

Año 1.

Barcelona 10 de Noviembre de 1899

Núm. 1

EL AUTOMOVILISMO ILUSTRADO

REVISTA DE INVENCIONES PRÁCTICAS

(BI MENSUAL)

DIRECTOR

ALPHONSE DUCHEMIN

SUSCRIPCIÓN.

Número suelto	0 ²⁰ ptas.
ESPAÑA	Un año. 3 ⁰⁰ »
	Semestre.. 2 ⁰⁰ »
EXTRANJERO	Un año. 4 ⁰⁰ Frs.
	Semestre.. 2 ⁵⁰ »

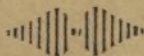
DICIEMBRE

SUMARIO

A nuestros lectores.—El Automovilismo y sus apóstoles, por A. Comte.—Los atletas del automovilismo, por G. Prades.—Nuestras industrias.—Compañía General Española de coches automóviles.—Sobre el terreno.—Al correr del automóvil, por Monjardin.—Adelantos é inventos.—Notas de «record»

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Calle de Caspe, núm. 178, piso 2.



TIPOGRAFIA

Sucesor de F. Sánchez: Paseo San Juan, 144.—Teléfono 1190

1899

DONATIVO DE LA
BIBLIOTECA NACIONAL
DE MADRID
1940

verti-

Ayuntamiento de Madrid

COMPañÍA GENERAL ESPAÑOLA

DE

COCHES AUTOMÓVILES

OFICINAS Y TALLERES

(E. de la Cuadra)

(SOCIEDAD EN COMANDITA)

Paseo de San Juan

Núms. 54 y 56

Calle Diputación

Núms. 458, 460 y 462

Teléfono

Núm. 1942

Dirección telegráfica

"ELEMOTOR"

BARCELONA

Construcción de carruajes automóviles eléctricos.

Especialidad en los grandes carruajes para el transporte de viajeros.

Representación y venta de toda clase de automóviles y motociclos.

Las construcciones de esta Casa compiten siempre ventajosamente con todas las demás, en solidez, elegancia y economía.

Todos los carruajes se garantizan por un año.

Para líneas servidas por automóviles eléctricos, se hacen presupuestos de centrales de electricidad y se encargan de su instalación y mantenimiento.

Catálogos y presupuestos gratis á cuantos lo soliciten.

La Casa proporcionará también personal idóneo para el manejo de los carruajes.

CONSTRUCCION

ELEGANTE

SÓLIDA

Y ECONÓMICA

Ayuntamiento

EL AUTOMOVILISMO ILUSTRADO

REVISTA BIMENSUAL DE INVENCIONES PRÁCTICAS

SUSCRIPCIÓN
España, un año, 3 Ptas. Semestre, 2 id.
Extranjero, año, 4 Frs. Semestre, 2'50

Dirección y Administración: CASPE, 178-2.º

DIRECTOR: ALPHONSE DUCHEMIN

ANUNCIOS:

Precios convencionales

SUMARIO

A nuestros lectores.—El Automovilismo y sus apóstoles, por A. Comte.—Los Atletas del Automovilismo, por G. Prade.—Nuestras industrias.—Compañía general Española de coches automóviles.—Sobre el terreno.—Al correr del Automóvil, por Monjardin.—Adelantos é inventos.—Notas al «record»

A NUESTROS LECTORES

Queremos para nuestra patria una regeneración verdad, que los adelantos modernos tomen carta de naturaleza en su suelo tan privilegiado.

La afición á los automóviles, tan extendida hoy en Francia y Alemania, de tanto predicamento en Norte-América, es para España una necesidad imperiosa.

Sin red completa de ferrocarriles, existen algunas ricas y productivas regiones que, cual Galicia, Asturias, Vascongadas, Navarra, Valencia y Andalucía, viven sin medios de comunicación rápida que decisivamente exige la vertiginosa vida del nuevo siglo.

Sin buenos caminos, se impone una reforma completa en el plan de carreteras del Estado y provinciales, que no sea la España del siglo XX la de los iberos y celtas. Es conveniente barrer los obstáculos que obstruyen el camino de la regeneración en el orden económico.

Y una vez conseguido esto, será un hecho la propagación del automovilismo, ya como *sport*, ya como aplicación á las necesidades del comercio y de la industria.

Una nueva revolución en la vida de rela-

ciones se avecina, el predominio de la tracción automóvil, como la más moderna, como la más económica.

Propagar y difundir el automovilismo en España; tal es nuestro objeto, y á la par que saludamos cariñosamente al público y á nuestros compañeros en la prensa, suplicamos á estos nos reserven en sus filas un puesto, por modesto que sea, como soldados del progreso.

LA REDACCIÓN.

