

EL Motor

REVISTA
TRIMESTRAL
DE
AUTOMOVILISMO

Año I

Madrid, Abril de 1917 -18

Núm. 2

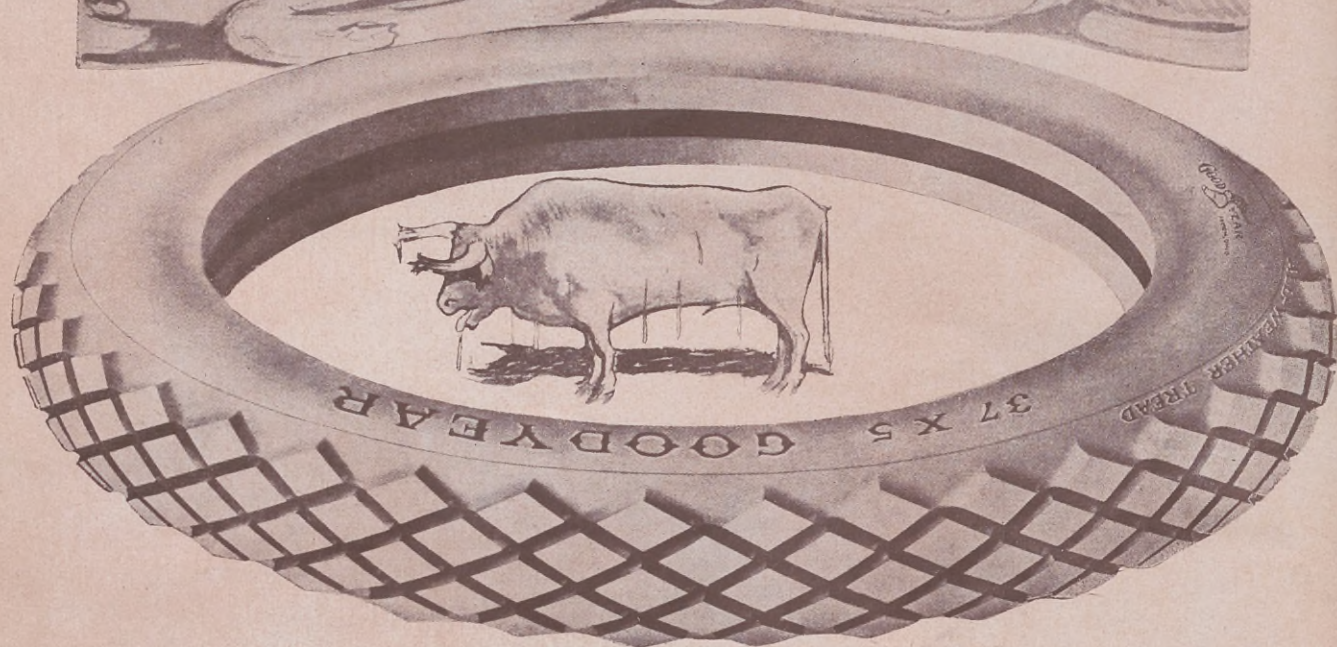


Dibujo de Rafael de Penagos

50
cénts.

AUTOMÓVILES PACKARD TWIN-SIX

a la hora de la verdad



NEUMATICOS

GOOD  YEAR

TELEFONO S-1.089

RECOLETOS, 1



MADRID

EL Motor

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

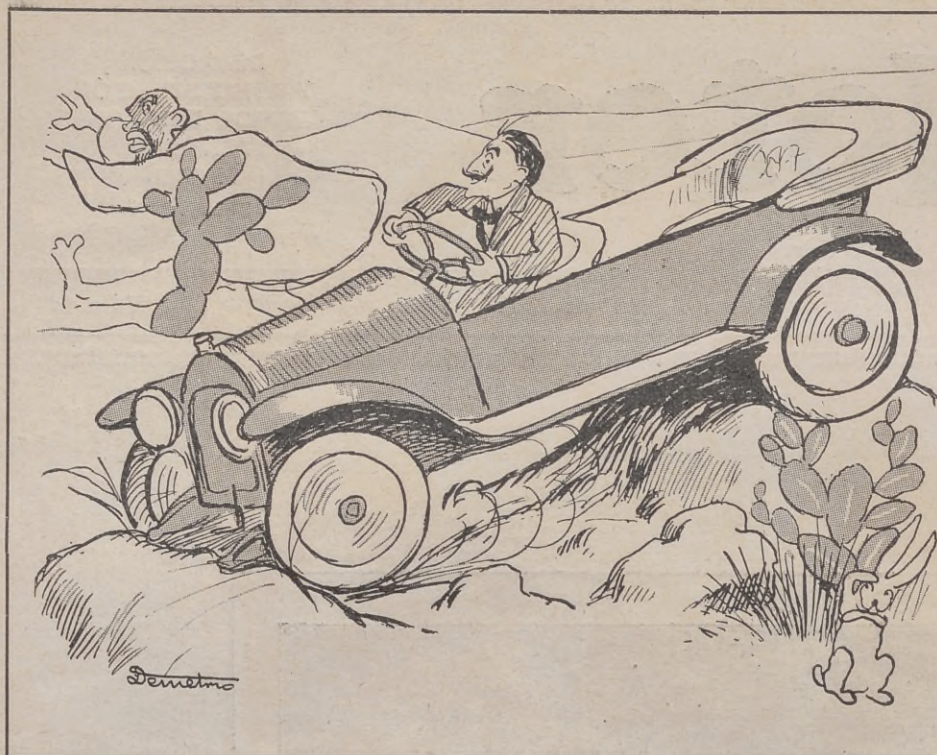
Año I

Madrid, Abril de 1917

Núm. 2



S. M. LA REINA DOÑA VICTORIA EUGENIA



COSAS DE MARRUECOS

LOS AUTOMOVILES-LOS MOROS
LAS CUESTAS
ARRIBA - YO Y
OTRAS ZARANDAJAS POR EL
ESTILO...

