



Aplicacions modernes

El cromat a l'indústria del automòbil

Fins fa poc temps s'ha utilitzat per a l'ornamentació o acabament d'algunes peces en els automòbils el níquel. Malgrat d'ésser el menys elegant i el menys corrosiu dels metalls que per a tal finalitat s'han emprat fins avui, no deixava de tenir els seus inconvenients: un dels principals era la propensió a l'oxidació.

Feia molts anys que els fabricants d'automòbils es preocupaven per trobar un metall amb el qual pogués fer-se un "juntatge" protector que permetés a la vegada donar un aspecte elegant a la peça banyada i al mateix temps una considerable resistència a la humitat i a la corrosió que de la mateixa pot produir-se. El níquel fou durant molt temps el metall escollit, però, com diem abans, no satisfia prou per a l'objecte a què se'l destina, ja que, ultra la relativa resistència a l'oxidació, té l'inconvenient que segons a quin altre metall ha d'ésser aplicat no s'hi adhereix prou bé i cal donar-li abans un altre bany de coure, essent per tant més complicada i costosa l'operació.

Degut a tots aquests inconvenients s'han fet innumerable recerques per tal de trobar un metall que donés completa satisfacció als constructors i la presentació del qual fos elegant i atractiva per als compradors.

El crom ha estat elegit. I no, lo ha estat per caprici, sinó que científicament és el metall que millor pot complir l'objecte al qual està destinat.

El crom, reputat per la seva durabilitat, aspecte distingit i absoluta resistència a l'oxidació, és el que en l'esdevinidor substituirà el níquel en totes les aplicacions en el qual s'obtingui un bany durader amb l'avantatge sobre d'ell que no cal preocupar-se gaire de

la seva "vida", tota vegada que si se'l vol conservar sempre en estat com a nou, no li cal si no passar-li un senzill drap per tal de treure-li la pols, únic enemic que pot fer-lo desmerèixer, donant els ulls dels més exigents.

Els fars, els para-cops, els marcs dels radiadors i totes les peces que més o menys influència tenen en l'adecament del cotxe són avui, en la major part de níquel, presentades amb aquest sistema de bany. Es pot ben dir, doncs, que el procediment ha entrat ja de ple dintre la indústria automobilística.

Parlem ara del principi del cromat. Els banyos utilitzats són de composició molt variada i la major part de vegades són fetes amb gran secret. En principi l'electròlit és una solució d'àcid cròmic a una proporció de .50 per mil, a la qual s'han afegit algunes sals: sulfat de crom, borats, fluorurs, etc., les quals fan precisament la qualitat del bany. Els anòdes insolubles acostumen a ésser el ferro o el plom. Generalment cal tenir el bany a una temperatura un xic creixuda (50° centígrades) però tractant-se de solucions novelles n'hi ha prou que estiguin a uns 28° centígrades.

La intensitat del corrent que travessa el bany ha d'ésser també un xic creixuda. Cal observar que la composició del bany sigui mantinguda constant durant l'operació i cal, degut als oxidants, tenir en compte l'hidrogen que es desprèn en abundància, car si no es té cura d'això es produeix un pòsit estamós i fràgil perjudicial per a la pel·lícula metàl·lica objecte de l'operació. La solució, és molt corrosiva i això fa que els objectes que la porten a cap han d'anar seriosament protegits i enguantats de cautxú.

El cromat, doncs, comparat amb el níquelat, presenta serioses dificultats. El corrent necessari és de 10 a 30 vegades superior i per tant les precaucions han d'ésser molt més estrictes. No obstant, gràcies als progressos

realitzats en la preparació dels banyos, el cromat ha esdevingut d'aplicació corrent. Podem ben dir que condueix a resultats més segurs que el níquelat en què fa referència a la regularitat i durada de la capa metàl·lica formada, i si això no fos una raó de pes per a la seva adopció ho seria prou l'aspecte elegant que donen a un cotxe les peces resoltes per aquest magnífic procediment.