EL AUTOMOVILISMO Y SUS APÓSTOLES

(ALPHONSE DUCHEMIN)

Al inaugurar nuestras tareas no podemos menos que dedicar sentido recuerdo al compañero del alma Alphonse Duchemin, eminente periodista parisién, que hace unos meses ha cerrado sus ojos para siempre á la luz.

Mr. Duchemin era uno de los grandes devotos del automovilismo y uno de sus más entusiastas apóstoles.

En la crónica parisienne eran admirados los rasgos brillantes con que su pluma describía las excursiones más difíciles y arriesgadas.

En la primavera última, en risueña mañana en que el sol esmaltaba los pintorescos alrededores de Paris, salió Duchemin con su amigo Mr. Colombel para hacer una excursión en su automóvil. Al regresar de ella ocurrió el desgraciado accidente.

Llevaba el automóvil una velocidad de 40 kilómetros por hora; el coche se deslizaba verti-

ginosamente por la superficie de la bien arreglada carretera. Al dar una vuelta en una curva demasiado pronunciada del camino, Duchemín no pudo acortar la velocidad y el carruaje volcó violentamente, arrojando á gran distancia á los dos viajeros.

Unos campesinos recogieron cuidadosamente á los dos excursionistas. Duchemín, con gravísimas lesiones, falleció á las tres horas; Mr. Colombel, herido de cuidado, ha sufrido larga convalecencia.

Toda la prensa de París, en la cual Duchemín era muy conocido y apreciado, dedicó sentidas notas necrológicas á la memoria del insigne periodista.

Sobre su tumba depositamos una lágrima y elevamos una oración.—C.

LOS ATLETAS DEL AUTOMOVILISMO

Ha tenido lugar en la plaza de Armas de Versailles, el tercer concurso anual de los *Atletas* del Automovilismo, es decir, de los vehículos para grandes pesos. Allí se han presentado esos gigantes del Auto, de titánicas fuerzas, pero también de estómagos insaciables, con sus movimientos sosegados y tranquilos.

Estos concursos no llegan á constituir un acontecimiento parisiense, pero en su conjunto tienen cierta analogía con el Derby de Chantilly, ó la revista del 14 de Julio.

Jamás se vió, ni aun en el primer año, la multitud delirante estrujarse en la plaza de Armas, delante la estatua del Gran Rey; y aun el entusiasmo del público de entonces podía calificarse de delirio, comparado con la ostensible indiferencia con que actualmente se aparta al paso de uno de estos automóviles.

Los organizadores del concurso, sin embargo, están muy lejos de sentirse contrariados por esto, pues, como gente de ciencia y de cálculo ante todo, no envidian los éxitos populares. Nada les complace tanto como un buen pequeño ensayo científico, bien y debidamente dirigido, en medio de un desierto; y bajo este punto de vista no se podía escoger mejor sitio que Versalles en el mes de Octubre. La ciudad del Gran Rey, libre en esta estación de los ingleses y turistas Cook, que invaden su palacio y su parque durante los hermosos días del verano, es, en un todo, la ciudad muerta soñada.

Esos potentes automóviles son, en efecto, altamente interesantes para el mundo militar, los artilleros y los ingenieros que han de transportar grandes piezas, gigantescas cureñas, ó inmensos convoyes, para cuyo

arrastre, un simple triciclo de dos caballos y medio, cualquiera que sea su elegancia, no podría ser bastante.

A través de montes y valles, en esta región pintoresca, pero también tan accidentada, del sud-oeste de París, los grandes automóviles, con el aspecto de ancianos respetables, se pasean magestuosamente, arrojando torrentes de humo á los ojos de las sorprendidas poblaciones rurales. Cada uno de ellos lleva el número, exactamente calculado, de kilogramos de lastre; unos llevan cuatro toneladas, otros arrastran hasta diez, y el peso total del automóvil y el lastre excede de veinte toneladas.

Las clases de estos automóviles son muy diversas; los hay movidos á petróleo, á vapor ó por la electricidad; unos están destinados al transporte de personas, otros al de personas y mercancías, y otros exclusivamente al acarreo de mercancías. Estos últimos van destinados al Sudán, por lo cual se ha procurado en ellos más la solidez que la comodidad y elegancia. Unos y otros están destinados á prestar grandes servicios en las comarcas que carecen de ferrocarriles.

Un mejoramiento constante, de año en año, decía Mr. Forestier, el eminente presidente del concurso, puede observarse bajo el punto de vista económico, sobre todo en el transporte de viajeros.

Al concurso han acudido este año diez concurrentes, dos eléctricos, tres petroleros y cinco á vapor.

Las entidades concurrentes son las siguientes:

Sociedad de coches eléctricos Krieger.

Compañía Internacional de transportes automóviles.

De Dion-Bouton y compañía (ómnibus de vapor), 30 caballos.

De Dion-Bouton y compañía (ómnibus de vapor), 25 caballos.

De Dion-Bouton y compañía (camión-vapor), 25 caballos.

