

EL Motor

REVISTA
TRIMESTRAL
DE
AUTOMOVILISMO

Año II

Madrid, Enero de 1918

Núm. 5



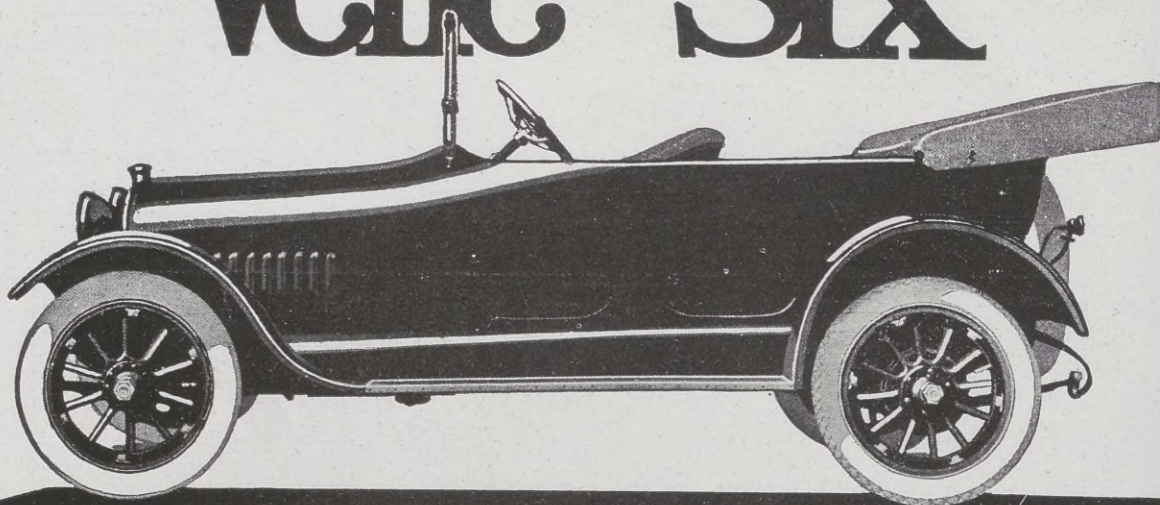
Dibujo de Rafael de Penagos

50

cénts.

Demetrio

Velie Six



Peso del Chassis

1.030 Kg.

Fuerza

14 HP.

Cilindros

6, fundidos en bloque. Diámetro, 82 mm.; recorrido, 112 mm.

Soportes del Cigüeñal

3, de bronce fosforoso.

Carburador

Stromberg, con toma adicional de aire.

Válvulas

Válvulas y resortes de las mismas, cerradas contra el polvo.

Tanque de Gasolina

Va a la trasera y tiene 50 litros de cabida.

Encendido y Arranque

Sistema «Remy» y batería acumuladora «Williard». La distribución lleva también avance automático del encendido.

Enfriamiento

Radiador de nido de abeja con ventilador.

Lubrificación

Por salpicaduras y bomba. Los soportes y transmisiones van engrasados automáticamente. La parte baja del cárter forma el depósito de aceite.

Embrague

Dos discos secos y uno de acero.

Cambio

Tres velocidades adelante y una atrás.

Vía

1,42 m.

Base de Ruedas

2,92 m.

Bastidor

Acero acanalado, 50 mm. de ancho; alto, 115 mm., tratado por el calor.

Ballestas

De 50 mm. de ancho, las delanteras semi-elípticas, y 0,925 m. de largo; las traseras $\frac{3}{4}$ elípticas, de 1,200 m. de largo, pasando por debajo del eje.

Ejes

El delantero de una pieza forjada, sección en I; el trasero flotante. Diferencial de engranajes cónicos.

Frenos

De 30 cm.

Ruedas

De 815 $\times$ 105 mm.

Neumáticos

815 $\times$ 105.

DISPONIBLES

Faetón de turismo 5 asientos..... Ptas. 15.000,00
Coupe Limousine (carrocería Trigo Hnos.) . » 18.000,00

Avenida del Conde de Peñalver, 13 - Madrid

EL Motor

REDACCIÓN
Y ADMINISTRACIÓN:
AVENIDA DEL CONDE
DE PEÑALVER, 13
MADRID
TELÉF. 3.115

Año II

Madrid, Enero de 1918

Núm. 5



D. Antonio Morales

Representante en España de PACKARD MOTOR CAR C.^o, Detroit, Mich.



La suerte de la fea...

Dibujo de Federico Rivas.



EL POBRE AUTOMÓVIL



Se habían refugiado en aquel rincón, medio oculto por las enormes palmeras y adonde el estrépito lujoso y perfumado de la multitud venía confusamente.

En la hora del té y de las danzas grotescas de América aquel salón del Gran Hotel bullía de extranjeras frívolas; de mozaletas «rastas» que movían las caderas como damiselas y «hablaban negro» ceceando el francés; de permisionarios elegantes que olvidaban un poco la pesadilla trágica del frente, a la cual volverían pronto; de emboscados que lucían sus uniformes impecables y se sonrojaban al tropezar con algún mutilado como aquel Luis Darieaux, a quien le faltaban los dos brazos.

En torno de Luis Darieaux se agrupaban las damas del recóndito grupo. Le envolvían en halagos, en risas, en perfumes violentos. Parecía la escena una página del *Fantasio*, que no ha dejado de sonreír voluptuoso durante la guerra. Y también una pagana reunión de ninfas en torno del busto sin brazos de un fauno propicio al amor...

Pero, súbitamente, a una lamentación de que los automóviles escaseaban demasiado y tenían

los piecitos femeninos que subir a indecentes fiacres o cansarse andando como los de una mujer vulgar, Luis Darieaux perdió el aspecto de oficial afeminado, a lo Gerda Wegener o de fauno musicalizado por Debussy. No; fué algo serio y grave que la melancolía actual de Francia recobraba. Dejó de sonreír y sus palabras caían amargas y lentas:

—Es bien triste, amiga mía, que la duración de la guerra las vaya despojando a ustedes de lo que contribuía a realzar su belleza y a facilitar felizmente su vida. Es bien lamentable que tengan ustedes que andar a pie por París, por Londres, por Roma, por Berlín o por Viena, mientras los soldados corren por los caminos dentro de automóviles en ruta hacia la muerte. Pero ¡qué le vamos a hacer! *C'est la guerre!*... Para consolarlas un poquito, yo me atrevería a contarles mi caso, mientras ustedes terminan de morder los últimos pastelillos y renuevan por tercera vez sus tacitas de té.

Las damas palmotearon discretas. Estrecharon más el corro. Al otro lado de las palmeras, los zíngaros seguían tocando para que bailaran los «rastas» y las inconscientes, moviendo las caderas en una rara confusión sexual.

—Yo tuve un automóvil, amigas mías. Este

automóvil era mi vanidad antes de la guerra. Tan perfecto, tan «último grito» que hacía volver la cabeza y palidecer levemente a los que poseían otros automóviles. Atravesaba por los paseos y por las calles como un enorme joyel. Yo le mimaba como a una amante, y como una amante me era envidiado. Flor de ciudad, yo le acostumbré a que respirase también el aire libre de los campos. Si los árboles del *Bois* y las puertas luminosas de los restaurantes y hoteles en boga conocían sobradamente su silueta gallarda, también las rutas libres trepidaron bajo su paso y en las puertas rústicas de alquerías y granjas se detuvo ante aldeanillos absortos, gallinas desdenosas y labriegos hostiles. Recuerdo, amigas mías, con sensual complacencia, el momento de poner mis manos en su fiebre viajera y ligarla a mi ansiedad de horizontes. ¡Oh! Manejarle a mi capricho, sentirle retemblar en mis manos y en mi corazón, hallarle siempre pronto a mis orgullos y a mis impaciencias. Pero surge la guerra; yo tuve—gozosamente, resueltamente—que incorporar mis esfuerzos a los de todos mis compatriotas. Y al ofrecer mi vida ofrecí también mi automóvil. Lo que fué antes regocijo y deleite de desocupado, se transformó en obligación. Ya no volví a sentarme en los asientos interiores que abandonaba frecuentemente por el del *chauffeur*. Fué éste, en lo sucesivo, mi único puesto. El automóvil y yo pertenecíamos ya al ejército de la nación. Donde se sentaron damas menos gentiles que vosotras, pero lo bastante para serme también deseadas, se sentaron coroneles y generales, con los capotes polvorientos o embarrados. En cuanto a mí, hube de ser conductor, mecánico y mozo de *garage* a un tiempo mismo. No me importaba. Era bien grato lanzar mi automóvil por los caminos de la gloria, como antes por los de la frivolidad. Trepidaban él y mi corazón de futuros heroísmos. Sin embargo, amigas mías, los senderos que llevan a la gloria, como los senderos que llevan a la virtud, no son agradables... Poco a poco mi auto fué perdiendo su gallardo aspecto, aquel prestigio solemne y magnífico de un joyel enorme que atravesara las multitudes felices del París *avant guerre*. La guerra lo maltrataba y lo deformaba. A los ocho meses no parecía el mismo. El alma se me angustiaba en los breves espacios que podía consagrar a su *toilette*, y procuraba enderezar sus abolladuras, limpiar su mugre, reponer sus descalabros... Tenía heridas, como los hombres, y se quejaba como los hombres y como los hombres se arrastraba a veces, deseoso de caer al borde del camino entre el fango sangriento y aguardar allí el proyectil enemigo que pusiera fin al suplicio, demasiado cruento... ¡Imaginan ustedes, amigas mías, hasta qué punto me dolería esta trágica decadencia? Y no obstante, era preciso continuar más allá de todos los desfallecimientos, taponarse los oídos para no oírle chirriar y mover aquel estrépito de hierros viejos, aquel resoplido de bestia fatigada que nunca supuse podría tener, cuando en las tardes plácidas de otro tiempo se deslizaba por las calles de París

en un resplandor fugitivo y alado. En una ocasión sirvió para transportar heridos, que se desangraron sobre él en cuajarones imborrables; en otra ocasión condujo a un coronel alemán prisionero, y otra vez sirvió para conducir periodistas extranjeros, en una de esas visitas absurdas y teatrales donde no es conveniente llegar demasiado cerca de la línea de fuego... Por último—¡ay, amigas mías, y cómo me duele el alma al recordarlo!—fué preciso abandonarle para siempre. Aún habría servido un año más; aún habría podido resistir, como esos caballos de las plazas de toros que se les sustituyen las entrañas con puñados de estopa, nuevas caminatas e ignorados peligros. Pero la guerra tiene crueles exigencias, impone sacrificios supremos a los hombres y a las cosas. A veces una retirada es tan necesaria como una ofensiva. Y desde luego puede ser tan gloriosa. Llegó para nosotros un momento de estos en que era preciso retroceder para avanzar en otro sentido. Hubo que ir dejando hombres para contener al enemigo, hubo que abandonar impedimenta, y una noche, en lo alto de un desfiladero, fuimos lanzando al abismo cañones, carros y... mi automóvil. Antes destrozados que en poder de nuestros enemigos. Yo mismo empujé mi automóvil, lo sentí caer en lo hondo, y para siempre. Fué un mal rato, amigas mías. Encorvado bajo la lluvia, pataleando en el lodo, a lo largo de las sombras, seguí hacia delante...

