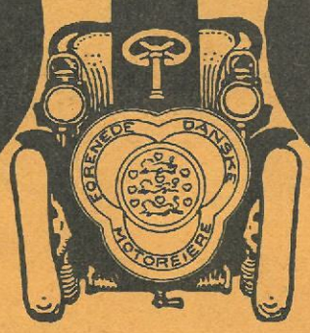
MOTOR

Som Medlemsblad for



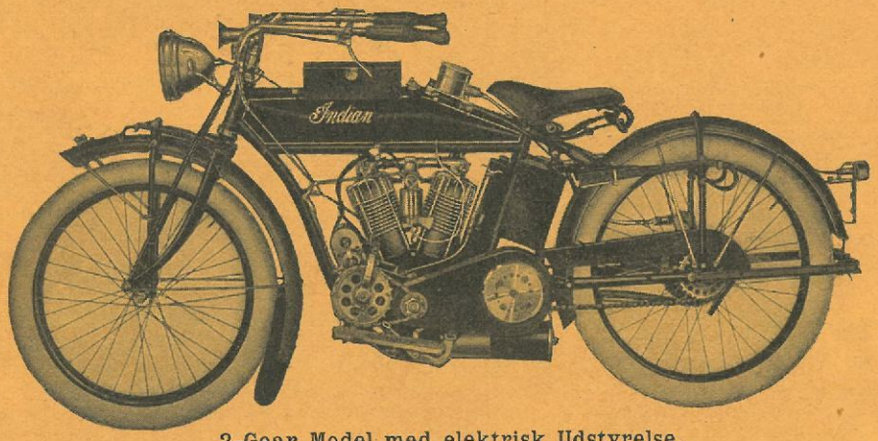
„Forenede Danske Motorejere"

sendes Bladet til alle Foreningens Medlemmer.

Officielt Organ for „Danmarks Motorcykle-Union".

Aargang IX | Den 13. Juni 1914 | Nr. 425

„Indian" Motorcykle.



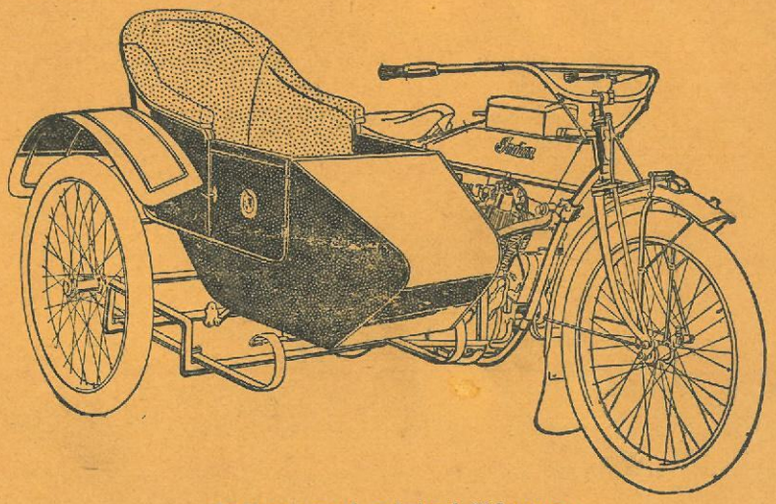
2-Gear Model med elektrisk Udstyrelse.

„Indian" Fabriken er Verdens største Motorcykle-Fabrik.

Produktion i 1914:
60,000 Motorcykler.

„Indian" har i 1914:

Elektrisk Selvstarter.
Elektrisk Forlygte.
Elektrisk Baglygte.
Elektrisk Tudehorn.
Speedometer, etc.
Ikke løbes i Gang.
Ingen Pedaler.
Starter ved Tryk paa en Knap.

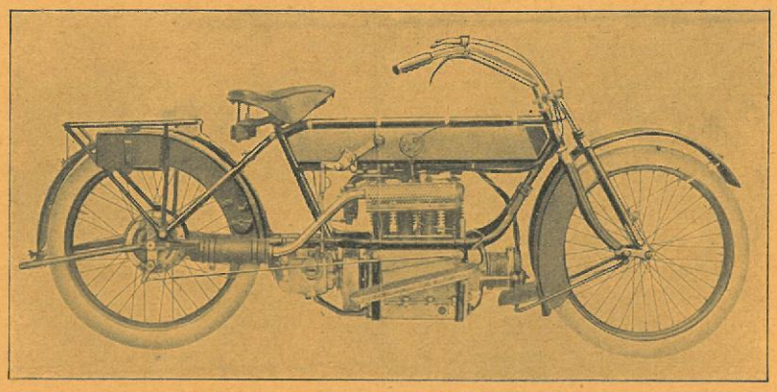


„Indian" med original Sidevogn.

„INDIAN" er den bedste og billigste Motorcykle.

Chr. Walter, Farvergade 2. Telefon Central 9781.

Sæsonens Succes.



F. N. 4 Cylindre, 7 HK Motorcycle.

Automatisk Smøring. — Gearkasse med 3 Gear. — Lamellekobling. — Kardantræk. — Kickstarter.

Ideelle Motorcycle til Sidevogn.

F. N.'s Bivejsvogn med Pedalstarter.

National Automobil Interessentskab,

Telefon 10900. **Gl. Kongevej 2.** Telefon 10900.

„LORELEY" Automobiler.

(Rud. Ley, A|G, Arnstadt i Th.)

Mange Aars Erfaringer har vist, at **„LORELEY"** Fabrikatet hører til det mest fuldkomne. Yderst stabil og enkel Konstruktion.

Stort Lager af alle Typer, sidste Modeller — 4 og 6 Cylindre —, ***Turistvogne, Limousiner, Lægevogne.*** Forlang Tilbud og se **„LORELEY"**, inden De tager Bestemmelse om Køb af Automobil.

Eneforhandler for Danmark:

VILH. NELLEMANN, Randers.

Telefon 230 og 930.

Special-Værksted for Automobiler. **Stor Garage.**

H. C. Christiansen, Lager af Dunlop & Michelin Automobilgummi.

Deres Motorcycle

er først da, som den skal være, naar De ubetinget kan stole paa Ringene og Remmen. Det bedste er her ikke for godt. Hvis De vil undgaa Ærgrelser og spare Tid og Penge, har De kun eet at gøre: Vælg

Continental

Motorcycleringe og Motorcyclerem.

Dansk Aktieselskab

Continental Caoutchouc- & Gutta-Percha-Comp.

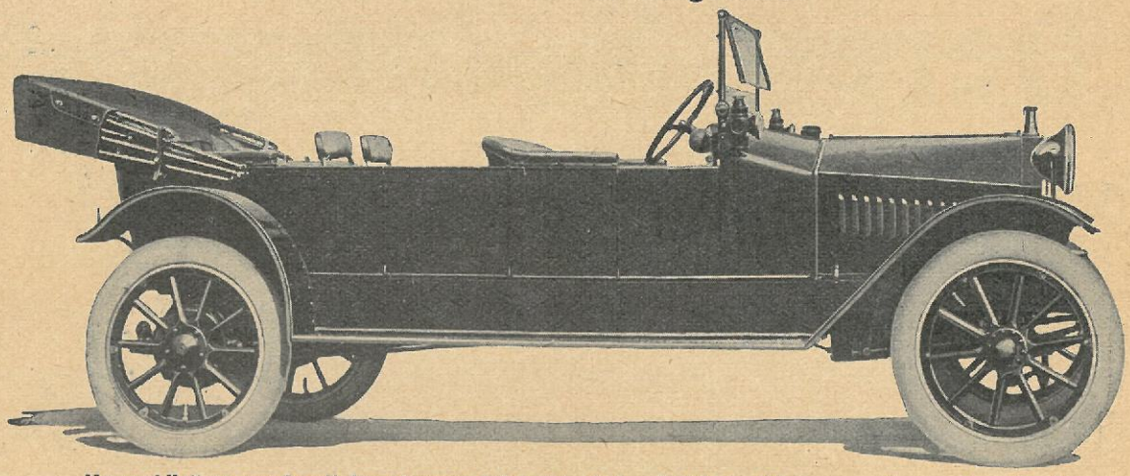
Amaliegade 28¹ — København K.

Telefon 6568.

Største Salg i Danmark.

„Hupmobile" Model 1914.

Uindskrænket Fabriksgaranti.



„Hupmobile" er anerkendt for at være det bedste Automobil i sin Klasse. — Køres af nogle af de mest fremragende Automobilister i Danmark.

I een Uge solgt 22 „HUPMOBILE". ∿ Leveres saavel med som uden „Westinghouse" elektrisk Dynamobelysning og Selvstartning. ∿ Alle Typer paa Lager fra Midten af Maj. ∿ Prøvevogne til Disposition.

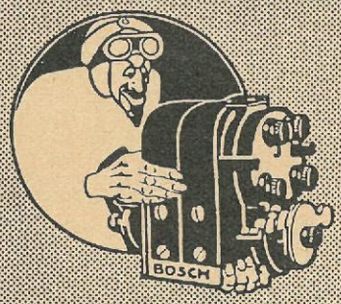
K. W. CHRISTENSEN.

„Automobillageret" ❖ Ny Østergade 21. Kbbvn. K.

Telefoner: 3663 — 11663.

BOSCH

Magneten



er anerkendt over hele Jorden som det bedste og mest driftssikre Tændapparat.

Repræsentanter for Danmark:

Tvermoes & Abrahamson

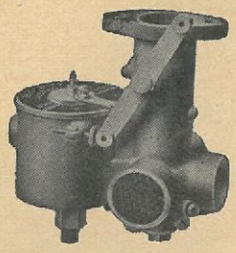
København.

ZÉNITH Karburatorens

glimrende Sukces er bevist ved den Begejstring, som faar Alverdens Konstruktører til at benytte den til Deres Motorer.

Société du Carburateur Zénith.

49—51, Chemin Feuillat, Lyon.



Fire Fabriker i:

Lyon, London, Berlin, Detroit (Mich).

Udsalg i:

Paris, London, Berlin, Brüssel, Milano, Haag, Detroit, New-York.

Forlang Katalog Nr. 50 (paa ethvert Sprog).

H. C. CHRISTIANSEN, Lager af Dunlop & Michelin Automobilgummi.

MOTOR

Medlemsblad for Danske Motorklubber

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

Officielt Organ for „Danmarks Motorcykle-Union“ — **Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel**

Abonnement, 1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Gothersgade 14, Bogtrykkeriet. Telf. 40.** København K.

Enkelte Numre 20 Øre.

Udgivet af et Aktieselskab

Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Redaktion: **Carit Etlars Vej Nr. 7.** **Telefon Vester 818 y.** København V.

Nr. 425. **Lørdag den 13. Juni 1914.** **9. Aargang.**

INDHOLD

	Side
Ugens Nyt:	
Spærret Vej	477
Danmarks Motorcykle-Unions Esbjerg-Løb	477
Ellehamklubbens Pinsetur	477
Københavns Motorklubs Udflugt til Sandkroen	478
Skandalos Behandling af Automobilister. Af Cand. polyt., Godsejer *Gunnar Hagemann*	478
Tyske Statsembedsmænd og danske dito. Af Cand polyt, Godsejer *Gunnar Hagemann*	479
Automobilet som Arbejdsvogn (Ill.) (fortsat):	
H. Steensens Margarinefabrik A/S, Vejle	479
Chr. P. Hansen, København	479
A. Fonnesbech, København	481
Messen, København	481
Intermezzo fra Landevejen (Ill.)	481
Om Udskridning og dens Modvirkning	482
Tre Aars Flyvning	484
Kontrolkort til Esbjerg-Løbet	487
„Adler“ 1914 (Ill.)	489
Smaanyt	493
Motorcyklen og dens Behandling, af cand. polyt., Ingeniør *F. Schmitto* (Ill.) (fortsat)	495

Officielle Meddelelser fra „Forenede Danske Motorejere“.

Den **aarlige Generalforsamling** afholdes:

Søndag den 28. Juni, Fm. Kl. 10

i „Fruens Bøge“ ved Odense med følgende Dagsorden i Henhold til Lovenes § 2.

1) Aarsberetning.
2) Budget.
3) Det reviderede Regnskab.
4) Valg af 2 Revisorer for et Aar ad Gangen.
5) Eventuelt (Udtalelser paa Medlemmernes Vegne).

Efter Generalforsamlingen spises Frokost Kl. 12 (varm Ret, Ost, Brød, Øl og Snaps: 2 Kr. 50 Øre). Kl. 1½ kører Deltagerne til Svendborg, hvor der Kl. 5 arrangeres Middag paa „Christiansminde“ (to Retter Mad og Dessert: 2 Kr. 50 Øre).

Af Hensyn til Maden bedes Deltagelse i Maaltiderne anmeldt snarest muligt til Kontoret: Gl. Kongevej 1 C.

Alle Medlemmer og motorinteresserede Gæster er velkomne.

Jurisdiktionsformændene erindres om deres Rettigheder i Henhold til Lovenes § 2, 5te sidste Stykke.

Styrelsen.

Fra Hr. Cand. polyt., Godsejer Gunnar Hagemann er fremkommet følgende Forlag til Dagsordenen:

„Jylland deles i:

Kreds IV (Aalborg, Thisted, Hjørring Amt)
„ V (Randers, Viborg, Ringkøbing Amt)
„ VI (Ribe, Vejle, Aarhus (Skanderborg) Amt).

Begrundelse: Formændene kan ikke overkomme deres store Kredse, der kommer stadig flere og flere Motorfolk til, Jylland er for lidt repræsenteret i Forhold til Øerne.“

Officielle Meddelelser fra
Danmarks Motorcykle-Union.

Kontor: Vesterbrogade 124.

Unionens Formaal er at samle Danmarks Motorcykleklubber til fælles Arbejde for Motorcyklesporten og ved Erhvervelse af „Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes"'s Anerkendelse med deraf følgende Rettigheder og Forpligtelser at repræsentere Danmarks Motorcyklister overfor Udlandet.

Bestyrelsen bestaar af:

Læge *Cai Tage-Hansen,* København, Formand, Ingeniør, cand. polyt. *F. Schmitto,* Frederiksberg, Sekretær. Fabrikejer *Axel H. Hornum,* København, Kasserer. Repræsentant *Axel Andersen,* Skanderborg. Ingeniør, cand. polyt. *M. Frandsen,* Frederiksberg. Generalrepræsentant *Mundus-Pedersen,* Aarhus.

Korrespondance bedes adresseret til Formanden, Vesterbrogade 124, København V. Telf. Vester 4060. Pengeforsendelser til Kassereren, Vesterbrogade 55, København B. Telf. Vester 424 v.

Bestyrelsen har valgt d'Hrr. Formanden, Dr. Cai Tage-Hansen og Cand. polyt., Ingeniør M. Frandsen til at repræsentere Unionen under „Dansk Motor Klub"s Vifteløb den 13. og 14. Juni d. A.

Bestyrelsen.

Københavns Motor Klub er stiftet med Selskabelighed og godt Kammeratskab for Øje, og søges dette Formaal opretholdt ved hyppige Motorcykleudflugter, Løb og Sammenkomster, alt efter som Aarstiden tillader det.

Saavel Damer, som Herrer, der er motorcyklesportsinteresserede, kan optages som Medlemmer. Kontingent er 10 Kr. aarligt. Indskud 5 Kr.

