

EL Motor

REVISTA
TRIMESTRAL
DE
AUTOMOVILISMO

Año I

::

Madrid, Julio de 1917

::

Núm. 3



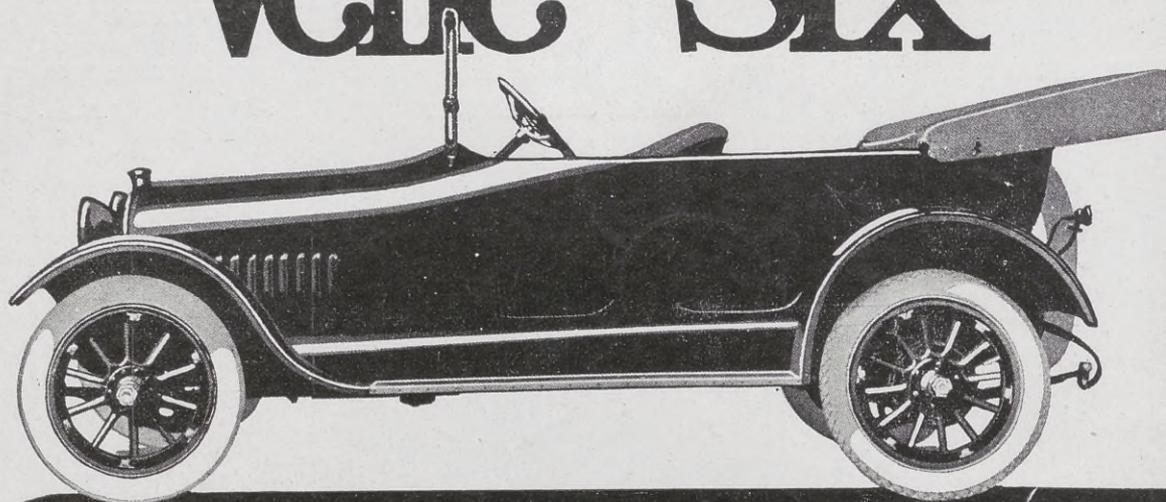
Dibujo de Rafael de Penagos

50
cénts.

Penagos

Antes de adquirir un automóvil infórmese de quien posea un PACKARD TWIN-SIX

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 × 105 mm.

Neumáticos

815 × 105.

DISPONIBLES

Faetón de turismo 5 asientos..... Ptas. 14.000,00
Coupe Limousine (carrocería Trigo Hnos... » 17.500,00

Avenida del Conde de Peñalver, 13 - Madrid

EL Motor

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

Año I

Madrid, Julio de 1917

Núm. 3



Excmo. Sr. Duque de Alba

Presidente del Real Automóvil Club de España. El Duque de Alba, como presidente del R. A. C. E., es la más firme garantía del progreso automovilista



Demichis

LA MULA CONSIDERADA COMO H.P.....

H

OY día los «autos» son ya maravillosos, no sólo porque han progresado, sino porque se han simplificado y es muy fácil conocer en dónde ocurren y a qué causa obedecen las «pannes» más frecuentes en camino.

Además de esta razón de perfeccionamiento en las máquinas hay el motivo fundamental de que las gentes se familiarizaron con los motores y saben el modo de trabajar de ellos, pudiéndose afirmar casi en absoluto que los coches no vuelven al *garage* sino por averías en la carrocería, que por averías del motor mismo todos los coches llegan a su destino más o menos fácilmente.

Yo, que no me las doy de mecánico ni siquiera de buen aficionado, puedo indicar con relativa seguridad si falta una explosión por mal contacto en las bujías o por mezclarse mal los gases en el carburador, y yo mismo no tengo inconveniente—y ya lo hice en mi casa y con mi coche—de ponerme a desarmar un motor, desde la manivela de marcha a la diferencial y de ella a la cardan, y volver después a montarlo sin más útiles ni más herramientas que las corrientes en una forja de herrero y una llave de tuercas calibrada.

Recuerdo que en una ocasión se mellaron unos dientes de la corona de la diferencial, se mandó el modelo a Madrid y a Barcelona, y al cabo de dos meses vino una que no servía. Para no esperar más se hizo en una fragua de fundición la pulimentamos a mano... ¡y dos años lleva portándose perfectamente!

¡¡Si tuviera tiempo y humor hacía los automóviles en casa!!...

Aunque confieso que valen mejor los de las fábricas.

Pero esta exageración de hacerlos en casa no es más que para demostrar lo que se comprende y se domina por los profanos el mecanismo de los motores, que antes eran considera-

dos como arcas sagradas en donde respiraban genios invisibles y misteriosos, a los que no era posible acercarse sin la sabiduría de los ingenieros especializados en su construcción.

Hoy seguimos admirando a los doce cilindros... pero se los tutea.

¡Ya van muy lejanos y se han quedado muy atrás los tiempos en que se necesitaba un profesor para conducir un «Mercedes» y en que la casa alemana tenía que enviar un mecánico especial para reparar las averías de sus coches!

Hoy ya conocemos todos un poco el funcionamiento de los motores y es sencillísimo acudir al remedio de las dificultades pequeñas... y aun de algunas que antes nos parecían muy grandes.

Y el conducir un coche es punto menos que infantil, en mi opinión y en la de la gentilísima señorita Totó...: no hay más que sentarse, tocar la bocina para que se aparten... o para que no se aparten... ¡eso, a gusto de ellos!... y hala que te hala por las carreteras adelante.

No se si hará falta algo más, pero la supradicha gentilísima Totó así lo manifiesta y es lo que ella hace para guiar un magnífico «Packard».

Reconozcamos que es bien poco lo que hace Totó...

Aunque yo confío en que hará algo más.

De todos modos me subiré a un quinto piso cuando la vea guiando su «Packard».

Allá por el año 904, en la infancia del automovilismo, pasé un mes en Barcelona para entrenar *La Estirpe de Júpiter* en el teatro de Novedades con la admirable compañía de los señores Guerrero-Mendoza.

Fernando Mendoza, que se había traído de América un precioso automóvil eléctrico... que no andaba más que cuesta abajo... se compró un magnífico automóvil de gasolina... que no andaba más que cuesta arriba.

Ya con los dos coches, y el oportuno tras-

bordo, podía ir conforme le diera la gana, cuesta arriba o cuesta abajo...

Fernando, entonces, no sabía una palabra del mecanismo del motor, y cuando ocurría un percance se quitaba los guantes... y a fumar pitillos. Si el mecánico decía que era cuestión de mucho rato... encendía un puro.

Y el mecánico, después de ponerse el traje de faena, empezaba a mirar al coche por todos lados.

Al cabo de media hora, decía:

—Puede que sea en el carburador...

—Bueno. Pues mira en el carburador, a ver... Otra media hora.

—Puede que sea la magneto...

—Bueno. Pues mira la magneto, a ver...

El coche, magnífico a juzgar por las apariencias y por el precio, tenía los defectos de los primitivos, unidos al desconocimiento de los conductores, y se paraba de súbito... como de súbito volvía a ponerse en marcha en cuanto le acertaban con la causa de su detención y a fuerza de tocar aquí y allá.

Andaba el coche admirablemente... hasta que se paraba.

—Paf... paf... paf... ¡parados!] (a fumar pitillos el amo y a volverse tarumba el *chauffeur*,

hasta que la casualidad venía en ayuda suya).

Como la parada lejos de la ciudad resultaba enfadosa y además perjudicial por la obligación de Fernando de estar a horas fijas en Barcelona, se acordó una medida salvadora y que compaginaba el gusto de salir con la precisión de volver.

Y la idea fué el salir siempre cuesta arriba y hasta donde al auto le diese la ventolera de andar. ¡Que empezaba con los paf... paf... paf... y se paraba? ¡Pues no importaba! Entre todos arimábamos el hombro para darle vuelta al auto, y se le dejaba ir carretera abajo hasta llegar al llano... y allí una mula se lo llevaba al *garage*.

Y todos los días lo mismo.

—¿Adónde vamos?

—Hacia arriba.

—¡Pues hacia arriba!

¡Y al pelo!

Sólo que cuando el dueño preguntaba:

—¿Está el auto?

Nosotros preguntábamos:

—¿Está la mula?

Y sabiendo que estaban dispuestos los dos HP, salíamos tranquilos a paseo...

MANUEL LINARES RIVAS.



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.

B

URNBURY como buen americano, es hombre práctico, pero sabe que la imaginación, fustigando el amor propio o la ambición, ha completado el mundo y es el primer móvil del progreso. A esto atribuye el que su patria haya entrado en liza en defensa de la democracia, ambicionando ennoblecerse dando al mundo el héroe, encarnación y compendio de la futura edad, que vendrá después de esta era preparatoria tan compleja, nacida del ayuntamiento de la revolución con el genio que acertó a labrar la superficie del planeta con el rayo de la guerra, haciéndola fecunda a las ideas de libertad.

La transformación del mundo se avecina por haber conquistado el hombre con el avión y el submarino, una nueva dimensión: la profundidad. De hoy en adelante las fronteras y los mares no resguardarán a los pueblos más que el antiguo escudo ante las modernas armas. ¿Qué transformación sufrirá la Humanidad con el advenimiento de la aviación? Después de esta guerra, ¿cómo hacer marchar los ejércitos, sabiendo que millares de aves mecánicas podrán destruir, con las poblaciones, las vidas de aquellos que hasta hoy han podido ser defendidos desde las fronteras?

