

EL Motor

REVISTA TRIMESTRAL
DE
AUTOMOVILISMO

50
cts.

Año II

Madrid, Julio de 1918

Núm. 6



PENAGÓN
XVIII

lux A

Señores mecánicos que tienen a su cargo Automóvil PACKARD

(Continuación.)



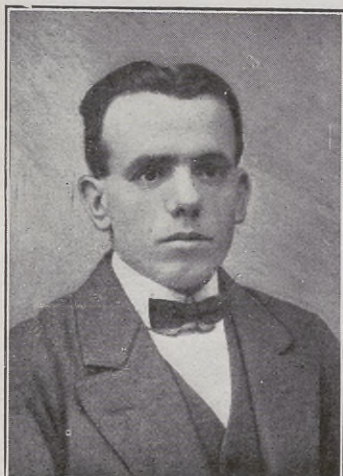
El de D. Francisco Alonso.
Romualdo Cerezo.



El del Sr. Ministro de Holanda.
Eduard Gibert.



El de D.ª Filomena Pellico.
Antonio Martínez.



El de D. Manuel G. Goyena.
Francisco Satué.



El del Sr. Conde de Revillagigedo.
Florencio Salgado.



El de D. Angel González Posada.
Antonio Vázquez.

Los automóviles y la guerra

Según comunican de Wáshington al *New York Times*, la Administración del Departamento de Industrias de Guerra tiene preparados planes para restringir en un 25 por 100 la producción de automóviles de pasajeros, a fin de intensificar la producción de guerra.

Por acuerdo voluntario de los constructores la producción se había reducido ya en un 30 por 100. La nueva restricción significa una reducción total del 55 por 100.

Servicio postal aéreo

Del *Daily Mail* de Londres, 12 de Abril de 1918, tomamos las siguientes noticias: «Se dice que, debido a dificultades de las comunicaciones postales entre Inglaterra y los países escandinavos, se establecerá dentro de muy poco tiempo, con la aprobación del Gobierno inglés, un servicio aéreo entre Aberdeen y Stavanger. La distancia es de 450 kilómetros.»

En el número del 14 de Abril leemos también la si-

guiente: «Ya se ha establecido en Niza la estación de hidroplanos que dentro de poco empezarán el servicio postal aéreo entre Niza y Ajaccio en Córcega.

Es probable que el proyecto se extienda y el servicio tenga lugar entre París-Marsella, vía Lion-Niza-Ajaccio.»

En el número 16 de Mayo:

El primer servicio regular de correspondencia entre Nueva York y Wáshington, con escala en Filadelfia, se inauguró el 15 de Mayo, siendo la distancia total recorrida de unas 220 millas y el tiempo empleado poco más de dos horas.

Es curioso recordar que el 11 de Septiembre de 1911 Gustavo Hamel llevó el primer saco de correspondencia, en la que iban algunas cartas para el rey, de Hendon a Windsor.

Los progresos que en los siete años transcurridos ha hecho la aviación quedan demostrados al ver que hoy los aviones vuelan en días de tempestad, mientras que Hendel tuvo que retrasar su salida por ser la velocidad del viento 30 millas por hora.

EL Motor

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

Año II

Madrid, Julio de 1918

Núm. 6



D. Ricardo Ruiz Ferry

Secretario del Real Aero Club, director de «Heraldo Deportivo» y redactor de «El Sol».
Defensor infatigable del automovilismo y la aviación, por cuyas causas aboga con entusiasmo inquebrantable.



Pero ha de saberse que esta princesa no era de las que se hacen amar de los pueblos por su corazón, sino de los hombres por su belleza...

(EL MEDALLÓN)

Dibujo de Federico Rivas.



EL MEDALLON

CUENTO A LA MANERA
INGENUA Y POPULAR



E

n nombre del Amor, dueño absoluto del mundo, que donde está su nombre todo está bendito, y el mal, como un lobo, retrocede.

Ha de saberse que en otro tiempo, no conocido sino por los libros sabios y las consejas que se dicen junto al fuego para espantar el sueño de los rapaces y despertar

el amor de las mozas, hubo una princesa.

Pero ha de saberse que esta princesa no era de las que se hacen amar de los pueblos por su corazón, sino de los hombres por su belleza.

Hermosa como un ejército atravesando el campo de batalla al galope de sus corceles, imponía respeto con sólo verla. Pero tenía el alma tan dura como el pórfido y los mármoles de su palacio y el bronce de los cañones que la defendían contra el enemigo.

De nación a nación se hablaba de tanta hermosura y de tanta crueldad. Y en el mismo camino se encontraban el lujoso séquito de los príncipes extranjeros que venían a pedir su mano y los grupos de aldeanos que huían después de ver arrasados sus campos y destruidas sus viviendas por la cólera de la princesa.

Así las cosas, y puesto que en la vida hay algo además del dolor y del amor, que no respeta los cuerpos sudorosos de los siervos ni las coronas de los príncipes, quiso este algo, que es la casualidad, que la princesa perdiera un medallón suyo que valía miles de miles de monedas de oro. Era el tal medallón obra de los mejores artífices del reino. Formábanlo diez perlas, diez brillantes y diez rubíes, alternados de tan sabia y artística manera que todos cuantos lo veían quedaban absortos de tal maravilla. En el centro del medallón la princesa llevaba el retrato de su madre, mujer de tan portentosa hermosura como de nobles y buenos sentimientos. Matóla el pesar de ver a su hija hermosa como ella, pero distinta de ella en el corazón.

El pueblo y la nobleza conservaban el culto a la reina Macrina, y sólo este culto sostenía a la princesa Alicia en el palacio de pórfido y de mármol, que miraba por un lado al mar profundo y veía por el otro salir el sol todas las mañanas.

De ían los que bien enterados estaban de ello que la princesa Alicia tenía en más estima el medallón que el retrato, y así fué, que al perderlo agitó todo el reino con sus lamentaciones y con sus juramentos. Las tropas de la princesa asaltaron las casas, invadieron los palacios, batieron los bosques y aun hubieron de morir varios hombres que, cegados por la codicia, se ofrecieron a bajar al fondo del mar en busca de la joya maravillosa.

Pero la joya maravillosa no pareció. La noche entregaba al día la desesperada princesa enegada en llanto, rasgadas sus vestiduras y más hermosa que nunca por la

fiebre y la cólera que la tenían sin sueño y sin gusto ni siquiera para la crueldad.

Al fin, una mañana salieron cien pregoneros a recorrer la ciudad, anunciando que la princesa otorgaría un beso de sus labios y mil monedas de sus tesoros a la persona que entregase el medallón.

Transcurrieron dos días, tres días, cinco, un mes... Y el medallón no pareció.

Por segunda vez salieron doscientos pregones a recorrer la ciudad, anunciando que la princesa otorgaría su mano y su corona al hombre que la entregase el medallón.

Transcurrieron un mes, dos meses, y el medallón no pareció... Entonces la princesa comprendió que no era la codicia lo que obligaba a retener el medallón oculto, y por tercera vez salieron trescientos pregones a recorrer la ciudad, anunciando que la princesa diezmaría a todos los hombres de su reino—menos a los de su ejército, naturalmente—, si no le presentaban, en el término de ocho días, el medallón, sólo el medallón, pudiendo conservar el retrato de la reina Macrina si así lo tenían por conveniente.

La misma tarde del primer día solicitó ser recibido por la princesa Alicia un campesino, diciendo que llevaba el medallón, sólo el medallón.

Era un hombre alto y recio, aunque los años encorvaron su cuerpo como los vientos un árbol de gran altura. Tenía los ojos dulces y la boca desdeñosa, pero el rostro firme, y se vestía con harapos. Al verse frente a la princesa Alicia se arrodilló y le entregó el medallón, sólo el medallón, con sus diez perlas, sus diez brillantes y sus diez rubíes.

Pasado el primer momento de alegría, la princesa le interrogó:

—¿Te enteraste que había prometido un beso de mis labios y mil monedas de mi tesoro?

—Sí, princesa.

—¿Te enteraste que había prometido mi mano y mi corona?

—Sí, princesa.

—Entonces, ¿porqué lo has desdeñado todo y sólo entregas este medallón cuando prometí diezmar a todos los hombres de mi reino?

—Porque esta promesa era la única que hubiérais cumplido, señora... y además, porque no exigíais esta vez lo que yo en más estima tengo: el retrato de vuestra madre, a quien amé desde lejos, con el amor de una planta humilde al sol demasiado alto.

Esta es la historia de la princesita Alicia, hermosa y cruel, que vivió en otros tiempos no conocidos de nosotros más que por los libros y las consejas que se dicen junto al fuego para espantar el sueño de los rapaces y despertar el amor en las mozas.

JOSÉ FRANCÉS

BOLSA DEL
NUÑEZ DE BALBOA, 8

GRANDES SALONES CAPACES PARA

Se admiten autos y accesorios a comisión - Se cambian por nuevos de la marca preferida - Se adelantan cantidades a cuenta de la venta - Se reparan carrocerías y chasis - Se construyen carrocerías de gran lujo.

VENTAS A PLAZOS :-: PEDID EL REGLAMENTO GRATIS :-: **COMPRAS AL CONTADO**

Gran surtido en automóviles y toda clase de accesorios de segunda mano - Talleres propios: Carretera de Vicálvaro, num. 8

VENEDORES no dejéis de llevar vuestro auto al salón y se venderá en seguida.

COMPRADORES no dejéis de visitar el salón Bolsa del automóvil.



AUTOMOVIL
TELEFONO NUM. 790-S

MAS DE CIEN AUTOMOVILES

PERFECCIÓN DE LOS AUTOMÓVILES

P

UEDE que en algún oculto libro estén escritas las impresiones de los primeros que usaron coches con muelles o ballestas, y es lástima no tener a mano esa curiosidad para comparar aquellas impresiones con las de los primeros que usaron un automóvil doce cilindros. El «Twin Six», siendo un automóvil, es algo completamente nuevo; sus resultados podrán ser variados en detalle, pero un cambio radical no podrá obtenerse sino el día en que se cambie el motor de explosión por otra cosa completamente desconocida hasta ahora.

El automóvil actual no mejorará porque se aumente a más de doce el número de cilindros ni se cambie su disposición; en Europa y en América se han construido motores de 18 y 24 cilindros y han tenido que ser abandonados por no sobrepasar su resultado al del 12 cilindros.

El motor 12 cilindros se emplea hoy día en aviación en aquellos casos en que se quiere tener la seguridad completa de perfecto funcionamiento. Las marcas más afamadas de automóviles 4 y 6 cilindros construyen motores de 4, 6 y 8 cilindros para aprendizaje y servicio diario en el frente, cerca de las bases; pero para los peligrosos servicios especiales en que hay que recorrer miles de kilómetros sobre territorio enemigo se ha elegido el motor 12 cilindros, que se caracteriza por la ausencia de vibraciones y porque su perfecto funcionamiento es tal, que ha eliminado las averías de motor. Con esto queda demostrada la superioridad del 12 cilindros aplicado al automóvil.

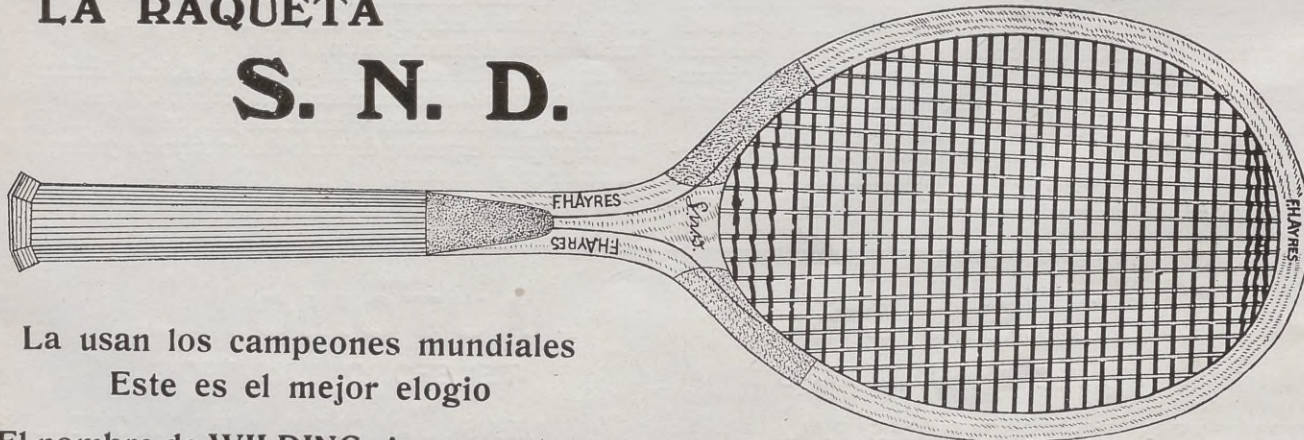
La Casa Packard fué la primera del mundo en dar al público un automóvil con motor de 12 cilindros, y su aparición, hace dos años, trajo la renovación del concepto del automóvil. En el «Twin Six» Packard se ha conseguido una gran economía de combustible mediante la perfección de la carburación, uniformidad de la compresión, regulación termostática de la temperatura y simplificando en grado extremo los conductos de admisión. Otro punto (importantísimo en España) que se ha resuelto con la introducción del 12 cilindros, ha sido la economía de neumáticos, con resultados verdaderamente asombrosos. Hay que tener en cuenta para explicarse esto, que a cada impulso dado por un pistón se sobrepone dos más, alternando los de cada bloque. A cada revolución del cigüeñal corresponden seis explosiones, mientras que en un 8 cilindros sólo corresponden cuatro; a un 6, tres; a un 4, dos. De aquí que a la reducción 4,36 de un Packard corresponden 26,16 impulsos; al 8 cilindros, 17,44; al 6 cilindros, 13,08, y 8,72 al 4 cilindros, por cada revolución de las ruedas motrices. La perfección alcanzada por el motor «Twin Six», complementada por la calidad Packard, han hecho que esta



D. Angel G. Posada (hijo).
Representante en Asturias del Packard TWIN-SIX.

La perfección alcanzada por el motor «Twin Six», complementada por la calidad Packard, han hecho que esta

LA RAQUETA S. N. D.