Bestyrelsen: Grosserer *Herman Ørholm,* Formand, Tlf. Byen 5014 y. Murmester *Senius Olsen,* Næstformand, Tlf. Hellerup 1327 y. *Frode Emmeche,* Kasserer, Tlf. Byen 2861 x. Fabrikejer *Axel H. Hornum,* Sekretær, Tlf. Vester 424 v. Slagtermester *V. Samson,* Tlf. Amager 1314 og Gross. *V. H. Olsen,* Tlf. Hellerup 20.

Sportsudvalget: Fabrikant *Anth. Jørgensen,* Dekorationsmaler *Wilken Hansen* og Gross. *Chr. Walter.*

Festudvalget: Fuldmægtig *Phaff Andersen* og Grosserer *V. H. Olsen.*

Indmeldelser sker gennem Gross. Chr. Walter, Farvergade 2 eller gennem Fabrikejer Axel H. Hornum, Vesterbros Torv 55[1].

Kontingent sendes til Rømersgade 9 — Breve og lign. Vesterbros Torv 55[1].

Motorcykleklubben »Elleham«.

Klubben er stiftet d. 19. Juli 1906. Dens Formaal er at arbejde for Udvikling af et godt Kammeratskab mellem dens Medlemmer samt at være disse og Motorsporten i sin Helhed til Nytte og Støtte.

Bestyrelsen bestaar af:

Arkitekt *Aage Mathiesen,* Formand. Grosserer *Johs. Semler,* Næstformand. Forvalter *Hj. Madsen,* Kasserer og Sekretær. Forvalter *Georg Braade,* Billedhugger *Andr. Bundgaard,* Direktør *J. C. H. Ellehammer.* Sagfører *L. Bang,* Præstø.

Sportsudvalget bestaar af:

Stud. med. *Axel Mathiesen,* Ingeniør, cand. polyt. *Axel Semler.*

H. C. CHRISTIANSEN, Gnome Motorer til Flyvemaskiner

Ugens Nyt.

Sol og Maane samt Benzin. Onsdag d. 17. Juni: Solopgang Kl. 3° 28′, Solnedgang Kl. 8° 53′, Maanen i sidste Kvarter Mandag d. 15. Juni Kl. 3° 20′ Em.

Benzinpriser: pr. kg i Dunke	Brdr. Jansen	Dansk-Engelsk
Luksusbenzin	53 Øre	—
Automobilbenzin	48 „	48 Øre
Motorbenzin Nr. 1	40 „	40 „
Motorbenzin Nr. 2	38 „	36 „
Vaskebenzin	36 „	36 „

* * *

Spærret Vej. Hr. Amtsvejinspektør Rasmussen i Aarhus meddeler os følgende:

Paa Grund af Chaussebrolægningsarbejder bliver Aarhus—Hadsherreds-Landevejen fra Aarhus Byskel gennem „Skidenpyt" (km. 4,7—9) delvis afspærret for Færdsel fra Mandag d. 15. ds. i ca. 4 Uger.

Under Afspærringen kan de Vejfarende med Forsigtighed, og saa vidt Omstændighederne tillader det, benytte den østre Vejrabat, eller de henvises til den offentlige Bivej over Skaade og Holme.

Interimskørselen paa Vejrabatten maa kun foregaa i Skridtgang, hvorimod Kørsel paa den afspærrede Kørebane er strengt forbudt.

Den paa Aarhus-Viborg Landevej i „Motor" Nr. 420, d. 2/5 d. A., Side 369, bekendtgjorte Afspærring vil være hævet fra Lørdag den 13. ds.

* * *

Danmarks Motorcykle-Unions Esbjærg-Løb. Der er nu kun en Uge til, at Unionens første store Løb finder Sted. Anmeldelsesfristen til simpelt Indskud (15 Kr.) udløber i Aften; men Efteranmeldelser til forhøjet Indskud (25 Kr.) modtages indtil Onsdag d. 17. Juni, Aften Kl. 8. Anmeldelserne tilligemed Indskud og Betaling for Overfarter og Fest skal indsendes til Unionens Kasserer, Hr. Fabrikejer Axel H. Hornum, Vesterbros Torv 55, Telf. Vester 424 v.

De fleste Detaljer for Løbets Gennemførelse er nu ordnede. Først og fremmest har Bestyrelsen efter Kontroludvalgets Indstilling foretaget nogle Smaaforandrinder i Propositionerne. I § 2 er der under C: 3- og 4-hjulede Bivejsvogne rettet en Trykfejl, idet Cylinderrumfanget for Klasse 8 fejlagtigt er opgivet indtil 500 cm³; det skal være indtil 750 cm³. Dernæst er de paa Skemaerne Hold I og Hold II anførte Normalafstande og Normaltider blevet omhyggelig gennemgaaede og rettede. De endelige Afstande og Tider er anførte paa Kontrolkortene, hvoraf vi andetsteds i dette Nr. gengiver en Prøve. Endelig er Tiden for Ekstrafærgens Afgang fra Korsør Søndag Aften bestemt til 7^{50} i Stedet for som i Propositionerne anført Kl. 8^{45}.

Statsbanerne er gaaet ind paa at levere de to Ekstrafærger fra Korsør og fra Nyborg. Middelfart Dampskibsselskab har ligeledes stillet sig meget imødekommende og paatager sig Overfarterne mellem Middelfart og Snoghøj. Benzin- og Oliedepoterne er overtaget af henholdsvis det Danske Petroleums A/S og af Vacuum Oil Co. Endelig har Unionen faaet Tilbud fra adskillige Herrer, som er villige til at fungere som Kontrollører, baade fra København, paa Sjælland og i Jylland.

Bladet „Motor", Unionens officielle Organ, har til Løbet udsat en stor og smuk Sølvpokal.

* * *

Ellehamklubbens Pinsetur. Motorcykleklubben „Elleham"s Pinsetur i Aar gik, som man jo ved, helt ned til Tyskland. Deltagerne startede Pinselørdag om Eftermiddagen med Damper til Lübeck.

Pinsemorgen Kl. 7 begyndte den egentlige Køretur ad gode og smukke Veje langs afvekslende Sø og Skov gennem Mecklenborg-Schwerin med Slottet, hvor Danmarks Dronning Alexandrine er født. Derfra over Ludwigslust til Perleberg (meget hullet Vej); over Elben paa en Jernbanebro, hvor man fik Lov til at køre imellem Skinnerne (i Modsætning til den hjemlige Masnedsundbro, hvor man jo skal trække Maskinen over) til Seehausen, hvor man overnattede.

2den Pinsedag gik Turen videre over Stendal og Dolle til Magdeburg, hvor man spiste til Middag Kl. 12½. Om Eftermiddagen kørtes over Egeln og Halberstadt til den smukke, maleriske Bjergby Blankenburg.

Tirsdagen blev anvendt til forskellige Udflugter i Harzen, og man overnattede i Schierke for rigtig at samle Kræfter til Turens Hovedbegivenhed den næste Dag: Opkørselen til Bloksbjerg. Det var en meget vanskelig Tur: bratte Kurve samtidig med høje og bratte Stigninger. Maskinerne trak dog vidunderligt og Deltagerne naaede op paa Toppen, til hvilken Begivenhed Dokumentationen findes hosstaaende.

Om Torsdagen kørtes til Wernigerode, Ilsenburg, Sølvminerne i Clausthal og til Goslar, hvor man overnattede.

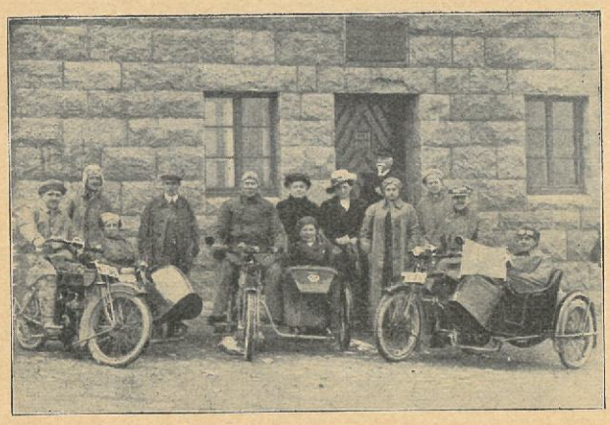
H. C. CHRISTIANSEN, Brugte Automobiler. Priser fra 2000 Kroner.

Om Fredagen gik Turen i øsende Regnvejr over Hildesheim, Hannover og Celle til Soltau, som blev Endepunktet for denne Dagsrejse.

Lørdag Morgen kørte Deltagerne til Hamborg, som man naaede ved Middagstid, hvorefter Eftermiddagen blev anvendt paa et Besøg i Hagenbechs zoologiske Have.

Søndag Eftermiddag kørte man over Oldesloe til Lübeck og her skiltes Deltagerne: Halvdelen kørte gennem Sønderjylland, medens den anden Halvdel tog Damperen direkte til København for hurtigere at naa hjem til deres Forretninger igen.

Alle Deltagerne er enige om, at Turen var meget fornøjelig eg nydelsesrig og det af „Ellehamklubben givne Eksempel bør absolut følges af andre danske Motorcyklister; de vil ikke fortryde for en Gangs Skyld at stikke Næsen udenfor deres egen Dør og se, hvorledes det staar til i fremmede Lande, og naar Turen lægges fornuftigt tilrette, og navnlig, naar man undgaar at overnatte i de større Byer, bliver Udgifterne ingenlunde større end ved Udflugter indenfor Hjemlandets Grænser.



Paa Toppen af Bloksbjerg.
Fra venstre til højre: Ingeniør Axel Semler, Grosserer Johs. Semler, Frk. Meyer, Damborg, Arkitekt Aage Mathiesen, Fru E. S. Semler, Fru Mathiesen, Fru Johs. Semler, Grosserer E. S. Semler, Frk. Semler, Christensen, Tandlæge Melson, Svend Aage Mathiesen.

* * *

Københavns Motorklubs Udflugt til Sandkroen.

Københavns Motorklub foretog i Søndags en overordentlig vellykket Udflugt til Sandkroen.

Deltagerne samledes ved 10-Tiden paa Klubbens sædvanlige Mødested i Fælledparken, og inden Starten valgtes „Unionen"s populære Formand Dr. Tage-Hansen til Køreformand med Akklamation. Han fungerede aldeles udmærket, idet han viste en fortrinlig Evne til at holde sammen paa de mange Deltagere, saa at Klubben stedse kom samlet frem. Frokosten indtoges samlet i den store Sal i den hyggelige Sandkro.

Efter Frokosten serveredes Kaffe med Likør i Haven for Klubbens Regning, og her udbragte Sekretæren et Leve for den kammeratlige Aand i

Københavns Motorklubs Udflugt til Sandkroen.

„Københavns Motorklub", ledsaget af Klubbens Hurra. Man mindedes den vellykkede Tur til Sandkroen i forrige Sæson og arrangerede lige som den Gang et morsomt Væddeløb til Fods over en kort Distance ude paa Landevejen. Sejerherre blev Hr. Ingeniør Krarup. Efter Herrerne kom Dagens Clou, Damernes Væddeløb, og her blev Frk. Rigmor Møller den sejrende. Ovenpaa disse Anstrengelser serveredes Forfriskninger for Deltagerne, for de gjorte svimlende Indskud 25 Øre pro persona.

Efter en forudgaaende Afstemning om forskellige Forslag vedtoges det at køre til Liseleje, og ankommen hertil hvilede man sig i det herlige Sand og nød den henrivende Udsigt over Havet.

Hjemturen lagdes over Fiskebæk, hvor man gjorde Holdt, og indtog en velgørende Kop Kaffe med Kager etc., og her opløstes den overordentlig vellykkede Tur, der fra først til sidst var præget af en nobel kammeratlig Tone og Gemytlighed.

H.

* * *

Skandaløs Behandling af Automobilister.

Da jeg forleden skulde fra Nykøbing F. til Gjedser var Landevejen spærret paa Grund af Omlægning. Jeg kørte da tilbage og ad Ourupgaard til. Her gik en Bivej, som dannede Forbindelse mellem de to Landeveje, og et stor Skilt angav: midlertidig Kørsel for Hestekøretøjer. Som lovlydig Automobilist kørte jeg tilbage til Nykøbing og forsøgte at forcere den under Ombygning værende Vej, men blev stikkende i det dybe Sand og kom først efter meget Besvær tilbage igen. Saa kørte jeg atter ad Ourupgaard til og ad Bivejen for „Hestekøretøjerne" til den rette Landevej. Havde jeg ikke haft saa god Tid, havde jeg mistet Færgen til Warnemünde. Det højtærede Amtsraad for Falster burde instruere sine Vejinspektører, at der ogsaa bør vises Hensyn til Automobilister

Gunnar Hagemann,
cand. polyt., Godsejer.

H. C. CHRISTIANSEN, Apollo Automobiler. Pris fra 2000 Kroner.

Tyske Statsembedsmænd og danske dito. En lille Episode.

Dagen forud ordrer jeg Banevogn i Gedser til at føre mit Automobil til til Warnemünde.

Selve Dagen henvender jeg mig paa Statsbanernes Kontor i en stor Købstad ikke langt fra Gjedser og anmoder om Oplysninger om, naar Autoen skal være ved Rampen i Gjedser.

Assistenten: Det var en privat Sag, som ikke vedrørte dem. Jeg: troede, man kunde faa Oplysninger paa Statsbanernes Kontor om Forhold dem vedrørende. Assist.: Ja, han kunde godt ringe til Gjedser.

I Warnemünde. Jeg henvender mig til Stationsassist. om han vilde opgive mig, hvor jeg skulde hente min Bil. Assist.: Ja, hos Toldvæsenet, men vilde jeg vente et Øjeblik, skulde han ringe og skaffe mig at vide, hvor jeg skulde gaa hen. Han ringede og viste mig selv Vejen derhen.

Gunnar Hagemann.

Automobilet som Arbejdsvogn.

En Enquête om Praksis og Driftsresultater med Automobiler som Vare- og Lastvogne.

(Fortsat).

H. Steensens Margarinefabrik A/S, Vejle.

Denne store og kendte Virksomhed har siden 1909 anvendt danske „Anglo-Dane" Lastautomobiler og gjort den Erfaring, at Automobiler paa Grund af deres Hurtighed med Fordel kan anvendes fremfor Hestekøretøjer til Udbringning af Varer i større Byer; og mener, at hvis det bliver muligt at fremstille

Lastvogne med mindre Egenvægt, noget lavere Driftsudgifter og billigere Anskaffelsespriser, vil de antagelig, naar alle Veje kan befares, blive fordelagtigt distriktvis at udbringe Varer pr. Lastautomobiler ogsaa til Landet, og da navnlig, hvis Jærnbane-Fragttaksterne forhøjes yderligere.

Chr. P. Hansen, København.

Grosserer Chr. P. Hansen har med sin kendte Kaffeforretning været et af Foregangsfirmaerne herhjemme for Vareudbringning pr. Automobil, idet allerede i 1907 den første Anskaffelse fandt Sted fra den daværende „Dansk Automobilfabrik"; 1911 anskaffedes en „Commer Car" og i Oktober 1913 en „Belsize" Vareautomobil, som Grossereren giver

Skudsmaal for at være et meget billigt Automobil at have i Drift.

Sine lange Erfaringer og Driftsresultater giver

H. C. CHRISTIANSEN, N. A. G. Sports- & Luksusautomobiler.

Grosserer Chr. P. Hansen i følgende specificerede Regnskab:

Fire Heste og to Vogne.