¿Cómo será el héroe? ¿Vendrá a instaurar el reinado de la paz, en que comerán juntos el lobo y el cordero, o será continuador del dominio del hombre sobre el hombre? | | |

No pretende poseer Burnbury el sentido que creen tener los sacerdotes tibetanos para encontrar al modelador de la Humanidad; pero, sea como fuere, el Héroe nacerá de una idea y será incubado por el más gigantesco pájaro que ha cruzado los aires, y que humano, demasiado humano, como hijo del hombre, es un compuesto de partes deleznales, animado del ansia loca de escalar las alturas, donde ahora reina la quietud suprema y adonde el hombre llevará sus



Señoras y señores...

pasiones y afanes, ahuyentando aún más lejos a los dioses.

Vuelve Burnbury de las elevadas regiones a que su fantasía le llevó, y ve que aquí ni Don Quijote vuela. Sancho no se ha apeado de su rucio. Mañana es posible que certera mano de pastor salte las muelas al distraído caballero, y tendrán que recurrir al bálsamo de Fierabrás, que sin poner remedio, trae quebranto.

Mientras Burnbury estaba sumido en estas preocupaciones y desvelos, un «fenómeno» cortaba una oreja a ras de tierra, unos caballos jadeantes se acercaban a la meta, en los puertos los blandros comenzaban a bordar en el agua sus efímeros surcos.

El hermoso sol de España borró de la mente de Burnbury la pesadilla humana y se decidió a saborear esta vida fuera de las complicaciones de nuevas dimensiones, y dando el día al día, se preparó a seguir el mismo camino por el que automóviles y trenes transportaban hacia el Norte enorme acopio de ilusiones, que asomaban llenas de color, cual caprichosas figuras de baile ruso, a los hermosos ojos, privilegio de las españolas, cuyos incomparables pies besa, admirado y respetuoso, Burnbury.

DYD.



“El Motor” se envía gratis

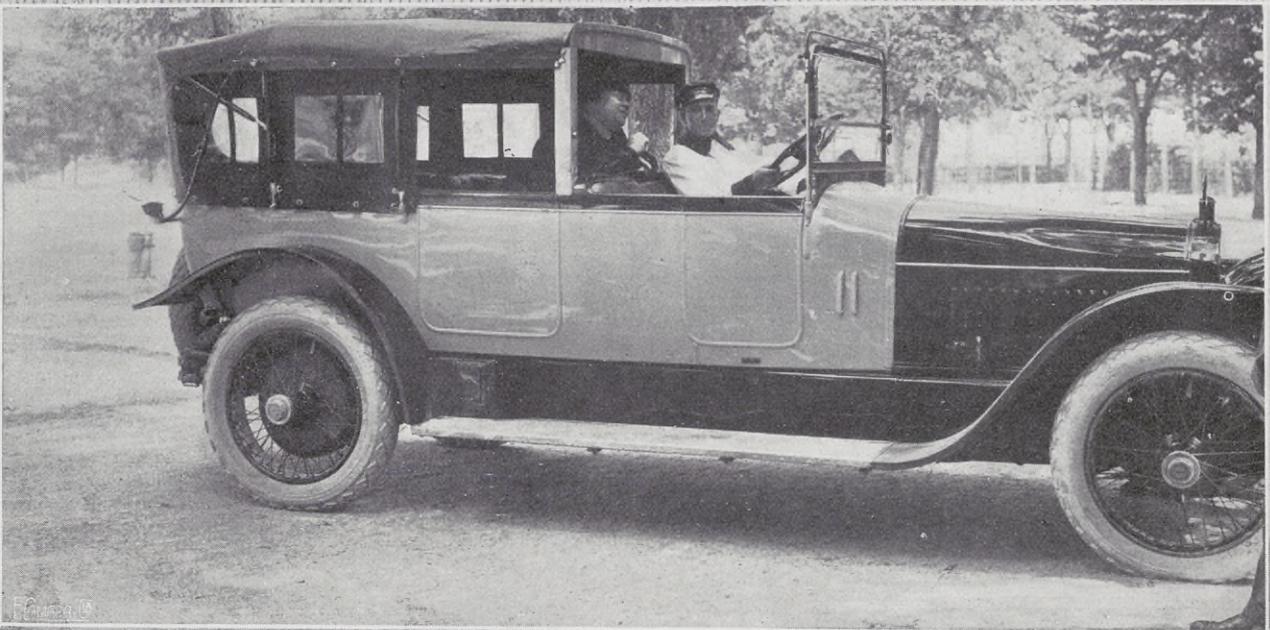
a todos los señores propietarios de automóviles, Clubs automovilistas de toda España, Ministerios, Capitanías Generales, Gobernadores Civiles, Universidades, Academias, Fabricantes de Carrocerías, Garages, Hoteles de primer orden, Restaurants y otras muchas entidades relacionadas con el negocio de automóviles.



Un gesto de la Alba
y un triunfo del Packard

Fot. Roca.

Leocadia Alba, la genial actriz, se maravilla ante el motor del PACKARD, en el cual *fué conducida* muy lentamente hasta El Pardo, donde Roca, el fotógrafo artista, *instantaneó*.
El representante del PACKARD puede estar orgulloso de su *auto*; ha sido en el único que ha paseado la actriz de Lara, aunque como aparece en el grabado, recomendando al *chauffeur* «muchu lentitud».



F. G. S. A. G.

EL LEÓN DEL PUERTO

Demetrio



TIENE el León del Guadarrama una tradición melancólica; parece un trozo de nuestra historia labrado en lo alto de la serranía, utilizando la berroqueña piedra para mejor simbolizar un pasado de gallardías y hermosos gestos.

Esta ejecutoria lo ennoblece más a nuestros ojos.

Los Toros de Guisando es el monumento histórico fraterno del León, y aunque éste no tiene románicas inscripciones recordatorias de empresas guerreras, posee un valor moral de intangibles iniciaciones.

Fernando VI, el rey enfermo de tristezas, mandó construir en 1749 para conmemorar la rotura de la serrana garganta guadarrameña, por la carretera de Madrid a La Coruña, y cuenta la crónica que en tan fausto suceso hubo de lucir el cantante Farinelli la bella modulación de su voz en la abrupta meseta, a 1.533 metros sobre el nivel del mar, rodeado de un concurso cortesano y de los parleros jilguerillos congregados en los robledales de la sierra. Y aún hay más; en el vecino pueblo de Guadarrama se alzaron en tal día dos sombras sumergidas ha tiempo en el caos, la del Arcipreste de Hita, jocoso y hábil burlador de las beldades montañesas, y el espectro severo de Alfonso el Sabio, repoblador en 1268 del arabesco Guadarrama, que hubo de correrse hacia el camino cuando la arriería comenzó a transitar por él.

El León abrazando dos mundos, que a tanto equivalen los globos que oprime, se alza sobre un pedestal de orden toscano, mirando su frente a la vieja Castilla, y es linda divisoria de las regiones castellanas. En uno de los recuadros del pedestal se lee esta inscripción:

«Ferdinandus VI Pater Patriae viam utrique
Castellae superatis montibus
facit an. salutis MDCCXLIX regni sui IV.»

Con frecuencia el segundo Borbón, para desechar la agudez de su melancolía, acompañado de su esposa Doña Bárbara y del divino Carlos Broschi, marchaba a la sierra en busca de la alegría producida ante la vista de los crisididos purpúreos y el verde ocre de los jarales. Ascendía a el León, y contemplando el paisaje de la Corte, en el que las cúpulas conventuales se destacaban, otra vez su espíritu

se conturbaba en la congoja, y el Real Palacio, cuya blanca silueta columbraba desde la altura, le traía el morbo hipocondríaco. Retardaba entonces su arribo a Madrid, y en la Casa de la Cadena de Guadarrama, donde pernoctaban, lucía Broschi su destreza artística entonando las arias más delicadas para reanimar al monarca; al finalizar la emisión de las fermatinas Farinelli, el viejo mayordomo, a instancias de la soberana, penetraba en la regia alcoba donde Fernando se encontraba y narraba las tradiciones de la Posada Real.

—En esta Casa de la Cadena—decía el servidor—se aposentaron los reverendos frailes Juan de Huete y Juan de Colmenar, prior y vicario, fundadores del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.

El rey preguntó:

—¿Cuándo?

—El 30 de Noviembre de 1561, y era el rey mi señor Don Felipe II, el Diablo del...

Fernando hizo una cruz en el aire y recriminó al mayordomo con dureza.

—¿Señor!...

—¿Conociste al monarca que construyó el León?

—Fué vuestra majestad.

—Y el maestro mayor, ¿recuerdas de él?

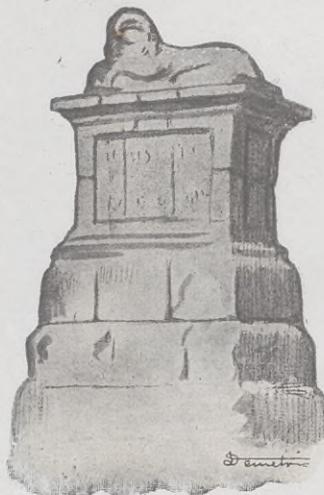
—Señor, sólo sé que era rubio, de cuerpo esbelto y nombre itálico.

El rey Fernando ordenó se retirara el mayordomo de su aposento e hizo igual indicación a Farinelli, quedando a solas con su esposa.

Mientras el sol poniente iba llenando de sombras la estancia, Bárbara de Braganza mostraba al regio amado los temores de su próxima muerte sin ver terminado el Monasterio de las Salesas de Madrid, obra en la que había puesto gran deseo.

El monarca rompió en llanto lastimero y abrazando fuertemente a su esposa la rogaba desechase del pensamiento tan lóbregas ideas, jurándola que poco habría de sobrevivirla, pues cuando la Parca la arrebatase a su cariño, marcharía al castillo de Villaviciosa de Odón para acabar sus días en la sombra, sin más luz que la de su conciencia y el recuerdo de la soberana.