La usan los campeones mundiales
Este es el mejor elogio

El nombre de WILDING siempre estuvo
unido al de AYRES

Agentes:

BONET Y C.^a - Plaza de Canalejas, 6 - MADRID

F. H. AYRES, L.^{td}

LONDRES

marca haya ganado el puesto que hoy ocupa conteniendo, no solamente con las demás marcas americanas, a las que supera, sin excepción, sino en honrosa competencia con las más reputadas marcas europeas, a las que ha dejado atrás en cuanto a perfeccionamientos técnicos.

Líneas y comodidad del Packard

Natural era que los fabricantes y representantes de un automóvil con los perfeccionamientos y la calidad del Packard se esforzaran en que las carrocerías correspondiesen al renombre de los motores; así vemos que las carrocerías americanas han acreditado el nombre de Packard en este terreno, probando su solidez en el pavimento de Madrid, reputado como el peor de todas las capitales europeas. En cuanto al trazado nada queremos decir, pues el gusto más exigente quedará satisfecho con alguno de los modelos que figuran en estas páginas. Al lado de los modelos Packard, en los que el problema comodidad ha encontrado solución sin sacrificar la línea, figuran cajas de los mejores carroceros españoles, en las que se ha tenido en cuenta, no sólo la co-

modidad, sino el gusto predominante entre los propietarios de coches de calidad, y precio correspondiente, que pueden permitirse el lujo de elegir un coche con el más perfecto mecanismo y una carrocería sometida a su gusto personal.

Nuestro querido colega "Stadium" nos dedica, en lugar preferente, un cariñoso saludo rebotante de elogios. Agradecemos muchísimo la atención y nos servirá de estímulo para esforzarnos en que EL MOTOR llegue a ser un "magazine" honra de la Prensa deportiva española, según frase de la notable revista, que además de ser competentísima y muy amena, tiene tan preciados rasgos de compañerismo. A cambio de la amabilidad de "Stadium" le revelaremos un secreto: hay quien le envidia el que sea el más completo informador de los inteligentes y la más segura guía de los futuros deportistas: este envidioso es EL MOTOR.



Salón faetón Packard, 7 asientos - Ptas. 32.500

AUTOMOVILES

Velie

Marqués de Villamagna, 4
MADRID

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.
VALVULAS, 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 «Williar». La distribución lleva también avance automático del encendido.
ENFRIAMIENTO, radiador de nido de abeja con ventilador.
LUBRIFICACION, 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.
VIA, 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 semielípticas, 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.
NEUMATICOS, 815 X 105 mm.

DISPONIBLES

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



COSAS DE AUTOMÓVILES



P

ARA algo que pensábamos titular «Capítulo Romántico del Automovilismo Español», pedimos a Juanito del Rey, que muchos conocerán mejor por Juanito Camorra, unos datos, y los dejamos en la misma forma que los tomamos para dejar su sabor original «a las Perdices».

—Hace algunos años—nos dijo nuestro simpático interlocutor—a la gente «bien» le dió por comprar automóviles de fuerza para «pegar»; pero todo lo que en poco tiempo corrían lo perdían después por averías que generalmente no se podían arreglar en la carretera y que acababan por ponerle al coche un caballo más de los que había llevado: En aquel entonces eran los remolques tan frecuentes como hoy son escasos.

Conociendo es que los aires de la Cuesta hacen subir la fiebre de la velocidad y ya el que es modesto se contenta con decir que la ha subido a 100. Ha habido épocas en que ha habido cosas interesantísimas y apuestas crecidas, que generalmente no ha ganado nadie, pues los contrincantes aparecen siempre buscando al «otro», como en esas cajitas del juego del ratón y el gato.

En una ocasión hubo un pugilato que despertó gran interés entre un Hispano y un Vivimus, los dos conducidos por sus propietarios, en quienes no se sabía qué admirar más, si su valor o su destreza. Estos eran D. Mariano Rojas y Don Alfonso de Mariátegui; el señor Rojas conducía el «Cangrejo» y el Sr. Mariátegui el «Cañón», así los habíamos bautizado aquí por sus colores. Yo he subido la Cuesta en los dos y creo que todavía no se me ha ido el susto. ¡Qué velocidad! Siempre que alguno de los dos subía la Cuesta tenía que ponerse alguien en la portillera para avisar que no había obstáculos. Estos dos coches tampoco llegaron a encontrarse. Con el Hispano he cronometrado la subida en 42 segundos.

También un coche Abadal de D. Germán Iravedra ha corrido mucho, conducido unas veces por su propietario y otras por el *chauffeur* (Sotero Pascual, un valiente de verdad). Entre otros que han pegado, están el 38 HP. Minerva del Sr. Conde de la Patilla y un Panhard de D. Francisco Lavalle. También estos señores concertaron una apuesta, que no llegó a verificarse, no sé por qué.

Entre otros que a fuerza de devorar kilómetros han dejado nombre en esta carretera, figuran D. Paco Avial, D. Jerónimo Robador, D. Manuel Aedo, D. José Morales y D. José Vega, con coches de diferentes marcas y fuerza.

Actualmente de los que más pasean la carretera haciendo tragar polvo es el simpático D. Javier Moral de Calatrava, con su magnífico Panhard.

—¿Y de las nuevas marcas qué se oye por ahí?

—El único coche que tiene a su haber el haber remozado los buenos tiempos de que antes hablaba, es el Packard. Quiso demostrar que era «de los buenos», y lo ha conseguido. Se plantaba aquí cada día en que podía pasar algo, como los antiguos caballeros a defender un paso honroso, y con la gloria ha quedado de no haber sido vencido.

—¿.....?

—No por falta de ganas, creo que por falta de coches, pues el león del Guadarrama de tantas veces que le ha visto le trata de tú. Por lo que a mí toca le diré que yo no me atrevo a subir en él. Emilio, el mecánico conductor de la Casa Packard, me ha invitado frecuentemente, y aunque le tengo por uno de los mejores conductores, la «prisa» que se da el Packard me asusta. Cuando subí en el «cangrejo» de D. Mariano Rojas se me llenó la cabeza de aire; pues bien, ahora quiero evitar el que me salga por la nuca.

—¿.....?

—A los propietarios de coches Packard les oigo decir que están encantados, que no tienen

averías ni por casualidad y que en cuanto a estabilidad y flexibilidad no tiene comparación.

—Bueno, volvamos a las historias.

—Haciendo verdadera historia, voy a relatar una interesantísima anécdota de nuestro simpático Soberano, a quien todos reconocen una pericia en manejar automóviles y un valor probado, que seguramente sin las responsabilidades de su cargo sería el primer automovilista. La historia es ésta: Hace cuatro o cinco años, en un crudo día de invierno que llovía copiosamente, pasaban en auto SS. MM. por la Cuesta de las Perdices.

En mitad de la Cuesta encontraron un carro, detenido por haber muerto una de las mulas. El carretero hacía inútiles esfuerzos para llegar con la que quedaba viva a casa de Camorra. Don Alfonso se enteró de lo que



GONZALEZ RIVAS

CLAVEL 2.

GRANVIA 14



Stadium

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE SPORTS



Aparece en Barcelona todos los sábados.

EDITORIAL DEPORTIVO, S. A.

Consejo de Ciento, 383 entresuelo.

Packard

Oficinas - Garage
Talleres

Marqués de Villamagna, 4 - Madrid

Barcelona (Agencia):

Sres. Gamper y Mir, Bruch, 13.

Asturias (Agencia):

D. Angel González Posada (hijo)
Gijón.

ocurría al carretero y le preguntó por qué no había pedido auxilio a otro que a poco trecho de allí subía. Al saber que lo había hecho, pero que se le había negado auxilio, alegando que no llevaba luces y tenía que llegar con día hasta las Rozas, se adelantó el Rey, y diciendo quién era, mandó al carretero a que ayudara a su compañero y, no contento con esto, gratificó a ambos y paró el auto en esta casa, encargándonos comunicáramos a la Intendencia de Palacio si había cumplido el carretero lo prometido.

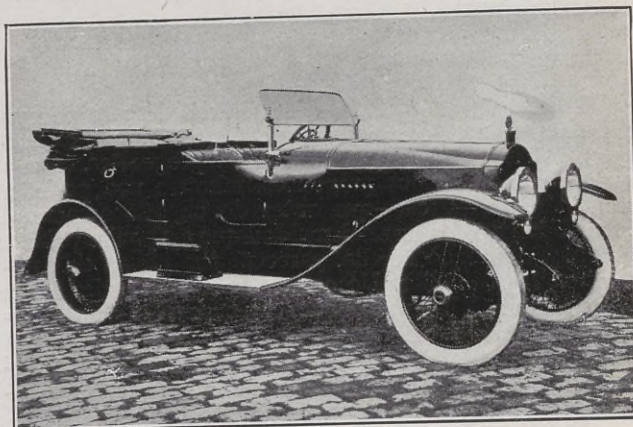
Por cierto que ocurrió una cosa graciosísima. Cuando el Rey paró a la puerta de casa, salió un dependiente a ver qué deseaba, y no habiéndole reconocido, estaba subido al estribo del coche y, de codos apoyado en el marco de la ventanilla, escuchaba el relato. Al darse cuenta de que era el Rey con quien hablaba, se asustó de tal manera que tiró la gorra al suelo y arrodillado y sin pronunciar palabra aguantaba la lluvia junto al coche, hasta que salió a interrumpir la escena.

En la historia personal de muchos figura la Cuesta de las Perdices en lugar preeminente, pues los accidentes aquí han sido muy numerosos. Tenemos aquí siempre preparado un botiquín de urgencia, que correspondería costear al Real Automóvil Club pero... dejemos esto para otra ocasión.

Ahora sin gasolina no hay accidentes, lo cual no quiere decir que todo el que dispone de un auto o una moto no desee correr el riesgo de tener unos bidones.

ACE.

NEUMATICOS : GOODYEAR :



Packard propiedad del Sr. Marqués de las Torres de la Presa, carrozado en los talleres Arteman, de Sevilla.

"El Motor" se envía gratis

a todos los señores propietarios de automóviles. Clubs automovilistas de toda España, 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.



¿QUIERES QUE TE CUENTE UN CUENTO?

JUANITO HA ADQUIRIDO UN AUTO



S

ABÉIS lo de Juanitín? ¡Sí, hombre, sí! Aquel muchacho alto, delgado, elegante, dicharachero, ingenioso, culto, amable, que iba todas las noches a tanguear en el Maxim's y que se encontraba en todos los estrenos, en todos los banquetes y en todos los Lunes aristocráticos del Ritz, siempre correctamente vestido, siempre con alguna amigueta «a la cocaína» — como las pastillas para la tos — y siempre con un gesto de aburrimiento que resultaba paradójico al intentar ponerlo en consonancia con sus turbulentos proceder... ¡Si no conocéis otra cosa!... Pues bien: Juanitín, el simpático Juanitín, acaba de lograr — ¡y por qué procedimientos más extraños, divinos Cielos! — el sueño plateado de toda su vida. Juanitín ha adquirido un auto.

¡Qué cara pondrá su buen padre, que no tenía maldita la confianza en el porvenir de su hijo, cuando lo sepa!

¡Qué sorpresa la de su amigo de la infancia, Carlitos Pla del Río, el prototipo de la formalidad y de la laboriosidad, cuando se entere de que mientras él, trabajando como un azacán en su bufete, apenas si puede permitirse el lujo de andar en un lamentable simón, Juanito, el ocioso Juanito, ha conseguido el auto con que soñaba desde sus tiernos años!...

Pero el mundo es incognoscible. Escuchad, escuchad cómo fué la cosa...

* * *

Juanitín, un día que su padre le echó de casa porque daba mal ejemplo con su conducta a los hermanos más pequeños, se prometió y prometió a su progenitor, en una carta llena de buenos propósitos, labrarse una posición social... «Juro — decía — que antes de un año arrastraré auto. Y lo juro con una solemnidad que la Capilla pública de Palacio, al lado de ella, parecerá una juerga de estudiantes y modistillas. No comeré pan a manteles hasta que mi auto se haga en Madrid más popular que los retratos de Pepe Sabater...»

Recluído en la casa de huéspedes que la madre, a escondidas, le sufragaba, Juanitín se trazó su plan de campaña.

— En primer lugar es necesario que las gentes no se percaten de la actitud de mis padres para conmigo. Esto me haría desmerecer en el concepto de las gentes. Después, entre mis relaciones, malo será que no encuentre una colocación que me permita vivir con la holgura a que estoy acostumbrado. Y si por desventura no la encuentro, tiempo habrá para que mi padre, en vista de mi conducta, rectifique la suya y me vuelva a su gracia...

Como puede verse, el programa no era, en verdad, un modelo de precisión. Pero Juanitín no tenía otro a mano, y le aseguraron que con esto de la guerra «no los venden sueltos». Y así con disculparle no se hace otra cosa que servir los altos intereses de la justicia...

* * *

Y pasaron los meses: cuatro, seis, un año...

Juanitín se aburría como una almeja, primero; como una ostra, después; como un abonado al teatro Odeón, finalmente...