Q

~~~~~

UE hubiera usted hecho en Marruecos con un automóvil? — me pregunta el Director de esta Revista. — Y yo, un poco perplejo — muy poco, porque pienso las cosas espacio de un minuto, a lo sumo —, respondiendo de golpe: — ¡Matarme!...

Indudablemente, matarme. Allí no hay caminos que merezcan el nombre de tales, y el tránsito rodado suele serlo de un modo absoluto y sin remisión de culpas: rodado... de cabeza.

Pero, no obstante, el automóvil en Marruecos presta inapreciables servicios, y si estuviéramos atentos a nuestros intereses y a las conveniencias militares, tendríamos allí varios centenares de coches.

Recuerdo que a las pocas horas de la acción del Biut, tuve necesidad, para informar a mi periódico, de encaramarme al ingente picacho de Kudia Federico. Me arredraba un tanto la perspectiva de dos leguas a pie y cuesta arriba por una mala pista trazada en pocas horas por los ingenieros militares, y más con ánimo de tener un pretexto para quedarme en Ceuta que con el deseo de realizar la excursión, propuse a un *chauffeur* que me llevase en su automóvil hasta cerca de las nubes, que cerca de las nubes está emplazado el campamento de la Kudia.

Con gran asombro mío, el mago del volante accedió a mis deseos y fué de ver mi miedo — ¡he dicho miedo? — cuando bordeábamos, en posturas inverosímiles, rompiendo todas las leyes del equilibrio estable, los precipicios de la Sierra del Haus, que recomiendo, con esta ocasión, a los aficionados a las emociones desopi-

lantes. Sanos y salvos hicimos el camino, y sanos y salvos regresamos a Ceuta.

Los mulos de Administración, queridos lectores de EL MOTOR, resbalaban y se caían en aquella endiablada cuesta, que al automóvil parecía el trozo más cuidado de la Castellana.

Otra vez, en Tánger, sentí la necesidad de trasladarme en unos minutos a la posición española de R'gaia, y como no me ofrecieran los moros más que un indecente borriquillo, acudí a un alquilador de automóviles.

De Tánger a R'gaia se cuentan pocos kilómetros, pero de mal terreno. Sembrados en barbecho y cauces de ríos que en invierno son torrencias y en verano baches arenosos e imposibles...

El alquilador accedió con igual sencillez y prontitud que el *chauffeur* de Ceuta, y héteme por segunda vez haciendo oposiciones a un quebrantamiento general de huesos y a una tundadura más general de músculos.

A R'gaia llegamos, no obstante, sin novedad, y aquel mi modesto ensayo sirvió de norma al ilustre Comandante general de Larache para organizar un servicio de aprovisionamientos de nuestras posiciones de la zona internacional a base de automóviles alquilados... porque no los teníamos nuestros...

Creo, pues, firmemente que los automóviles pueden prestar en Marruecos servicios de incalculable valía.

Además ¡asustan a los moros!

Y como hemos quedado en que los moros son de muy difícil asustar, esta sola condición les hace meritísimos.

Si se quiere que hagamos la prueba... que me presten uno...

LEOPOLDO BEJARANO.



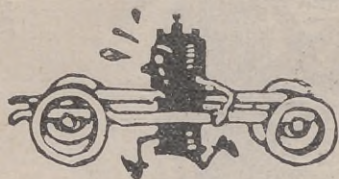


De la edad prehistórica... actual.

Dibujo de Agustín.



# LA HISTORIA DE LOS CILINDROS



I.—¡Esto de tener que caminar a saltos!...



II.—¡Digo que pa'lante!  
¡Digo que pa'trás!



III.—(El del centro.) ¡Yo vengo a poner orden y para empezar os voy a dar unos sopapos! (Y se los da.)



IV.—Si no perdemos el paso, vamos bien.



VI.—¡Jamás hemos tenido una explosión más alta que otra.



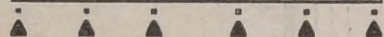
VIII.—¡Los de la izquierda no sabéis una palabra de explosiones a tiempo!



XII.—¡Viva la elasticidad! (Por primera vez, los cilindros están contentos.)

## APUNTE TOMADO DEL NATURAL EN EL MANICOMIO DE C...

CCCCCCCCCCCCCCCCCCCC



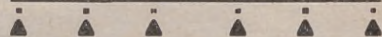
Alejémonos de este, que es muy bruto. Tiene la manía de los automóviles y las apuestas de más de 5.000 duros. Mientras fué cuerdo no supo hacer nada útil, y quiere ahora tomar el desquite. Donde para, pone cátedra y asegura que de un día a otro recibirá un estupendo automóvil que le están haciendo varias fábricas en competencia para captarse sus simpatías.

Vámonos... pero ya nos



EMILIO LOPEZ  
Jefe de talleres y primer mecánico de la Representación Packard en España.

ZZZZZZZZZZZZZZZZZZZZ



ha visto... oiga usted... 1, 2, 4, 3... 1, 2, 4, 3... venga mi automóvil. Si no me lo da, le retiro mi protección; no me consulte usted nada... no le revelaré mis secretos... cambio cromo... ciento ochenta, punto muerto... 1, 2, 4, 3... guía a la derecha... pa... pa... pa... pa...

Y nuestro loco marchó, repitiendo por milésima vez su secreto... 1, 2, 4, 3... guía a la derecha... pa... pa... pa... pa...



## Acerca de una rectificación.- "La Tribuna"

### POR EL HONOR DEL «PACKARD»

Con este último título publicó el *Heraldo de Madrid*, lo mismo que los principales periódicos, una carta que decía:

«Señor don José Rocamora, Director del *Heraldo de Madrid*. — Madrid. — Muy distinguido señor mío: *La Tribuna* del 12, en la sección «Tres Preguntas», publica la siguiente: «¿Sucede esto con todas las cosas que fabrican en Norte-América, que por la gran demanda y el afán de lucro son sólo apariencia y costando carísimas, hay que tirarlas?»

Ya que la pregunta se hizo desde un periódico, quisiera ofrecer a la Prensa una ocasión de decidir si el «Packard» (fabricado en Norte-América) está o no comprendido en aquella pregunta; poniendo a la disposición del señor Director un coche de dicha marca. Como y cuando lo crea usted conveniente puede probarlo y él mismo le indicará si hay que tirarlo o hay que hacer una excepción.

Le saluda con toda consideración su muy atento s. s., q. b. s. m., ANTONIO MORALES.»

Mejor que la mejor respuesta que pudiera dar la misma representación «Packard», ha contestado *La Tribuna* a su misma pregunta, de manera tan espontánea, que el «Packard» sale más enaltecido de la contienda.

He aquí el artículo de *La Tribuna*:

#### UNA ACLARACIÓN JUSTA

### LAS TRES PREGUNTAS DE LA TRIBUNA

Si nuestra inocente pregunta, que no era más que una pregunta, nunca una afirmación, sobre lo sucedido con el submarino *Isaac Peral*, no hubiese tenido otro resultado que el de proporcionarle un justo éxito a nuestro querido amigo don Antonio Morales, nos daríamos por muy satisfechos.

Pero la pregunta que el redactor de *La Tribuna* hizo por su cuenta, y sin ninguna otra responsabilidad por nuestra parte, ha motivado también una aclaración del ministro de Marina y por ella sabemos que nuestro submarino *Isaac Peral* no está todavía terminado, cuando por noticias casi oficiales se ha dicho, no hace muchos días, que, terminado ya dicho submarino, pronto navegaría por nuestras costas.

A las averías sufridas por nuestro primer buque submarino, que lleva el nombre glorioso de aquel gran español *Isaac Peral*, se les cambia el nombre y se les denomina reparaciones-pruebas, y, finalmente, cuando ya creíamos a nuestro submarino camino de España, y el ministro

de Marina nos resulta ahora con esta salida, que, salvando todos los respetos que nos merece el general Miranda, le diremos que nadie lo ha creído, pues las gentes siguen pensando que dicho submarino está con averías.

Nuestro redactor, en un momento de mal humor patriótico, escribió la pregunta que tanto ha molestado al señor Morales, concesionario en España de los automóviles «Packard», que creyéndose injustificadamente aludido, ha salido a su legítima defensa en carta que ha publicado toda la Prensa.

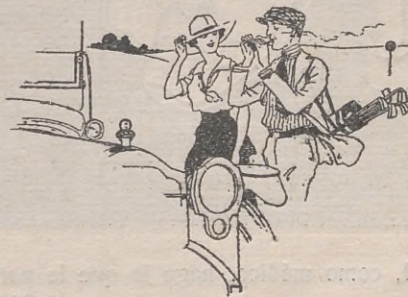
Y aclarado el alcance de aquella pregunta de *La Tribuna*, que tanto ha impresionado al ministro de Marina y al señor Morales, concesionario del automóvil «Packard», pregunta que, repetimos, no tuvo otro propósito que el deseo muy patriótico de defender los intereses de España, permítanos el señor Morales que le digamos que se ha excedido en la defensa de su marca, que está muy por encima de toda discusión y de toda sospecha en su validez y crédito.

El automóvil «Packard» se considera único y no pertenece a nación determinada, sino que es orgullo de la industria mundial.

Clasificar el automóvil «Packard» en la industria de una nación determinada es no tener una clara idea del valor de esa marca, que nosotros conocemos bien y que sinceramente declaramos no se parece a ningún otro automóvil, y es considerado por los inteligentes como el motor más completo, perfecto y sólido de cuantos se conocen.

Aunque moleste un poco al señor Morales lo que hemos de decirle, lo hacemos con toda imparcialidad y únicamente para restablecer la justicia. El automóvil «Packard» está muy por encima de esa clase de defensas, y la sola sospecha de que personas amantes y conocedoras del automovilismo pudieran referirse en sus críticas al automóvil «Packard», es una ofensa para la marca que con tanto éxito representa en España.

Y nada más, pues creemos habernos expresado con claridad.







—Usted, como médico, haga lo que le parezca; pero le advierto que si me corta las piernas no vuelvo a poner los pies en su casa



## DON QUIJOTE

**D**ESDICHADO poeta, genial aventurero;  
con la facha grotesca, de cartón la celada;  
sin razón, sin camisas, sin gloria, sin dinero;  
bajo el sol de Castilla, por la encendida estrada...

Lo traicionaron todos: el Cura y el Barbero,  
la Sobrina y el Ama; y en la Venta Encantada,  
dos mozas de partido lo armaron caballero:  
le calzaron espuelas y ciñeron espada.

Luego que el Posadero le dió el espaldarazo,  
salió a probar el temple de su acero y su brazo,  
retando a los gigantes a singular pelea...

Tuvo por solo premio, la burla y la derrota;  
y en tanto que el buen Panza se abrazaba a la bota,  
Don Quijote moría de amor por Dulcinea.

## ROCINANTE

**C**ORRE el auto, lo mismo que el raudo pensamiento,  
sobre la blanca cinta de la perdida estrada:  
parece leve pluma que levantara el viento:  
pasa veloz... un punto y, por último, nada.

Nuestra vida es así. Todo pasa. La vida  
tampoco es más que un punto de luz en lontananza:  
apenas la miramos ya es desaparecida,  
sin dejarnos siquiera ni una sola esperanza...

Símbolo de la Vida fugaz y del Destino  
es el auto que corre por el ancho camino;  
tan a prisa, tan raudo, tan veloz y arrogante  
que parece pequeña para su andar la tierra:  
lo mismo baja al llano que se eleva a la sierra:  
del moderno Quijote él es el Rocinante.

PEDRO LUIS DE GALVEZ





## La poesía de los viajes



**D**

E qué puede hablarse en EL MOTOR sino de viajes?...

La afición por los viajes va convirtiéndose, según las estadísticas, en una pasión inquietante. Lo de inquietante no son las estadísticas las que lo dicen. Son los psicólogos, son los filósofos, son los moralistas...

Porque esos doctos directores espirituales de nuestro siglo laico están muy tentados de creer que el viaje, como método de estudio y de penetración intelectual, no tardará mucho en enloquecer a la humanidad entera.

Ellos eran, sin embargo, los que ayer nos aseguraban que el único medio de conocer los pueblos de un modo sabio y experimental, y de establecer corrientes de simpatías cosmopolita, era entablar relaciones directas con los países extranjeros. «Id a Alemania, id a Inglaterra, id a Italia y veréis lo que en el fondo son los hombres en esos países.» Pero hoy, a causa del triunfo inesperado del nacionalismo literario, ya no nos dicen eso, sino que, casi, casi, nos dicen lo contrario...

\* \* \*

Por mi parte, yo no busco nunca en los libros de viaje el alma de los países que me interesan. Lo que busco es algo más frívolo, más sutil, más positivo: la sensación.

Todo viajero artista, en efecto, podría titular su libro: *Sensaciones*. Porque así como la novela, según Zola, no es más que la vida vista a través de un temperamento, el cuadro lejano es una imagen interpretada por un visionario.

Comparando descripciones hechas por autores diferentes, de un mismo sitio, se ve la diversidad de las retinas. ¡Qué digo! Un mismo literato llamado a reproducir tres veces distintas un aspecto pintoresco de la Naturaleza, hará tres obras que no se parecen entre sí. El experimento pictórico de Claude Monet, que, copiando en veinte o treinta ocasiones un mismo haz de trigo, logró realizar veinte o treinta lienzos desemejantes, un Pierre Loti, o un Maurice Barrés, o un Henri de Regnier, podría renovar lo transportándolo a la literatura. Cada hora del día, cada capricho del sol, cada cambio de la atmósfera, modifica radicalmente el paisaje. La Naturaleza es sensible y variable como una mujer.

\* \* \*

Naturalmente, con el aumento de los viajeros y con la moda de la literatura de viajes, ha nacido toda una precéptica del nuevo gusto.

Abel Bonnard nos explica lo que pudiera llamarse la retórica del viajero. Tú que tomas notas de ruta, oye al magister éste. En primer lugar te dice: huye de toda psicología, puesto que ya sabes por Bourget que las observaciones sobre las sociedades extranjeras no son sino pedantes invenciones. Luego, huye también de las personalidades a la manera clásica y de las confesiones a la manera romántica. ¡Nada de yo!... ¡Nada de egoísmo! Lo que tú haces, no nos interesa. «La personalidad del autor—dice Bonnard—debe aparecer sin ocupar la atención del lector.» Aquella ingenua sencillez con la cual nuestros padres comenzaban sus relatos, diciendo: «Me embarqué tal día con el deseo», etc., es cosa retirada del comercio de las letras. Hoy el viajero es objetivo y artista. Cuando es personal, tiene que ser lírico. Lo que su individuo hace, lo que sus ojos ven en el hotel, lo que le dicen los cicerones, poco o nada importa. Lo único que se le permite es que exhale, en una prosa sensible y armoniosa, las sensaciones de su alma. Un artista del viaje, debe figurarse que escribe para personas que ya conocen el país que describe.