A. FIGA

ATLETISME

EL CROSS DE LES DEU NACIONS

La desfeta dels corredors espanyols a Leamington

Dissabte passat, a Leamington, ciutat situada a uns cent cinquanta quilòmetres de Londres, es va celebrar el "Cross" de les deu Nacions, reduït a set, per "forfait" de Luxemburg, Itàlia i Alemanya. Les set nacions que hi han pres part són: Anglaterra, França, Irlanda, Escòcia, Espanya, País de Gal·les i Bèlgica.

L'equip Espanyol estava integrat pels següents corredors, tots ells classificats en els millors llocs en el Campionat Peninsular de "Cross" celebrat a Vigo no fa gaires setmanes: Penya, Oyerbide, Egaña, Ramos, Pachon, Reliegos i Campo. No hi havia cap atleta català.

El recorregut d'aquesta carrera era de catorze quilòmetres i mig, si no estem equivocats.

Ultra la classificació individual, n'hi havia una altra per equips de nacions, de sis corredors. Espanya portava, doncs, un suplent.

França no presenta el seu millor equip. Hi manquen alguns corredors de vàlua indiscutible, castigats per la Federació francesa. Malgrat això, aquesta nació, amb Anglaterra i Espanya, són les afavorides per a copar els primers llocs de la classificació per equips. El paper espanyol es cotitza a gran preu a conseqüència de la brillant actuació dels seus corredors, portada a cap l'any passat, a París, en ocasió de celebrar-se hi aquesta mateixa prova.

A Leamington, s'hi han reunit unes quaranta mil persones per a presenciar la gran creuada entre els millors corredors d'Europa.

La carrera ha començat a gran tren. Els atletes havien de donar tres voltes en un mateix circuit. De bon

començament, Penya, Pachon, Campo i Egaña, han alternat amb l'escomot de cap. Es a dir, s'han sentit valents i forts i han plantat cara als seus adversaris, oblidant-se dels seus companys d'equip i lluitant d'una manera del tot personal.

En acabar la primera volta els corredors passen per aquest ordre: Howard, Evenson, Dieguez, Penya i Harper. Recordem que Dieguez, que forma part de l'equip francès, és el corredor espanyol que va actuar algunes temporades a Catalunya, en representació dels colors del F. C. Barcelona.

A la segona volta, els anglesos s'han col·locat admirablement, i els primers corredors van classificats d'aquesta manera: Howard, Evenson, Dieguez, Sutherland i Butley. Penya, ocupa el novè lloc; Oyerbide el 16, Reliegos el 20, Campo el 27, Ramos el 38 i Pachon el 58.

Pocs metres després d'acabada aquesta segona volta, Egaña i Campo, fan figa i, indisposats, abandonen la lluita. L'equip d'Espanya, que tan sols comptava amb un suplent, resta, automàticament, fora de combat, desclassificat.

Evenson guanya la carrera a l'esprint final, en mig de grans entusiasmes i aplaudiments.

La classificació individual dona aquest resultat:

1. Evenson (Anglaterra); 2. Sutherland (Escòcia); 3. Dieguez (França); 4. W. B. Howard (Anglaterra); 5. Harper (Anglaterra); 6. G. W. Bailey (Anglaterra); 7. J. T. Holden (Anglaterra); 8. H. Eckersley (Anglaterra); 9. Rerollet (França); 10. Broadley (Anglaterra); 11. Gallet (França); 12. Bone (Idem); 13. Soutie (Escòcia); 14. Werhey-

DODGE

Supera en volum de vendes TOTES les altres marques de la seva categoria

El públic segueix veient en el DODGE el cotxe de qualitat mai desmentida

VENDES DE COTXES ALS ESTATS UNITS DURANT EL MES DE DESEMBRE DARRER

FORD	51.883
CHEVROLET	26.570
DODGE	7.583
BUICK	6.372
ESSEX	5.335
PONTIAC	4.054
NASH	3.230
CHRYSLER	3.170
WHIPPET	2.912
PLYMOUTH	2.642

