguezes teve inicio o comercio de viaturas automoveis. No proximo numero occupar-nos-hemos dos *primeiros passos* que, no Norte, deu este ramo de comercio, bem como a serralheria mecanica da especialidade.



Alterações ao Codigo da Estrada



Fomos oficialmente informados de que o Ex.^{mo} Conselho Superior de Viação — talvez aproveitando o facto de estar na gerencia da pasta do Comercio o Ex.^{mo} Sr. Dr. Antunes Guimarães, profundo conhecedor das questões que com o automobilismo se relacionam — pensa submeter á apreciação de S. Ex.^a algumas modificações ao actual *Código da Estrada*.

Não sabemos se taes alterações são apenas aquelas cuja essencia foi tornada publica por dois illustres membros daquele Conselho entrevistados pelo «*Diario de Noticias*»

Se são, longe ficamos de vêr preenchidas algumas lacunas e removidas dificuldades que ao desenvolvimento do automobilismo — e, sobretudo, á boa ordem em que deve acentar a sua circulação — muito conviria remediar.

Sobre as medidas annunciadas fizemos já os comentarios no nosso semanario, salientando a discordancia com a chamada «*simplificação*» do regime de multas.

Reconhecemos a necessidade de tal regime ser simplificado, mas não outorgando-se aos agentes policiaes poderes mais latos e mais absolutos que os de que presentemente usam.

E' necessario e urgente simplificar, sim, mas mantendo-se o direito á defeza de cada um dos

acusados, pois nem assim se evitarão abusos como aqueles de que muitos automobilistas teem sido victimas.

Acreditamos que na entrevista concedida ao *Diario de Noticias* houvesse omissões, pois a verdade é que, desde que se mexa na estrutura do Código, várias modificações devem ser-lhe feitas — depois de devidamente estudadas de comum acordo com as diferentes entidades interessadas — afim de serem polidas arestas que muito confundem a regular expansão do automovel.

Entre estas, podemos apontar as seguintes: Medidas especiais sobre passagens de nivel, obrigando-se insofismavelmente as emprezas exploradoras de caminhos de ferro á observancia de regras que garantam a segurança dos vehiculos que tenham que atravessar as suas linhas;

Imposição da obrigatoriedade do sentido da marcha para *todos os vehiculos*, não exceptuando os de tracção electrica que deslisem sobre leito proprio;

Uniformidade do regulamento de velocidade em todo o continente, estabelecendo-se limites comuns para as estradas e para todas as cidades, vilas e povoados, acabando-se com as desigualdades de procedimento que hoje se verificam;

Tornar extensiva ás colonias portuguezas

toda a doutrina do Código, validando no continente as cartas ali passadas e vice-versa;

Fixação inalterável das importâncias a pagar pelas diferentes multas, não se permitindo que em qualquer região elas sejam agravadas por quaisquer emolumentos ou alcavalas locais;

Regresso ao regime de selecção entre os indivíduos que conduzem viaturas automóveis por simples amadorismo e os que o fazem profissionalmente, visto a pratica demonstrar eloquentemente a necessidade da destreza, para organização do registo profissional, etc.;

Criação de tribunais especiais para julgamento dos diferentes processos com origem nos acidentes de automóveis, ou, pelo menos, escolha de julgadores especializados, profundos conhecedores da condução e rudimentos da tecnica automovel, unicos que ficariam com competencia para ajuizar e proferir sentença sobre tais processos;

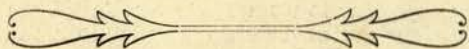
Regulamentação da aprendizagem dos candidatos a conductores, proibindo-se os ensaios fóra

dos pontos préviamente indicados pelas Camaras Municipais e fiscalizando-se a competencia profissional dos mestres — se não fôr possível limitar o ensino de tais candidatos ás diferentes escolas tecnicas de origem official.

Outras modificações — de maior ou menor vulto — se impõem rigorosamente. Abstemo-nos de as focar, confiados em que os altos dirigentes da nação e as entidades que superintendem no automobilismo e quanto se relaciona com a viação, saibam aproveitar a oportunidade para aperfeiçoarem quanto possível o Diploma que regula esta materia.

Reservamo-nos, para, á medida que fôrmos conhecendo do valor e alcance das emendas, sobre elas nos pronunciar-mos, aplaudindo-as ou criticando-as consoante a nossa humilde opinião, escudada na larga experiencia que é, afinal, o mais rico manancial de ensinamentos.

Aguardamos, pois, o que surja!



Questões que não
devemos largar
de mão



São varias. Mas entre elas avulta uma, que representa uma constante ameaça para a segurança de quem viaja de automovel: *as passagens de nível.*

Este problema desde ha muito é lá fora atentamente estudado, notando-se sensível tendencia para o completo desaparecimento de tais passagens nas estradas especialmente destinadas ao serviço automovel.

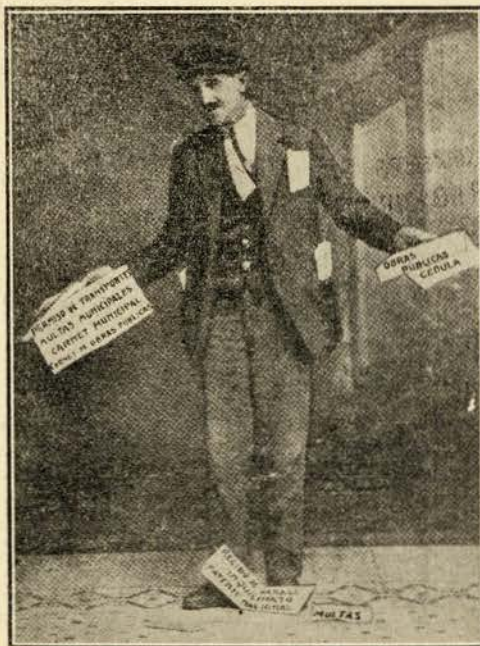
Em Portugal não ha ainda auto-estradas perfectas pelo que, á falta de melhor, urge evitar desastres, obrigando as empresas ferro-viarias a fazerem as necessarias vedação e sinalisação.

Não é esta tarefa muito facil, porque o desleixo tem raizes fortes e fundas que custarão a arrancar. Porém, á custa de medidas rigorosas e inteligentemente estudadas, sempre se conseguirá atenuar o mal que tem proporcionado á morte ensejo de colher bastantes victimas.

Lá como cá...

Por ser extremamente sugestiva, extraímos da revista hespanhola «*La Voz del Chofer de Andaluca*» a seguinte gravura, que acompanhamos do texto original para não lhe prejudicar o sabor:

UNA VICTIMA MÁS



Un industrial del automóvil taxi que se lo come el fisco y que ya no puede más con las tributaciones que se le ha impuesto a esta industria.

Tambem será
proibido
conduzir
automoveis em
marcha lenta?



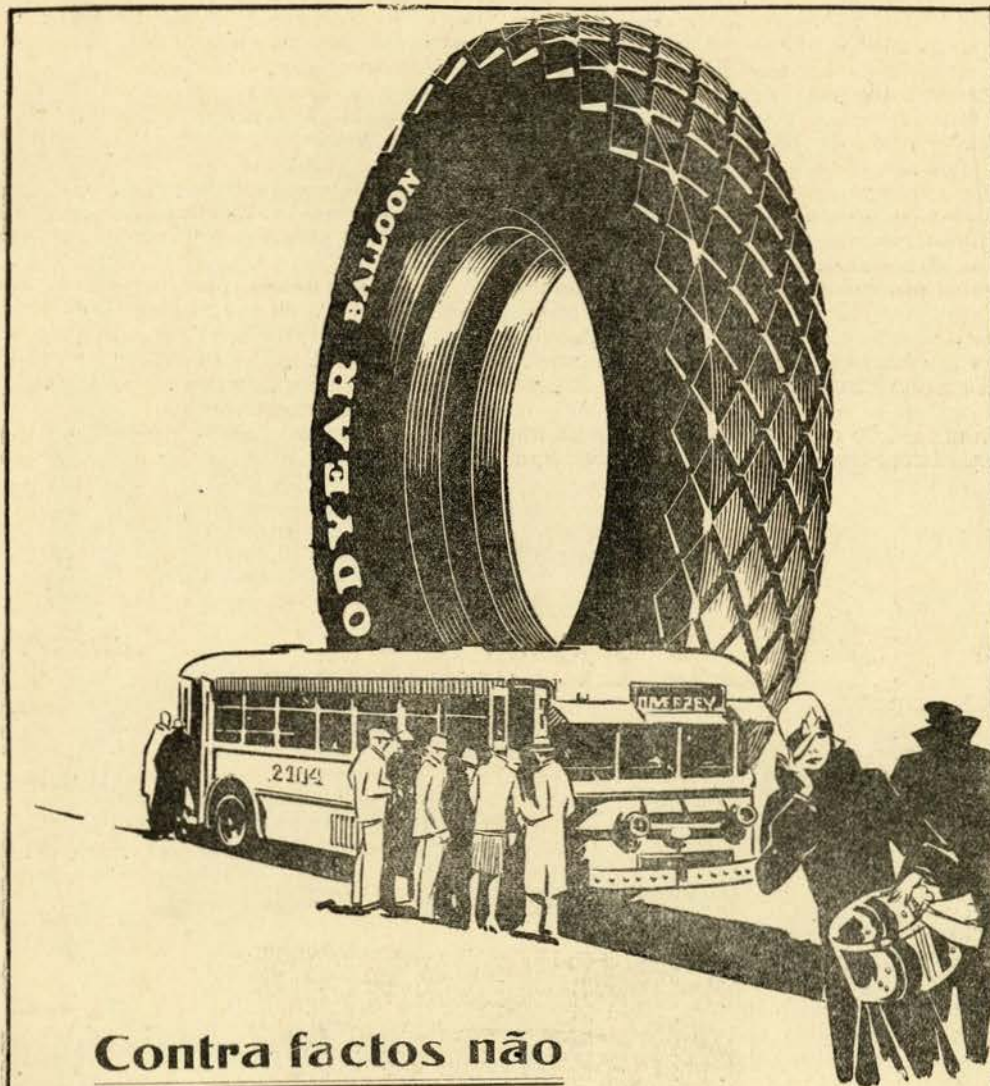
Num dos dias da semana finda desenrolou-se na rua de Sá da Bandeira desta cidade, um acontecimento que nos sugere a pergunta que tomamos para epigrafe.

Foi o caso dum agente da policia, instigado por um guarda-freio ou conductor da «*Carris*» ter procedido contra o conductor duma camionete porque esta... avançava em marcha muito lenta!!!...

Ora esta! Então os automobilistas passam agora a «*ser presos por ter cão e presos por não ter?*»

Ou transplanta-se para Portugal o que já se vai fazendo em parte da America?...