—¿Fué entonces cuando perdió usted los dos brazos?—preguntó una damita oxigenada y con ojos de ajenjo.

—No. Seis meses después. Se los llevó un proyectil de obús.

Y Luis Darieaux, sonriendo amargamente, añadió:

—No le seré infiel a mi pobre automóvil. Se acabó para siempre el dirigir ningún otro.

JOSÉ FRANCÉS

HAGA USTED LA COMPARACION

de las piezas que integran la DIRECCION entre el PACKARD y otro coche. No olvide que la dirección representa en su "auto" el factor SEGURIDAD

COMPRAS DIRECTAS

Packard Motor Car C.^o-Detroit, Mich., E. U. A.

La representación de esta fábrica en España pone en conocimiento de toda persona que desee adquirir automóviles o camiones de esta acreditadísima marca que puede hacer sus compras directamente, con o sin su intervención, dirigiéndose a la dirección arriba expresada.

El representante,
ANTONIO MORALES.

Gran Vía, Avenida del Conde de Peñalver, número 13. — Madrid.



Peña sorprendido por nuestro fotógrafo en el momento de exclamar: ¡Qué satisfacción y qué bienestar me produce el conducir el Packard! Fot. Roca.
(Véase página 9.)

LA CATEGORIA DE SU AUTOMOVIL ES EL
:: HERALDO DE SU POSICION SOCIAL ::

POSEEDORES **SOLO** EN MADRID DEL
PACKARD TWIN SIX

D. Luis Pagé y Blake, Plaza de la Independencia, 5.
Excmo. Señor Marqués de Villaviciosa, Castellana, 8.
S. M. I. Muley Hafid, El Escorial.
Excmo. Marqués de Velagómez, Sagasta, 31.
Dr. D. Sebastián Recasens, Caracas, 19.
D. Juan Corrales, Toledo, 30.
Señora Viuda de Avial, Hortaleza, 85.
D. Francisco Alonso y Alonso, Velázquez, 12.
D. Pedro de Velasco, Rosales, 50.
Señor Marqués de Foronda, Españañeto, 25.
Dr. D. G. del Amo, Núñez de Balboa, 13 y 15.
D. Nicolás Pérez Morales, Alcalá, 66.
Doña Luisa Martinto, Lista, 8.
D. Juan José Briones, Serrano, 19.
D. Juan Victórica y Casuso, Génova, 22.
D. Guillermo Alvarez, Hotel Inglés.
D. Mario Iravedra, Castellana, 15.
D. George Marquet, Palace Hotel.
Señor Conde de Monte Blanco, Alcalá, 69.
D. Mario Baselga, Núñez de Balboa, 13 y 15.

**Antes de comprar un automóvil infórmese
de quien posea un Packard**

Gran Vía, Avenida del Conde de Peñalver, 13 - Madrid





Peña corona la cuesta de las Perdices a 103 por hora. En esta prueba se lió la manta a la cabeza

EL PACKARD

Sí, distinguidos señores; lo afirmo. No hay coche que reúna las cualidades del PACKARD.

Yo, como ferviente aficionado al automovilismo, yo que en mi reciente estancia en la Isla de Cuba tuve ocasión de probar casi todas las marcas norteamericanas, sin dejar de reconocer los detalles recomendables de muchas de ellas, afirmo, repito, que el PACKARD es el coche ideal.

Su fortaleza, su estabilidad, aun cuando alcance velocidades máximas, su sencillez para el manejo, que permite conducir coche de tal magnitud hasta el profano en la materia, en comodidad y *comfort* hacen que el mortal que tiene la dicha de ocupar un asiento en un PACKARD, si tiene intención de adquirir un coche, comprenda la imposibilidad de comprar otro que no sea el rey de las marcas americanas.

¡El PACKARD! ¿Qué coche puede alcanzar la velocidad de cien kilómetros a la hora subiendo la célebre cuesta de las Perdices?

Tal velocidad en tal sitio parece imaginaria, y, sin embargo, hace unos días yo he sentido el vértigo de esa velocidad ocupando el asiento de dirección de un PACKARD.

Repito, aunque de pesado peque, que es el



El único momento en que Peña sintió algunas ligeras vacilaciones al bajar una suave pendiente.

(Fots. Roca).

coche soñado por el *amateur*, que yo soy un *amateur* y que quién sabe si algún día andaré yo Packard y p'allard.

RAMÓN PEÑA

EL TRANSEUNTE



O se debiera decir «Dios hizo al hombre», sino «Dios hizo a los hombres»; lo que les hizo no lo consigna el Antiguo Testamento, pero es del dominio público, o *domino populi*, que se dice en latín; y declaramos que debiera decirse «Dios hizo a los hombres», porque de un hombre a otro va un globo terráqueo de diferencia.

Hay hombres que son vegetales mecánicos, hay hombres que son serafines, hay hombres que son marmolillos, hay hombres que son raposas, los hay que son dioses, los hay que son fieras... En fin, que es muy aventurado decir

marcha, a la vista de un transeunte que abandona un andén, se encuentra ante un problema pavoroso: ¿ese hombre será linfático?, ¿será nervioso?, ¿irá contento?, ¿llevará un desengaño horrible en el corazón?, ¿está bien educado?, ¿será un animal?, ¿será sordo?, ¿será tuerto?, ¿tendrá una hernia?, ¿me habrá visto?...

El motorista—a la buena de Dios—toca la bocina. Y el transeunte entonces da un espectáculo que no puede ser más diverso y que tanto puede resultar un sainete como una tragedia.

Hay transeunte que hace la gallina. Este es el más frecuente. Avanza volando, retrocede despavorido, vuelve a avanzar, corre delante



Dios hizo a los hombres...

como Sócrates: «Este es el hombre.» Hasta el susodicho filósofo quedó mal, porque lanzó un gallo, como todos sabemos.

Así se explica el divorcio, la persistente desavenencia entre el motorismo y el ser humano en su calidad de transeunte. El motorismo es una cosa matemática, definible, recta; el transeunte es una especie de «viva la virgen». Un motor obedece a leyes mecánicas, un transeunte no obedece ni a su voluntad propia. El transeunte al atravesar una calle puede hacer un cálculo perfecto acerca de los motores en circulación más o menos próximos; el motorista o «motorman» no puede hacer cálculo alguno con referencia a los transeuntes que se le interpongan.

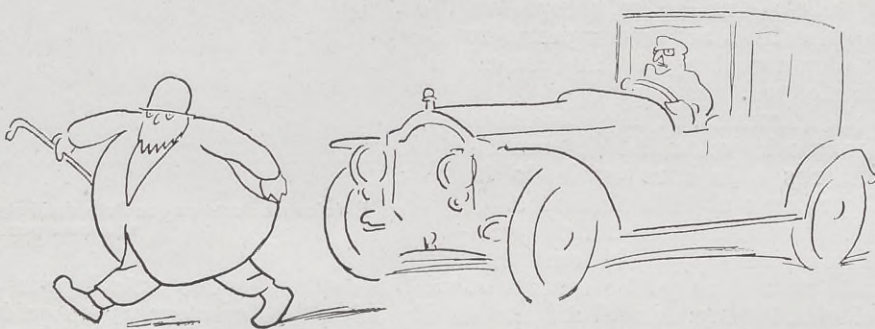
Cada transeunte es un enigma; cada transeunte hace lo que le da la gana y, como ya hemos dicho, en la mayoría de los casos ni aun esto, cuanto por sabido se queda que el hombre es esclavo de multitud de tiranuelos, crónicos o transitorios: el temperamento, la atmósfera, la afección, las preocupaciones domésticas o sociales...

En consecuencia, el motorista—sobre todo en los países latinos—, puesto en

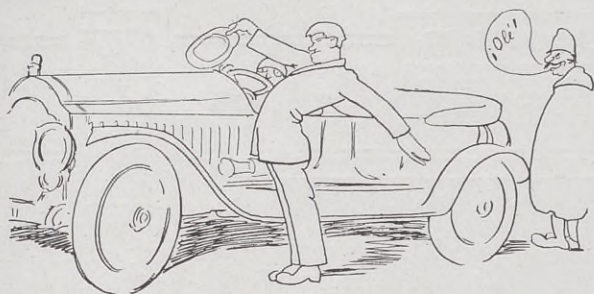
del motor y acaba por pinchar un neumático con la nariz. Hay otro transeunte que se hace el indiferente; es un hombre de precisión, como los relojes caros; éste ni siquiera mira al automóvil; permite que se le vaya echando encima, pasa ante él sin perder su paso y deja que el guardabarros trasero le roce esto último.

Otro hay que se siente fenómeno taurino; avanza como si fuese a suicidarse, se para de improviso con los pies juntos, saca el vientre y ¡jú!... se ciñe al coche como «Camará» a los morlacos. A lo mejor le empitona un PACKARD y le hace fosfatina.

Existe también el transeunte que se queda paralizado por el terror y que lanza al motorista una dulce mirada, como diciéndole: «Tú dirás.»



Los hay que hacen la gallina...



Se ciñe al coche como «Camará».

Y el motorista, enternecido, tiene que ir a estrellarse contra una farola o contra un café.

Pero el aborrecible es el transeunte que imita al baturro del cuento, y erre que erre, sin inmu-

tarse por los bocinazos que se le aplican, continúa su marcha ante el motor. Y encima vuelve un poco la cabeza y le arroja una mirada torva, con la que dice: «Atrévete y verás.»

Si los Ayuntamientos se ocupasen en verdad del problema de la circulación, proveerían a cada transeunte de una banderita o farolito cuyo color indicase al «motorman» la naturaleza del transeunte.

Así los sordos lo llevarían verde; los tozudos, rojo; los suicidas, ahumado; los asustadizos, amarillo, y los serenos... bueno, los serenos ya lo llevan blanco.

Abajo la cortina.