Les altres marques, en progressió inferior (De la revista "Automobile Topics", febrer - 22 - 1930)

El nou DODGE amb carrosseria MONO-BLOCK representa l'esforç màxim dels seus constructors; famosos a tot el món per l'alta qualitat i bon servei dels seus cotxes

Automòviles Exhibition

Rambla Catalunya, 123

Telèfon 70052

LA DARRERA PARAULA DE LA TECNICA AUTOMOBILISTA

SUPERBS COTXES

MINERVA

6 cilindres -- Sense vàlvules

12 H. P., -- 32 H. P.

amb esplèndides carrosseries de luxe i de gran luxe, de les més famoses marques Van den Plas i D'Ieteren

NOVISSIMS MODELS

BUGATTI

4 cilindres, litre i mig

8 cilindres, 3 litres

carrosseries de luxe construïdes a París, per al servei de la ciutat, turisme i carrers

AUTOMOVIL SALON

EUSEBI BERTRAND I SERRA

EXPOSICIO:

Balmes, núm. 155

OFICINES:

Diagonal, 429

GARATGE:

Trafalgar, núm. 52

lesonne (Bèlgica): 15. Penya (Espanya); etc., etc.

Els restants corredors espanyols han entrat per aquest ordre: Campro, 23; Oyerbide, 25; Reliegos, 40; i Paschen, 57.

El triomf d'Anglaterra ha estat sorollós. Ha classificat els seus sis homes de l'equip, entre els vuit primers classificats. Una victòria més brillant no és possible.

L'equip de França, si es té en compte la qualitat dels seus homes, ha fet també, un paper, ben lluit. Una part de la seva magnífica classificació ha estat deguda a la brillantíssima actuació de l'espanyol Diegues, que ha estat un dels únics que han resistit les escomeses dels anglesos. França es pot ben acontentar amb un segon lloc, davant d'Escòcia i la resta dels equips participants.

Espanya... Parlem-ne a part. Aquesta vegada els nostres tèc-

nics han sofert una forta decepció, i els atletes espanyols una desfeta de molta transcendència. Aquests han estat víctimes de la precipitació, obligada, amb que han hagut de realitzar el seu trasllat a Anglaterra i la seva actuació a Leamington; aquells, dels seus entusiasmes i optimismes exagerats. Els uns i els altres han actuat sobre terreny fals.

Tot plegat ha provocat una baixa formidable en la còrtica de l'Atletisme Peninsular.

Els corredors espanyols que l'any passat varen actuar a París, ho feren d'una manera sorprenent, i es feren creditors a l'admiració de tothom. Aquest any, conseqüència d'una sèrie de factors, Espanya, ha perdut tot el terreny guanyat a París i bona part del seu prestigi.

No podia succeir, a Leamington, altra cosa. Els seleccionats per la Reial Federació Espanyola han actuat amb tots els desavantatges: Precipitació en el viatge; manca de

direcció en el moment de la carrera; exagerat afany d'alguns corredors de lluir-se; manca de preparació de conjunt i individual i de fons suficient per a resistir la distància de la prova; desconeixement de les característiques del terreny i mancats, finalment, d'un nombre suficient de suplents. Aquest detall no fou previst pel Comitè Nacional.

Els corredors espanyols estaven acostumats a actuar sobre una classe de terrenys; a Leamington, s'han trobat amb un paisatge completament diferent.

La distància màxima que han efectuat aquesta temporada els representants d'Espanya al "Cross" de les deu o de les set nacions, ha estat de deu quilòmetres. A Leamington, sense preparació, n'han hagut de cobrir catorze i mig.

Totes les regions quan es desplacen per a prendre part en un campionat nacional; o les nacions quan ho fan per participar en un Campio-

nat del món, s'emporten sempre tres o quatre suplents; a Leamington, la Confederació Espanyola, tan sols n'hi va enviar un.