Una leyenda habla de que el León aquella noche sacudió su pétrea melena y que uno de los mundos que oprimía con sus garras cayó al suelo con violencia. No debió ser cierto



Demetrio

tal hecho, porque, según afirma un cronista, el vecindario de Guadarrama subió al siguiente día a la cumbre y lo halló inmovible mirando a la antigua Castilla, aunque algo envejecido por la nieve que recubría sus lomos y blanqueaba sus fauces.

V. ORTIZ HERRÁIZ.

UN ANUNCIO ARTISTICO

El adjunto grabado representa el anuncio que la Casa PACKARD ha erigido en la Cuesta de las Perdices. Es una reproducción a mitad de tamaño del monumento del León, en el alto del Guadarrama. El ladrillo y el cemento han sido los materiales empleados en su construcción, y ha sido modelado por nuestro compañero el dibu-



jante *Demetrio*, director artístico de EL MOTOR.

La estrecha relación que nos une a la Casa PACKARD nos impide dedicar en este caso los elogios que dedicaríamos si se tratase de otro cualquiera.

Fábrica de Caucho

Reparación de cubiertas y cámaras de automóvil, :: moto y velo ::

Bandas macizas para camión automóvil y para coche :: de caballos ::

Artículos técnicos, caucho flexible, ebonita y amianto

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



Calle de la Santísima Trinidad - MADRID - Teléf. 520

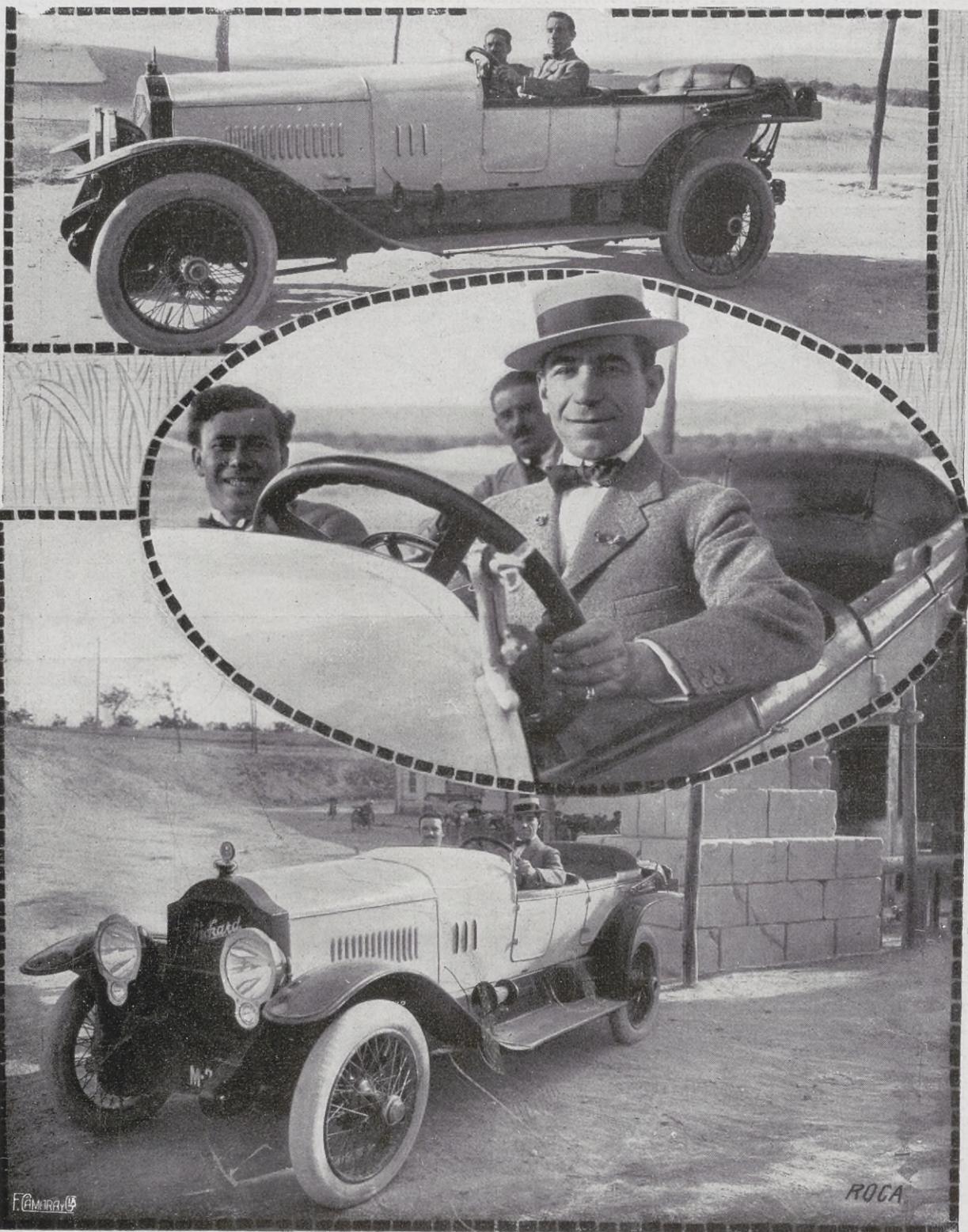
El Packard clase única

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.

VICENTE PASTOR, "PACKARDISTA"



El popularísimo torero madrileño que tan indiferente, tan frío es ante el peligro (un toro no es un *cock-tui*), el que parecía tener atrofiados los músculos zigomáticos, ha sonreído una vez.

Hace pocos días, y estando en la Cuesta de las Perdices, el célebre torero vió pasar el coche en donde aparece retratado. Con los ojos siguió al auto, que con la *lentitud* que le caracteriza desaparecía por Los Paradores como una mala noticia. ¡Vaya auto!, exclamó el *as*, y lentamente bajó la mano con que sostenía

una copa de *champagne*. Momentos después regresó el automóvil, y al ser conocido el mecánico de la Casa PACKARD (que era el que conducía el auto motivo de la exclamación de Vicente Pastor) de la impresión producida en el torero, le invitó a subir la Cuesta, y momentos después de efectuar la subida, el simpático *serio* se dejaba retratar sonriendo; que fué el mejor elogio que podía hacer.

CARROCERIAS
TRIGO HERMANOS

LUCHANA, 15-MADRID

TELEFONO NUM. 2670

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 17.000 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"

INAUGURACIÓN DEL HIPÓDROMO DE ARANJUEZ

HECHO saliente y llamado a tener gran resonancia e influencia en el fomento de la afición al hipismo y al mejoramiento de la raza caballar en España, ha sido la inauguración del estupendo Real Hipódromo de Aranjuez, debido a la iniciativa del regio propietario Duque de Toledo.

Sus dos reuniones inaugurales del mes de Mayo, han constituido un triunfo de organización y un éxito de público.

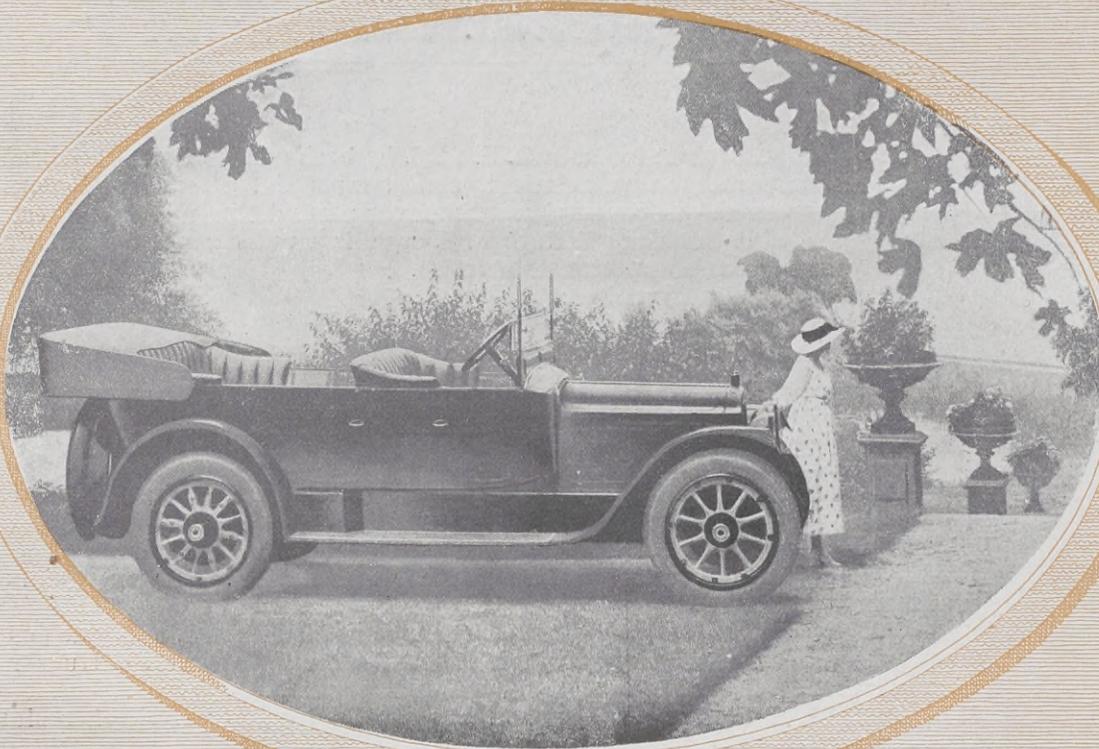
El todo Madrid aristocrático pobló las bellas alamedas fronteras al Hipódromo a la hora del almuerzo y más tarde el *stand* y las tribunas del nuevo *turf*, ovacionando a nuestro deportivo monarca, cuya cuadra triunfó repetidamente, ganando el primer Derby español.



S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, que asistió a la inauguración del Hipódromo. Fot. *Marín*.



Cuatro preciosidades de la aristocracia española, retratadas por *Marín*, en la alameda frontera al Hipódromo.