FERNANDO LUQUE

LA CARROCERIA ESPAÑOLA

SUCESORES DE
TRIGO HERMANOS

LUCHANA, 15-MADRID

TELÉFONO J-66

EL PACKARD CLASE ÚNICA

En la construcción del Packard se ha tenido en cuenta, en primer lugar, la **SEGURIDAD**, basada en la **calidad**.

Compárese cualquier pieza del Packard, especialmente las que componen la dirección, por ser las que integran principalmente el factor seguridad, con las mismas piezas de cualquier otro automóvil.

Estas cualidades han hecho del **Packard**, una clase única, el mejor coche de la mejor clase.

COCHES PARA PERIODISTAS

Así como el cazador en sus diversas especies necesita del reclamo, del perro, de la escopeta, de la agilidad y de la resistencia, amén de los cartuchos, la merienda y otras muchas cosas más físicas y morales, el periodista que se dedica con especialidad al reportaje requiere además de la memoria, golpe de vista, afición y diligencia de lápices, papel, trato agradable, intrepidez, etc., etc.

Siempre se ha creído que la condición esencial de un buen reportista eran las piernas. De ahí tal vez que se emplee con tono despectivo la manida frase de «Fulano escribe con los pies». Y es indudable que hasta hace pocos años un buen repórter necesitaba, en primer término, de unas resistentes extremidades abdominales, ya que en ellas descansaba más que en el cerebro su crédito. Pero las mudanzas de los tiempos, que a todo han llegado, echan por tierra esa tradición con tantas otras que huyen derrotadas por las exigencias que crean las nuevas costumbres. Un periodista que haya alcanzado fama de excelente informador necesita, si no quiere desprestigiarse,

de los medios que la industria pone a su alcance. Así ya no son los pies los que se ponen en tortura para perseguir «el suceso», porque el coche es elemento del cual no se puede prescindir.

El vehículo es insustituible en aquellos trabajos urbanos, llamémosles así, que son los que constituyen el pan nuestro de cada día, porque los periodistas españoles no disponen de aquellos medios económicos que permitan el empleo «a

todo pasto» del automóvil, que es «el último grito de la moda», la cual impone muchas veces hábitos ridículos, pero que en alguna ocasión acierta a sintetizar la comodidad con lo útil.

El periodista que ha salido de Madrid persiguiendo un suceso; que ha pasado horas de fiebre detrás de una pista; que habló con diferentes personas y tuvo que recorrer sitios diver-

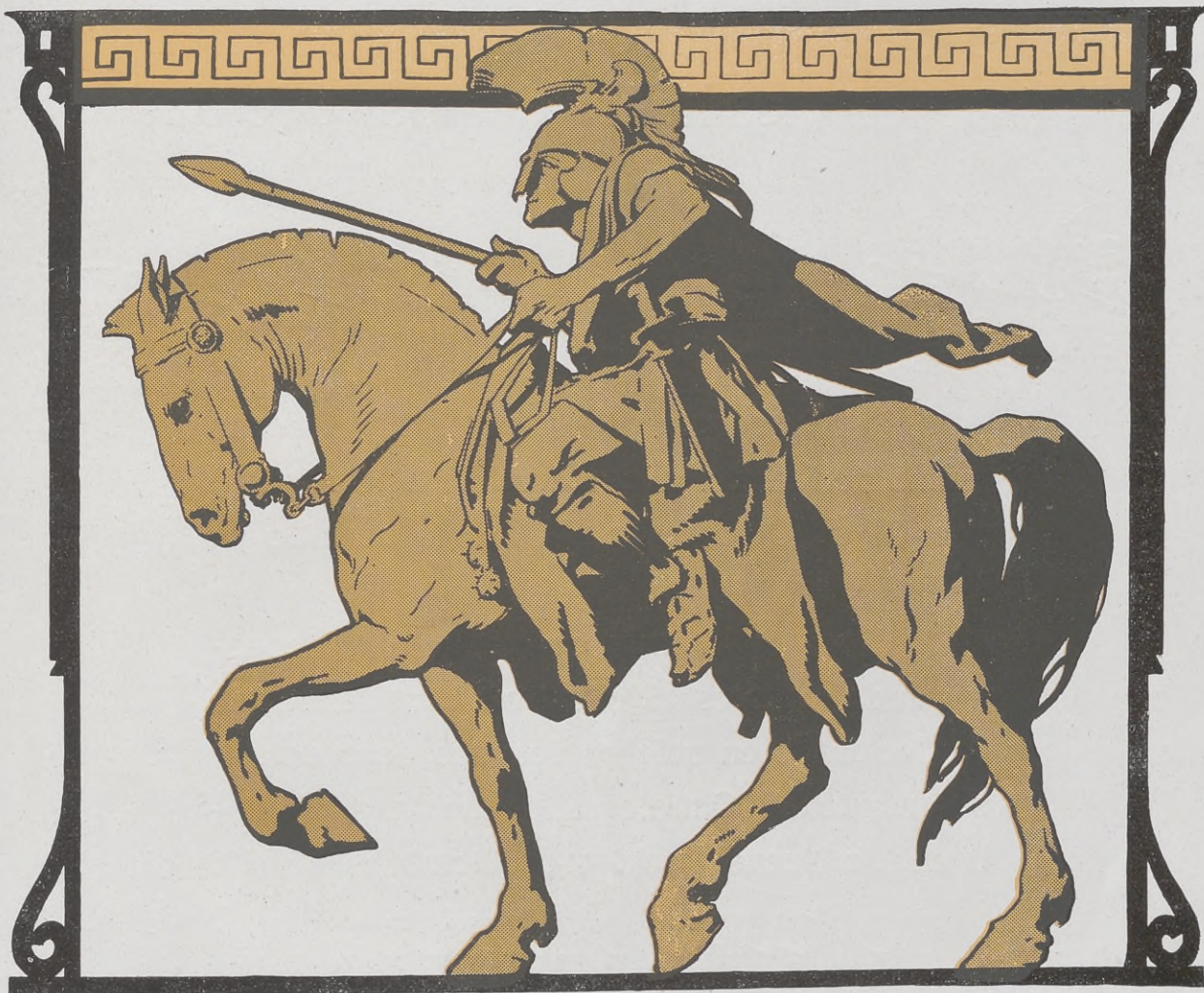
sos sin que la urgencia le permitiera tomar notas, necesita cuando regresa de unas horas de reflexión, de reconstitución cerebral de lo que ha visto, oído y observado, y toda esta penosa elaboración sería imposible si le hubiera tocado en suerte, mejor dicho, en desgracia, un automóvil ruidoso de los que sólo permiten pensar en la inminencia de un accidente.

Yo hice en ocasión no lejana un trabajo de cierta índole y cumplí mi cometido sin contratiempo. Pude al retorno abstraerme de tal forma que cuando el auto dejóme a la puerta de la redacción tenía «redactado» el suceso. Me faltaba tan sólo la materialidad de llenar las cuartillas. Y maravillado de la uniformidad de la

marcha, de la suavidad de movimiento, de la ausencia total de ruido, no pude sustraerme a la curiosidad, que me hizo preguntar: ¿Este coche de maravilla, que parece deslizarse sobre una alfombra, y cuyo motor da la sensación de estar hecho de sedas y raso, de qué marca es? Y su propietario, ufano y orgulloso, me respondió, con noble satisfacción: Es un PACKARD de fabricación americana. — J. LARIOS DE MEDRANO.



El repórter. — Si yo tuviera un Packard llegaría a todas partes antes de ocurrir los sucesos.



Dib. de Agustín.

LOS CABALLOS DE GUERRA

Los caballos de guerra son fuertes,
de cascos sonoros,
y líricas crines,
que enarcan si escuchan los cálidos oros
que lanzan al aire los agrios clarines.

Sus cuellos en curva son arcos heroicos,
sus ojos relámpagos de indómitas iras,
y son sus relinchos, rodando en el viento,
un largo y violento
temblor, que ensordece, de homéricas liras.

Los caballos de guerra son fuertes,
son hijos de aquellos membrudos centauros
que Rubens nos pinta llevando raptadas
las ninfas rosadas
y la áspera frente ceñida de lauros.

Si vienen cruzando las anchas planicies,
en rápida fila, pujante y sonora,
parecen, la boca cuajada de espuma
y al soplo del viento, la crin hecha bruma,
los áureos caballos que rige la aurora.

Vestidos de duras gualdrapas de acero,
llevando en la cuja pesado estandarte,
y, en torno, jauría de roncós lebreles,

les vió Carlos Quinto, siguiendo de Marte
los verdes laureles.

Columnas y frisos coronan soberbios,
Apeles y Fidias copiaron sus testas,
y fueron en Roma y en Grecia aclamados
y, a sonos triunfales, de pompas ornados
en todas las fiestas.

Sus cuellos en curva son arcos heroicos,
sus ojos relámpagos de indómitas iras,
y son sus relinchos, rodando en el viento,
un largo y violento
temblor, que ensordece, de homéricas liras.

Los caballos de guerra son fuertes,
ellos marcan la luz del camino,
que en su testa de lírica forma,
alta y firme, está escrita la norma
de hacer cara al contrario destino.

¡Oh, mi vieja Castilla olvidada,
tierra triste, sin frutos, reseca,
quién pudiera escuchar por tus ecos,
sombrios y huecos,
el sonoro piafar de Babieca!

Fernando López Martín.

Uno de los triunfos del **PACKARD** **TWIN-SIX** es haber demostrado que



no es igual a 

PACKARD construyó el motor 12 cilindros
(suma perfección en motores de automóviles)
y el 31 de Octubre de 1917 había vendido ya

♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ **21.837** ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ ♦

OTRAS CASAS imitaron a **PACKARD** cons-
truyendo motores 12 cilindros. Una de ellas se
ha declarado en quiebra después de construir
solamente 5.000 motores, según "El Automo-
bile", de Nueva York, 4 de Octubre de 1917.