\* \* \*

A medida que la humanidad se afina, este solo placer de ver paisajes raros aumenta por fuerza y obliga a viajar. «¡Qué nos importa no conocer el fondo de las almas extranjeras!—exclaman los espíritus errantes—. Con admirar los aspectos de la Naturaleza, nos basta para gozar.»

Pero en realidad, ni aun esta esperanza de conocer sitios raros o encantadores sería necesaria para que el número de los viajeros aumentara como hoy aumenta. El placer del viaje está en el viaje mismo. ¿No dice un poeta francés que *partir c'est mourir un peu*?... Pues es esta sensación de muerte ligera, esta impresión de abandono pasajero, lo que nos seduce en el viajar. Cuando nos vamos hacia tierras lejanas y transoceánicas, una inconsciente angustia oprime nuestras almas. Sin quererlo, nos interrogamos en secreto sobre aquello que puede cambiar durante nuestra ausencia. ¿Qué encontraremos al volver, de todo lo que dejamos?... Y nosotros mismos, ¿volveremos tal cual nos vamos?... Un filósofo pesimista nos dice: «No, no volveréis así. No. El que se va, no vuelve nunca. Quien vuelve es otro, otro que es casi el mismo, pero que no es el mismo.» Y esto que parece una paradoja, no es sino la más melancólica de las verdades.

E. GÓMEZ CARRILLO.



## CUADRO COMPARATIVO

entre el número de los Automóviles FORD matriculados en los Estados de Norte América que se citan a continuación y las marcas de mayor categoría o precio:

| Marcas                 | Minnesota     | Massachusetts | Rhode Island | Totales       |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| <u>Ford</u> . . . . .  | <u>44.471</u> | <u>30.871</u> | <u>4.701</u> | <u>80.043</u> |
| PACKARD . . . . .      | 817           | 3.348         | 474          | 4.639         |
| Pierce Arrow . . . . . | 282           | 1.698         | 262          | 2.242         |
| Locomobile . . . . .   | 132           | 630           | 94           | 856           |
| White . . . . .        | 317           | 500           | 35           | 852           |
| Haynes . . . . .       | 236           | 471           | 38           | 745           |
| National . . . . .     | 104           | 441           | 31           | 576           |
| Stutz . . . . .        | 36            | 434           | 51           | 521           |
| Marmon . . . . .       | 101           | 365           | 24           | 490           |
| Mercer . . . . .       | 23            | 288           | 37           | 348           |
| Lozier . . . . .       | 90            | 223           | 31           | 344           |
| Simplex . . . . .      | 8             | 168           | 38           | 214           |
| Pathfinder . . . . .   | 64            | 42            | 5            | 111           |
| Mac Farland . . . . .  | —             | 38            | 1            | 39            |
| Owen . . . . .         | —             | 19            | 5            | 24            |

(DATOS PUBLICADOS POR «THE AUTOMOBILE» DE NEW-YORK)

*En 1914 se ofreció al público el*

*PRIMER TWIN SIX (doce cilindros). Este coche fué construido por la casa PACKARD MOTOR CAR COMPANY.*

*Hoy hay cerca de 16.000 PACKARDS TWIN SIX en circulación, no habiendo podido ser igualada esta cifra ni aun tomando en conjunto la producción de las tres más importantes fábricas de automóviles de esta clase;*



*tal ha sido el éxito del PACKARD TWIN SIX. Gracias a esta enorme demanda y producción puede PACKARD ofrecer un automóvil de CALIDAD nunca sobrepasada, ni por coches de doble precio, al mismo de otros medianos y caros por tener producción menor.*

*PACKARD ha tenido siempre por lema ser*

**"EL PRIMERO  
EN CALIDAD"**



# Elcontecimientos automovilistas

**SEVILLA** ..... **Mayo 1.º, 3 y 5.**—Los festejos que anualmente se celebran en Sevilla ganan importancia de año en año.

Este año habrá:

Concurso de carrocerías.

Prueba de kilómetro «arrancado»

Prueba de kilómetro «lanzado».

Concurso de velocidad en cuesta; y

Carreras de profesionales.

La R. S. A. S. ha reunido o creado importantes premios para los ganadores de las diferentes pruebas. Debido a las gestiones del señor J. M. Piñar y Pickman, Secretario y alma de la R. S. A. S., ha tenido a bien ofrecer S. M. el Rey una copa que se dará como premio de regularidad.

Una novedad será este año la carrera entre profesionales, para la que ha ofrecido una copa la casa Packard y un importante premio la R. S. A. S.

**MALAGA** ..... Los temporales, que tanto daño causaron en el sur de España, hicieron se aplazaran las carreras que se anunciaron en Málaga. Es posible que aún tengan lugar después que se celebren las de Sevilla.

**CATALUÑA** ..... **Junio 6, 7, 8, 9, 10.**—**Vuelta a Cataluña.**—El R. A. C. C. ha publicado ya el reglamento de la carrera de regularidad que lleva aquel nombre. El recorrido será de 830 km., pasando por Barcelona, Valfogona, Seo de Urgel, Puigcerdá, Olot, Cadaqués, Caldas de Malavella, Manresa y Barcelona.

Se establecen dos categorías: una para coches de 1,100 litros a 2,300 de cilindrada, que deberán hacer el recorrido a 30 km., y coches de cilindrada mayor de 2,300, cuya velocidad media tendrá que ser de 35 km.

Por cada litro de cilindrada se conceden 300 kg. de peso de coche, sin pasajeros.

Habrà cronometradores oficiales en los puntos arriba citados y controles secretos en diversos puntos de la carretera.

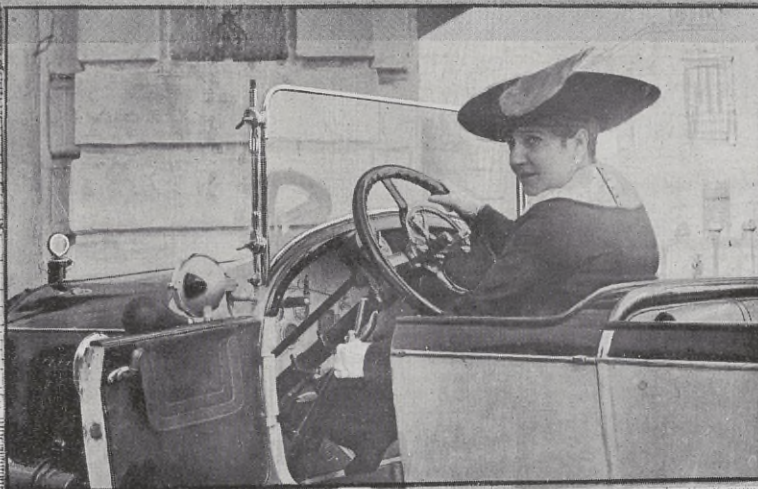
Para afirmar bien el carácter de prueba de regularidad y turismo, dice el art. 18: «El concurrente que pase por un control fijo antes de la hora que le corresponda, perderá todos los puntos que hubiese ganado hasta aquel momento».

Como primeros premios se anuncian dos copas y varias medallas de oro.

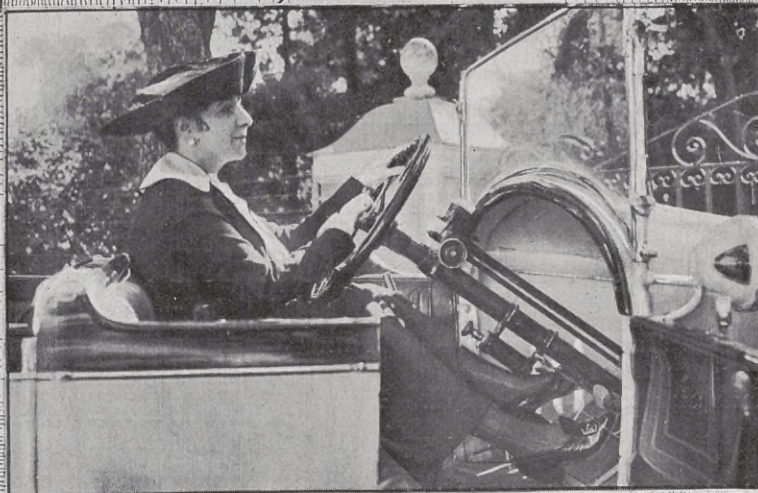
**SAN SEBASTIAN**  
**BILBAO** .....  
**SANTANDER** ..  
**OVIEDO** .....

Créese que este año se podrá organizar el crucero San Sebastián-Bilbao-Santander-Oviedo. Esta prueba hecha en condiciones parecidas a la Vuelta de Cataluña, contribuiría no solamente a desarrollar el gran turismo, sino que servirá de piedra de toque para apreciar la habilidad de los conductores y las excelencias de los coches. El éxito de este crucero puede darse como asegurado, y en este año se da la favorable coincidencia de inaugurarse el Hotel Royal y el Gran Casino del Sardinero, que ofrecerán a los concurrentes comodidades y esparcimiento de que antes se carecía en Santander.





*Esto de conducir un Packard es  
cosa sencilla; se pone la velocidad....*



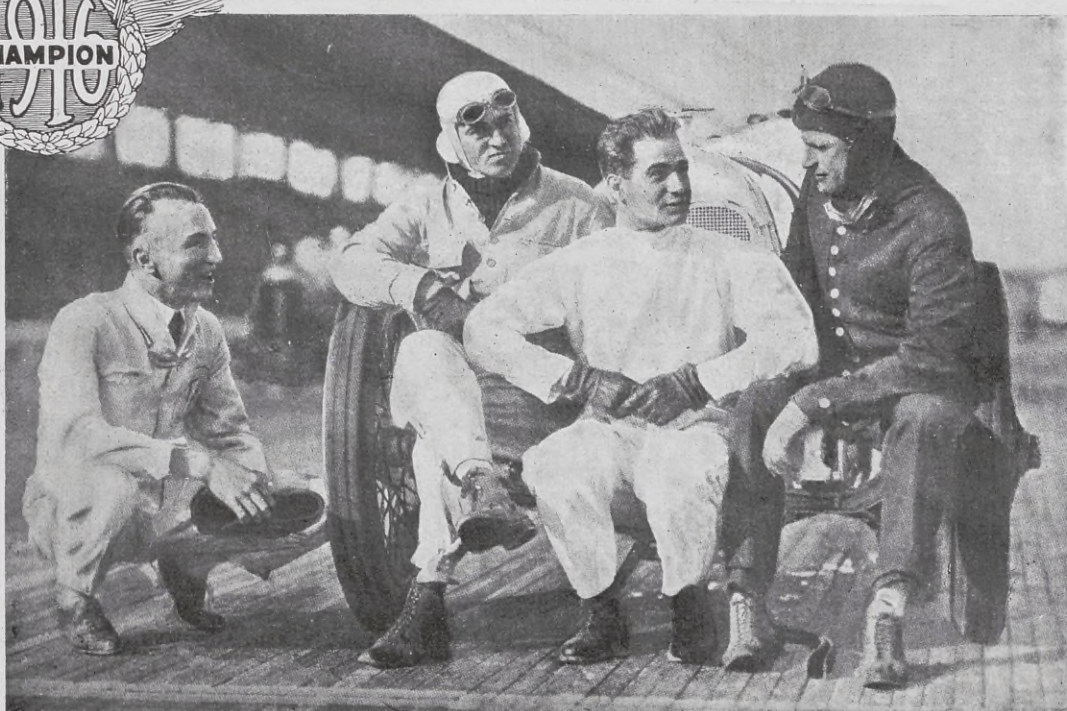
*Se avisa con el Blazon para no  
perjudicar y....*



*en marcha*

*Demetrio*





E.V. Rickenbacher

Dario Resta

Ralph De Palma

John Aitken

De «El Motor» de New York.

## 100 MILLAS POR HORA

1916 ha sido el año en que fueron sobrepasados todos los records de años anteriores.—La velocidad media obtenida por los vencedores en las principales carreras alcanzó a 92,45 (145 kilómetros) por hora.

En 1915, sólo siete corredores llegaron a obtener una velocidad mayor de 100 millas por hora; en 1916, veintiuno obtuvieron una velocidad media de más de 100 millas por hora.—Aitken en la Coney Island Cup Race, llegó a obtener una media de 106,71 (170,75 kilómetros).

Los premios distribuidos a los vencedores

suma de \$ 243.781 (pesetas 1.218.905).—De esta suma correspondieron:

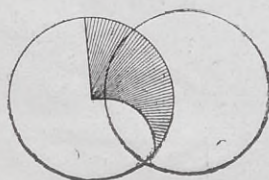
|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| Resta (campeón) . . . . . | \$ 52.000 |
| Aitken . . . . .          | \$ 30.206 |
| Rickenbacher . . . . .    | \$ 20.050 |
| De Palma . . . . .        | \$ 15.454 |
| D'Alene . . . . .         | \$ 15.394 |

El entusiasmo por las carreras en los Estados Unidos es tan grande que en 1916 se han abierto tres nuevas pistas y se da como seguro que la casa Fiat disputará al Peugeot los honores cosechados por éste en 1916.

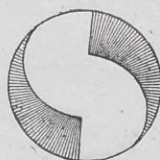
## Perfección alcanzada en los motores de automóviles

La marcha que ha seguido la evolución perfeccionadora del motor de explosión, está con-

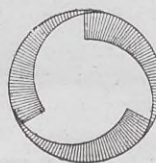
La perfección se ha conseguido dividiendo los esfuerzos producidos por las explosiones en otros



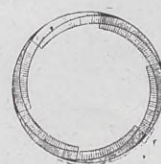
1 cilindro



4 cilindros



6 cilindros

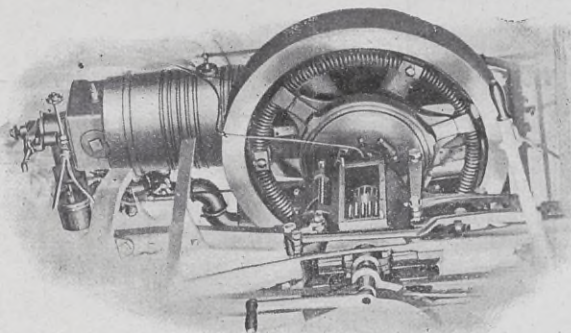


12 cilindros

densada en los cuatro pequeños diagramas que encabezan estas líneas.

menores, que obran en más rápida sucesión, produciendo un movimiento uniforme de cigüeñal



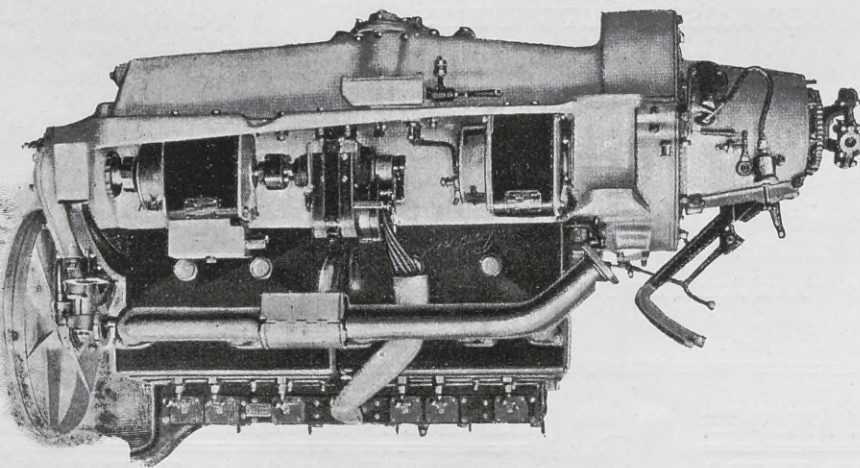


y un esfuerzo cada vez más continuo. El ideal ha sido llegar a transformar el trabajo de los pistones en un flujo de fuerza, actuando a manera de la turbina de vapor.

En el motor de un cilindro la fuerza producida por una explosión tenía que hacer girar dos vueltas el cigüeñal, y como el momento impulsor en un motor de cuatro tiempos es aproximadamente de  $180^\circ$ , las otras tres cuartas partes del ciclo motor tenían que verificarse mediante el movimiento adquirido por el volante.

Pasando por alto los motores de dos y tres cilindros, que no formaron época, apareció el cuatro cilindros, que pareció durante cierto tiempo había de ser el ideal realizado, que sólo había que perfeccionar en detalle. La segunda figura del diagrama muestra cómo los impulsos se suceden, dejando entre sí espacios en que no obra ninguna biela sobre el cigüeñal. Es decir, las explosiones se sucedían con una interrupción entre cada una, y esta interrupción tenía que ser llenada por el movimiento del volante.

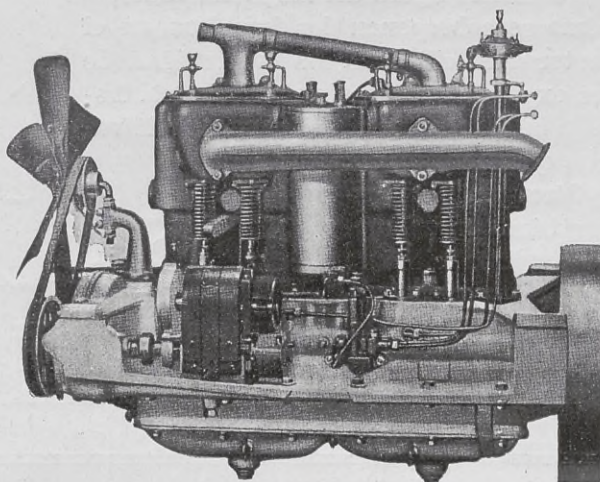
Para remediar esto presentó una casa inglesa el motor seis cilindros, y hoy el motor seis cilindros había sido adoptado hasta 1914 como tipo único por muchas de las mejores fábricas.



Una fábrica francesa creó el ocho cilindros o doble cuatro; pero este modelo presenta varios inconvenientes que le han impedido arraigar a la manera del seis cilindros, cuyo motor tanto teórica como prácticamente está en perfecto equilibrio.

Ahora bien: al llegar a cierta velocidad, la fuerza de inercia de los pistones y bielas del seis cilindros, unido a la mayor o menor rigidez del cigüeñal que tiene que anular aquella fuerza de inercia, hacen que estos coches tengan contrabalanceado el cigüeñal proveyéndolo de contrapesos.

Además, uno de los inconvenientes del seis cilindros, como de todo coche de cilindros de mucha cabida, es poder dar suficiente tamaño a las válvulas para los gases de la admisión o los



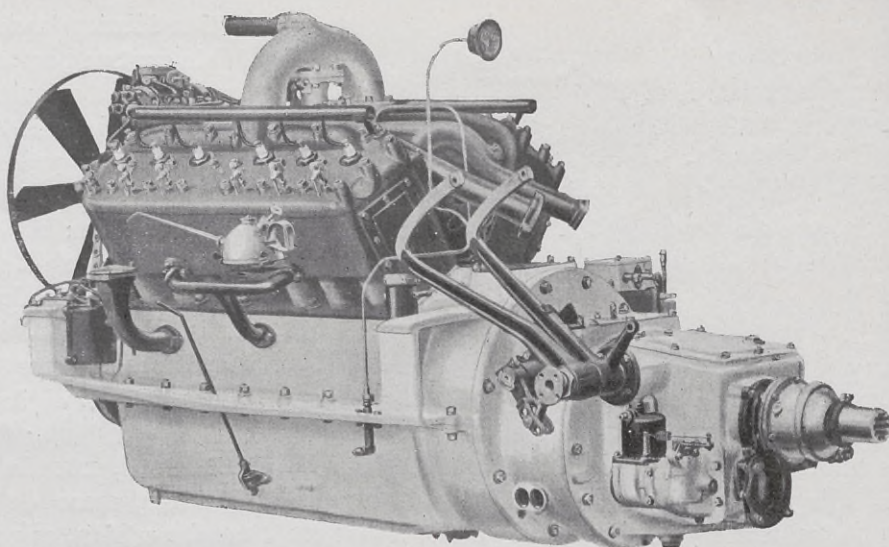
ya quemados puedan llenar y desalojar completamente el cilindro durante el cortísimo tiempo en que las válvulas de los motores rápidos actuales están abiertas. (A esto responde la construcción de los cuatro cilindros y diez y seis válvulas.) Como el tamaño de las válvulas tiene un límite, no sólo fijado por el tamaño de las cámaras de combustión, sino también por las condiciones en que las válvulas trabajan, no se pudo resolver el problema aumentando el tamaño o el número de las válvulas; pero ya en 1914 pudo resolverse el problema, aprovechando todas las ventajas del seis cilindros y suprimiendo sus



inconvenientes, al construir un motor con doce cilindros pequeños, y por lo tanto más fáciles de llenar y desalojar, con lo que quedaban subsanados los inconvenientes de las válvulas de gran área o de las dobles válvulas, y, naturalmente, los pistones y bielas de tamaño proporcionado a los cilindros serían de mucho menor peso, quedando así descartado el otro inconveniente del seis cilindros causado por la inercia del peso de pistones y bielas.

La última figura del diagrama muestra cómo se sobreponen los impulsos en el motor doce cilindros. La continuidad de las explosiones asemeja muchísimo el trabajo de este motor al de la turbina de vapor, que era el ideal buscado.

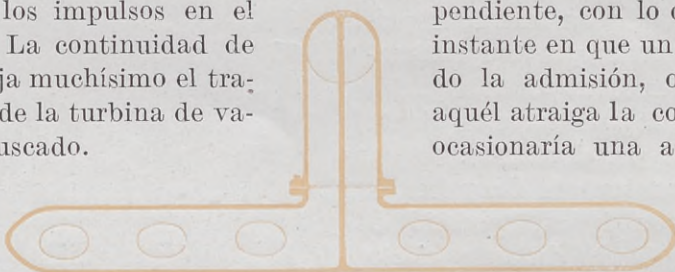
Otro punto importantísimo en un motor de esta clase es el perfecto suministro de mezcla de gas, y esto se ha conseguido por medio de un tubo de admisión dispuesto en la forma que representa el grabado. De esta manera



cada tres cilindros tienen admisión independiente, con lo que se evita que en el instante en que un cilindro está terminando la admisión, otro muy distante de aquél atraiga la corriente gaseosa, lo que ocasionaría una admisión imperfecta.

Vemos, pues, que el motor doce cilindros no tiene ninguno de los incon-

venientes que hemos visto presentaban los modelos cuatro, seis y ocho cilindros más antiguos.  
D. Y. D.



# Excess Insurance Company Limited

COMPAÑÍA INGLESA DE SEGUROS GENERALES

Sucursal española: Avenida del Conde de Peñalver, 13

SEGUROS DE AUTOMÓVILES

LA PÓLIZA COMBINADA  
«EXCESS» asegura:

- 1.º Responsabilidad civil.
- 2.º Daños al coche.
- 3.º Incendio.
- 4.º Robo.
- 5.º Transporte.

Seguros adicionales.—Accidente al propietario (en cualquier automóvil). Seguro del mecánico. Responsabilidad civil y accidentes. Accidentes a los viajeros.

N. B.—Los riesgos cubiertos en la PÓLIZA COMBINADA pueden ser asegurados independientemente o en cualquier combinación por póliza aparte.

CAFÉS PRINCIPALES DE MADRID

IDEAL ROOM :: EL GATO NEGRO  
:: LION D'OR :: MAISON DORÉE ::



PRINCIPALES RESTAURANTS DE MADRID

:: LARDHY :: :: THURNIÉ ::  
:: CASERSA :: ::





Repr. de "El Libro Popular"

EN EL HALL DEL PALACE

Dibujo de Marín



# SU AUTO...

**F**