EN "AUTO., ME GUSTAS MAS

Niña de la cara moza;
fina y versallesca loza,
que hubieses ido en carroza,
a nacer tiempos atrás,
aunque gustado me hubiera
verte pasar en *litera*,
o en coche *a la calesera*,
en *auto* me gustas más...

Metida en tu *limusina*
transparente y cristalina,
eres cual joya en vitrina
que lanzas áureo fulgor
mientras, con ansia infinita,
ante ti salta y se agita,
cual corazón que palpita,
el trepidante motor...

En *faetón* de camino,
corriendo alegre, y sin tino,
tu perfil loco adivino
recortado en cielo azul...
Como valkiria guerrera
cruzas ante mí ligera
agitando cual bandera,
o airón, tu flotante tul...

Pues ¿y en *landó* de paseo?...

Al atardecer, te veo
meciéndote en balanceo
de un esplinoso ambular...
¡Brillan los pintados aros
de las ruedas, y tus claros
ojos son como los faros,
todo luz, de tu *Packard!*...

En cualquier *auto*, eres maja
de rumbo, con la ventaja
de que, al llevarte, trabaja
cualquier motor *a buen tren*...
Cuando en los muelles reposa
la leve carga preciosa
de una mujer tan hermosa,
¿qué *cilindro* no va bien?...

Por eso ya no me pesa
no haberte visto en calesa,
ni en carroza de duquesa
con dos lacayos detrás...
Estás tan archidivina,
gastándole *a ese* una mina
en aceite y gasolina,
que en *auto* me gustas más...

.....
(Y, un día..., me llevarás.)

LUIS DE TAPIA.

FIESTAS AUTOMOVILISTAS DE SEVILLA - 1917

El entusiasmo que anima a la R. S. A. S. ha hecho de las fiestas celebradas en Mayo el más importante acontecimiento de la temporada. La expectación era muy grande por esperarse que concurrieran la mayor parte de las nuevas marcas americanas y por haber acordado la R. S. A. S. organizar una carrera de profesionales para la que se ofrecían importantes premios.

Entre los festejos figuraban:

- I. Concurso de carrocerías.
- II. Prueba del kilómetro «arrancado».
- III. Prueba del kilómetro «lanzado».
- IV. Prueba de tres kilómetros en la cuesta de la «Media Fanega».
- V. Prueba de 10 kilómetros para profesionales en el mismo sitio de la cuesta.

Los resultados han sido:

I. Medalla de oro al Packard de don Agustín Armero (premio para coches abiertos).

II. Copa de la R. S. A. S. a don Pedro Solís, guiando un Packard.

III. Copa Hudson al señor Marqués de la Torre de la Pressa, guiando su Packard.

IV. No presentándose ningún coche de la cuarta categoría, más que dos Packards, éstos, a falta de competidor se retiraron, ganando la carrera el Hudson (tercera categoría) conducido por el señor Rubio Márquez.

PREMIO DE CLASIFICACION GENERAL. Copa Cadillac.—Fué ganada por el señor Marqués de la Torre de la Pressa, **sobre Packard.**



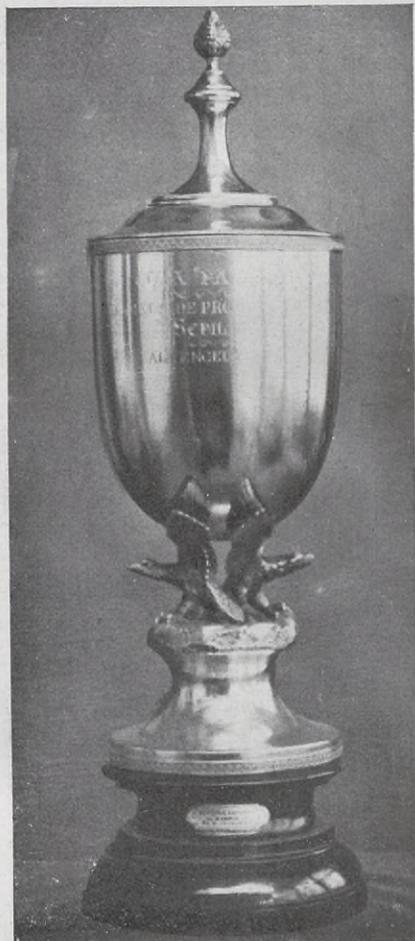
Copa Hudson.

Copa de la R. S. A. S.

Copa Cadillac.

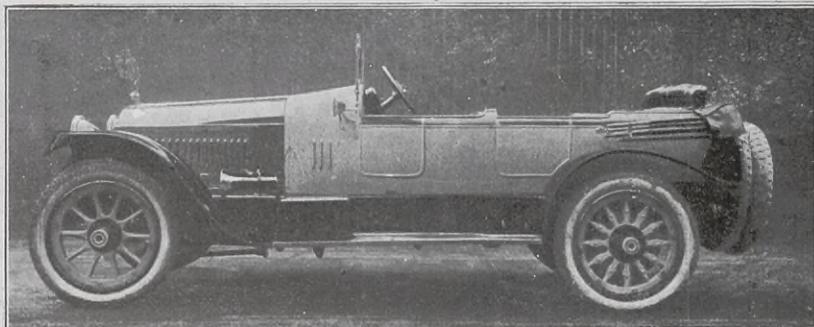
V. A la carrera de profesionales, 10 kilómetros en la citada cuesta de la «Media Fanega», sólo se presentó un Packard. La carrera no pudo tener lugar por no haberse presentado competidores, exigiendo el Reglamento cuatro por lo menos.

Las carreras de Sevilla han venido a confirmar que el Packard es el único automóvil que puede competir ventajosamente en cualquier terreno con todas las marcas existentes.



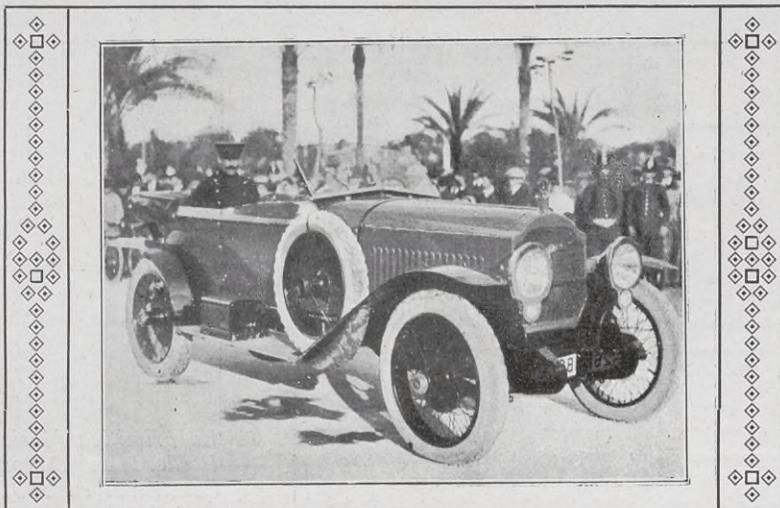
Copa PACKARD

ofrecida por D. Antonio Morales para el ganador en las carreras de profesionales.



PNEUS PIRELLI

Automóvil «Packard», propiedad del Excmo. Sr. Marqués de las Torres de la Presa, sobre el que ganó las copas Hudson y Cadillac en las fiestas automovilistas de Sevilla.



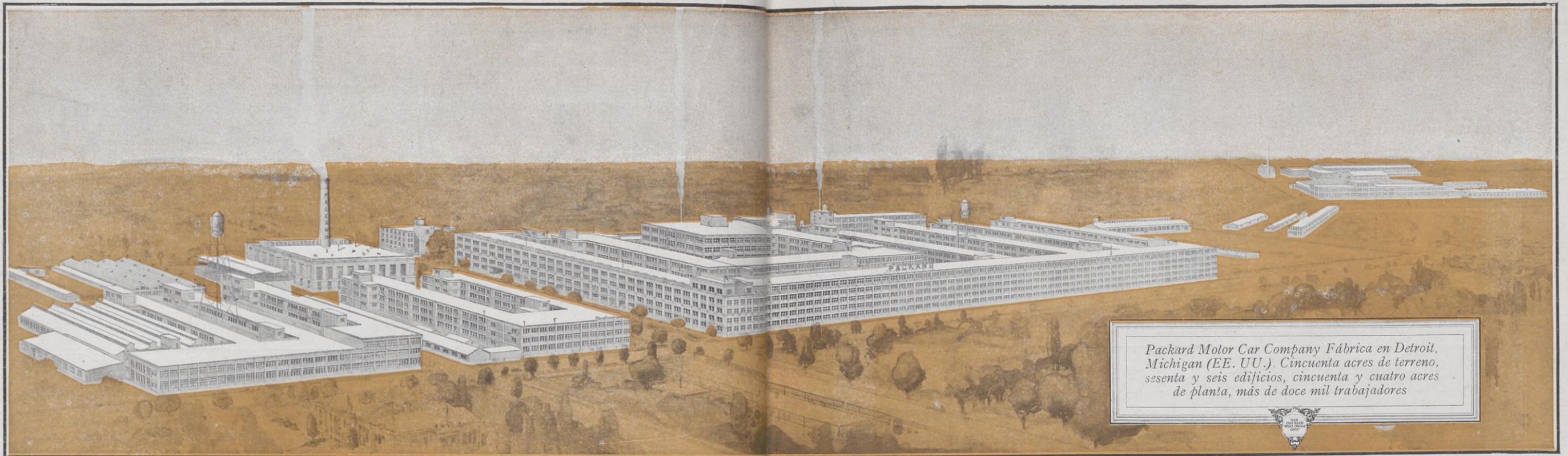
El aristócrata «sportsman» sevillano D. Agustín Armero, al volante de su Packard, ganador de la medalla de oro (premio para coches abiertos), en las fiestas automovilistas de Sevilla.