Se assim é, esperamos que claramente seja dito em que lei vivemos!



Contra factos não
ha argumentos!

Os pneus **GOODYEAR** transportam,
em todo o mundo, mais passageiros
e mais carga do que quaesquer outros.

GOODYEAR

A Industria Automovel na America

Formidavel aumento de fabrico

MARCAS	Pos ção		Retalho total Vendas durante os primei- ros quatro mezes		Percentagem da totalidade das ven- das a retalho		Percentagem de aumento ou redução em 1929 sobre 1928
	1929	1928	1929	1928	1929	1928	
	General Motors	425,350	428,147	.3237		.4816	— 2,797
Chevrolet	2	1	262,184	267,348	.1995	.3008	— 5,164
Pontiac	5	4	58,955	56,199	.0449	.0632	+ 2,756
Buick	7	3	47,735	57,989	.0363	.0652	+ 10,254
Oldsmobile	10	11	31,777	20,276	.0242	.0228	+ 11,501
Oakland	19	15	12,828	14,392	.0098	.0162	— 1,564
La Salle	20	22	6,630	5,609	.0050	.0063	+ 1,021
Cadillac	24	20	5,241	6,334	.0040	.0071	— 1,093
Ford . . . . .	...	...	413,497	50,755	.3147	.0571	+ 362,742
Ford	1	7	411,440	48,646	.3131	.0547	+ 362,794
Lincoln	31	28	2,057	2,109	.0016	.0024	— 52
Chrysler . . . . .	...	...	113,916	102,935	.0866	.1158	+ 10,981
Chrysler-Plymouth	6	5	52,195	54,321	.0397	.0611	— 2,126
Dodge	8	8	42,769	48,614	.0325	.0547	+ 5,845
De Soto	14	...	18,952	...	.0144	...	...
Hudson . . . . .	...	...	102,223	81,213	.0778	.0914	+ 21,010
Essex	3	2	78,982	62,981	.0601	.0709	+ 16,001
Hudson	12	13	23,241	18,232	.0177	.0205	+ 5,009
Willys-Overland . . . . .	...	...	87,446	65,003	.0665	.0731	+ 22,443
Whippet	4	6	72,926	54,215	.0555	.0610	+ 18,711
Willys-Knight	17	18	14,520	10,788	.0110	.0121	+ 3,732
Nash	9	9	39,193	30,981	.0291	.0348	+ 8,212
Studebaker . . . . .	...	...	29,190	33,452	.0222	.0376	— 4,262
Studebaker	11	10	25,502	26,788	.0194	.0301	— 1,286
Erskine	25	19	3,688	6,664	.0028	.0075	— 2,976
Graham-Paige	13	16	20,540	12,287	.0156	.0138	+ 8,253
Durant	15	12	16,701	19,645	.0127	.0221	— 2,944
Packard	16	17	14,681	12,086	.0111	.0136	+ 2,595
Hupmobile	18	14	12,952	17,743	.0098	.0200	— 4,791
Reo	21	21	6,516	6,187	.0050	.0068	+ 329
Auburn	22	25	5,995	3,264	.0046	.0036	+ 2,731
Chandler (¹)	23	24	5,253	4,057	.0040	.0045	+ 1,196
Marmon . . . . .	...	...	5,120	5,151	.0039	.0057	— 31
Roosevelt	29	...	2,363	...	.0018	...	...
Marmon	28	23	2,757	5,151	.0021	.0057	— 2,394
Franklin	26	27	3,385	2,179	.0025	.0024	+ 1,206
Peerless	27	26	2,961	2,542	.0023	.0028	+ 419
Pierce-Arrow	30	30	2,093	1,582	.0016	.0017	+ 511
Gardner	32	31	864	1,066	.0007	.0011	— 202
Stutz & Black Hawk	33	33	828	773	.0006	.0008	+ 55
Jordan	34	29	819	1,743	.0006	.0019	— 924
Moon	35	32	664	786	.0005	.0008	— 122
Diversas . . . . .	...	...	3,821	5,148	.0029	.0057	— 1,327
Total			1,514,008	888,725	+ 425,283 ou		47,83 %
Total sem o Ford			902,568	840,079	+ 62,489 ou		07,44 %

O quadro acima mostra o aumento ou baixa de produção das diferentes marcas d'origem americana, nos primeiros quatro mezes de 1929, sobre igual tempo de 1928.

Por ele se vê que a «General Motors» ocupa o segundo lugar, cedendo a primasia á «Ford».

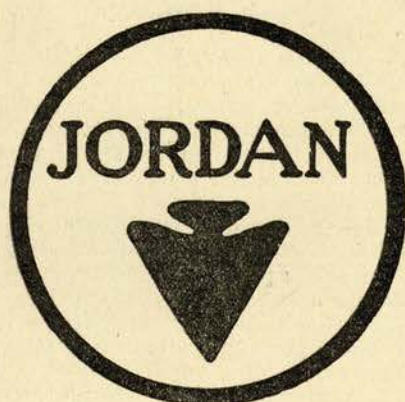
Para o extraordinario aumento que estes numeros demonstram concorreram factores varios, dos quais o mais importante é, sem duvida, a desafogada situação em que este ano se encontram os agricultores americanos, mercê da resolução do Congresso, autorizando o Conselho da Fazenda Federal a dispôr dum fundo de 150 milhões de *dollars* para comprar o trigo que os fazendeiros tinham armazenado, o que habilitou estes a adquirirem os automoveis que de ha muito ambicionavam.

(¹) Presentemente fora de produção e vendido com grandes descontos.



Daimler

Isotta Fraschini.



Ford

Os melhores automoveis

para todas as bolsas

As festas desportivas nas Caldas da Rainha



NOTAS E REFLEXÕES

Caldas da Rainha é uma cidade jovem, uma estância de veraneio e de cura, de quem a Natureza se enamorou, envolvendo-a voluptuosamente nas suas melhores carícias.

Lembra-me uma linda mulher, adornada de formosas perolas, mas tão indolente e parada, que a gente ás vezes acaba por não saber se é mulher ou se é estatua.

Talvez receiosa de que a tomassem por uma estatua, encheu-se de bom humor e de sorrisos, e *coquette*, prazenteira e amavel, começou a mexer-se e lançou-se em festas e folgedos, que lhe deram durante alguns dias, vida, alegria, animação e côr.

As festas foram muito variadas, e algumas com caracter essencialmente desportivo, entrando a velocidade como principal elemento.

Este facto merece uma menção especial, porque ha aqui quem não goste de correrias, dando-se até o caso de serem multadas *charrettes* puxadas a uma egua... por excesso de velocidade.

O snr. administrador do concelho, não se conformando, com que o progresso tenha vindo pôr á margem o papel das eguas, relegando-as a um plano inferior de rotina, reage heroicamente, mandando-lhes conferir as honras da cronometragem policial...

Concurso de elegancia para automoveis

Foi este um dos primeiros numeros do programa das festas. Realizou-se no dia 10, á tarde, e teve por local, o parque das termas, que é um dos recintos mais apraziveis da formosa estância.

Estes concursos estão muito em moda, lá fóra, constituindo uma das finas e delicadas creações do modernismo.

Os automoveis dividem-se hoje em duas grandes categorias, perfeitamente distintas. Uma é a categoria do automovel modesto, do automovel proletario, com fato de ganga, que se não lava todos os dias, mas que trabalha e produz.

A outra é a categoria do automovel burguez ou aristocratico, elemento mundano e decorativo, feito para o doce aconchego das sedas e *smokings*, com um prestigio de elegancia rara.

Ao par do conforto interior, onde todas as neurastenias amolecem e se instalam sonhos de grandeza, a linha, o aspecto, o desenho da carroserie, o tom da côr em todas as suas estilizadas combinações, os motivos decorativos realçam caprichosamente em efeitos e scintilações duma concepção estetica cheia de requintes.

Ha no genero, modelos que encantam e deslumbram e que reclamam o contacto perfumado e intimo de princezas orientais, dessas que nós julgamos separadas de nós pelo abismo cruel dum sonho irrealisavel.

Exibir um automovel, numa pose de luxo e ostentação estética, como quem exhibe num baile uma toilette admiravel, de fino e afamado gosto, prender o olhar dos espectadores, catival-os, emocional-os, é um desejo legitimo igual ao de quem usa uma joia de preço e de bom gosto.

Neste concurso appareceram alguns modelos apreciaveis.

Havia um juri formado por homens e senhoras, todas elas muito elegantes, como não podia deixar de ser, tratando-se de um concurso de elegancia, onde tudo era elegante.

Os carros desfilarão, cada um por sua vez, por uma das avenidas do parque, parando deante do juri.

Alguns deles eram conduzidos por senhoras jovens e gentilissimas, que á beleza dos seus carros aliavam a sua propria e natural beleza, num conjunto de primorosa distincão.

As senhoras do juri procediam a um exame atento e minucioso dos carros, pondo em exercicio todas as suas faculdades de observação. Recostavam-se nos lugares, para sentirem o conforto, e depois de fazerem algumas perguntas, tomavam notas.

A conduite *Isotta Fraschini*, do nosso amigo Alfredo Cunha, que constituiu uma das notas mais sensacionais do concurso, pelo seu opulento conforto e pela sua como que magica suntuosidade, impressionou de tal modo uma das senhoras do juri, que ela não pôde reprimir a unica frase ou comentario, que sobreticidamente caiu em todo aquele ambiente selecto: — «Só lhe falta ter retrete!»

O nosso amigo esqueceu-se de responder que a sua *conduite* tinha sido idealizada para serviço das deusas imateriais, e por isso não fóra condicionada de forma a serem previstas certas necessidades fisiologicas privativas exclusivamente dos seres animais...

Outra senhora achou que um torpedo Delage do Sr. Vasco Sameiro, tinha «muita engenharia».

Pensou-se até, por esse motivo, em alargar o programa das festas com um concurso de engenharia para automoveis, só para que aquele carro, com o voto e o criterio da referida senhora, tivesse as palmas do concurso.

Devemos dizer que o juri nas classificações con-

feridas, se houve com um criterio de regular justiça.

Para isso as senhoras, no exame com tanta minucia, feito aos carros, exgotaram a sua atenção.

Uma delas, e das não menos galantes, ficou por esse facto, depois, tão distraída, que passados dias, enguliu um alfinete.

Ainda bem que este singular acidente não teve consequencias. A unica que poderia ter, era o alfinete ir cravar-se-lhe em pleno coração, como uma seta de Cupido, se essa seta já lá não estivesse e por sinal cravada bem funda...

Tivemos ocasião de admirar mais uma vez um esplendido *Auburne*, de dois lugares, que era apresentado pelo sr. dr. José Pereira Caldas.

E' um carro, primorosamente, lançado, que encanta pela brilhante harmonia do conjunto.