Empezó a frecuentar los «restaurants» de noche: «Maxim's», «El Ideal», las fiestas «Montmartroises» del Palace, el «Cabaret» de la Chelito... Supo las amarguras de deber dinero... y de encontrarse, en la calle, con el acreedor... Conoció la tragedia de las rodilleras en los

pantalones... Se asomó, en una palabra, al precipicio del fracaso absoluto...

¡Qué lejos de conseguir el auto con el que soñara!...

Una tarde, en la Avenida del Conde de Peñalver, ante las lunas de los escaparates de Packard, mirando, con la nariz aplastada contra el vidrio, un soberbio coche de «sport», sus ojos se humedecieron en acerbo llanto... Y en su mente germinó la santa idea de la santa rebeldía...

— ¡No y no, y mil veces no! ¡No me declaro vencido ni puedo serlo!

Dando bandazos como un ébrio se encaminó por la calle de Peligros a la de Alcalá... para colarse de rondón en el Ideal...

— ¡Camarero! ¡Un whisky!...



CAMISERÍA Y ROPA BLANCA FINA
PARA SEÑORAS Y NIÑOS
ÚLTIMAS NOVEDADES

ALTISENT Y COMP.^A

20 — PELIGROS — 20

Esquina a Caballero de Gracia
MADRID

El veneno inglés, de suyo desagradable, le supo a goma de neumático disuelta en gasolina...

* * *

La «baba» fué grandiosa, realmente grandiosa...

A las cinco de la madrugada Juanitín, sin sombrero, sin corbata, sin botones en el chaleco, con los rubios cabellos sobre los ojos, y llevando del brazo a dos distinguidas concurdúneas, salía del Ideal lleno de optimismo... y de manchas en la pechera de la camisa... El fresco de la madrugada le volvió a medias la razón y la memoria...

—¡El auto! ¡Mi auto! ¡Yo no puedo vivir sin el auto!...

Como obseso y arrastrando a sus acompañantes, que se emperraban en seguir la juerga en casa de la Concha, Juanitín enderezó—esta es la palabra exacta—enderezó sus pasos a la Gran Vía, frente a los escaparates de Packard...

—A ver... ¡serenooo!... ¡Que me abran este establecimiento!...

Se agolparon los escasos transeuntes: panaderos, trasnochadores, faroleros, guardias.

Juanitín y sus amigas, golpeando los cierres metálicos del establecimiento, insistían en su pretensión...

—¡Que derriben estas puertas ahora mismo!...

Sonó una bofetada. Sobrevino el caos. Un guardia, en lucha libre con el pobre Juanito, rodaba por los suelos...

* * *

Juanitín ha adquirido un auto. Un auto de procesamiento por desacato...

Su padre no ha quedado muy satisfecho con la adquisición... Pero ha interpuesto sus influencias para que el desventurado mozo no sufra los rigores de la ley. Y confía en que, escarmentado, no ha de dar en lo sucesivo mal ejemplo a sus hermanitos...

Y colorín, colorao...

LEOPOLDO BEJARANO



ALEXANDRE

Bisutería — Abanicos — Adornos para cabeza
Portamonedas — Artículos para regalo

Plaza de Canalejas, 8, 10 y 12, y Toledo, 56 y 58 (almacén)

Teléfono 4.640 — MADRID

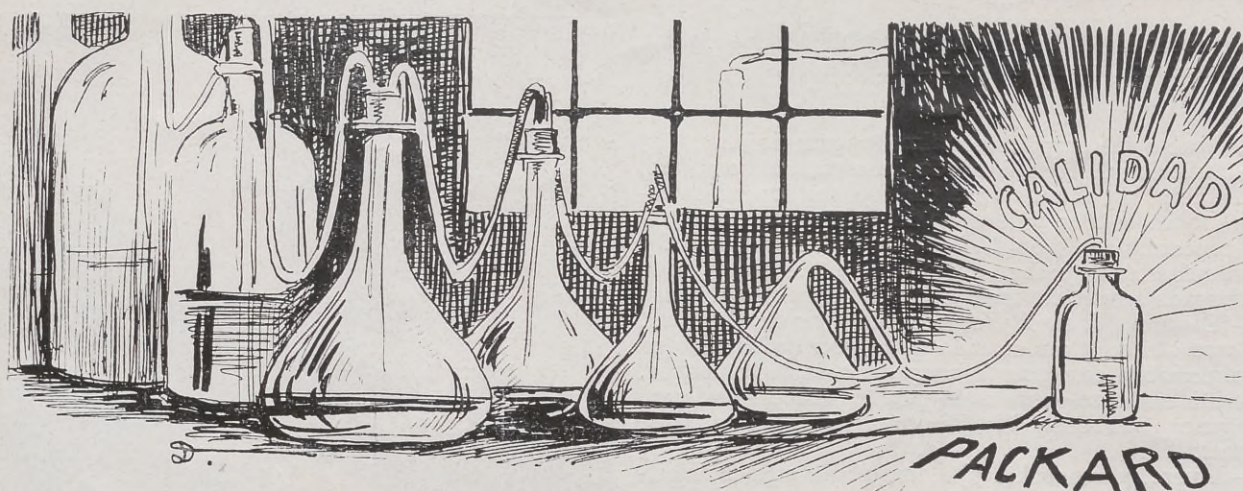
LA CARROCERÍA ESPAÑOLA

SUCESORES DE

TRIGO HERMANOS

LUCHANA, 15-MADRID

TELÉFONO J-66



¿SABIA 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.**

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 en 31 de Octubre de 1917 había vendido ya

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

OTRAS CASAS imitaron a PACKARD construyendo motores 12 cilindros. Una de ellas se ha declarado en quiebra después de construir solamente 5.000 motores, según "El Automovile", de Nueva York, 4 de Octubre de 1917.

LO CUAL DEMUESTRA

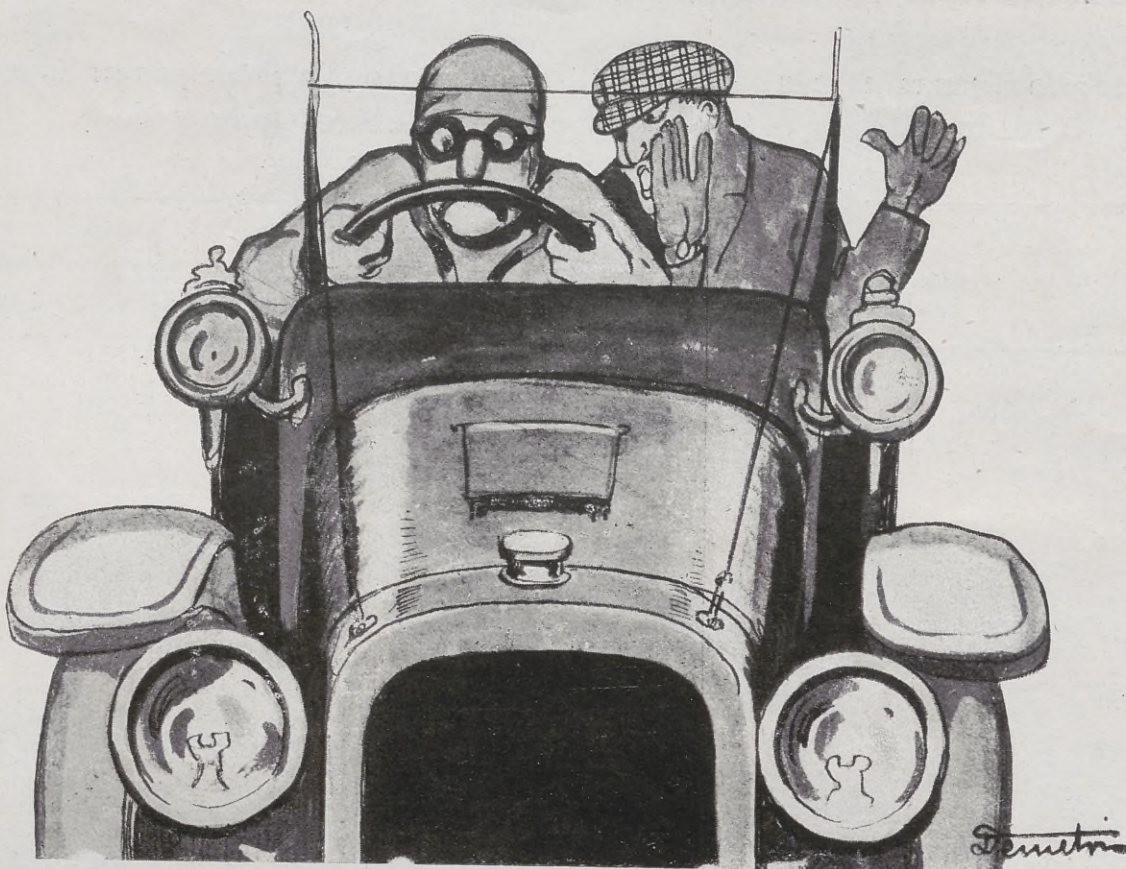
que el motor 12 cilindros **secreto** de la Casa Packard es el **UNICO** de resultado y que

12 NO ES IGUAL A 12

Relación de algunas marcas de automóviles americanos ya conocidas en España.
Datos tomados de la Revista The Automobile, de New-York,
fecha 3 de Enero de 1918.

MARCA	Precio en dólares del Faetón 7 pasajeros			
	4 cilindros	6 cilindros	8 cilindros	12 cilindros
Buick, E-6-49		1.495,—		
Cadillac, 57			2.805,—	
Chalmers, 6-30		1.535,—		
Chandler, 25		1.595,—		
Haynes, 39		1.825,—		
Haynes, 44				2.785,—
Hudson Super-Six		1.950,—		
Jordan, 60		1.995,—		
Kissel Kar, Double Six				2.250,—
Marmon, 34		3.550,—		
Moline Knight, G	1.985,—			
Moline, G de Luxe	2.250,—			
Mitchell, C 42		1.525,—		
Nash, 671		1.465,—		
National, 6		1.995,—		
National, 12				2.595,—
PACKARD, 3-35				4.100,—
Idem desde 1.º Marzo				4.300,—
Peerless, 56			2.340,—	
Premier, 6-C		2.285,—		
Reo, M		1.385,—		
Singer		3.800,—		
Stearns, SKL 4	1.785,—			
Stearns, SK 8			2.575,—	
Studebaker, 6		1.695,—		
Stutz, S	2.750,—			
Velie, 39		1.595,—		
Willys Six, 89		1.365,—		
Willys Knight, 88-4	1.525,—			
Willys Knight, 88-8			2.000,—	
MARCA	Precio en dólares del Faetón 5 pasajeros			
	4 cilindros	6 cilindros	8 cilindros	12 cilindros
Buick, E-6-45		1.265,—		
Buick, E-4-35	795,—			
Chalmers, 6-30		1.485,—		
Chevrolet, D-4			1.385,—	
Chevrolet, 490	635,—			
Chevrolet, F-A	935,—			
Davis, 61-18		1.485,—		
Dodge, 4	885,—			
Ford, T	360,—			
Haynes, 38		1.725,—		
Hupmobile, R	1.250,—			
Kissel, 100-Point		1.295,—		
Marmon, 34		3.500,—		
Maxwell, 25	745,—			
Mitchell, D-40		1.250,—		
Mitchell, C-42		1.510,—		
Moline Knight, C	1.650,—			
Nash, 681-583		1.295,—		
Oakland, 34-B		990,—		
Overland, 90	795,—			
Overland, 85-4	930,—			
Overland, 85-6		1.130,—		
Reo, R	985,—			
Roamer, 6-45		1.950,—		
Saxon, S-4		935,—		
Studebaker, 6		1.295,—		
Studebaker, 4	895,—			
Velie, 38		1.340,—		

ANTES DE COMPRAR UN AUTOMOVIL COMPARESE SU PRECIO CON SU CALIDAD



Las curvas de las carreteras y la curva del chauffeur

(RECUERDOS DE UN AUTOMOVILISTA)

En la primera y todavía muy reciente época de aparecer este artificio, convertido hoy ya en admirable mecanismo, La Coruña fué la población española que acogió más entusiasmada el nuevo vehículo, y siendo la densidad de población infinitamente menor que la de Madrid y la de Barcelona, poseía un número de coches infinitamente mayor, en proporción, claro está, del que debiera corresponderle por habitantes y por riqueza.

El automovilismo, que ahora se ha transformado en una cosa práctica y con visibles tendencias a la economía y al ahorro, empezó constituyendo un deporte de frenesi en que se contaban con orgullo los kilómetros recorridos cada día y en que se buscaba, se cazaba a los amigos que deseaban ir a algún lado para tener pretexto de ir a cualquier parte con un poco de razón.

Y en las tertulias y peñas de los buenos aficionados se oía constantemente el eco victorioso y regocijado de la voz de uno que decía:

—¡Mañana llevo hasta Lugo a Fulano!...

Para chafar a otro que acababa de decir:

—Mañana tengo que llevar a Santiago a Menganito...

Y no faltaba un tercero que chafara a los dos:

—Pues yo vine ayer de Pontevedra y mañana vuelvo....

Como eran siempre coches abiertos e indefectiblemente conducidos por los dueños, surgía en el acto la emulación, exagerando como toreros y mintiendo como cazadores.

Y si uno decía:

—Yo a Santiago tardo dos horas.

Otro replicaba:

—Eso mismo tardo yo... cuando hago paradas en el camino.

Y si por la carretera veían delante a otro coche, conociéndolo por la forma, inevitablemente se decían:

—¿Aquél es Fulano?

—Es Fulano, es.

—¿Vamos a darle chaquetilla?

