

EL Motor

REVISTA
TRIMESTRAL
DE
AUTOMOVILISMO

Año I

::

Madrid, Octubre de 1917

::

Núm. 4

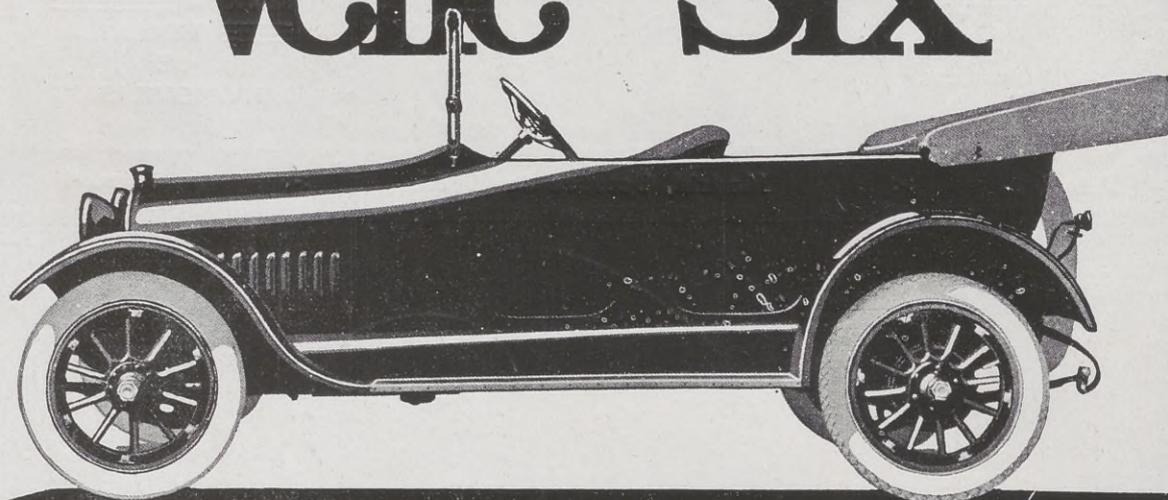


Dibujo de Rafael de Penagos

50
cénts.

Demetrio

Velie Six



Peso del Chassis

1.030 Kg.

Fuerza

14 HP.

Cilindros

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

Soportes del Cigüeñal

3, de bronce fosforoso.

Carburador

Stromberg, con toma adicional de aire.

Válvulas

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

Tanque de Gasolina

Va a la trasera y tiene 50 litros de cabida.

Encendido y Arranque

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

Enfriamiento

Radiador de nido de abeja con ventilador.

Lubrificación

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

Embrague

Dos discos secos y uno de acero.

Cambio

Tres velocidades adelante y una atrás.

Vía

1,42 m.

Base de Ruedas

2,92 m.

Bastidor

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

Ballestas

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

Ejes

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

Frenos

De 30 cm.

Ruedas

De 815 × 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
TELÉF. 3.115

Año I

Madrid, Octubre de 1917

Núm. 4



D. Carlos Resines

Secretario del R. A. C. E. La inteligencia, la energía, la corrección y la rectitud puestas al servicio del automovilismo español.

ELOGIO DEL AUTOMÓVIL



N

1933

UNCA tendré automóvil. Estoy, por lo tanto, en excelentes condiciones para hablar mal de esta prodigiosa creación de la moderna industria, del mismo modo que lo es en los menesterosos para abminar del dinero y las soteronas para renegar del matrimonio. Pero yo, que me siento débil ante todos los llamados pecados capitales, soy incapaz de sentir envidia, porque eso no es un pecado; es una necesidad capital.

Adoro el automóvil y lo adoro de un modo desinteresado y romántico. La mayor parte de los mortales quisiera poseer un *Puckard* para arrellenarse en sus asientos almohadillados y pasear su vanidad ante las gentes estupefactas, o bien para empuñar el volante del *twin-six* y devorar el espacio abierto con el vértigo de las magnificencias raudas. Yo no. Yo soy apasionado de ese juguete mágico por un puro y desinteresado placer estético, sabiendo que jamás será mío, y que, si lo fuera por azar, no permanecería muchas horas bajo mi dominio, porque se lo regalaría a una mujer. Lo adoro por sí mismo, como se quiere y reverencia a las cosas sublimes, al firmamento que nunca se ha de tocar con las manos, a las lejanas cumbres nevadas que jamás han de hollar nuestras plantas, a la idealidad perdurable, flérida eterna, fruta del ajeno cercado, que, por lo mismo que es inaccesible, lleva impresa en su rostro la suprema hermosura.

Alguna vez me ha obligado a utilizar su automóvil lujoso un amigo benevolente. Solo en su regia *carrocerie*, envuelto en perfumes, resguardado de la intemperie por los cristales biselados, en

que se destacaba una prócer corona de esmeril, contemplando todos los refinamientos sugeridos a la industria por un gusto exquisito, me he sentido más empequeñecido y mucho más humilde que nunca. ¿Qué contraste haría en medio de aquel transparente alcázar movible mi figura desmedrada de viejo filósofo y mi expresión atónita de dolorido y tierno poeta? Iba sobresaltado, temiendo que una imprudencia del mecánico me hiciera pasar sobre el cuerpo rosado de un niño o el tronco encorvado de una anciana; que una falsa manobra en la plaza invadida por la muchedumbre, aturdida bajo el esplendor de cien luminarias, arrastrara tras de mi vanidad una víctima, como el cuerpo de Héctor ensangrentado tras de la carroza de Aquiles. Me acongojaba la sospecha de que se me conociera en el trémulo rostro la usurpación y de que una voz procaz me gritara: ¡Esa grandeza no te pertenece!, con la acre imprecación severa del *tu it aler honores*. Al descender ante mi vivienda modesta, lancé un suspiro de desahogo, como debió lanzarlo Cincinato al dejar caer de sus hombros la pesadumbre de la cálmide augusta.

Y no creáis que ello sólo fué por torpe encogimiento. Fué porque no gusto de usurpar las grandezas ajenas, y, sobre todo, porque el automóvil parece creado, no para el hombre, sino para la mujer. Es ella la que merece que toda una civilización se condense en un solo objeto, en una a modo de carroza triunfal en que estén compendiadas todas sus magnificencias y todas sus conquistas para decirle: ¡Sube y deslumbra, oh maga, virgen y diosa, soberana y madre! Por ti nacemos, por ti sufrimos, por ti seremos sal-

vos. ¡Sea tu esplendor tan glorioso como lo son tu casta belleza, tu sacrificio y tu fecundidad!

* *

Se ha dicho con ciega precipitación que el automóvil es funesto porque, a veces, ocasiona desgracias. Quien tal asevera confunde las cosas con su uso desmañado y torpe. No hay en el Universo bien alguno que no pueda ser causa de dolor y perturbación. El oro puede engendrar la soberbia y la explotación, el vigor saludable la ajena servidumbre, como el medicamento la intoxicación y aun el libro la neurastenia. Usemos de las cosas racionamente, como si la Eterna Bondad nos las hubiera concedido en precario y no temamos ni el daño ajeno ni mucho menos el riesgo propio. —«Mi deseo más vehemente—me decía no ha mucho un hombre trabajador y cultísimo—es poseer un automóvil para poder viajar despacio.» Es verdad; para el artista y para el observador lo más hermoso es viajar como Ruskin y como Rousseau, pero sin sentir, como ellos, las fatigas del pedestrisimo. Poder recorrer las más bellas y pintorescas comarcas sin la absurda velocidad del expreso, que impide la contemplación embelesadora de los paisajes y el estudio ameno y educador de las costumbres; detenerse donde lo reclame la voluntad o la fantasía, alcanzar la velocidad máxima compatible con el buen sentido allí donde no encontramos nada que nos atrae y desizarnos luego suave, mansa, insensiblemente, como en un ensueño placido y confortador ante los bosques rumorosos, los lagos apacibles y evocadores, las espumosas y rugientes cascadas, las gigantescas cumbres, empenachadas de nieves y de brumas, los valles geórgicos y los bucólicos y sonrientes caseríos; y todo esto sin un carril que fije una rígida pauta a nuestra odisea, ni un horario que nos recuerde la fugacidad de la vida, ni una reglamentación burocrática que nos imponga, con su rudeza, la prosa del mercantilismo. Todo es muy hermoso. Yo también quisiera tener un *Packard* si fuera muy rico y no viera andar las mujeres a pie.

Luego queda el automóvil del porvenir; el vehículo de trabajo, que ennoblece el transporte, fomenta la riqueza de los desheredados, educa a los conductores y redimirá por completo de su atroz martirio a los animales de tracción. Comparad el nuevo *chauffeur* con el tradicional carretero, toscos (en general), ignorantes, sucios, blasfemos muchas veces, atormentadores de infelices bestias, escuálidas y sitibundas, en cuyos ojos suplicantes se lee la protesta de la naturaleza contra la impiedad de la barbarie. El nuevo mecánico, limpio, instruido, hecho a las convenciones corteses de todas las latitudes y de todos los climas, sabe que no será con imprecaciones ni con golpes de tralla con lo que saldrá de los trances difíciles y que no se arregla el mal contacto de las bujías o la mezcla de gases en el carburador dando a la cubierta feroces patadas en el hipocondrio, sino que, únicamente, la sere-

nidad, el estudio y el sano juicio podrán hacerle reanudar la marcha. En vez de ser escuela de crueldad de que, al fin, los hombres serán víctimas, la conducción de carromatos será enseñanza de cultura y ciudadanía, y los animales domésticos, redimidos por la ciencia humana, quedarán para auxiliar en sus simples faenas rurales a las familias campesinas que, mirándolas bajo su protección directa y sin mediación de patanes asalariados, sentirán por ellos la ternura puesta de manifiesto en la obra cervantina, en *El asno*, de Julio Jarrin, y en *La vaca ciega*, de Margall.

¿Queréis más elogios del automóvil? Sabed, ante todo, que no los tributo por merced numérica y que, al escribir, he podido escoger libremente otro asunto. Pues bien; el automóvil acorta la distancia, y la distancia es incompreensión, y la incompreensión acaba indefectiblemente en odio y en guerra. Las comunicaciones rápidas y fáciles han hecho y harán por la fraternidad entre los hombres mucho más que todas las predicaciones de los ideólogos, y por la fusión de los idiomas más que todos los inventores de *volapuk* y de *esperanto*. Cuando la industria abarate la fuerza motriz y sustituya el caucho por otra materia (y ese día no está lejano), millones de carros automóbiles multiplicarán la riqueza productora de nuestra patria y abaratarán el consumo; pero harán mucho más, porque cimentarán entre los hombres de las más apartadas regiones una simpatía y una paz duraderas.