Supomos ser o mesmo que esteve exposto no ultimo Salon de Automoveis do Palacio de Cristal do Porto e que marcou com um destaque proprio dos grandes exitos.

(Continua na pagina 8)



SE

O
VOSSO
CARRO
E'
VELOZ

muito principalmente

se impõe

à vossa preferencia

O

O PNEU

Englebert

pois que vos proporciona a

MÁXIMA SEGURANÇA

As festas desportivas nas Caldas da Rainha

→→→ * * * ←←←

NOTAS E REFLEXÕES

(Continuação da pagina 6)

Este carro tem sido acariciado pelo avido olhar de muitas senhoras formosíssimas, que desejariam ter um igual como digna e adequada moldura da sua beleza.

Agradaram sensivelmente os carros La Salle e Cadillac, pertencentes aos srs. José Aguiar, Conde de Fontalva e Sebastião Teles.

As marcas Chrysler e Buick, que possuem modelos dignos de figurar vantajosamente, nestes concursos, não compareceram por excessiva modestia ou timidez.

O nosso amigo Alberto Lucas da Cunha, representante no Norte da segunda daquelas marcas, que é um autentico *lobo do mar*, não pôde apresentar-se a este importante certamen, por ter sido solicitado para resolver um problema tecnico de pesca, relacionado com a escassez de sardinha, que se vem notando em Matosinhos.

Esse problema está em via de solução, mandando despejar no mar alguns galões de oleo Castrol, porque até o peixe com esta lubrificação especial, vem, sem esforço e com rapidez, dos seus inacessíveis retiros á superficie, para dar entrada nas redes dos nossos pescadores.

O quilometro lançado

Esta prova constituiu a nota culminante das festas e sobre si atraiu o interesse e a curiosidade geral.



O Sr. Abilio Nunes dos Santos Junior, que, em «Bugatti» venceu na categoria *corrida* e obteve o primeiro lugar na classificação geral.

Concorreram em largo numero motos, automoveis de sport propriamente de corrida.

A servir de pista, a extensa recta da estrada que fica entre Tornada e as Caldas. A estrada não

tem a largura sufficiente para este genero de provas, e, apesar de concertada, está longe de possuir as condições reclamadas por corridas em que são atingidas grandes velocidades.



O Sr. Mouton Osorio que, em motociclete, atingiu a média de 140, 817, classificando-se, assim, em primeiro lugar.

Tem-se trabalhado muito nos ultimos tempos, em reparações de estradas, mas no Sul, principalmente, o que se tem feito, é deveras desolador.

Ha lanços de estradas reparados ha poucos mezes, e que se encontram já bastante danificados. Não tardará que fiquem intransitaveis, e nós voltaremos á recente situação de termos que viajar de automovel atravez de todos os riscos e precipícios.

A estrada entre Obidos e S. Mamede, entre Alcobaca e Aljubarrota, entre Leiria e Pombal, esta ultima no reduzido lanço já concertado, precisa de ser refeita por completo. Verifica-se que os trabalhos da reparação são feitos com tais deficiencias, e com tanta incompetencia, que basta o transito de pouco tempo, para as destruir.

E, depois, neste capitulo, passam-se factos improprios de um paiz que se tem na conta de civilisado. Factos que indignam e são de molde a provocar os mais energicos protestos.

Com que direito é que os snrs. empreiteiros amontoam o cascalho ao longo da estrada, dispondo-o numa distancia de muitos kilometros, por forma que apenas uma estreitissima faixa de terreno fica livre, não permitindo o transito de dois carros em sentido contrario?

E porque razão é o cascalho espalhado na estrada, obrigando os automoveis a passar por cima de pedregulhos enormes e ponteagudos, que dilaceram os pneus?

Porque não toma a Junta Autonoma das Estradas, as necessárias providencias, obrigando os seus funcionários a procederem a um serviço de rigorosa fiscalisação neste sentido?

Fazer estradas más, num país que está dependendo alguns milhares de contos nesses trabalhos, com um sacrificio enorme, parece-nos má política e má orientação administrativas.

Mas voltemos ao kilometro lançado e falemos da organização desta prova.

A estrada foi fechada numa extensão de trez kilometros, tendo-se construido expressamente duas cancelas, uma do lado das Caldas, outra do lado de Tornada. Para a assistencia, construíram-se bancadas, perto da meta da chegada e para o juri armou-se uma *passerelle* munida com cabine telefonica e um *haut parleur*, por meio do qual se

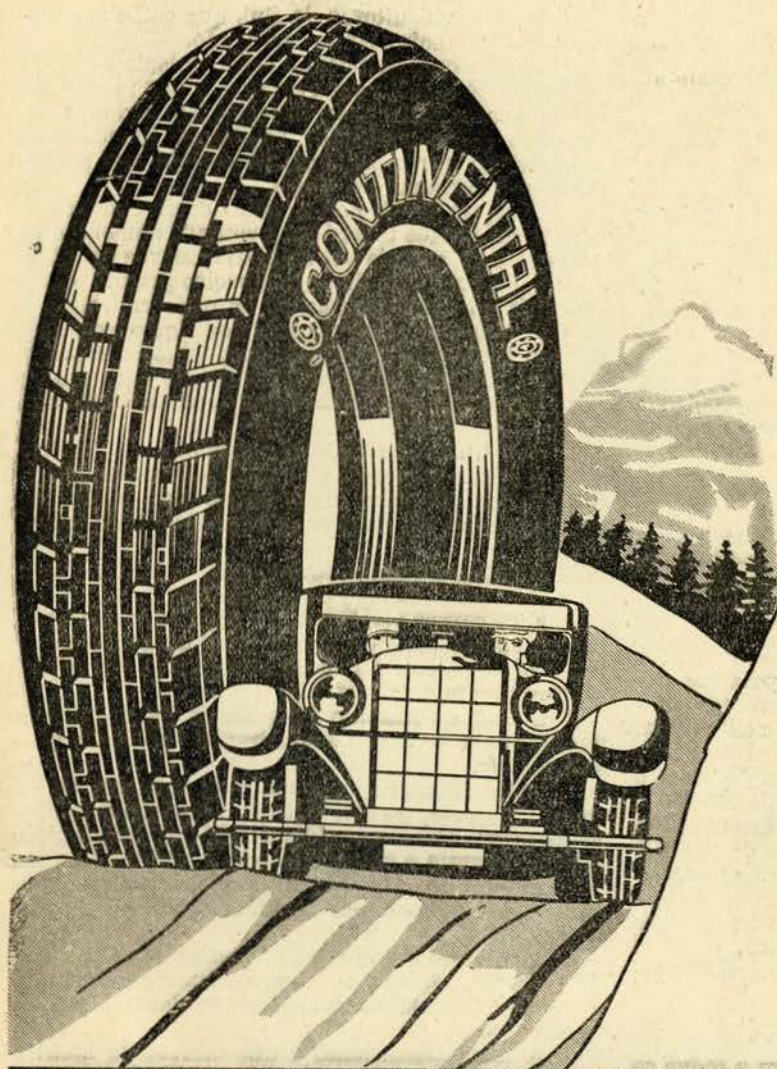
ia ilucidando o público sôbre diversos pormenores interessantes das corridas.

Devemos dizer, que a organização desta prova nos deixou uma impressão agradável, visto que dentro das circunstancias, satisfz o mais possível, e por isso os seus promotores são dignos de elogio.


Estamos tão habituados ao fracasso de provas desta natureza no nosso paiz, pela falta de método e de critério e sobretudo de espirito de previdencia e de decisão e ainda por uma lamentavel falta de competencia, que não podemos deixar de apontar esta prova como modelo para quantas possam vir a realizar-se, no género, aproveitando-se os mesmos elementos que tornaram possível a sua realização com os magnificos resultados obtidos.

Uma velha marca que sempre inspirou confiança

fi assistencia



Continental



Estas festas atrairam ás Caldas muita gente. A estrada Porto-Lisboa, numa zona de muitas dezenas de kilometros, encheu-se de um intenso movimento de automoveis, que vinham dos pontos mais afastados do paiz.

Lisboa e Porto forneceram um contingente apreciavel. E assim, num amplo pinhal, expressamente reservado a esse fim, reuniram-se algumas centenas de automoveis que no seu conjunto, ofereciam um aspecto bizarro.

Dirigimo-nos ás tribunas, com alguns amigos e pessoas de familia, e procuramos os nossos lugares, que haviam sido préviamente reservados. Encontramos-os, porem, já ocupados, tendo-nos sido respondido que os lugares pertenciam a quem chegasse primeiro.

Os mal educados, os mal humorados, os egoistas e os inconvenientes que, pelo facto de terem substituido a tanga pela gravata, se julgam no direito de frequentar lugares onde sempre dão de si uma nota tristissima, encomodando abusivamente os outros, ainda hoje formam uma enorme legião.

Ha muitos sujeitos que possuem automoveis, quando deviam andar em cima de jumentos, ou á frente de carros de bois.

E, depois, para os malcreados, ha ainda uma certa impunidade, porque o Código Penal e as medidas policiaes, sob este ponto de vista, são perniciosamente omissos.

Com a intervenção do nosso amigo Dr. José Saudade, um novo cheio de iniciativa e que, como presidente da Camara, e com as suas extraordinarias facultades de trabalho, tem contribuido enormemente para os notáveis melhoramentos da sua terra, conseguimos instalar-nos comodamente.

Relanceamos o nosso olhar



Trez vencedores — Da esquerda para a direita, os Snrs.: Henrique Leherfeld, que em «Opel» (classe B) obteve a média horaria de 130,956; Vasco Sameiro, que realisoou 127,433 em «Delage» tipo sport (classe B), e Adolfo d'Almeida Ferreirinha, que com um «Lancia» sport (classe D) atingiu 115,495.

pela assistencia, e constatamos a presença das melhores familias da região.

Ha uma mancha dum colorido intenso, alacre, modernista, formado pelas *toilettes* das senhoras no arrôjo das suas côres gritantes e festivas, onde se destaca o vermelho sangrento e o amarelo que dá vertigens.

E, sobretudo, muitas boinas, interessantes pela sua graciosa simplicidade e que quadram bem a um ambiente desportivo.

As bancadas parecem não oferecer regulares condições de segurança. Ha receios e apreensões, que ainda mais se acentuam, quando o nosso amigo Virgilio Mora, irrompe nas tribunas fazendo ranger o pavimento sob a pesada massa do seu corpo.

O facto não passa desaperecebido ao juri, que pela boca dum dos seus membros, grita para as bancadas, recomendando que ninguem se debruce na tosca e fragil varanda de madeira, que lhes serve de resguardo.

As corridas

E a prova começa. Antes d'isso, ha hesitações no juri sôbre se deve ser permitida a corrida dos motociclistas, em razão do estado da estrada.