—¡Vamos!

Y allá iban, como locos, para alcanzar y pasar al otro; pero como el otro, al sentirlos, preguntaba también:

—¿Quién viene, tú?

—Fulano.

—¿Fulano? ¡Ese nos va a dar chaquetilla!

—¡Pues dásela tú a él!

—¡Hala!

Y adelantando la chispa todo lo posible, embalandose cuesta abajo para no perder luego cuesta arriba, y haciendo regates para que el de atrás no hallara nunca el camino libre, marchaban así los dos... ¡y así marchaban todos!

Era una delicia; volcaban y se pegaban topetazos que era un alabar a Dios... pero afortunadamente no les pasó nunca ningún percance serio.

Y a la noche vuelta a pelearse en la tertulia, apostando impávidos a que corría tanto el 10-12 Dion como el 20-30 Gladiator... y que había de sobra con el Dion para ponerle la afrentosa chaquetilla al Gladiator y a quien lo llevara.

Con este andar desatinado, unas veces por el centro de la carretera y otras veces en la cuneta o sobre un árbol—que de todo tenía aquella viña del Señor...—

los conductores y los acompañantes nos sabíamos al dedillo el modo de aprovechar hasta el máximo las fuerzas potenciales de los motores y las otras fuerzas creadas por su propio peso al lanzarlo desembragado por las pendientes abajo, y sabíamos perfectamente cómo se debía entrar ceñido por las curvas para no irse al salir por la tangente y despeñarse, pues al contrario de los coches de caballos, que necesitan tomar las curvas muy anchas, los autos, llevando velocidades, han de rasar casi con el borde del camino para la entrada de la curva.

Y de paso, el que conduce se ha de afianzar al volante y los acompañantes se han de agarrar a los asientos para no ser despedidos del coche en las dichas curvas...

Y sabíamos también al dedillo cómo se atropellan cerdos, perros y gallinas... ¡y alguna que otra vaca!, así como estábamos perfectamente impuestos de los insultos y maldiciones que carreteros y caminantes dedican al auto y a quien va en él, a ese andar endiablado y entre nubes de polvo.

Bueno. Pues un día, hará de esto catorce o quince años, un amigo—a quien llamaremos Julio—me propuso amablemente el ir a dar un paseo en un magnífico Mercedes, al que había cambiado la carrocería, dejando sólo las butacas delanteras y atrás un sillín plegable, para el *chauffeur* cuando fueran tres personas en el coche, o para doblarlo y ocultarlo cuando no llevara más que dos.

Acepté muy complacido y salimos, Julio al volante, yo a su lado y atrás el *chauffeur*.

Era una tarde de Agosto, hermosísima, levemente calurosa y encalmada, lo bastante para hacer grata la brisa que la velocidad del coche producía, y el paseo resultaba encantador. Añádase a esto que el motor iba funcionando perfectamente, que la carretera es magnífica y el paisaje divino, y se comprenderá algo de la envidiable excursión.

Aunque el proyecto primitivo era sencillamente el llegar hasta Betanzos, merendar allí y regresar luego, como en menos de media hora nos pusimos en la ciudad del Mandeo, nos supo a poco aquella futesa de los veinte kilómetros recorridos en tan breve tiempo.

—¿Seguimos hasta Guitiriz?

—Bueno.

Y Cuesta de la Sal arriba, nos entramos por los límites de la provincia de Lugo.

El coche iba que era una monada. Cuanto más le daban más quería, y Julio, entusiasmado, así que veía una buena recta, sin estorbos de carros, le daba gusto al dedo, adelantando las manecillas del carburador...

Y en un periquete, a la hora mal cumplida, ya nos hallábamos a la vista del Balneario de Guitiriz.

¡Aquello no era nada todavía! Las cinco de la tarde mal contadas... tempranísimo...

—¿Vamos hasta Lugo?

—¿No será mucho?

El amor propio del dueño se picó.

—¿Mucho cien kilómetros para mi coche? A las ocho estamos de vuelta en La Coruña.

—Habrás que arrear...

—¡Pues se arrea!

Y resuelto por unanimidad el nuevo plan, allá salimos disparados como flechas.

Julio guía admirablemente, y seguros de su habilidad y de su destreza y confiados en las condiciones del coche, ya no pensamos más que en contar kilómetros y en devorar camino.

Cuando más rápidos íbamos, Julio, sin desviar la atención del volante y de la ruta, me llamó:

—Manolo...

—¿Qué hay?...

—No sé si llevaremos gasolina bastante...

—No sé...

—Pregúntaselo a Mariano.

Mariano era el *chauffeur*.

Cumpliendo la orden, pero afianzándome bien en la butaca, me volví hacia atrás, preguntando:

—Mariano... ¿qué gasolina llevamos?

Pero en seguida me volví hacia delante:

—¡Julio! ¡Julio!!

—¿Cuánta gasolina llevamos?

—Gasolina no sé si llevamos poca o mucha... ¡¡pero lo que no llevamos es a Mariano!!

Julio, sin oír bien:

—¡Sí, que se lo preguntes a Mariano!

Yo, consternado:

—¡Que se nos ha caído Mariano!

—¿Mariano?

—¡¡Sí!! ¡¡Mariano!!

Frenazo rápido. El coche para en seco. Yo voy contra el parabrisa a darme un chichón...

Julio, espantado, me interroga:

—Pero... ¿y Mariano?

—No sé... Como no vaya dentro...

—¿Dentro de donde?

Como yo tampoco sé dentro de donde pueda ir Mariano, opto por no responder nada.

—¿Se habrá caído?

—Supongo. A no ser que haya volado... pero esto me parece menos probable.

—¡Hay que ir a buscarlo!

—¡Claro!

—¡Pues vamos!

—¡Vamos!

Maniobra para dar media vuelta al coche y a desandar despacio lo que anduviéramos vertiginosamente.

A cada viandante que encontrábamos o a la puerta de cada casa, parada y pregunta:

—¿Han visto ustedes a un *chauffeur*?...

—No, señor...

Por fin topamos con un aldeano a caballo, resguardándose del sol con un enorme paraguas rojo, un chan-teiro, como llaman por Galicia.

—Oiga, buen hombre... ¿vió usted por casualidad a un *chauffeur*?

—¿Y cómo es, señor?

—Uno pequeño, moreno, delgado, de bigote...

—No, señor, no lo vi de esas señas.

Yo, por si podía haber confusión o error en el aldeano, insistí en preguntarle:

—¿Y cómo era el que usted vió?

—No le vi ninguno, señor.

—¿Y entonces para qué pregunta cómo era?

—Por curiosidad de saberlo yo también...

—¡¡Mala centella te coma, ladrón!!

Y vuelta a seguir buscando. A los dos kilómetros lo vimos sentado tranquilamente en un montón de piedras.

—¡Mariano!

—¿Señorito?

—¿Qué te pasó, hombre?

—Nada.

—¿Cómo que nada? ¿Caíste?

—Sí, señor, en una curva... iba desprevenido y salí de cabeza; pero como no me hice daño, pues ya me figuré que volverían por mí...

Y no pasó más que eso. Que salió de cabeza... y que volvimos por él.

MANUEL LINARES RIVAS



De izquierda a derecha: las señoritas Guillot, Girona y Asensio, del Teatro Apolo, y las señoritas Carreras (M.), Melchor y Carreras (P.), del Teatro Cómico, a cuya amabilidad debemos las fotografías que sirven de *pie* a esta plana.

Antes de comprar un
automóvil infórmese de quien
posea un PACKARD

Respetado lector:

Esos seis «bajos» que se han puesto en hilera ante su vista no le van a cantar a usted el coro de «La Africana».

Así como esa otra media docena de nunca bien encarecidas caras no es ningún nuevo sistema planetario de estrellas rutilantes descubierto por el perspicuo español Rosso de Luna.

Unos y otros tienen la condescendencia de aparecer en esta Revista—que nunca va a ser tan «revista» como en este número—para simbolizar los doce cilindros del motor «Packard».

Nada como estos doce «pitisnes» femeninos para dar una idea exacta, concisa, precisa, y si se quiere hasta clarisa, de las cualidades de los susodichos cilindros y sobre todo de sus características.

Claro que así, al pronto, lo que dan es un mareo que bambolea; pero por eso no hay que asustarse; en seguida viene la demostración técnica, el paralelo claro.

Claro también que asimismo de primera impresión se hace chocante el que unas tiples jóvenes, como son las

LOS DOCE CILINDROS DEL PACKARD

comparecientes, puedan dar idea de unas características.

Pues así es. ¡Dios sobre todo!

Y en un bolsillo de este «sobretudo» nos metemos al que nos lo arguya.

Vamos ahora al paralelo (si esto se dijere en Barcelona parecería un itinerario).

Tal que esa doble batería de encantos mujeriles es capaz de hacer andar de cabeza al hombre más poderoso, viril, bello y de alta alcurnia, e inducirle a su capricho, así la doble batería de cilindros Packard hace andar a éste y le induce por donde quiere y como quiere con la suavidad de una caricia de mujer.

Tal que esos seis piececitos—¡ay!—son flexibles y estéticos y se mueven con seguridad y gracia, tal es de flexible y armonioso y dinámicamente seguro y grácil el coche Packard, merced a las virtudes de su cilindrada.

Se dice que la cara es el espejo del alma; pero hay quien lo duda. Lo que nadie duda es que la cara es el espejo del cuerpo, en lo que se refiere al sexo hermoso. Cuando a la Naturaleza le da por derramar gracias sobre una mujer se queda sola. Esto está comprobado. La mujer fea es, en casi todos los casos, completamente imperfecta e irregular; la hembra bonita, en absolutamente todos los casos, no tiene desperdicio; hasta su más humilde coxis está bien hecho y es lindo. Así a una cara guapa femenina corresponde siempre un tronco que ni el del «Guernicaco arbola».

Considerad, en consecuencia, la otra batería simbólica; considerad esos seis rostros deíficos, esos ojos carburadores en los que brota la chispa de la coquetería, esas facciones justas, perfectas, y deducid cómo serán sus respectivos «chassis».

Ni más ni menos que los «Packard». A tales caras tales palmitos, a tales cilindros tales coches.

Y no queremos hablar de las «bielas» que deben corresponder a estos cilindros simbólicos por temor a dar un patinazo en el terreno de la moralidad. Pero, señores, ¡habrá que «bielas»!

La Dirección de EL MOTOR siente no poder presentar un símbolo gráfico y femenino de cada una de las piezas del Packard.

El «honni soit qui mal y pense» es letra muerta en este país; pero conste que el «Packard» tiene todas las propiedades y cualidades de una mujer elegante y hermosa.

La identidad que hemos demostrado con respecto a los cilindros puede hacerse palmaria hasta con respecto al último tornillo.

Si bien a las mujeres agraciadas, por lo regular, les falta alguno de éstos.

Lo que no empeece.

Y aquí se acaba el paralelo.

Echen ustedes el telón, señoritas.

F. L.

La categoría
de su automóvil es el heraldito
de su posición social



Srta. Melchor.



Srta. Guillot.



Srta. Girona.



Srta. Carreras (M.)



Srta. Carreras (P.)



Srta. Asensio.

M. I.
CASTELLANA, 15,
MADRID

Onís (Asturias), 18 de Junio de 1918.

Sr. D. Antonio Morales,
Automóviles Packard.

Madrid.

Muy señor mío: Correspondiendo al deseo que manifestó usted a mi salida para ésta, de que le comunicara datos acerca de mi viaje en el Packard que adquirí últimamente, doy a usted a continuación los que creo puedan interesarle.

La ruta seguida fué: Madrid, Valladolid, Medina de Rioseco, Mayorga, Sahagún, Cangas de Onís (Onís); en junto, 470 kilómetros en nueve horas. En el coche íbamos cuatro personas mayores y un niño, y llevábamos una maleta grande, pesada, escopetas, cartuchos y 10 bidones de Autoespañolina, y en los estribos cuatro depósitos con 254 litros de alcohol.

El consumo para este trayecto de 470 kilómetros fué: 160 litros de alcohol mezclado con el 25 por 100 de Autoespañolina y siete litros de aceite, lo que hace un consumo de

35 litros de alcohol y 1 1/2 de aceite por 100 kms.

En todo el viaje no ocurrió ni siquiera un pinchazo de los neumáticos.

Hoy he hecho el trayecto Onís-Gijón (98 kilómetros) con 35 litros de alcohol mezclado con el 15 por 100 de autoespañolina y he puesto gran cuidado en comprobar esta medida. De modo que el gasto del Packard, usando esa mezcla, es a lo sumo de 35 litros por 100 kilómetros, pues la carretera, a causa de haber llovido, estaba en pésimo estado.

Caso de observar algo más que revista interés, tendré el gusto de comunicárselo; entretanto créame su afectísimo seguro servidor,

q. e. s. m.,
Mario Iravedra.