LO CUAL DEMUESTRA

que el motor 12 cilindros **secreto** de la Casa Packard es el **UNICO**
de resultado y que

12 NO ES IGUAL A 12

EXISTENCIAS DISPONIBLES - AUTOMOVILES «PACKARD»

	(Carrocerías)		
Brougham	«Packard»	4 asientos	Ptas. 36.000
Imperial Limousine	»	7 »	» 40.000
Limousine	»	6 »	» 36.000
Limousine	«Labourdette»	6 »	» 36.500
Limousine	«Trigo Hnos.»	6 »	» 36.000
Faetón Torpedo	«Arteman»	4 »	» 31.000

Antes de adquirir un automóvil pida referencias a quien posea un **PACKARD**

CAMIONES «PACKARD»

Camión 4 1/2 toneladas con carrocería	Ptas. 35.000
» 3 1/2 » sin »	» 29.000

AUTOMÓVILES «VELIE»

Faetón de turismo 5 asientos	Ptas. 15.000
Coupe Limousine (carrocería Trigo Hermanos)	» 18.000
Carrocería Runabout 2 asientos	» 1.500

TALLERES «PACKARD»: FERNANDEZ DE LOS RIOS, 19

CASAS QUE RECOMENDAMOS

CID, SASTRE

NICOLAS MARIA RIVERO, 8 Y 10

— MADRID —

RODRIGUEZ HERMANOS

PLANTAS Y FLORES

GRAN VIA, 14 - MADRID

COMPANIA COLONIAL

CHOCOLATES

— MAYOR, 32 —

PRAST

CONFITERIA

ARENAL, NUM. 8

MADRID

GONZALEZ RIVAS

SOMBRERERIA

Gran Vía, 14, y Clavel, 2 - MADRID

"LA COCINA,,
CASA HIPOLA

Casa de primer orden en batería de cocina y
:: menaje de casa. Artículos para viaje. ::
PRECIADOS, núm. 4, y ARENAL, núm. 12

MEDEL

JUGUETES-JUEGOS

COCHES PARA NIÑOS

ALCALA, 6

M. ESPUÑES Y C.^{IA}

S. EN C.

PLATERIA

SEVILLA, 2

CASA THOMAS

SEVILLA, 3

Además de la infinidad de objetos para
regalos y otros muchos, recomendamos la
sección de

ARTICULOS PARA CABALLERO

muy bien surtida con magníficos géneros in-
gleses muy convenientes.

ARTICULOS PARA SPORT

Carburador "MADRID,,

RONDA DE ATOCHA, 23

(Pasaje Industrial)

MADRID

GONZALEZ HERMANOS

CONSTRUCCIONES :: SANEAMIENTOS
MATERIAL DE GRES :: CERAMICA AR-
TISTICA SEVILLANA

GRAN VIA, 14 - MADRID

MANTEQUERIA-COMESTIBLES

RIVAS GARCIA

Peligros, 10 - Teléfono 678

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE PAPELERIA

ALCALA, 6 - TELEFONO 1.202-M.

RESTAURANT

"LA VIÑA P"

NUÑEZ DE ARCE, 13-MADRID

TELEFONO M. 1.109

CALZADO DE LUJO

Antero Hernández y C.^{ia}

Príncipe, 1, y Plaza de Canalejas, 3

MADRID

CORRALES HERMANOS

MADRID 18 dicbre 1917

Sr Dn Antonio Morales

Repte de los Automóviles Packard

Madrid.

Muy Sr, mio :

Tengo el gusto de acusarle recibo de su estimada del 14 del corriente y en contestación a su solicitud me complace en manifestarle que he recorrido con el coche de turismo que adquirí en esa casa 47,000 kilómetros, llevando 800 kilos de oro y cuatro pasajeros, a mas, el repuesto de neumáticos y gasolina, sin tener ningún contratiempo y sin haber notado en el coche ni el mas mínimo defecto a pesar del duro servicio a que estaba sometido.

Los viajes se llevaron a cabo sin reparar en el estado de los caminos ni del tiempo y las rutas que seguí, puede Vd verlas representadas graficamente trazando en un mapa de la Peninsula líneas desde La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Barcelona, Valencia, Málaga, y Cádiz a Madrid.

La calidad de este coche de turismo, resistiendo con un peso como el que arriba he dicho el mal estado de nuestras carreteras, solo se me ocurre compararla a la del oro de ley que acarrea.

Espero que lo que antecede baste para manifestarle lo admirador que soy del

Packard y lo mucho que me satisface haberme decidido a comprar un Packard en vez de adquirir por el mismo dinero dos coches baratos que no hubiesen resistido la mitad del esfuerzo que hizo aquel que hoy se halla funcionando tan perfectamente como el primer día.

Muy atentamente le saluda su afmo y

S.S. q.b.s.m.

Juan Morales

LA RIQUEZA DE ESPAÑA

EL PACKARD HA TRAIIDO EL ORO

DOS CARTAS QUE LO EXPLICAN TODO



PACKARD MOTOR CAR CO.
DETROIT, MICH. U. S. A.

VELIE MOTOR VEHICLE CO.
MOLINE, ILLINOIS, U. S. A.

ANTONIO MORALES

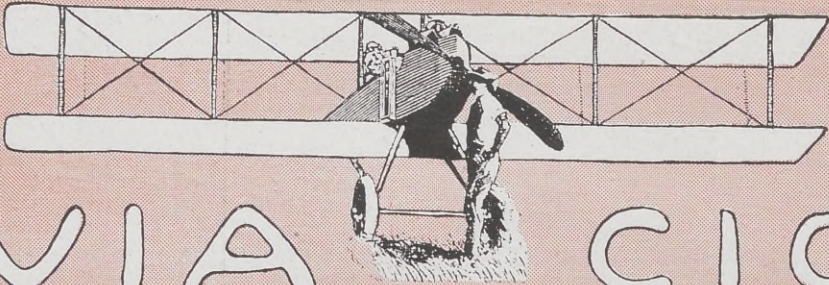
AVENIDA DEL CONDE DE PEÑALVER, 13. MADRID

Madrid 14 Diciembre 1917

Sr. Dn Juan Morales
Calle 10. Madrid.

Muy Distinguido Sr. mio: Con fecha 2 del mes de Agosto del año 1916, recíbi a V.
Mr. Arthur L. Packard, Comisionado
y como representante de España de un fabricante
Packard Motor Car Co. de Detroit, Michigan E. U. A.
Desearia saber si el resultado del viaje le ha satisfecho y en tal caso, le agradeceré facilitarme un certificado completo de los servicios prestados.
Otro tanto que le pido es atender a mis deseos y que me sea oportuno una vez mas esta ocasión para subvención de V como se me ha ofrecido.
Atentamente
Antonio Morales





AVIACION

LA AVIACION DE LOS ALIADOS

«Considero la invención del «Liberty Motor» como uno de los hechos más importantes desde la entrada de los Estados Unidos en la contienda europea», ha dicho aquel Ministro de la Guerra.

Dos caminos se presentaban para llegar a obtener un arma de combate aéreo que condujese a dar la ansiada superioridad en el aire, sólo temporalmente mantenida por uno de los beligerantes. Un camino era favorecer el desarrollo de los modelos en construcción por los fabricantes americanos (entre estos modelos había muchos europeos); otro crear un modelo nuevo sumando todas las ventajas de aquéllos. Se tomó este último. Para ello se llamó a Washington a dos de los mejores ingenieros y se les dió el encargo de construir un

motor uniforme que no fuese inferior a ninguno de los conocidos, para llegar a disponer de un aparato que superase a los «Handley-Page», «Gotha», «Friedrichshafen», «Caproni», «Spad», etc.

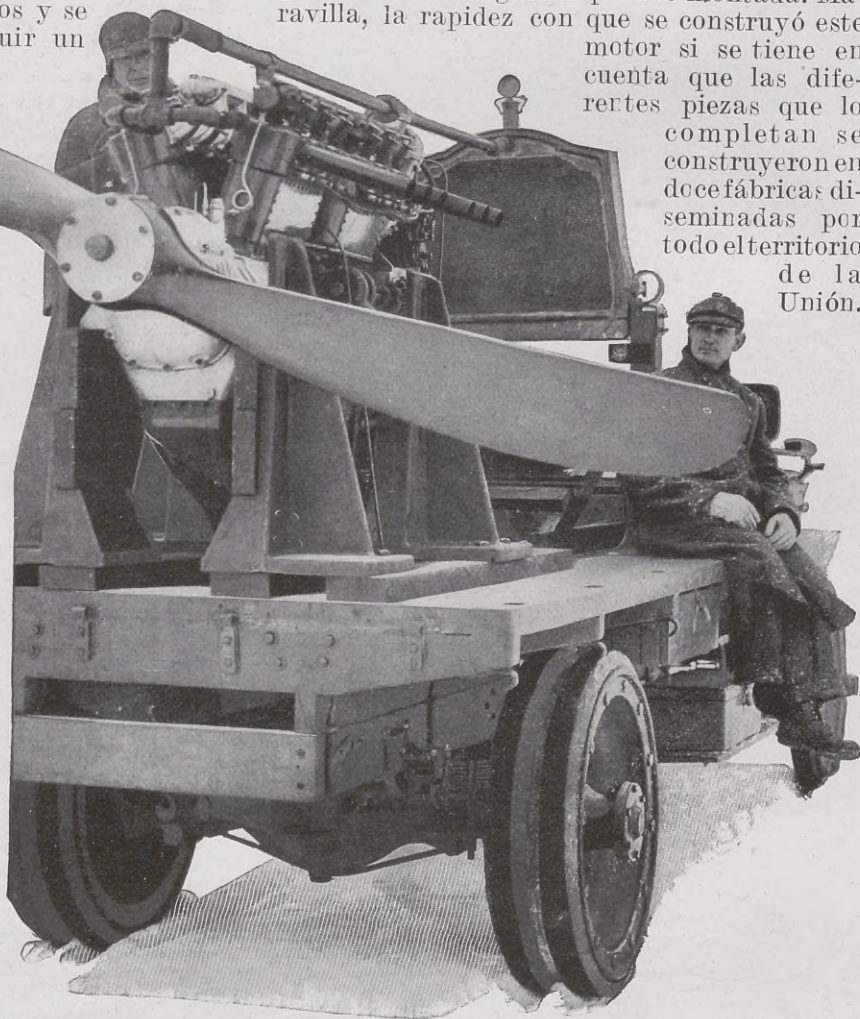
Al hacerse conocida la decisión del Gobierno, muchas fábricas se apresuraron a poner a su disposición todos sus elementos. Así se pudo disponer inmediatamente de doscientos de los mejores delineantes para el trazado de los planos que habían de remitirse a las diferentes fábricas que debían construir las piezas especiales.

Veintiocho días después de terminados los planos estaba ya funcionando la primera máquina, y para poder ensayarla en Washington el 4 de Julio (fiesta de la independencia de los Estados Unidos) se remitió en un tren expreso especial desde el lugar en que fué montada. Maravilla, la rapidez con que se construyó este

motor si se tiene en cuenta que las diferentes piezas que lo completan se construyeron en doce fábricas diseminadas por todo el territorio de la Unión.

Primeras pruebas
del motor de aviación
PACKARD
sobre un camión de 2 1/2
toneladas.