De Dion-Bouton y compañía (remolcador-portador), 50 caballos.

Sociedad de los antiguos Establecimientos Panhard, (ómnibus salón).

De Dietrich y compañía, de Luneville (camión de viajeros, camión de mercancías).

Edmundo Chaboche, 15 caballos.

Valentin Purrey (camión de mercancías), 30 caballos.

Algunos concurrentes inscritos no se han presentado, y lo que es más grave, algunos de los concurrentes, que se habían presentado á la hora de partida, no han vuelto.

Los vehículos, por tanto, eran, en general, de tipos conocidos y ya probados; pero la mayor parte de ellos, acabados de construir la vigilia, su primera salida fué el primer día del concurso.

Para terminar, daremos algunas cifras relativas al consumo que hacen, tomando por tipo el coche núm. 2, Fenatzy.

El coche consume, por término medio, 75 watts por tonelada kilométrica, por kilometro de recorrido, mitad llano, mitad accidentado. El coche cargado pesa 5 toneladas, lo que importa, pues, 375 watts. En un recorrido de 50 kilometros, el total de 18 kilowatts, de 75 á 30 céntimos el kilowatt, dará una cifra de consumo de unos 5 francos 60 céntimos.

G. PRADE.

NUESTRAS INDUSTRIAS

COMPañÍA GENERAL ESPAÑOLA

DE

COCHES AUTOMOVILES

(E. DE LA CUADRA) SOCIEDAD EN COMANDITA

Su organización

Creeríamos cometer la mayor de las injusticias si en nuestro primer número no dedicásemos una información especial á dicha importante Compañía, que se ha instalado en nuestra ciudad en condiciones adecuadas para que pueda implantarse decididamente en España el automovilismo.

Hombre emprendedor y activo, concibió D. Emilio de la Cuadra la conveniencia y aún la necesidad de establecer en España la fabricación de automóviles á fin de que los capitales, al par que dedicados á la industria, tuviesen un merecido lucro, pudieran desarrollarse la agricultura y el comercio nacionales, estableciendo rápidas comunicaciones.

Une al Sr. de la Cuadra á unos vastos conocimientos, una constancia y actividad que nunca encuentran límite, además de otras estimables facultades de su entendimiento superior, que puesto todo ello en juego, ha producido la creación de la gran empresa que nos ocupa.

Pensó el Sr. de la Cuadra, en primer lugar, procurarse el personal más idóneo para su proyecto, y con acierto especial ha escogido los elementos necesarios para que pueda llegarse al resultado propuesto. El Sr. Vellino, ingeniero, persona de inteligencia admirable, constructor afamado de acumuladores, los cuales conoce como pocos, con grandes conocimientos en electricidad y mecánica fué nombrado director técnico; el señor Birkigt, notable ingeniero suizo; el Sr. Sadurní, persona peritísima, empleado 16 años como jefe de talleres del ferro-carril de Tarragona á Barcelona y Francia, y el Sr. Agort, especialista en la construcción de carruajes, cuya industria ha ejercitado en Francia muchos años, han sido puestos al frente de las respectivas secciones de la parte técnica.

La dirección comercial ha sido confiada al Sr. Stahel, persona competentísima que ha organizado las oficinas de una manera tan admirable que difícilmente podrá encontrarse en nuestra capital otras que estén tan bien montadas.

Con todos estos elementos se ha visto en poco tiempo organizarse y desarrollarse esta empresa, estableciéndose en un soberbio local que parece hecho expreso. Ocupa el edificio las casas números 54 y 56 del Paseo de San Juan y los números 458, 460 y 462 de la calle de la Diputación. Otro día detallaremos el interior de dichas dependencias, cuya descripción ha de ser interesante para nuestros lectores. Por hoy solo diremos que además de unas amplias oficinas, existe un gran depósito de carruajes; un local dedicado á la custodia y limpieza de los carruajes cuyos particulares quieran depositar allí, y grandes talleres en los que se está instalando la soberbia maquinaria pedida á Alemania y á los Estados Unidos.

Existen también grandes locales para la construcción de acumuladores, laboratorios, salas para ensayo de materiales y algunas dependencias cuya descripción detallada tendremos la satisfacción de hacer en uno de nuestros próximos números.

Asombra ver la magnitud de la empresa y cómo va esta formándose y tomando desarrollo dentro del plan concebido por su organizador. Este puede justamente estar orgulloso de su obra, pues empieza á ver el resultado de sus esfuerzos.

Hemos visto los planos y diseños de los coches y hemos presenciado el envío de muchas copias solicitadas por compradores, habiendo podido juzgar de la impresión causada por los plácemes recibidos y por las ventas efectuadas.

Son especialidad de esta casa los carruajes de 12, 14, 16 y 20 asientos.