* *

Entretanto, gozemos con el deleite de la admirativa contemplación del carruaje fastuoso. Bien que no sintamos admiración ante el excursionista que, semejante a un afilador bizarro y simiesco, pasa gateando en su bicicleta, ni ante el motociclista que, en fuerza de estampidos y de exhalaciones de gas infecto, pasa como un meteoro, a horcajadas sobre un sillín y llevando a su lado a la señora embutida en una especie de zapatilla, ni siquiera al cruzarnos con el automóvil primitivo, apestante, ruidoso, embardunado de colorines, en cuyo seno varios buscadores de francachelas, disfrazados de buzos, entre nubes de polvo, gozan de la velocidad por sí misma, a trueque de provocar la ajena o la propia catástrofe; pero inclinémonos reverentes ante el coche prodigio, silencioso, magnífico, sereno, triunfal, sobre cuyos cojines descansa blanda, majestuosa, olímpicamente, en incomparable y divina gracia, una mujer.

Porque para la mujer se hizo el automóvil, puesto que ella tiene el secreto de toda la belleza inmortal, y la majestad de la línea y la esplendidez del matiz, y la gracia del movimiento, y ella sola justifica los anhelos y trabajos humanos y ella es el resorte y el *spiritus intus* y la clave y el porqué de la vida.

ANTONIO ZOZAYA.



CORREDOR... Y ¡PRIMO!

—¿Te has enterado por la Prensa de lo que ha hecho Sebastián el domingo en Guadarrama?

—¿Qué ha hecho, el primavera?

—¡Quiá!

¡Menudo trunfo ha tenido!...

—¿Jugaba al tute?

—Verás.

Se hizo chufar por consejo de un tío suyo que está encargao de la limpieza no me acuerdo en qué garag u garage, que, por eso, no vamos a regañar...

—Como quieras; por mi parte lo dices con propiedad, que en custión de los espores entiendo como el que más.

Sé lo que es el landolette y el H P... y dónde está, y qué son carroserías, ¡que muy pocos lo sabrán! Como conozco el embrague de una moto y el saicar y lo que es ir a la meta... pa quedarse en la metá.

¡Y sé también lo que es hípico, que es cultura caballar!

—¡Gachó, sabes el argote mejor que un profesional!

—A mí me entregas un auto, pongo por caso un Packard, y me dices: A Bayona u a París, que es más allá; subo al coche, pongo en marcha el motor y taf, taf, taf, echo carretera alante,

y, cuando lo quíes pensar, se pierde de vista el coche ¡y no lo ves en jamás!

—¡Tú, por lo visto, es que vuelas!...

—Pues claro, ¡no he de volar!...

Yo soy corredor, y tengo mi fama mu bien ganá.

—¿Corredor de qué?...

—De granos.

—Camelos, no.

—¡Si es verdaz!

Pero vuelve a lo del Sebas, que es el motivo enicial de este diálogo.

—Decía

—y en los rotativos va— que el domingo, en la importante carrera internacional, ganó el campeonato, ¡y eso me paece a mí que es trunfar!

¡Tibio recor ha batío: el de la velocidad!

—¡Si ese es un pasmao!...

—Pues ese

les ha hecho a todos sudar.

—¿Y qué le han dao como premio?

—Dicen que una copa.

—Ya

sabía yo que era un primo tu compadre Sebastián.

¡Hay que ver, por una copa correr esa atrocidad;

si estuviera aquí presente, le daba así, ¡por morral!

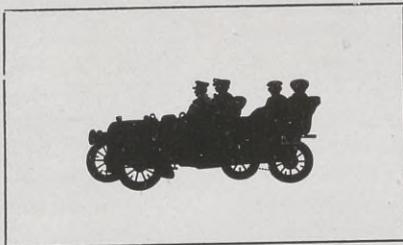
¡Que salga a correr conmigo... si se quiere emborrachar!

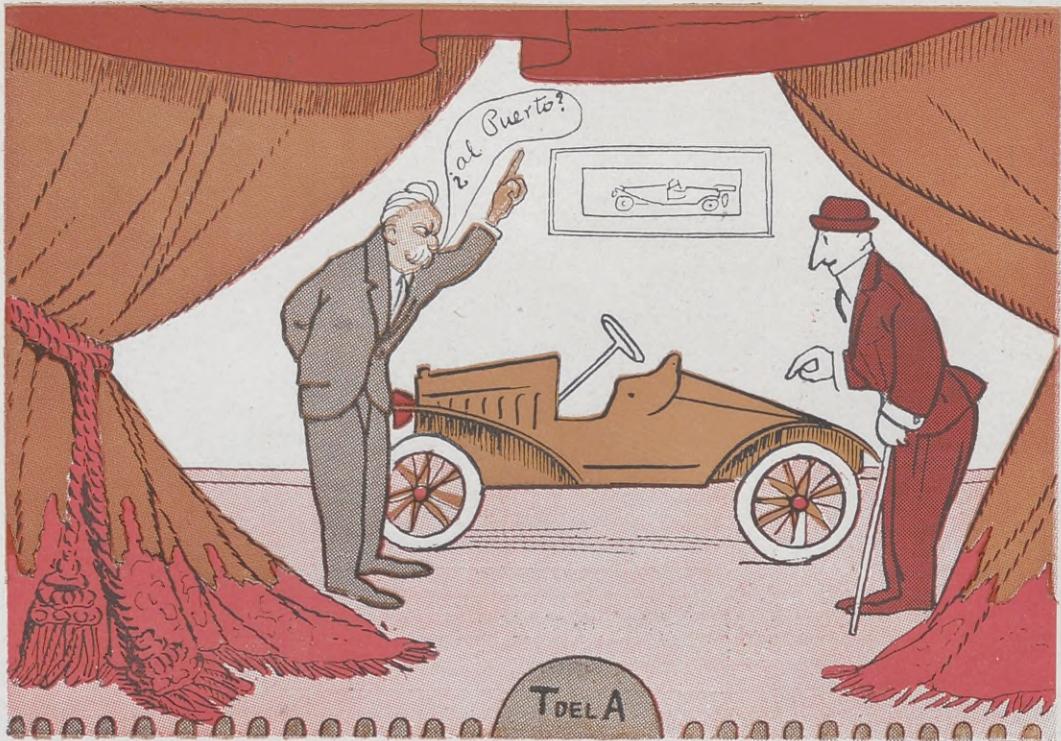
F. GIL ASENSIO.



PERRERIAS

1. «Toots» se enfada. ¿Por qué no le deja su ama en el coche en vez de hacerle entrar en una tienda donde dice «Perfumería» y donde él no encuentra nada que escoger?
2. ¿Si estarán tramando alguna perrería?
3. ¿No han oído ustedes decir: «una suerte perra»? Pues bien; ahí tienen ustedes la frase hecha.
4. La célebre artista japonesa Tamaki Muira, se llevó de América lo más notable que encontró: muchos dólares y un Packard Twin Six.
5. Miss Cathlyn Williams no tiene perro; pero tiene un Packard con el que va a todas partes tan segura como si cada «caballo» fuese un dogo. Esta fotografía la representa engrasando el motor, que es como acariciar al perro.
6. Rompecabezas. ¿Dónde está el perro? Porque si el can es tan de fiar como la sonrisa de Miss Julia Sanderson, es cosa de pedir anticipadamente una plaza en el Instituto Antirrábico.





Dib. de Demetrio.

LA TRAGEDIA DEL VOITURETTE

LA carrera de la antorcha, de Paul Hervieu, es una excursión a la Cuesta de las Perdices, en parangón con lo que pudiéramos llamar *La carrera del voiturette*; esta carrera, por su particularidad de «arrastrarse a lo largo de un camino», cuya es la distintiva de toda novela, romance o drama, puede motejarse de tragedia y describirse como si tal fuese.

A ciertas personas les ha parecido una pesadilla; a otras, una broma; lo cierto es que la tal tragedia participa de ambas cosas: se trata de una broma pesadilla que tiene mucho de teatral. Tomada así, expliquemos su argumento.

El primer acto es un acto de candidez con gotas de jarabe de tolili: adquirir el coche. Se desenvuelve en un sencillo diálogo:

- ¿Cuánto cuesta este automóvil?
- Cinco mil pesetas.
- ¿Subirá el puerto de Guadarrama para recoger la sal que mi morena derrama?
- Tengo de subir, subir; sí, señor.
- ¿La puesta en marcha eléctrica dónde la tiene?
- Esa puesta no la tiene puesta.
- ¡Oh!... ¿Y cuántos kilómetros hace?
- Unos cincuenta por hora.
- ¿Cómo? Yo tuve otro así de peque y desarrollé hasta noventa.
- Por aquí.
- ¿Cómo por aquí?

—Sobre el *linoleum*, vamos; pero sobre la grava ya es más grave.

—Créalo usted o no me llevo el coche.

—¡Ah! Entonces... le diré a usted...

Ambos quedan a partir un piñón helicoidal. Hay un entreacto de dos días, al cabo de los cuales se reanuda el drama, ahora en toda su intensidad.

Es de noche; se enciende la batería. El espectador único — no caben más — empuña el volante de la dirección, le dejan pasar después de algunas molestias, ocupa su asiento y en seguida que se sienta se siente... se siente incómodo. Aquella luneta hace ver las estrellitas.

La orquesta ejecuta una sinfonía con aquello de

«toma la palanca,
toma la palanca.»

El espectador, impacientemente, *mete los pies*, y se arma un ruido de mil demonios. Por lo visto hay reventadores. El traspunte grita:]

—¡Embraga!

Y allá te va eso.

¿Dó va la tartana?
¿Quién sabe dó va!

Aparece en escena la característica; la característica es — claro está — la imperfección del motor, como si dijésemos doña Imperfecta Marcha, una señora muy sencilla, muy modesta,

pero muy mala; se equivoca cada cuatro frases, desentona, carraspea y mete morcillas. Esto de las morcillas se advierte sobre todo en el escape de gases.

Interviene el *allumage* y parece que se hace buena atmósfera en favor de la pieza.

—Esto marcha—dice el empresario.

Mas al minuto se repara en que al dialoguito de la característica con el nuevo personaje le falta chispa, y en vez de hacer ¡pim pim! hace ¡panne!, que no es lo mismo.

En esto la característica se calienta; pero en vez de hacerlo mejor, como parece natural, lo hace bastante peor, y ya no sabe por dónde se anda.

—¡Agua va!—grita el bombero de guardia entre bastidores, y que si quieres *consommé*. Lo que ocurre es que con tanta agua la característica se cala y — ¡oh paradoja! — se para en seco.

El espectador salta de su sitio y se pone a tocar el manubrio. Todo baila. De repente el coro general se arranca a destiempo; el director de orquesta, que es *un queso*, intenta poner

freno al fiasco, y mete la pata. Entonces una cámara se suicida. La cosa se tuerce. El desenlace parece próximo; pero en esto sale por el foro una cuesta muy adornada de pendientes, y la obra, en vez de caer en la cuneta, cae en el ridículo. Los telones del paisaje andan con la lentitud que en *Parsifal*. La acción se hace pesadísima. El *meneo* es ya horroroso. La característica se harta de *gripar*, pero todo en vano.

Indignación general. Hasta los tapacubos echan lumbre. El espectador del volante juega los dátiles por ver si *embala*, pero no *embala* ni los dátiles. De improviso el *capot* sale de paseo; el *moreno*, que ya está negro, le pone de oro y azul, viniendo en resultar un *capot* de paseo azul y oro que ni el del Gallo.