♦♦♦
Cuando el camión impulsado por la hélice alcanzaba una velocidad de 60 kilómetros, un policía quiso que *levantaran el vuelo*, lo que no permitió el camión por contrario a su seriedad.



Las pruebas realizadas han decidido al Gobierno americano a aceptarlo con preferencia a ningún otro de los que con éxito funcionan en Europa. Lo más notable de este motor es el grado de uniformidad de las diferentes partes. Estas pueden ser fabricadas de manera rápida y económica por diversos establecimientos fabriles por haberse llevado al extremo la simplificación de los detalles no esenciales.

Los dos ingenieros a quienes se puede atribuir la invención del «Liberty Motor» disponían, no solamente de los planos de todos los motores de aviación conocidos, sino del consejo de los oficiales técnicos franceses, ingleses e italianos encargados de reconocer las máquinas que en los Estados Unidos contratan sus respectivos Gobiernos.

Siendo varias las fábricas que en los Estados Unidos se dedicaban a la construcción de aeroplanos, se tuvo cuidado de aprovechar la experiencia, conocimientos y medios de ellas. *Especial atención merecieron los trabajos preliminares llevados a cabo por la Casa PACKARD, que tenía ya construídos dos motores de aviación doce cilindros y un magnífico campo de aviación a orillas del lago St. Clemens.*

Las características del «Liberty Motor» pueden resumirse así: máximun de rendimiento, peso mínimo, gran velocidad, adaptabilidad



SR. BARÓN DE BENASQUE
Presidente de la Real Asociación Automovilista Aragonesa.
(Fot. Freudenthal.)

para construcción rápida, ausencia completa de complejidades no esenciales y extraordinaria uniformidad de las piezas o partes componentes, lo que facilitará muchísimo las reparaciones.

El entusiasmo que estas materias de aviación han despertado en los Estados Unidos queda demostrado con la aprobación de un presupuesto de 640.000.000 de dólares para aviación, que abarca, entre otras partidas, la construcción de 22.000 aeroplanos.

(Tomado de *The Times*, de Londres.)

FELICITACION INDIVIDUAL

“El Motor”,
órgano oficial de la Representación Packard, desea a usted
un feliz año en 1918



D. MÁXIMO CHULVI
Presidente del Automóvil Club de Palma de Mallorca.
(Fot. «Amer».)



D. EDUARDO MARTÍNEZ DEL CAMPO
Presidente del Automóvil Club Burgalés

MOTOR DE AVIACION PACKARD

En un plazo no lejano la representación de PACKARD MOTOR CAR CO. en España recibirá el *Motor Doce Cilindros* de aviación que actualmente construye esta fábrica. La tardanza en recibirlo, así como que no esté ya *expuesto al público* en esta representación, obedece a que los trabajos que se verifican actualmente en el departamento de aviación PACKARD están al servicio del Gobierno americano.

Gran Vía, Avenida del Conde de Peñalver, número 13. — Madrid.

CABALLEROS ANDANTES

Por encima del ruido y fango del suelo, tan altos en el firmamento que no se les ve desde la tierra, van los aviadores, caballeros andantes del hoy, luchando día y noche por el triunfo de su patria, con la constancia que los antiguos genios del bien y del mal lucharon por el triunfo de la luz sobre las tinieblas. Cual arcángeles armados de flamígera espada, luchan en las alturas y a ras de tierra, infundiendo pánico en los ejércitos y dispersando sus convoyes. Cada vuelo es un poema épico. Son los caballeros andantes sin miedo y sin tacha de esta guerra. Sus proe-



D. ALBERTO CORRAL
Presidente del Real Club Automovilista Montañés.

(Fot. Claudio.)

zas recuerdan las viejas leyendas de la Caballería, no solamente por los hechos individuales, sino por la nobleza de su espíritu. A esta legión de héroes alados debemos todos la gratitud de quien conquista un reino por nuestra salvación.

DE LA AVIACION ALEMANA

En Alemania se está haciendo un gran esfuerzo en materia de aviación para en su día poder contrarrestar las fuerzas aéreas que los Estados Unidos se aprontan a mandar a Europa. El principal intento va dirigido a la construcción de un avión de caza que supere al «Spad» de los aliados, y con este fin ha creado una conocida fábrica de automóviles un motor de 200 HP., del que se esperan grandes resultados. Los nuevos aparatos llevarán dos tanques de gasolina. El mayor y principal se puede arrojar con un golpe de palanca y el de repuesto permitirá llegar a tierra al aviador, caso de que aquél, por estar perforado por las balas, amenace incendiarse y haya que echarle haciendo uso del mecanismo citado.

El aparato de caza usado hoy generalmente en el ejército alemán es el «Albatros D. 3.», con motor seis cilindros, 170 HP., con el que alcanza velocidad horizontal máxima de 170 kilómetros por hora. La velocidad ascensional es de 6.000 metros en veintidós minutos.

Los motores rotativos, a pesar de las ventajas que su poco peso y volumen les dan, parecen llamados a desaparecer. Los «Fokkers», hasta ahora provistos de motor rotativo Oberrursel, llevarán de aquí en adelante un motor fijo de gran potencia.

En Alemania se han creado las «Flugschwaben», puestos de observación aérea provistos de telegrafía sin hilos para dar a sus aviones, por medio de señales secretas, datos acerca del número, tipo, altura y distancia a que se hallan los aparatos enemigos.

El último invento se dice ser un aparato construido totalmente de acero, incluso los planos de las alas.

(Tomado de la revista *L'Aérophile*.)

Antes de comprar un automóvil, infórmese de quien posea un PACKARD.

LOS NUEVOS ZEPPELINES

Un oficial francés, que ha estudiado el zeppelin caído en Bourbonne-les-Bains, ha facilitado los siguientes datos: la capacidad de estos zeppelines es de 50.000 a 60.000 metros cúbicos, y se construyen dos cada mes.

Para construir la armazón de un zeppelin se necesitan de diez a doce toneladas de aluminio, y los 18 ballonets encerrados en la cubierta exterior están contruidos de tela de algodón y recubiertos de una membrana hecha de intestinos de reses vacunas, y la cantidad de membrana

es tan grande que hacen falta los intestinos de diez mil bueyes para un dirigible. Cada uno de los 18 ballonets va provisto de una válvula y separados de los adyacentes por un espacio que sirve para dar escape a la mezcla explosiva que se forma con el hidrógeno que se escapa de los ballonets, el oxígeno del aire y los gases producidos por las máquinas.

Cuando trabajan a un tiempo los cinco motores de un zeppelin (un motor va colocado en la barquilla delantera, uno en cada una de las barquillas laterales y dos en la barquilla trasera) llegan a la velocidad de 110 kilómetros por hora; pero generalmente no trabajan todos los motores a la vez, y entonces la velocidad es de 80 a 90 kilómetros.

La tripulación consta de 22 hombres, pero durante los *raids* sólo llevan 18.

Los motivos que causaron el desastre en

Francia fueron: la niebla, cambio brusco de dirección del viento, y principalmente el haber fallado los aparatos de telegrafía sin hilos por el intenso frío reinante en las alturas a que tenían que navegar los zeppelines, evitando la acción de los cañones antiaéreos y de los aeroplanos. Las estaciones radiotelegráficas terrestres que dan el rumbo a las aeronaves sufrieron gran confusión, pues diseminados como se hallaban aquellos, menudeaban las preguntas y las contestaciones eran ininteligibles.

(Tomado de *The Times*, de Londres.)



D. RAFAEL MORENO
Presidente del Real Automóvil Club de Málaga.

(Fot. Asensio.)

VELOCIDAD DEL PACKARD

La Casa PACKARD ha dirigido desde hace tiempo sus esfuerzos a la construcción de un motor de aviación. El motor *Twin Six* (invención de J. G. Vincent, ingeniero jefe de la Casa PACKARD), que había demostrado insuperables ventajas en los coches de la citada marca, ofrecía un excelente punto de apoyo. Tomándole por base, construyó el citado ingeniero un motor de 300 pulgadas cúbicas. Ralph de Palma ha obtenido con éste las mayores velocidades hasta ahora alcanzadas por otros de su mismo cilindraje, y en tres carreras consecutivas de 20, 30 y 50 millas, derrotó a Louis Chevrolet y a Barney Oldfield.

El 27 y 28 de Julio de este año, Rader, conduciendo un PACKARD con motor de aviación de 12 cilindros, 4 por 6 pulgadas, que dan una cilindrada de 905 pulgadas cúbicas, llegó a obtener tales velocidades que batió todos los *records* europeos y americanos desde 1/4 hasta 10 millas.

Los resultados han sido los siguientes:

	Tiempo
1/4 milla	6.91
1/2 milla	13.94
1 kilómetro	17.35
1 milla	28.76
2 millas	57.81
4 millas	1:55.74
10 millas	4:50.88
10 millas	4:50.88

Record anterior

	Tiempo
Burman, en Benz	8.16
Hemery, en Benz	14.076
Hemery, en Benz	17.761
Hornsted, en Benz	29.01
Hornsted, en Benz	58.99
Bragg, en Fiat	2:35.08
Hornsted, en Benz	5:19.78
Aitken, en Peugeot	5:45.03

El 10 de Noviembre estableció de Palma un nuevo record para 10 millas con su 12 cilindros Packard. El tiempo empleado en recorrer

esta distancia fué cinco minutos 17,4 segundos, o sea, 116,48 millas por hora (187,461 kilómetros).

El 16 de Noviembre estableció de Palma con su Packard 12 cilindros, en la pista de Sheephead, recorriendo 633 millas contra 566 millas alcanzadas por Guinness en Brookland, el record de las seis horas.

La velocidad media de de Palma fué de 105,52 millas por hora y nunca llegó a ser menor de 101 millas. Si se descuentan quince minutos veinte segundos de las paradas para cambiar neumáticos, tomar gasolina y aceite, la velocidad en marcha llega a 111 millas (177,60 kilómetros) por hora.

El coche trabajaba a 3.000 revoluciones por minuto cuando alcanzó 111 millas, y el total de revoluciones en las seis horas fué de 10.355.500.

Los tiempos para cada hora fueron:

	RECORD PACKARD		RECORD ANTERIOR	
	m. p. h.	Distancia	m. p. h.	Distancia
1. ^a hora.	112,86		107,95	107,672
2. ^a »	112,45	224,91	97,55	195,189
3. ^a »	109,85	329,56	95,83	287,856
4. ^a »	110,14	440,56	95,09	380,628
5. ^a »	107,14	535,72	94,65	473,464
6. ^a »	105,52	633,12	94,39	566,589

Aunque nunca ha sido práctica de PACKARD emplear como argumento que añada lustre a su nombre la velocidad de sus coches, por dar preferencia, considerándolos más importantes, a la seguridad y calidad de los mismos, se ve, no obstante, que el motor *Twin Six* es capaz de sobrepasar, en cuanto a velocidad, a todos los conocidos hasta hoy.