Oyendo al Sr. de la Cuadra y al Sr. Vellino nos hemos convencido de que no es posible encontrar inconveniente alguno que oponer á su sistema.

Han estudiado detenidamente los acumuladores (eterna pesadilla de los coches eléctricos) los motores, las ruedas, las llantas, todo en fin para que no ocurra lo que por fuerza tiene que ocurrir con los carruajes extranjeros que están contruidos para unas carreteras muy distintas de las de este país.

No se han contentado solo con estudiar lo referente á carruajes, sino que han hecho detenidos estudios sobre el tráfico entre las principales poblaciones, desarrollo y accidentes de las carreteras, fábricas de electricidad, voltaje y género de corriente de las mismas, todo aquello, en una palabra, que pueda servir para el automovilismo.

No terminaríamos este artículo si fuéramos detallando todas las impresiones de nuestra visita: hemos visto una empresa estudiada como no se ha instalado ninguna en España; aquí todo se ha previsto y no se ha dejado

nada para estudiar con el tiempo. Se va sobre sólidas bases, garantía del buen éxito.

Felicitemos al Sr. de la Cuadra por su acierto é inteligencia, y todos sus co-operadores, y nos felicitamos al ver cómo se van implantando en España industrias á la altura de las del extranjero, y aún nos atreveríamos á decir que mejor, sino se pudiese achacar nuestro aserto á un exceso de patriotismo.



SOBRE EL TERRENO

El carruaje que representa el anterior grabado es el automóvil comprado por la Sra. Vda. de Lizarbe, de Tarazona (Navarra), á la Compañía General Española de Coches automóviles (*E. de la Cuadra Sociedad en Comandita*).

Como verán nuestros lectores, es un precioso Mylord abierto en verano y que puede en invierno cerrarse completamente.

La construcción es elegantísima y capaz para cinco asientos.

El motor á benzina es de ocho caballos, con dos cilindros, lo que imprime al carruaje un movimiento suavísimo; tiene tres velocidades y puede subir pendientes de 15 por 100.



MOTOR BENZINA

Tenemos la especial satisfacción de publicar un grabado del primer coche automóvil eléctrico que ha paseado por las calles de Barcelona, propiedad de la Compañía General Española de coches automóviles E. de la Cuadra S. en Cta.

La forma del carruaje es elegantísima, su marcha suave y silenciosa, su manejo sumamente sencillo.

A la vista de este carruaje se ha de convencer todo el mundo que el porvenir del automóvil está en los eléctricos, especialmente para dentro de las ciudades.

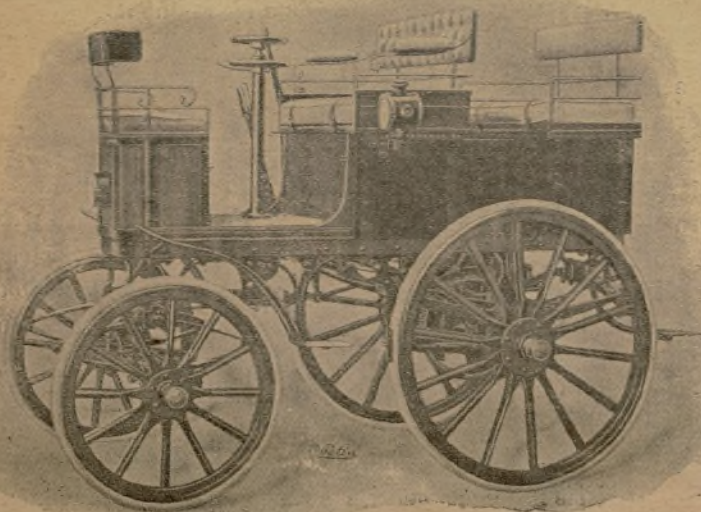


MOTOR BENZINA

Creemos agradecerán nuestros lectores que nos hayamos apresurado á reproducir este carruaje que tanto ha llamado la atención y tantos plácemes ha merecido á los Sres. E. de la Cuadra S. en Cta.

Dentro de nuestros propósitos de ir publicando cuantos grabados nos sea posible de todos los automóviles que vayan obteniendo la sanción del público por su sólida construcción y la bondad de su mecanismo, reproducimos en este número un grabado de un camión capaz para transportar tres toneladas con una marcha de 15 kilómetros por hora.