PACKARD EN LA "VUELTA DE CATALUÑA"

«Varias fueron las marcas que se han visto privadas, por circunstancias diversas, de alternar en esta importante competición. Singularmente «Packard», que había anunciado su inscripción y que hubiera ocupado un excelente lugar en la clasificación.

El momento no era, no obstante, propicio para *improvisar* un recorrido, y nosotros aconsejamos al señor Morales que, sin conocer previamente el circuito, no tomase su coche la salida. Lo que anteriormente decimos demuestra la razón de nuestro consejo, ya que una prueba de regularidad de la índole de «La Vuelta de Cataluña» exige, además de un buen coche (y «Packard» no se discute ya) un *perfecto* conocimiento de la carretera.»

(De Heraldo Deportivo.)



Packard Motor Car Company Fábrica en Detroit, Michigan (EE. UU.). Cincuenta acres de terreno, sesenta y seis edificios, cincuenta y cuatro acres de planta, más de doce mil trabajadores



Antes de comprar un automóvil, infórmese de quien

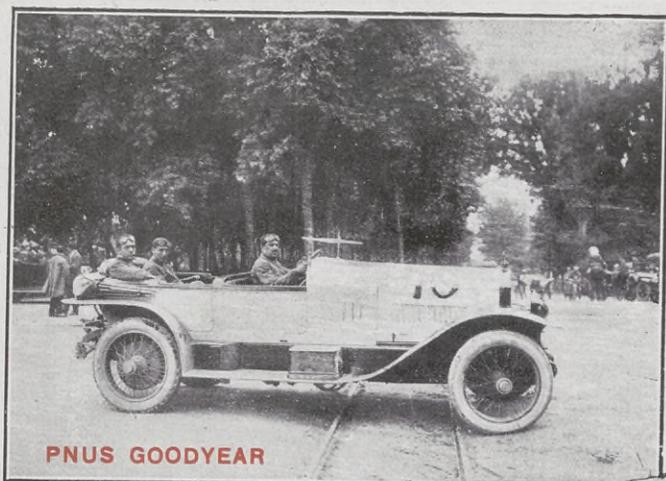
posea un Packard



La primitiva fábrica Packard en Detroit. Construida en 1903, ocupaba dos acres y en su tiempo contábase entre las más extensas y notables de su clase



RFH



PNUS GOODYEAR

El «Packard» conducido por el mecánico de la representación, D. Emilio López, antes de la salida.



Llegada del «Packard» a la meta.

Fot. Marín.

Subida de la Cuesta de las Perdices

Cronometrada por el R. A. C. E.



La mano que aprieta

(Datos tomados de *España Sportiva*.)

Automóviles de Turismo.

Por hora.

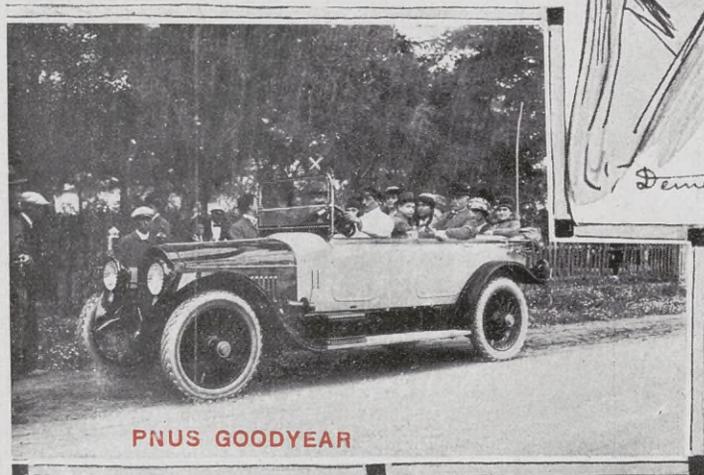
18. ^a categoría:	
«Packard», conductor	
E. López.	a 86.746
«Benz», conductor	
J. Delgado	72.727
16. ^a categoría:	
«Peerless».	72.727
14. ^a categoría:	
«Davis».	69.453
12. ^a categoría:	
«Hispano-Suiza». . . .	77.697
10. ^a categoría:	
«Hispano-Suiza». . . .	77.142

(De *España Sportiva*.)

Packard for ever.

El espléndido coche de turismo «Packard» que ha ganado la Copa del Conde de la Quinta de la Enjorada, batiendo a todos los coches de turismo, no es un coche preparado para la carrera.‡

Packard ha subido la cuesta de las Perdices con un coche de uno



PNUS GOODYEAR

El representante de la casa Packard acompañado de su familia, esperando tranquilamente el triunfo del «Packard» TWIN-SIX

Fot. Marín.



Vista de la parada de «autos» de casa Camorra, tomada desde el jardín.

Fot. Marin.

de sus clientes, un torpedo, doble o triple faetón, propiedad de D. Antonio Collado, y así, equipado en gran turismo, llega en el puesto de honor. No necesitaba consagración oficial de sus excelencias el famoso 12 cilindros, y por ello es más meritorio su bello gesto al presentarse en línea en la carrera del jueves, mereciendo plácemes la marca y su representante y entusiasta propagandista de Packard, Sr. Morales.

En nuestro próximo número del miércoles continuaremos esta información y el examen de las «performances» de los concursantes.

Los Jurados y Cronometradores.

En automóviles llegaron el Comandante Sr. Pereira, de la Comisión de Experiencias de Artillería, y los capitanes Sres. Seco y de la Garma, del Centro Electrotécnico, acompañados por dos motociclistas militares que galantemente pusieron a nuestra disposición, para servir de estafetas entre los puestos de cronometraje de salida y llegada. Poco después se presentaron el Presidente de la Comisión de turismo del Moto Sport Español, Sr. Acilu; el ilustrado Secretario del Real Automóvil Club de España, Sr. Resines, y el Presidente del Real Moto Club Español, Sr. Santamaría.

Minutos después de las siete llegaron los cronometra-

dores oficiales del R. A. C. E., Sres Uriol y Meseguer, en el coche piloto que conducía el simpático «sportsman» Javierito Moral de Calatrava, acompañados de nuestro propietario-gerente D. Fernando Salvadores, que había de actuar de juez de salida.

Desde primeras horas de la mañana se encontraba en el lugar de la carrera, dirigiendo los trabajos de organización nuestro director, que fué eficazmente secundado por el popular deportista y veterano industrial Baldomero Ferraz.

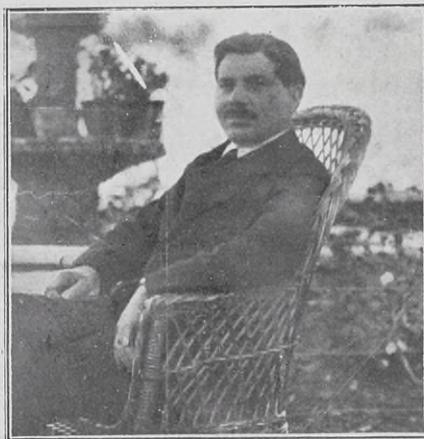
Y a propósito de la cuesta de las Perdices, vamos a dedicar unas líneas al *restaurant* «Camorra».

Enrique del Rey es un buen motor TWIN-SIX. Enrique es el hombre idea y el hombre acción en una pieza.

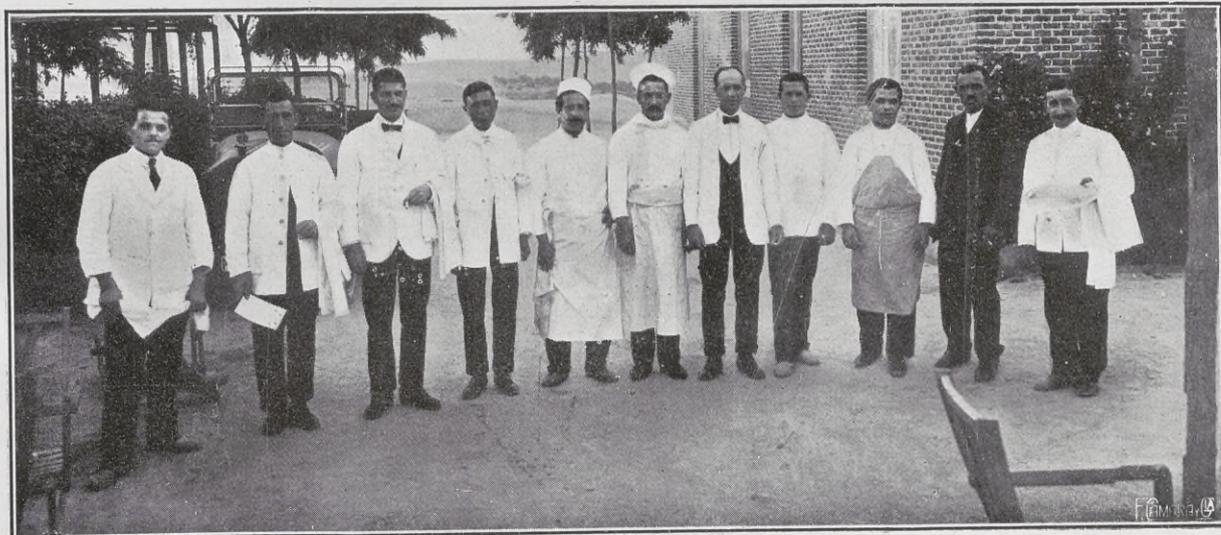
Ha hecho de su casa un paraíso bastante mejor que el del Sr. Mahoma; un paraíso corregido y aumentado con todos los cantables que tiene la obra. ¡Qué comorcitos más deliciosamente coquetones! ¡Qué servicio tan esmerado! ¡Qué bien organizado el personal, desde las cocinas, en donde oficia su discípulo el gran Varela, hasta el cerillero, pasando por los camareros, lo mejorcito de Madrid y su provincia. ¡Qué precios más correctos! Se ha gastado un dineral y está dispuesto a gastarse otro en tener aquello a la cabeza de todos los establecimientos de su clase, y lo ha conseguido hasta ahora y lo conseguirá siempre.