	1905	1906
Fourage og Strøelse	Kr. 1595.07	*)Kr. 1622.71
Beslag	„ 191.50	„ 195.10
Hesteskat	„ 32.00	„ 32.00
Assurance	„ 117.00	„ 83.50
Dyrlæge	„ 50.00	„ 50.00
Reparationer, Vogne	„ 446.37	„ 279.83
do. Seletøj	„ 53.95	„ 78.95
Stald og Vognremise	„ 750.00	„ 750.00
	Kr. 3235.89	Kr. 3092.09
		„ 3235.89
		Kr. 6327.98

Gennemsnit pr. Aar Kr. 3163,99

Et 1½ Tons Commer Car Automobil.

	1911	1912
Benzin og Olie	Kr. 663.37	Kr. 871.82
Gummi	„ 215.00	„ 588.16
Skat	„ 0.00	„ 28.40
Assurance	„ 257.93	„ 257.93
Reparationer	„ 22.80	„ 163.00
Akkumulator	„ 20.70	„ 38.44
Remise	„ 360.00	„ 360.00
	Kr. 1539.80	Kr. 2307.75
		„ 1539.80
+ Gummi som var paa Automobilet ved Anskaffelsen, og omtrent opslidt ved Udgangen af 1912		„ 1200.00
		Kr. 5047.55

Gennemsnit pr. Aar Kr. 2523.77

Mindre Udgift end ved 4 Hestes Brug	Kr. 640.22
eller ca. 20 % Besparelse	
Hertil kommer, at Forretningens Transport, paa Grund af Omsætningens omtrentlige Fordobling fra 1904 til 1913, yderligere vilde kræve endnu mindst to Heste, for hvilke maa beregnes: Foder Strøelse og Beslag	„ 901,90
Mindre Udgift end ved 6 Hestes Brug	Kr. 1542,12
eller ca. 48 % Besparelse	

*) Nu cirka 20 % højere.

Bilag til Automobilregnskabet.

Reparationer 1911:

2 Lanterner reparerede	Kr. 14.50
1 Gummibold	„ 3.50
1 Dæksel og Hængsler	„ 4.80
	Kr. 22.80

Reparationer 1912:

Styrestænger under Fortøjet efterset	Kr. 15.50
Styreklodser udboret og nye Bolte	„ 46.50
Nye Kuglehoveder med Lejer til Styrestænger mellem Forhjulene	„ 61.00
Maler, repareret Karosseriet	„ 40.00
	Kr. 163.00

Assurance for Brand og Eksplosion, overalt i Danmark	Kr. 200.00
Ansvars-Forsikring indtil 10000 Kr.	„ 55.00
Glasruder	„ 2.93
	Kr. 257.93

Gummi.

Forbruget kan ikke beregnes under 1000 Kr. pr. Aar.

Gummi som var paa Automobilet ved Køb Januar 1911	Kr. 1200.00
Anskaffet 1911	„ 215.00
„ 1912	„ 588.16
	Kr. 2003.16

Gennemsnit pr. Aar Kr. 1001.58

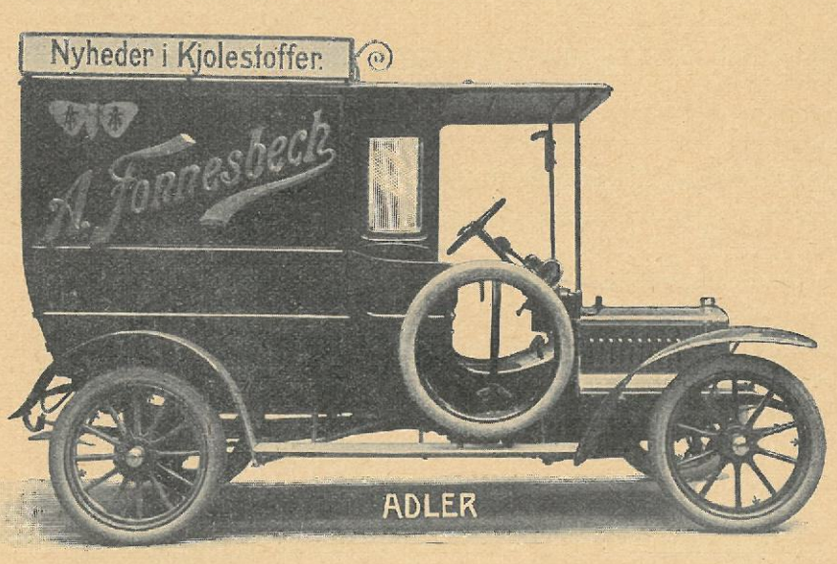
Benzin.

Pris i 1911	23⁴/₁₀ Øre pr. Kilo
Pris i 1912	28 „ „ „

Dette Regnskab beviser, at selv om der skulde komme en enkelt større Reparation paa Automobilet, er dette billigere i Drift, hvor det drejer sig om mere end een Hestebefordring, trods det, at Automobilet paa Grund af Firmaets Ekspedition til Private maa holde ca. 500 Steder ugentlig, hvorfra saa Varerne udbringes. Automobilet tilbagelægger hver Uge godt 200 km, og som Regnskabet viser, har der i de 2 Aar ingen Udgifter været til Motoren, Gearkasse, Kædetræk eller Tandhjul.

Fremtidsudsigterne for Vare- og Lastautomobilkørselen er derfor gode — slutter Hr. Grosserer Chr. P. Hansen — og de vilde være endnu bedre, hvis der ikke

H. C. Christiansen, Aarhus. Stor moderne Garage og Værksted.



skulde betales samme Skat af Vareautomobilerne (12 Kr. pr. HK), som af de private Automobiler!

A. Fonnesbech, København.

Det kendte Stormagasin paa Østergade begyndte i Foraaret 1907 med en mindre Maskine — „Picolo" — og anvender nu Mærket „Adler".

Og — siger Hr. Grosserer A. Fonnesbech — da et Vareautomobil kan udføre mindst dobbelt saa meget Arbejde som Hest og Vogn, maa Vareautomobildriften anses for fordelagtigst og Fremtidsudsigterne absolut for gode.

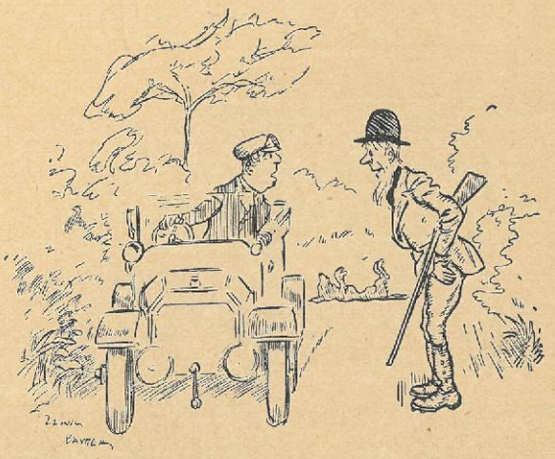
„Messen", København.

Dette kendte Varemagasin paa Købmagergade har betjent sig af Vareautomobiler fra 1907 og benyttet Mærkerne „Anglo-Dane" og „Adler", hvad der over for Hestedrift har betydet hurtigere Transport og billigere, fordi et Automobil besørger betydeligt mere paa en Dag, end et Hestekøretøj er i Stand til.

Og Hr. Direktør Schmidt er sikker paa, at Fremtidsudsigterne er: den fuldstændige Afskaffelse af Hestedrift til Varetransport!

(Fortsættes).

Intermezzo fra Landevejen.



„Jeg er ked af, at jeg vist nu har ødelagt Deres Fornøjelse i Dag", sagde Automobilisten, efter at han havde givet ham et Par Tikronesedler. „Sig mig forresten: hvad kan De gaa og skyde paa denne Aarstid?"

„Naar jeg skal sige Sandheden", svarede Bondemanden, „saa var jeg netop paa Vej hen for at skyde min gamle blinde Hund!"

H. C. CHRISTIANSEN, Baadmotorer, nye og brugte.

Om Udskridning og dens Modvirkning.

(Efter „The Auto-Cycle".)

For Motorcyklisten staar Udskridningen altid som et frygteligt Skræmmebillede, saasnart Vejene er en Smule fedtede, og et Par Ord om Aarsagerne og Modvirkningen mod Udskridning, vil derfor nok kunne paaregne nogen Interesse. Lad os nu først undersøge de vigtigste Grunde til, at en Motorcykle bliver mindre stabil. De kan kortelig angives som uheldig Vægtfordeling, ujævn (stødvis) Paavirkning fra Motoren og sidst, men ikke mindst, for højtliggende Tyngdepunkt og Saddelanbringelse. Selvfølgelig spiller ogsaa gladtslidte Dæk og overspændte Nerver en vigtig Rolle.

Den uheldige Fordeling af Vægten er en af de mest almindelige Fejl; det er en fastslaaet Kendsgærning, at omtrent otte af hver 10 Maskiner har for megen Vægt paa Baghjulet og for lidt paa Forhjulet. Hvis man blot har prøvet at køre paa en enkeltcylindret Maskine, hvor Motoren er anbragt hældende paa skraa forover, eller med lodret staalende Motor, anbragt godt fortil, har man opdaget, hvor meget bedre, den „staar", end den almindelige Type med Motoren anbragt midt imellem begge Hjul. Forf. har siden Slutningen af Vinteren kørt paa en enkeltcylindret Motorcykle med Kædetræk og med udmærket Fordeling af Vægten, uden at have haft en eneste alvorlig Udskridning og kan derfor fuldtud bekræfte Rigtigheden af det ovenfor fremførte.

Kædetræk og Udskridning.

Til Trods for de mange Indvendinger imod Kædetrækket har jeg dog konstateret, at „A. I. S." og „Sunbeam" er to af de mest stabile enkeltcylindrede Maskiner paa Landevej, og selv om 500 cm³ turde være temmelig meget for en enkeltcylindret Maskine med Kædetræk, kan jeg dog ikke undlade at fremhæve Stabiliteten ved en vis bekendt Maskine af denne Type, med fremad hældende Motor.

I de værste Maaneder sidste Vinter kørte jeg noget over 3000 km med en 6 HK, tocylindret Maskine med tredobbelt Gear og indkapslet Kædetræk. Motoren havde temmelig lav Kompression, men der var ikke anbragt nogen Støddæmper; Tyngdepunktet laa lavt, og Vægtfordelingen var god. Gennem hele denne Strækning mærkede jeg ikke en eneste farlig Udskridning, og længe inden, jeg naaede de 3000 km, havde de billige og tarvelige Dæk, som leveres som Standard, mistet deres Gummiknopper, saa at Ringene praktisk talt var ganske glatte. Af denne Maskine lærte jeg Betydningen af en god Vægtfordeling og en jævntløbende Motor. Tiltrods for denne store Maskines Vægt, som naaede over 160 kg, kørte jeg ofte med den paa fedtede Veje, naar en af mine Venner med hans $3^1/_2$ HK enkeltcylindrede ikke turde køre ud af Frygt for Udskridning.

Jævnt Træk.

I Firetaktsmotoren kan den jævne Paavirkning kun opnaas gennem flere Cylindre, medens det halve Cylinderantal er tilstrækkelig ved Totaktsmotoren for at tilvejebringe samme Jævnhed som ved Firetaktsmotoren. Saaledes vil den tocylindrede „Scott" gaa ligesaa jævnt som den firecylindrede „F. N.", og det er maaske et af de vigtigste Fortrin, som vil gøre Totaktsmaskinen paa omtrent 500 cm³ mere populær, fordi den jævne Gang opnaas, uden at der udkræves saa mange arbejdende Dele. Disse jævntrækkende Motorer har en stor Fordel fremfor deres Konkurrenter, idet de er meget behageligere at køre paa og ganske fri for Udskridning.

Et nyttigt Vink.

Det hænder ofte, at andet Gear bliver sat ind, naar man skal køre igennem et særligt daarligt Stykke Vej, idet man gaar ud fra, at Maskinen bliver mere stabil ved den jævnere Motorpaavirkning, som derved opnaas. Jeg har dog ofte lagt Mærke til, at Maskinerne skrider meget mere ud paa andet Gear end paa det højeste, af den simple Grund, at Føreren bestræber sig for at holde samme Fart, medens den lavere Udveksling har en hæmmende Virkning paa Hjulene; Maskinen vil altsaa gærne gaa hurtigere, men den bliver holdt tilbage. Moral: Kør langsomt paa andet Gear! Naar man lader Motoren „spille op" paa andet Gear, frembringer den ogsaa stærke Rystelser.

Den firecylindrede Firetaktsmaskine maa betegnes som en jævntgaaende Motor ved almindelig Kørehastighed paa 30—50 km i Timen, og den

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

er tilmed meget stabil i fedtet Føre, idet den arbejder jævnt, navnlig ved lave Kørehastigheder paa det høje Gear.

De lette Totaktsmaskiner er at anbefale for dem, som er blevet trætte af at styre de svære Turistmaskiner, og det er behagelige smaa Maskiner at køre, navnlig paa korte Ture. Jeg havde fornylig Fornøjelsen af at køre en saadan Maskine paa en meget lang Tur, og jeg mærkede intet som helst til Udskridning. Man mener i Almindelighed, at den 3½ HK enkeltcylindrede og tilsvarende stærke Maskine er den vanskeligste at køre i fedtet Føre. I saa Fald bør man have saa lav Udveksling som muligt; thi selv om man derved mister noget af Kørehastigheden, opnaar man paa den anden Side, at Maskinen bliver meget mere stabil, og tilmed vinder i Akcelerationsevne og Elasticitet.

Lavt Tyngdepunkt.

Stor fri Højde under Krumtapshuset er altid bleven betragtet som en Fordel, skønt Sandheden er, at en Motor, som er anbragt lavt i Stelrammen, bidrager meget til at bringe Tyngdepunktet nedad og derved gøre Maskinen mere stabil. Efter mine Erfaringer med den 6 HK tocylindrede tilskriver jeg den Følelse af Sikkerhed mod Udskridning, som den indgav mig, for en stor Del den ringere frie Højde under Krumtapshuset, som kun var ca. 100 m/m.

For at tage et andet Eksempel: man har en lignende Tryghedsfølelse paa „B. S. A.", navnlig T-T-Modellen, hvor den frie Højde er 12 m/m mindre end ved A. I. S.

Sadlens Anbringelse.

Det er ikke ualmindelig at se 3½ HK enkeltcylindrede Maskiner, hvor Sadlen er anbragt altfor langt tilbage, næsten lige over Baghjulsnavet. Dette er en meget uheldig Anbringelsesmaade, idet den udgør den vigtigste Aarsag til Udskridning. Jeg havde engang en Maskine, hvor Sadlen var anbragt altfor langt tilbage; jeg købte saa en løs Saddelpind, og paa den fik jeg anbragt Sadlen længere fremme, hvorefter Maskinen viste sig betydelig mindre tilbøjelig til at skride ud. Man paastaar, at Sadler, som er temmelig bevægelige til Siderne, er særlig farlige i fedtet Føre; dette beror dog sikkert paa en Misforstaaelse, idet man jo netop ofte styrer Maskinen ved at hælde sig til den ene eller den anden Side og samtidig presse imod det tilsvarende Haandtag paa Styret. En anden Fordel ved, at Sadlen saaledes kan „give sig", er, at man under Kørsel i Sving, hvor man hælder Maskinen indad og Kroppen udad, finder en velkommen Støtte i Sadlen.

Ringe og Udskridning.