La forma apropiada, la solidez de la construcción, nos confirma una vez más en la idea de que antes de dos años veremos cruzar por nuestras carreteras gran número de estos vehículos, que fomentarán la riqueza de todos aquellos pueblos



MOTOR ELÉCTRICO

Ayuntamiento de Madrid

á los que no haya podido llegar el ferro-carril, llevando sus productos rápidamente á los grandes centros en las mejores condiciones y con inmensa economía

AL CORRER DEL AUTOMÓVIL

por MONJARDIN

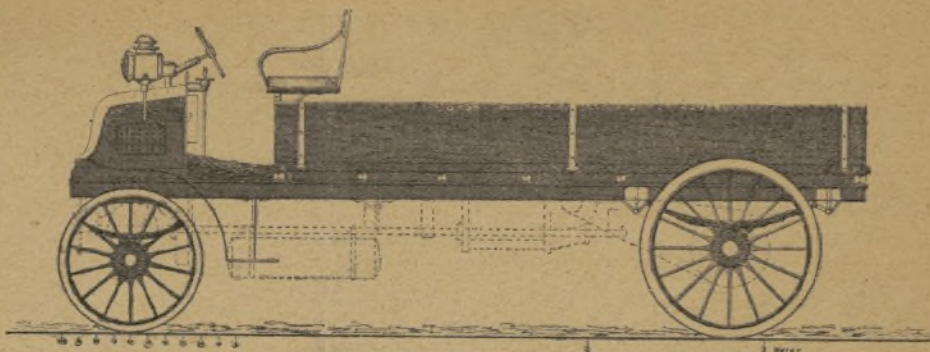
Saliendo por el portal de San Nicolás y tomando la carretera que conduce al próximo pueblo de Villaba, marchaba, á las ocho y media de la mañana del domingo, uno de los carruajes de la Compañía general de automóviles, á verificar una excursión á la *buena villa* de Lumbier, la cual ansiaba conocer el nuevo vehículo que entre otras muchas ventajas ofrece la de acortar las distancias entre los límites de nuestra provincia, en términos que hacen sumamente fácil realizar el capricho de ir á comer á pueblos que de otro modo solo una imperiosa necesidad nos hubiera llevado á visitar.

La carretera bien conocida de Aoiz; la esplendidez del día; el movimiento suave del carruaje; el aspecto del paisaje, tan bello ahora con las tonalidades de oro del otoño, como en los más floridos días de la primavera, fueron partes para que sin darnos cuenta de ello, nos halláramos en la cuesta de Linzoain que marca una pendiente de 11 $\frac{1}{2}$ por 100, aunque en algunos trozos acaso pase de 13.

Se cambió al carruaje la velocidad en el sentido de aumentar su esfuerzo, lo que solo se conoce por la mayor frecuencia de las revoluciones del pistón, efecto que responde perfectamente á la impresión de fatiga que en nuestra imaginación producía la vista de la cuesta, y el automóvil deslizándose tranquilo y magestuoso alcanzó en breves minutos la meta de la subida.

Atravesamos Urroz, cuyo vecindario saludaba con muestras de satisfacción la marcha del coche, y poco después en el empalme de Villaveta tomamos la carretera de Lumbier.

Queda á la derecha la torre de Ayanz, resto de un señorial castillo porteneciente á la casa del marqués de Vessolla, que en la vetustez de las piedras y de sus almenas guarnecidas de matabanes, indica claramente haber vivido ya en la edad media. Corre al lado de ella el Irati, que al desbordarse en sus crecidas la rodea por todas partes sin poder alcanzar la meseta, como si estuviera temeroso de la fortaleza del castillo. Los colonos actuales, más prácticos que artistas, han cubierto la torre con un tejado, lo que le da el aspecto de un antiguo caballero armado de todas armas y cubriendo su cabeza con un sombrero de paja en vez del casco.



MOTOR BENZINA

Viendo al mismo lado del camino erguirse la Peña de Izaga, que rasga las nubes con su punta, llegamos á Murillo de Lónguida donde nos espera una grata sorpresa.

La señora viuda de Anell, hermana de los señores Onsalo de Pamplona, posee allí un precioso *chalet* suizo donde pasa el verano en unión de la familia del señor Orus, su hermano político. Construido de mampostería regular exornada con fajas y zonas de ladrillo rojo y de mosaico, que le prestan animada vista; con su elegante marquesina que corre á lo largo del cuerpo central de la fachada, y las soberbias ventanas de los dos cuerpos salientes en la misma, ventanas cobijadas por dos arcos de medio punto con su parteluz de precioso mosaico; es el *chalet* la morada de un gran señor y de un artista. En ella fuimos finamente obsequiados por la dueña de la casa con pastas y Jerez, tras de lo cual continuamos nuestro viaje.

A las once y media, después de un recorrido de 43 kilómetros, entramos en Lumbier donde el pueblo en masa recibía con regocijo al automóvil. Allí tuvimos el gusto de saludar al ex-presidente de la Diputación señor Eseverri y su distinguida señora, al alcalde señor Uriburu, á los coadjutores señores Irurozqui y San Miguel, á los señores Marichalar, Izco, Jacoisti, Fortún, Seriola, al ilustrado corresponsal de «El Eco» don Valeriano Valiente, y otras varias personas.

