

MOTOR

Som Medlemsblad for



„Forenede Danske
Motorejere“

sendes Bladet til alle Foreningens Medlemmer.

Aargang VII

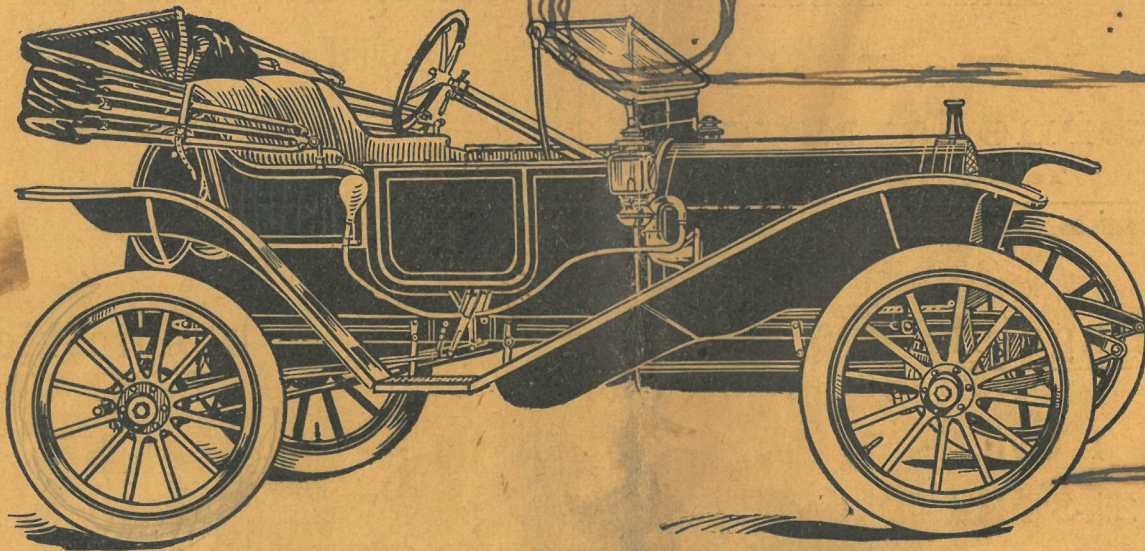
Den 5. Oktober 1912

Nr. 337

Hupp Motor Car Company, Detroit, Mich., U. S. A.

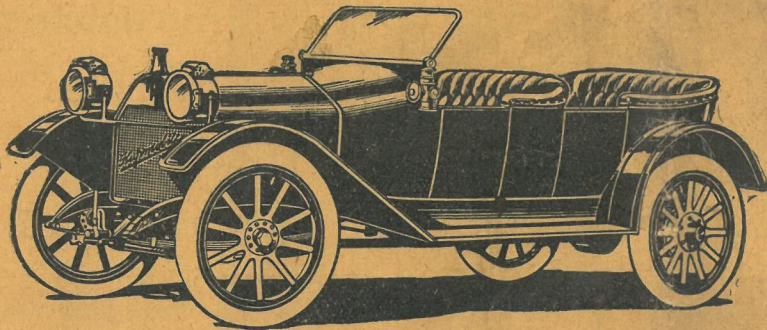
MODEL 1912.

Til Prisen det bedste og i Driften det mest økonomiske lille Person- og Vareautomobil.
Uindskrænket Fabriksgaranti.



7/20 HK Sportsvogn for 2 Personen.

Pris: Med komplet Kalesche, indstillelig Glasvindskærm, 1 Par Acetylen-Hovedlanterner med Generator, 1 Par Sidelanterner, 1 Baglanterne, 1 Signalthorn og Værktøjsudstyr: **Kr. 3500.00.**



12/32 HK Sportsvogn for
4 Personen.

Pris: Med komplet Kalesche og Voksdugs-Overtræk, indstillelig Glasvindskærm, 1 Par Acetylen-Hovedlanterner med Generator, 1 Par Sidelanterner, 1 Baglanterne, 1 Signalthorn indbygget i Motorhuset og Værktøjsudstyr: **Kr. 5500.00.**

Forlang den nye Prislister
med Specification og Illustrationer af alle de nye „HUPMOBILE“ Typer, Person- og Varevogne.

Prøvevogne paa Lager.

15 „HUPMOBILE“ afskiber Fabriken i denne Maaned til
Eneforhandleren for Danmark

Kjøbenhavns Automobilager A/S.