~~~~~

ELIPE Vargas vino a Madrid a prepararse para ingresar en una Academia militar; pero en el examen de ingreso se vino a dar cuenta de que los brillantes uniformes tienen el color mate por el revés; hay que mirarlos por dentro, y él los había mirado siempre por fuera.

Con los mejores propósitos volvió a su pueblo y allí encontró resuelto el problema del porvenir. El cambio brusco de vida, después de pasarse tres años en Madrid, le hacía soñar despierto, y mientras tanto su mujer, de carácter agrio y poco amable de finezas, se hizo señora, además de ser dueña de la casa y hacienda. La falta de hijos los separó más aún, y llegó el momento en que ella se permitía escarbar en sus pensamientos como la gallina escarba en el estiércol hasta que encuentra el gusano que devora. Se opuso tenazmente a que su marido le hablase siquiera de un automóvil, que era su sueño, pues mientras estuviera en él sería hombre libre.

Por fin encontró un pretexto, y una tarde de Abril se encontró nuestro hombre en Madrid, que saludó como a su tierra de promisión. Felipe gozaba con sólo estar en Madrid, este Madrid de las aceras estrechas, los ascensores raquíticos, pero reventando de alegría a la primera caricia del sol y lleno de tentaciones desde la hora en que los mochuelos tocan diana. ¡Qué placer experimentaba con sólo volver la cabeza estudiando un ritmo que pasaba dejando tras de sí la invariable interrogación ¿si me hubiera acercado?!

Y todo aquello podía tenerlo diariamente si dispusiese del automóvil, a que su mujer había puesto el veto. Para él, teniendo automóvil, sólo había que cuidar de no

atropellar a la felicidad, pues por seguro daba él que se había de tropezar con ella muchas veces en el camino.

Ya se retiraba al hotel, cansado de pasear, cuando empezaron a vocear *El Día. El Día* llegaba a su pueblo con el primer tren de la mañana, y en Madrid salía al anochecer; esta coincidencia le reanimó, y en vez de recogerse fué al teatro.

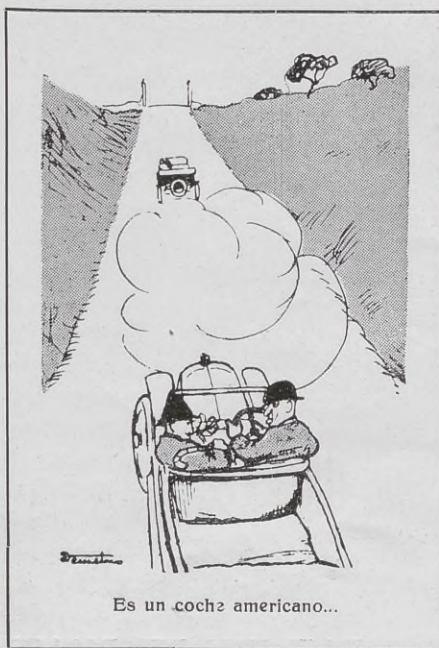


Estudiando un ritmo que pasaba.

Cuando se hallaba contemplando la algarrabia que formaban las segundas tiples, sonó una bocina de automóvil entre bastidores. Indudablemente, si Orfeo domaba las fieras con la música, aquel debía ser el instrumento que domaba las tiples, pues inmediatamente todas ellas hicieron mutis, poniendo unos ojos a todo lo grande que daban sus caras. Al tenor hubiera querido Felipe preguntarle dónde había visto a los príncipes salir con la bocina debajo del brazo y un casco con tamaños pelos.

Allí mismo decidió nuestro hombre comprar un automóvil, y al día siguiente por la tarde tuvo lugar la prueba.

«A la Cuesta!», dijo el vendedor en tono tan autoritario, que ya Felipe creyó que aquel coche trepaba por los acantilados. Pero no había porqué asustarse. Se trataba solamente de la Cuesta de



Es un coche americano...

las Perdices (futuro de Montmartre de Madrid, cuando el Manzanares sea navegable).

Al hallarse a media cuesta, un potente kaxon les da a entender de manera clara ¡fuera!...



Aquel debía ser el instrumento que domaba las tiples.

¡fuera!... Al ponerse a su mano... ¡husch!... ¡qué bárbaro!... ¡qué coche es ese?...

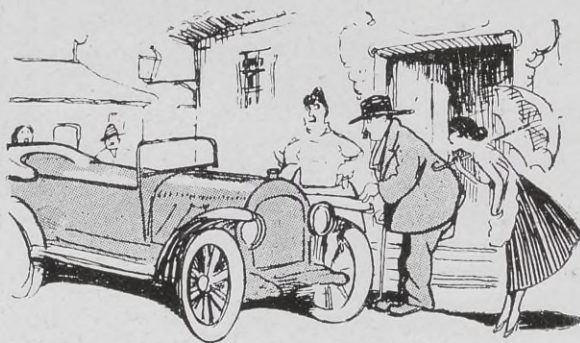
El vendedor se apresura a contestar en tono despreciativo:

—¡Es un automóvil americano!—y calló, creyendo haberlo dicho todo.

Efectivamente, así fué. Felipe, al día siguiente, tenía un automóvil americano, y sólo le quedaba una dificultad que vencer. ¿Qué cara pondría su mujer?

Cuando, después de conocer medianamente su coche, llegó a su casa, no se atrevió a decir nada; pero dos días más tarde, el chillar de los chiquillos, el maldecir de los carreteros y el cacarear de las gallinas le hizo pensar que aquel pueblo no se llamaba Troya precisamente, pero allí podía pasar algo...

Felipe dejó que su mujer bajase delante, y cuando minutos más tarde, y sintiendo no estuviese equipado su coche con un sismómetro, para que quedase registro de aquella catástrofe, bajó a evitar lo que ya le parecía inevitable... ¡Oh dioses!, allí estaba su mujer con cara de Pascuas, hablando con don Tadeo, el notario, y su hija Tadita, la guapa, la de los muchos admiradores. Y, ahora, la reina de todos los juegos florales envidiaba a la otra... que le ofrecía un paseo... para un día de estos.



Don Tadeo y su hija Tadita.

Cuando llegó el verano siguiente y Felipe quiso poner la trilladora en movimiento valiéndose del automóvil, su mujer se lo impidió... no fuese a estropear «su» automóvil.

J. DÍAZ DUQUE.

Don Juan de la Cámara (Camorra).



Fundador del Recreo de la Cuesta de las Perdices, primera estación que se encuentra conforme se va hacia la Meca del automovilismo, que es el Alto del León en el Guadarrama. Camorra es desagradecido con el automóvil; este

hombre, que además de a su esfuerzo y laboriosidad indiscutibles debe parte de su bienestar al automóvil, tiene para su uso particular y como único sistema de locomoción... una tartana asmática. A pesar de ese terrible pecado nosotros adoramos a Camorra.

Precios de los chasis "PACKARD"

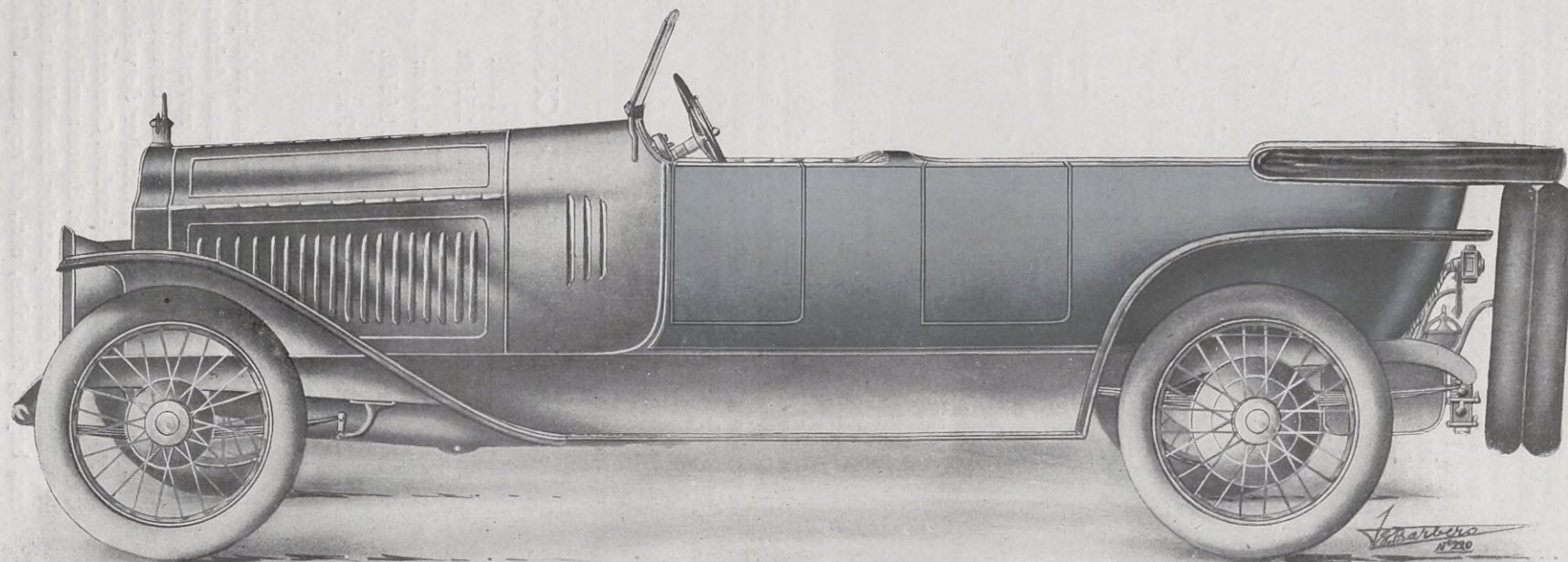
Chasis corto, con neumáticos:
Ruedas de madera: Ptas. 25.500.

Chasis largo, con neumáticos:
Ruedas de madera: Ptas. 26.500.

Con ruedas metálicas: 1.000 Ptas. más.

IMPORTANTE

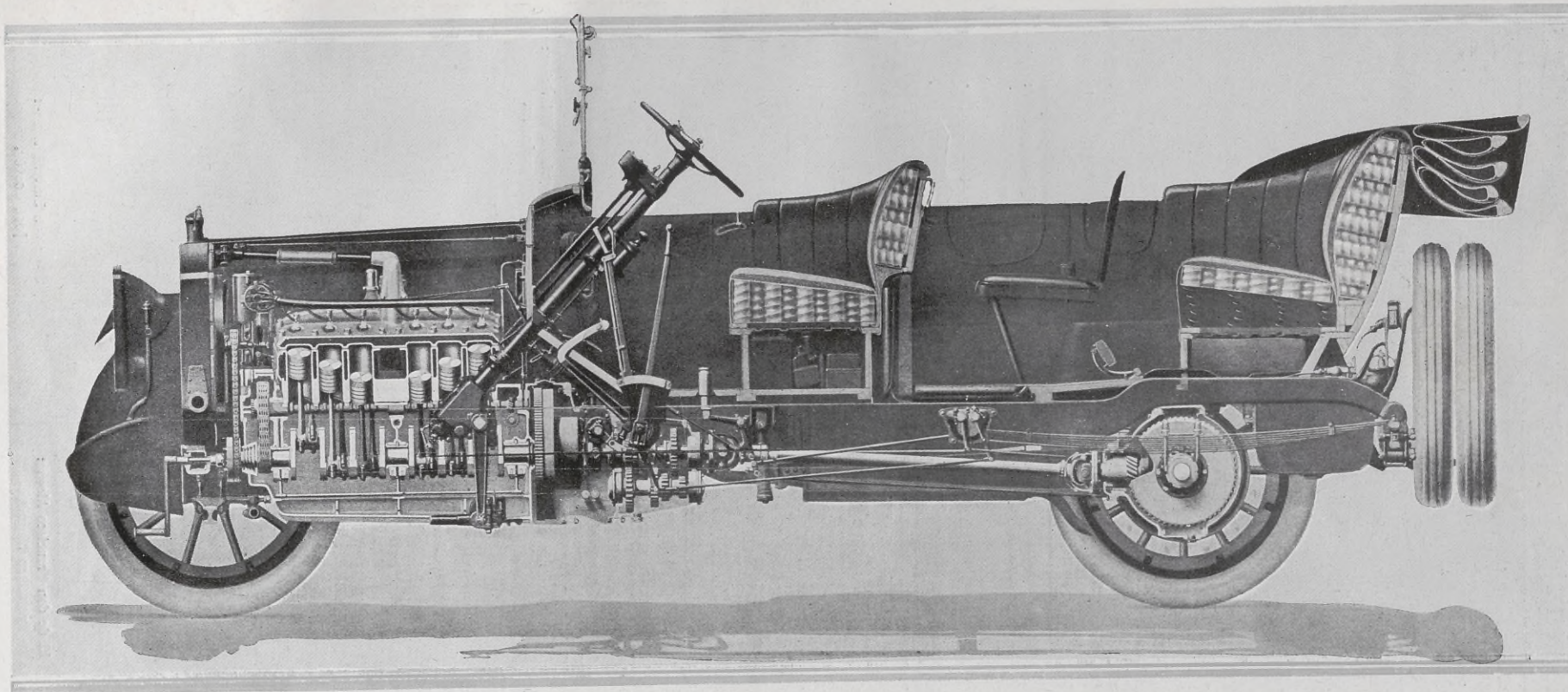
Los chasis Packard comprenden en el precio citado el siguiente equipo: Aletas delanteras y guardabarros. Estribos con revestimiento de corcho. Bomba mecánica para los neumáticos. Cuentalómetros, indicador de velocidades y reloj. Arranque eléctrico. Generador. Batería. Cuadro de controle. Faros auxiliares. Piloto. Lámpara de inspección. Bombillas eléctricas, bujías, fusibles, etc., de repuesto. Claxon eléctrico. Portaneumáticos con cierre. Dos llantas extra.



MODELO DE CARROCERÍA DE TURISMO PARA CHASSIS PACKARD

Dibujo hecho expresamente para EL MOTOR por el señor Barbero,
dibujante de carrocerías de la Casa TRIGO HERMANOS, de Madrid

TRIGO HERMANOS 2 PASEO DE LUCHANA, 15 2 MADRID



La mejor máquina automóvil que circula por carretera, y al mismo tiempo el coche de más lujo

Desde el punto de vista mecánico, el **Twin-Six** es una obra maestra y, como tal, ha despertado enorme interés entre los entendidos y aficionados al automovilismo. El grabado muestra el modelo en sección vertical, para dejar ver su estructura interior y los detalles de su mecanismo.