Hvis nogle af Læserne er i Besiddelse af Maskiner, som gærne lægger dem af, saasnart de kommer over en Strækning, som er en lille Smule fedtet, skal jeg udtrykke for dem min dybtfølte Sympati; men jeg kan heller ikke lade være med at minde dem om, at der er adskillige Midler til at overvinde denne mindre behagelige Tilbøjelighed. Lad os først se paa Ringene; de bør hellere være forsynede med Gummiknopper fremfor med Ribber. Staalknoppede Dæk bør undgaas paa Solomaskiner, thi, selv om de er udmærkede til at forhindre Udskridning i fedtet Føre, saa er de ligesaa uvirksomme og farlige paa Sporvejsskinner og paa Stenbro. Udskridning af Forhjulet er den mest frygtede paa Grund af dens sædvanlige Pludselighed, og fordi man ofte kan klare en begyndende Baghjulsudskridning ved et Ryk i Styret; men hvis det er Forhjulet, som skrider ud, er det ganske umuligt at holde det med Baghjulet. Naar Ringene er slidt glatte, kan man undgaa mange af disse Udskridninger ved at køre med et blødt Forhjul; thi naar Ringen er blød, har den en bredere Berøringsflade med Jorden, end naar den er haard, og naar Maskinen hælder som i Sving, er denne Berøring mere konstant. Hvis Ringen derimod er haardt pumpet, maa den ofte skifte Stilling for at følge Fælgens Bevægelser. De foregaaende Bemærkninger gælder selvfølgelig kun Dæk, som praktisk talt er fuldstændig berøvede deres anti-skridende Egenskaber; saalænge Gummikopperne er gode, maa Ringen holdes vel pumpet, ellers gør Knopperne ikke deres Skyldighed.

Styret og Udskridning.

Naar vi nu kommer til Styret, maa vi sige, at de almindelige Turiststyr, som de anbringes paa de nyeste Maskiner, giver en god Styring, skønt der naturligvis er Undtagelser i begge Retninger. T-T-Maskinernes Stabilitet er jeg tilbøjelig til at tilskrive ikke de brede Styr, men derimod den Omstændighed, at Rytterens Vægt er mere jævnt

H. C. Christiansen, Gnome Motorer til Flyvemaskiner.

fordelt mellem Hjulene, og at Tyngdepunktet ligger dybere paa Grund af hans Stilling. At holde fast i Styret, naar det ikke netop er nødvendigt, er en absolut Fejl; det trætter blot Haandleddene, saa de er slappe, naar Maskinen virkelig trænger til at holdes oppe. Naar Vejen er fri, er det en god Maade at tage et stort Sving paa, at køre over i Indersiden og saa atter at gaa over i den rigtige Side, ligesom under Væddeløb, hvor Svingene altid tages i ret Linie. Hensigten hermed er, at skære Hjulsporene under en større Vinkel og derved formindske Tilbøjeligheden til Udskridning, som fremkommer naar man kører i eller med dem. Haandtagene paa Styret maa holdes ordentlig fast under denne Manøvre, da man ellers risikerer, at Hjulet slaar til Side, naar det passerer Hjulsporets Kant.

Afslutning.

Til Slut et Par Ord. Foden bør ikke tages fra Fodhvileren, og Benet bør ikke dingle løst ned, undtagen det er nødvendigt. Begge disse Fejl er tilstrækkelige til at ødelægge Ligevægten. Kørehastigheden bør ikke være for ringe, og Vejryggen bør man undgaa. Koblingen bør være til at betjene fra Styret. Har man en Kobling med Pedalbetjening, bør man lade den lave om. — Forandringen vil bevirke en uanet Følelse af Tryghed.

Tre Aars Flyvning.

Naar der nu Mand og Mand imellem tales om Flyvesporten, falder der ofte Bemærkninger, som at der ingen Udvikling finder Sted i de moderne Aëroplaners Konstruktion, og at alle Rekorderne skyldes Flyvernes stadig større Færdighed, og skønt overdrevent, rummer disse Udtalelser dog den Sandhed, der altid er tilstede i Overdrivelsen. Fornylig holdt Englands kendte „Looping the loop" Flyver B. C. Hucks et Foredrag om sine personlige Indtryk, betitlet: 3 Aars Flyvning, og da det i Virkeligheden giver et udmærket Billede af Udvikling, skal vi her bringe nogle Uddrag i Oversættelse: Først beretter Hucks om nogle af sine første Uheld, Aarsagerne dertil, og Forholdsreglerne, der kunde tages, og siger, at de fleste af hans Uheld kan forklares af manglende Erfaring og Selvtillid, hvad der praktisk talt er det samme:

„Jeg skal her nævne to Tilfælde, jeg var ude for, kort efter at Certifikatet var vundet, som jeg, med min nuværende Erfaring roligt tør sige, kun skyldtes manglende Selvtillid, og som derfor i Dag ikke vilde gentage sig, selv om jeg styrede den samme Maskine under de samme Betingelser. Det første fandt Sted paa en Overlandflyvning fra Filey til Leeds paa et 50 Gnome Blackburn-Monoplan. Alt forløb vel for en Tid, da en Cylinder satte ud, noget, der i Dag ikke vilde anfægte mig det ringeste, men dengang blev jeg angrebet af, skal vi sige „kolde Fødder". Syner om at Aeroplanet vilde dumpe som en Sten, blot jeg fortsatte en Meter, dukkede frem, og derfor gjaldt det om at lande hurtigst muligt, ligegyldigt om en passende Landingsplads fandtes eller ej, og Resultatet: Maskinen fuldkommen smadret! Og det andet Tilfælde var noget lignende; det var om Morgenen før Starten til Flyvningen „England rundt" i 1910, en herlig Flyvemorgen. Jeg førte et Monoplan Mage til det, der var blevet ødelagt og havde fløjet ca. 80 km, da det samme gentog sig; en Cylinder ophørte at funktionere, Rædslen greb mig, en hovedkuls Nødlanding fulgte efter, og Følgen var atter en ødelagt Maskine. Og saa vilde Skæbnens Ironi, at faa Hundrede Meter længere borte laa der en ideel Aerodrom og ventede, ligesom jeg gentager, at jeg i Dag med største Rolighed vilde paatage mig at flyve med Monoplanet, selv om kun de 6 af Gnomens 7 Cylindre arbejdede og med Sikkerhed garantere for et heldigt Udfald.

Jeg tror derfor, at den Udvikling, der har fundet Sted i Flyvesporten i langt højere Grad skyldes den kyndigere Behandling af Aëroplanerne end disse selv, og et Besøg paa en Flyveplads bekræfter dette. Ved Siden af de moderne Typer kan man f. Eks. se de gammeldags Farman-Biplaner med Højderor foran, selv i Blæst, foretage Flyvninger, som man ikke drømte om, da de blev bygget. Eller mit eget 50 HK Gnome Bleriot „Looping"-Monoplan. Det adskiller sig kun yderst lidt fra den Eendækker, Graham-White fløj i Boston Stævnet i de Forenede Stater under vor Turné, der i Efteraaret 1910, og med et Par ubetydelige, foretagne Forandringer kunde jeg have vakt Sensation ved at flyve paa Ryggen og lave „Looping

H. C. Christiansen, Renault Sportsautomobiler. Forlang Tilbud.

Targa Florio
(1000 Kilometer)
vundet paa
DUNLOP
i Rekord Tid 16 T. 51′ 31″
(før 19 T. 18′ 40″)
THE CONT. DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO.
(Grundlægger af Luftringe-Industrien).
Dansk Filial ved **Wm. Gunn, St. Strandstræde 19, Kbhvn.**

the loop" — havde jeg dengang haft den Erfaring, jeg sidder inde med i Dag.

Men saa er der den overvurderende Selvtillid; personlig kan jeg berette om et Tilfælde, hvor jeg var nærmest ved „Stregen" af, hvad jeg endnu har været. Jeg var dengang Chef-Pilot i Graham-White Aviatik Co. og fløj Selskabets Bleriot Monoplaner, da jeg en Dag fik den meget fornuftige Ide at forsøge mig paa et Biplan og startede selvfølgelig paa et gammelt Henry Farman Skole-Biplan; lidt underligt forekom det jo nok, Todækkeren reagerede ikke saa hurtigt for Rorene, som jeg var vant til; men jeg følte mig hurtigt hjemme, og altfor meget! Jeg vilde dyrke lidt Akrobatflyvning og begynde med en vol plané-Glideflugt fra 100 Meters Højde. — Her maa jeg indskyde et Par saglige Bemærkninger om Bleriot- og Farman-Aeroplanet til Forklaring af Tilfældet. Monoplanet har Motoren anbragt foran, og Propellernes Skruevind tilfører Hovedplanerne en ekstra Løfteevne, som altsaa ophører, naar Motoren afbrydes — for Landing —, hvilket resulterer i, at Monoplanet af sig selv indtager en naturlig Glidestilling. Men ved Biplanet er Forholdet et andet; her er Motoren anbragt bag Hovedbæreplanerne, og den ekstra Løfteevne fra Skruevinden kommer her Halen til Gode, saa at, ved Motorens Standsning, lige det modsatte Forhold fra Monoplanet fremkommer: naar Halen mister sin ekstra Løfteevne, vil Biplanet lægge sig i Stilling for Stigning. Og just det var det, som skete i mit Tilfælde. Jeg afbrød Tændingen, og venter i min overvurderende Selvtillid, at Farman'en skal indtage samme naturlige Glidestilling, som jeg er vant til fra Bleriot Monoplanet; men i Stedet for stejler Biplanet, taber Farten, og en regulær Nedstyrtning begynder: 10 Meter over Jorden kommer Aeroplanet i Pendulsvingninger, og berører heldigvis Jorden saa fladt, at det eneste, der sker, er, at Landingsstellet slaas af, og jeg havner paa selve Bæreplanerne.

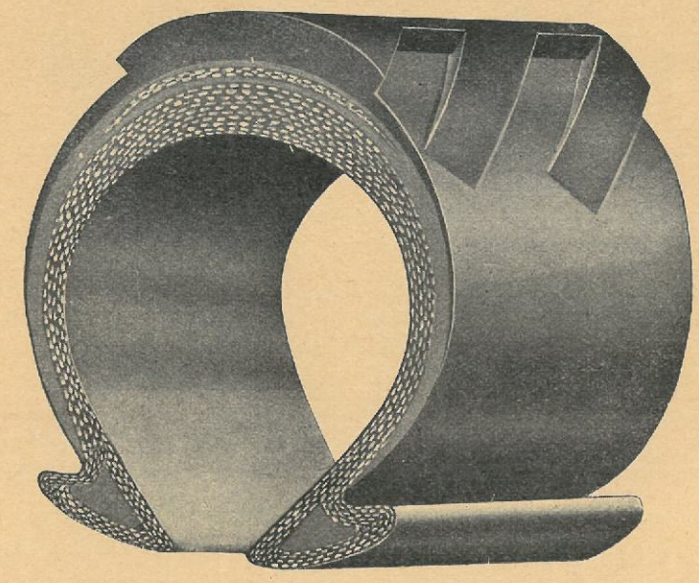
Saa kommer vi til „Flyvning i daarligt Vejr", og jeg kan sikkert hos alle Aviatikere faa Tilslutning til, at Flyvesportens værste Fjende ikke er Blæsten eller Regnen, men Taagen. Det er i højeste Grad ubehageligt, for ikke et sige farligt, pludselig at komme ind i en Taagebanke. Jeg husker saa-

H. C. Christiansen, Stort Lager af Gummi, Reservedele etc.

Glimrende Sejre

igen opnaaet paa

Prowodnik Columb



I det spanske Løb COTE DU TIBIDABO
vandtes paa Columb:

I Hovedkategorien	**Første Præmie** med Guldpokal
I 3dje Kategori	**Første Præmie**
For Turistvogne	**Første Præmie**
For højeste Hastighed	**Hors Concours Præmie**

samt i

PETERSBORGER WERSTLØB: **Første Præmie**

Ovennævnte eminente Resultater er atter et eklatant Bevis for Columbdækkenes fuldkomne Kvalitet og demonstrerer bedst de ubetinget **ideale Fordele,** som disse Ringe byder enhver Automobilist.

Udførlig Brochure og Prisliste sendes gerne paa Forlangende.

A/S COLUMB JERNBANEGADE 4
Kjøbenhavn B. Telefon 9922

ledes, at jeg i Maj 1912 prøvede min nye 70 HK tosædede Bleriot-Endækker paa og over Issy-les Moulineaux og var ved at give mine Venner smaa Luftfarter ind over Paris, rundt om Eiffeltaarnet og tilbage igen, da jeg — det var vist med den tredje Passager — kom ind i Taage. Situationen var ikke hyggelig: Jeg kunde knap se Spidserne af Bæreplanerne, Taarnet var nær ved og truede med Kollission, men ved bestandig at svinge Monoplanet i højregaaende Vinkler til den af Kompasset angivne Retning klaredes Vanskelighederne.

En tæt Taage gør Overlandflyvninger meget farlige og næsten umulige, og der kan berettes om mange Flyvere, der kun med Nød og næppe er undgaaet en Kollision med Træ- eller Bølgetoppene, naar de er kommet flyvende ud af en Sky, og efter Barografets Angivelse har troet sig i sikker Flyvehøjde. Et eneste Lyspunkt er, at Blæst og Taage ikke slaar Følge. Regn er meget ubehageligt, og gør Landskabet helt utydeligt, og kan blive helt uudholdelig, naar Skruevinden og Aeroplanets Hastighed pisker den i Ansigtet; et Eksempel vil illustrere det! Mit Bleriot Monoplan blev sidste Aar fløjet fra Coventry til Birmingham og kom herunder ind i en Regnstorm; ved Landingen klagede Flyveren over ulidelige Smerter i Ansigtet, og ved at undersøge Luftskruen, opdagedes det, at de to Blade saa ud, som om der havde været Rotter paa Spil, saa kraftigt havde Regnen slaaet mod Skruen. Og jeg erindrer at have set Graham-White's Ansigt helt opsvulmet efter en længere Flyvning i Regnvejr, ligesom jeg ogsaa selv har været ude for et Tilfælde her. Jeg fløj i en fin Støvregn — den, vi kalder „den skotske Taage," — og var blevet overtalt til at prøve nogle nye Briller, der var lavet af Celluloid og ikke kunde brænde. Men se gennem dem kunde man heller ikke, da Regnen duggede dem til, saa jeg maatte tage dem af og flyve med ubeskyttede Øjne, og saa stor var Smerten, skønt der kun forløb et halvt Minut, nemlig den Tid der fordres til at lande, at jeg havde Inflammationer i Øjnene 2 Dage efter. — Hvorimod jeg ikke tror, at Regnen generer Aëroplanernes Flyveevne ved at gøre dem tungere, men den kan skade Træ-Luftskruen ved at opløse Limningen mellem dens enkelte Bestanddele.

(Sluttes).

Dansk Arbejde

udført paa dansk Fabrik af danske Arbejdere

leverer

Automobilfabriken

Thrige

Odense.

H. C. CHRISTIANSEN, AARHUS. Stor moderne Garage og Værksted.

Automobiludstilling

I vort store Udstillingslokale i Grønningen (St. Kongensgade 118 & 120) vil der altid findes det største Udvalg i moderne Automobiler.

Mammen & Drescher.
Hovedkontor: St. Annæ Plads 26.

Telefoner: Udstillingsbygningen Palæ 1416 x.
Garage Byen 5003 y.
Hovedkontor Central 8765.