EL PROBLEMA DE LA GASOLINA

Hace unos meses, EL MOTOR llamaba la atención de quienes podían remediar la escasez de gasolina que se acercaba: del Gobierno, por lo que se refiere a las importaciones de dicha substancia, y de los ingenieros industriales en cuanto a lo que con recursos propios podíamos hacer en España sin acudir al extranjero. Hoy el problema se ha generalizado, y tal interés despierta que, aun considerándome el más modesto de los ingenieros industriales, me permito ser el primero en romper lanzas atendiendo el requerimiento del buen Burnbury.

Se trata, no solamente de un problema que llega



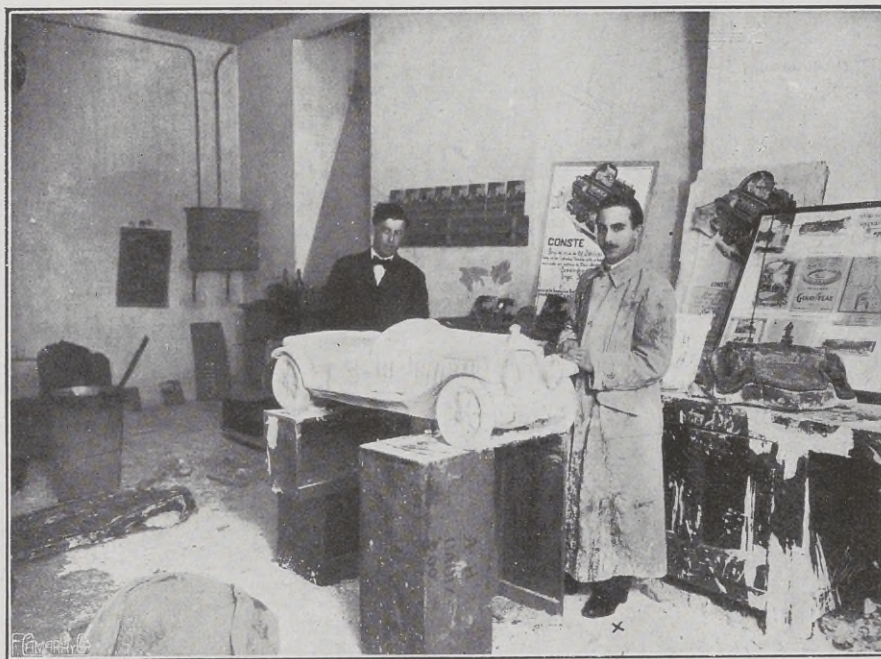
a afectar profundamente la defensa nacional, sino que tiene también carácter nacional económico, por disponer muchos pueblos únicamente de comunicaciones por ómnibus, estando por ello justificado perfectamente el interés que despierta tal asunto.

Tenemos en España la gran ventaja de disponer del combustible necesario para substituir la gasolina: dicho producto es el alcohol.

El alcohol está ya reconocido como combustible tanto o más eficiente que la gasolina, siendo su elevado precio el único inconveniente que ofrece. Se han llevado a cabo por especialistas, experimentos suficientes para demostrar lo apropiado del alcohol como combustible, y el resultado de estas pruebas no deja lugar a dudas.

Aunque el poder calorífico del alcohol no excede en mucho a la mitad del de la gasolina, ya que ésta desarrolla 11.350 calorías por kilogramo, mientras aquél produce 7.200, no es esa razón que aconseje prescindir de su empleo, toda vez que, siendo, en cambio, mucho mayor su rendimiento térmico, que para potencias medias alcanza 30 por 100, y el de la gasolina puede evaluarse sólo en 18 por 100, hay la debida compensación, y por ello el trabajo útil, que se mide por el número de calorías aprovechadas, es aproximadamente igual para ambos productos.

Alguna de las causas que determinan el mayor rendimiento citado son: 1.^a El volumen de aire necesario para la combustión completa de un kilogramo de alcohol es 7,3 metros cúbicos, poco más de la mitad del que se necesita para la combustión de un kilogramo de gasolina, que es 13 metros cúbicos. De esta manera se pierde por el escape mucha menor cantidad de energía, y además, por esta menor cantidad de aire necesaria, la mezcla tiene lugar más fácilmente. 2.^a La mezcla de aire y alcohol, puede someterse a presiones hasta de 14 kilogramos por centímetro cuadrado, mientras que la gasolina y aire, no puede ir más allá de 6 a 7 kilogramos, y como el rendimiento térmico de un motor, es proporcional a la compresión preliminar de la mezcla empleada, de ahí que sea bastante más elevado el de aquél. 3.^a Todas las mezclas de alcohol-aire, con un 4 a 13 por 100 de alcohol son explosivas, mientras que el límite para las de gasolina-aire, es de 2 a 5 por 100, necesitando, por lo tanto, ésta, ajustes mucho más perfectos del carburador. 4.^a La combustión del alcohol no produce humo, tampoco deja residuo, y por ello, no ensucia los cilindros ni válvulas.



LA PROPAGANDA PACKARD

Vista parcial del taller de pintura y vaciado.

Doroteo Chivillés terminando un modelo en escayola del PACKARD TWIN-SIX.

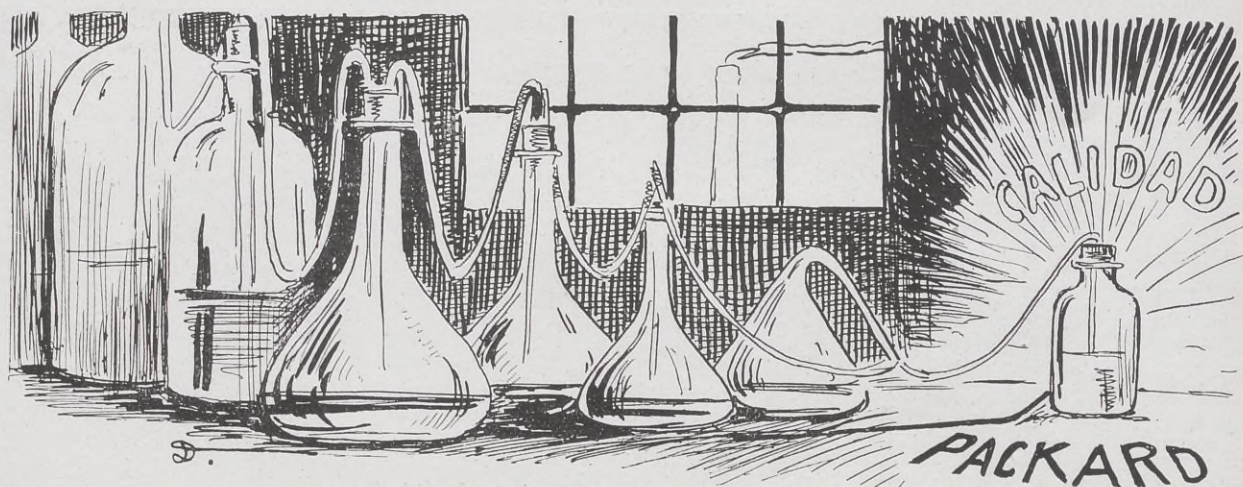
La única dificultad que presenta el empleo del alcohol, es la de poner en marcha el motor en tiempo frío, y para obviar este inconveniente, se hace preciso disponer de un pequeño tanque con gasolina, que suministre la mezcla conveniente de ésta, para el arranque del motor, y una vez logrado, se hace la substitución del carburante.

Basta señalar que la producción anual española de remolacha se aproxima a un millón de toneladas y la de uva excede de cuatro millones, se desprende que la cantidad de alcohol que puede obtenerse en nuestro país alcanza el calificativo de enorme.

Los resultados hasta hoy obtenidos con motores contruidos para usar gasolina son satisfactorios; pero cuando se construyan estos motores, para destinarlos exclusivamente a emplear alcohol, es decir, para trabajar con una compresión de 14 kilogramos, se llegarán a obtener resultados superiores a los de la gasolina.

Alemania al entrar en guerra se vió privada de la importación de gasolina, y como sus recursos, unidos a los que ha ido conquistado más tarde, no bastaban para el consumo que hacen sus 175.000 automóviles usados en la guerra y sus innumerables aeroplanos, ha tenido que recurrir a usar alcohol (obtenido en su mayor parte de la patata), mezclado con benzol (que obtiene de los hornos de cok), por ser la mezcla de ambos productos tan apropiada para tales usos que nada tiene que envidiar a la gasolina, enseñanza que bien merece ser aprovechada por nuestro Gobierno si quiere dejemos de ser tributarios del extranjero.

RAFAEL AMATRIAIN
Ingeniero industrial.



¿SABÍA USTED

Que los comerciantes americanos de diversas industrias, grandes maestros en el arte de la propaganda, cuando quieren ponderar la calidad de su mercancía y hacer conocer que en ella se emplean **materiales de primer orden** anuncian

“CALIDAD PACKARD”?

Este hecho **singularísimo** en el mundo de los negocios merece ser conocido en España por toda persona que desee adquirir un automóvil, y por lo tanto se hace saber que en los Estados Unidos existen once fábricas que ofrecen sus automóviles a precios **mucho más elevados**, y, sin embargo, sólo a **Packard** se distingue como el

SUPERLATIVO DE CALIDAD

Siendo esto muy significativo, esta representación hace suyo el lema de **Packard**, que dice: **Antes de comprar un automóvil infórmese de quien posea un PACKARD**

GRAN VÍA - Avenida del Conde de Peñalver, 13 - MADRID

Calzados Americanos marca **“Packard”** para caballeros y marcas **“Dorothy Dodd”** y **“Gold Medal”** para señoras.

AGENCIA Y DEPOSITO EXCLUSIVO:

LA IMPERIAL

MADRID :: BILBAO :: SAN SEBASTIAN :: LEON

¿El anunciar es Ciencia o Arte?

Algunos tratan el anuncio como ciencia exacta: reúne datos, plantea el anuncio y la resultante es llevar el convencimiento al ánimo del lector. Este anunciante es raro entre nosotros; es el anunciante psicólogo, que requiere un espíritu refinado a través de una generación de ensayadores.