Y aquello acaba al fin en una *panne* como unas hostias.

Así cumple el *voiturette*,
perdonad sus muchas faltas.

FERNANDO LUQUE.

El "restaurant" CAMORRA (Cuesta de las Perdices) es el mejor montado de los de su clase, y la constante preocupación de Enrique del Rey en servir a la distinguida clientela es tal que cada veinticuatro horas se encuentra en "La Cuesta", como generalmente dicen sus concurrentes, un nuevo motivo de satisfacción.

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

LOS CAMIONES "PACKARD"

El Gobierno de los Estados Unidos ha hecho a la fábrica PACKARD MOTOR CAR C.º un pedido de 4.800 camiones de 3 toneladas, representando un valor de más de 16 millones de dollars. Este es el mayor pedido hecho a una fábrica de camiones. El Gobierno de los Estados Unidos posee más de 6.000 camiones PACKARD

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

Fábrica de caucho

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

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

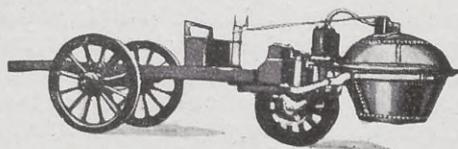
Artículos técnicos, caucho flexible, ebonita y amianto



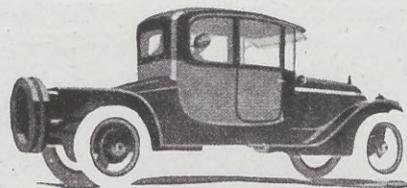
Calle de la Santísima Trinidad - MADRID - Teléf. 520

AUTOMOVILISMO

DEL TRICICLO DE CUGNOT (1764)



AL 12 CILINDROS PACKARD (1917)



L

A mayoría de los automovilistas modernos, al ver, admirar, comprar y utilizar uno de estos modernos y confortables Packard que suavemente se deslizan por calles, paseos y carreteras al ritmo silencioso de sus doce cilindros, ignoran los orígenes de esta conquista del genio humano, que le permite devorar kilómetros có-

Un ingeniero militar francés, Jose Cugnot, por encargo del duque de Choiseul, entonces ministro de la Guerra, construyó un vehículo movido por vapor, que debiera emplearse como tractor de artillería y fué ensayado en el año 1764.

Tratábase de una plataforma con tres ruedas, de las cuales la delantera era motriz y directriz, movida por primitiva maquinilla de vapor, de imponente aspecto.

A partir de entonces, los inventos más o menos fantásticos, siempre a base de mover los vehículos por el vapor, se sucedieron en los comienzos del siglo pasado.

Paralelamente, franceses e ingleses rivalizaron en sus inventos y ensayos, y el lápiz festivo de los dibujantes de aquella época nos han dejado múltiples grabados y estampas en las que el *humour* inglés y el *esprit* francés nos muestran desde la diligencia con caldera de vapor reemplazando a sus caballos, hasta el pseudocaballo mecánico, digno descendiente del de Troya.

En 1803, un inglés, Trevitick, construye el primer vehículo con engranajes y logra recorrer 150 kilómetros, y en 1823 ya se establecen en Inglaterra servicios de locomoción mecánica con coches de distintos tipos. Unas diligencias, tipo *Automotion*, hacían en 1836 un servicio regular, habiendo transportado en ocho meses más de 12.000 viajeros y recorrido 6.700 kilómetros.

Pero el empleo del vapor y el invento de



El caballo de vapor. De una estampa inglesa (1829).

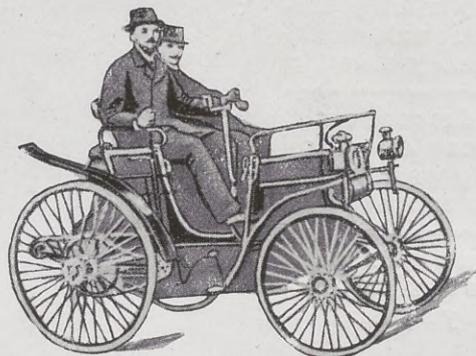
modamente instalado en el fondo de su elegante *limousine*...

Nadie nos ha pedido que le refiramos la historia del automovilismo, pero en nuestro afán de vulgarizar, aunque sea torpemente cuanto a los *sports* se refiere, vamos a intentar recordarla al aficionado que desee conocerla.

Al que no le interesen estos datos, rebuscados y recopilados de trabajos ajenos y algunos propios, que no pierda su tiempo leyéndonos... ¡y en paz!

* * *

Hace siglo y medio, o más exactamente ciento cincuenta y dos años, que apareció el primer vehículo locomóvil, al cual puede adjudicársele el honor de ser el fundador de la dinastía de los automóviles.



Uno de los coches de la carrera París-Rouen (1894).

Cugnot eran los tatarabuelos putativos (*passez le mot*) del automovilismo moderno, cuyo abuelo legítimo no nació hasta que Lenoir, en 1860, creó el motor a explosiones de gas, y en 1876 aparecía el padre auténtico e indiscutible del actual automóvil: el motor a cuatro tiempos, de Otto.

* * *

Con esto ya nos encontramos en la época contemporánea, en cuyos comienzos aparecen los nombres de Forest, Bollée y Levassor, Daimler y Maybach, perfeccionadores de los motores de gasolina.

Amadeo Bollée y Serpollet, seguían fieles al motor de vapor y le perfeccionaban, pero el triunfo quedaba por el motor de explosiones y Forest creaba en 1885 un motor vertical.

En 1889, Daimler exponía en París su célebre motor a explosiones, cuya licencia para Francia adquirió un francés, M. Sarrazin, cuya viuda casó con Levassor, que asociándose con Panhard crearon los primeros coches de dicha marca, triunfadores en la primera carrera de automóviles, París-Rouen (136 kilómetros), organizado

en 1894 por el diario *Le Petit Journal*, merced a la iniciativa de Pierre Giffard.

Levassor, recorrió los 136 kilómetros en cinco horas y cuarenta minutos, a una velocidad media de 24 kilómetros a la hora.

El vehículo estaba creado, y gracias a Pierre Giffard aparecía el complemento necesario para perfeccionarlo: las carreras de automóviles, merced a las cuales se ha llegado al momento actual de progreso y simplificación, paso a paso y en relativamente breve lapso de tiempo.

Los automóviles en 1894 y 1895 no eran tales, sino verdaderos coches sin caballos; había que darles la línea, la estética necesaria para que el público los admitiese y tal evolución comenzada lentamente recibió vigoroso y definitivo impulso gracias a las carreras... de las cuales nos ocuparemos en otro de los artículos sucesivos.

Y mientras llegan, entretén, amado lector, tus ocios comparando la antiestética silueta del primitivo coche con la delicada y armoniosa del Rey de los automóviles modernos: el Packard doce cilindros.

LUIS ZOZAYA

CARROCERIAS TRIGO HERMANOS

LUCHANA, 15-MADRID

TELEFONO NUM. 2670

B

URNBURY embarcó muy contento de Nueva York, y en el mismo barco que le traía a España transportaba buen número de camiones y tractores agrícolas.

En España, pensaba, hay muchos problemas pendientes; pero hay algunos vitales que no se resuelven sino con gasolina y no admiten aplazamiento. Si se dispusiese de muchos camiones se podrían explotar mayor número de minas de carbón, que no lo son por falta de ferrocarriles mineros que lleven el carbón a las estaciones; muchísimos pueblos están aislados y sólo disponen de una lenta y anticuada diligencia para comunicarse con el resto de la nación y si llegase el caso de que España pusiese en pie de guerra su ejército, ni aun multiplicando por 100 el número de camiones se tendría lo bastante. ¿A qué motivos se debía atribuir el que no hubiese más camiones?

Simplemente a que los chassis de camiones que se importan son aforados en las aduanas con el derecho de *una peseta kilo*, como si se tratase de un magnífico chassis Twin Six Packard. El importador lee cuidadosamente el arancel de aduanas y encuentra una partida número 589, que dice: «camiones y carros automáticos, 40 pesetas los 100 kilos» y basa sus cálculos en ella. Sin embargo, llegan los chassis de camión y resulta que los camiones no son camiones y, por lo tanto, se les afora a razón de 100 pesetas los 100 kilos, y se impone al exportador una fuerte multa como al contrabandista más vulgar.

Quiso Burnbury aprovechar lo que quedaba de verano para estudiar los progresos de la motocultura en España y le pareció que lo mejor sería visitar las ferias principales de los pueblos agrícolas; allí seguramente se estaban llevando a cabo demostraciones prácticas por cuenta del Ministerio de Fomento. Nuevo desengaño: en esos pueblos no había tales prácticas ni nadie sabía que era eso de la motocultura. Entonces pensó nuestro hombre si estarían equivocados en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, pues la primera nación pedía 20.000 tractores, en In-



Señoras y señores...

glaterra se establecía una fábrica capaz de producir 60.000 en un año y en los Estados Unidos estaban en uso diariamente. ¿Si España tuviese que movilizar, con qué sustituiría los labradores soldados y los animales que se requisasen?

Siguiendo este orden de consideraciones y relacionándolas con el consumo de gasolina, vino Burnbury a pensar que España tenía aeroplanos, aunque pocos, muy pocos, y también submarinos, también muy pocos. ¿De qué servirían, sin embargo, si se carecía de gasolina? De suponer era que España dispusiese de suficiente número de barcos-tanques o que, siguiendo un principio establecido de viejo, se subvencionase espléndida-