Wanderer-Sejren

I det store Motorløb 2. og 3. Maj (650 Kilometer med 40 Kilometers Gennemsnitsfart) og hvori deltog 12 Hold (36 Deltagere)

sejrede de to Wanderer Hold

(hver bestaaende af 1 Bivejsautomobil, 1 4H.-K. og 1 2H.-K. Motorcykle)

over samtlige Deltagere.

Wanderer-Motorcyklerne og Automobilerne har herved atter **bevist** deres

absolute Overlegenhed.

Repræsentant for Danmark:
Hans Lystrup, Slagelse.

Hovedoplag for København:
Hersleb Christiansen & Co.,
Raadhusplads 77 (Hj. af Farvergade).

H. C. Christiansen, Strandboulevard 2, København, Tlf. 7205.

Forside.

Danmarks Motorcykle-Unions

Esbjerg-Løb

den 20.—21. Juni 1914.

I. KONTROLKORT

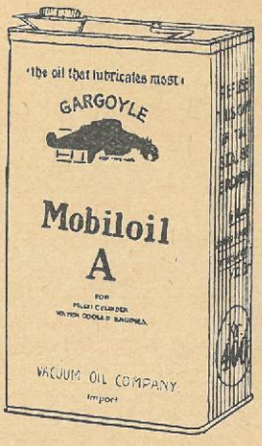
for Grupperne 1, 5 og 8.

Licens-Nr. ..... *Navn* ..... *Start-Nr.* .....

Kontrolsted	Klokkeslet Ankomst	Klokkeslet Afgang	Kontrol
København	—	4^{40}	
Korsør		—	
Nyborg	—	9^{30}	
Middelfart		—	
Snoghøj	—	3^{15}	
Holsted	—	—	
Esbjerg		5^{50}	
Foldingbro	—	—	
Snoghøj		—	
Middelfart	—	9^{35}	
Assens	—	—	
Faaborg	—	—	
Svendborg	—	—	
Nyborg		—	
Korsør	—	3^{05}	
Skelskør	—	—	
Vordingborg			
København		—	

Mobiloils

A. — B. — B. B. — Arctic.
E. — C. — C. C.



leveres i hele og halve Tønder samt i Kasser med 2 Kander à 17,5 Kg. Endvidere i originale, plomberede Gallonkander som ovenstaaende. Paasé, at Plomben er ubeskadiget. Faas hos Forhandlere og i de fleste større Garager hele Verden over.

Vacuum Oil Company

(Rochester N. Y.)

Frederiksberggade 1, København B.

H. C. Christiansen, Baadmotorer, nye og brugte.

Bagside.

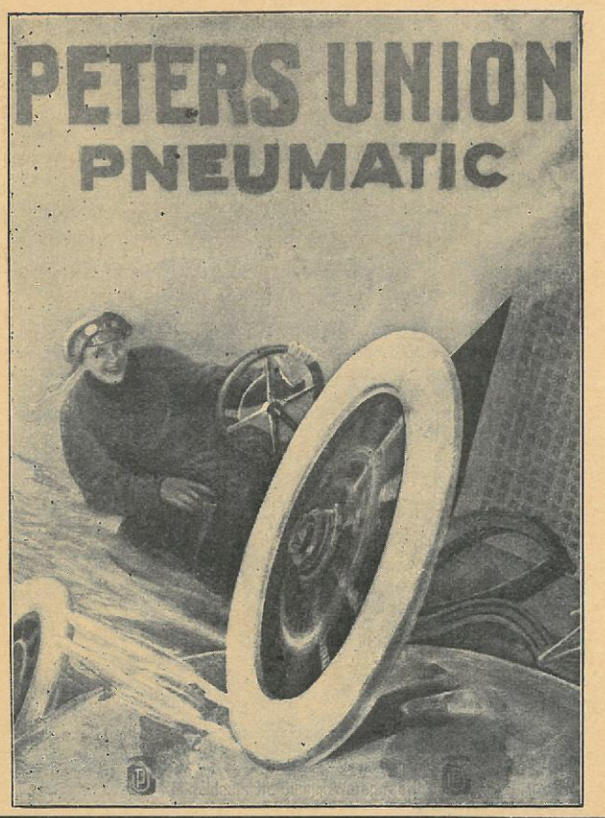
I. Normalafstande og Køretider
for Grupperne 1, 5 og 8

Strækning	km	Tid
København—Roskilde—Ringsted—Slagelse—Korsør	104	2⁰ 55′
Nyborg—Odense—Middelfart (Natkørsel)	75	5⁰ 00′
Snoghøj—Kolding—Holsted—Esbjerg	89	2⁰ 30′
Esbjerg—Foldingbro—Kolding—Snoghøj	103	2⁰ 50′
Middelfart—Assens—Faaborg—Svendborg—Nyborg	128	3⁰ 35′
Korsør—Skelskør—Næstved—Vordingborg—København	168	4⁰ 40′

Overfarten fra Snoghøj begynder Kl.....
— - Middelfart — Kl.....
Færgen afgaar fra Korsør..... Kl.....
— — - Nyborg..... Kl.....

Tidskontroller gult Flag og gule Armbind	Passerkontroller hvidt Flag og hvide Armbind	Benzin- og Olie-Depoter rødt Flag og røde Armbind
København	Holsted	Slagelse
Korsør	Foldingbro	Odense
Nyborg	Assens	Kolding
Middelfart	Faaborg	Esbjerg
Snoghøj	Svendborg	Kolding
Esbjerg	Skelskør	Svendborg
Snoghøj		Skelskør
Middelfart		Næstved
Nyborg		Køge
Korsør		
Vordingborg		
Hemmelig Kontrol		
København		

Ved samtlige Kontrolsteder **skal** standses og Kontrolkortet overgives Kontrolløren til Paategning.



Efter Fagfolks

Udsagn er disse Automobilringe

uovertræffelige

Peters Union Ringe eksploderer aldrig.

Repræsentant:

LARS HANSEN
VESTERGADE 7
TELEFON 7255

H. C. CHRISTIANSEN, Aarhus & København.

New Hudson Motorcykler & Cykler.

Verdens paalideligste og mest letløbende Maskine.

Semler & Matthiassen, **Nørrevold 10.**

H. Levison, **Gl. Kongevej 143.**

Ford THE UNIVERSAL CAR

20 HK. 4 Cylindre.

For 2 Personer	. . . . .	Kr. 2800.00
» 4 à 5 »	. . . . .	» 3100.00
» 6 à 7 »	. . . . .	» 3400.00
Komb. 2 eller 4 Personer	. .	» 3300.00

Komplet udstyret med Kalesche, Vindskærm, 5 Lygter, Gasværk, Hastighedsmaaler, Signalhorn, Pumpe, Dunkraft, Værktøj.

Overland

35 HK. 4 Cylindre.

Med elektrisk Selvstarter; elegant 5 Personers Turist-Karosseri, komplet udstyret med Kalesche, Vindskærm, 5 elektriske Lygter, elektrisk Signalhorn, Hastighedsmaaler med Kilometertæller, Pumpe, Dunkraft, Værktøj.

Kr. 5900.00.

Forlang Kataloger.

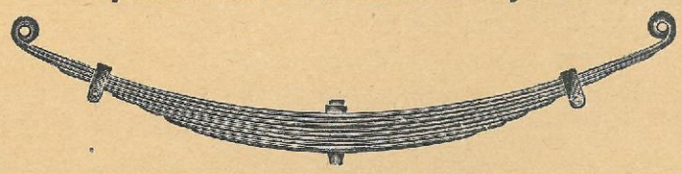
F. Bülow & Co., København C.

Telefon 7757 - 7798. Knippelsbrogade 2. Telefon 7757 - 7798.

Luhn & Pulvermacher, Haspe i. W.

G. m. b. H.

Specialfabrik for Automobilfjedre.



Fjederen Nr. 133.

Repræsentant:

P. Wiskum, Bagerstræde 9, København B.

Telefon Vester 4277.

H. C. Christiansen, Guldsmedgade 31-33, Aarhus, Telf. 3315.

„Adler“ 1914.

„Adler“-Vognene hører til de mest udbredte Automobiltyper paa det danske Marked. Baade som Droske og Varevogn, som Sports- og Luksusvogn ser man „Adler“-Automobilerne ikke blot paa Københavns Gader, men overalt i hele Landet. Dette Automobilmærkes betydelige Udbredelse skyldes selvfølgelig i første Række dets under mange Aars grundige Erfaringer gennemarbejdede Konstruktion og den solide nøjagtige Udførelse, som har gjort „Adler“-Automobilet til et af de mest driftsikre, solide og økonomiske, som findes.

Samtlige „Adler“-Motorer er firecylindrede med parvis sammenstøbte Cylindre, med Undgodt beskyttede mod Støv og Snavs. Motorens enkelte Organer: Vandpumpe, Karburator, Magnetapparat og de forskellige Trækstænger er anbragt let tilgængelige, saa at den hele Anordning er overskuelig og teknisk tiltalende.

Ved alle Typer smøres Motoren fuldstændig automatisk. Fra Krumtapshuset driver en Pumpe Olien til et paa Forbrædtet anbragt Kontrolapparat, hvorfra den løber til en Fordeler, som sender rigelige Mængder Olie til de forskellige Smøresteder.

Typerne fra 5/13 indtil 12/34 HK er forsynet med almindelig Lysbue-Magnettænding, medens de større Typer har baade Magnet- og Batteritænding. Kablerne, som udgaar fra Forbrædtet, er ført igennem Rør, som beskytter dem mod Overlast udefra.

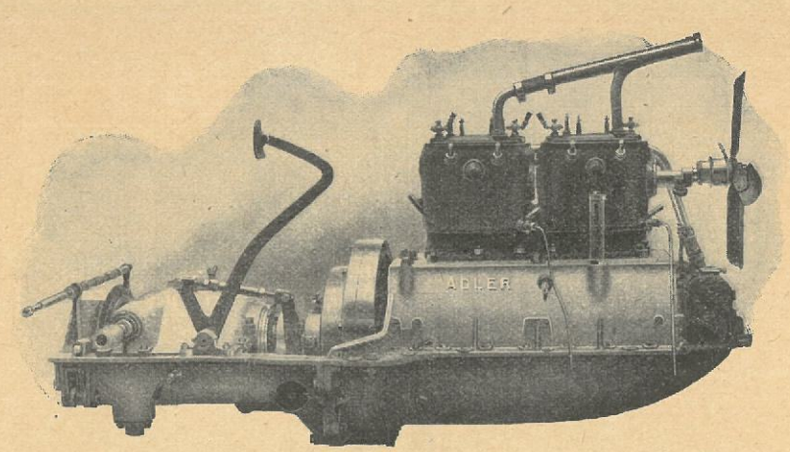


Fig. 1. Den 25/60 HK „Adler“ Motor, set fra Siden.

tagelse af Typerne 5/13 og 9/24 HK, hvor Cylindrene er støbte i een Blok. Fraregnet Typerne 5/13 og 6/16 HK er de alle forsynede med „Adler“s patenterede indkapslede Ventilstyring, som giver en meget blød og stødfri Aabning og Lukning af Ventilerne, saa at disse arbejder næsten fuldstændig lydløst. Denne Ventilstyring bidrager ogsaa til at forøge Motorens Ydeevne, idet den giver den bedst mulige Fyldningsgrad af Cylindrene. Knasteakslen faar sin Bevægelse gennem en lydløs Kæde. Krumtapshuset er delt efter en vandret Plan, saaledes at Underdelen kan fjærnes, blot man løsner et Par Møttriker, og man faar uhindret Adgang til Motorens Indre. Med Undtagelse af den 5/13 HK Type er Motor og Krumtapshus stift forbundet til et afsluttet Hele, hvorved ikke blot den nøjagtige Montering lettes, men ogsaa Svinghjul og Kobling bliver tæt indkapslede og

Karburatoren giver ved alle Omdrejningsantal og Belastninger automatisk nøjagtig den samme Gasblanding, og den arbejder — efter passende Indstilling — ligegodt med Benzin eller Benzol.

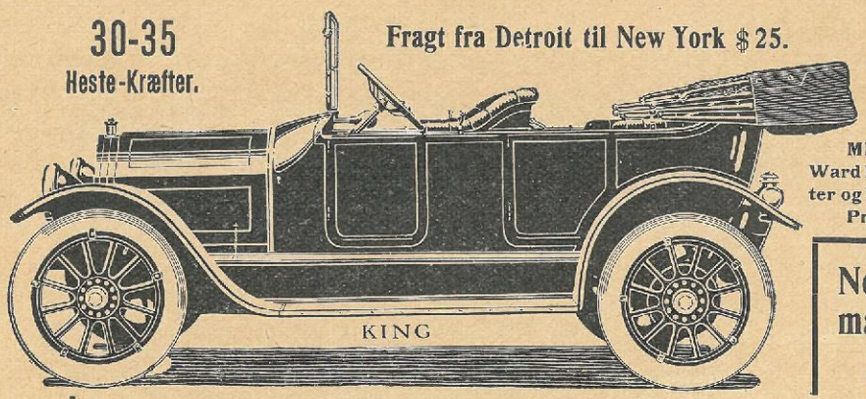
Køleren er af „Adler“s særlige Konstruktion. Hele den ydre Kapsel er fremstillet i eet Stykke; den faar herved en usædvanlig Styrke og forholdsvis faa Loddesteder, hvorfor den ikke let bliver utæt. Særlig Vægt er lagt paa at give den en smuk Form svarende til de moderne fortil spidstilløbende Karosserier. Vandomløbet foregaar ved Pumpe. Kølevirkningen styrkes yderligere ved en remdreven Ventilator. Ventilatornavet holder selve Remmen spændt ved en Fjedermekanisme. Ved den 5/13 HK Type er der ingen særlig Ventilator, idet Svinghjulet fungerer som saadan.

De mindre Typer: 5/13 til 9/24 HK har en Metalkonuskobling, som let kan tages ud, uden

H. C. Christiansen, Ventilløs engelsk Daimler, Priser fra 7000 Kr.

30-35
Heste-Kræfter.

Fragt fra Detroit til New York $ 25.



$1095

MED UDSTYRELSE.
Ward Leonard elektrisk Starter og Belysning, $100 ekstra.
Pris: F. O. B. Detroit.

KING

En kraftig, holdbar og økonomisk Vogn.

KING er bestemt den *mest* værdifulde Vogn, der findes i Amerika, et Fakta, der er prøvet gennem de første omhyggelige Undersøgelser. Den er bygget af et Firma, der altid sætter Kvalitet foran Kvantitet. At købe en Vogn uden at have set KING er at risikere en Skuffelse.

Nogle af KING'S mange store Fordele

Cantilever Bagfjedre.
Komplet elekt. Belysning.
Hyatt Kuglelejer.
Gemmer Styre-Apparat.
Brigg's Magnet.
Stromberg Karburator.
Vind-Skærm, ogsaa til Regnvejr.
18 Tommers Rat.
Hurtig opslaaelig Kalesche.
20 Tommer Bagdøre.

Skriv efter nærmere Oplysninger til:
EXPORT DEPARTEMENT
KING MOTOR-CAR COMPANY
1670 Broadway, New York, U. S. A.

Factory: Detroit, Mich., U. S. A.

KING

Enhver Motorcyklist

bør i egen Interesse forlange gratis og franko tilsendt

Bradbury -Bogen

Indhold: Fuldstændig illustreret Beskrivelse af Bradbury Motorcyklen samt Raad og Vink for Motorcyklister etc.