El automóvil es objeto de entusiasta contemplación de la gente del pueblo, que le examina por dentro, por fuera, por arriba, por abajo, por delante y por detrás, y le prodigan diversos nombres desde el de automóvil hasta el de chirimbolo.

Visitamos la iglesia y un antiguo caserón perteneciente á D. Javier Ureta, en cuya casa vimos mil vejeces curiosas. Los arrendatarios de aquella nos brindaron con obsequios que no aceptamos por ser la hora de la comida, dispuesta en la fonda del Centro. Solo nuestra bella expedicionaria admitió el obsequio de un ramo de flores que, si no parecían del jardín de las Hespérides famoso, probaba al menos el excelente deseo de aquellas buenas gentes.

Las lumbierinas son dignas vecinas de las del valle de Salazar, cuya hermosura ha hecho popular la jota del «Molinero de Subiza»; visten en gran número de negro, lo que hace pensar en lutos producidos por alguna catástrofe de la población.

A las tres de la tarde emprendimos el regreso; la villa, situada en una elevada meseta que se ostenta en un extremo del gran anfiteatro formado por elevadas montañas, tiene por fondo una enorme barrera de rocas, la sierra de Biezcas; en ésta y á la izquierda de Lumbier, se presenta una cortadura angosta y profunda por donde el río Salazar, con una larga labor de millares de siglos, se ha abierto el paso conocido por la *Foz de Arbayón*. Corre el Salazar breve espacio para unirse al Irati y juntos atraviesan la sierra á la derecha de Lumbier, por otra garganta semejante á la anterior y conocida con el nombre de *La foz del Irati*.

El panorama es hermoso; á realzarlo concurre el pueblo de Lumbier apiñado en el borde de la meseta y en los zig-zág de la carretera que desciende hasta el Irati, para subir enseguida el puerto de Loiti. Desde éste nos parece contemplar uno de esos cuadros antiguos en que por efecto de mal entendida perspectiva se ve una procesión bajando del cielo, cuando se la quería representar viniendo del extremo horizonte.

Ahora contemplando la *Hija de Monreal*, pico casi tan elevado como la Peña de Izaga, pasamos por Idocin, patria del ilustre general Espoz y Mina, cuyo recuerdo conserva el pueblo en las ruinas de su casa nativa con una sencilla lápida en la cual se lee en medio borradas letras: «En esta casa nació el general Espoz y Mina». Otros notables recuerdos conserva Idocin; mas temo que me detengo demasiado y acorto el viaje á los lectores, no sin añadir que eran las cinco y cuarto cuando sintiendo todos que terminara tan bonita excursión, llegamos á Pamplona,

Pamplona 31 Octubre.

ADELANTOS É INVENTOS

Privilegios de invención.—Por el ministerio de Fomento se han concedido los siguientes de aplicación al *automovilismo*:

François Loppé, Henry Paul Morin Georges Jean Adolphe Martin et Denis Philippe Griner, de París. Patente de invención, por 20 años, por «Un acumulador eléctrico». Presentada la solicitud en el Gobierno civil de

Madrid en 30 de Septiembre de 1899. *Concedida* la patente en 14 de Octubre.

D. Justo Ariscuren Viñuelas, de Madrid. Patente de invención, por 20 años, por «Un trole automático.» Presentada la solicitud en el Gobierno civil de Madrid en 4 de Octubre de 1899. *Concedida* la patente en 14 de idem.

La Société d'Etude des Piles Electriques, de París. Patente de invención, por 20 años, por «Un sistema perfeccionado de pila eléctrica.» Presentada la solicitud en el Gobierno civil de Madrid en 9 de Octubre de 1899. *Concedida* la patente en 20 de idem.

Mr. Arthur Lemaitre, de Chateaurand (Francia). Patente de invención, por 20 años, por «Un neumático de seguridad «Lemaitre» para bicicletas, motociclos, automóviles y coches.» Presentada la solicitud en el Gobierno civil de Madrid en 10 de Octubre de 1899. *Concedida* la patente en 20 de idem.

Jean Jacques Heilmann, de París. Patente de invención, por 20 años, por «Un motor á gas ó á petróleo, equilibrado.» Presentada la solicitud en el Gobierno civil de Madrid en 10 de Octubre de 1899. *Concedida* la patente en 20 de idem.

William Kingsland, de Llandudro, País de Gales (Inglaterra). Patente de invención, por 20 años, por «Mejoras en tracción eléctrica.» Presentada la solicitud en el Gobierno civil de Madrid en 10 de Octubre de 1899. *Concedida* la patente en 20 de idem.

NOTAS AL «RECORD»

Nuestros números próximos.—Queriendo hacernos dignos de las simpatías del público, al cual consagramos nuestro trabajo, empezaremos próximamente la publicación de una memoria relativa al *automovilismo* aplicable á los transportes para viajeros, que será un curioso estudio comparativo de los motores de vapor y eléctricos.