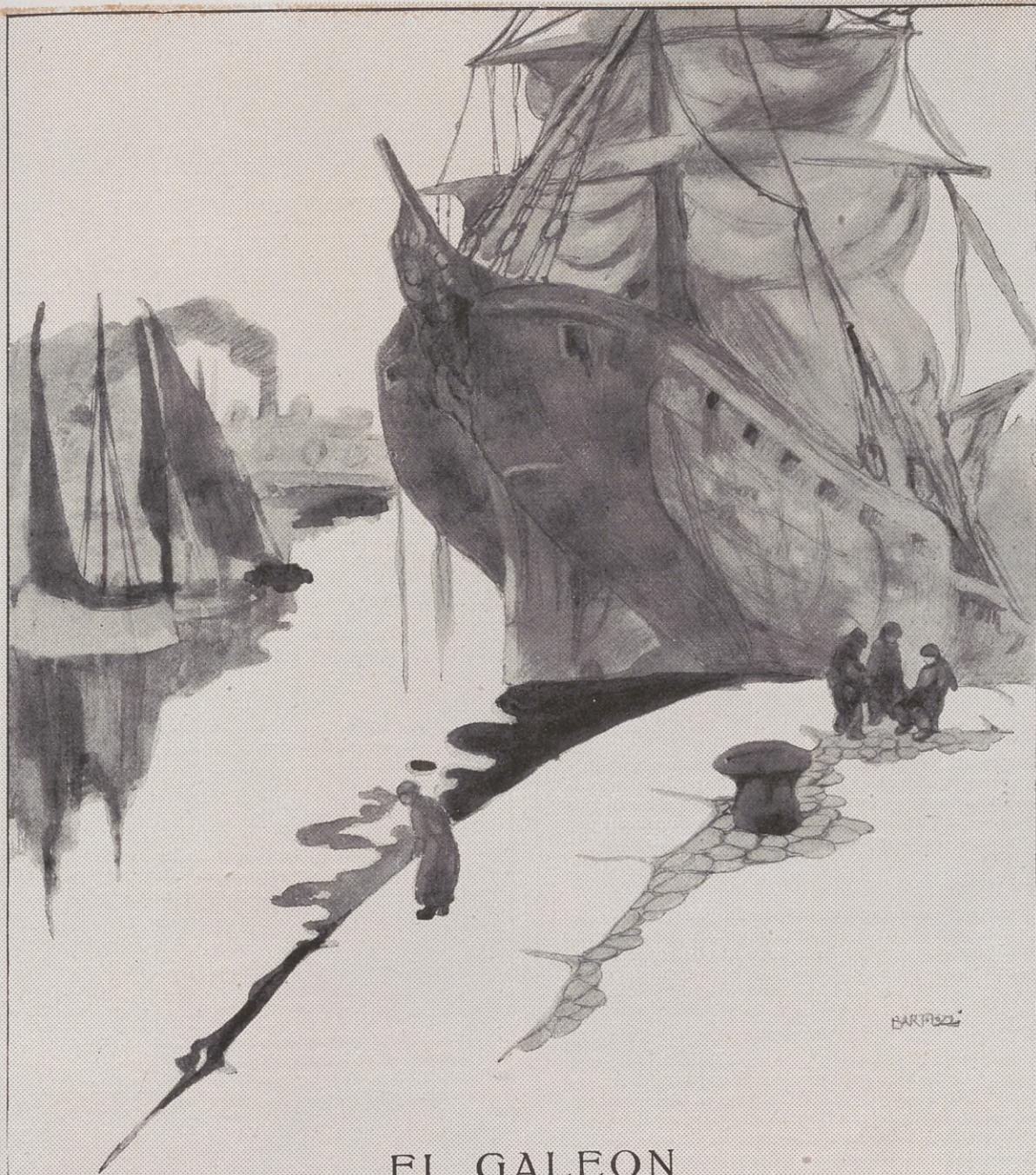
mente a los de propiedad privada que se dedicasen al transporte del codiciado líquido, que se vende aquí tan caro como la mejor marca de Champagne. Se harán muchas pruebas entonces con sustitutos de la gasolina, se habrá procurado despertar el celo de nuestros ingenieros industriales para que encuentren ese sustituto, ya que se trataba de un problema nacional, pues tampoco pasaba esto; hasta ahora la divina Providencia se ha encargado de que no falte la gasolina.

D. Y. D.

“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.



EL GALEON

El viejo galeón, sobre las aguas
verdinegras del puerto,
mustias las tristes velas, como el ala
de un pájaro que ha muerto,
perezoso y ventruado,
y con salobres
algas que cuelgan de su casco rudo,
duerme, en tanto que el sol, rojo y oblicuo,
desde el poniente envía
su luz sangrienta al mar, que se enrojece
con la postrera claridad del día.

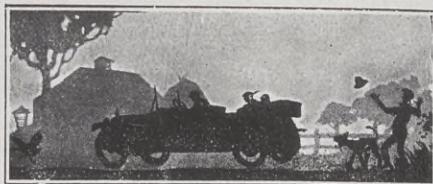
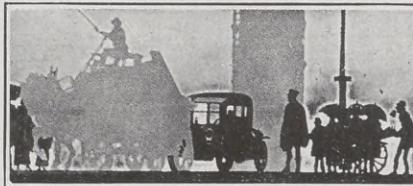
Hace siglos que, sólo, sin que nadie
turbe su soledad, y sin que el viento
arranque de la lira de sus cuerdas
un lírico lamento,
se mece el galeón sobre las aguas
silenciosas del mar. Se mece y sueña
con el rumor lejano de los días
en que, al soplar del aire, eran sus velas,
bajo el añil del cielo, desplegadas,
y por el sol doradas,

un clamor desbordante de armonías.
El viejo galeón siente, aún, el peso
de aquellos esforzados capitanes
que a la gloria y la muerte esclavizaron
con la cruz de sus rudos gavilanes.

¿Dónde está el poderío
que en generoso río
legó a la noble España mil ciudades?
¿Volverán las edades
en que para nosotros no tenía
obscura noche el sol? ¿Otra vez fuerte
será, limpia de herrumbres, nuestra espada,
y otra vez, bien templada,
domeñará las alas de la gloria
y será el fiero espanto de la muerte?

¡Ay de aquellas naciones
que, dormidas, sin rachas de ciclones,
tienen mustias las velas de sus viejos
y heroicos galeones!

FERNANDO LÓPEZ MARTÍN



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 acroniquel 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 × 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

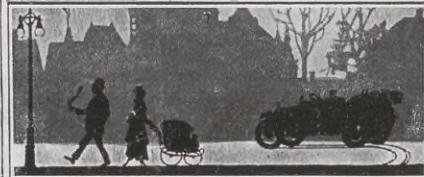
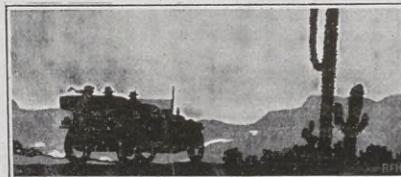
Por sinfín.—Volante con cerco de madera curvada, de una pieza.

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.



EL ALMA DE LA PIEDRA

H

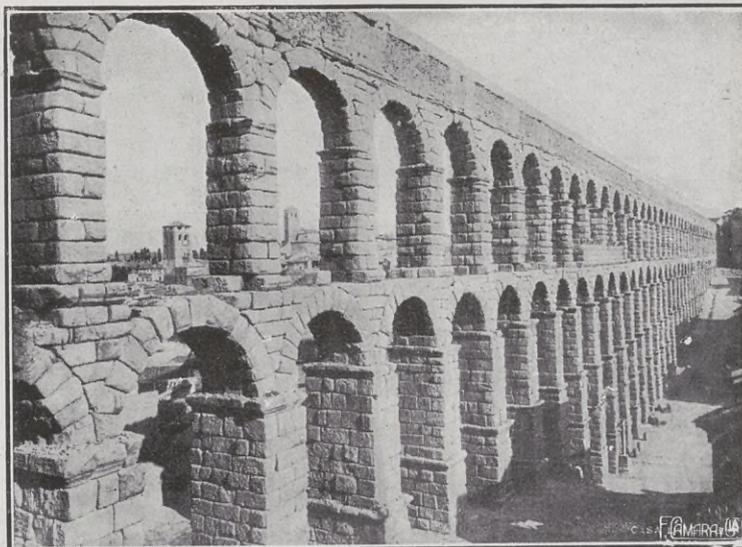
AY en las viejas moles un silencio de fosa que convida al reposo e invita al éxtasis.

Contemplar un muro mamposo de un edificio antiguo, es entablar una conversación con el pasado haciendo revivir a la retina moderna la remem-

branza, algo así como la leyenda del romancero envuelta entre la sillería esbelta de una construcción ojival riente y lánguida; otras veces la textura sobria de unas ruinas háblanos de beatíficos monjes peticionarios al Ser Supremo del reinado de una moral eterna en la vida.

De la visita a una ciudad de piedra surge un espíritu fuerte sin medrosidades anquilosantes de la energía, y es que el alma de la piedra es la mariposa del hombre que vivió la edad moldeadora del monumento entre cuya traba-zón fué dejando trozos de su existencia en sedimento, perpetuando su memoria en un diálogo arrogante con los siglos.

Toledo tiene una leyenda romana, goda, árabe y hebrea; pero la que destaca con pujanza inextinta es la de la piedra fundamento de su



catedral, cuya torre se eleva al cielo para besar su azul.

Valladolid con sus templos y palacios nobiliarios dícenos de la austeridad castellana, merced al lenguaje de las moles graníticas ornamento de sus antiguos edificios.

El acueducto segoviano pregona una grandeza histórica, gracias a los aparejos pétreos de sus arcos... todo el aroma de lo ancestral tiene aposento en la hendidura de un muro de sillería.

El Monasterio de Poblet, San Juan de la Peña, sepulcro de monarcas aragoneses, el Monasterio de El Escorial, nada serían sin la expresión enérgica de sus fábricas barroqueñas; el mismo Palacio Real, alojamiento de los reyes, ¿significaría fausto y grandeza si la alba mole no campeara en su construcción?

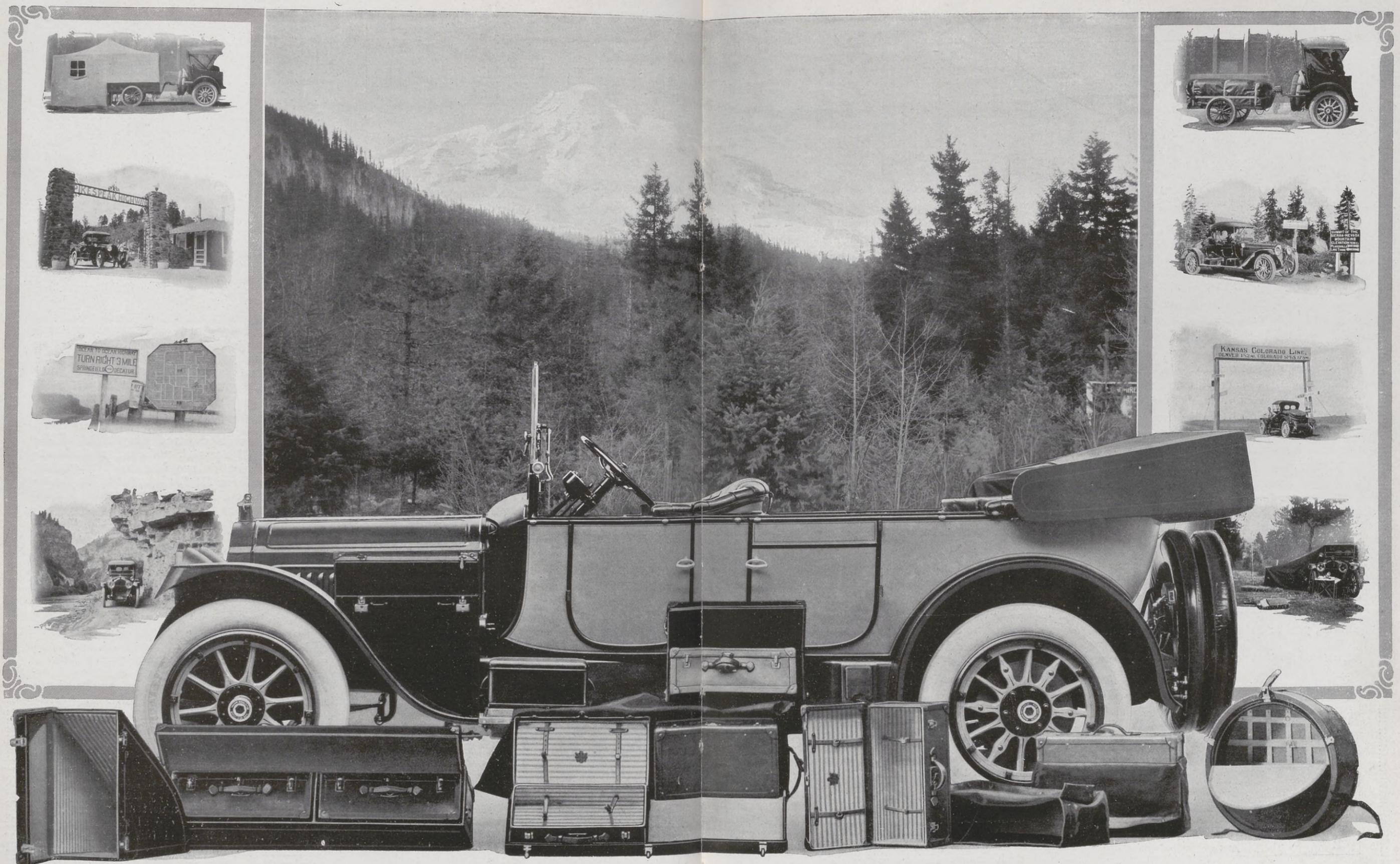
El alma de la piedra es fría, severa, magna; pero en ella cristaliza cuanto significa virilidad, cosa incommovible, capaz de resistir la acción de los elementos combinados.