Generalagentur for Skandinavien og Rusland:

A/S VIGIL, Vesterbrogade 126

Telefon: Vester 5390 y. KØBENHAVN V. Telefon: Vester 5390 y.

H. C. Christiansen, stort Udvalg i brugte Luksusautomobiler.

at demontere Motor eller Gearkasse. Denne Kobling giver en meget blød Igangsætning og skaaner

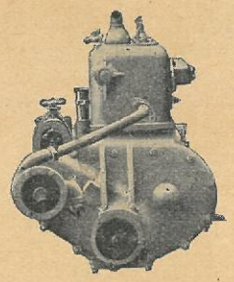


Fig. 2. Den 9/24 HK „Adler" Motor, set forfra.

derved Luftringene. De større Vogne forsynes med en Læderkonuskobling, hvis Konus er af Aluminium, saa at den ikke har stor levende Kraft. Gearskiftningen lettes yderligere ved en Koblingsbremse, som hurtig standser Koblingsskaalen. For at gøre Igangsætningen saa blød som mulig, er Læderbeslaget forsynet med underlagte Fjedre.

Styreapparatet er særlig solidt konstrueret og forsynet med Støddæmpere, saa at Stødene fra Forhjulene ikke mærkes i Rattet.

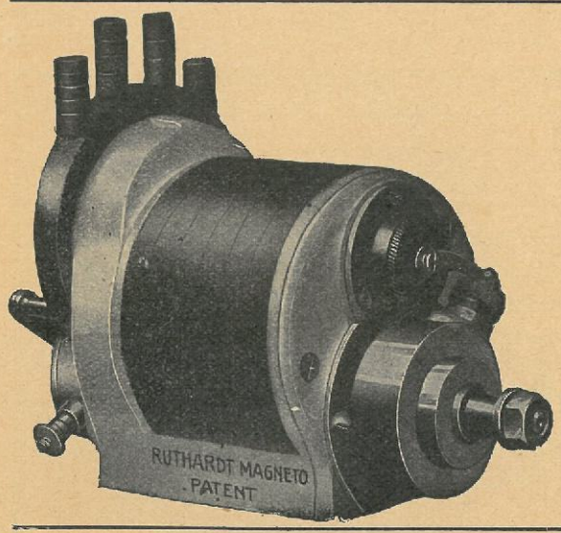
Gearkassen har fire Gear frem og et bak, med Undtagelse af den mindste Type 5/13 HK, som kun har tre Gear frem og et bak, og Gearskiftningen foregaar ved „Kulisse" eller „Kanal".

Kardanakslen er fremstillet efter et særligt Patent, som har vist sig driftsikkert, selv til de stærkeste Vogntyper. Samtlige arbejdende Dele er

„PUCH"

Navnet lyder kort og klart men med en lødig Klang og »**Puch**«-Fabrikaterne udmærker sig netop i sjælden Grad ved Lødighed. Enhver Motorcyklist, der har prøvet »**Puch**«-Motorcykle er snart klar her over og Resultaterne fra Verdensløbene godtgør det samme, hvad enten det gælder »**Puch**«-Motorcykle eller Motorvogne.

Enerepræsentationen for Danmark i
»**PUCH**« Motorcykler, Motorvogne, Cykler, Fittings er hos
P. ANDERSEN, „Jyden", Aalestrup.



RUTHARDT

Magnettændapparat

AUTOMATISK TÆNDINGSREGULERING

BEDSTE, BILLIGSTE & MEST DRIFTSSIKRE TÆNDSYSTEM

FOR

AUTOMOBILER & BAADMOTORER o. s. v.

P. OTZEN & THORSTENSON

24 VESTERBROGADE 24

TELF. 3011 — 6811

H. C. Christiansen, Brugte Automobiler. Priser fra 2000 Kroner.

Forlang altid

Siemens & Halske's Hastighedsmaaler

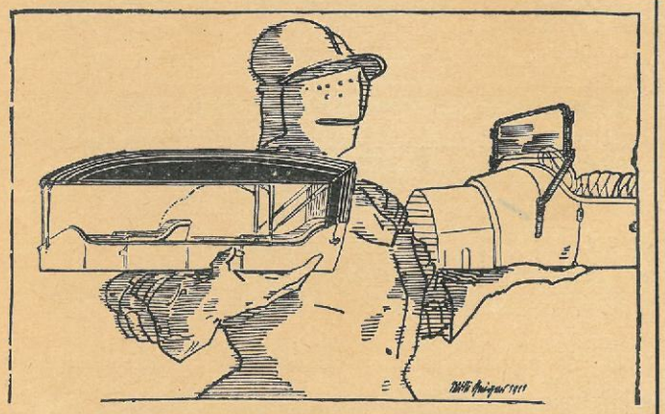
Stærke Lejer — Ufølsom for Stød — Paavirkes ikke af Temperaturforandringer — Fuldstændig uafhængig af ydre magnetiske Paavirkninger.

„Esha"-Tændrør:

Driftssikkert — Letteste Tænding — Støvtæt — Alle Dele udveksles let.

Elektriske Automobilhorn — „Esha"-Tændmagneter — Akkumulatorer
Kabel- og Ledningstraad.

DANSK A/S SIEMENS-SCHUCKERT. Blegdamsvej 124. København Ø.



Vindskærme
og
Kalescher.

Süddeutsche Verdechfabrik,
Schwetzingen.

Repræsentant for Danmark:

P. Wiskum,
Bagerstræde 9, København.
Telefon Vester 4277.

Auto-Centralen.

Altid brugte Vare- og Luksusautomobiler.

Direkte Indkøb i London og Paris.

Hver Maaned udsendes gratis og franko en Fortegnelse over de paa Lager værende Vogne med Beskrivelse og Pris.

Største Automobilforretning her paa Pladsen.

Enhver Vogn af absolut godt og anerkendt Fabrikat tages i Bytte.

Ratebetaling indrømmes.

L. Chr. Boisen,
Værnedamsvej 5.
Telefon Vester 4467.

VULCANO

reparerer Dæk og Slanger til Automobiler med virkelig Garanti for Holdbarhed til en rimelig Pris og har Lager af

Palmer Automobilringe

ENEFORHANDLER FOR KØBENHAVN:

Alfred Petersen :: Vulcano
Store Kongensgade 17
Telefon Central 10819 **Telgr.-Adresse: Gumvulca**

H. C. Christiansen, N. A. G. Sports- & Luksusautomobiler.

indkapslede og beskyttede mod Paavirkninger udefra. Akslen og Kardanleddene skal saaledes kun

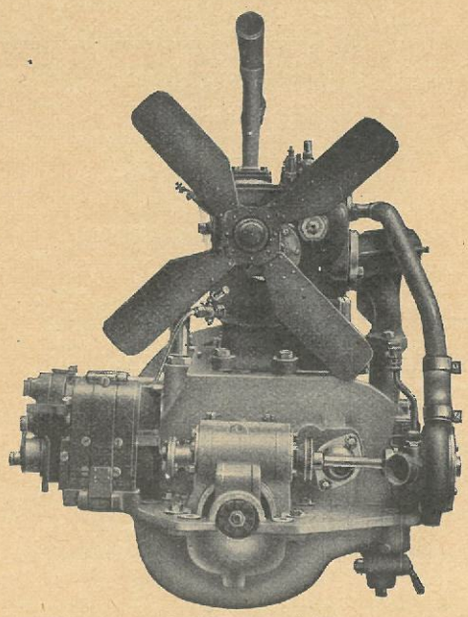


Fig. 3. Den 25/60 HK „Adler" Motor, set forfra.

optage det vridende Moment, medens Reaktion, Tryk og Bremsekræfter saavel som de under Kørselen fremkomne Stødvirkninger optages direkte af Rammen uden at overføres til Kardanakslen. „Adler"-Automobilernes bekendte lydløse Gang skyldes for en stor Del denne omhyggelige Fordeling af de virkende Kræfter.

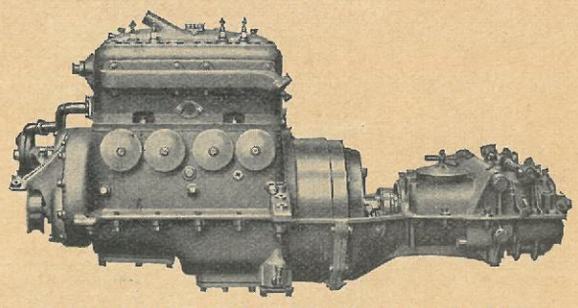
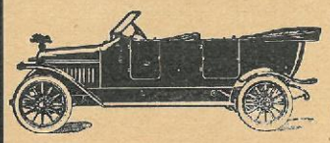


Fig. 4. Den 9/24 HK „Adler" Motor, set fra Siden.

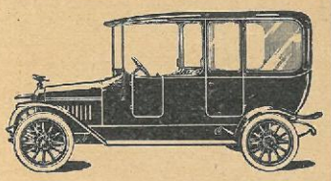
Stelrammen bestaar af U-Jerns Dragere af bedste Specialstaal. Den er konstrueret med største Sikkerhed mod Brud og tillige saa elastisk, at den taaler alle de ved Vejenes Ujævnheder fremkomne Stød.

Affjedringen bestaar fortil af lange, halvelliptiske Bladfjedre, bagtil ligeledes af lange, halvelliptiske Bladfjedre i Forbindelse med C-Fjedre. I

H. C. Christiansen, Strandboulevard 2, Østerbrogade 20, Kbhvn.



ADLER
Cycle-Aktieselskab.

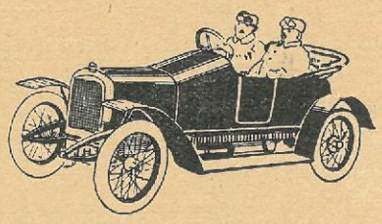


Egen Køreskole.
Frederiksborgg. 43.

Kgl. Hof- Leverandør.
Søtorvet 1-3.

Reparationsværksted.
Vendersgade 28.

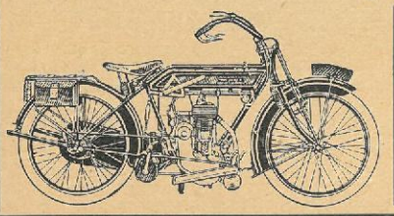
Selvstarter og
Elektrisk Belysning
ved Dynamo,
leveres paa Forlangende.



Bivejsvogn.

Privatvogne,
Varevogne,
Lastvogne,
Omnibusser,
Brandsprøjter,
Sygetransportvogne
etc. etc.

Automobiler. • Motorcycler. • Cycler. • Skrivemaskiner. • Symaskiner.



Købet af Køretøjer, til hvilke man skal betro **Liv og Lemmer** er en Tillidssag, og vi tør sikkert sige, at et Firma som vort paa Grundlag af 17 Aars tilfredsstillende Leverancer fortjener denne Tillid fuldtud.

BRENNABOR
LUKSUSVOGNE OG TRANSPORTVOGNE
ankommer til Lager i næste Uge.

A. Øhlenschlæger, KØBENHAVN K.
Peder Skramsg. 5 · Telf. 177.

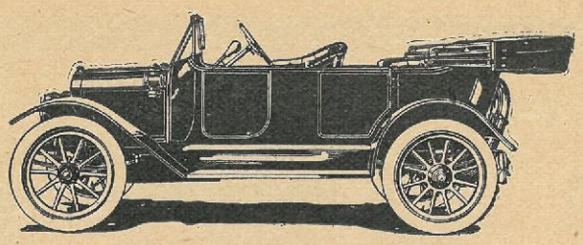
Skind-, Læder og Pelsvarefarveri.
M. Bardram „Dana".
Sct. Pederstræde 10. Telefon Byen 1641 v.
Farver Automobilbeklædning, renser og farver Deres støvede og falmede Automobillæderpolstring samt renser, opfarver og farver alt af Skind, Læder og Pelsværk.

Hellerup.
Diverse Motor Benzin (D. D. P. A.).
" Motor Olier (Rascino, Ossag).
Tvist, Fedt, Pudse-Rekvisitter.
Stor Rabat. — Garanti for Kvalitet.
Joh. P. Pedersen,
Strandvej 94, Hj. af Strandparksvej. **Telefon Helrup 144.**

Hilberts Smede- og Maskinværksted A/S
Automobil-Smedegods.
Reservedele.
Autogene-Svejsning.
Strandgade 1 (Holms Plads).
Telefon: Central 1916.

Peter Petersen,
3, Pilestræde 3,
1ste Sal.
Telefon Byen 3568.

H. C. Christiansen, Automobiles Delaunay Belleville, Paris.



„MAXWELL“

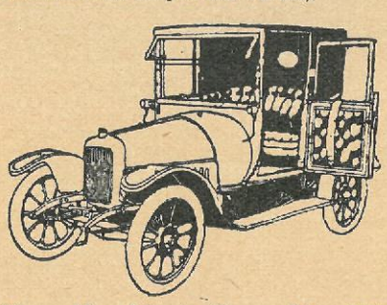
Turist-Automobil

25 HK — 5 Personer.

Komplet 3800 Kroner.

Specification:

Elegant Luxusudstyrelse, prima Karosseri & Lakering, ægte Læderbetræk, højre eller venstre Styring, Højspændingsmagnet, dobbelt indstillelig Vindskærm, Kalesche med Overtræk & Sidestykker med Vinduer, som fuldstændig lukker Vognen, store Acetylen-Projectører med Gasværk, Side- & Baglanterner, Reservedæk-Holdere, Speedometer, indbygget Horn, Dunkrafte samt komplet Sæt Værktøj.



„Calthorpe Minor“ Doctor-Coupe. **Kr. 4550.**

„CALTHORPE MINOR“

Bivejs-Automobil

10—12 HK — 4 cylindret.

Standard Model	komplet	Kr.	3650.
Luxus Model med skjult Bagsæde	—	-	4200.
Doctor-Coupe	—	-	4550.
Acetylen Projectører med Gasværk	extra	-	110.
Dynamo Anlæg	—	-	360.

„PERRY“

Bivejs-Automobil.

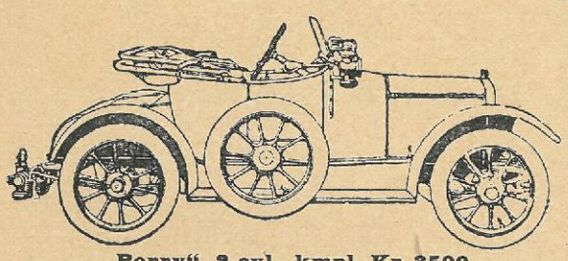
2 cylindret	komplet	Kr.	3500.
2 cyl. Coupe m. Acetylen Projectører	—	-	4200.
4 cylindret	—	-	4200.
4 cyl. Coupe m. Acetylen Projectører	—	-	4800.

■ ■ ■

BRITISH MOTOR DEPOT

BLOCK & LANDRUP

Telf. 1120. Fredericiagade 27. København.



„Perry“, 2 cyl., kmpl. Kr. 3500.

■ Den bedst konstruerede Bivejsvogn. ■

den mindste Type 5/13 HK er der af Hensyn til de smaa Hjul anbragt helelliptiske Fjedre bagtil.