Automóvil DION BOUTON, triple faetón

Ptas. 15.000

G. TRIGO, Arapiles, 5 - MADRID



Pedro Marlin

FABRICA
DE
PARAGUAS de la GUINDALERA

**PARAGUAS
BASTONES
ABANICOS**

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

AUTOGENOL

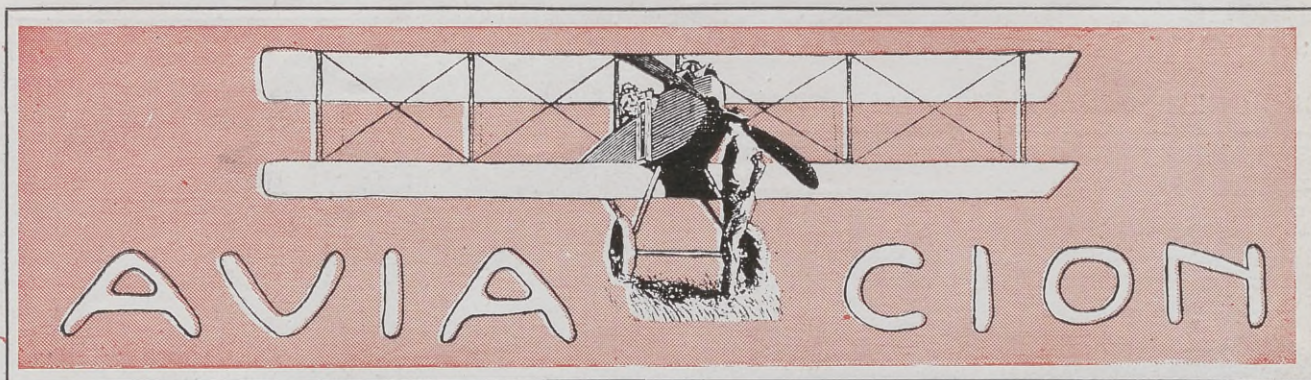
MARTINEZ
Químico-Farmacéutico
ESPAÑOL

El mejor sustitutivo de la gasolina a base de "benzol"

Bidón de 5 litros: 10,50 pesetas

Carranza, 20; Monteleón, 19, y Luchana, 35, MADRID, Teléfs. M. 3706 y J. 50

Depósito: Juan de Austria, 13



EN EL AIRE COMO EN EL AIRE

Con las armas de largo alcance, las trincheras y los periscopios, ha perdido la guerra el carácter de romántica belleza que acostumbrábamos a ver a través de la Historia. La caballería casi ha desaparecido, las cargas a la bayoneta se dan aprovechando la niebla, los artilleros combaten a muchos kilómetros de distancia; sólo en el aire subsiste el antiguo espíritu caballeresco. Allí es donde el hombre es hombre, no mero número. Uno frente a otro, disponiendo de iguales elementos y corriendo iguales riesgos, es donde valor, astucia y audacia dan la victoria.

VALOR.—El 24 de Agosto, Bertin y Boyé, encargados de una de esas misiones especiales, de las que se vuelve habiendo ganado una condecoración o no se vuelve nunca.

Para atravesar las líneas enemigas se elevaron a 3.000 metros, aunque no pasaron desapercibidos, pues pronto los antiaéreos comenzaron a reglar el tiro sobre el aparato de Boyé, que iba delante para probar su exactitud sobre Bertin, que le seguía a algunos minutos. Dos shrapnels estallaron tan a medida del deseo de los artilleros, que se pudo contar el rastro de 104 balines en el aparato de Bertin. Tres tensores habían sido cortados y, lo que era más grave, el piloto tenía un trozo de hierro incrustado en el muslo a pocos milímetros de la femoral. El dolor hace perder a Bertin el manejo del aparato, y cuando se halla a 200 metros del suelo reacciona y sigue su camino, cuando su pasajero le pide dé media vuelta.

—¿Qué pasa?—pregunta Bertin.

—Tengo cinco heridas que me inmovilizan el brazo y la pierna derechos; además mira el ala de este lado, ha perdido la rigidez; el aparato tiene casi 45 grados de inclinación.

—Con el aparato en este estado y nosotros heridos no podremos escapar de ninguna manera. Intentemos cumplir nuestra misión; ya llevamos 90 kilómetros recorridos en territorio enemigo, y cerca del sitio; aquí es donde únicamente estaremos relativamente seguros, hasta que nos descubran, por lo menos.

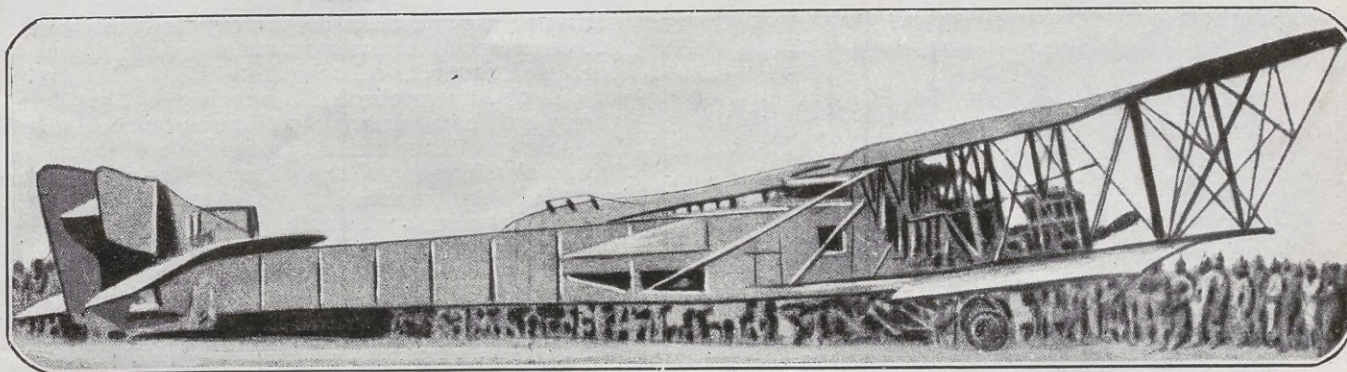
Cuando descendían, observaron que Boyé les hacía señas junto a su avión incendiado, y algo más lejos se podían ver tropas enemigas que se acercaban. El salvar

a su compañero aterrizando en aquel terreno pantanoso podía significar la vida de todos; pero se decide, y a pesar de sus heridas salta del aparato, medio enterrado en el fango, para volverle cara al viento; mientras tanto Boyé acude, y al montar Bertin cae dando de cara en el estribo y quedando cubierto de sangre. Boyé le ayuda y monta luego a caballo sobre el fuselaje, haciendo equilibrios mientras el aparato arranca. Las balas enemigas ya les alcanzan, y, a duras penas, en aquellas condiciones, pueden elevarse a 1.300 metros para salvar las líneas.

Al llegar al aeródromo, Bertin tiene que ser llevado al hospital, donde el dolor y la excitación nerviosa hicieron presa en él de tal manera que sólo varias horas después se dió cuenta de que Boyé, a quien había salvado, había sido hasta entonces su enemigo personal.

ASTUCIA.—Un aviador vuelve a su aeródromo después de gastar casi todas sus municiones, cuando un aeroplano contrario se le acerca por detrás, e impidiendo sus movimientos le obliga a aterrizar. El terreno era propicio, y el perseguido hace maniobra de entregarse al aterrizar en territorio enemigo. El perseguidor, dando su presa por segura, le imita; pero al tocar tierra ve que su adversario levanta el vuelo, ganando tal ventaja, que la persecución fué luego infructuosa. Si la construcción de los aparatos se ha basado en la estructura de las aves, no menos aprende el hombre de las ideas de sus pequeños alados maestros.

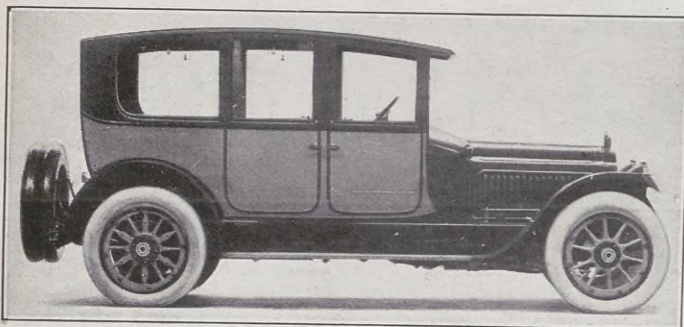
AUDACIA.—Un jefe inglés cuenta que volvía su escuadrilla de un reconocimiento, cuando un Albatross, que volvía de atacar globos cautivos, saliendo de las nubes, se precipitó con una velocidad aterradora a través del escuadrón británico, sin dar tiempo a emprender la persecución. Estas misiones contra los globos cautivos se llevan generalmente a cabo en días que las nubes están a unos 1.000 metros de altura, y los aviadores, preparados solamente para ese objeto especial, evitan encuentros, volando por encima de la capa de nubes. Pero el piloto del Albatross, ante la perspectiva de un encuentro con fuerzas muy superiores, recordó que la audacia es arma que no ha caído en desuso, y tomó el camino más corto, pasando entre sus rivales.—ACE.



Los gigantes del aire. Aeroplano ruso Shytkorsky capturado por los alemanes. (Del Daily Mail.)

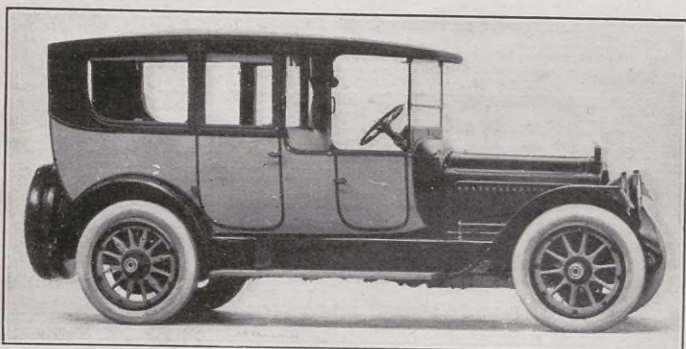
Automóviles PACKARD

DISPONIBLES PARA ENTREGA INMEDIATA



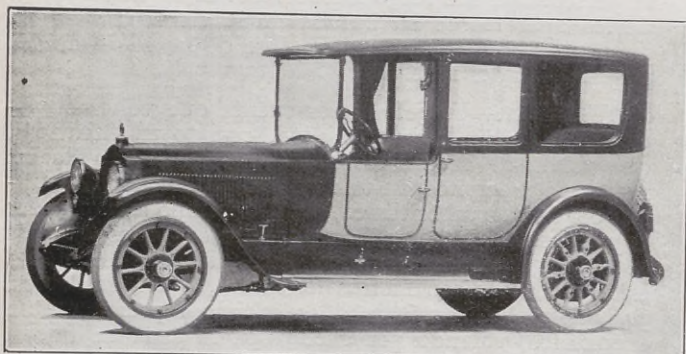
Brougham 4 asientos (Carrocería Packard)

Pesetas 36.000



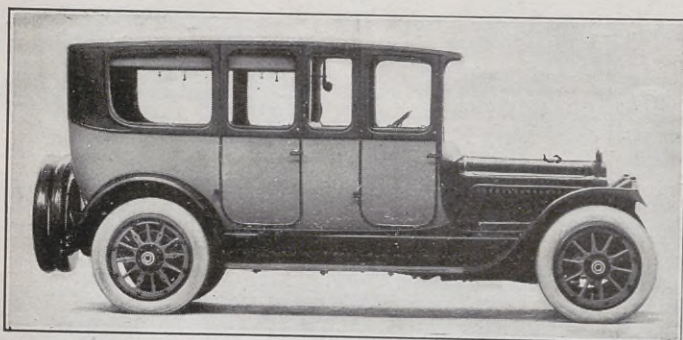
Limousine 6 asientos (Carrocería Packard)

Pesetas 36.000



Limousine 7 asientos (Carrocería Packard)

Pesetas 38.000



Imperial Limousine 7 asientos (Carrocería Packard)

Pesetas 40.000



Señoras y señores...

Vuelve Burnbury de su viaje anual a Nueva York y trae pocas noticias. Los automóviles de 1918 sólo se diferencian de los de 1917 en las líneas de las carrocerías; mecánicamente puede decirse que son iguales. Exteriormente todas las marcas coinciden en buscar la esbeltez de la línea, aproximándose a la recta, desde el capot a la capota. Los radiadores son generalmente más altos y parece han pasado definitivamente a la historia aquellos coches que con el capot bajo parecían pachones siguiendo un rastro. Las corazas son prolongación del capot y no mampara divisoria entre mal avenidos.

La transición de las carrocerías reproduce en breve la historia de las líneas en la construcción naval. Aquellas carrocerías que allá por el 906 venían del «propio París» se parecían a las antiguas carabelas, con popa alta como reclinatorio de iglesia. Hoy en la construcción naval domina la línea recta, y los coches, según tengan más o menos alto el capot, imitan un cazatorpido o un transatlántico. Pero la influencia decisiva en la construcción de las carrocerías es la del traje femenino. Las anchas mangas y los trajes de cola iban bien con las carrocerías de su tiempo, las líneas rectas de hoy armonizan con la sobriedad del figurín actual. ¿Quién puede negar la influencia de las faldas cortas en la forma de las carrocerías?

Los meses que acaban de pasar serán recordados siempre por los automovilistas, como se recuerdan las épocas de las grandes calamidades: el año del hambre, por ejemplo. La gasolina se ha vendido a 30 pesetas bidón y ha habido humorista que ha obsequiado a una dama con gasolina, como si hubiese salido de los misteriosos alambiques de Coty o Guerlain. Lo único que ha quedado demostrado es que los automóviles no andan con fantasía sola; bastantes pruebas de ello hemos tenido y más de una reproducción del viaje en el Clavileño, en que a Sancho le han chamuscado las barbas y el Clavileño de cuatro ruedas ha salido derrengado.

La democratización del automóvil sorprendió mucho a los que sabían que España sólo dispone de unos diez mil automóviles, es decir, uno por cada dos mil habitantes, y luego se encontraban con que una plataforma del tranvía para doce personas llevaba, cuan-

do menos, veinte viajeros que se ocupaban de la falta de gasolina, sin contar el interés que despertaba en el resto de los compañeros de viaje que usaban mechero.