Handwritten signature: H. H. Clausen

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.

MAX SCHULZ^s EFTF.

CHR. GRELLE.

Vogn- & Automobil-Lakereri,
Peder Skramsgade 10.

Specialitet:

Skrift- & Vaabenmaleri.

Telf. Byen 132 y.

Telf. Byen 132 y.

AÅGE HAVEMANN^s EFTF.

(CHR. A. OLSEN).

Elektriske Artikler en gros.

Admiralgade 16. København K.
Telefoner 8597 og 8598. Telegram-Adr. Ahavemann.

Nye Magneter for saavel højre- som venstregaaende Motorer.

Forlang Katalog.

A/s A. FRIBERG

TLF. 100 30.

HORCH AUTOMOBILER

Gummi & Reservedele.

12, Kattesundet 12.

Engelsk

HOBART

Motorcykle.

1 Cyll.

2 $\frac{1}{2}$ -3 $\frac{1}{2}$ HK

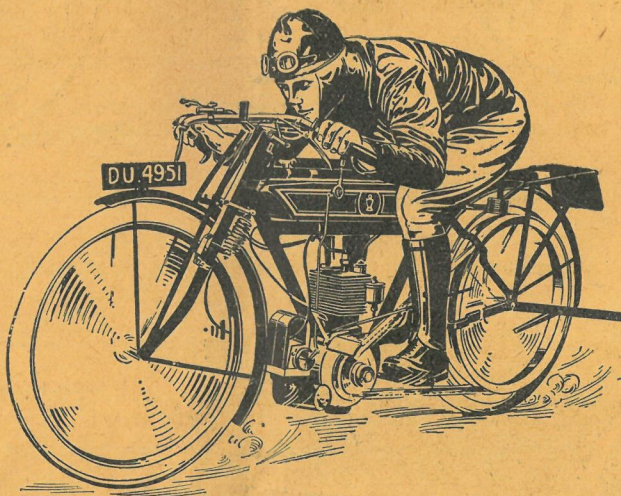
2 Cyll.

4 HK

Dame-Motorcykle.

2 $\frac{1}{2}$ HK

3 Gear & Frigang.



2 $\frac{1}{2}$ HK

'Handy-Hobart'

Indehaver af:

Brooklands

100 miles

Letvægts-

Record.

Forhandlere søges.

Repræsentant:

Chr. Walter,

Krystalgade 4. Telefon Central 9781.

København.

H. C. Christiansen, Appollo Automobiler fra 2000 Kroner.

MOTOR



Medlemsblad for

Danske Motorklubber

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

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. 337.

Lørdag den 5. Oktober 1912.

7. Aargang.



Officielle Meddelelser fra „Forenede Danske Motorejere“.

ÆRES-PRÆSIDIUM

E. V. Greve Knuth, Ridder af Dannebrog p. p. Kaptajn i den
kgl. Livgarde, København.
I. H. Hegermann-Lindencrone, Storkors af Dannebrog p. p.
Kammerherre, Gesandt i Berlin.
Greve C. P. O. Moltke, Ridder af Dannebrog p. p. Gesandt i
Washington.
Greve F. E. I. G. Reventlow, Ridder af Dannebrog p. p.
Gesandt i Paris.
O. C. I. I. B. Scavenius, Ridder af Dannebrog p. p. Kammer-
herre, Legationsraad, Gesandt i St. Petersburg.

PRÆSIDIUM

Ludvig Andersen, Gaardejer, Stenbrogaard, Brørup.
A. B. Berner-Schilden-Holsten, Ridder af Dannebrog p. p.
Lensbaron, Kammerherre, Hofjægmester, Holstenshus.
P. Colding, svensk Konsul, Kallundborg.
Gunnar Hagemann, cand. polyt., Godsejer, Ristrup, Mundelstrup.
Mogens Holck, Baron, Frederikshøj, Slude.
A. Høi-Jensen, Redaktør, Odense.
Aage Jespersen, Direktør, København.

N. Lorentzen, Redaktør, Horsens.
C. Møllmann, Ridder af Dannebrog p. p. Malermester, Køben-
havn.
Viggo Neergaard, Godsejer, Valdemarskilde, Frederikslund.
Dr. Rudolf Panduro, Skørping.
S. Stigaard, Dyrlæge, Lemvig.
Sophus Weber, Plantageejer, Hestehave, Svendborg.