En la parte anterior y dentro del cárter puede verse la cadena que mueve el árbol de levas;

luego viene la sección de uno de los bloques de cilindros, y en el grabado puede observarse las pequeñas dimensiones de los pistones y el fácil ajuste de las bielas. Más atrás aparece el volante dentado, para engranar en el piñón de la puesta en marcha, y a través del piso se ve aparecer el botón que hace funcionar a ésta.

El embrague y transmisión van situados en prolongaciones del cárter, completando

así una planta de fuerza unida y compacta.

El árbol de transmisión es más largo de lo que generalmente se usa, y esto hace disminuir el desgaste de las juntas.

En la caja del diferencial hemos cortado parte de la corona para que se vea el piñón.

Entre los detalles de la carrocería puede verse el nuevo tipo de asientos plegables, tanto abiertos como cerrados.

Señores mecánicos que tienen a su cargo Automóvil PACKARD



El de don Pedro de Velasco:
Vicente Bassós.



El de don Sebastián Recasens:
Melchor R. Plaza.



El de S. M. J. Muley Haffid:
Estanislao Mestres.



El de don Luis Page y Drake:
Félix Lanza.



LO QUE SE VE DEL
PACKARD
EN LA CARRETERA



El del señor Marqués de Villaviciosa:
Manuel Fernández.



El de don Agustín Armero:
José Barbudo.

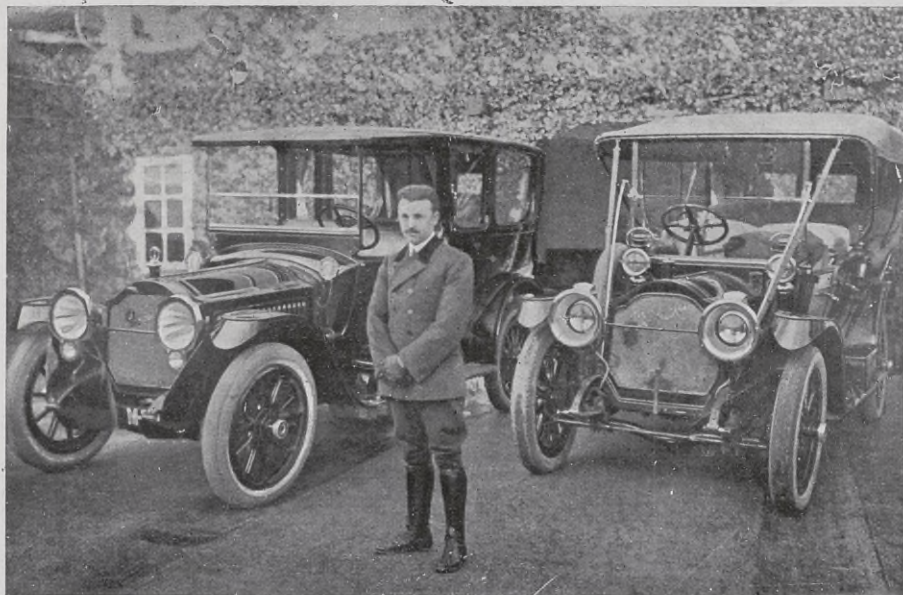


El de don Francisco Alonso:
Francisco Moreda.



El de don Luciano Bueno:
José Cortés.

LOS DOS "PACKARD"



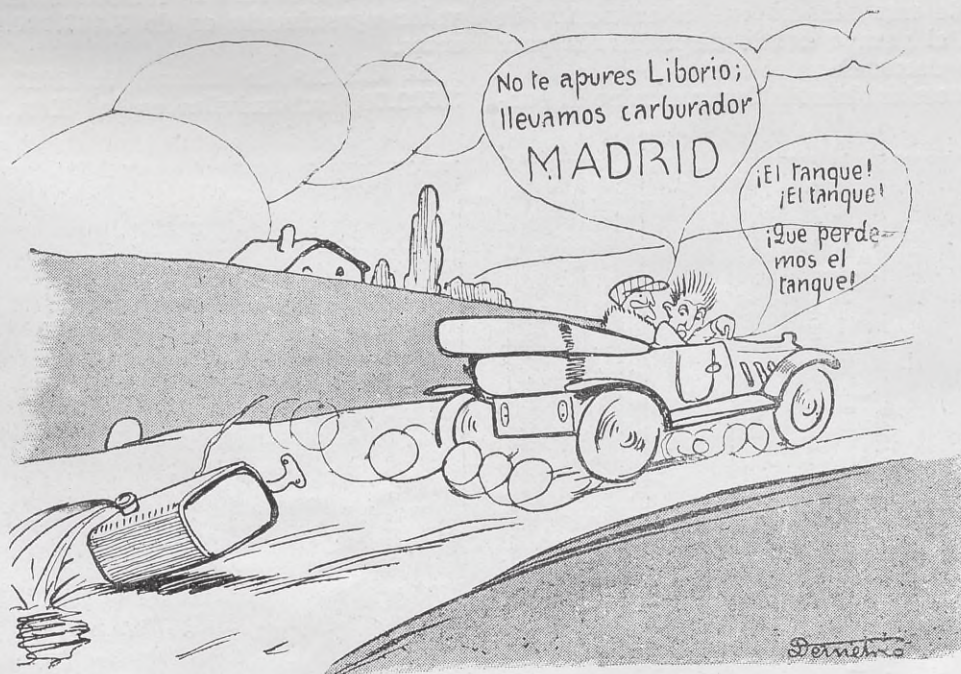
El caballo y el perro, aquellos irracionales a quienes el hombre quiere y mimas más que a la mayoría de sus semejantes, si tienen abolengo, si su árbol genealógico entronca con antepasa-

a su famoso descendiente el Twin Six Packard, que está a su derecha, honrando los blasones de su marca Packard, que tiene por lema «La primera en calidad».

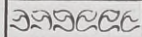
dos de altos hechos, se les presenta con orgullo y sirven de gran galardón a su dueño.

Hoy día el automóvil tiene que ser también de raza, tener abolengo y antepasados «pur sang».

El coche de la derecha (un Packard cuatro cilindros construido en 1909, descendiente del primer monocilíndrico que construyó Packard en 1899) lleva ya recorridos en España 100.000 kilómetros y está en disposición de seguir junto



B



URNBURY vuelve satisfechísimo de Nueva York. Su pasión por los automóviles se ha visto satisfecha por algún tiempo, examinando en el

Grand Central Palace de Nueva York los progresos del año. Concurrieron 323 fabricantes, y entre ellos figuraban 97 de coches y chasis. Desde el coche completo por 1.700 pesetas hasta el de 75.000 pesetas.

Estudiando los coches cerrados, olvidó Burnbury que era invierno y hacía frío. La mujer americana, mimada tal vez más que ninguna otra, ha impuesto su amor al *confort* y su gusto sencillo, revolucionando la construcción de las carrocerías, haciéndolas agradables y cómodas. Las señoras se preocupan del interior de las carrocerías con el mismo cuidado que ponen en el decorado de su salón de visitas, pues hoy «se recibe» tanto en el coche como en casa; además, ¿qué cara bonita no se ocupa del marco que ha de encuadrarla?

Hay muchos detalles donde puede manifestarse el gusto personal del propietario, y a las señoras no les faltan recursos para poner en armonía el interior del coche con el color de sus trajes. Los cojines, las telas de fantasía substituirán con ventaja a los trabajos de crochet, que pecan de fríos.

Ya creo haber dicho lo bastante para las señoras... y no digo más, no vaya a coincidir la aparición de este número con el encuentro de alguien en el garage dando disposiciones para cambiar la decoración del coche.

Las carrocerías abiertas llevan camino de con-



Señoras y señores...

vertirse también en perfectamente habitables. La capota irá incluida dentro de la carrocería para impedir que se deteriore. Detrás del asiento delantero se construye un parabrisas que desaparece a voluntad y que protege a los ocupantes del asiento principal; además, detrás de aquel asiento se construyen compartimientos para guantes, velos, *necessaires*, etc., perfectamente cerrados, que permitan en todo tiempo una pequeña o larga expedición teniendo a mano «sus cosas».

Desde el punto de vista técnico, las novedades son pocas; los constructores se han contentado con perfeccionar los chasis del año anterior. Llamaban la atención dos coches de vapor, uno de ruedas motrices delanteras, y algún ensayo más de motor de aluminio, aunque se dice que la aleación de aluminio que decidirá acerca de las ventajas de

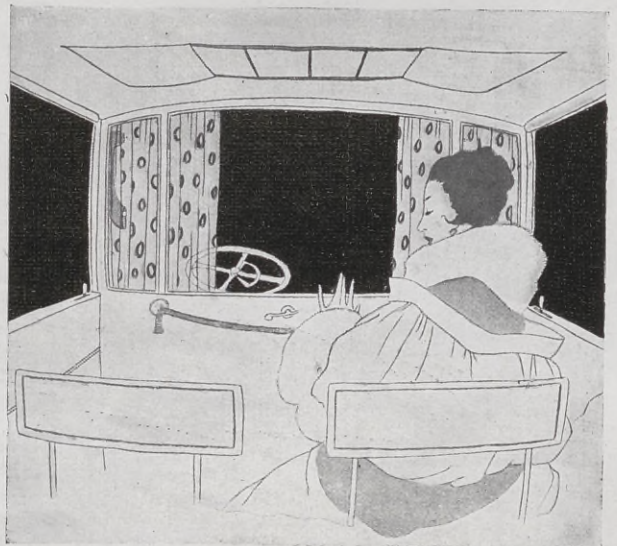
éste sobre el hierro, es un secreto que posee uno de los países en guerra, y que hasta que se vean en la práctica los resultados habrá que esperar... o inventar.

La satisfacción de Burnbury es grande.

El concurso financiero a las empresas de automóviles es tal, que las probabilidades a favor de que la industria americana se convierta en un monopolio mundial por mucho tiempo son abrumadoras en su favor.

Durante el año de 1916 se han construido en los Estados Unidos 1.648.586 automóviles, cuyo valor aproximado es de 5.463.000.000 de pesetas.

El día 1.º de Enero de 1917 circulaban 3.500.000 automóviles en los Estados Unidos.



UN PAJE

HABLA DE AMOR

Salón de un palacio. Al fondo una balaustrada de mármol que da sobre un jardín. Mediada una tarde de otoño.

Al alzarse el telón el paje estará recostado en la balaustrada, de espaldas al público, y mirando atentamente al jardín; su curiosidad aumenta, y va siguiendo con la vista la marcha de alguien por entre los árboles. Al suponerse que ya la persona a quien acecha ha desaparecido, lanza un suspiro, y viene lentamente hasta el centro de la escena.

E S horrible y delicioso a la vez este suplicio mío. Carcelero de mi propio amor y espía de mis culpas... (*Suena dentro la música de una guzla. El paje escucha un momento.*) Doña Mencía engaña la impaciencia de Doña Sol. (*Irónico.*) Y Doña Sol no ama más música que la de mis versos... Por ella fui poeta, como había de ser infiel a mi señor; va mi alma hacia ella como un sendero oculto y florido; sin yo mismo querer; las palabras se unen, se engalanan y suenan a canción... Bien difícil arte me imaginaba yo que era éste de rimar versos, antes de amar a Doña Sol. En cambio, ahora, es mi amor una gentil vara de nardos, donde cada día le brota la nueva flor de una poesía... (*Saca del pecho un pergamino, y empieza a leer. Mientras lee, suena lenta y lejana la música, con el último verso del soneto se apaga la última nota de la guzla.*)

Quisiera ser jardín y darte flores,
agua de fuente que tu sed calmara;
odiarte algún momento, para
gozar el desamor de tus amores.

Que, siendo yo jardín que te dé flores,
y siendo de tu sed la fuente clara,
tal vez, odiándote, te amara
con el más fuerte amor de los amores.

Que es dulce suerte, para mí negada,
ser fuente y ser por ti buscada,
y ser umbría de jardín doliente.

Que amor es sed y es ansia no calmada
de algo que es todo, pareciendo nada:
una flor de jardín y agua de fuente.

(*Queda un momento pensativo; luego, mientras guarda el soneto, repite para sí:*) «Una flor de jardín y agua de fuente». Bello final. A Doña Sol le sonará como un collar de perlas desgranándose en una copa de oro. A Don Sancho... (*burlón*) a Don Sancho no le sonará de tan grata manera, más bien el sonido de sus cuernos de caza, como diría nuestro padre Boccacio... Después de todo, esta aventura, donde por dentro

sangran dos corazones, tiene por fuera liviana y frívola apariencia de un cuento del florentino desvergonzado. Antes que vivido por dos amantes parece haber sido escrito por un mozo libertino, para rubor de camaristas, indignación de dueñas y regocijos de pajes. (*Se sienta en un sillón que habrá junto a una mesa.*) Pienso a veces que dentro de unos años he de ser yo mismo quien lo escriba. Para nosotros, los poetas, el amor acaba siempre como ciertas flores; preso y marchito entre las páginas de un libro. (*Pausa.*) En este cuento intervienen los tres personajes clásicos: la mujer, el marido, el amante. La mujer se llama Doña Sol, el marido Don Sancho y el amante... no, no, será cuerdo cambiar los nombres, que no está bien decir toda la verdad, en estas historias que nacieron de la mentira. (*Pausa.*) Es el caso, que en una ciudad regada por caudaloso y fecundo río, donde habían basílicas cristianas y sinagogas orientales, vivió en otro tiempo un noble llamado Don San... perdón, llamado Don Gutierre, en unión de su esposa, hija de infantes, y que llevaba con digna y regia belleza su nombre de Doña Sol. Don Gutierre era señor de extensas tierras y aguerridas compañías militares. Doña Sol... ¡oh! los sutiles oros del cabello de Doña Sol, y la blancura casi azul de su rostro, y el encanto dulce de su voz, y el azul madrigal de sus ojos tranquilos y serenos... (*Pausa. Da un suspiro y sigue.*) En fin, Doña Sol era, además, virtuosa y fiel a Don Gutierre, hasta que Don Gutierre hubo de apartarse de ella. El rey castellano, a quien servía Don Gutierre, sintióse mal herido de amores por cierta favorita del rey andaluz, y envió ejército a que vertiera su sangre, para hacerse un camino rojo hasta el corazón de la mujer y la corona del hombre.

Don Gutierre vióse obligado a partir seguido de sus hombres de guerra, en busca de otro desconocido capitán y otros desconocidos hombres de armas; pero antes, como hombre discreto y celoso, hubo de pensar en cómo es mal consejero la ausencia y el abandono del marido para la honesta dama. Con lo cual atravesó el río, y entró por las encrucijadas y las callejas de la Judería,

donde estaban las más bellas doncellas y los más sabios varones de Toledo. Iba en busca de Rabi-Ben-Josúa, anciano, anciano experto en los sacramentos de la magia, y sabio maestro en artes de Hechicería. Una vez ante el judío, explicóle su propósito, y hasta qué punto quería estar seguro de la fe y del amor de Doña Sol.