El pitjor que pot passar-li a un equip, és que no pugui classificar-se per manca de corredors!

Penya, Pachou, Campi i Egafia, com si aquesta carrera fos "pan comido", varen desprendre's del contacte dels seus companys i amb un tren de mil dimonis varen fer-se els "amos" per breus moments.

Això no és res més que conseqüència de la manca de direcció.

Els corredors espanyols varen precipitar-se en començar la carrera. Res ho demostra d'una manera tan palesa com la seva classificació en acabar la segona volta (nou quilòmetres i mig), en comparació a l'obtindria al final de la carrera.

Amb tots aquests inconvenients, dificultats, precipitacions i desencerts, no era possible esperar-ne res més dels "millors" corredors espanyols.

Menys mal que entre ells no hi havia cap català.

MURPHY

EL F. C. BARCELONA COPSA
ELS TRES PRIMER LLOCS EN
LA CARRERA DE LA J. E.
PENSAMENT, DE SABADELL,
AMB HERNANDEZ AL CAP

La Joventut Excursionista Pensament, de Sabadell, va portar a cap, ahir al matí, en una distància de set quilòmetres, la carrera a peu que tenia projectada.

Shi varen inscriure cent set corredors, representant diverses entitats comarcals i l'Europa, Barcelona i Espanyol, de la nostra ciutat.

Un centenar de corredors varen prendre la sortida i setanta foren classificats a l'arribada.

La carrera fou molt lluitada per la nota de color que donaven els corredors en passar pels més importants indrets de la veïna ciutat. La lluita no fou del tot encesa. La superioritat del Barcelona es constatà de bon principi i l'equip blau grana, molt ben conduït pel vencedor Hernández, es va classificar en els llocs d'honor, i cospà els tres primers, davant Ferrer, de l'Europa.

L'actuació de l'Hernández fou molt lluitada i malgrat que era el seu intent fer obra de conjunt (de la qual cosa no es va oblidar en els moments oportuns), va destacar-se seguitament quan els seus companys estaven ben col·locats per a triomfar per equips.

La classificació d'aquesta carrera és la següent:

Primer: Josep Hernández, F. C. Barcelona, 27 minuts i set segons.

Segon: Jordi Mesalles, del mateix Club.

Tercer: Emili Ferrer, ídem.

Quart: Leoncí Ferrer, del C. D. Europa.

Cinquè: M. Boloix, del R. C. D. Espanyol.

Sisè: L. Ventura, del C. D. Europa.

Setè: J. Sors, del mateix Club.

Vuitè: Emili Mur, del F. C. Barcelona.

Novè: J. Jover, de la Joventut Excursionista Pensament (Campió de Sabadell).

10. J. Font, de l'Espanyol; 11. A. Por, C. E. Manresa; 12. J. Mi-
quel, del Barcelona; 13. Caballé,
ídem; 14. J. Rodríguez, Espanyol;
15. A. Villamahya, ídem; 16. J. Vi-
ves, Barcelona; 17. E. Bulbena, Eu-

AUTOMOBILS

d'alta qualitat

Hispano-Suiza

Suprem 56 bis, de 46 CV.

Amb cilindres d'acer nitrat.

NOVES CAMIONETES DE 1 I MITJA I 2 I MITJA TONES

Motors marins i d'aviació

P. de Gràcia, 20

BASTONS

Vegeu els assortits i preus a la fàbrica

PASSATGE BACARDI

Rambla - Plaça Reial

ropa; 18. M. Lleó, Hospitalet; 19.
J. Abelló, Terrassa; i 20. J. Sorri-
bés, independent, etc., etc.

CLASSIFICACIO SOCIAL

Primer: F. C. Barcelona, 26 punts.

Segon: C. D. Europa, 57 punts.

Tercer: R. C. D. Espanyol, 80 punts. — MURPHY.