Como contraste a este científico del anuncio, viene el anunciante milagrero, con cuyo embrión hemos tropezado alguna vez en la plaza Mayor o en las ferias de pueblo, obstruyendo la circulación y provisto de una redoma de agua teñida, media docena de frascos pequeños, un galápago u otro bichejo en posición incómoda y pregando a voz en cuello la tacañería de la Real Academia de la Lengua, que no le suministra las docenas de adjetivos superlativos que exige la bondad de su bálsamo de Fierabrás.

De pocos años a esta parte hemos visto aparecer en España la más simpática clase de anunciantes, el que atrae por el toque artístico de su llamamiento. Gal y Floralia han dado este avance con la ayuda de dibujantes tan al corriente de su arte y de la forma que tiene el horizonte al otro lado de los Pirineos, como Penagos y Rivas.

Aún ha habido alguien que ha llevado el anuncio más cerca de la perfección; pero me está vedado el tratar de ello, pues este número de El Motor es una muestra de cómo un nuevo industrial, con la cooperación de Demetrio, hasta ahora conocido solamente como dibujante y no como confeccionador de revistas, entiende el anuncio.

Ridendo docere,

ya que los latinos no pudieron dejarnos una frase más aproximada. Por esto no conservamos el nombre del joyero que vendió a Nerón su célebre esmeralda, ni el constructor del caballo de Troya, precursor de los tanques, y sólo por casualidad sabemos que en tiempos mitológicos una cierta Penélope tuvo una celebradísima fábrica de tejidos.



FEDERICO RIVAS

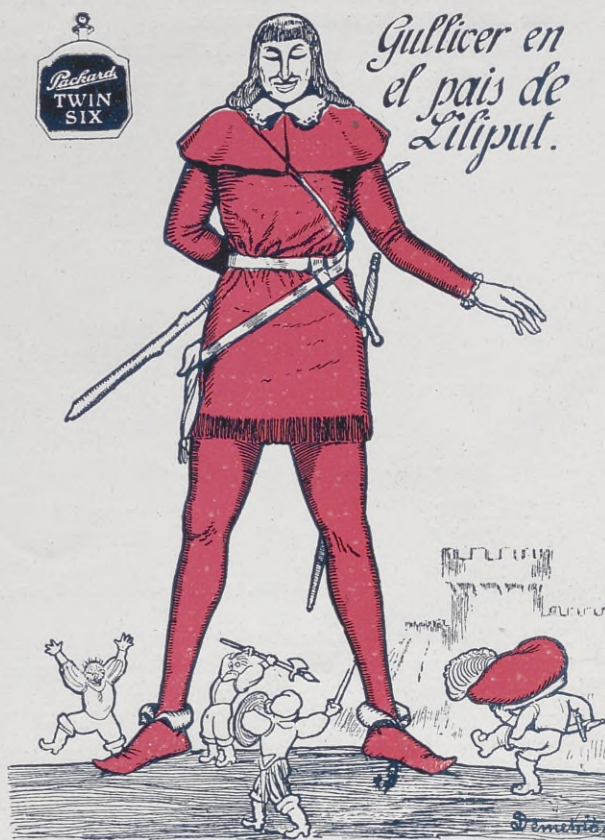
Nuestro colaborador el estupendo dibujante a quien todos conocemos por lo exquisito de su arte, que ha obtenido el primer premio en los concursos de carteles para el baile de Bellas Artes, para la casa Klein, de Barcelona, y para la Novela Cómica. Mucho celebraremos que continúe.

(Caricatura por Mateloti.)

CREDITO ESPAÑOL DE AUTOMOVILISMO
Automóviles PACKARD y sus accesorios
::: al contado y a plazos :::
Avenida del Conde de Peñalver, 24 — Madrid



Dos reducciones de la serie de trescientos dibujos decorativos y humorísticos, originales de nuestro director artístico DEMETRIO y publicados en diferentes periódicos, como uno de los aspectos de la propaganda del PACKARD.



EL CARRO, EL AUTO Y LA MOTO

(PLUDIERA SER FABLILA)

G

ERARDO, el carretero más bruto que naciera en tierra de Segovia, iba preocupadísimo pensando: —¿A mí cuál me conviene más, la Inés o la Segunda? Porque si la Inés tié una carica que paece un lucero, la Segunda tié un cuerpo que escarranca, y es ecca de que si me caso con la primera no puedo hacerlo con la Segunda.....

Y en tanto mantenía este soliloquio, las mulas, libres de los palos y voces del mozo, marchaban a su sabor carretera adelante tirando mansamente del carro.

Próximo a una revuelta del camino, el sonido chillón de un claxon hendió los aires y al mismo tiempo el no menos chillón de otro no menos claxon sacó a nuestro buen hombre del ensimismamiento en que le incluyera la elección de compañera amada.

Saltó Gerardo de la cuneta de la carretera a la vera de la mula de varas, asíó a ésta de la brida y disponíase a dejar franco el paso, cuando una duda le acometió. ¿A qué lado de la carretera apartarse?

Porque era el caso que en la misma contraria dirección y a igual distancia venían un auto poderoso y una moto atrevida.

Y como era algo tardo de pensamiento el carretero, sucedió que llegaron adonde éste es-

Y el automovilista, que ya había descendido de su coche, añadió:

—Podía usted haberse *echado* a un lado y dejarme paso.

—Perdone, caballero—arguyó el de la mo-



—¿A mí cuál me conviene más, la Inés o la Segunda?..

to—; si le hubiera dejado paso, hubiera tenido yo que parar.

—No veo inconveniente alguno—dijo el del auto.

—Yo sí. Porque llevando yo la derecha, a mí me corresponde pasar y no a usted.

—Eso estaría muy en su punto si se tratara de ejercer dos derechos iguales; pero en el caso presente no tratará usted de igualar en importancia una moto a un auto.

—Yo trato solamente, caballero, de ejercer la facultad que me confiere la ley de Policía de carreteras, y si este mozo no hubiera sido un bestia y hubiera caminado por la derecha, como es su obligación, yo habría pasado y estaría evitada esta discusión.

—Efectivamente. Pero lo hubiera sido más ajustada a razón si el carretero me hubiera dejado paso, pues bien debe comprender que en este caso de colisión de

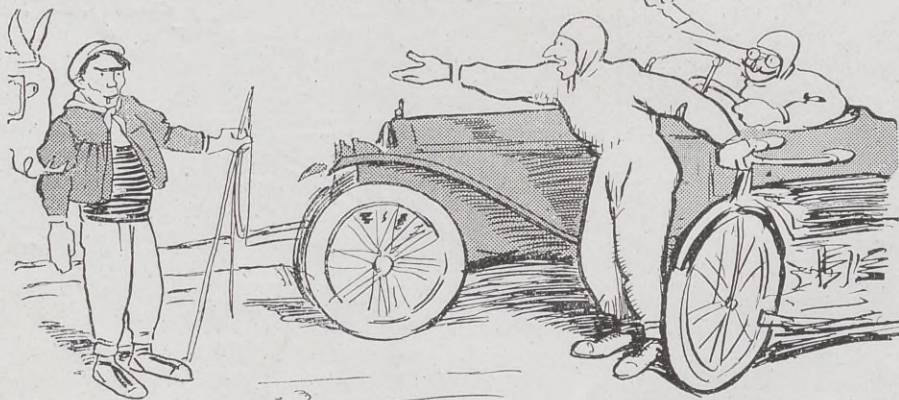
derechos, el menor debe perecer ante el mayor.

—Yo me atengo al precepto legal.

—Y yo a los principios más elementales del derecho.

Y dirigiéndose los dos al carretero, exclamaron:

—¿No conoce usted la ley?



—Pero, bruto, ¿no sabe andar usted por las carreteras?

taba auto y moto, y encontrándole en el centro de la carretera hubieron de parar ambos.

Rápido descendió el motorista de su aparato, y encarándose con Gerardo, le dijo en tono violento:

—Pero, bruto, ¿no sabe andar usted por las carreteras?

—¿No conoce usted el derecho natural?
Gerardo, que nunca había sido presentado a la ley ni al derecho natural, trató de justificarse.

—Lo que ocurre es que los tres no podemos pasar a la vez y llevamos una hora perdiendo el tiempo.

—Usted trata de mezclar la cuestión de hecho con la cuestión de derecho.

—Pero si lo que yo no quiero son cuestiones—replicó el mozo—; eso son ustedes.

—No las querrá usted, pero las provoca.

—Naturalmente. Si usted supiera la ley, yo hubiera pasado, y todo se habría resuelto.

—Si usted supiera los principios generales del derecho, el que hubiera pasado hubiera sido yo.

—¿Pues saben lo que digo?—contestó el mozo—. Que como llevamos aquí una hora y yo

no sé ná, y como resulta que me va a armar una bronca mi amo, porque tampoco sabe ná, he acordao que el que va a pasar primero voy a ser yo. Y esto, como yo no tengo ley ni principios, lo apoyo en ésta.

Y mostró ante los ojos atónitos de sus interlocutores una faca que, por su longitud, indudablemente usaba para pinchar desde Segovia naranjas en la huerta murciana.

Lanzó un ¡ríaaaa..... Generala!, y no dejando más que el tiempo preciso para que el moto-

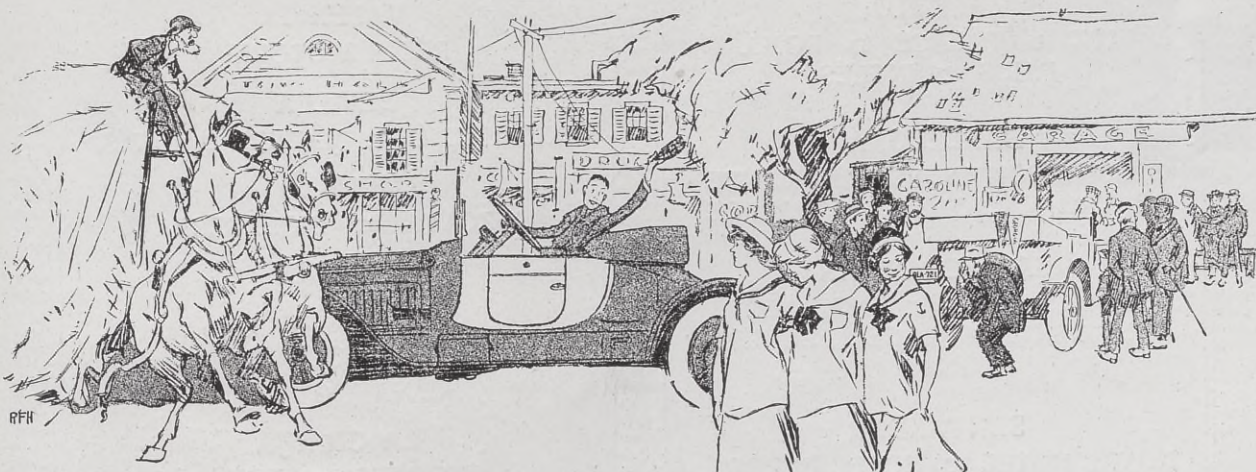
rista apartara su aparato, librándole de una catástrofe segura, avanzó carretera adelante, dejando que discutieran cuál derecho valía más, porque lo que es la fuerza ya se había visto que valía por los dos juntos.