También empezaremos á publicar una interesante memoria sobre acumuladores en su aplicación á los automóviles.

Líneas y concesiones.—Es de gran interés el desarrollo de las relaciones entre nuestros centros agrícolas e industriales, publicando EL AUTOMOVILISMO ILUSTRADO las concesiones de nuevas líneas para el servicio de viajeros, nombres de los concesionarios e importancia de las regiones que ponen en relación y estudio de las localidades en que se puede instalar.

Nuevas líneas.—En la actualidad se hallan en estudio las siguientes líneas:

Para servicio de ómnibus para viajeros de Granada á Motril y de Coruña á Santiago.

Para diversos servicios en las provincias de Pontevedra y Asturias.

Desde 1.º de Mayo próximo empezará á funcionar un nuevo servicio automóvil entre Pamplona y Estella. Los coches andarán con fuerza eléctrica acumulada de un salto que existe en Estella y serán construidos en los talleres de la Compañía General Española de Coches Automóviles.

Automóviles eléctricos.—Nuestro estimado amigo don Emilio de la Cuadra, ilustrado gerente de la Compañía general Española de Coches Automóviles, ha regresado estos días de su viaje á las provincias del Norte y Galicia.

Las impresiones del Sr. de la Cuadra son buenas respecto al proyecto que se está estudiando en aquellas provincias de establecer servicios de automóviles eléctricos en los pueblos que no tienen vía férrea.

Parece que la disposición de los capitalistas y del público es excelente, pudiéndose inaugurar en la primavera y verano próximos los nuevos servicios.

En el extranjero el ensayo de estos coches va en aumento. En Londres la Compañía General de Automóviles en breve pondrá en circulación 320 carruajes en vez de 70 que tiene en la actualidad.

Una «garage».—Estos días ha pasado por Barcelona en dirección al extranjero el Sr. Rasson, representante de la casa Clement y C.ª y de la casa Mors.

El viaje de dicho señor obedece al proyecto de establecer en Madrid una *garage* de automóviles, como las que existen en París y Barcelona, ó sean exposiciones permanentes de coches en venta y centro de reparaciones.

Demanda.—Es tal la demanda de carruajes de los distintos sistemas, que al propio tiempo que los constructores se ven obligados á retrasar los pedidos, han sufrido un alza los precios de venta.

Una excursión.—En la mañana del primero del corriente organizóse una excursión entre los aficionados Mr. Herman Stahel, D. José Martínez, D. Manuel Prieto, D. José Cortina, Mr. Otto Auener y D. Alfonso Veleta, saliendo de las espaciosas cocheras de la Compañía General Española de Coches Automóviles á las seis de la mañana y ocupando una elegante *Victoria* y un coche *velocipede* tipos motor á bencina.

Saliendo por el Paseo de San Juan halláronse con la conocida cuesta de la Rabassada, desesperación de nuestros aurigas, la cual marca una pendiente de un 10 y hasta un 12 por 100, que se venció sin alterarse los movimientos tranquilos y sosegados de los coches. Llegóse á San Cugat á las 7 y á Rubí á las 7 y 30, donde se almorzó, saliendo para Tarrasa, punto de parada. A las 9 y 30 regresóse á Rubí, visitando detenidamente las fuentes y saliendo numeroso público al paso de los automóviles.

Salió la expedición de este último punto á las tres de la tarde, atravesando los poblados de Molins de Rey, San Feliu, San Juan Despí, Cornellá, Hospitalet, La Bordeta, Sans, y regresando á esta capital á las cinco.

El total del recorrido fué de 90 kilómetros, llevando los coches una velocidad de 40 por hora, que se efectuó sin novedad, no obstante el mal estado de las carreteras.

La prensa de la capital ocupóse de esta excursión, felicitando á la Compañía por el buen éxito de las pruebas, no dudando que dentro de poco toda España aprovechará esta nueva invención por lo cómoda, rápida y reunir toda clase de seguridades.

A continuación reproducimos la vista del coche «Victoria» que verificó el recorrido de 90 kilómetros.



Locomotoras eléctricas.—La aplicación de las locomotoras eléctricas formará decididamente época en Francia.

El ensayo del servicio regular de locomotoras eléctricas para trenes de 120 toneladas con pendientes largas de 1'2 por 100, se va á presentar en la línea de la estación de la Esplanada de los Inválidos á Versailles, siguiendo el Sena entre los Inválidos y siguiendo á Molineaux; atraviesa después la línea de Versailles por debajo del viaducto de Vallfleur, entrando en el bosque de Meudon, en un gran túnel de 3,400 metros, todo él en una pendiente constante de 0'8 á 1'2 y sale al fin á la estación de Chaville, la cual se halla á un paso de Versailles.