Con la creación del automovilismo voluntario ha recibido el automovilismo sanción oficial como elemento útil. Bien está que se llegue a reconocer la utilidad de lo que hasta ahora sólo se quiso considerar como pasatiempo o comodidad; pero poco se ha hecho mientras no se pase de ahí. Sepárense de los diez mil automóviles y camiones de que dispone España los inútiles para el servicio, y, teniendo en cuenta el estado de los restantes, el grado de instrucción de mecánicos y conductores, cantidad de piezas de repuesto de cada marca, talleres de reparación capaces de llevar a cabo las necesarias sin necesitar semanas o meses para ello, calcúlense los que verdaderamente quedarían servibles en una nación como España, que dispone de tan pocos ferrocarriles.

El remedio a esta situación está más en el Ministerio de Hacienda que en el de Guerra. Redúzcase mucho el derecho de Aduanas de automóviles y camiones, rebájense los derechos que pesan sobre la gasolina y el petróleo y pronto se verá que ha aumentado la recaudación por importaciones, aumentando rápidamente el número de automóviles de que en un día puede disponer el Estado. Procúrese por otro lado que las mezclas alcohol-benzol puedan venderse a precio no mayor de 0,75 pesetas litro, y si algún día hace falta poner a prueba la utilidad del automovilismo se le encontrará dispuesto; de otra manera habremos estado contando con la ayuda de un raquítico para apuntalar nuestra casa.

Constituido e instalado el Real Aero Club, es de esperar se haga una intensa campaña para despertar interés y afición por la aviación, facilitando el aprendizaje de los que tengan aptitudes, conseguir ventajas a su ingreso en el ejército a los que tengan hecho ese aprendizaje, dar de sus propios fondos o hacer que se den premios de importancia para los hechos notables de aviadores militares o civiles. Hacer, en fin, una obra nacional en pro de la aviación, huyendo de que se momifique o fosilice en manos de la burocracia oficial.

D. Y D.

LA SEGURIDAD ES EL TODO

El «Packard» es el automóvil más resistente, seguro y de absoluta confianza que existe en el mundo

A esto se debe que el «Packard» tenga todo el valor del dinero que se paga por él.

Marqués de Villamagna, 4. — MADRID

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



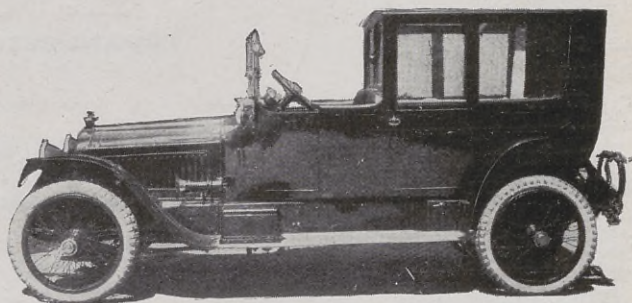
Gran Vía Diagonal, 458

Tel. 7788-Barcelona

de la Real Casa

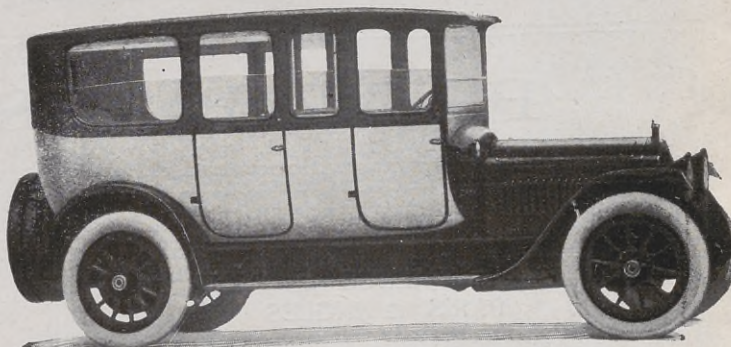
Automóviles PACKARD

DISPONIBLES PARA ENTREGA INMEDIATA



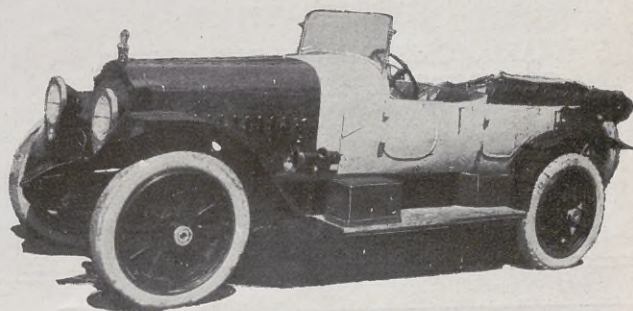
Limousine 6 asientos (Carrocería Labourdette)

Pesetas 37.500



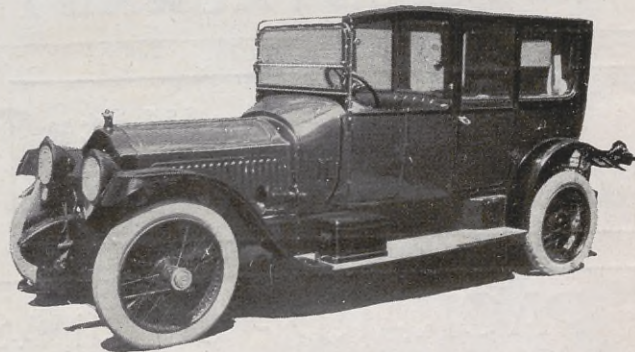
Imperial Limousine 7 asientos (Carrocería Packard. Gran Lujo)

Pesetas 45.000



Torpedo 4 asientos (Carrocería Arteman)

Pesetas 31.000



Limousine 6 asientos (Carrocería Trigo Hermanos. Gran Lujo)

Pesetas 37.000

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

PACKARD - OFICINAS - GARAGE - TALLERES
MARQUES DE VILLAMAGNA, 4 - MADRID

MI ENDECHA

Como callista, no es natural que me queje aunque me pisen, si bien sea en el negocio nada más; pero, por otra parte, mi profesión me autoriza como ninguna a «tomar pie» de la amistad que me une con el propietario de esta Revista para entonar una endecha que mi adolorido corazón tiene ha tiempo «embotellada».

Esta es a propósito del considerable daño que acarrea el automóvil a la veneranda clase de callistas, tanto más injusto cuanto que nosotros no nos metemos con nadie.

Muy al contrario, nosotros combatimos uno de los dolores más impertinentes de los muchos que sufre la humanidad; si a algún ser humano le duelen los pies es porque quiere y porque no quiere... acudir a mi gabinete.

También hay a quien le duelen por ansioso.

Porque pide que le pongan encima de los callos unas patatas de cordero, ¡¡y a ver si no le van a hacer daño!!... ¡¡Voto a Cayo Fulvio Cicerón!!

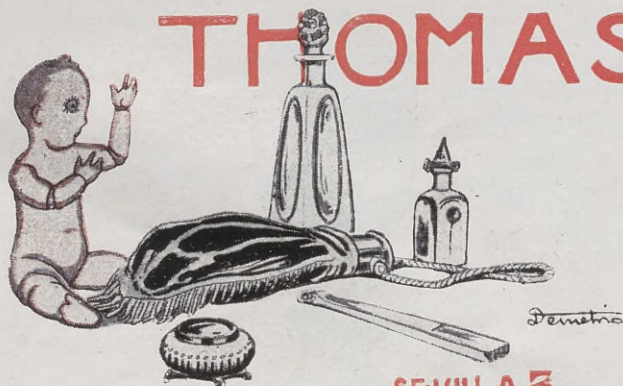
Concedo (a lo que iba) que el automóvil es ciertamente un «adelanto», cualidad estimable en estos tiempos en que se vive tan de prisa que hasta se adelantan los relojes. Gracias al automóvil se llega pronto y bien a todos sitios; se toman aires puros; se adquiere un aire distinguido y sobre todo un... ¡ah, cielos!, los pies no se cansan, los pies llegan a ser algo superfluo, que, siguiendo así las cosas y siguiendo la naturaleza su costumbre, acabarán por desaparecer del cuerpo humano, ¡y el que venga detrás que arree!...

Entonces, ¡¡Ay mísero de mí! Ay infelice!... la hora de mi ruina es sonada, tan, tan, tan... ¡También se necesita tener un corazón «encallecido», señores fabricantes de autos, para perjudicarme así!

Bien marchaba la gente «pedibus andando» y no había razón para contradecir órdenes del Sumo, dando a unos cilindros el encargo que El ha dado a unos músculos.

¡Si al menos les salieran callos a los neumáticos!...

CASA THOMAS



SEVILLA
MADRID.

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

ARTICULOS PARA CABALLERO

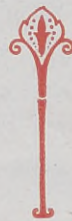
muy bien surtida con
magníficos géneros ingleses muy convenientes
ARTICULOS PARA SPORT

La Viña P.

RESTAURANT

Núñez de Arce, 13

MADRID



Teléfono M. 1.109



Demetrio

Si les salieran callos a los neumáticos, seguramente S. M. el Packard sería mi cliente como es mi amigo. ¡Con qué orgullo me postraría a las reales cubiertas de S. M.!... Por la fuerza de la costumbre llegaría yo a adquirir una rapidez de vértigo en las extirpaciones. ¡¡Va tan de prisa Su Majestad!!... Pero alguna vez, agradecido por haberle dejado las endurecidas y lastimadas cubiertas tan flexibles e incansables como antes de sentir la necesidad de confiarse a mis manos, me contaría sus hazañas y me hablaría de aquellos viajes silenciosos, sin darle importancia, a La Coruña, Gijón, Santander, San Sebastián, Barcelona, Valencia, Málaga y Cádiz, de aquellos viajes de los que siempre regresaba a Madrid transportando mil kilos, de oro acuñado, con la facilidad y la indiferencia del que está acostumbrado a mayores empresas.

Y es muy posible que algún día (los reyes tienen excentricidades muy agradables) me hiciera donación de la preciosa carga aurífera y acuñadifera, y entonces...

¡Si le salieran callos en las cubiertas! Divago de ilusión. En ese caso feliz yo sería callista de S. M. el Packard, ¿verdad, señor Director? Yo me esmeraría en el servicio de su serena y velocísima majestad, cuando se dignase honrar mi casa.

Y si después de servirle y despedirle entrara mi criado Juan (a quien yo, como es natural, llamo Juanete) anunciándome la visita de un ciclista, yo respondería, dándole gran tono:

—Dile que no estoy para «pelanas».

Pero todo esto es fantasear. La realidad es que el automóvil comete un atropello conmigo, librando a los pies de sus naclas y quitándome así lo que constituía mi alimento, porque al suprimir los callos del menú de los dolores terrenales, me deja sin pan.

¡Uff!! Solté mi endecha, desahugué mi pecho, y ahora «callo».

Y quedo, como siempre, a los pies de ustedes... No es favor, es costumbre.

ENRIQUE LEÓN,
Callista.

**Antero
Hernandez
& C^a**



Calzado de Lujo

**PRINCIPE 1
Y PLAZA DE SENSALEJAS 3.
Madrid.**

E. FAJARDO SASTRE

MONTERA, 9-TELÉFONO M-2.872-MADRID

CAFÉS PRINCIPALES DE MADRID

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

Paradoja que no lo es

Un aeroplano poco rápido anda unos 150 kilómetros por hora; los aparatos veloces alcanzan hasta 250 kilómetros. Esto, según parece, acorta las distancias.

Sin embargo, fácil es demostrar lo contrario. ¿Cuánto se ha acercado España a Europa desde que existe la aviación?

Se ha alejado tanto, que hoy es ayer. ¿Habrà alguien capaz de arrancar las hojas atrasadas del calendario? Es cuestión de ser o no ser pueblo con existencia propia.

Jabón

Fieno de Pravia

de la Casa GAL

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

PATENTES MARCAS
MODELOS
NOMBRES
COMERCIALES

En España y especialmente en el Extranjero. Se obtienen rapidamente por mediación de la OFICINA INTERNACIONAL de PATENTES y MARCAS con fianza depositada.

TELEFONO
30-87

ROEBY & C^{IA} Apartado
365

Pidanse listas de precios

Moreto 8. MADRID.

LUIS ESPUÑES

FABRICA DE PLATERIA



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

Teléf. 1.601. MADRID Teléf. 1.601.

(No tiene sucursales.)



LAS AGUILAS DE ACERO

Clara tarde de verano;
limpio el sol brilla en el cielo,
y en las cálidas llanuras,
sin rumores, duerme el eco.

Son las horas de la siesta;
son las horas en que el hombre, bajo un árbol somnoliento,
y tendido, cara al aire, sobre el césped de los surcos,
entreteje con su espíritu una urdimbre de áureos sueños.

Manso el río se dilata por las cálidas llanuras,
bajo el sol que le deslumbra con sus líricos reflejos,
y en los pinos las cigarras monorrítmicas y lentas
dan la nota de sus élitros.

Roja tarde de verano;
yo, tendido cara al aire, sobre el césped, somnoliento,
dejo libre que mi espíritu, en la calma de la tarde,
teja loco un áureo sueño.
Poco a poco mis sentidos languidecen, y un desmayo,
invencible y enervante, se apodera de mis miembros,
y mis párpados se cierran, y en mi oído suenan leves,
como envueltos por la bruma, monorrítmicos, los élitros.

Un temblor inesperado, como el vuelo de cien aves,
me despierta; miro al cielo,
y en la altura ven mis ojos, vibradoras y encendidas,

de dos pájaros audaces las dos hélices de acero.
Son dos rayos las dos hélices
y las alas de estas aves dos ingrátidos portentosos;
Son las alas y las colas de dos águilas que el hombre
ideó con la pujanza de su altivo pensamiento.