La muerte, que es neblina, requiere un símbolo perenne; la vida, representación del progreso, necesita de una concreción que la perpetúe; por ello los panteones y los palacios son piedras superpuestas con arreglo a los cánones de la belleza. Y es que la piedra tiene un alma inmortal, como la del hombre, y sintetiza sin esfuerzo los avances de las civilizaciones, marcándolos con su rigidez en el amplio politeorema de la Historia, también dura, inflexible, puesto que es la realidad.

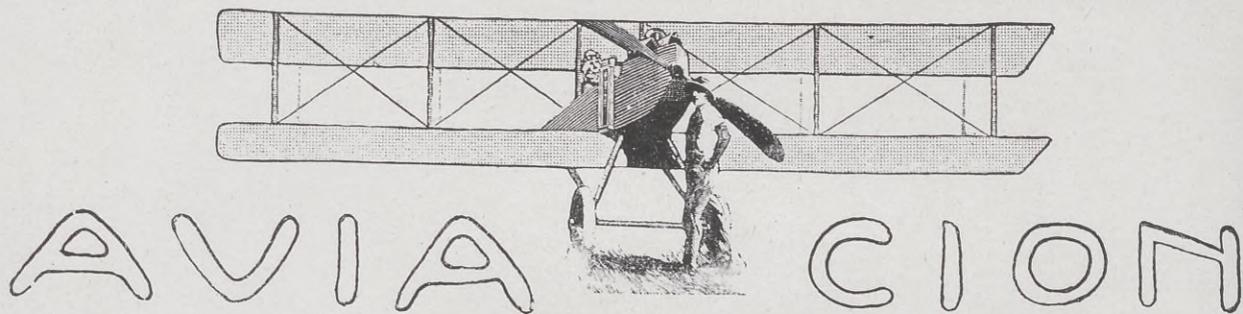
Al contemplar los arcaicos restos de una ciudad muerta, tengo siempre unos ojos para llorar su decadencia y admirar su labor estética, me hablan de ella unos sillarejos, un ático y un frontis como el del Partenón, sustentados por unas columnas parladoras, y sin que de la gran Grecia existieran más muestras, podría decir: He ahí un pueblo que dió al mundo sus más claras leyes de belleza; si fué relajado en sus costumbres elevando el vicio a categorías fundamentales nada importa, basta saber que fué artista y que murió bellamente sojuzgado por otra civilización. De aquí que el alma de la piedra constituya el espíritu de los pueblos.

V. ORTIZ HERRÁIZ.





El día en que el gran turismo en España no se reduzca a comprobar el axioma de que la línea recta es la más corta distancia entre dos puntos, el día en que los innumerables monumentos históricos se conviertan en lugares de peregrinación, cuando la incomparable costa levantina sea tan frecuentada en invierno como la costa norte en verano, cuando tengamos parques nacionales que visitar, entonces será el «Packard» con equipo de viaje el objeto más necesario, como hoy es el más codiciado.

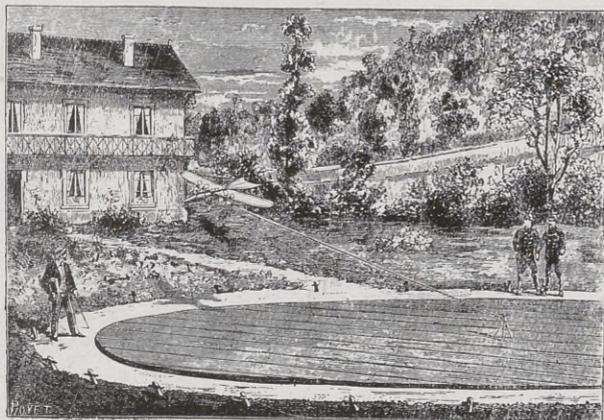


MIRANDO HACIA ATRAS

En 1884, Victor Tatin relataba en una revista francesa sus ideas sobre los aeroplanos y hoy, en que muchos consideran que es tan peligroso montar a caballo como volar, merece un recuerdo quien sin medios para llevar a la práctica sus ideas las sembró en beneficio de la humanidad.

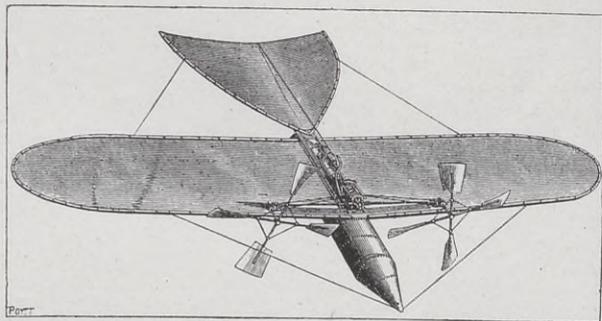
Tatin describía el aeroplano como «un aparato de invención reciente», pues el primer proyecto racional que de ellos se publicó solo data de 1842. El principio de este aparato consiste en mantener en el aire un gran plano al que comunican un rápido movimiento de traslación unas hélices propulsoras.

El aparato de ensayo presentado en 1879 por Tatin consistía (según puede verse en el grabado adjunto) en un monoplano de siete decímetros cuadrados, remolcado por dos hélices y un pequeño motor de aire comprimido. Los resultados obtenidos (este aparatito llegó a volar, según dice con satisfacción Tatin, «por encima de una persona») le animaron a continuar desarrollando su idea, y dice: «He formado el proyecto de estu-



diar con este aparato las ventajas o los inconvenientes del uso de planos más o menos extensos, de ángulos más o menos abiertos; pero la escasez de mis recursos no me lo permitió y he debido

contentarme con indicar el programa de mis experimentos sin poder realizarlo por mi mismo.» Tatin continúa así: «Es indudable que los primeros ensayos que se pudieran hacer con aeropla-



nos serían de corta duración. Tengamos pues desde luego aspiraciones modestas. Si conseguimos que una máquina aérea funcione solamente una hora, media hora siquiera, con la velocidad de quince metros por segundo, el progreso realizado será inmenso, y aún pudieramos decir que el problema quedara enteramente resuelto. Dado este primer paso, no dejarán de venir los perfeccionamientos que indique la experiencia; los motores nuevos serán objeto de investigaciones seguramente fecundas, y la humanidad se encontrará por fin en posesión del ingenio más poderoso de cuantos ha podido imaginar.»

HAGA USTED LA COMPARACION
entre el **PACKARD** y otro coche de las piezas que integran la **DIRECCIÓN**. No olvide que la dirección representa en su "auto" el factor **SEGURIDAD**

Si su coche pesa poco con exceso, maniobrará mal, aun no siendo a gran velocidad. El **PACKARD** no pesa ni un miligramo más ni menos de lo que exige su gran rendimiento y sólida construcción, lo que una vez conocido por el conductor, le da el **DOMINIO** de su coche en toda situación



1



4



2



5

El traje que usa la señora Wagger para sus largos viajes es bastante presentable; sin embargo, el traje de calle tampoco le va mal.

1. Carrocería que permite visitar cómodamente medio mundo en coche propio, si el chasis y el motor son buenos.

2. Se acabó el desayuno.

3. Un tunel con ventilación.

4. Mejor el hoy que el ayer.

5. ¿Dónde va la cocina? Un rompecabezas resuelto.

6. Como el motor y el chasis eran Packard siempre hay coche para visitar la mitad del mundo que queda.

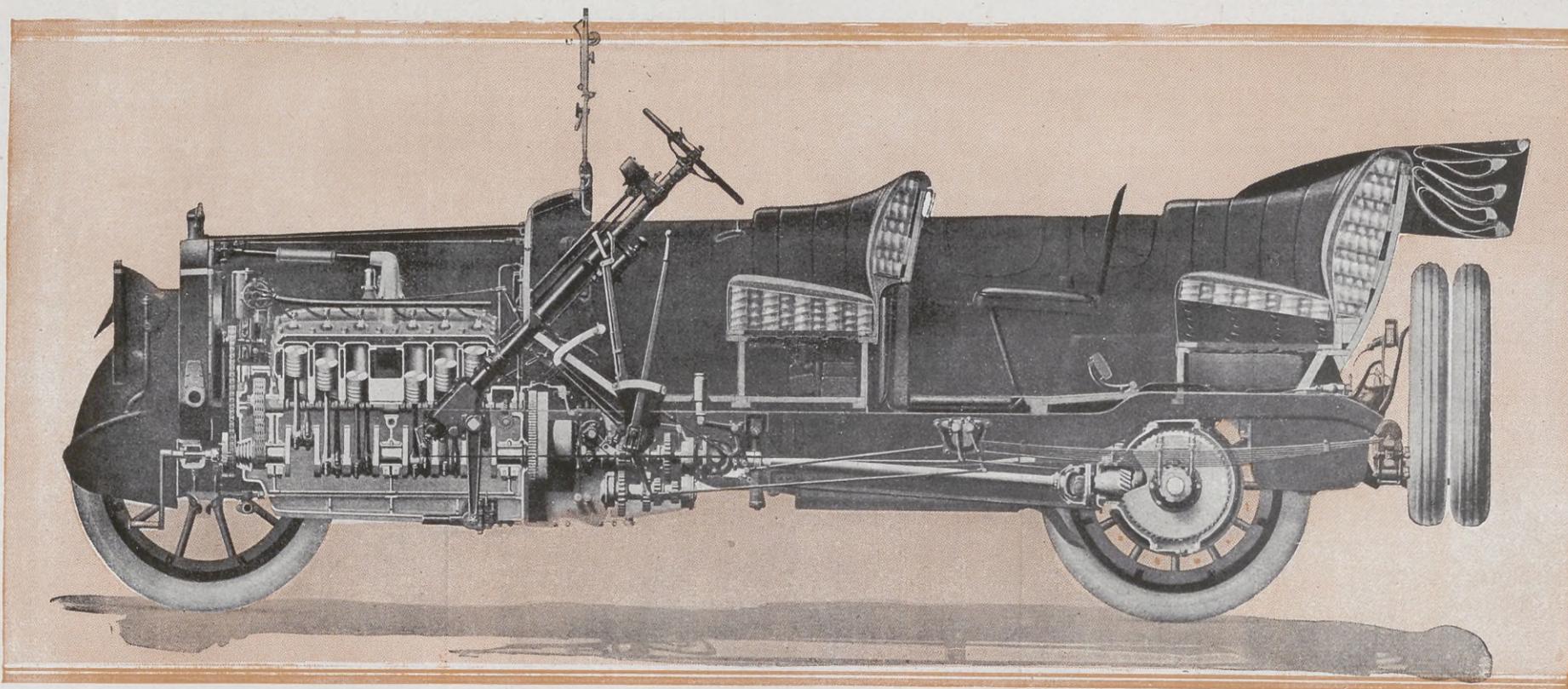


3



6





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.