Se construyen para esta explotación diez locomotoras eléctricas, de las cuales ocho estarán en servicio constante. La corriente la recibirán por un carril aislado al nivel del piso. Las locomotoras llevan cua-

tro motores en dos bujías, y podrán subir las pendientes de la línea a la velocidad de 50 kilómetros por hora y la bajada la harán deslizándose a 80 kilómetros. La corriente procederá de una central cerca de la estación de Moulineaux, en la cual una serie de máquinas de 1,200 caballos moverán dinamos trifásicas de 80 kilovatios a 5,500 voltios.



OMNIBUS PARA VIAJEROS

Una visita.—Hemos celebrado una entrevista con nuestro particular amigo Sr. Casals, gerente de la Compañía de ómnibus *La Catalana*, acerca del proyecto que dicha importante Empresa tenía, según algún colega local, de cambiar la tracción animal por la *automóvil*.

Dijonos el Sr. Casals que cuanto se asegure respecto al particular es prematuro, puesto que en la actualidad una de las bases de operaciones de la Compañía es el negocio de compra-venta de caballerías, que amante siempre de la prosperidad de la Empresa cuya gestión le está encomendada, entrevenía más adelante la conveniencia y necesidad de un cambio de tracción, reservándose para entonces el comunicarnos cuantas noticias y detalles crea oportuno hacer públicas.

Agradecemos al Sr. Casals la deferencia.

La «garage» de la Compañía General Española de Coches automóviles.—Con motivo del viaje del *chauffeur* Sr. Rasyon se ha hablado estos días de los centros de automóviles de París, ponderando sus ventajas.

Creemos, sin pecar de exceso de patriotismo, que la «garage» de la Sociedad *E. de la Cuadra* es digna competidora de las del extranjero.

Hemos visitado detenidamente la exposición permanente de coches en venta, y hay allí velocípedos, confortables, victorias, faetones, *milords*, dos á dos, faetones eléctricos y camiones de todas clases y sistemas, de formas elegantísimas y sólida construcción, sobresaliendo un precioso faetón adquirido por un acaudalado banquero de esta capital.

Llama también la atención el espacioso local destinado á centro de reparaciones donde los clientes de la casa pueden tener sus carruajes mediante un pequeño cánon anual, hallándolos siempre limpios y bien dispuestos para la marcha.

Los locales que ocupa la *garage* son de nueva plan-

ta y comprenden los números 54 y 56 del Paseo de San Juan.

No comprendemos que existiendo en Barcelona un centro tan bien montado, se hable como de una novedad de la instalación en Madrid de una *garage*, y de la afición decidida de los *chauffeurs* madrileños de enviar sus coches al extranjero para repararlos.

El personal competentísimo que está al frente de la de Barcelona y la excelente organización de la misma con un poco de amor á la tierra que pisamos, son pruebas más que suficientes para asegurar el éxito de la empresa.

Correos automóviles.—La prensa madrileña se ha ocupado del hecho de haberse presentado estos días por el representante de una compañía extranjera en el ministerio de la Gobernación una instancia solicitando que se le conceda el servicio de correos entre las poblaciones que no tienen vía férrea y están unidas por carreteras, para llevarlo á cabo en coches automóviles.

En la referida instancia se dice que el contratista cobraría la misma cantidad que se paga actualmente por caballerías y peatones y que el servicio de automóviles quedaría establecido muy pronto.

Los coches marcharían con una velocidad de 15 á 30 kilómetros por hora y serían movidos por fuerza eléctrica, bencina ó vapor.

Para que el servicio fuera completo en toda España, la empresa compraría 500 ó 600 automóviles, lo que representa un gasto de ocho á diez millones de pesetas.

El contratista consignaría en la Caja de Depósito una fianza de 250.000 pesetas, y se obligaría á tener en los respectivos pueblos los coches automóviles antes de un año.

No se comprende el por qué se han de gastar tantos millones. Solo faltaba que una empresa extranjera, habiendo otras nacionales, explotara un monopolio más en España.

Tip. del Sucesor de F. Sanchez, Paseo San Juan, 144.—Teléf. 1199

El Automovilismo ilustrado

(BI MENSUAL)

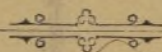
REVISTA DE INVENCIONES PRÁCTICAS



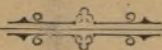
Se dedica á la propagación del **automovilismo** en España.

Publicará periódicamente memorias y artículos científicos debidos á la pluma de reputados **técnicos**, acerca de la organización del servicio automóvil en aquellas localidades donde se pueda instalar.

Publicará estudios comparativos acerca de los **motores de vapor y eléctricos** y memorias especiales relativas á **acumuladores** y todas cuantas noticias se refieren á la tracción automóvil en España y el extranjero.



ANUNCIOS A PRECIOS CONVENCIONALES



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Calle de Caspe, núm. 178, piso 2.º

BARCELONA