Así es que quedamos en que la célebre «Casa de Camorra» es el paraíso de Mahoma con huríes y todo.

Con huríes porque el mujeriego que concurre a la cuesta lo compone el último *berrido*. Ellos son todos chicos *bien* y ellas... ¡mejor todavía!



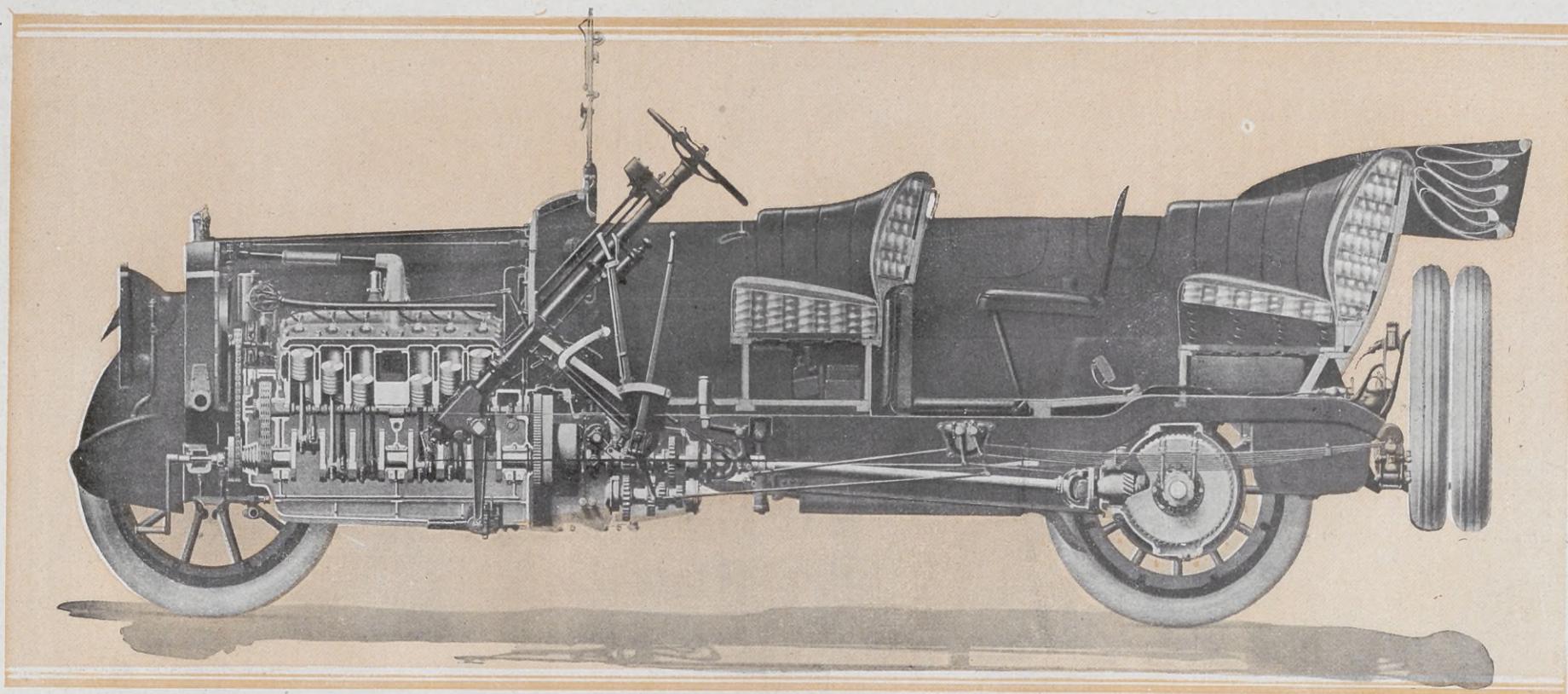
Enrique del Rey. Fot. Vandel.



Parte de la dependencia del Restaurant «Camorra».

Faltan seis camareros que desaparecieron del grupo en el momento de enfocar porque oyeron una palmada.

Fot. Roca.



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.

AVIACION

Una tarde del mes de Marzo se elevaron de un aeródromo del frente occidental cinco aparatos, con encargo de observar los movimientos que preparaba el enemigo para aquella noche, ya que todo el día había reinado densa niebla.

Con el sol a la espalda atravesamos las líneas enemigas, sobre las que, vigilantes, se hallaban dos aparatos, que si bien en un principio se acercaron a nuestra escuadrilla, pronto volvieron en dirección a sus líneas. Cuando nuestro guía daba órdenes para proseguir la caza, aparecieron dos formaciones enemigas de ocho aparatos a las que se unieron los dos aparatos vistos primeramente. Aunque ya teníamos frente a nosotros diez y ocho aparatos enemigos, nuestra situación se hizo comprometida al ver que una nueva escuadrilla de nueve aparatos salió de entre la niebla y se colocó a nuestra retaguardia, de manera que difícilmente podíamos observarla viniendo de la dirección del sol poniente. En este momento nuestros cinco aparatos formaban un grupo tan compacto que los cañones antiaéreos nos encerraron en una esfera de metralla.

Cercados como estábamos apenas fué necesaria la orden de ataque y cada uno de los nuestros se lanzó sobre el enemigo más cercano, manobrando constantemente para no perder contacto con sus compañeros, cosa bastante difícil teniendo en cuenta que nuestro «campo» de batalla variaba de 1.000 a 5.000 metros de altura.

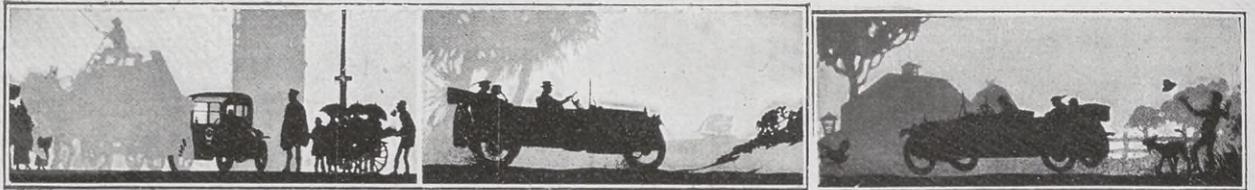
Comenzada la batalla a un aparato enemigo con las alas de un costado destrozadas y el resto en llamas siguió otro que, cogido de cerca por el teniente B. cayó sin dirección desde una altura de 4.000 metros. El teniente B. consiguió abatir un segundo aparato, pero cuando el aparato enemigo caía se vió que B. hacía esfuerzos por restablecer el equilibrio de su aparato, cuyo motor no funcionaba. Un enemigo aprovechando su situación le perseguía en la caída, pero uno de los nuestros persiguiendo al perseguidor le hizo dar una vuelta de cabeza. Nuestro aparato recobró el gobierno y se unió de nuevo a sus camaradas, no sin haber escapado al rabioso fuego de los «archies», que creyeron seguramente más de una vez haber vengado al suyo. La suerte parecía protegernos, pues uno de los aparatos enemigos que trataron de impedir llegara a unírseles nuestro «resucitado», fué derribado por sus mismos artilleros.

Nuestra buena estrella no nos abandonó en toda la lucha. Uno de los nuestros con el depósito de reserva en llamas consiguió aterrizar en territorio amigo, salvándose los tripulantes, mientras que el enemigo que le perseguía ardió totalmente: justo castigo por no observar la caballeresca ley de las lides aéreas, que prohíbe atacar a un aparato incendiado.

Difícil se hacía continuar la lucha en medio de la obscuridad que se avecinaba con un enemigo cinco veces superior y sobre territorio enemigo. El teniente D. con una maniobra habilísima logró colocarse tan cerca de dos de sus enemigos que le combatían que casi tocaban las alas de su aparato al timón de su adversario y al mismo tiempo que descargaba sobre él su ametralladora se resguardaba del otro. Esto pareció dar la decisión y el enemigo comenzó a retirarse.

Los cuatro aparatos nuestros que volvieron, salieron al día siguiente con los mismos pilotos y observadores, y dejaron su campo como si su heroicidad del día anterior no hubiese sido más que uno de tantos hechos de la diaria rutina y disciplina.

(Del Times.)



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 control.

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.



CASAS QUE RECOMENDAMOS

Jabón
Fieno de Pravia

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,—

PUJOL, COMABELLA y CIA.
BARCELONA - MADRID
Accesorios de las mejores marcas
para
Autos, Motos, Ciclos y Aviación
Reina, 39 y 41 - Teléfono 4855

FABRICA PLATERIA
LUIS ESPUÑES
FABRICA.—Calle de Goya, 30
Despacho único.—Carrera de
San Jerónimo, 5
Teléf. 1.601. **MADRID** Teléf. 1.601.
(No tiene sucursales.)