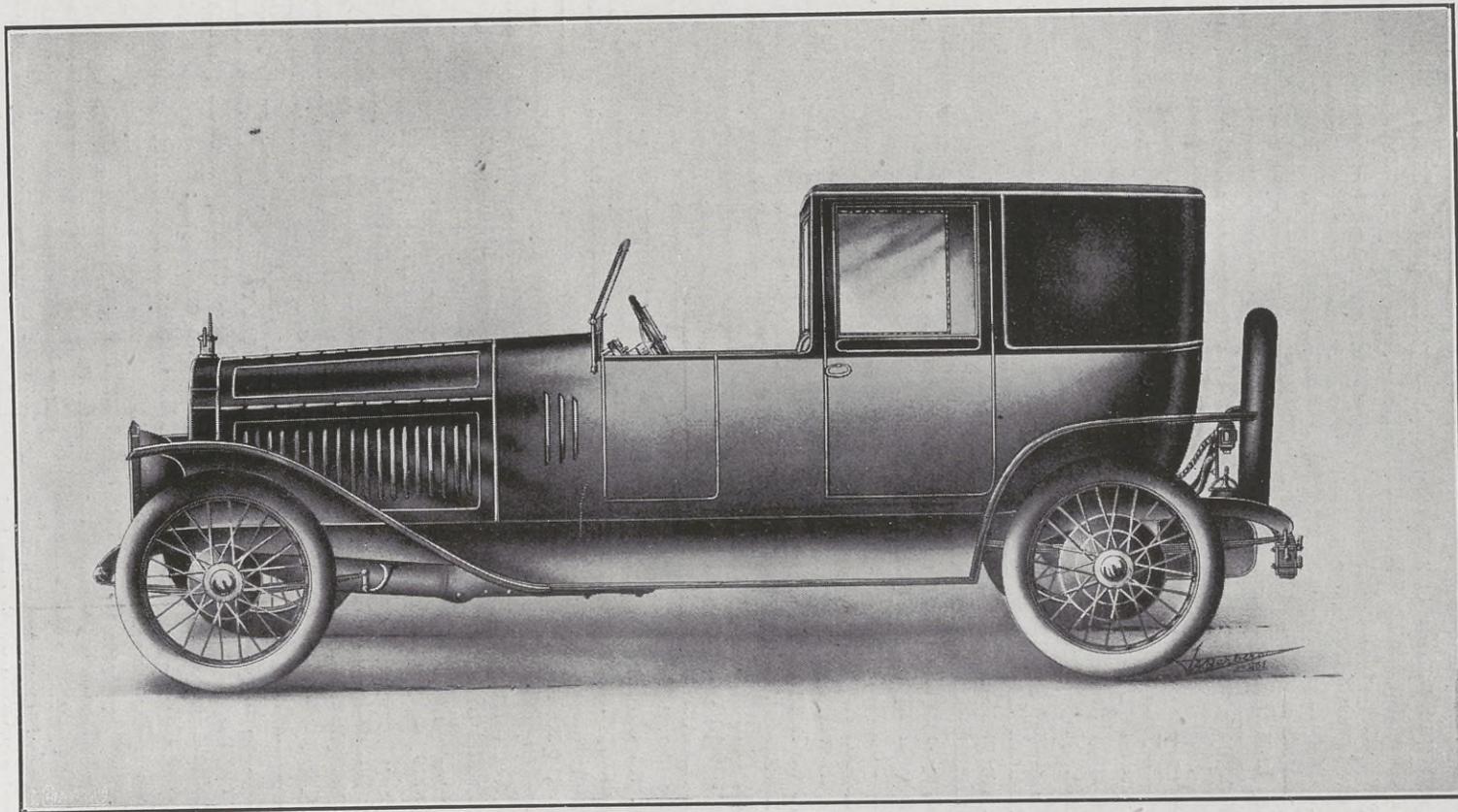
El embrague y transmisión van situados en prolongaciones del cárter completando

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.



Dibujo de carrocería limousine sobre chasis "Packard", hecho expresamente para la revista EL MOTOR por nuestro colaborador, el dibujante de carrocerías J. Barbero.

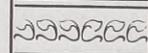


EL AUTOMÓVIL, MAMÁ...

(UN CUENTO QUE BIEN PUDIERA SER UNA HISTORIA)



A



NDABA yo que perdía el seso detrás de aquella mujercita recatada, honesta y virtuosa como la primera, incapaz de levantar la vista del suelo y de un pudor tan exagerado que un simple saludo, una ligera galantería, bastaban para encender su divino rostro con las rosas bermejas del arrebol.

La conocí, ¡Dios mío!, hace ya más años de los que mi deseo quisiera y de los que sin duda el de ella pedía. Era yo chiquitín, muy chiquitín y tenía un pelo ensortijado en bucles que daba envidia mirarme. ¿No parece mentira?

Ella siempre gentil, desde pequeña, y siempre exageradamente tímida. Muy comedida, muy ruborosa, muy corta de genio, contrastaba su carácter apocado y juicioso con el de todas las chicas de su edad. Yo, que sentía hacia ella esa inclinación misteriosa e inexplicable que suele acabar, por desgracia nuestra, con la epístola de San Pablo, la asediaba, la perseguía, la elogiaba sin descanso, con vehemencias de niño y con calor prematuro de hombre hecho, y mis afanes no encontraron otra correspondencia que su obstinada oposición, traducida en un mutismo impenetrable, y su esquivaz perpetua, que encendía mi pecho en llamaradas intensas de pasión.

Mi presunto suegro, un coronel retirado que se había batido en la campaña del Norte, como un jaguar, tenía unos bigotes tiesos y erizados, de puntas como leznas, que me hacían estremecer.

Le dió la humorada de morir al buen señor, y allá se fué con todas sus cruces y galones y todas sus honrosas cicatrices, al pudridero de la madre tierra, que... *humo las glorias de la vida son*, según dijo el poeta.

Bueno; pues no hay palabras bastantes para expresar la enorme pena que me produjo aquel suceso y las lágrimas que yo vertí a cuenta del estirón final del pobre hombre.

Claro es que, en realidad, mi sentimiento no era por el óbito del héroe liberal, de cuya desaparición me holgaba íntimamente, aunque no fuera más que por verme libre de la amenaza de sus bigotes agresivos, que turbaron muchas noches mi sueño, apareciéndoseme como una visión fantástica en el centro de un círculo luminoso, del que poco a poco se esfumaba la agria cabezota con su perfil rudo de toscas e imperfectas líneas, para ir acusándose más detrás, en un último término que tenía celestiales resplandores, la cara angelical de la niña regalándome la más burlona de sus sonrisas, como si estuviera tomándome los artísticos bucles.

Mis lágrimas brotaban con amargura de los ojos por acompañar al dolor de ella, que al per-

der al padre perdía también la casa que habitaban y de la que gozaban en usufructo, y mi inocencia me avisó del primer gran pesar de mi vida, que era el de la ausencia de la amada; la falta de nuestra muda comunicación de todas las tardes, la imposibilidad de poderla sentir cerca y de devorarla con los ojos y de poseerla con el pensamiento, para llevarme luego a la soledad de mi gabinete el lacerante perfume de su carne, que eran tormento de la mía y acicate cotidiano de mis pobres nervios en tensión.

Es verdad que lo más probable hubiera sido, si tarda mucho en estirar la heroica pierna el retirado coronel, que hubiese dado mi rizada humanidad con sus huesos en la tranquilidad de una sepultura, según iba quedándome de consumido, pálido y seco, que más que un joven saludable y feliz parecía un amarillo espectro del otro mundo, que en su dislocado humorismo no encontraba más grata ocupación que la de hacer juegos de manos sin tregua ni paréntesis.

Ello fué que la lindísima y juiciosa amiguita tuvo que dejar la casa donde su niñez creció entre esplendores de hermosura y donde apuntó su nubilidad como un amanecer venturoso o como una promesa de placeres y felicidades a los que no pudieran llegar en su desvarío las más exaltadas imaginaciones.

Sin respetos para su acongojada pesadumbre, la tarde anterior a la marcha le pinté mi pasión tan a lo vivo, le declaré mis sentimientos con tal elocuencia, que la vi vacilar un momento; pero para mi martirio se rehizo pronto, y de mi locura triunfó su sensatez y de su sensatez florecieron las calabazas más formidables que pudiera conseguir nunca el infortunio de un pretendiente sincero. Con esto acaba el primer acto de este drama terrible de mi vida.

El segundo comenzó en Madrid. La ingrata, cediendo a su conveniencia, había contraído matrimonio con un distinguido carcamal, muy austero, muy religioso y muy rico, pero con el pequeño inconveniente de darle a cada peseta el valor de dos duros y a cada garbanzo la estimación de un faisán.

Era uno de esos hombres gavetas enviados al mundo para que no se extinga la raza de los avarientos y los miserables y para sentir mansamente el paso de los días entre cirios y preces, humos de incensario y golpes de pecho, pidiéndole a Dios una buhardilla en la gloria y juntando aquí en el suelo cuantiosos capitales para regocijo del demonio.

Cuando supe esto sentí un villano placer. En mis soliloquios iba del argumento a la deducción y de la deducción a la consecuencia, y pensaba, lógicamente, que aquella extraña beidad que de tan mala manera veía liquidarse el te-

soro de su hermosura, sin una palabra cariñosa que fuera alimento de su espíritu y cultivo ideal del florido pensil de sus bellezas, sentiría la nostalgia de unos brazos estremecidos y acariciadores, que rodeados a su cintura esbelta y cimbreante, fueran la primera estrofa del madrigal de su triste vida.

Pero ¡que si quieres! Estériles fueron mis súplicas, inútiles mis ruegos, baldías mis promesas y nulos mis sacrificios. ¡Y no era feliz! Su alma sensible y apasionada estaba sedienta de amor. Sus ojos místicos parecían una hoguera de infierno, y las pocas, poquísimas veces que volvían hacia lo alto la mirada transida por todas las ansiedades, deslumbraban con su claridad y herían como puñales de acero.