Bajo el sol, como una llama
brilla el vientre de estos pájaros, cuyo indómito jadeo,
al rodar sobre los aires,
pone en cumbres y en llanuras la oquedad ronca de un trueno.

Un instante se detienen, bajan rápidas, y apenas
tocan breves en la tierra, de un empuje alzan el vuelo,
y en un triunfo suben, suben, y los sigo hasta perderse,
como un punto imperceptible, por los ámbitos del viento.

¡Oh, condores de los Andes, que tenéis, como la Gloria,
las pupilas encendidas y el plumaje turbulento;
aún más alto que vosotros, que bebéis lumbré de soles,
sobre el lomo de esas aves llega el hombre en sus anhelos!

Porque el ala temblorosa, como un arpa resonante,
de esas águilas de acero,
vuela a impulsos de una idea, y no hay pájaro que suba
ni más alto ni más ágil que la luz de un pensamiento.

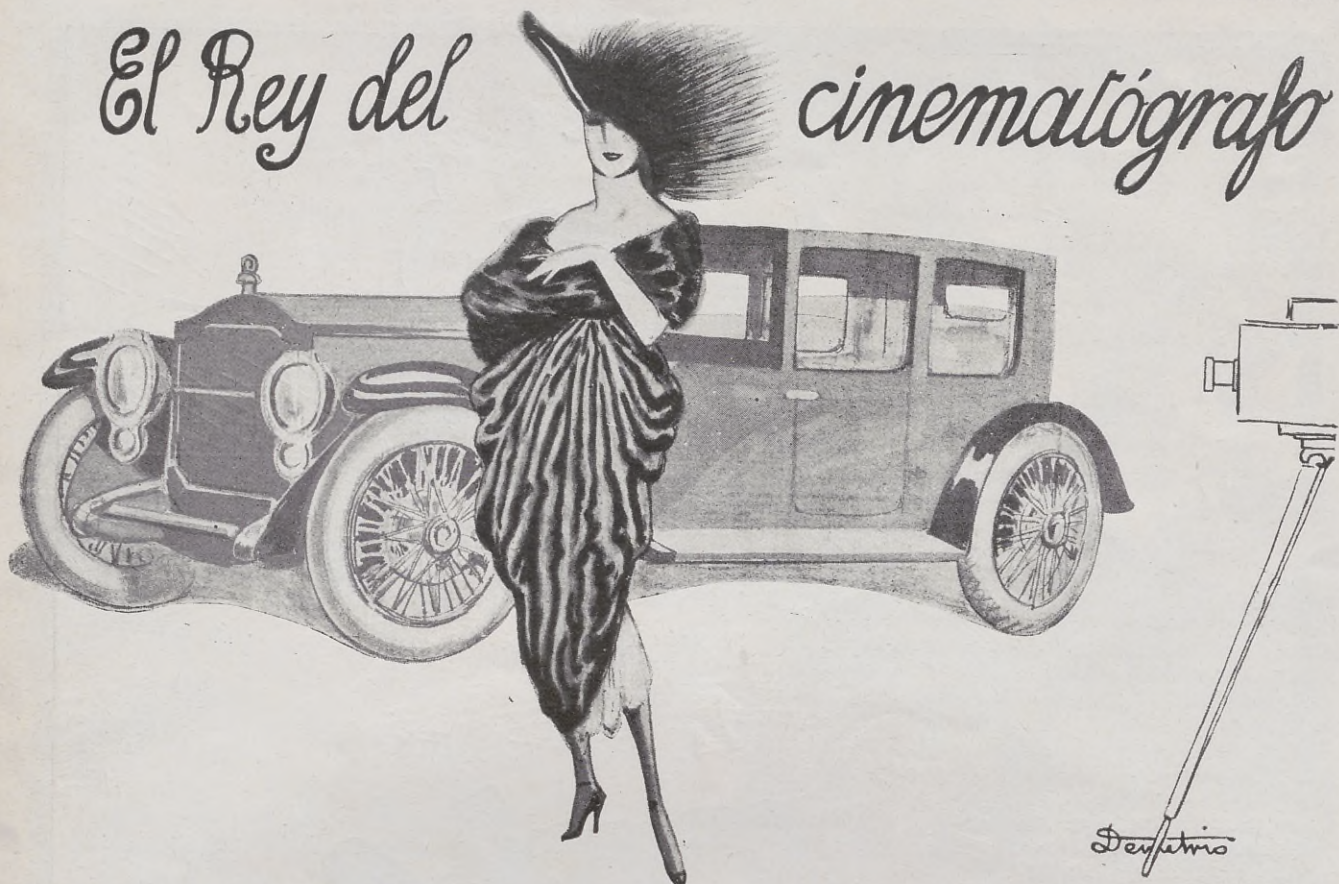
FERNANDO LÓPEZ MARTÍN.

Camiones PACKARD

Camión 4 1/2 toneladas con carrocería
Pesetas 35.000

Camión 3 1/2 toneladas sin carrocería
Pesetas 29.000

El Rey del cinematógrafo



E

l legítimo rey de la pantalla es el automóvil.

Esto lo decimos aquí, no porque esté delante D. Antonio Morales, representante de Packard; esto lo decimos aquí y lo decimos en el Ateneo, y estamos dispuestos para sustentarlo a ir al campo del honor, de San Isidro o dondequiera que se nos lleve.

Tenemos la fuerza de nuestra convicción, y con esta fuerza empujaremos al que nos discuta hasta que caiga en la razón que nos asiste y además levantaremos *ipso facto*—que es lo que *hapse facta*—un trono de inconcusas verdades para exaltar a él, al único y absoluto rey de la película, y proclamarlo como tal a voces y a bocanazos y derrocar a los soberanos advenedizos que con la desfachatez padre empuñan el cetro de la monarquía cinematográfica.

No tememos que algún anarquista le pinche un neumático a su serena majestad. Vamos a aducir razones de tan grueso calibre que han de reconocer a una el derecho divino rancio que tiene a la corona nuestro pretendiente, la aristocracia, la acracia, la teocracia, la plutocracia, la democracia y la pancracia.

Ha llegado el momento de la proclamación, señores.

Un heraldo se adelanta de parte nuestra en un magnífico «doce cilindros» y con un golpe de claxon reclama la atención de ustedes.

Hecho esto, nosotros nos metemos el heraldo en el bolsillo y nos explicamos así:

LA ELEGANCIA

La elegancia en el cinematógrafo es la actriz: la Bertini, la Borelli, la Hesperia, la Cavallieri...; pues bien, todas ellas son reinas, pero reinas consortes.

Todas sus líneas panorámicas corporales, todas sus estupendas *toilettes* no les darian jamás el tono, el tono de gran tono, clave de su soberanía, que les da en los *films* el automóvil coactor: ese automóvil fastuoso, rico, severo y verdadero, que les espera al pie de las escalinatas de los palacios alquilados, a la puerta de las joyerías de tramoya o en la alameda de un gran parque público que pasa por propiedad del personaje...

¿Qué haría la más prestigiosa actriz cinematográfica si al salir de esos palacios, de esas joyerías o de esos parques, envuelta en un magnificante abrigo, tocada la sentimental cabeza con un sombrero de belleza arbitraria, no encontrase al caballero automóvil, ovalado y correcto, con su brillo suntuoso, ese brillo que tienen también y únicamente las chisteras y los *parquets*?

¿Qué haría?

Haría el ridículo.

Porque no hay mutis decoroso posible. No va a salir andando, como lo haría un repartidor de leche, por la gran avenida o el amplio boulevard del fondo con toda su admirable *toilette*. No va a tomar un tranvía.

¿Un coche? Un coche no ha sido jamás elegante. La caja de un coche es una cosa siniestra, ruin, antiestética y antipática. Además, como todas las cajas de los coches son uniformes, la gran actriz, la mujer exquisita, no podría tener un estuche más decorativo que los demás y no podría diferenciarse de un buen médico o de una anciana rica, de esas que van en coche—todo lo soberbio que cabe en un coche—con una manteleta de azabache.

Porque el automóvil es el que ha venido a establecer el orden del acarreo social, la selección de clases; es el que ha puesto en manos de la gente *bien* la posibilidad de diferenciarse de los *corinos* y los *demodés* hasta en sus vehículos.

La altura de un capot, la longitud de un chasis, la

curva de una carrosserie dibujan el tipo de su dueño. Antes se veía un coche, hermoso o no, y era imposible precisar nada; ahora se ve un auto y podemos decir: ese auto es de una solterona rancia, es de un maestro de obras, es de un senador, es de un deportista, es de una cocota o es de una familia opulenta y noble.

El automóvil moderno, el automóvil caro, el que es más decorativo y más costoso que la mujer más elegante, es el automóvil de la mujer elegante.

En el mundo real es el complemento de la mujer del gran mundo; en el mundo cinematográfico es el complemento de la actriz, a cuya elegancia, que siempre tiene algo de teatral, le da lo que le falta de elegancia efectiva y sólida.

Las reinas consortes de la pantalla no triunfan por su arte, afectado y absurdo; triunfan por su elegancia, que no llegaría a serlo sin la coactuación de S. M. el Automóvil. En eso quedamos.

Y basta que yo lo diga.

LA EMOCIÓN

La emoción en el cinematógrafo es el *detective* o el delincuente de frac; ni uno ni otro se concebirían sin su correspondiente automóvil.

El momento más emocionante en las películas emocionantes es el momento de la persecución: el caballero delincuente salta a su automóvil, el caballero detective salta al suyo y la congoja más agradable se apodera de los espectadores. Toda la argucia del «Conde Hugo»—pongamos por bandido—, como toda la del «Sello Gris»—pongamos por policía—, queda a merced del motor que los conduce, sobre el cual pesa todo el trabajo de la escena y en el que converge todo su interés dramático. El duelo de los personajes pasa a ser un duelo de automóviles.

Los motores representan su papel con una justeza y una perfección que no puede alcanzar actor humano alguno: corren, excitando la ansiedad del público con la sensación de su gran velocidad, simulan irse a los alcances, fingen de improviso una *panne* y, por último, si en su papel así está escrito, se despeñan por una cima o por un puente y mueren de verdad ante el respetable público, dándole como nadie por 0,50 o 0,35 el espectáculo de un señor accidente sin trampa ni cartón.

A ver qué actor hace eso. El actor que se haya arrojado de cabeza por un precipicio que alce el dedo.

Regalaremos un reloj de torre al que nos cite el título de una película de emoción en la que el momento de mayor emoción no sea un momento de automovilismo. Nada, nada. Los metros sensacionales de toda cinta cinematográfica los recorre siempre un automóvil.

Es *impepinable*, que dijo Lamartine.

¿Polo, Maciste, Hugo... reyes de la emoción? ¡Ja, ja!

Junto a un buen automóvil, un Polo queda achataado, un Maciste es una pasa y un Hugo es un higo.

LA GRACIA

El actor cómico cinematográfico de más gracia es el actor americano, y en el trabajo del actor americano el automóvil es el principal, si no el indispensable elemento.

Charlot, Faty o sus similares terminan siempre por saltar a un pequeño automóvil y lanzarse a una carrera fantástica, en la que efectúan absurdos virajes, dan patinazos inverosímiles, marchan hacia atrás, asustan señores gordos, derriban carritos de frutas y arrastran *policemen* como peleles, entre explosiones formidables (simuladas con bombas de humo), que producen otras tantas de hilaridad en los *morenos*, es decir, en los *negros*, porque en el cine tal son.

Suprimase el «automóvil-cacharro» en las películas cómicas, y a ver qué pasa en la hora de la batuda.

¿Ustedes qué creen que pasaría?

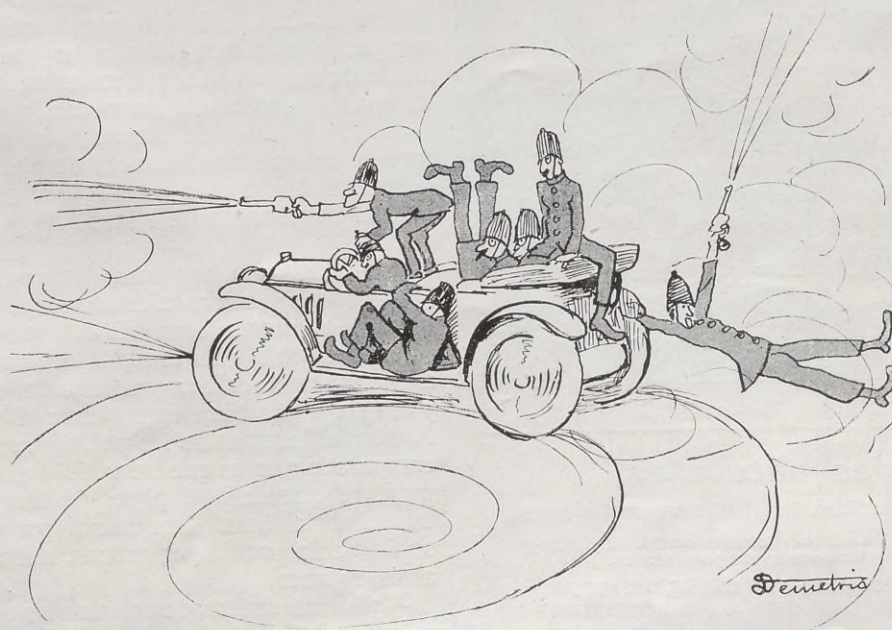
Hasta el día 14 a las ocho de la tarde recibiremos contestaciones.

Elegancia, emoción, gracia, los tres atributos del reino de los *films* son hegemonía del automóvil.

Creemos haberlo demostrado por las buenas. Ahora si al lector le da por no reconocerlo, allá él; tan sólo queda en deber nuestro advertirle que el caballero automóvil, en apoyo de su entronización, está dispuesto a llegar hasta el atropello.