—¿Ella te ama?—preguntó Rabi-Ben-Josúa.

—He sido su único amor.

—B.en. Entonces, vuelve mañana, y yo te daré un amuleto que, por arte de los conjuros de mi abuelo, amante de Sulamita, morena y rival de Belkia, sabrá decirte la fidelidad de tu esposa.

Volvió Don Gutierre a su palacio, y aquella noche el sueño fué su enemigo. Al día siguiente, cuando los cobres de la tarde se encendían en la bóveda celeste y se adormecían suavemente los campos, Don Gutierre cruzó el Tajo en busca del amuleto prometido por el judío.

—Aquí tienes este collar—dijo Rabi Ben-Josúa, entregándole uno de oro grueso y macizo, que bien valdria la milésima parte de uno de sus berilos con ser mucho su valor—. Se lo regalarán a Doña Sol, rogándole que, durante tu ausencia, no lo separe de su cuello. Mientras Doña Sol te sea fiel, el collar conservará su brillantez de oro; pero en el momento en que sea de otro hombre, se cambiara para siempre en hierro oriniente y negro. Ve, pues, tranquilo.

Pagó espléndidamente el noble señor, e hizo amoroso presente a Doña Sol de la rica presea.

Pasó tiempo. A los reyes castellano y andaluz uniéronse los de Aragón y de Galicia, con lo cual España se convirtió en una inmensa hoguera, donde se consumían las más valerosas juventudes.

Don Gutierre no volvía, y Doña Sol empezaba a dolerse de su viudez sin muerte, mientras un paje discreto y rendido, como debe todo el que aspira al corazón de una dama, intentaba que sobre el yermo de aquella viudez sin muerte brotaran rosas de pasión.

Y como el tiempo pasaba y Don Gutierre pudiera haber muerto, porque sólo de sangre y fuego eran las noticias que llegaban de la guerra, Doña Sol empezó a pensar en el amor perdido y en el amor que aparecía.

De pensamiento en recuerdo fué entreabriendo la celosía de su alma, y los versos del paje fueron deliciosa música para su oído, y enloquecedor si no para su sentido... (*Creo que no puede decirse de más pudoroso modo la falta de una dama.*)

Vivió la pasión largos días. Y como todo voto tiene su ocaso, llegó la hora en que Don Gutierre volvió de la guerra, con su ejército diezmado, pero glorioso, en la sangrienta empresa de conquistar una favorita y unas tierras más a su rey.

Las primeras miradas del noble toledano fueron para el collar. Sobre la blancura del cuello de Doña Sol, lucía brillante, inalterable, el oro tranquilizador. Don Gutierre dió gracias al cielo y dió un beso en la frente a Doña Sol.

Pero cuando a la mañana siguiente abrió los ojos y quiso recrearse de nuevo en el collar secreto de su rara y halagüeña fortuna, vió que

sobre el blanco cuello de Doña Sol dormida, se movía, pausado, un collar negruzco y rojizo, de orinientos eslabones de hierro.

Loco de rabia, de asombro, despertó a su esposa. Y arrebatando el amuleto, cruzó nuevamente las aguas profundas del Tajo, en busca de Rabi-Ben-Josúa.

Recibióle el judío sonriendo, seguro de que Doña Sol faltaría; pero su semblante adquirió una grave expresión meditabunda, cuando Don Gutierre le explicó, que precisamente el día en que más seguro podía estar de la fidelidad conyugal, era cuando el amuleto afirmaba lo contrario.

Largas horas estuvieron discutiendo lo peregrino del caso. Rabi-Ben-Josúa consultó sus libros, mezcló sus pócimas, y evocó inútilmente las palabras del conjuro; hasta que, de pronto, tuvo la revelación de que el amuleto no había mentido, sino Don Gutierre.

—¿Yo? ¿Qué yo he mentido?—rugió el noble guerrero.

—Sí, tú; porque me decías que tu esposa te amaba. Este amuleto está hecho para el amor, y no para el desamor.

(*Muy lejos suena una trompa de caza. Le responden otras.*) Tú has sido el que la hiciste faltar al hombre amado. Si no hubieses vuelto, el collar hubiera permanecido limpio y brillante en testimonio de la fidelidad amorosa. (*Pausa.*)

Esta es la aventura donde, de igual modo que en los cuentos clásicos, intervienen tres personajes: la mujer, el marido... y un paje discreto y poeta.

(*Suena más cerca la fanfarria de caza.*)

Don Sancho regresa de la caza. Desde que las artes de la hechicería le descubrieron la infidelidad de mi amada señora, consuela su dolor matando ciervos y acosando jabalíes. Siempre fué la caza recreo de marido; lo mismo de engañado que de engañador. (*Se acerca a la balaustrada, y mira hacia el jardín.*) Doña Sol viene hacia el palacio; Doña Mencía ha quedado rezagada. Sin duda, Pedro Sanabria no andaría lejos. (*Transición.*) Horrible destino el mío. Horrible y delicioso... Don Sancho no ha logrado saber quién es el que impulsara a su esposa hacia el pecado y confía en mí para descubrirlo. Yo he de ser el espía de mí mismo. (*Suena, cada vez más cerca, la fanfarria de caza.*) Ya bajan el rastrillo. Ya Doña Sol viene hacia mí para de mí alejarse. (*Caer, lanzada desde el jardín, una flor a los pies del paje.*) Flor simbólica y triste eres como el grito del ballestero en lo alto de la almena, anunciando que llega la noche y debe descansar todo: el odio y el amor, la alegría y la tortura. (*Cada vez más cercana y triunfal, la fanfarria de caza no cesa hasta caer el telón, mientras el paje, en el centro de la estancia, besa la flor, y dice, con profunda emoción.*)

Llega a mis manos, flor,
de su dolor mensajera,
y a mi dolor que la espera
le ratificas su amor.

JOSÉ FRANCÉS

Un caso de fuerza de voluntad

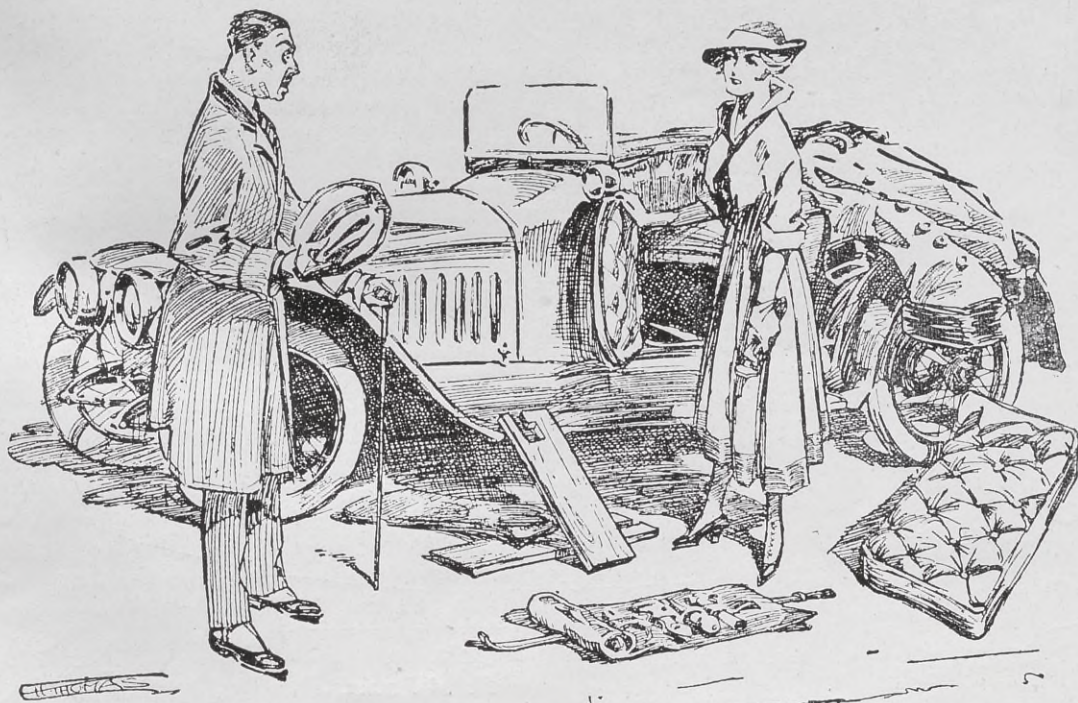
En Arabayona de Mógica, pueblo cuya existencia ignoran la mayoría de los españoles, hay una escuela en la que los chicos aprenden a leer y escribir cuando las labores del campo lo permiten, cosa poco frecuente. ¿Cómo pueden combinarse las circunstancias para que un chico que se ve obligado a ayudar a sus padres desde la edad de nueve años y que a los doce como concepción le permiten empezar el oficio de albañil, llegue a dibujar los proyectos de carrocería de S. M. el Rey?

Pues gracias a un arroyo que pasa por su pueblo y

humedece la arena, con este material y una vocación decidida a llegar a ser lo que por disposición natural debía ser.



Así empezó la vida nuestro colaborador el señor G. Barbero.—Más tarde en la Escuela de Artes y Oficios le premian y hacen figurar en la Memoria Anual, Labourdette, Trigo y el Centro Electrotécnico le encargan proyectos, y EL MOTOR tiene la satisfacción de presentar en la plana central de este número un dibujo de coche de turismo para chasis Packard.



GALANTERÍA IRREFLEXIVA

(De «El Motor» de New York.)

EL POLLO (irreprochablemente vestido, «brillantemente» calzado, exquisitamente perfumado y «amarillamente» enguantado): —Señorita: sería verdaderamente feliz siéndole útil en algo. Estoy a sus órdenes.

ELLA (burlona): —Es usted muy galante, caballero; puede usted buscar mi anillo de prometida, que se me cayó en el cambio de velocidades.



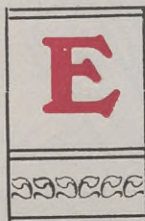
Un bello conjunto.
Fot. "Packard"

FRAGMENTO DE "NOTAS DE UN VIAJE"

POR RAMÓN PÉREZ DE AYALA

PUBLICADO EN EL NÚMERO 116 DE LA REVISTA «ESPAÑA»

(CON AUTORIZACIÓN DE SU AUTOR)



L automóvil sigue rodando,
tan pronto cerca de los pica-
chos como de las hondonadas,
tan pronto a través de un
campamento como en un va-
llecico eclógico, en donde no
hay vestigios ni presuncio-
nes de guerra.

* * *

He aquí los Alpes, mar embravecido,
de olas alzando el lomo enorme y rudo,
que al pronto quedó empedernido,
descoyuntado y mortalmente mudo.
El lomo se ha trocado en piedra dura,
donde raras quimeras talle
de la fantasía el cincel.
Trocóse la amargura
del abismo en dulzor de valle,
donde crecen rosas y laurel.
La ola tumultuosa e hinchada
está rígida, callada y quieta.
Flota en el valle luz dorada,
que hace unas sombras violeta.

Horas de ocio supremo. Instantes
infinitos. No hay hoy ni ayer.
Y los árboles crecen gigantes,
pues no tienen nada que hacer.
En la roca se escucha el rodar
eterno, el eterno fluir
del agua, con roncadas cadencias.
Está ronca de tanto hablar
y nada tiene que decir;
acaso dice impertinencias.
Una moza de rojo pelo
pastorea el rojo ganado.
El humo se pierde en el cielo.
El mozo se fué de soldado.

Volved los ojos a las altaneras
cumbres, de piedra dura y nieve fría,
donde talla raras quimeras
con su cincel la fantasía.

Allí, una cabeza de anciano,
que está envuelta en vedijas azuladas.
Lleva una pipa en una mano
y sopla el humo a bocanadas.
Y más allá, una anciana enhiesta.

Brujo contorno en el zafir.
Tiene entrapajada la testa
con gorro blanco de dormir.
Y una tras de otra, legión de montañas,
seres apocalípticos e ingentes,
que desdeñan, con muecas hurañas,
a los hombres, microscópicos entes.
Entes ridículos y vanidosos
que aspiran a tiranizar la tierra.
¡Cómo se burlan los colosos
de nuestra minúscula guerra!

Brota el fogonazo rojo;
y luego, tenue aliento, que al punto se
Una granada hace saltar un ojo [disipa.
de aquel vejete de la pipa.

El estampido mueve ecos lejanos.
Ruge el vejete: «¡Gran avilantez!
¡Son estos por ventura entes humanos
o han vuelto los titanes otra vez?

¡Ay! Zagala del cabello bermejo,
que apacientas los bueyes bermejos;
zagala del bermejo zagalejo,
cuyo zagal anda tan lejos:
¿no aciertas a entender este estruendo?
¡Vaya por Dios! Yo tampoco lo entiendo».

* * *

*En definitiva: la ideación de diez horas
de automóvil.*

RAMÓN PÉREZ DE AYALA.

A LA PRENSA Y AL PÚBLICO

*Estamos muy agradecidos a la Prensa diaria que tan amable y alentadora ha sido
al anunciar la publicación del primer número de EL MOTOR.
Igualmente cariñosa ha sido la acogida que nos han dispensado las revistas de
automovilismo y deportes; gracias a todos y al público en general, que de todos
hemos recibido felicitaciones que no creemos merecer todavía.*

Perfección alcanzada en los motores de automóviles

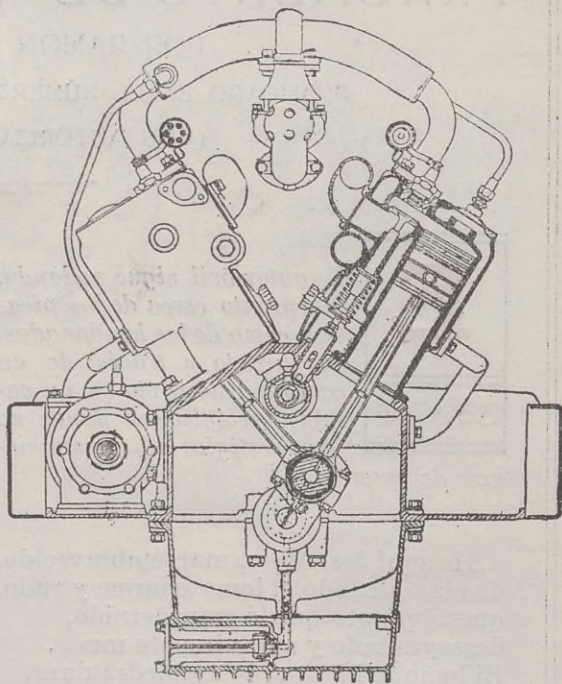
(Continuación de la página 14)

E

N motores modernos de seis y ocho cilindros se encuentran cigüeñales muy contrabalanceados y en algunos esta innovación ha producido excelente resultado, al acercar, en lo posible, el trabajo de estos motores al del doce cilindros.