La severidad ordenancista de los principios en que fué educada tenían su existencia cautiva en las duras cárceles del convencionalismo y en la fórmula estúpida y flexible de las prevenciones sociales.

Me acerqué a ella proporcionándole al avaro Matusalén una operación criminalmente lucrativa, que hizo una mella considerable en mi patrimonio.

Pero ¿qué importaba? Frecuenté su casa, la vi nuevamente de cerca, le hablé, puse un duro cerco a la inexpugnable fortaleza de tan débil carne y tan férrea voluntad, y tuve la sospecha de que mi constancia acabaría con la obstinada preocupación de la nueva Diana.

La invencible castidad de la angelical señora, que era doblemente casta por su honradez nativa y por lo dado a ahorrar que era su devoto marido, oponía siempre a mis pretensiones incesantes la fatalidad de su casamiento.

¿Qué tendría que ver una cosa con otra? ¿Si nosotros nos preocupábamos del lazo indisoluble y de los deberes que significa, qué preocupación íbamos a dejarle al esposo?

Convencido ya de la inutilidad de mis esfuerzos, intenté una última prueba.

No hay mujer que haya andado a pie toda su vida que no sienta la sugestión voluptuosa del automóvil. Su marcha muelle las hechiza, la fuerza del motor las seduce, el andar raudo del dichoso vehículo las emociona, el deseo de elevarse sobre los demás en una demostración de elegancia aristocrática, de distinción, de riqueza y de lujo, las trastorna. Y compré un automóvil por inspiración de Santa Rita de Casia, a quien hube de encomendarle la solución de aquel imposible negocio.

Voy a darte un consejo, lector. Si te encuentras viejo, no te dejes atar la vida con los nudos de una bendición. Ten siempre en cuenta que no hay en el orbe nada más tonto que un marido, como no sean dos maridos, y si caes en la pérfida red florida y dorada y tienes mujer joven y bonita, compra el revólver más seguro que encuentres y dispara a cierra ojos cuando sientas a la puerta de tu casa la bocina de un automóvil.

No olvides que toda la magnitud de mi agradecimiento careció de importancia al lado de los favores que logré por intermedio de Santa Rita, aunque al mío — a mi agradecimiento — se unió fervorosa y generosamente el de mi recatada e irreductible amiga, y piensa que todas las delicias del paraíso, todos los placeres de la vida eterna, todos los suspirados goces de los devotos del Korán son tortas y pan pintado cuando el amor nos sigue en automóvil a noventa por hora y sin freno posible, ni imaginado desembrague en la locura del vértigo.

¡Y pídele a Dios, amigo, que no se te acabe la gasolina!

ROGELIO PÉREZ OLIVARES.

Excess Insurance Company Ltd.

COMPAÑÍA INGLESA DE SEGUROS GENERALES

Sucursal española: Avenida del Conde de Peñalver, 13

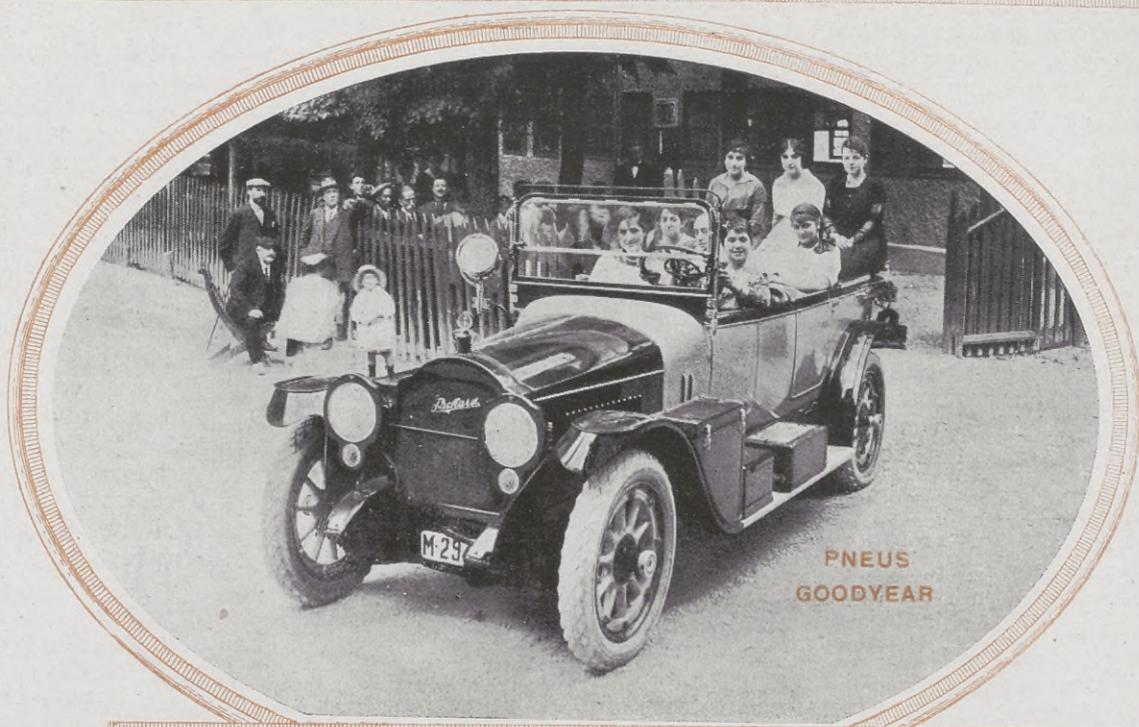
SEGUROS DE AUTOMÓVILES

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.



Del veraneo en Sobrón

Las bellísimas señoritas Carlota y Luz Alonso, Carmen Estremera, Dolores Armijo, Antonia Cuevas, Teresa Rodado y señora de Ansoleaga (al volante), constituyen una carga *preciosa* para el PACKARD de nuestro Director.



Del veraneo en Sobrón

Nuestro Director don Antonio Morales (a la derecha del grabado) acompañado de su distinguida esposa e hijos (falta uno) y de su hermano político, el farmacéutico don Maximiliano Pérez Díaz, se toma un mes para su veraneo... en el cual continúa trabajando.

BARATURA Y CALIDAD

TENEMOS mucho gusto en reproducir las líneas que siguen a continuación, y que tomamos de la revista *El Firestone*, que son el principio sostenido por la representación Packard en el desarrollo de su propaganda desde su fundación:

«La mayor parte de los anuncios que a diario vemos llaman la atención a «Baratas» más que a «Calidad». Parece hasta locura que existan comerciantes de experiencia que den preferencia en sus anuncios al *precio* del artículo más que a la *calidad* del mismo.

El precio no tiene significación alguna. Diez centavos puede ser un precio exorbitante para un artículo, mientras diez pesos puede ser un precio muy bajo para otro.

En la mayor parte de los anuncios parece que el comerciante trata de hacer olvidar al lector que existe una ley de compensación. En la escuela, cuando niños, se nos enseña que la acción debe ser igual a la reacción; que lo que se siembra eso se recoge; que si los derechos de importación aumentan, el comercio sufre; que el que se sacrifica en acaparar dinero paga con su salud, con su bienestar o con cualquiera otra cosa, pero paga.

Es imposible obtener *algo por nada*, no obstante las ideas de los señores anunciantes de artículos «a mitad de precio».

El cliente, al comprar paga por dos cosas: por el artículo y por el servicio que de él espera recibir. Nadie compraría un objeto por el solo deseo de comprar, si supiera que el tal objeto no le ha de prestar servicio alguno, ya sea como adorno u ostentación o bien en uso práctico.

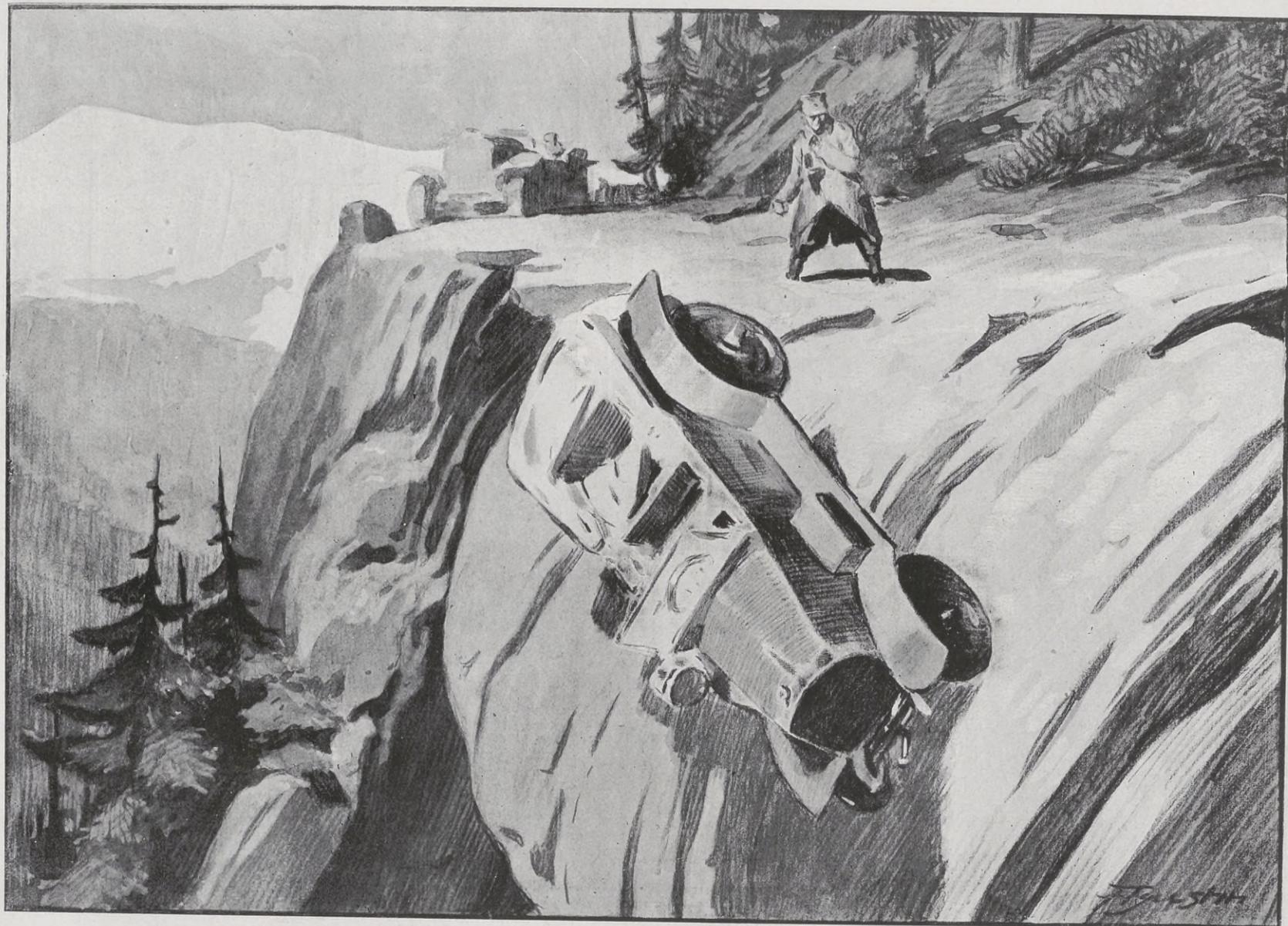
La obligación de todo comerciante es considerar sus anuncios como un favor que se merecen sus favorecedores y por lo tanto proporcionarles la información necesaria para efectuar la compra sin vacilaciones, dudas, recelos y con perfecta satisfacción.