A. Casajuana

agent exclusiu dels automòbils

LINCOLN

té el gust de notificar a la seva distingida clientela que té exposada, al seu nou local d'exposició, una luxosa Limousine carrossada per Willoughby, primera arribada a Espanya i exactament igual a la que posseeix per al seu ús personal el President dels Estats Units

Mr. Hoover

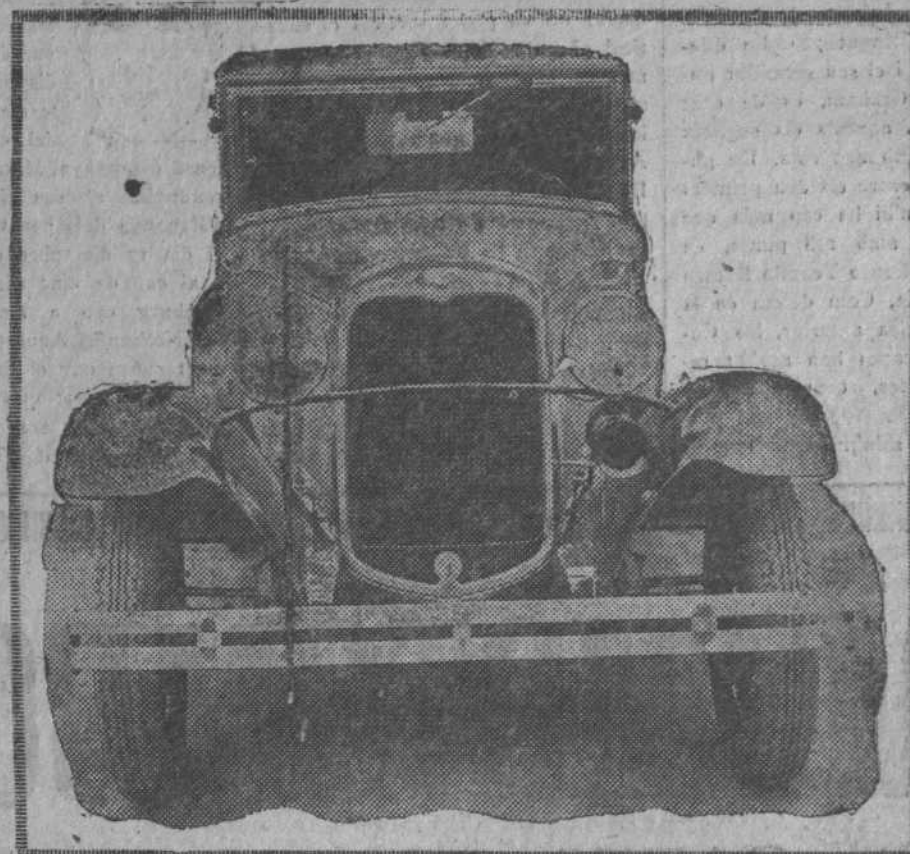
Avinguda d'Alfons XIII, 482

Telèfon, 76434 - (Cantonada Travesia Carril)

1930



1930



A. Casajuana - Diputació, 279 - Barcelona

A la ciutat com en plena carretera
s'aferma de dia en dia l'èxit dels
nous models

CITROËN

C4

C6

El QUATRE cilindres

EL COTXE UTILITARI per excel·lència, el més econòmic de cost i d'entreteniment

El SIS cilindres

EL COTXE DE LUXE a un preu extraordinàriament mòdic, que posa a l'abast de tothom els avantatges reservats fins ara als compradors de cotxes de preus més elevats

MES DE 400.000 COTXES CITROËN
en circulació són una garantia de la qualitat de la nostra fabricació

Proveu els nostres nous models C-4 i C-6 F. i quedareu convençuts



CONCESSIONARIS:

Galetà Alegre

Provença, 280

Estanislao Magre Marian Aguilar

Provença, 157 bis

David S. A.

Aribau, 226

Corts Catalanes, 415

Sociedad Española de Automóviles Citroën, S. A.