Na expectativa d'um acidente, todos querem alijar responsabilidades.

Por fim, resolve-se que corram.

E então o espectáculo inicia-se pela corrida dos motociclistas, pela ordem das diferentes categorias. Primeiro, as motos até 250 c c de cilindrada. Depois as motos de 250 a 500 cc.

Manoel Beirão com uma Matchless, de 246 c c de cilindrada, consegue uma media de 110,260 e Mouton Osório com uma moto da mesma marca de 498 c c obtêm a esplendida media de 498,817, collocando-se em primeiro lugar dentro da classificação geral.

As marcas principaes, com todas as chances para baterem estas magnificas medias, como a Harley-Davidson e Indian, não se fizeram representar.

Não encontramos explicação para o facto, porque os representantes destas duas marcas no Norte do paiz, tem concorrido sempre a todas as provas e campeonatos, marcando o seu lugar de harmonia com a reputação e valôr das suas maquinas.

Como a estrada está vedada ao transitio, estabelecem-se intervalos de hora a hora, para que os carros acidentamente de passagem possam transitar.

Perto das tribunas, ha um bufet improvisado.

Aproveitando os intervalos, muita gente bebe cerveja com certa sofreguidão.

Alguns viticultores do Sul, que estão presentes, olham de sobrecenho carregado.

São os que atribuem a crise vinicola ao facto de se beber cerveja em Portugal, e que na sua ridicula e mesquinha desorientação, tem andado com bravatas pelos sindicatos regionais, clamando e apregoando que o consumo da cerveja está prejudicando o consumo do vinho.

Desejam impôr-nos o vinho como refresco, e o governo parece fazer-lhes a vontade aumentando o imposto da cerveja em mais 40 centavos em litro.

Está, portanto, dado o primeiro grande passo tendente ao desaparecimento da crise vinicola e é de crêr que o governo francez nos siga o exemplo, porque num paiz essencialmente vinicola como a França, com um consumo livre de cerveja que se por alguns milhões de hectolitros, não há o direito de se beber cerveja.

Que triste mentalidade a nossa!

E agora passemos ás corridas de automoveis. Correm em primeiro lugar os de tipo sport. Na assistencia há um *frisson* de anciedade e de impaciencia.

A emoção domina fortemente.

Fazem-se calculos e prognosticos.

E os carros vão fazendo a sua prova uns após outros, sucessivamente, alguns deles passando como uma rajada, numa vertigem estonteante, marcando gloriosamente o seu triunfo.

O Fiat, de Antonio Heredia, de 990 cc., atinge 92,687, fazendo uma demonstração brilhante, que surpreende.

Vasco Sameiro, com um élan soberbo, larga como uma sêta, no seu Delage, e distingue-se brilhantemente com uma média de 127,433, arrancando aplausos gerais e entusiasmando a assistencia.

Adolfo de Almeida Ferreirinha, com o seu Lancia, de 2750 cc., marca uma posição feliz, dando-nos 115,495.

Alexandre Sá da Bandeira, com o seu Panhard, de 4828 cc., destaca-se notavelmente no torneio.

Na categoria de corrida, houve demonstrações excellentes.

A mais sensacional e que merece as honras duma particular referencia, fel-a Abilio Nunes dos Santos Junior, num Bugatti, de 1808 cc.

A média obtida de 142,208, constituiu o rêcord da prova, e o espectáculo a que deu lugar, foi empolgante em toda a linha. Ganhou gloriosamente as melhores palmas do certamen.

Caldas da Rainha, 20 de Agosto de 1929.

Rolando Perfeito

FERODO

PEÇAM AS CINTAS

FERODO

(LETRAS DOURADAS)

Em todas as garages e oficinas de reparações

EQUIPAMENTOS ELECTRICOS
E PEÇAS AVULSAS

S. E. U.

PARA TODAS AS MARCAS
DE AUTOMOVEIS

AS BATERIAS

“DININ,,

SÃO AS UNICAS
QUE SE VENDEM
JÁ CARREGADAS

DEPOSITARIO:

A. de Souza Andrade

Rua Trindade Coelho, 1-C-1.º

— PORTO —

TELEFONE, 1197

“Casa dos Trabalhadores do Automovel”

Com todo o entusiasmo perfilhamos a ideia um dia manifestada por um profissional do volante — Romulo de Castro Lima — e desde logo occupamos as colunas do nosso semanario «*Guiauto*» (Voz do Chauffeur) com intensa propaganda pelo levantamento do que poderia ser o refugio, o esteio da numerosa classe que do volante faz profissão.

Propuzemo-nos, então, coadjuvar a factura da lei estatuaría porque tal instituição se deveria reger, mas circumstancias varias, que pormenorizadamente apontaremos no semanario, forçaram-nos a protelar — bem contra nossa vontade — tal empreendimento.

Conseguimos, todavia, atravez de grande esforço, concluir um projecto d'Estatuto, que em breve submeteremos á apreciação das classes interessadas, na ancia de vêrmos erguida essa obra, de que tantos beneficios podem resultar.

Não temos a estulticia de supôr tal trabalho perfeito. Não! Ele terá, porem, a virtude de abrigar bons subsidios para um Estatuto definitivo, pelo que, confiados em que tal qualidade seja tomada em conta e aproveitada, resolvemos torná-lo publico, totalmente, por intermedio do «*Guiauto*», semanario.

Como contamos entre os leitores do «*Guiauto Ilustrado*» muitos interessados na consecução desse Instituto (conductores profissionais, industriais e comerciantes que vivam exclusivamente do e para o automovel) resolvemos trazer para aqui por hoje os dois primeiros capitulos do nosso projecto, esperando que os leitores interessados se dignem de nos honrar com os reparos que esta amostra do nosso desvalioso mas bem intencionado trabalho porventura lhes mereça.

E agora, ahí vão os capitulos em questão:

CAPITULO I

Constituição e fins

Artigo 1.º

De harmonia com a lei geral do paiz e sob a denominação de «Casa dos Trabalhadores do Automovel» é criada, com séde na cidade de..... uma instituição de defeza profissional e previdencia, de duração indefinida.

Artigo 2.º

Esta agremiação visa aos seguintes fins:

- 1.º — O estudo e a defeza dos interesses economicos, sob o aspecto profissional, dos seus associados;
- 2.º — O esforço pela elevação mental e moral das classes nela filiadas, criando uma biblioteca, realisando conferencias instructivas, etc.;
- 3.º — O estabelecimento de um posto clinico para consultas aos socios e familias;
- 4.º — A criação de um fundo de assistencia que se destina a:
 - a) — Assistir monetariamente aos associados presos em consequencia de acidente profissional, quando se prove que o desastre não deriva de abuso ou negligencia;
 - b) — Subsidiar os socios no caso de desemprego, conforme as prescrições do presente Estatuto;
 - c) — Estabelecer auxilio pecuniario aos socios, quando na incapacidade temporaria para o trabalho, ou invalidez absoluta;
 - d) — Prestar auxilio monetario aos herdeiros dos associados.

CAPITULO II

Admissão e classificação dos socios

Artigo 3.º

O numero de socios é ilimitado, podendo ser como tal admitidos todos os individuos do sexo masculino que o solicitem e satisfacem ás seguintes condições:

- 1.º — Ser maior de 21 anos e menor de 45, excepto quando ingressem ao abrigo dos artigos 57.º e 58.º;
- 2.º — Possuir a carta de conductor de viaturas automoveis, provando com atestados de pessoas reconhecidas competentes, que vive, exclusivamente, da condução das referidas viaturas ou do labor em qualquer outro ramo da industria ou do comercio directamente ligado ao automobilismo;

Auxiliae a erepção da

«CASA DOS TRABALHADORES DO AUTOMOVEL»

Dae a vossa adesão á

«CASA DOS TRABALHADORES DO AUTOMOVEL»

- 3.º — Gosar de perfeita saúde, o que deve ser provado por atestado de médico indicado pelos corpos gerentes da instituição;
- 4.º — Não ter pendente processo em qualquer tribunal e gosar de boa reputação;

Artigo 4.º

A admissão de sócios é da exclusiva competência do Conselho Geral Administrativo, ou entidade que provisoriamente o substitua que, excepto para a admissão de sócios fundadores conforme os artigos 57 e 58, só se pronunciará depois de consultada a Comissão de Inquerito.

- § 1.º — As propostas para admissão serão preenchidas e assinadas pelos interessados e abonadas pela assinatura de um sócio em pleno gôso dos direitos associativos.
- § 2.º — No caso de o Conselho Geral Administrativo reprovar o candidato, pode o seu patrono recorrer para a primeira Assembleia Geral a efectuar, sendo a decisão desta a que prevalecerá.

Artigo 5.º

São estabelecidas trez categorias de socios: «Efectivos», «Honorarios», e «Benemeritos».

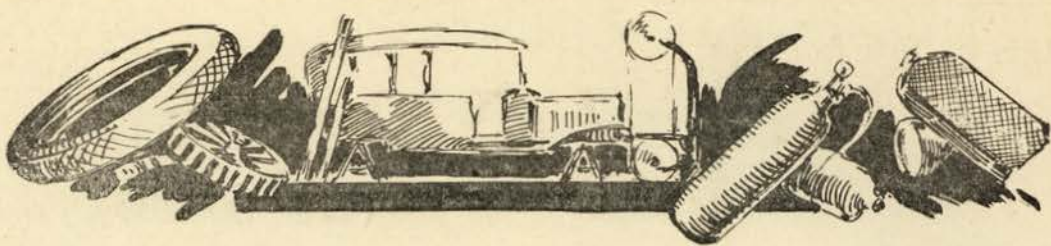
- § 1.º — Efectivos, são os que observam todas as regras d'este Estatuto, contribuindo com as côtas fixadas, sujeitando-se aos demais deveres e gosando de todos os benefícios. Só estes são elegíveis e eleitores.
- § 2.º — Honorarios, serão aqueles, de qualquer classe ou categoria social, a quem a Assembleia Geral confira tal distinção por serviços prestados á Instituição. Não são elegíveis nem gosam de voto de qualquer espécie, salvo no caso previsto pelo § 4.º d'este artigo.
- § 3.º — Benemeritos, são considerados todos os individuos proclamados nas condições estabelecidas para os honorarios, que contribuam materialmente para os cofres associativos, sem, por isso, gosarem de quaesquer direitos. Não são elegíveis e nas Assembleias Gerais, a que poderão assistir, é-lhes facultado o direito a voto consultivo.
- § 4.º — Quando os socios honorarios ou benemeritos tenham saído de entre os efectivos e, á data de serem conduzidos á nova categoria, estejam contribuindo normalmente e declarem por escrito pretenderem continuar na observancia dos deveres e goso dos direitos inerentes á sua categoria anterior, ser-lhes-hão mantidos tais direitos e obrigações sem prejuizo da categoria com que a Assembleia Geral os homenagie.