PEDRO MANUEL CASADO



...Y esto, como yo no tengo ley ni principios, lo apoyo en ésta.

CONSECUENCIAS DE UN SALUDO



CONSEJO.— Cuando se conduce un automóvil hay que ser un poquitín mal educado.

LA CATEGORIA DE SU AUTOMÓVIL ES EL HERALDO DE SU POSICION SOCIAL

«EL MOTOR» se envía gratis a todos los señores propietarios de automóviles, Clubs automovilistas de toda España, Ministerios, Capitanías Generales, Gobernadores Cíviles, Universidades, Academias, Fabricantes de Carrocerías, Garages, Hoteles de primer orden, Restaurants y otras muchas entidades relacionadas con el negocio de automóviles

Fábrica de caucho

Reparación
de cubiertas y cá-
maras de automóvil,
:: moto y velo ::

Bandas macizas
para camión auto-
móvil y para coche
:: de caballos ::

Artículos técnicos,
caucho flexible, ebo-
nita y amianto

Esto no es nada:
R. CATIN
repara esto en un momento



Calle de la Santísima Trinidad - **MADRID** - Teléf. 520

PRINCIPALES HOTELES

MADRID

RITZ □ PALACE □ ROMA
PARÍS □ INGLÉS

BARCELONA

COLÓN □ CONTINENTAL □ ORIENTE
CUATRO NACIONES □ PALACE

SAN SEBASTIAN

MARÍA CRISTINA □ INGLATERRA
CONTINENTAL PALACE □ EZCURRA
ARANA

SANTANDER

ROYAL HOTEL □ HOTEL EUROPA

VALENCIA

REINA VICTORIA

SEVILLA

INGLATERRA □ MADRID □ PARÍS

BILBAO

VIZCAYA □ INGLATERRA

GRANADA

PALACE □ PARIS

EL ESCORIAL

REINA VICTORIA

LA GRANJA

EUROPEO □ ROMA

RECREO DE LA CUESTA DE LAS PERDICES
***** RESTAURANT **"CAMORRA,"** *****

E. LEON, Callista
Carretas, 7-MADRID

ROCA fotógrafo de "El Motor"
Tetuán, 20 - MADRID

CASAS QUE RECOMENDAMOS

Jabón

Heno de Pravia
de la Casa GAL

Bisutería — Abanicos
Adornos para cabeza
Portamonedas — Artículos para regalo

ALEXANDRE

Plaza de Canalejas, 5, Atocha, 8, 10 y 12
y Toledo, 56 y 58 (almacén)
Teléfono 4.640 — MADRID

PNEUS
GOODYEAR

PEDRO MARTIN

Fábrica de PARAGUAS de la GUINDALERA

PARAGUAS ♦ BASTONES ♦ ABANICOS

Carretas, 23 y 25 y Puerta del Sol, 14
MADRID

FABRICA PLATERIA
LUIS ESPUÑES

FABRICA.—Calle de Goya, 30
Despacho único.—Carrera de
San Jerónimo, 5

Teléf. 1.601. MADRID Teléf. 1.601.
(No tiene sucursales.)

FABRICA DE RADIADORES DE TODAS CLASES

Reparación de los mismos, Faros, Faroles, Bocinas, Aletas, etc.—Equipos
completos de Radiadores, Depósitos y demás accesorios para Aviación

RICARDO COROMINAS

Monteleón, número 28

Tel. 3584 — Madrid

Proveedor electivo



Gran Vía Diagonal, 458

Tel. 7788—Barcelona
e la Real Casa

“MENESES”
PLATERIA

Plaza de Canalejas, 4

Teléfono M-10

CAMISERÍA Y ROPA BLANCA FINA
PARA SEÑORAS Y NIÑOS
ÚLTIMAS NOVEDADES

ALTISENT Y COMP.^A

20 — PELIGROS — 20

Esquina a Caballero de Gracia.
MADRID

DESPUES DE LA GUERRA EMPEZARA LA LUCHA ECONOMICA

Para ello debe usted aprender IDIOMAS

LA ESCUELA BERLITZ

se los enseñará bien y en poco tiempo

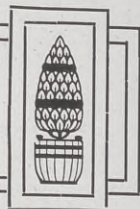
Arenal, 24 - MADRID

Teléf. 1428 :: TRADUCCIONES

Demetrio



Relación de algunas de las PIEZAS DE REPUESTO — disponibles para los PACKARD TWIN SIX —



Faros.
Cristales de faro.
Lámparas.
Aletas delanteras.
Aletas traseras.
Radiadores.
Motómetros.
Tubos de goma y metal de la circulación de agua.
Hélices de bomba.
Ventiladores.
Ejes de ventilador.
Correas de ventilador.
Baterías 6 v. 120 amp.
Cajas de batería.
Generadores.
Cables de baja y alta tensión.
Fusibles.
Resistencias.
Distribuidores.
Levas y palancas de ruptor.
Bobinas para alta tensión.
Bujías.
Vóltmetros.
Bloques de cilindros.
Tapones de admisión.
Tapones de escape.
Pistones.
Válvulas.
Taquets de válvula.
Purgadores.
Segmentos de pistón.
Bielas.
Bulones de biela.
Cojinetes de biela.
Cojinetes de cigüeñal.
Cojinetes de árbol de levas.
Piñones de distribución.
Cadenas de distribución.
Excéntricas de distribución.
Motores de puesta en marcha.
Contactos de puesta en marcha.
Piñones de la puesta en marcha.
Tanques de gasolina.
Indicadores de presión de gasolina.
Bomba auxiliar de presión de gasolina.
Bomba automática de presión de gasolina.
Flotadores de carburador.
Resortes de carburador.
Tubos de admisión.
Bomba de presión de aceite.
Engrasadores.
Barras de dirección.
Manguetas.
Juegos de rodillos de las ruedas delanteras.
Comandas.
Bolas de dirección.
Bulones de dirección.

Ejes del embrague.
Discos de embrague.
Resortes del embrague.
Cojinetes de bolas del embrague.
Arboles del cambio.
Engranajes del cambio.
Cojinetes de bolas del cambio.
Barras de cardan.
Coronas de diferencial.
Piñones de ataque.
Piñones intermediarios.
Satélites.
Caja de satélites.
Ejes de las ruedas traseras.
Segmentos de freno.
Resortes de freno.
Ballestas delanteras.
Ballestas traseras.
Bulones de ballesta.
Ruedas de madera y metálicas.
Juntas de todas clases.
Tornillos, tuercas, espárragos, etc.

ACCESORIOS

Faros giratorios.
Llaves fijas.
Gatos.
Klaxons eléctricos.
Klaxons de mano.
Densímetros.
Jeringas de batería.
Encendedores eléctricos de cigarros.
Parabrisas.
Apagafuegos Hayne.
Equipos de viaje.
Neumáticos 935 x135.

La GARANTIA DE CONTINUO FUNCIONAMIENTO de un automóvil es el número y variedad de las piezas de repuesto disponibles.

Antes de comprar un automóvil VEA usted personalmente de qué

PIEZAS DE REPUESTO

dispone su representación.

RESUMEN

Valor de piezas de repuesto y accesorios en almacén	100.000 Ptas.
Valor de las piezas de repuesto, accesorios y neumáticos, navegando y pendientes	150.000 »
	250.000 »

NOTA.—En los pedidos de piezas hay que indicar nombre y número, según «Libro de Instrucciones» que acompaña a cada coche.

Señores mecánicos que tienen a su cargo Automóvil PACKARD

(Continuación.)



El del señor Marqués de Velagómez:
Servando López.



El de don Guillermo Alvarez:
Antonio Iglesias.



El del señor Conde de Montebanco:
José Luis España.



El de don Luis Ibran:
Jesús García.



El de don Mario Baselga:
Manuel Alvarez.

:: CAFÉS PRINCIPALES DE MADRID ::

IDEAL ROOM :: EL GATO NEGRO

:: LION D'OR :: MAISON DORÉE ::



PRINCIPALES RESTAURANTS DE MADRID

LHARDY ~~~~~ TOURNIÉ

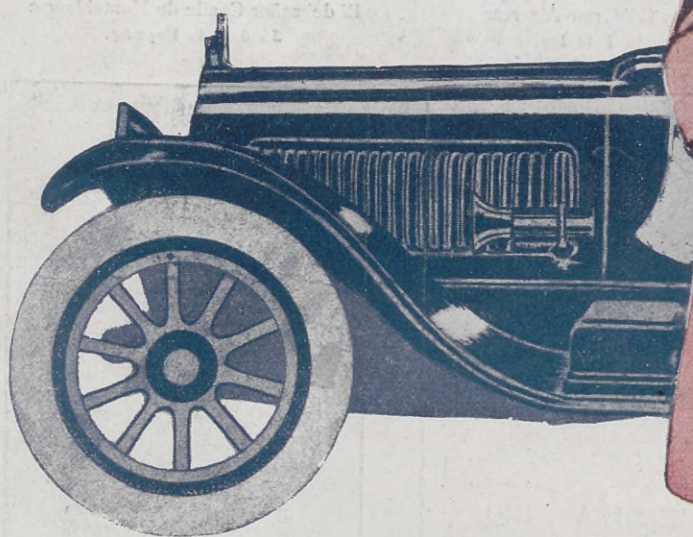
~~~~~ CASERSA ~~~~~

En el próximo número de "El Motor," se publicará una curiosa *interviú* celebrada con Juanito del Rey, titulada  
**LA CUESTA DE LAS PERDICES HABLA**



REVISTA TRIMESTRAL  
DE AUTOMOVILISMO

Redacción y Administración:  
Avenida del Conde de Peñalver, 13 - Madrid  
Teléfono 3.115



*Antes de comprar  
un automóvil in-  
fórmese de quien  
posea un Packard.*

**Exposición Packard:**  
**Avenida del Conde de Peñalver, 13 - MADRID**

*Demetrio*