Los párrafos anteriores están basados en un artículo publicado en la revista *Printer's Ink.*»



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.





DE LA GUERRA EUROPEA.—Cuando las tropas austroalemanas acorralaron a los serbios contra las montañas albanesas aconteció el suicidio de los automóviles serbios, que, antes de caer en manos del enemigo, saltaron al precipicio guiados hasta el borde por sus valientes conductores que no los dejaban desaparecer sin dedicarles antes cariñosas palabras de despedida.



Demetrio

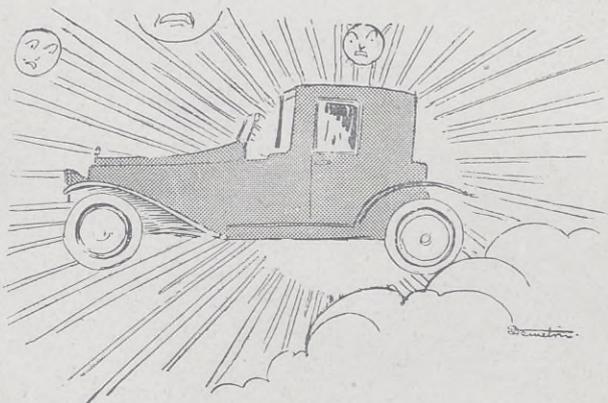
ORGULLO PROFESIONAL

(Cosas de la carretera), por DEMETRIO

—¿Hace falta algo?

—¡No! gracias... ¡nos hemos detenido para... merendar!

F. BATRES



DROGUERÍA Y PERFUMERÍA

COLORES MOLIDOS AL AGUARRÁS
ESPECIALES PARA AUTOMÓVILES

LEFRANC & C.^{IE} - PARÍS

LÍQUIDO CAUCHOTINE PARA
NEUMÁTICOS DE AUTOMÓVILES

GLORIETA DE BILBAO, 5 - TELÉF. 2.556
MADRID

PACKARD Y SU EXPORTACION

El año antes de comenzar la guerra exportaron los fabricantes europeos automóviles y camiones por valor de 400.000.000 de pesetas para Sur América, Asia, África y Oceanía, mientras que los Estados Unidos solamente durante los últimos meses han comenzado a tomar parte en este negocio. Siguiendo estas líneas, Packard ha reorganizado su depósito de exportación, nombrando director del mismo a Fred. Cardway, quien el invierno pasado hizo un viaje por Sur América, estableciendo representaciones en Río, Montevideo y Buenos Aires y algunas en las Antillas.

Desde que los Estados Unidos entraron en la guerra, los negocios de Packard han aumentado considerablemente, dice Cardway. «España va a la cabeza, a juzgar por el número de ventas; pero la Argentina y el Brasil hacen rápidos progresos. En los últimos meses han llegado bastantes órdenes de las Antillas, tanto para automóviles como para camiones.» «Si tomamos los negocios de Packard por norma, los fabricantes americanos están haciendo negocios «más que lo corriente» con los países extranjeros que no se hallan en guerra.»

En opinión de Cardway, el negocio con países que no están en guerra será este año mucho mayor que cualquier otro desde el principio de la contienda.

PRINCIPALES HOTELES

MADRID

RITZ □ PALACE □ ROMA
PARÍS □ INGLÉS

BARCELONA

COLÓN □ CONTINENTAL □ ORIENTE
CUATRO NACIONES □ PALACE

SAN SEBASTIÁN

MARÍA CRISTINA □ INGLATERRA
CONTINENTAL PALACE □ EZCURRA
ARANA

SANTANDER

ROYAL HOTEL □ HOTEL EUROPA

VALENCIA

REINA VICTORIA

SEVILLA

INGLATERRA □ MADRID □ PARÍS

BILBAO

VIZCAYA □ INGLATERRA

GRANADA

PALACE □ PARÍS

EL ESCORIAL

REINA VICTORIA

LA GRANJA

EUROPEO □ ROMA

CASAS QUE RECOMENDAMOS

Jabón
Heno 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, Paroles, 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 efectivo 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
Arenal, 24 - MADRID
Teléf. 1428 :: TRADUCCIONES



Vista parcial de uno de los confortables y coquetones comedorcitos de la nueva instalación de CASA DE CAMORRA en la Cuesta de las Perdices.

EL EJÉRCITO NORTEAMERICANO

Las divisiones de infantería que se organizan en los Estados Unidos son de compleja constitución, como puede verse de los siguientes datos:

- 6.846 caballos.
- 4.875 mulos.
- 1.009 carros, de los cuales 360 llevan provisiones.
- 50 cañones de 75.
- 25 morteros de 75.
- 92 ametralladoras.
- 32.000 fusiles.
- 12 automóviles.
- 67 camiones.
- 64 motocicletas.
- 12 aeroplanos.
- 48 ambulancias.
- 328 carruajes de varias clases.

Si la división está «motorizada», el equipo de una división será:

- 6.718 caballos.
- 2.587 mulos.
- 34 automóviles.
- 627 camiones.
- 106 motocicletas.

Además se propone agregar a cada división un escuadrón aéreo, en vista de la preponderancia que va tomando la aviación en la actual contienda.

::: 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.

## Sin comentarios.

Carta dirigida a D. Antonio Morales por el diputado a Cortes por Zaragoza, D. Tomás Castellano, uno de los primeros automovilistas de España.

«San Sebastián, 5 de Octubre de 1917.

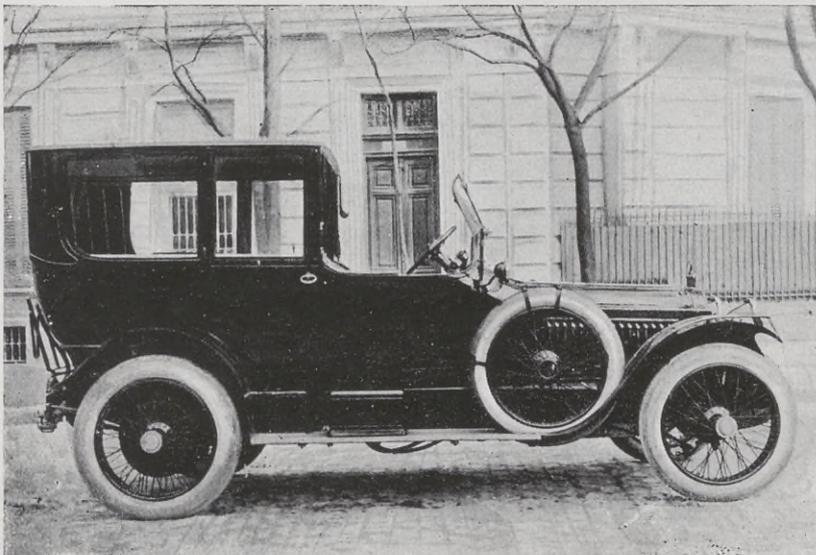
Sr. D. Antonio Morales.

Muy señor mío y distinguido amigo: He querido dejar pasar un poco de tiempo y haber hecho con mi coche en diez días 1.500 kilómetros para darle a usted noticias del Packard comprado a esa respetable casa.

De sus condiciones de marcha en suavidad, rapidez, subir cuestas y relanti no tengo que decir nada, pues son de todos conocidas estas cualidades.

Lo que sí me satisface y creo obligación hacer constar es:

1.º Que el gasto de gasolina, teniendo ningún cuidado del aire suplementario, es de 28 a 30 litros por 100 kilómetros. 2.º Que el gasto de aceite ha sido en los 1.500 kilómetros 11 litros de Vacuum flúido. 3.º Que en ningún momento, no llevando el encendido ni retrasado, ni demasiado avanzado, se me ha calentado el motor, y refrescándose rápidamente después de subir una cuesta sólo con darle todo el aire y retrasar el avance.



Limousine Packard, propiedad de D. Luis Page y Blake.

Le comunico estas noticias, aparte de mi satisfacción natural, por el rumor que aquí y en todas partes existe sobre el gasto de sostenimiento del Packard, y he tenido buen cuidado de que en el Garage Garnier hayan comprobado la marcha de mi coche, estando dispuesto a probarlo donde haga falta.

Tengo mucho gusto en poderle dar esta muestra de mi satisfacción y se reitera a su disposición muy affmo. amigo s. s., q. e. s. m.,

Firmado: Tomás Castellano.»

En 1914 se ofreció al público el PRIMER TWIN SIX (doce cilindros). Este coche fué construído por la casa PACKARD MOTOR CAR COMPANY.

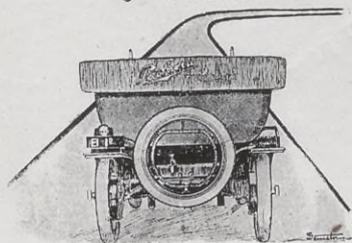
Hoy hay alrededor de 19.500 PACKARDS TWIN-SIX en circulación, no habiendo podido ser igualada esta cifra ni aun tomando en conjunto la producción de las tres más importantes fábricas de automóviles de esta clase; tal ha sido

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”

**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<br>(Gran lujo) . . . . . | »             | 7 | »        | 45.000       |
| Imperial Limousine . .                      | »             | 7 | »        | 40.000       |
| Limousine . . . . .                         | »             | 6 | »        | 36.000       |
| Limousine . . . . .                         | «Labourdette» | 6 | »        | 36.500       |
| Limousine (Gran lujo).                      | «Trigo Hnos.» | 6 | »        | 37.500       |
| Limousine . . . . .                         | «Trigo Hnos.» | 6 | »        | 36.000       |
| Faetón Torpedo. . . . .                     | «Arteman»     | 4 | »        | 31.000       |

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

Talleres PACKARD: Fernández de los Ríos, 19.

# EL PACKARD EN ESPAÑA

*Jamás automovil alguno tuvo que soportar una prueba tan dura, antes de ser reconocido como el automovil mas perfecto.*

ANTES DE COMPRAR  
UN AUTOMÓVIL,  
INFÓRMESE DE QUIEN  
POSEA UN PACKARD



¿Siete mil duros? Yo compre en una ocasión un cochecito por siete mil pesetas y...

Es bueno, superior; pero es caro (!)

Prejuicio: El automóvil americano era el coche barato

Madrid (Gran Vía):  
Avenida del Conde Peñalver, 13

Barcelona (Agencia):  
Sres. Gamper y Mir, Bruch, 13