Propagandeari quanto possivel a
«CASA DOS TRABALHADORES DO AUTOMOVEIL.»

Contribui por todos os modos para a
«CASA DOS TRABALHADORES DO AUTOMOVEIL.»

ALEM das inscrições provisórias, que pedimos nos enviem, recebemos tambem desde já quaesquer donativos com que as individualidades interessadas no levantamento desta prestimosa Instituição queiram concorrer, não recusando os que partam da generosidade alheia ao ramo automovel.

Tais inscrições e ofertas serão por nós depostas nas mãos da Comissão Organizadora, que em breve será nomeada.



INDUSTRIA NACIONAL

—>>> * * * <<<<—

Uma interessante conversa com o reputado industrial de serralheria mecânica, sr. Francisco Sentieiro

Na nossa constante peregrinação pelas diferentes casas do ramo automovel, fomos ha dias á officina do sr. Francisco Sentieiro — a acreditada serralheria mecânica da rua da Carvalhosa, desta cidade.

Como era fatal, trocamos impressões sobre a expansão da sua casa e o desenvolvimento da industria nacional na especialidade.

As afirmações do Sr. Sentieiro — uma verdadeira autoridade sobre a materia — resvalaram para um campo já nosso conhecido: a estagnação da industria, devida á falta de protecção por parte dos poderes centrais da nação.

Quem quer que tenha privado com o Sr. Sentieiro, sabe bem que ele é sobrio de palavras. Eis porque, em frases breves mas incisivas, depois de exteriorisar a sua repulsa por aqueles portuezes que taxam a nossa industria mecânica — automovel de «parasitaria» salientou o facto de a sua officina não estar ainda instalada «á moderna» o que attribuiu á não excessiva affluencia de trabalho que se nota por todo o paiz, em consequencia das facilidades vigentes para a importação de peças que, facilmente, poderiam ser fabricadas em Portugal em condições de qualidade e perfeição que em nada nos deixariam mal colocados.

«Trabalho, tenho mais que suficiente para os meus operarios atuais, diz-nos o Sr. Sentieiro. Não devo todavia occultar-lhe que me entristece o reconhecimento da sensível escassez de procura de accessorios que nos ultimos anos se vem notando.

Tempo houve em que eu, trabalhando em engrenagens para todo ou quasi todo o paiz, sustentava 30 operarios, trabalhando das 7 ás 22 horas e ainda com as encomendas atrazadas de mais de dois mezes. E hoje?!... Meia duzia de homens, trabalhando apenas 8 horas e mais uma extraordinaria. Sendo assim á para que ampliar as officinas e dota-las com grande maquinaria, se os portuezes não abandonam a pecha de preferir sempre os productos de origem estrangeira — ou apenas como tal rotulados — ainda que nós produzamos melhor e mais barato?

Quantos casos poderia apontar em que alguns dos nossos automobilistas, achando cara a mão de obra nacional, recorrem directamente ás fabricas productoras dos automoveis, onde não pagam caro mas carissimo e ainda, por vezes, são mal servidos?!

Assim, somos desgostados por alguns clientes menos conhecedores, alem de soffrermos desaires e o prejuizo da inactividade das nossas maquinas e ferramentas.

Será necessario progredir, dilatando as nossas officinas?!...

¿Para que nos lançarmos em grandes despesas, se a maioria dos proprios governantes, desliando na corrente do que é opinião quasi geral e movidos por influencias interessadas na importação, desprezam, neste capitulo, os interesses nacionais e adoptam medidas que, de certo modo, neutralizam os esforços e a boa vontade dos industriais portuezes?

A minha officina é apenas aquilo que é sufficientemente conhecido em todo o Norte.

Não a tenho ampliado, repito, não por espirito de ridiculo e pernicioso conservantismo — porque sou amigo do Progresso e, portanto, desejaria acompanhá-lo em toda a sua amplitude — mas porque assim vou atendendo e bem servindo a minha clientela, com a certeza de que supro algumas das aperfeiçoadas maquinas modernas (que, se fossem necessarias, me esforçaria por possuir) com a dedicação e escrupulo que ponho em todos os trabalhos que me são confiados.

No entanto, como vêm, possuo já, alem da maquinaria comum, uma maquina de frezar — tipo Universal — que póde fazer desde a minuscula engrenagem para um relógio de bolso até á de 600 mm., de diametro com o modulo 12. Tem além disso um dispositivo especial, que lhe permite frezar em redondo, fazendo todos estes trabalhos com tal firmeza e precisão como se em vez de aço estivesse a cortar manteiga. Foi cara. Custou-me nada menos que 460 £ a 144\$00.

Além desta, tenho uma moderna e perfeita maquina de rectificar, rectificadores adaptaveis ao proprio torno, rectificadores de cilindros com os mais perfeitos micrometros, etc.»

E assim, maquina a maquina, o nosso experiente e estudioso entrevistado, foi-nos mostrando, minuciosamente toda a sua importante officina, revelando alto saber, auxiliado pelo muito que tem visto em largas viagens.

E', de facto uma casa modelar.

Acabada a visita, quando nos dispunhamos á

(Continua na pagina 22)

USE SEMPRE

FIREZONE oil

NA GAZOLINA

E ALEM DA ECONOMIA EM COMBUSTIVEL QUE OBTERA,
A DURAÇÃO DO SEU MOTOR SERÁ ELIMITADA.

À VENDA NOS BONS STANDS
E GARAGES

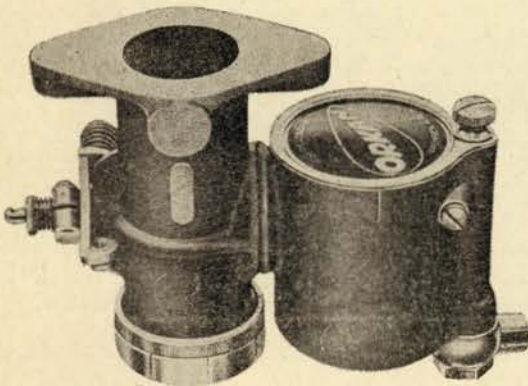
AGENTES EXCLUSIVOS
ED. FERREIRINHA & IRMÃO
192, R. DA PIEDADE — PORTO

OS



Carburadores

Impõem-se não só pela **Economia** como
tambem pela sua extrema **Simplicidade**.



Representantes para Portugal

J. TORRES, L.^{da}

119, Rua dos Caldeiros, 121 — PORTO

AUTOMOVEIS NOVOS E DE OCASIÃO

COMPRA, VENDE E TROCA

REPRESENTANTES GERAIS DE

CHARRON L. ^{TD}

Especializada em automoveis economicos
MOTOCICLETAS

WANDERER

ACESSORIOS, Importação directa. Preços
sem competencia. Grande Stock

Garage Palace, Gazo, lubrificantes, pneus
das melhores marcas, enchimento gratuito
por compressor electrico

A MAIS ANTIGA CASA

(fundada em 1891)

João Garrido & Irmão

61, AVENIDA RODRIGUES DE FREITAS, 77

PORTO

TELEFONE, 693

TUDO

PARA O AUTOMOBILISMO

SEMPRE

A Melhor Qualidade pelo Melhor Preço

Auto Omnia, L.^{da}

23, Praça da Liberdade — PORTO

SERRALHERIA MECANICA

— DE —

Arminio Machado

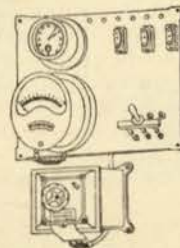
99, L. do Bomjardim, 107 — PORTO

TELEFONE. 4968

Perfeição e maxima

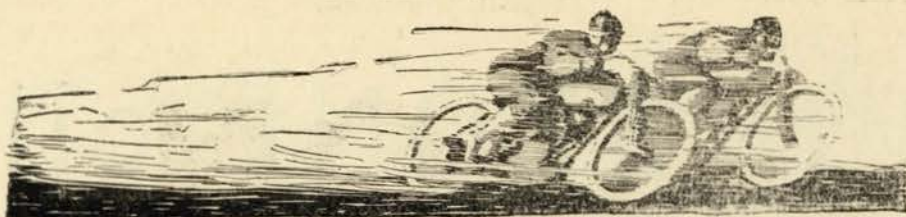
responsabilidade

em toda a execução
mecanica de automovel.



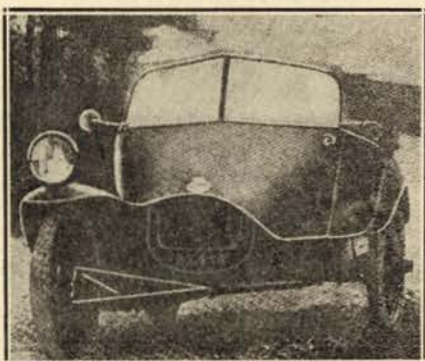
O quadro do electro-
piometro, regulador
do forno
para temperas





MOTOCICLISMO

As necessidades daqueles que pretendem um meio de locomoção rápido e económico, tem levado os fabricantes de veículos automóveis a estu-



darem qual o que mais convém, para poder ser adquirido pelas pessoas de minguada fortuna.

Claro que os estudos convergem especialmente sobre as motocicletas, visto que um automóvel comum, por muito barato e pequeno que seja, tem de, fatalmente, custar mais caro que uma moto, ainda que esta seja provida de *side-car*.

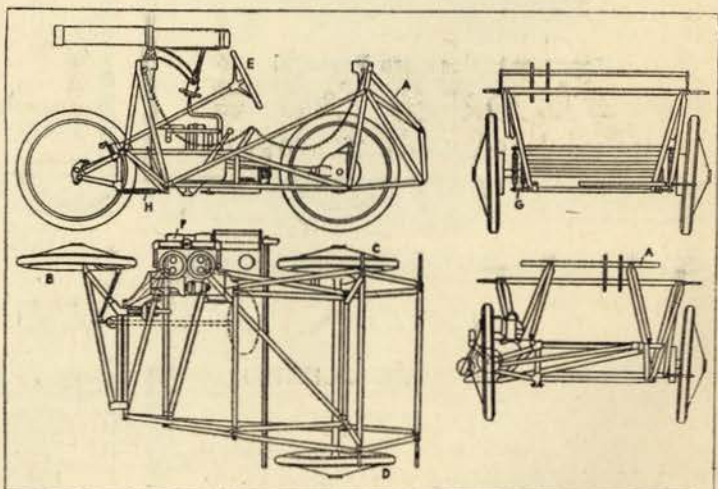
Entre os diferentes modelos, tem merecido preferência o que é representado pela nossa gravura superior: «*Scott-Sociable*» d'origem inglesa, que não é mais que o aperfeiçoamento de um triciclo dirigido por volante, que os serviços das secções de metralhadoras do exército inglês adoptaram durante a grande guerra.