Forakslen bestaar af dobbelt T-formet Specialstaal med høj Brudgrænse og stor Seighed. Samtlige Styredele, Stænger og Støddæmpere er særlig

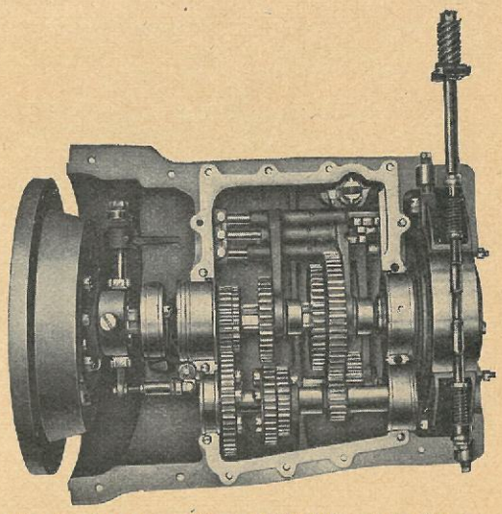


Fig. 5. Gearkasse til en 25/60 HK „Adler“-Vogn.

omhyggelig konstruerede og fremstillede af det bedste Materiale, fordi Sikkerheden under Kørselen i saa høj Grad er afhængig af dem.

Bagakslen er forsynet med meget store Kuglelejer. Det koniske Tandhjul paa Kardanakslen har, med Undtagelse af den 5/13 og den 6/16 HK Type, stærke Lejer paa begge Sider for at

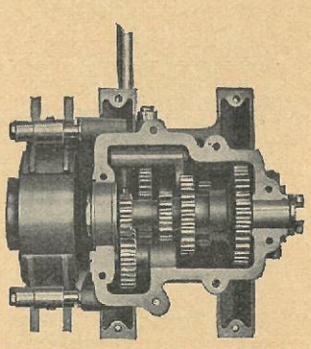
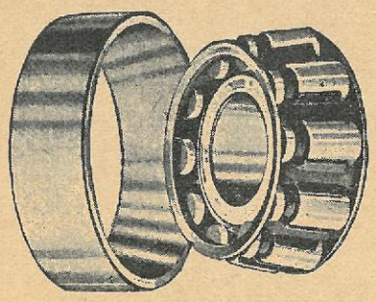


Fig. 6. Gearkasse til en 5/13 HK „Adler“-Vogn.

hindre enhver Svingning. Samtlige Tandhjul løber i Oliebad. Akslen med det derpaa siddende Differentialdrev er støvtæt og indesluttet i Akselkapslerne.

Hver „Adler“-Vogn er forsynet med to af hinanden uafhængigt dobbeltvirkende Bremsesystemer. Det ene er en Fodbremse, som virker paa Gearkassens Hovedaksel. Ved de større Typer er denne Bremse forsynet med en Vandkøling, som Føreren efter Behag kan sættes i Virksomhed.

H. C. CHRISTIANSEN, Automobiles Delaunay Belleville, Paris.



Timken Rullelejer

til Motorvogne af enhver Art og Størrelse, anbefales som langt stærkere og varige end Kuglelejer, ved deres koniske Form kan ethvert fremkommet Slid optages og udlignes saa Hjulet altid gaa støt.

Kan løbe i Aarevis uden Bekostning.

Timken Axlen med Rullelejer

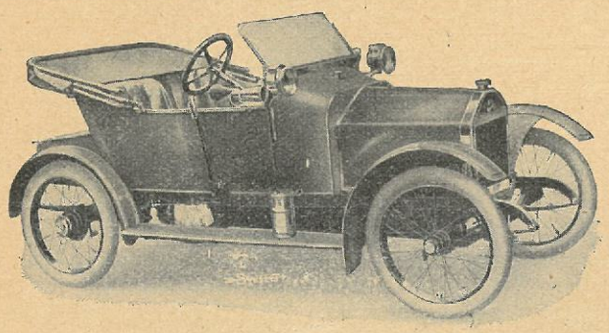
for Hestekøretøjer til enhver Bæreevne giver indtil 50 % Besparelse af Trækkraft, anvendes overalt her i Landet.

Gør Hestens Anvendelse fordelagtig til svært Trækbrug.

Eneforhandling for Skandinavien er overdraget til:

Skandinavisk Gummi Import Co.

Gl. Kongevej 87.



Hovedforhandlingen af de bekendte

SWIFT

Bivejsautomobiler og **Motorcykler** er overdraget Firmaet:

Søren Høgh, København B.

Alle, der har besøgt Olympia Udstillingen i London, er enige om, at **Swift Vognen var Udstillingens bedste Vogn.**

Swift Motor Company er Leverandør til Hs. Majestæt Kongen af England.

Vognenene føres paa Lager **Gl. Kongevej 1 C.** Katalog og Prisliste tilsendes gratis paa Forlangende.

BAADMOTOREN

***Erd* Quality.**

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

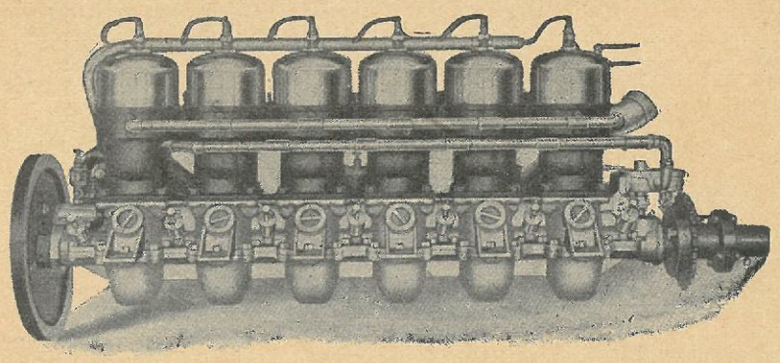
Eneforhandler for Skandinavien:

Gundestrup Import & Eksp. Co.

Toldbodvej 7. Telefon 7177.

Specialitet: Hjælpemotorer til Lystfartøjer.

Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.



H. C. Christiansen, stort Udvalg i brugte Luksusautomobiler.

Slut ikke Aarskontrakt, før De har vort Tilbud.

Ren til sidste Draabe.

A/s Dansk-Engelsk Benzin & Petroleums Co.
Statstelefon 8. KØBENHAVN. Telefon 9838.

Worning & Petersens **Automobilsæbe** til 50 Øre Stykket er uundværlig for enhver Bilist. Renser for Olie og Smuds hurtig og godt. Forlang Sæben hos Deres Købmand eller skriv direkte til Vejle om Oplysning.

Vulcaniseringsanstalten
Le Gaulois.
Telf. Vester 4436. **Stampesgade 6.**

„Rascino Mobil Oil"
Mest driftssikre Smøreolie
for Automobiler og Motorcykler.
Forlang vor Forhandlerliste.
Hoveddepot:
A. I. Rasmussen & Co.
Ny Toldbodgade 29, Kbhvn.
Telefon 3716.

1. Kl. Automobiler.

„WINDHOFF" ═══ **„PUCH"**

Vi lever i Automobilernes Tid og fra alle Sider lyder Spørgsmaalet:
Hvor faar man de virkelige gode og tilforladelige Motorvogne?
For de, der har prøvet et af ovennævnte Verdensmærker falder Svaret let. Med Hensyn til Driftsikkerhed og moderne Udstyrelse staar »**Windhoff**« Vognen (Fabrik: *Gebr. Windhoff,* Rheine i/W) absolut i første Række og det samme gælder de berømte østerrigske »**Puch**« Vogne (Firma: *Johann Puch,* A/G., Graz).

Enerepræsentation for Danmark:
P. ANDERSEN, „Jyden", Aalestrup.

Smaa Annoncer.

Vulkaniseringsetablissement Vejle.
J. Thomsen, Torvegade 8 (overfor Royal).
Telefon 1051.
Største og bedste Gummireparationsværksted i Jylland.
Garanteret Arbejde. — Billige Priser.

Ved det, den 30. f. M. afholdte amerikanske Grand Prix i Indianapolis, havde de 3 første Præmivindere Claudel-Karburatorer.
Dette Fabrikat repræsenteres her i Landet af Tvermoes & Abrahamson, København.

Smaa Annoncer.

40 HK. Automobil til Salg.
En 40 HK. 6-Cylindret Darracqvogn i god Stand sælges billigt. Billet mrk. 1472 modtager „Motor"s Kontor.

H. C. Christiansen, N. A. G. Sports- og Luksusautomobiler.

Haandbremsen virker som indvendig Bremse paa begge Baghjul.

En af „Adler"-Fabrikernes Specialiteter er Motorkøretøjer til kommunalt Brug. Pladsen tillader os desværre ikke denne Gang at komme nærmere ind paa en Beskrivelse af disse interessante Køretøjer; men vi skal dog nævne at „Adler"-Motorsprøjter har vundet almindelig Anerkendelse overalt, hvor de er taget i Brug, saaledes f. Eks. i Aalborg Kommuner.

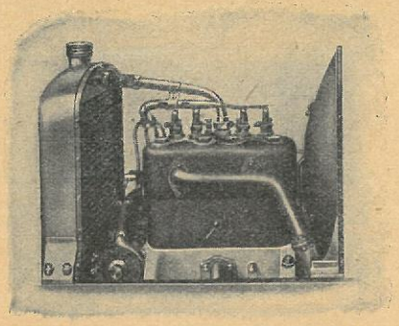


Fig. 7. Den 5/13 HK „Adler" Motor.

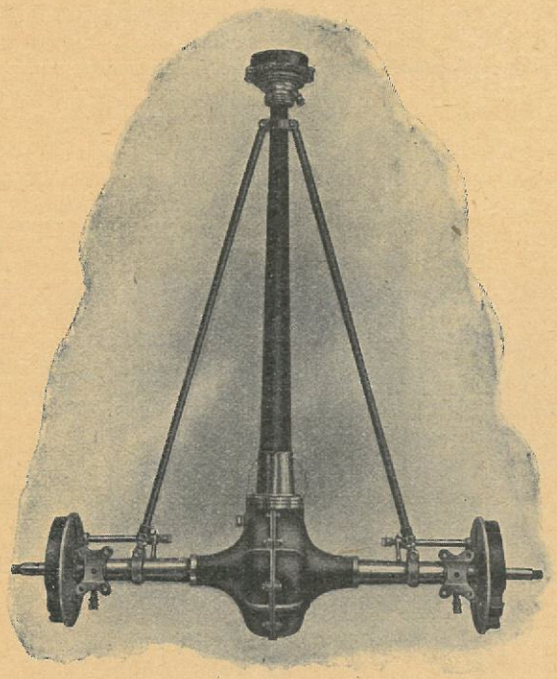


Fig. 8. Kardanaksel og Bagbro til en „Adler"-Vogn.

Foruden Sprøjter, Redningsstiger, Slangevogne og Officersvogne bygger „Adler"-Fabriken ogsaa adskillige andre kommunale Køretøjer, saaledes bl. a. meget praktiske Sygetransport-Automobiler i forskellige Udførelser.

A. DRAGSTED
KGL. HOF-GULDSMED
17 BREDGADE ◆ 22 ØSTERGADE
KØBENHAVN
MODERNE PLATINSMYKKER
HAANDGJORTE SØLVARBEJDER
MEDAILLER & EMBLEMER

Diner Transportable
Kristen Bernikowsgade 3.
Telefon Byen 3923.
Dejeuners + Diners + Soupers
serveres i Hjemmene.
Altid Aarstidens Specialiteter og de nyeste franske Compositioner.
V. Christensen,
forhen Direktør for Alexandra Hotel, Menton.
Køkkenchef: V. Petersen,
forhen Paladshotellet, Marienlyst, det engelske og russiske Gesandtskab.

L. Kanneworff's Efterfølger
Chr. Almind.
Engelsk Skræderi
1Kl Bredgade.
Arbejde. Telefon 6470 No. 2

7770 7770 7770
Store, elegante 4—6 cylindrede Automobiler, specielt egnede til Landkørsel, saavel længere som kortere Ture.
Samtidig henleder vi Publikums Opmærksomhed paa, at Telf. 7770 har fri Notering.
Ærbødigst
Autotaxa,
Danmarks største Automobilselskab.

H. C. Christiansen, Eneforhandler af Automobiler Daimler, Coventry.

Motorcyklen og dens Behandling.

Af cand. polyt., Ingeniør *F. Schmitto.*
(Fortsat).

Dette vil med andre Ord sige, at der paa en Karburator er to Spjæld at indstille: et Gasspjæld, hvorved man regulerer den Mængde Benzin, som Stemplet indsuger under hver Sugetakt og dernæst et Luftspjæld, hvorved man regulerer Blandingsforholdet mellem Benzindamp og atmosfærisk Luft. Paa nogle Karburatorer er de to Spjæld saaledes forbundne med hinanden, at de betjenes ved samme Haandtag, der forøger Lufttilførselen samtidig med, at der aabnes for Gasspjældet. Den Slags Karburatorer kalder man automatiske, og de har i de sidste Par Aar naaet en saadan Fuldkommenhed i Konstruktionen, og de er saa behagelige at betjene for Motorcyklisten, at det sikkert kun er et Tidsspørgsmaal, naar den ikke-automatiske Karburator er fuldstændig forsvunden fra Motorcyklerne.

Vi skal nu gaa over til at beskrive enkelte af de mest kendte og typiske Karburatorkonstruktioner og begynder da med

Longuemare-Karburatoren,

en af de ældste og blandt de danske Motorcyklister bedst kendte Karburatorer.

Longuemares nye Karburator er konstrueret saaledes, at den automatisk giver en meget rig Blanding, hver Gang Motoren udsættes for et rigtig haardt Arbejde, som f. Eks. naar den trækker langsomt og hurtigt opad en Bakke. Naar den gaar med stor Fart paa lige Vej, bliver Blandingen af sig selv mindre rig, og Karburatoren er derfor meget økonomisk. Dette Resultat bliver opnaaet ved Hjælp af et Reservekammer, som automatisk fyldes og tømmes for Benzin under de skiftende Forhold. De enkelte Detaljer i Konstruktionen fremgaar af Tegningen i Fig. 36.

Svømmerrummet, som er af ganske almindelig Konstruktion, staar gennem Kanalen A i Forbindelse med Reservekammeret E, og Benzinen løber fra Bunden af Reservekammeret gennem Kanalen B. Mængden af Benzin, som løber gennem B, reguleres ved Naalventilen C, som kan indstilles ved Hjælp af den moletterede Skrue D, og denne Indstilling kan foretages af Motorcyklisten fra Sadlen. Reservekammeret E staar i Forbindelse med Bundkanalen F gennem den smalle Kanal H. Benzinen løber saaledes fra Svømmerrummet gennem A og B til F og stiger op i Reservekammeret gennem H, idet den driver Luften ud gennem det lille Hul J.

I Fordampningsrummet er der et Startestraalerør K og en Kreds af Hovedsstraalerør L. Disse

Fotograferende Automobilist

Vi har bekostet denne Annonce for at faa **Dem** til Kunde — **ikke for een Gang** — men for stedse. — Derfor vil vi paa alle Maader søge at tilfredsstille **Dem**, og vi vil bl. a. fremkalde og kopiere Deres Films samvittighedsfuldt og hurtigt, thi vi sætter os en Ære i at fremkalde Films bedre end nogen anden.

A/s Mimosa v. REIMERT KEHLET,
Niels Hemmingsensgade 4

Brødr. Mæhl.
Engelsk Skræderi.
Specialitet:
Kjole- og Smokingkostumer.
Pilestræde 17.
(Hjørnet af Silkegade).