El motor doce cilindros presenta, como consecuencia lógica de la continuidad y uniformidad del movimiento del cigüeñal (*torque*), algunas ventajas más, como el menor desgaste de cojinetes y transmisiones y la no menos apreciable, desde el punto de vista económico, del menor consumo de neumáticos, debido a que el flujo de fuerza producido por el motor se transmite sin intermitencias ni tirones a las ruedas motrices.

La perfección de los motores de automóviles, que culmina en el Twin Six, no se ha limitado solamente a los de explosión, sino que alcanza también a los de vapor y eléctricos, y de éstos nos ocuparemos en otro número.



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**.

Esto lo confirma no solamente la preferencia de los compradores, sino que parece se ha reconocido por la Junta Gremial de negociantes de carruajes de lujo al fijar una cuota máxima única de contribución para la casa Packard.

Notas de Redacción

La fotografía de S. M. la Reina que honra una de las páginas de esta Revista es del notable fotógrafo Franzen.

Los grabados que figuran al pie de la sección «Señoras y Señores» los hemos tomado de la célebre Revista, educadora de elegancias, *Vogue*.

De todos es conocido el desgraciado accidente sufrido por nuestro colaborador el popular fotógrafo señor Marín; ardientemente deseamos su total restablecimiento.

Debido al aumento de páginas de esta Revista, que ha pasado de 24 páginas en el primer número a 40 en este segundo número, y a no disponer de más papel que el correspondiente a 10.000 ejemplares de 24 páginas, hemos tenido que recurrir a emplear dos clases de papel.

Automóviles Packard disponibles para entrega inmediata

Limousine 6 asientos (carrocerías *Trigo Hermanos e Hijos de Labourdette*).

Landaulet Limousine 6 asientos (carrocería *Trigo Hermanos*).

Limousine Imperial 7 asientos (carrocería *Packard*).

Faetón 5 asientos (carrocería *Packard*).

Faetón 6 asientos (carrocería *Brieva*).

Chasis.

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

TALLERES PACKARD

Calle Fernández de los Ríos, 19 - MADRID

GREGUERÍAS

H

AY que dejar que las imágenes se acerquen a nosotros. Nosotros nos podemos acercar a las cosas, pero no a las imágenes... Hacia las imágenes ni un paso voluntario.

* * *

Casi siempre miramos al cielo como por el revés de los gemelos, por donde se ve todo pequeñito, nimiado, sin trascendencia... Pocas veces miramos al cielo para otra cosa que para decir ¡qué bonito! ¡qué dulce!... Esas pocas veces en que lo vemos de verdad sentimos un vértigo desagradable, como si nos fuésemos a caer en él, como si nos amenazase como un abismo intranquilizador, sin imágenes ni sorpresas, lleno de algo así como de agua, de un agua azul, pero traidora.

* * *

Los pajaritos que se paran en los hilos del telégrafo escuchan y saben lo que se dice por el hilo... Escogen el hilo por el que se habla de amor... después como espías van a contárselo a los otros... Su necesidad de periódicos así se complace.

* * *

Cuando a veces una mujer distrae nuestra atención, sin que nos fijemos, sólo por ese mirar a las mujeres que pasan, a que obliga la calle plagada, y por no sabemos qué señal, puesto que nuestra mirada era plenamente distraída, reconocemos que es la mujer de tal amigo o de tal pariente a la que acompañan, nos dan ganas de volvernos hacia el amigo o el pariente y decirles: «Yo no he deseado ni requebrado a la mujer con quien ibas... Créeme bajo mi palabra de honor que no... que no... Quiero, exijo que me descargues de este enorme cargo de haber sido el envidioso de ti...» Encarecidamente le diríamos esas cosas, porque esa mujer del amigo o del pariente nos resulta inferior, prostituida, renegada, inadmisible, por su degradación sólo por ser su esposa... Quisiéramos llamar a esos caballeros en cuyas esposas nos

hemos fijado porque la mirada distraída elige en las calles las siluetas adornadas y llamativas... Pero ya es irreparable, ya han pasado de largo, ya han debido tener la sonrisa rebajadora con que sentimos deshecha la dignidad de nuestra soledad y de nuestro trabajo de perfección... ¡Se ha sospechado de nosotros! ¡Se ha creído que era una mirada furtiva y sombría la mirada remota y regocijada de sí!

* * *

La presidencia de un entierro pobre tiene un aire autoritario, superior, y atraviesa a pie la ciudad con un gran orgullo, todos como ministros vestidos de uniforme y con sombrero de tres picos, liberados, altivos, únicos, en un momento inefable de seres saludados por todos, porque en el saludo al pobre amigo les saludan todos a ellos.

* * *

El gato que cruza la calle en la noche conoce subterráneos misteriosos y parece un tigre en una selva, un tigre por cómo adopta posturas de tigre de porcelana y se desenvuelve y se produce como un tigre en el desierto, como un tigre cauteloso y flamenco.

* * *

Los cobradores de tranvía nos prueban si somos originales, distintos y particulares; si nos reconocen y nos recuerdan y no intentan cobrarnos de nuevo, es que se ve nuestra originalidad... Pero si insisten, es que somos grises... Entonces debemos sobrepasarnos inmediatamente, poner todos los medios de transformarnos.

* * *

Por algo somos lentos en la confección del libro que preparamos, porque cuando vaya al público, desaparecerá, se extinguirá, no volverá a estar con nosotros, aunque lo releamos... Sólo será otra vez nuestro si hacemos segunda edición.

RAMÓN GÓMEZ DE LA SERNA.



AVIACIÓN



CUANDO estalló el actual conflicto se especuló mucho acerca de si el esfuerzo que había de exigirse a los diferentes aparatos influiría ventajosa o perjudicialmente en el porvenir de la aviación, ya que el período de desarrollo en que aquélla se encontraba eran de tener fracasos, por esperarse que el servicio de aviación llevase a los hechos lo que la fantasía de Wells había imaginado en su *War in the Air*.

Así, al comienzo de la guerra un avión alemán anunció a los habitantes de P. la próxima llegada del ejército sitiador. Un avión francés bombardeó a Munich. Los zeppelines hicieron varias apariciones sobre París y los repetidos ataques aéreos a Inglaterra continuarán a pesar de su ineffectividad militar, como elemento psicológico que aviva el amor patrio de agresor y agredido. Todo estos actos más que obedecer a un fin

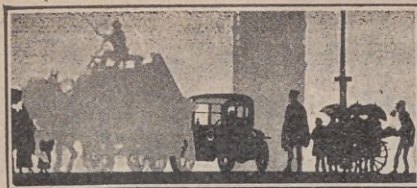
práctico parecen esfuerzo de la fantasía obligando a la realidad a entrar en sus cauces.

Acercándose mucho a lo profetizado por Wells al hablar de los aviones de Naio y de Butterigge, ha hecho su aparición en el frente occidental un pequeño aeroplano que alcanza una velocidad de 220 kilómetros y una maravillosa potencia ascensional. Según últimos datos, esta potencia ascensional le permite elevarse en siete y medio minutos hasta 5.000 metros de altura, lo que corresponde a una velocidad vertical de cuarenta kilómetros por hora u once metros por segundo. ¿Servirá también este avión de anuncio de paz o veremos antes de terminar la guerra tal perfección en la construcción, que las naves aéreas atraviesen de los Estados Unidos a Inglaterra como hoy lo hacen de Inglaterra al continente?

J. BERT.



Vista de Santander a 400 metros de altura.—Fotografía obtenida por nuestro colaborador Marín desde un monoplano pilotado por el Sr. Hedilla. (Aparato construido en los talleres de los Sres. Pujol y Comabella.)



Características del PACKARD TWIN-SIX

Motor

Tipo en «V» (Twin-Six).—Doce cilindros fundidos en bloques de seis, con entrada de gas y salida de agua fundidas en una pieza.—Diámetro, 76 mm.; recorrido, 127 mm.—Los pistones van provistos de segmentos Burd de alta compresión.—Bielas forjadas.—Árbol de levas único, con levas separadas para cada válvula.—El árbol de levas y del generador van movidos por el cigüeñal mediante una cadena silenciosa, habiéndose previsto los medios para su fácil ajuste y lubricación.

Enfriamiento

Circulación de agua.—Cuerpo de bomba único con impulsor separado para cada bloque de cilindros.—Las camisas de agua de los cilindros van fundidas en una pieza con los cilindros.—Un termostato contribuye a mantener el agua a su debida temperatura.—Radiador de cinta vertical con montura flexible sobre muñones.

Lubricación

De presión, por bomba.—El engrasamiento es automático, correspondiendo al trabajo que desarrolla la máquina.—Todos los soportes en el cárter reciben el aceite por presión.—Las paredes de los cilindros se lubrican por salpicaduras de los cojinetes inferiores de las bielas.

Encendido

La corriente es suministrada por un generador y una batería acumuladora; el avance del encendido se regula automáticamente, y además se puede dar el avance suplementario que se desee a mano, mediante maneta en el volante.

Gobierno y dirección

Dirección a la izquierda y palancas al mismo lado; pero instaladas de manera que permiten el uso de la portezuela de aquel lado.—Acelerador a la derecha del pedal de freno.—En el volante van las manetas para regular el encendido y la toma de mezcla.—Inmediatamente debajo del volante van los conmutadores para las luces, el encendido y la entrada de aire.

Arranque y alumbrado

Tipo Packard-Bijur (con dos unidades independientes).—El motor de arranque funciona solamente mientras se está poniendo en marcha el motor.—La producción eléctrica del generador va gobernada por un regulador automático.—Conmutador en un cuadro con tres posiciones: 1.ª, luces laterales y piloto; 2.ª, faros auxiliares de población y piloto, y 3.ª, faros de carretera y piloto.

Gasolina

Por presión mediante bomba.—Tanque a la trasera. Carburador especial Packard, montado en lo alto y entre los bloques de cilindros, ajuste automático.—Tubos de admisión revestidos de agua caliente.—Entrada de aire regulada desde el cuadro de controle.

Embrague

De discos secos.—Discos revestidos de amianto que trabajan en unión de otros de acero endurecido.—Caja del embrague unida al cárter.

Transmisión y cambio

Va unido al motor y embrague.—Tres velocidades adelante y marcha atrás.

Eje trasero

Caja de acero prensado con refuerzo tubular de acero-níquel encerrando el eje principal.—Engranaje cónico.—Transmisión silenciosa.—Puente a la derecha del árbol de transmisión.

Frenos

Actúan sobre los tambores de las ruedas traseras.—Uno de los frenos, de segmentos interiores, corresponde a la palanca o freno de mano y el externo al de pie.

Neumáticos

895 X 135 sobre llantas desmontables.

Ballestas

Las delanteras semielípticas de 57 mm. de ancho, con tensores.—Las ballestas traseras del tipo de tres unidades y 1,37 m. de largo por 63 mm. de ancho.—La ballesta cruzada de la trasera de 1,076 m.

Dirección

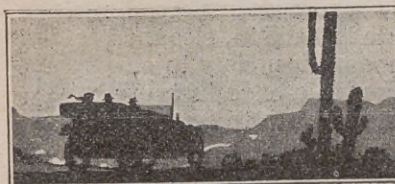
Por sinfin.—Volante con cerco de madera curvada, de una pieza.

Bastidor

De acero prensado, de 17,7 mm. de alto, tratado por el calor.

Ruedas

De hickory.—Bujes y cercos de las llantas forjados en una pieza.



¿QUÉ ES EL "PACKARD"?

El «Packard» es un automóvil que podemos calificar de maravilloso con sólo realizar en él un ligero examen y un corto paseo.

El «Packard» doce cilindros es, más perfecto y más *elástico* que otro cualquier motor de la misma cilindrada y menor número de cilindros, y es más perfecto no sólo por estar en él mejor repartida la fuerza, sino también porque siendo los pistones de menos peso (los del «Packard» son de una aleación de aluminio), la fuerza viva de éstos en el momento de cambiar de sentido su movimiento será menor, y por tanto menor el calor y las vibraciones transmitidos al cigüeñal.

Otra de las ventajas que el «Packard» tiene es el estar en él unida al motor la caja del cambio de velocidades, sin estar por ningún punto sujeta al bastidor, pues de esta manera el eje principal del cambio de velocidades y el cigüeñal siempre estarán en línea recta, cosa que no ocurre en los coches que tienen la caja de cambios sujeta al bastidor, pues éste no es absolutamente rígido, sino que en los baches sufre flexiones más o menos

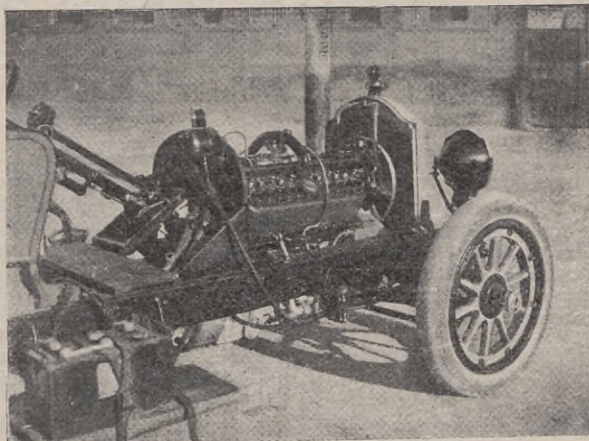
acentuadas. Al mismo tiempo los ejes del cambio son lo más cortos posible, con lo que se consigue que al trabajar las velocidades cortas la flexión de los mismos sea mínima, y trabajando de esta manera los engranajes con sus circunferencias primitivas en contacto, el ruido sea menor.

El diferencial también se sale de lo corriente, pues los dientes del piñón y de la corona son helicoidales, con lo que el ruido es menor y la marcha más suave. Los frenos sobre las ruedas traseras tienen la ventaja de no forzar las transmisiones al frenar, y esto es muy digno de tenerse en cuenta, pues a velocidades grandes la fuerza viva que se desarrolla es considerable.

Si en el examen hemos sacado buena impresión del coche en general, en el paseo la vemos confirmada y hasta superada, pues es realmente delicioso pasear y viajar en un coche así.

Yo, por mi parte, puedo decir que llevo recorridos 7.558 kilómetros con el «Packard» del señor Dr. Recaséns, y cada día me encuentro más satisfecho del coche.

MELCHOR R. PLAZA.



Fot. Packard.

FANTASÍA SOBRE EL "PACKARD"

Me abandono a las dulces reflexiones que surgen de mi alma en lo profundo, reclinado en los muelles almohadones del carruaje más cómodo del mundo.

Y se ensancha mi espíritu, que siente dulzura intensa que a soñar convida, ansia infinita de ir eternamente al arrullo de un *Packard* por la vida.