O «*Scott-Sociable*» é provido do já muito apreciado motor a dois tempos da marca «*Scott*», sendo o *chassis* engenhosamente construído de tubos triangulares.

A suspensão é assegurada por molas em espiral, o motor é arrefecido por circulação d'água e tem caixa de três velocidades, sendo a transmissão à «*cardan*».

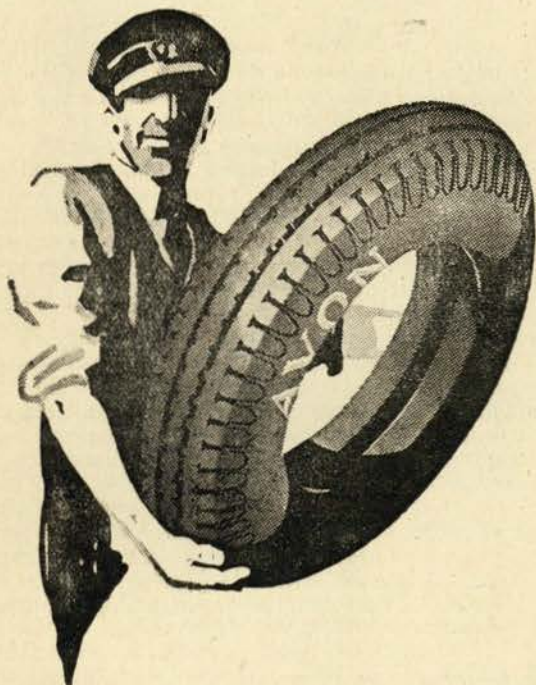
A gravura inferior, representa, em detalhe, a montagem e disposição do *chassis* da viatura utilizada durante a guerra, vendo-se: em A, o *chassis* constituído por tubos reunidos por cavilhas, os quais formam triângulos unindo-se uns aos outros; em B, roda da frente, directora, montada em triângulo oscilante; em C, roda motora; em D, roda auxiliar; em E, volante de direcção; em F, grupo motor com dois cilindros 578 cmc., a dois tempos, arrefecido por água circulante, *embrayage* de cone metálico, três velocidades, transmissão por *cardan*; em G e H, molas espirais de suspensão á frente e atrás.

Este modelo, desconhecido entre nós, oferece todas as vantagens para as pequenas famílias e quantos, não podendo adquirir um automóvel, pretendam transportar-se rápida e comodamente.



AVON

Apresenta o novo tipo "Loadster,, fabricado para vos defender das más estradas.



Mais lonas

Mais borracha

Nova construção

Assegure-se de maior
quilometragem calçando

AVON "Loadster"

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

STREETS, L.^{DA}

Rua Sá da Bandeira—PORTO

Material para vulcanisação em depósito

Ensinamentos técnicos

As velas d'ignição

(Continuação do número anterior)

O electrodo, encaixado no isolador, encontra-se deste modo isolado electricamente para beneficio do corpo da vela em aço.

— Este, parafuza-se na *cullasse* do motor e tem um ou mais filamentos de nickel (os electrodos de massa) cujas extremidades livres se acham a 0,4—0,8 m. m., do electrodo central). E' nos intersticios assim dispostos entre os electrodos de massa e o electrodo central que vem faiscar a chispa *d'allumage*.

Qualidades necessarias numa vela

Para ser utilisavel, uma vela deve satisfazer ás seguintes condições:

1.º—Deve resistir ás pressões desenvolvidas no motor e ficar hermeticamente vedada, tanto a quente como a frio. O isolador deve ser insensivel ás variações bruscas da temperatura (resistencia *thermica*);

2.º—As faiscas não devem brotar por mais que pelos intersticios dos electrodos; quer dizer, a corrente não deve, em caso algum, poder passar á massa por qualquer outro caminho (resistencia electrica ou *dielectrica*);

3.º—A vela deve encontrar-se em condições de suportar um aquecimento consideravel sem que qualquer das suas partes seja forçada á incandescencia (resistencia á *auto-allumage*).

Mais a rigor se avaliam as exigencias impostas á vela sob o ponto de vista—resistencia *termica*—reflectindo-se em que a vela dum motor desenvolvendo 3.000 rotações por minuto durante 12 horas consecutivas effectua, nesse lapso, mais de um milhão de *allumages*. Por outra: ella deve subir mais de um milhão de vezes á pressão d'explosão (aproximadamente 35 a 40 atmosferas, segundo a compressão do motor) soffrendo a parte que mergulha no cilindro uma temperatura visinha de 2.000° c., no momento da explosão.

Enquanto que a parte inferior da vela é exposta ao gaz excessivamente quente do cilindro, a sua parte superior é constantemente arrefecida pelo ar. De mais, a parte inferior é, depois de cada explosão, bruscamente arrefecida pelos gazes frescos, que afluem sempre a uma temperatura pouco superior á da atmosfera.

Um isolador que não esteja absolutamente perfeito, desgasta-se ou fende-se inevitavelmente, sob a acção destas constantes alternativas de temperatura; bastam fendas extremamente finas, imperceptiveis a olho nú, para baixar notavelmente a sua resistencia *dielectrica*, porque a faísca toma sempre o trajecto de menor resistencia; se o isolador estiver fendido numa zona exposta á pressão atmospherica, a faísca passará pela fenda em vez de brotar entre os *electrodos*,

As diferentes dilatações do isolador (em materia ceramica) e do corpo da vela (em metal) provocam serias difficuldades para a realisação de juntas que ofereçam uma perfeita vedação, tanto a quente como a frio.

Mas esta vedação é uma necessidade imperiosa, porque toda a fuga ocasiona a rapida destruição da vela pela explosão de gazes incandes-

centes; quer dizer: ella reduz a compressão do motor, portanto o seu rendimento e a sua potencia.

As exigencias praticas não são menos severas no que toca a resistencia electrica ou poder isolador da vela.

Verifica-se, de facto, entre o electrodo central e o corpo da vela, uma tensão de 5.000-10.000 *volts* ou mais, e o isolador deve poder suportar esta tensão ás mais elevadas temperaturas de serviço.

As qualidades d'isolamento dum vela teem a soffrer do facto da sua parte inferior, que faz a chispa na camara de combustão, não poder ser conservada limpa d'oleo e dos residuos da combustão em todas as circunstancias. O isolador e os electrodos estão sempre expostos a sujar-se mais ou menos, segundo o tipo e o estado do motor. Os residuos depositam-se sobre a extremidade inferior da massa isoladora e dos electrodos, formando, com o decorrer do tempo, uma camada conductora junto do isolador, entre o electrodo central e o corpo da vela, ou ainda accumulando-se entre as pontas dos electrodos. Nestes dois casos, não ha mais faiscas, mais *allumage*, e a potencia do motor baixa.

Não ha mais que um modo d'evitar este facto e as suas nefastas consequencias: basta que em marcha normal a extremidade inferior do isolador e dos electrodos sejam submetidos a uma temperatura assaz elevada para que o oleo e os residuos carbonicos sejam requeimados á medida que se depositem sobre a vela.

A temperatura necessaria para atingir este resultado, chama-se *temperatura de auto-limpeza*.

Se os orgãos interiores da vela atingem esta temperatura em curso de serviço (compreendidos os periodos de marcha *au ralenti*) a formação dos depositos conductores é impossivel.

A tendencia para a criação da camada nociva está, portanto, estreitamente ligada ao modo porque a vela se comporta relativamente ás altas temperaturas, ou, por outra, á sua resistencia ao calor.

Mas, se a temperatura de auto-limpeza fôr excessiva, pode acontecer que a mistura fria se inflame ao contacto das partes ainda incandescentes da vela. Este fenomeno, bem conhecido sob a denominação de *«auto-allumage»* ou *«contra-explosão»* reduz notavelmente a força do motor se se produz na fase de compressão; se a temperatura da vela é mais elevada ainda, a auto-allumage pode produzir-se mesmo durante o curso de aspiração, provocando então as explosões conhecidas por *«retours ao carburador»* (a).

Isto prova, portanto, que a vela deve estar bastante quente para se limpar automaticamente, sem que, todavia atinja uma temperatura susceptivel de provocar a *«auto-allumage»*. Por outros termos: a temperatura que a vela pode admitir, tem um limite superior bem definido.

(Da *«Société Robert Bosch A. G.-Stuttgart»*)

(a) Compreende-se por *«retours ao carburador»*, a explosão dos gazes dentro do cilindro, quando a valvula d'admissão está aberta, gazes estes que percorrendo, inflamados, o tubo de admissão, veem até á camara de gazificação do carburador, queimando os gazes ricos ali accumulados.

Joaquim Marques Nogueira

Gerente Técnico da

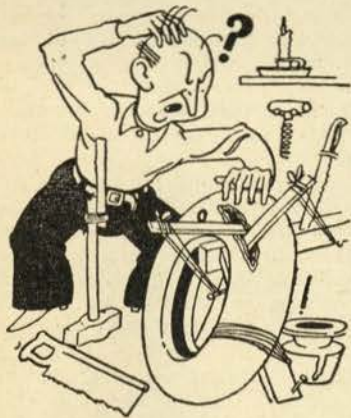
VULCANISADORA . .

. AMERICANA

ACONSELHA V. EX.^A A PÔR DE PARTE PERNICIOSAS TENTATIVAS, PREFERINDO A RECONSTRUÇÃO DE PNEUMATICOS PELOS PROCESSOS AMERICANOS.

Stock permanente de pneus e camaras d'ar.

Coluna d'ar para enchimento (Serviço gratis)



194, Rua Alexandre Herculano, 196

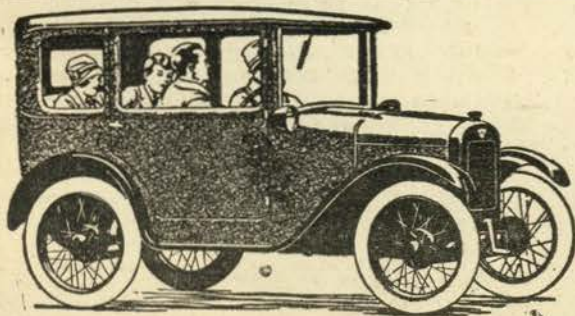
PORTO

TELEFONE. 4.119

Uma nova remessa
de
8 pequenos

Austin

a juntaz ás muitas que ultimamente teem sido recebidas, é a melhor prova da preferencia que estes cazos continuam a merecer.



J. J. GONÇALVES

R. Alexandre Braga, 130
PORTO

R. Rodrigues Sampaio, 90
LISBOA

UM GRANDE "MATCH"

O Automovel contra o Caminho de Ferro

(Continuação do número anterior)

A conservação da estrada é mais barata que a da via ferrea.