FABRICA DE RADIADORES DE TODAS CLASES
Reparación de los mismos, Faros, Faroles, Bocinas, Aletas, etc.—Equipos
completos de Radiadores, Depósitos y demás accesorios para Aviación
RICARDO COROMINAS
Monteleón, número 28  Gran Vía Diagonal, 458
Tel. 3584 - Madrid  Tel. 7788 - Barcelona
Proveedor electivo  de la Real Casa

“MENESES”
PLATERIA
Plaza de Canalejas, 4
Teléfono M-10

E. LEON, CALLISTA
 Carretas, 7-
MADRID 

DESPUES DE LA GUERRA EMPEZARA LA LUCHA ECONOMICA
Para ello debe usted aprender **IDIOMAS**
LA ESCUELA BERLITZ
se los enseñará bien y en poco tiempo
Preciados, 9 - MADRID
Teléf. 1428 :: **TRADUCCIONES**



RAMO DE OLIVA

Haced, trabajadores, sobre los duros yunques
y ante las rojas fraguas, lo que la ciencia os mande;
templad los fuertes hierros,
tejed sonora urdimbre de recios engranajes,
de vibradoras hélices, de móviles motores,
de inquebrantables flejes y rápidos volantes,
para que en ellos puedan, por los tendidos rieles,
por los caminos anchos y los abiertos aires,
a impulsos de su anhelo, correr, después, los hombres,
indómitos y audaces.

Mañana, cuando vuelvan a retornar al mundo
de la fecunda oliva los florecidos haces,
y vuelvan a ser campos de trigos olorosos
las que ahora son llanuras de grises arenales,
y vuelvan a ser ríos de cristalinas ondas
las que ahora son corrientes de cenagosos cauces,
y cielos siempre azules
los que ahora están cubiertos por trágicos cendales,
y llama alentadora de rojos resplandores
las que ahora son cenizas sin luz en los hogares,
querrán los hombres, todos, para borrar, clementes,
con un fraterno abrazo, sus odios que, hoy, voraces,

como águilas sedientas,
en círculos se ciernen sobre un erial de sangre,
pisar todas las sendas, hendir todos los vientos,
cruzar todos los mares,
y a la sagrada sombra de una gigante encina
poder, al fin, juntarse,
y, en una misma copa
de líricos cristales,
beber de un mismo vino, y, en comunión sublime
comer, con limpias manos, de immaculados panes.

Haced, trabajadores, sobre los duros yunques
y ante las rojas fraguas, lo que la ciencia os mande;
templad los fuertes hierros,
tejed sonora urdimbre de recios engranajes,
de vibradoras hélices, de móviles motores,
de inquebrantables flejes y rápidos volantes,
para que, cuando vuelvan a retornar al mundo
de la fecunda oliva los florecidos haces,
todos los hombres puedan, por los tendidos rieles,
por los caminos anchos y los abiertos aires,
llegar, a un mismo tiempo, bajo la verde encina,
y esa reunión sagrada no pueda retardarse.

FERNANDO LÓPEZ MARTÍN.



EN LAS CARRERAS, por Ricardo Marín

LA CÉLEBRE ARTISTA DE CINEMATÓGRAFO LUCILLE CAVANAGH

aterrada ante la severidad con que se cumplen las ordenanzas municipales en Madrid, estudia el mejor gesto para escapar a la garra de los guardias



I. Ya no tengo escapatoria. Mejor será que me acerque y fingiéndome ignorante le pregunte qué velocidad máxima es la permitida.



II. ¡No me detenga usted, ahora que esto marcha tan bien! ¡Pero cómo iba yo a soñar que andaba a más de 30 por hora, yo...!



III. ¿Cómo? ¿Me quiere detener usted? Está bien, pasaremos antes a ver a mi... amigo... el jefe superior...



IV. Este guardia debe tener buen corazón... por Dios, no me diga usted cosas con ese enfado; pero qué disgusto haberse molestado; ¡si viera usted el susto que tengo!

V. Si me detiene usted, mi padre me dejará sin Packard... se pondrá furioso y quién sabe lo que me puede pasar...

VI. Guardia galante.—Gracias, señor oficial, por haberme llamado la atención.—Usted es inteligente, sabe que estos Packard ni hacen ruido, se deslizan, sin que una inexperta como yo pueda darse cuenta de que va demasiado de prisa. ¿O es que me ha detenido usted por fea?



VII. ¡Si lo hice adrede! Le vi a usted tan aburrido y con ganas de echar una carrerita si el cumplimiento de su deber se lo permitiera... ¿Ve usted cómo no me he equivocado? Vaya, adiós, y deme usted las gracias.



VIII. ¿Que por qué no paré en seguida? Pero ¿cree usted que era posible parar viéndole a usted tan furioso contra una mujer que pone sus siete sentidos en no contravenir las ordenanzas? ¡Si he corrido debido al susto!



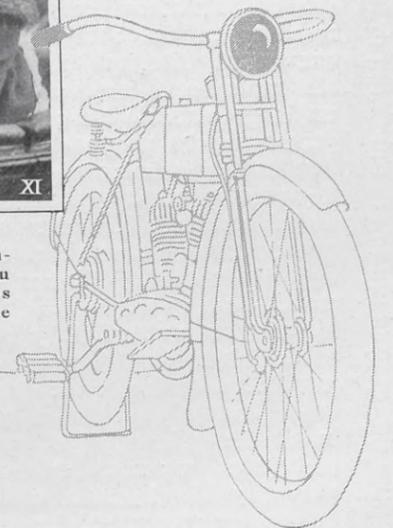
IX. Sí, señor; merezco la reprimenda; usted es demasiado amable, pues lo que he hecho, si usted no me corrige, hubiera sido un compromiso para mí. Usted dirá qué es lo que tengo que hacer.

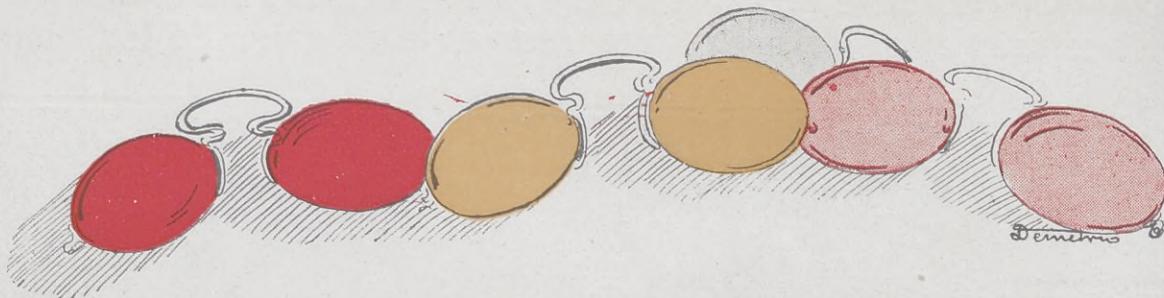


X. ¡Dios me valga, en qué lío me he metido!; pero no iba por mi mano porque quería cruzar y, a propósito, tiene usted una mancha en la gorra.



XI. Lo que sí recomiendo es que se opongan las mujeres a que haya policías de su sexo, porque entonces... no valen tretas y tendrá la mujer que quiera conducir que hacer lo que indica el siguiente cuadro.





EL AUTOMÓVIL DESDE ABAJO

(CRÍTICA PARCIAL)



El automóvil—¡mamá!—es una cosa que yo encuentro tan detestable como las revistas teatrales de Pérez de Ayala. Esto parece exageración, pues los trabajos periodísticos del referido pedante llegan al sumun de lo aborrecible. Sin embargo, no lo es. No exagero, no. Al decir lo que he dicho, digo la verdad. Para mí, el automóvil alcanza en lo odioso la altura de un artículo de ese terrible Pérez. Y hasta encuentro semejanzas entre una y otra abominación.

Sí, hermanos; el automóvil por lo molesto, por lo apestante y por lo atropellador se parece a uno de esos escritos en que el Zoilo moderno—más orgulloso que pavo en rueda, más incomprensible que jeroglífico de Novejarque y más aburrido que pasarse la noche con una poetisa flaca y fea, hablando de retórica—se arranca diciendo que Arniches está como autor dramático muy por encima de Benavente.

¡Con decir que las incomodidades del automóvil no pueden ni reseñarse!... Su sola enumeración convertiría esto, que me propongo sea una breve crónica ligera, en un largo artículo tan pesado como jamás me he propuesto escribirle. Por eso al señalar algunas voy a dejarme en el tintero muchas más de las que señale. Conste así, para que cuando termine no se crea que agoté la materia. Y ahora—¡taf!... ¡taf!...—adelante.

Pasa un automóvil, y ¿qué pasa?... Además del automóvil, sólo pueden pasar dos cosas: que esté el suelo seco o que esté el suelo húmedo. Pues bien; si el suelo está seco, nos veremos cubiertos de polvo, y si el suelo está húmedo nos veremos salpicados de

barro. ¡Una delicia! Mejor dicho, ¡dos delicias!

Luego, al cruzarse un automóvil con nosotros, sólo dos conductas puede seguir el que lo conduce: avisarnos o dejarnos de avisar. Y si no nos avisa nos mata, y si nos avisa nos enferma, pues los terribles bocina-zos, que crisan los nervios y paralizan la circulación de la sangre, han hecho más neurasténicos y más cardíacos que cloróticas el amor al atacar a las tobilleras.

Ya veis que del encuentro, del simple encuentro con una de esas máquinas infernales, hay que decir como de la ingrata de la copla:

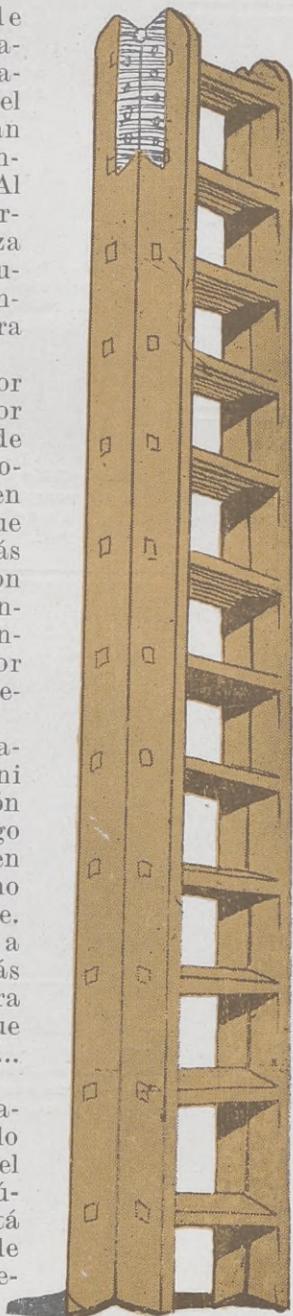
Ni contigo ni sin ti
tienen mis males remedio;
contigo porque me matas,
y sin ti porque me muero.