Suprema ratio regum.

FERNANDO LUQUE





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



Leyes naturales

Como el choque continuo de las olas socava las rocas...

... la vibración en los automóviles hace cambiar la estructura de los aceros y, naturalmente, sus propiedades.

EL RUIDO es DESGASTE; el DESGASTE, DESAJUSTE, y el DESAJUSTE, PERDIDA DE FUERZA Y MENOR RENDIMIENTO

Intimidades automovilistas

Por considerar que las «intimidades» de un negocio de automóviles es uno de los asuntos que más interesan a nuestros lectores, damos a continuación una *interview* que nuestro redactor «Ace» ha tenido con don Antonio Morales, representante de la marca Packard.

—¿Por qué prefirió usted el doce cilindros Packard a otras marcas?

—Tengo que confesar que la idea original no fué mía. En 1914, al querer sustituir el coche europeo que usaba, por otro, pedí a Nueva York informes acerca del *mejor coche* que en los Estados Unidos se fabricase, y encargué a mis corresponsales allí que no se fiasen solamente del consejo de alguna autoridad técnica, sino que lo comprobasen, informándose de los que tenían el o los coches que aquélla recomendase, siempre sin perder de vista que yo deseaba:

- 1.º Un coche de la mejor calidad.
- 2.º Que ese coche fuese mecánicamente lo más perfecto posible.
- 3.º Que poseyese el factor seguridad en grado máximo.
- 4.º Que la perfección mecánica y la calidad fuesen garantía de que no habría que recurrir a reparaciones y cambio de piezas, pues ya en aquel entonces era muy difícil el hacer venir éstas.

—¿Y le recomendaron solamente el Packard?

—No, también me citaron otras marcas; pero me dijeron que, aunque me nombraban otras más caras, la que reunía en su totalidad las condiciones por mí citadas era Packard. Entonces hice venir dos Packard seis cilindros, y me gustaron tanto que, al aparecer el Packard Twin Six, pedí uno. Al ver que la perfección del seis cilindros había sido sobrepasada, y después de duras pruebas, de las que fué testigo constante el León del Puerto, me decidí, entusiasmado, a pedir la representación de Packard Motor Car C.º

—¿No hubiera sido tal vez deseable traer un coche más sencillo, más semejante a los hasta aquí entonces en uso?

—En mi opinión eso equivaldría a cambiar los Schneider-Canet o 77 Krupp por culebrinas, y el mauser por el arcabuz, sin olvidar que una trirreme es bastante más sencilla que un submarino, y una simple campana no tiene la complicación de un timbre eléctrico. Lo que se pide al automóvil es eficacia y satisfacción, no contar el número de piezas.

Aunque nada más sencillo que simplificar un Packard. Suprimamos el arranque y alumbrado eléctricos...

—No; esas son hoy cosas imprescindibles...

—Además, tuve en cuenta quiénes habían de ser los probables compradores. El automóvil es en España artículo de lujo y su uso está generalmente reservado a la clase aristocrática y adinerada, donde el que más y el que menos tiene en su lema: «Después de Dios...» A estos señores no se les podía ofrecer un coche que, comparado con los que hasta 1914 acostumbraba comprar, representase el papel de lacayo. Así, como a tal señor tal honor, me decidí por el Packard, que, según había podido comprobar, nunca había quedado atrás en nada.

—¿No cree usted que aciertan los que siguen usando su automóvil viejo hasta que la guerra termine?

—¿Cuando acabará la guerra? ¿Cuando acabe serán los coches más baratos o más caros? Nadie puede predecir, dado el trastorno que los enormes gastos de esta guerra ha traído a la economía mundial, cómo serán las condiciones en que ha de seguirse desarrollando la industria automovilista, más o menos ligada a la del aeroplano. Tanto puede decirse que la guerra durará más que su automóvil, como que el automóvil más que la guerra. La tendencia de los precios es al alza, la de la producción a disminuir. Por ejemplo: Packard ha aumentado tres veces sus precios desde que empezó la guerra, al mismo tiempo la producción ha disminuido en las dos terceras partes, para poder dedicarse a trabajar para el ejército.

También habrán de tener en cuenta los propietarios de coches que mientras los nuevos aumentan de precio, el coche usado (por el que tal vez hoy obtenga un precio conveniente) pierde rápidamente valor, tanto más cuanto mayor es la afluencia.

—Hablando francamente, ¿no cree usted que es más práctico comprar un coche de menos precio?

—Cosa sabida es que, a la larga, lo caro es lo que resulta más barato. Calidad es sinónimo de economía. Una cosa no es ventajosa por lo que cuesta, sino por la satisfacción y el servicio que da. Además un coche de calidad, por la mucha seguridad que ofrece, es un salvoconducto de valor inapreciable. ¿En cuánto aprecia usted el 50 por 100 más de probabilidades de que usted y su familia van seguros?

Según cálculo hecho por la fábrica Packard, con cambiar la probada «calidad Packard» por otra de un coche conocido (y que usted me permitirá reserve el nombre) de calidad mediana, la diferencia en precio sería de 500 dólares menos, y esto empleando la misma mano de obra; de manera que el cambio no es conocible a simple vista, ni tampoco en el transcurso de un año.

Desde otro punto de vista, y considerando el automóvil sólo como una comodidad, ¿no sabemos todos que los expresos llevan primera clase y también tercera? ¿Dónde viaja usted? Siguiendo ese razonamiento se podría proponer que se cerraran el Ritz, el Hotel

GONZALEZ HERMANOS



CONSTRUCCIONES
SANEAMIENTOS
MATERIAL DE GRÉS
CERAMICA
ARTISTICA
SEVILLANA

▽

GRAN VIA, 14
MADRID



Real y el María Cristina, etc., mientras hubiera posadas y casas de huéspedes.

La prueba de la satisfacción que da el Packard queda demostrada con el hecho de que de cada 100 coches fabricados de la tercera serie, 64 han sido comprados por dueños anteriores de Packard, y este hecho, repetido todos los años, ha hecho que Packard adopte por lema: «Antes de comprar un automóvil, infórmese de quien posee un Packard.»

Con esto, y un paseo demostrativo, salí convencido de que sólo me faltaba el dinero para tener un Packard; ganas me sobaban.

ACE

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 alrededor de 22.650 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"*

COMPANÍA COLONIAL



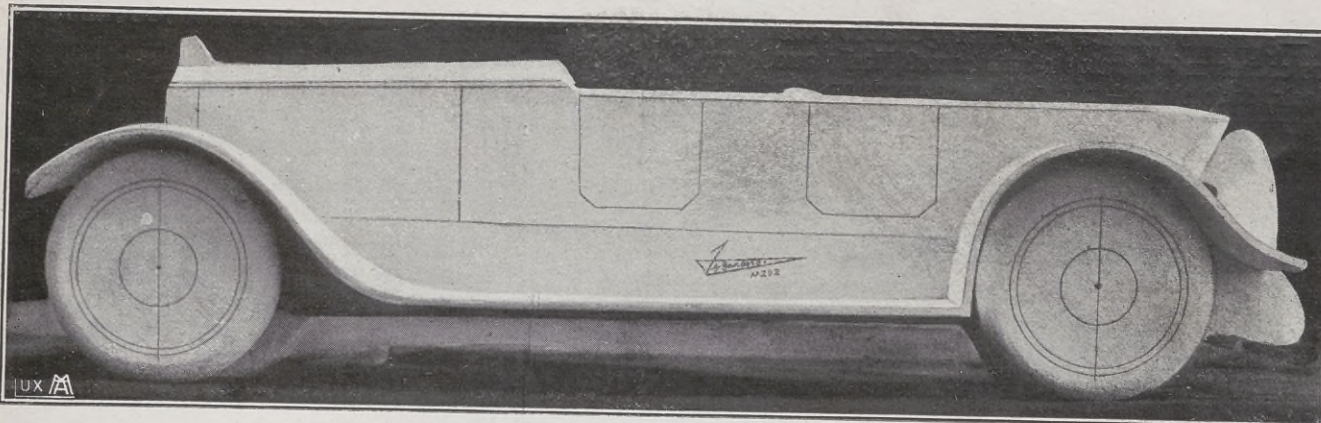
CHOCOLATES

MAYOR 32.

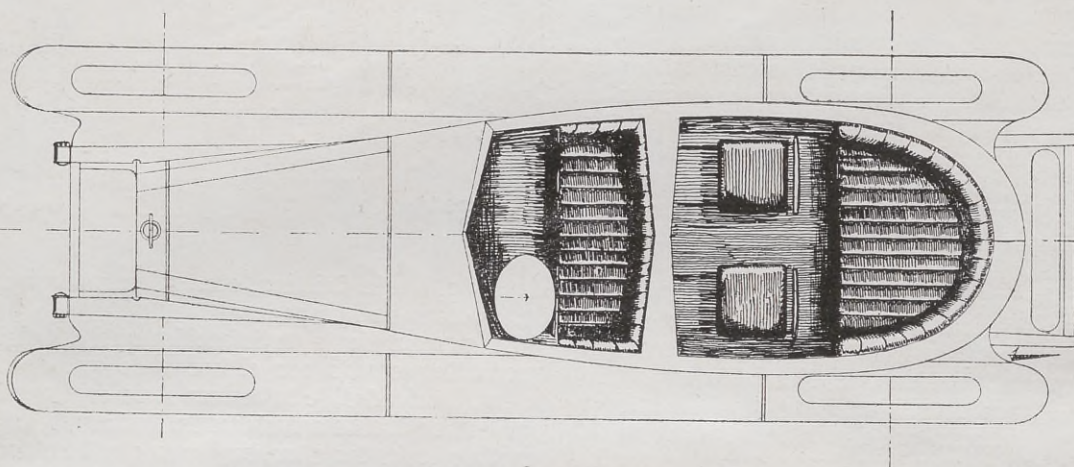
MEDEL

Juguetes
Juegos
Coches
para niños

ALCALA, 6



Modelo en escayola y diseño a pluma de la disposición de los asientos, del nuevo tipo de carrocería española, creación de la Representación Packard. Trazado y vaciado expresamente para dicha Representación por el dibujante de carrocerías J. Barbero. En el natural resulta de una belleza de líneas no igualada por ninguna otra carrocería torpedo.



ALGUNOS POSEEDORES DE PACKARD

D. Luis Pagé y Blake, Plaza de la Independencia, 5.
 Exemo. Señor Marqués de Villaviciosa, Castellana, 8.
 S. M. I. Muley Hafid, El Escorial.
 Exemo. Señor 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.
 Exemo. Señor Marqués de Foronda, Españaletto, 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 Vitórica y Casuso, Génova, 22.
 D. Guillermo Alvarez, Hotel Inglés.
 D. Mario Iravedra, Castellana, 15.
 D. George Marquet, Palace Hotel.
 Exemo. Señor Conde de Monte Blanco, Alcalá, 69.
 D. Mario Baselga, Núñez de Balboa, 13 y 15.
 D. Ramón Almirall, Barcelona.
 D. Pablo Alban, Torrelavega.

Exemo. Señor Marqués de las Torres de la Presa, Sevilla.
 D. Mariano de Foronda, Barcelona.
 D. Agustín Armero y Armero, Sevilla.
 D. Luciano Bueno Sáenz, Jerez de la Frontera.
 D. Tomás Castellano, Zaragoza.
 D. G. Alvarez, Orense.
 Exemo. Señor Marqués de Vesolla, Pamplona.
 D. Luis Ibran y Cónsul, Oviedo.
 D. Federico Aldecoa, Bilbao.
 Exemo. Señor Ministro de Holanda, Lista, 8, Madrid.
 Doña Filomena Pellico y Gómez, Castellana, 15, Madrid.
 D. Manuel García Goyena, Zaragoza.
 D. Tomás de Urquijo, Bilbao.
 Exemo. Señor Conde de Revillagigedo, Sacramento, 1, Madrid.
 D. Andrés Oliver, Barcelona.
 D. José Piqueras, Ciudad Real.
 Sres. Solvay y Compañía, Santander.
 D. Nicolás Pérez (segundo Packard), Alcalá, 66, Madrid.
 D. Angel González Posada, Gijón.
 D. Federico de Blanco, Velázquez, 12, Madrid.

ANTES DE COMPRAR UN AUTOMOVIL INFORMESE DE QUIEN POSEA UN PACKARD

MADRID :: 4, Marqués de Villamagna, 4 :: MADRID

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.
Bomba 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.
Caja de contactos.
Condensadores.
Bujías.
Voltímetros.
Bloques de cilindros.
Cigüeñal.
Tapones de admisión.
Tapones de escape.
Pistones.
Válvulas.
Taquets de válvula.
Arbol de levas.
Purgadores.
Segmentos de pistón.
Bielas.
Bulones de biela.
Cojinetes de biela.
Cojinetes de cigüeñal.
Cojinetes de árbol de levas.
Tubos de escape.
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 cardán.
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.
Bolsas de herramientas.

Encendedores eléctricos de cigarros.
Parabrisas.
Apagafuegos Hayne.
Equipos de viaje.
Neumáticos 935 x 135.
Ruedas Rudge Withworth 895 x 135.
Reguladores para levantar cristales de las carrocerías.

Valor de la existencia de piezas de repuesto y accesorios: 250.000 pesetas.

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.

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



Pasee usted en un PACKARD y podrá comprobar que el confort de la carrocería es una prolongación de las comodidades de su casa

Automóviles **PACKARD** TWIN-SIX
EXPOSICION GARAGE TALLERES

Marqués de Villamagna, 4 - MADRID

(Entre la Castellana y Serrano)