Frequentemente se invoca, em opposição aos transportes automoveis, a deterioração das estradas. Esta objecção é pouco importante. Pode-se afirmar, de facto, que a via ferrea é duma resistencia a toda a prova e de conservação indefinida? As estatísticas dos caminhos de ferro provam o contrário. A grande rede ferrea franceza consome em cada ano 1.500.000.000 de francos com a conservação das suas vias.

O rail d'aço dá, sem dúvida, a impressão de solidez; não está, todavia, pouco exposto a frequentes avarias. Quanto ao mais, elle é fixado sobre travessas de madeira formando um sobrado quasi continuo.

Ora, uma matéria vegetal é bem mais susceptível de deterioração que as substancias mineiras de que as estradas são revestidas; portanto, a necessidade de substituir periodicamente as travessas é muito dispendiosa.

Não é negavel que se se aplicar aos 40.000 kms. d'estradas nacionaes francezas um crédito annual de 1.500.000.000 de francos, elas se poderão tornar perfectamente aptas a suportar um tráfego equivalente áquele que é feito nos 42.000 kms. de vias ferreas!

Ponhamos de parte o anacronismo das estradas em macadame ordinário, submetidas ao transitio de grandes *camions* de bandages massiças. Falamos aqui de veiculos relativamente ligeiros, montados sobre pneumáticos, circulando sobre caminhos revestidos duma camada compacta e impermeável, insensível ás intempéries e capaz de suportar, sem se desagregar, o esforço proveniente das rodas.

A asfaltagem ou betonagem superficial, correctamente applicada e renovada periodicamente, basta para eficazmente proteger o empedramento do caminho.

O macadame asfaltado é empregado com successo na Inglaterra, nas estradas submetidas á circulação de 5.000 toneladas por dia. Em egualdade de tráfego, estas vias de circulação são mais economicas que a via férrea, o que se demonstra pelos seguintes argumentos:

Consideremos um caminho isento d'estragos causados pelos agentes atmosféricos. E' evidente que, neste caso, a deterioração do leito é reciproca da do piso dos pneus que rolam na sua superficie.

Pode-se admitir que um pneumático, suportando uma carga total de 1 tonelada, em media, perde aproximadamente 4 decímetros cúbicos da sua substância por cada 20.000 kms. de percurso.

Para fixar as ideias, supunhamos que o revestimento das estradas soffresse, por seu lado, uma deterioração equivalente, volume a volume.

Imaginemos uma secção d'estrada de 1 km. de comprimento, suportando um tráfego de 2 milhões de toneladas úteis por ano — ou sejam 5 milhões de toneladas brutas, se a carga útil representa em média 40 % do peso total. A quantidade de borracha dissipada annualmente sobre este qui-

lómetro será, portanto, de 1.000 decímetros cúbicos, ou seja 1 metro cúbico.

Se o revestimento soffresse uma perda igual, uniformemente repartida pelos seus 5 metros de largura, por exemplo, a sua espessura diminuiria 2 decimilímetros por ano.

Na realidade, o desgaste nunca é regular, nem á largura nem ao comprimento. Certas secções são mais que outras submetidas a esforços superiores á média (travagens rápidas nas proximidades dos cruzamentos e aglomerações, força centrifuga nas viragens, tracção mais enérgica nos lados), além de que os veiculos seguem mais depressa o meio da estrada que os lados.

Daqui resulta que o desgaste da estrada pode atingir, aproximadamente, 1 millimetro por ano.

Assim, pois, mesmo no caso dum tráfego annual de 2 milhões de toneladas, bastará, para dar ao leito da estrada uma superficie perfectamente lisa, que se lhe applique periódica e metódicamente uma fina camada d'asfalto, devidamente areada.

Uma camada d'asfalto de um millimetro de espessura representa, apróximadamente 1 quilo por metro quadrado, ou sejam 6 toneladas por quilómetro (para uma estrada de 6 metros de largura) custando mais ou menos 3.000 francos. Esta importancia representa a maior parte da despeza total da conservação, sobretudo se se utilizam as ferramentas modernas.

A título de comparação, salientamos que a conservação de um quilómetro de via férrea custa mais de 30.000 fcs. por ano, isto é, *10 vezes a cifra acima!*

Para as secções de estrada de mais intenso transitio (da ordem de 10 milhões de toneladas brutas por ano) pode-se adoptar revestimentos especiaes de grande espessura, cujo estabelecimento poderá custar 300.000 fcs. por quilómetro. Com os 1.500.000.000 que os caminhos de ferro annualmente consomem para as suas vias, pode-se realisar cada ano 5.000 quilómetros destas estradas, chamadas «em oiro»!

Na prática, estas artérias de circulação intensa não se encontram senão nas visinhanças das grandes cidades e em distancias relativamente diminutas.

O premio do custo d'exploração dos Transportes

Qual é a situação respectivamente do automovel e do caminho de ferro no que concerne ao premio do custo d'exploração do transporte?

Censura-se frequentemente o automovel de gosar gratuitamente das estradas, enquanto que o caminho de ferro paga as despezas de conservação das suas vias.

Este agravo parece-nos infundado. De facto, quando os caminhos de ferro se estabeleceram em França, não ignoravam que a rede das vias era conservada a expensas dos contribuintes.

As nossas grandes redes ferreas, que teem gosado durante muito tempo dum verdadeiro mo-

(Continua no proximo número)

O CHEVROLET

6 CILINDROS

é a obra maxima da sua historia

Automoveis e camionetes para entrega imediata

*O maior stock de peças
sobrecelentes no Norte*

Dirija os seus pedidos aos antigos agentes

Diniz & Mendonça, L.^{da}

R. de Santa Catarina, 558
PORTO

TELLFONE, 4619

AVISO

LANCIA—BUGATTI

TEIXEIRA & FERREIRINHA, L.^{DA}

representantes gerais, avisam os seus presados clientes, de que atualmente teem a sua séde na AVENIDA DOS ALIADOS N.º 69-1.º onde terão muito prazer em receber as suas estimadas ordens.

O 1.º numero do "Guiauto Ilustrado"

Recebeu, felizmente, a melhor acolhida o nosso primeiro numero, facto que nos encoraja para o proseguimento nesta ardua tarefa.

Por nos terem honrado com elogiosas referencias, merecem os nossos melhores agradecimentos as seguintes publicações:

"O Volante", revista automobilista de Lisboa; "O Profissional do Volante", orgão dos chauffeurs profissionais do Sul; "Jornal de Noticias", "A Verdade", "Republica Social", "Vanguarda Operaria", "Off-Side", "O Carteiro", e "Bela Aurora", do Porto; "O Comercio de Portimão", de Portimão; "Moca", de Faro; "Folha de Alte", de Alte; "A Defeza", da Povoia do Varzim; "O Trabalho", da Covilhã; "O Protesto" de Lisboa; "Eco do Barreiro" do Barreiro; "O Condutor d'Automoveis" de Lisboa; e "A Nossa Terra" de Gondomar.

— Não sabemos se na resenha acima houve qualquer involuntaria omissão. Em caso afirmativo do colega cuja referencia nos passou despercebida esperamos absolvição.

INDUSTRIA NACIONAL

(Continuação da pagina 14)

despedida, o nosso amigo Snr. Sentieiro conclue por dizer-nos: Muito ha a fazer pela Industria Nacional. Mas, o mais importante depende, para já, dos poderes centrais. Que eles a auxiliem com racionais e equitativas medidas proteccionistas e todos nós poderemos, em breve, orgulhar-nos de produzir em larga escala accessorios, ou mais ainda, que rivalisem com os melhores que, a peso de ouro, pagamos ao estrangeiro.

O resto competirá aos negociantes do ramo que, com o progresso da industria, poderão colher

bons lucros, alem da intima satisfação de concorrerem para o bem estar do operariado portuguez.

Quando se enveredará por este caminho?...

A imprensa da especialidade que cumpra o seu dever, lembrando sempre o que mais convem fazer.

— Despedimo-nos desse nosso amigo, animados do proposito de, continuando na observancia dum dos pontos de vista do nosso programa (a defeza da Industria Nacional)—aqui arquivarmos a sua autorisada opinião que, reforçando o que outros industriais pensam, por si só giza um caminho a seguir.

Officina de Serralheria Mecanica e Garage

== SENTIEIRO ==

DE

Francisco Sentieiro

REPARAÇÃO DE AUTOMOVEIS

— OLEOS —
GAZOLINA
ACESSORIOS

RUA DA CARVALHOSA, 158

PORTO

Telefone, 1567

Hotel e Restaurante GARRIDO

VIZELLA

Excelente hotel, com um bom restaurante, situado num dos pontos mais centraes de Vizella, muito proximo do Estabelecimento Thermal, e tendo uma boa instalação electrica.

Quartos espaçosos e hygienicos, decentemente mobilados, e um opumo serviço de meza.

Cosinha á portugueza, dirigida pelo seu proprietario.

PARA MAIS ESCLARECIMENTOS, DIRIGIR A

J. ALVES TEIXEIRA—VIZELLA.

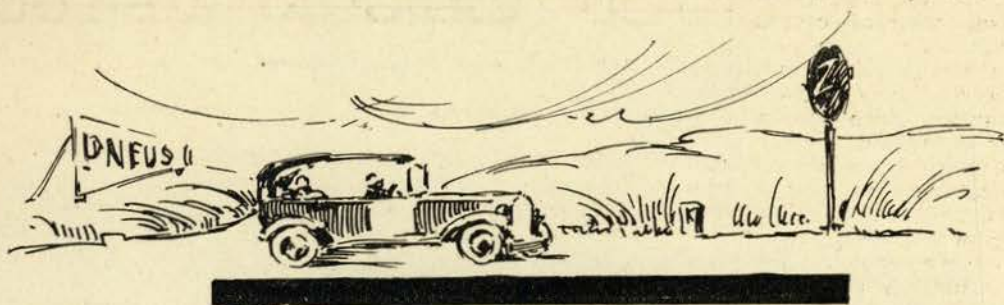
GRANDE HOTEL UNIVERSAL

VIZELA

Luxuosos e confortaveis aposentos

Serviço esmeradíssimo

Proprietario gerente—JOAQUIM SILVA



TURISMO, TERMAS & PRAIAS

Eis-nos no limiar do mez de Setembro, o precursor do Outôno, o que convida os banhistas a abandonarem as praias e cada um a regressar á faina temporariamente abandonada.