Y hay más. Hay que el automóvil es absurdo y es depresivo para la especie humana. Es absurdo porque lleva muy de prisa a gentes que no tiene nada que hacer, y es depresivo para la humanidad porque quien pasea en «auto»—aunque sea de esos ínfimos que parecen una butaca enloquecida—adopta una actitud tan superior para con los peatones que veja y denigra.

¡Oh, el aire que llevan los automovileros!... Es realmente intolerable. Parece como si fuesen de distinta raza de los que caminan a pie o en coche de punto. Hasta el punto que ni alianza cabe con ellos. ¿Puede seguirse a una dama que va en automóvil, no disponiendo de otro?... ¿Puede atraerse con la mirada a un hombre que va arrastrado por 40 HP.?... No, hermanas y hermanos en el peatonaje.

¿Y qué diremos de los humos de los automovilistas?... Sintetizando: que cuando llevan el escape de gases abierto, huelen muy mal.

Pero, ¡tapa, tapa!... Desde el momento en que hay olor y no de rosas



es conveniente alejarse. Dejemos, pues, el tema en donde está. Ya advertí que no le agotaría.

Mas por lo que he dicho y por lo que he llamado debo hacer una pequeña salvedad. Esta mi crítica del automóvil no es imparcial, es parcial, es sólo de un lado. En calidad de consecuente peatón, sólo conozco el automóvil desde abajo. Si lo conociese desde arriba, tal vez no pensase como pienso. Y en verdad que valdría la pena de investigarlo. ¿Hay quien me regale un «auto», aunque sea de esos pequeños que parecen sillones con manía locomotriz?...

Es para probar sólo. ¡Y si no me gusta lo vendo! Todo menos devolverlo, pues sería hacer un feo al donador.

LUIS DE OTEIZA

N. de la R. — No pudiendo esta Redacción llenar los deseos del estupendo Luis de Oteiza regalándole un Packard, le ha obsequiado con una magnífica escalera de tijera para que mejore su punto de vista, y cuatro pares de gafas (colores surtidos) para que vea que cada cosa es según el color... etc.

PRINCIPALES HOTELES

MADRID

RITZ ♦ PALACE ♦ ROMA ♦ PARÍS ♦ INGLÉS

BARCELONA

COLÓN ♦ CONTINENTAL ♦ ORIENTE ♦ CUATRO NACIONES ♦ PALACE

SAN SEBASTIÁN

MARÍA CRISTINA ♦ INGLATERRA
CONTINENTAL PALACE ♦ EZCURRA ♦ ARANA

VALENCIA

REINA VICTORIA

SEVILLA

MADRID ♦ PARÍS ♦ INGLATERRA

BILBAO

VIZCAYA ♦ INGLATERRA

GRANADA

PALACE ♦ PARÍS

::: CAFÉS PRINCIPALES DE MADRID :::

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



PRINCIPALES RESTAURANTS DE MADRID

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

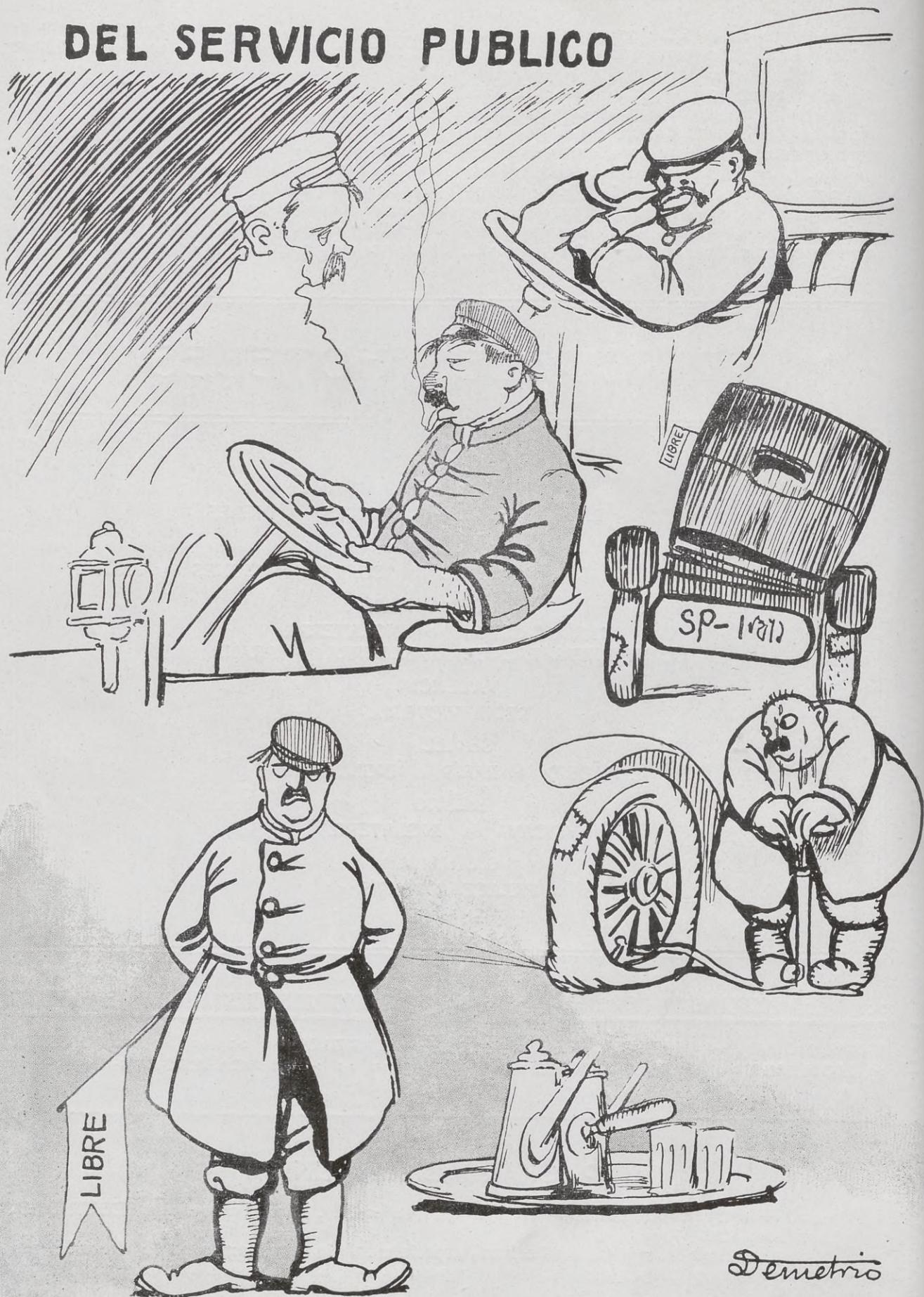
EL PACKARD CLASE ÚNICA

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.

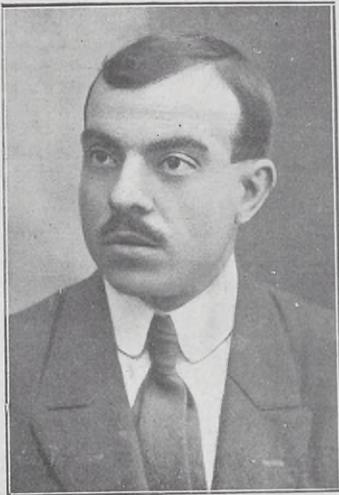
DEL SERVICIO PUBLICO



Demetrio

Señores mecánicos que tienen a su cargo automóvil PACKARD

(Continuación.)



El de don Tomás Castellanos:
Manuel Riu.



El de don George Marquet:
Salvador Pardo.



El de don Juan José Briones:
Antonio López.



El del Excmo. Sr. Marqués de Vesolla:
Faustino Torregrosa.



El de don Juan Vitórica:
Luis Santamaría.

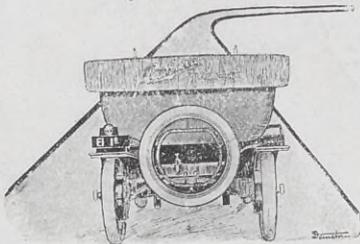


El de la señora doña Luisa Martinto:
José Fernández.

(Se continuará.)

Packard

TWIN-SIX



LO QUE SE VE DEL
PACKARD
EN LA CARRETERA

Automóviles PACKARD disponibles

(Carrocerías.)

Brougham	«Packard»	4 asientos	Ptas. 36.000
Imperial Limousine. . .	»	7 »	» 40.000
Limousine	»	6 »	» 36.000
Limousine	«Labourdette»	6 »	» 36.500
Limousine (Gran lujo). .	«Trigo Herms.»	6 »	» 37.500
Limousine	«Trigo Herms.»	6 »	» 36.000
Landaulet	«Trigo Herms.»	6 »	» 36.500
Torpedo	«Trigo Herms.»	4 »	» 31.000
Torpedo	«Brieva»	6 »	» 31.000
Torpedo	«Arteman»	4 »	» 31.000

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

Talleres «PACKARD»: Fernández de los Ríos, 19.



*Bebé es=
suficiente=
mecánico=
para cuidar
un motor*

Demetrio

Packard

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

BARCELONA (Agencia): Señores GAMPER Y MIR, Bruch, 13