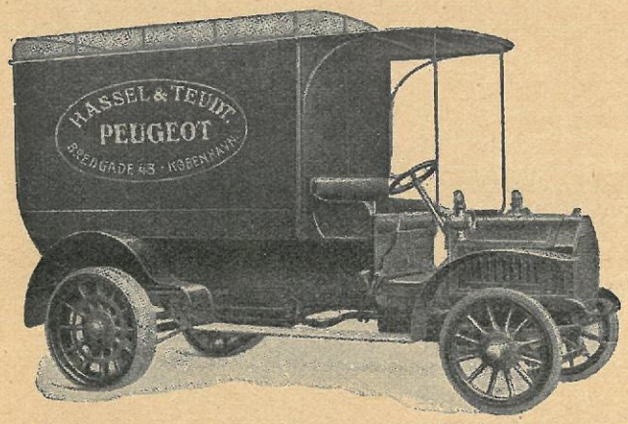
SOLSOL
TIL METALPUDSNING
BLAUENFELDT&TVEDE
TELEFON 7568

VARE MÆRKE
SÆRLIG HOLDBAR SAAVEL PAA KOLDE SOM VARME FLADER
SPECIELT FREMSTILLET TIL AUTOMOBILER
ER AMMONIAKFRI, ANGRIBER IKKE :: LAKERINGEN ::
FAAES OVERALT
DANSK DG ARBEJDE

HOLGER TRANE
SNEDKERMESTER
BREDGADE 67.

Møbler i absolut fineste og bedste Udførelse.
Specialitet:
Renaissance & Chr. VIII's Møbler.
Bredgade 67.
Telefon 6963.

H. C. Christiansen har velindrettet Garage og Reparationsværksted.



Peugeot-Automobiler,

Frankrigs fineste og fornemste Mærke.

Luxus-Vogne, Omnibusser,
Forretnings- og Lastvogne.

Baby Peugeot

for 2 Personer
(maa køre paa Biveje).

A/s Fransk Automobilforretning, Bredgade 63, Kbhvn.

Jul. H. Tilling.

Automobil-Karosserier

og Motorværksted.

Classensgade 7.

Telefon Øbro 1373 x.

Kongens Nytorv 23
Telf 1867

Hj. af Østergade.
Telf 1867

KGL. HOF VINHANDLERE

C. H. Mønster & Søns

Vine

Udenbyes forbrugere sparer baade Fragt og Risiko ved at aftage Vinene fra Filialerne

Priserne ere stemplede i Kapslerne

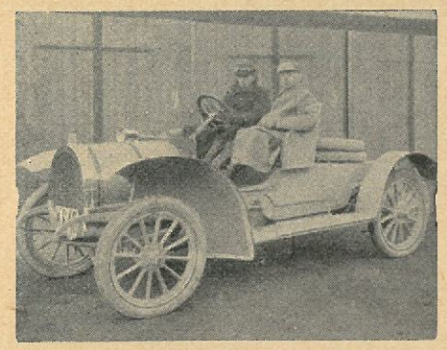
„Diamond"

„Matador"

Skotsk Whisky 2 Kr.

Svensk Punsch 1,65.

Autoriseret
Chauffør Skole



Ældste, største og eneste, hvor Eleverne faar saavel praktisk som teoretisk Undervisning paa flere forskellige Automobiler af sidste nye Modeller.

Automobil-Garagen:

36, Lyngbyvej 36.

Telefon: Strand 372.

Faas overalt!

BY APPOINTMENT TO H.M. KING GEORGE V.

Verdens ældste Whisky-Firma

John Haig's

Whisky

BY APPOINTMENT TO H.M. THE KING OF SPAIN.

Faas overalt!

Verdens fineste Whisky

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

Leverandør til det engelske Parlament

"CLAN MACKENZIE"

WHISKY.
7 Years Old.

Wilh. Zabell,
Automobil- & Vognlakereri.
1. Kl. Arbejde.
Enghavevej 4. Tlf. Vester 1207 v.

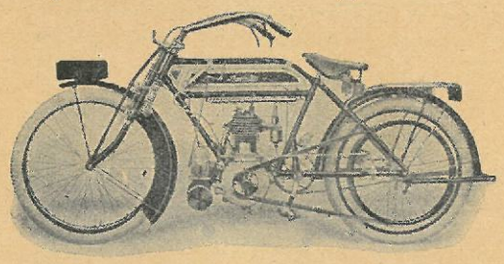
ZÜRICH
Ulykkes- & Ansvarsforsikrings-Selskab
overtager Forsikringer for Skade saavel paa Publikums Liv og Ejendom som paa selve Automobilet til billige Præmier.
Behag at forlange Tilbud ved Generalagenturet.
Svend With, Kongens Nytorv 19. — Telefon 4837. —

Niels Bligaard,
Automobil- og Motor-
Reparation.
Specialitet: Autogenesvejsning.
Hurtig og Reel Betjening. — Alle Reservedele føres paa Lager.
Søndre Boulevard 13 (Hansens Plads).
Telefon Vester 2897 y og 5059 y.

Albert Carlsen
Mekanisk Værksted.
Gl. Kongevej 167 - Tlf. Godthaab 767 x.
Specialitet:
= Reparation af Motorcycler. =

Reparationsværksted
for
Motor Cycler.
Autogène-Svejtsning.
F. MØLLER,
Aaboulevarden 29.
Telefon Nora 1119 x. Telefon Nora 1119 x.

Nye Motorcycler.



N. S. U., Lincoln Elk, Douglas, B. S. A., O. K., Puch m. fl. Største Lager af brugte Motorcycler.
Cycler for LANDEVEJ & BANE (CHATER LEA m. fl.)
Gummi-Hestesko. Cycle- og Kælkefabriken Heimdal.
C. RAMM, autoriseret Lærer i Motorkørsel.
Læderstræde 11. Tlf. Byen 1558 x - Søgaardsvej 25 - Gentofte 249.

Straalerør L svarer ganske til dem i den gamle velkendte Type af Longuemare Karburatorer paa det nær, at de er af større Diameter end strengt nødvendigt, saa at de giver Adgang for al den Benzin, som maatte komme fra Naalventilen D-C. Spjældet er cylindrisk, og naar det er i den lukkede Stilling, som vist paa Tegningen, ligger det lille Hul N nøjagtig over Startestraalerøret K.

Naar Motoren sættes i Gang, skal Spjældet være lukket, og Motoren vil da gaa meget langsomt, blot med den Benzin, den faar fra Straalerøret. Naar Motoren gaar langsomt, bruger den ikke saa megen Benzin, som der

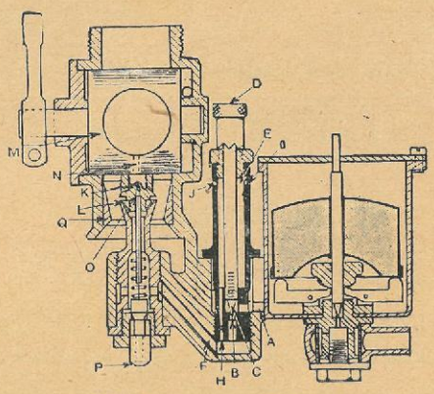
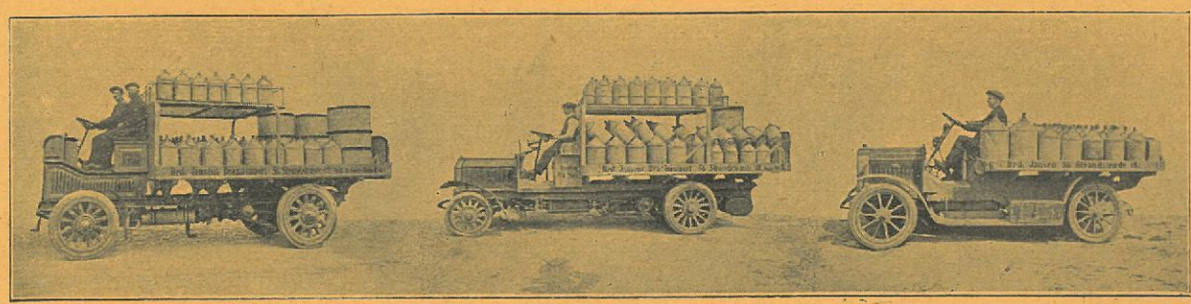


Fig. 36. Longuemare-Karburatoren.

kommer gennem Kanalen B; som Følge heraf bruges der ikke af Benzinen i Reservekammeret. Men saasnart Spjældet bliver aabnet, vil de almindelige Straalerør L træde i Virksomhed, og Motoren har da Brug for mere Benzin, end der kan komme gennem Kanalen B. Den begynder derfor at suge af Reservebeholdningen gennem Kanalen H og faar paa denne Maade den rige Blanding, som er nødvendig for hurtig at komme i Fart. Saasnart Maskinen har faaet Farten op, vil Reservekammeret være tømt, og saa vil der begynde at komme Luft ind gennem Aabningen J til Reservekammeret og derfra gennem Kanalen H til Kanalen F. Paa denne Maade bliver Benzinen blandet med Luft, forinden den naar Fordampningsrummet, og der fremkommer saaledes en meget økonomisk Blanding til stor Kørselshastighed. Dette bliver ved saalænge, som man holder den stærke Fart. Men saasnart man kommer til en Bakke, og Motorens Omdrejningsantal aftager, saa vil Reservekammeret fyldes automatisk, og der kommer ikke mere Luft fra Reservekammeret; Blandingen bliver altsaa igen rigere til det haarde Arbejde. (Fortsættes).

C. Hansen,
Gørtler og Metalstøber.
Telefon Byen 3546.
Pilestræde 84.

H. C. Christiansen, Strandboulevard 2. Renault Lastautomobiler.



Lager:
Syrevej, Amager.
Telefon Kastrup 83.

Brødrene Jansen,

Depot:
Strandboulevarden 56.
Telefon Øbro 2162.

Benzinimport.

Kontor: St. Strandstræde 19.

Telefon 10.004. Telegram-Adresse: Benzinjansen. Ti-tusind og fire.

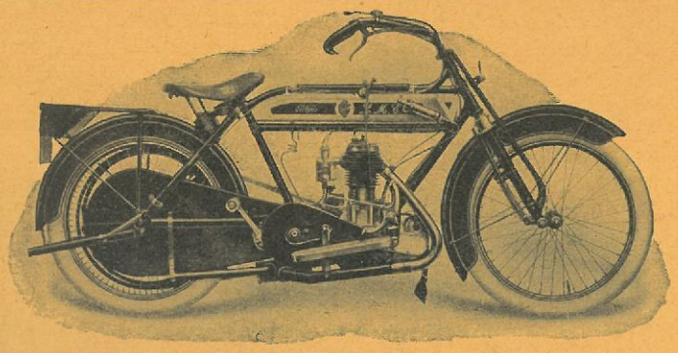
Aarskontrakt afsluttes til fast Pris for 1914.

Mekaniker
E. N. Johansens
Motor-Reparationsværksted
Specialitet:
Trehjulede Motorvogne og Motorcycler
Løngangsstræde 16, Kronborg, Telf. Byen 5289 x

• BAADMOTORER •
Fineste danske Fabrikat, arbejder lydløst, let at passe, arbejder ligegodt saavel med Petroleum som med Benzin, leveres hurtigst, billigst og med Garanti fra
JØRGENSEN & MATHIASEN
Motorfabrik, Gl. Kongevej 4 (gamle Jernbaneværksted), Kbhv. B.
Automobil-Reparationer udføres.
Telefon Byen 4287.

HELLESENS TØRELEMENT
Bedste Tændbatteri
for Automobiler, Motorcycler, Baade og stationære Motorer,
VARIGHED, TYPE O Nr. 4: op til 5000 Kilometer og mere.
Billigere og bekvemmere i Brugen end Akkumulatorer.
Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.
Hellesens Enke & V. Ludvigsen,
København.
Telefon Central 2553 & 2587.

L. Markussen,
mangeaarig Medhjælper hos Ellehammer.
Reparationsværksted
for alle
Motorcykler.
Specialitet ELLEHAM.
Victoriagade 10.
Telefon Vester 2834 x.

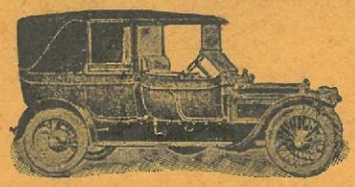


L. M. C. („Lloyd") Motorcykle
med kombineret Rem og Kædetræk,
$3^1/_2$ HK med 2 Gear **Kr. 1075.**
L. M. C., $3^1/_2$ HK med 3 Gear **Kr. 975.**
L. M. C., $3^1/_2$ HK med Frigang **Kr. 885.**
Se disse 3 Modeller, inden De køber.
„Excelsior Motorcykler" anbefales.

Engelsk Automobil Co. A/S. Farvergade 10, København.

H. C. Christiansen, Eneforhandler af N. A. G. Lastautomobiler.

WOLSELEY



1STE KL. ENGELSKE
AUTOMOBILER
52 KØBMAGERGADE 52

JOHANNES FOG

Ello Petersens
Reparationsværksted
for
Automobiler og Motorer.
Frederiksberg **Bredegade 24.**
Telefon Godthaab 764 y.

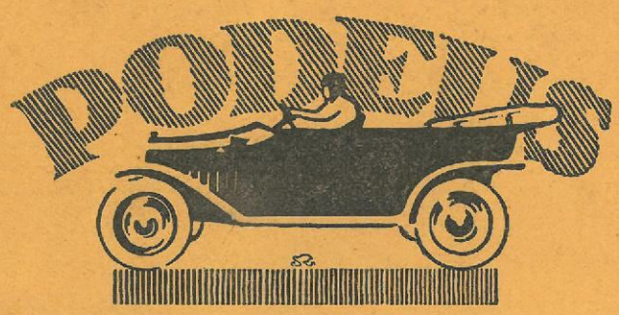
Kølere og Skærme rettes og repareres.
∴ ∴ Nye Skærme leveres billigt. ∴ ∴
Specialitet:
Automobilskærme.
S. S. Ankjær, **Badstuestræde 8.**

JOHANNES ALLEN.
AUTOMOBIL-Lygter, Beslag og
Vindskærme af Rør, mønsterbeskyttet.
Metalvarefabrik og Støberi.
Reparationer udføres. — Forretningen grundlagt 1813.
Telf. 3272. **St. Kongensgade 61.** Telf. 3272.

Alcyon Motorcycler
Brampton Cycler
Cycleforretningen „ALLRIGHT"
Chr. Jensen, Gl. Kongevej 31
Telefon Vester 4465

Naar Motoren smøres brug da altid
Achesons Grafit.
(Flydende Grafit).
Depot for Danmark:
Chr. Schmidt & Co.
Vestervoldgade 103, København.

Axel Christiansen,
Møbelpolstrer og Dekoratør.
Specialværksted for Polstring og Montering af
Automobiler.
Chesterfields-Møbler i Læder og Stof leveres til billige Priser.
Tegning og Overslag gratis.
Jagtvej 197 (ved Østerbrog.). Telf. Strand 501 x.



Eneforhandler
af
Podeus Automobiler.
Luksus- & Varevogne.
Absolut bedste Lastvogne.
H. Bencard,
Grønningen 1.
Telefon Central 4319.

H. C. Christiansen, Varetransportautomobiler fra 1000 Kroner.

Fr. Bagges Kgl. Hof-Bogtrykkeri, Gothersgade 14, København K.