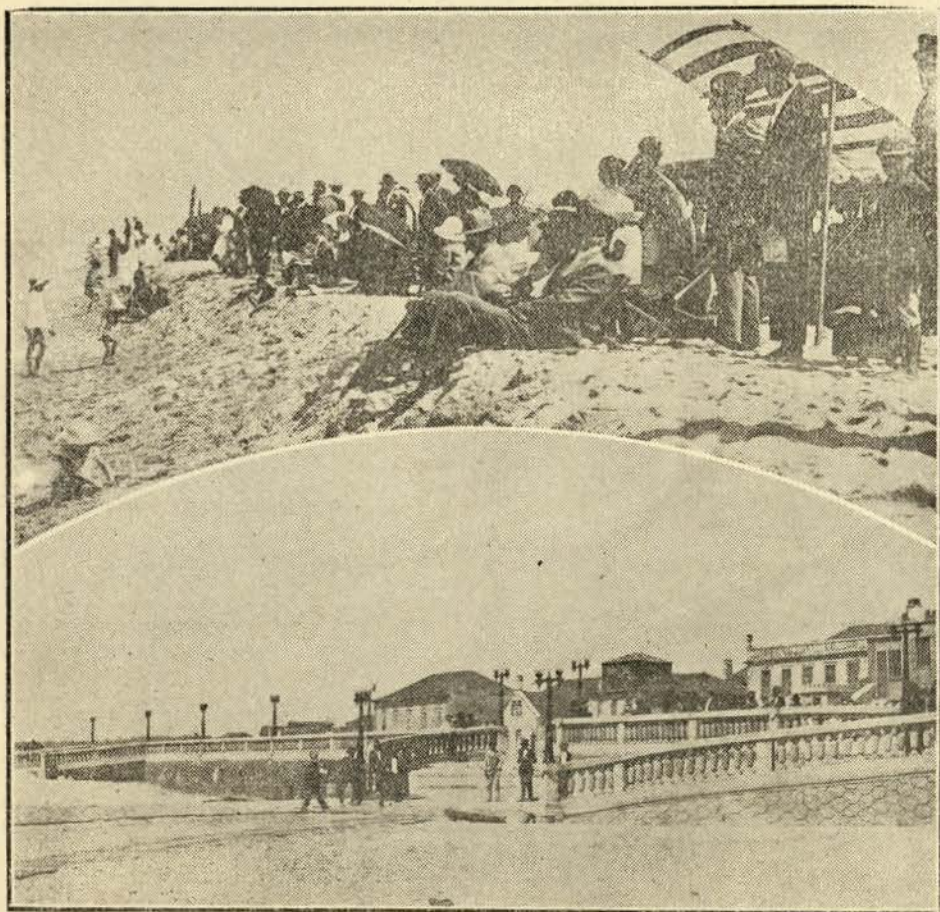
Todavia, Setembro é ainda de intenso movimento d'aquistas, propicio ás grandes viagens de automovel e excursões de turismo.

Ainda que lentamente, Portugal vai-se preparando para competir com o estrangeiro, na atracção dos que podem aproveitar a estação calmosa para deleitarem o espirito na admiração do belo,

ou retemperarem o fisico nas estancias de repouso ou de cura.

As nossas termas e caldas—Vidago e Pedras, Vizela a linda «Imperatriz», Caldas da Rainha, etc.—vão sendo aformoseadas, providas de bons e sumptuosos hoteis, enquanto que as praias tomam o tom *chic*, atraente, que os folguedos infantis enriquecem e os «flirts» embalados nos freneticos *jazzs*, completam.

No Norte, a Povia do Varzim, Vila do Conde, a Foz e Espinho teem progredido sensivelmente.



ESPINHO—Em cima, á hora do banho; em baixo, um trecho da linda esplanada

Ricos casinos, vastas esplanadas, *bars* modernos, são outras tantas atrações para a colônia espanhola e população norte-nha, que a estas ridentes praias vão buscar refrigerio para a calma que as tortura.

O tripeiro que trabalha quasi de sol a sol, vai á noite — especialmente ao domingo — até á Foz procurar repouso e gôso. E é vêr como os electricos são disputados pelos que não podem alugar um automovel!

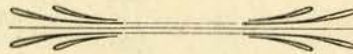
Até á ultima carreira são tomados d'assalto e veem á *cunha*, obrigando os passageiros a *soadoiros* que, por si só, obliteram o prazer na praia colhido.

Para goso espiritual dos nacionais e para atraír estrangeiros, temos as quasi incomparaveis belezas naturais.

Que surpreendentes panoramas se oferecem á vista de quem percorre as nossas estradas!...



Um encantador trecho da estrada entre Vila Real e Vila Pouca d'Aguar, vendo-se o Sr. Graham Readman, director da secção «Goodrich» da casa Orey Antunes & C.^a e nosso colaborador a partir do numero proximo, junto do seu carro de serviço.



ECOS & RECORTES

Os accidentes d'automoveis em Paris

Segundo a «*Omnia*» uma rigorosa estatística organizada pela Prefeitura da Polícia de Paris, acusa, naquela movimentada cidade, durante o ano findo, 29.164 accidentes produzidos por viaturas automoveis de toda a especie (compreendendo motocicletes e *sidecars*) assim distribuidos:

Desastres que causaram morte	193
» graves	1.032
» pouco graves	8.681
» ligeiros	19.258

Isto não abrangendo accidentes de consequencias puramente materiais.

O «*Detective*» de pneus

Nova e singular maquina que investiga do estado das estradas

Inédita, entre os curiosos apetrechos mecanicos empregados por esse mundo fóra, é uma nova maquina que reproduz as carateristicas de toda a especie de estradas. Foi esse aparelho instalado nos laboratorios de pesquisas em Fort Dunlop para se estudar as principais causas do desgaste dos pneus.

A' vontade do operador, a maquina tanto pode imitar uma estrada molhada como uma estrada má como ainda uma estrada coberta de poeira.

O que é o Progresso...

Hontem foram os alquiladores que, vendo fugir-lhes o terreno, se voltaram para mister mais rendoso, de mais futuro, havendo alguns que *emigraram* para o automobilismo; hoje são os automobilistas a lançarem-se em mais altos cometimentos, preferindo, como é natural, a aviação.

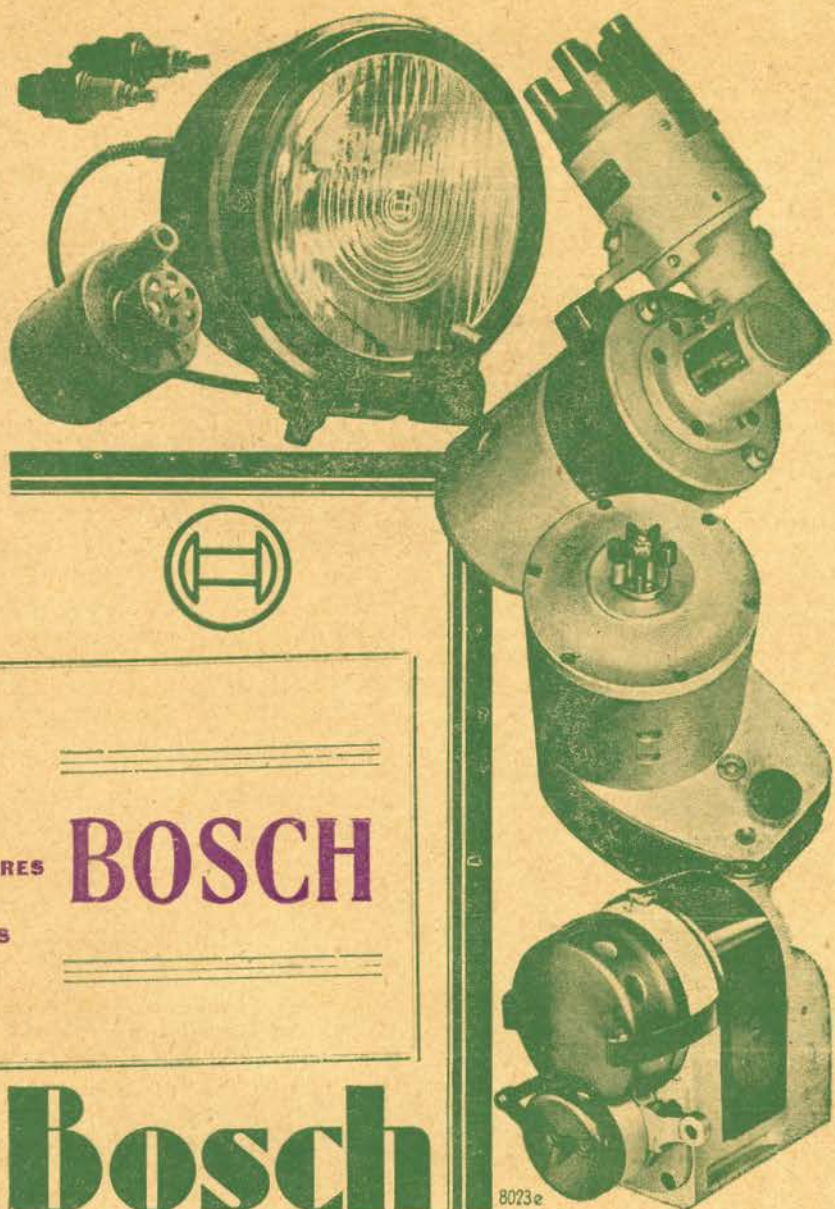
Presentemente, na California Sul 60 % dos negociantes de aeroplanos vieram do campo automovel.

¿O que será amanhã, se, porventura, a aviação tal qual está, não fôr o ultimo grito da sciencia?...

Um tecnico da «*Nash*» no Porto

Encontra-se nesta cidade o engenheiro das fabricas «*Nash*» Sr. Berglim, que aqui veio expressamente para examinar os carros daquela marca em circulação no norte do paiz.

As verificações são gratuitas, podendo ser solicitadas por todos os detentores de carros «*Nash*» que as pretendam.



VELAS
FAROS
BOBINES
DISTRIBUIDORES
DINAMOS
DEMARREURS
MAGNETOS

BOSCH

Bosch

8023e

SÃO PRODUTOS DA FIRMA

ROBERT BOSCH A. G.—STUTTGART

QUE SE IMPÕEM PELA SUA QUALIDADE.

A' VENDA EM TODO O PAIZ

REPRESENTANTE: Escritorio Tecnico ROBERTO CUDELL

RUA PASSOS MANOEL, 41 (1.º) — PORTO



3

Características do Lubrificante Racional.

1 Propriedades lubrificantes **naturais** provenientes dos petróleos brutos donde é extraído

2 Refinação **perfeitamente cuidada** e levada a efeito por especialistas **com longos anos de prática.**

3 **Exactidão** com que o óleo satisfaz às **necessidades mecânicas de cada tipo de motor**



Mobiloil

Que se pela nossa Tabela de Recomendações

REFINARIAS:

OLEAN	(N. 1)	PAULSBORO	(N. 1)
ROCHESTER	(N. 1)	BAYONNE	(N. 1)

CB

92 % dos fabricantes americanos aprovam Mobiloil

377

MOBILOIL

VACUUM OIL COMPANY