Y en el *Packard* gozar intensamente de la suerte feliz de haber nacido: pasar en él por el terrible puente sin notar que la vida ha concluido.

Y cuando, aun sin notarlo, yo sucumba al guadañazo tenebroso y cierto, un *Packard* encontrar tras de la tumba para seguir en él después de muerto...

Atravesar la trágica laguna, convertida al efecto en carretera, exento de temor, pues, por fortuna, haría Caronte un chauffeur de primera.

Arribar a las puertas de la Gloria, abiertas para mí de par en par,

y entonar allí un himno de victoria solemnizando el triunfo del *Packard*:

Que al cruzar, majestuoso, los umbrales de la divina y célica mansión, despertase en las huestes eternas murmullo colosal de admiración.

Y al llegar ante el trono refulgente del Señor, como fervido homenaje, descender a sus plantas reverente y hacerle ofrenda del gentil carruaje.

He aquí mi aspiración, mi ardiente anhelo. Sólo justicia mi ambición encierra: ¿No es digno, acaso, de habitar el Cielo el mejor automóvil de la tierra?

No desoigas ¡oh Dios! mi justo ruego: abre al *Packard* tus puertas, sin rigores; y él las tuyas también abrirá luego dando paso al Creador de sus creadores.

Y Tú, al verle tan sólido, elegante, todo confort, magnificencia y lujo, pensarás con desdén a cada instante en el burro que a Egipto te condujo.

LUISA GARCÍA M.
(Packardista).

Señores mecánicos que tienen a su cargo Automóvil PACKARD



El de don Ramón Almirall:
Juan Bautista Martí.



El de don Mariano de Foronda:
José Ruiz.



El segundo mecánico de la casa Packard:
Rafael Escalante.



El del señor Marqués de las Torres de la Presa:
Cristóbal Ríos.



LO QUE SE VE DEL
PACKARD
EN LA CARRETERA



El de don G. del Amo:
Enrique Pérez.



El de don Nicolás Pérez:
Ventura de Diego.

"El Motor" se envía gratis

a todos los señores propietarios de automóviles, Ministerios, Capitanías Generales, Gobernadores Civiles, Universidades, Academias, Fabricantes de Carrocerías, Garages, Hoteles de primer orden, Restaurants y otras muchas entidades relacionadas con el negocio de automóviles.



El de la señora Viuda de Avial:
Luis Liatiegui.

EL PARLAMENTO DE LAS RUAS

F

UE una noche en que Madrid, dormido por huir del frío y la nieve que blanqueaba su recinto, cuando las calles tuvieron su asamblea.

Casi empleando un término manolo, pudiera decirse que cayeron en la Red... de San Luis; escogieron tal sitio porque el asfalto que la pavimenta tiene apariencias de tapiz y casi junto a ella el barrizal que forma la tierra recuerda el pasado tiempo en que el rudimentario afirmado de la vía pública era el propio terreno.

Las calles tenían motivo para indignarse; mientras animaban para llegar al punto de reunión, se oía salir de su boca improprios y denuestos contra el Concejo de la Villa y algunos de sus regidores. Ciertamente, la razón parecía asistirlos.

Por fin arribaron, tras de penoso andar, a la Red; del grupo se destacaron varias ruas, las más parladoras y levantiscas, que distinguíanse por estos nombres: Mayor, Carretas, Montera, y como asesora, por su ilustración, carrera de San Jerónimo. Esperándolas se hallaban ya Desengaño, Fuencarral, Hortaleza, y si bien cercana la Gran Vía, tenía cierta timidez inculpable a su juventud. Caballero de Gracia y Reina la infundían ánimo invocándole su experiencia del vivir y contándole graciosos chascarrillos por ellas presenciados.

Tras de una ligera discusión sobre quién había de ocupar la presidencia de la asamblea, se convino en que no la hubiera y que, conservando el mayor orden para no despertar al vecindario, expusiera cada calle sus quejas.

La de Mayor habló así:

—Realmente, queridas, yo no debía decir nada; mi situación es comprometida; si me extralimitara en mi discurso, pudiera perder lo que tengo...

El coro de ruas murmuró, acusando a la dicente de chanchullera y conservadora; hasta hubo quien la comparó con Romanones (calle), que no quiso asistir a la asamblea.

Un sereno, desprecizándose, soltó un ¡ah, ah!,

y *Desengaño* aconsejó calma, a fin de que no trascendiera cuanto se trataba.

Reanudó su discurso Mayor:

—Señoras, no temáis en mí traición alguna; mi indignación es grande, tanta como la vuestra, al observar cómo se portan conmigo los Concejos, pues si bien tengo en cuanto a pavimento dos ilustraciones, en cuanto a alineación estoy perdida; así es que mañana mismo, cuando los ediles traspongan el dintel de la Casa de la Villa, pienso ir tras de ellos y exponerles, como vuestras, mis quejas.

Terminó su perorata entre aplausos y ocupó la tribuna de *Carretas*.

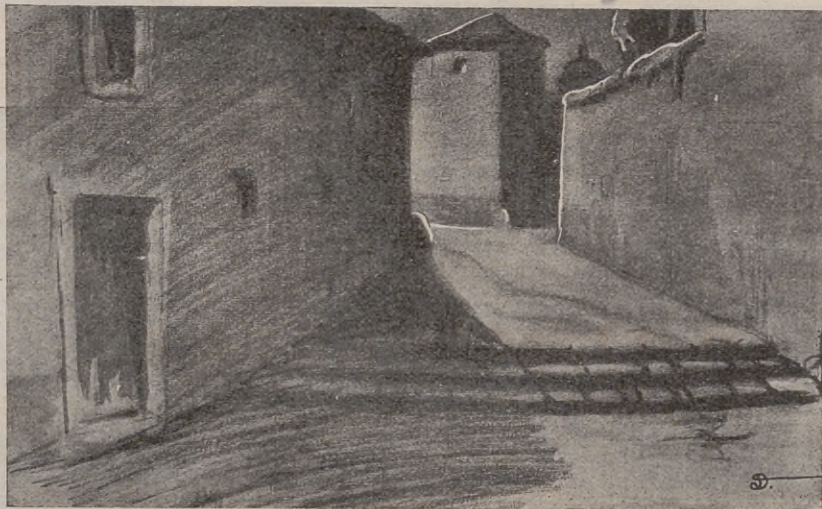
—Compañeras —comenzó diciendo—, hay en mí una rebeldía tan manifiesta, que he pensado hundirme cuando el número de transeúntes que me pisan sea mayor.

Evidente que fuí, con Montera, la calle pre-

dilecta para encintarme, esto es, colocar aceras a la moderna, como dicen los bípedos. El año de 1834, no se me olvidará. Mas desde aquella fecha ¿qué han hecho conmigo? Nada. Estropearme con una cosa que llaman tranvía y hacerme reumática, pues en el verano habéis de saber que me echan agua con frecuencia inaudita. En mi suelo hay un edificio, el de la Real Imprenta y Calcografía, hoy Casa de Correos, que me da náuseas, y aunque soy calle comercial no estoy contenta, pues mi estrechez no puede justificarme; quiero progresar. He terminado.

Las demás calles desistieron de hablar; acordaron dar a Mayor amplios poderes para el nuestro municipal, y si sus peticiones no eran atendidas, protestar con energía, rompiendo cañerías de agua y gas, derribando postes e hilos eléctricos y abriéndose en profundas simas. Miraron despectivamente a la Gran Vía y se retiraron a sus puestos cuando la luz mañanera iba quitando imprecisión a los objetos y los faroles del alumbrado comenzaban a ser apagados.

Parapetado tras de un saliente de una fachada que irregularizaba una alineación, escuché todo.



Me parecieron de perlas las censuras contra el actual Ayuntamiento, mas algo exageradas; hoy, afortunadamente, no hay guijos de punta que inutilicen al viandante, ni entrantes que desnaturalicen un trazado; algunos quedan, mas no he de nombrarlos, porque son muchos y ello daría lugar a contrasentido en mis juicios.

Hay que tener en cuenta que si la calle de la Escalinata parece una enorme barranquera, se debe más al recuerdo histórico que a manía y abandono, y así otras que conservan un pavimento siglo xv; ello es cuestión de estilo, a más de justificarse por el poco tránsito de las mismas, como sucede con las calles de Gravi-
na, Segovia y alguna aledaña a las mismas.

Por dignidad y decoro de nuestro Consistorio, protesté contra la gratuidad de las afirmaciones de esas callejas desvergonzadas que en la silente noche trataron en asamblea secreta de amargarnos la vida, pidiendo cosas que no deben ser concedidas por faltar a la equidad.

¡Calles madrileñas, no tenéis razón! Mirad al pasado, observad cómo os formasteis y tened humildad, recordando que muchas debéis vuestra vida a un oratorio, una ermita o un convento, a más de que vuestro abandono puede ser inspiración para un poeta.

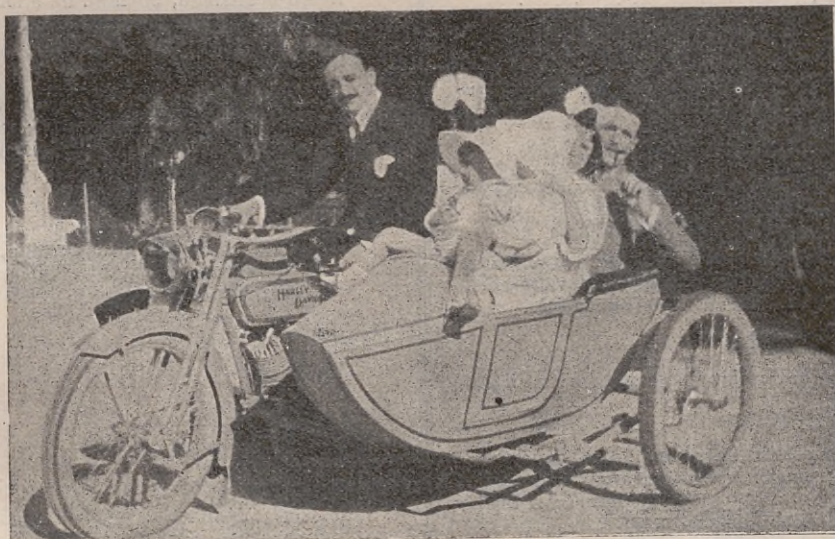
V. ORTIZ HERRÁIZ.

PRINCIPALES HOTELES

Ritz	}	MADRID
Palace		
Roma		
París		
Inglés	}	BARCELONA
Colón		
Continental		
Oriente		
Cuatro Naciones	}	SAN SEBASTIÁN
Palace		
María Cristina		
Inglaterra		
Continental Palace	}	VALENCIA
Ezcurra		
Arana		
Reina Victoria		
Madrid	}	SEVILLA
París		
Inglaterra		
Vizcaya	}	BILBAO
Inglaterra		
Palace		
París		
	}	GRANADA

MOTOCICLETAS

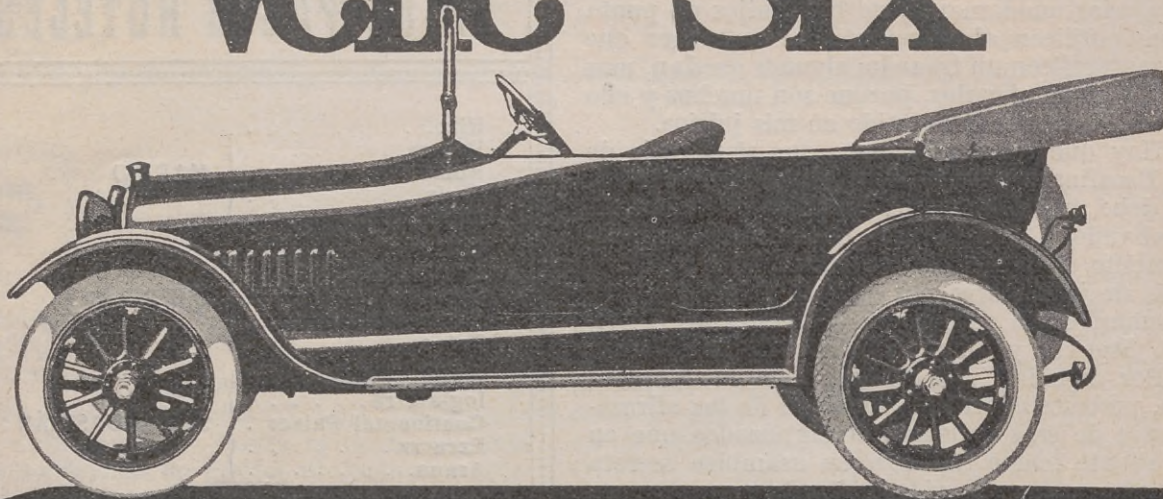
J. A. LANDALUCE, Alcalá, 99. - MADRID



Representante general en España de la Casa

HARLEY - DAVIDSON

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 X 105 mm.

Neumáticos

815 X 105.

Avenida del Conde de Peñalver, 13 - Madrid

E. León, CALLISTA :: Carretas, 7 - MADRID

CASAS QUE RECOMENDAMOS

Jabón
Fieno de Pravia

Carburador
"Madrid"

Ronda de Atocha, 23
Pasaje Industrial
:: MADRID ::

AGUA DE
BORINES

La mejor agua de mesa

HIGIENE MODERNA

Sala de informaciones, exposición y venta
Plaza de Bilbao, 1 - Teléfono 3962
Almacén de toda clase de artículos para higiene y limpieza de Garages, Automóviles, Cocheras y Caballerizas

PUJOL, COMABELLA y CÍA.
BARCELONA - MADRID

Accesorios de las mejores marcas
para

Autos, Motos, Ciclos y Aviación
Reina, 39 y 41 - Teléfono 4855

Nota de precios por inserción en la
Revista «El Motor».

	Pesetas.
Una plana en color.	400,—
Una plana en negro	300,—
Media plana en color	225,—
Media plana en negro	175,—
Un cuarto de plana en color	125,—
Un cuarto de plana en negro.	120,—
Un anuncio en la Sección «Casas recomendadas».	100,—

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 efectivo



Gran Vía Diagonal, 458

Tel. 7788-Barcelona

de la Real Casa

E. Fajardo

Sastre

Montera, 9 - Teléfono 2872

Madrid

Demetrio

Packard



Demetrio

*El león del Puerto de Guadarrama
ha cedido su puesto al Rey de los
automóviles.*



EXPOSICIONES

MADRID: Gran Vía, Avenida del Conde de Peñalver, 13

BARCELONA: Paseo de Gracia, 88

SEVILLA: Sierpes, 80

VALENCIA: Muñoz Degrain, 4

JOSÉ BLASS Y COMPAÑÍA
SAN MATEO, 1, MADRID