STYRELSE

Præsident: *E. V. Greve Knuth*, Ridder af Dannebrog p. p.,
Kaptajn i den kgl. Livgarde, København.
Vicepræsident og Formand for Kreds I: *Architekt Aage Mathiesen*,
København.
Kasserer og Formand for Kreds II: *Ingeniør Aage Ussing*,
København.
Formand for Kreds III: *Proprietær Joh. D. Bauer*, Lykkesborg
pr. Gamby St.
Formand for Kreds IV: *Konsul N. K. Strøberg*, Aalborg.
Formand for Kreds V: *cand. polyt., Ingeniør H. Hasle*, Lemvig.
Formand for Kreds VI: *Direktør L. Mogensen*, Søllested.
Generalsekretær: *cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto*, København.

Aarsbidrag 5 Kr. for en Motorcykle.

5 - - - Motorinteresseret.

10 - - - Motorvogn.

foruden 2 Kr. for Emblemet.

Motorejere og Motorinteresserede, som endnu ikke er Medlemmer, bedes sende Indmeldelse til
Foreningens Kontor: Gl. Kongevej 1 C, København. Telefon Central 406.

Vognejende Medlemmers Opmærksomhed henledes paa, at Foreningens Vognemblem til
Anbringelse paa Køretøjerne faaes ved Rekvisition til Kassereren, Ingeniør A. Ussing, J. E. Ohlsens-
gade Nr. 4, København Ø, Telefon Øbro 104, til en Pris af 3 Kr., i Luksusudførelse 25 Kr. pr. Stk.

Ugens Nyt.

Automobil-konstruk-tionens Fremtidsudvikling.

Vi giver i dette Nummer Referatet af en Kritik, som en anset tysk Videnskabsmand, Prof. Riedler i Berlin, i disse Dage har rettet imod hidtil saa lovpriste Knight-Glidermotorer. Den lærde Professor finder, at Glidermotoren er behæftet med organiske, af selve Konstruktionsprincippet fremgaaede Fejl, som der ikke synes nogen Mulighed for at afhjælpe og at Glidermotoren allerede nu navnlig i Nyttetvirkning staar tilbage for Ventilmotorerne, som i sig rummer alle Fremtidens Udviklingsmuligheder. Denne dristige Paastand er vel egnet til at opvække en Storm i de Interesseredes Krese og man kan sikkert forvente en længere Fejde og maaske haardnakket Kamp mellem Tilhængerne af Glidermotorerne paa den ene Side og Ventilmotorernes Forsvarere paa den anden Side — en Kamp, som dog forhaabentlig kun vil være til Gavn for Automobilkonstruktionens Udvikling.

Men medens der saaledes strides om de teoretiske Principper, viser der sig nu en ganske ny Faktor i Horizonten. Denne Faktor er Diesel-Motoren, en vidunderlig Forbrændingsmaskine, som tager til Takke med alt Slags flydende Brændselstof: Solarolie, Raaoilie, ja selv Resterne, som opstaar ved Raaoiliens Raffinering. Kan Diesel-Motoren bringes til Anvendelse i Automobile, vil det sige, at man med et Slag er befriet for de store Benzin-kompagniers Kommando; Forbruget af Benzin stiger hurtigt fra Dag til Dag, og Produktionen vil ikke længe kunne holde Skridt med Forbruget.

Der knytter sig derfor stor Interesse til Dr. Diesels, i forrige Nr. gængivne Udtalelse om, at hans Motor inden et Aars Forløb vil være anbragt i Motorlastvogne. Vi kan i Dag supplere denne Udtalelse med en Meddelelse om, at det er Daimler-Motorfabriken i Marienfelde ved Berlin, som skal have Æren af at foretage disse første Forsøg. Hvis de falder heldigt ud — og det er der, efter alt hvad der foreligger, megen Grund til at antage —, er det højst sandsynligt, at Dr. Diesels Opfindelse bliver det Sværd, som overhugger den gordiske Knude, der dannes af de fine videnskabelige Traade i Glider- og Ventilmotorernes Konstruktion.

* * *

Automobil-lovens Revision.

Som tidligere meddelt har Chefen for 4de Politiafdeling i København, Politiinspektør Gyldenfeldt tilfældig med Fuldmægtig ved samme Afdeling, Lieutenant Christensen i Sommer gennemgaaet et Kursus i Automobilkørsel ved „Taksamotor-Teknikum“. Vi har fremhævet, at dette Skridt fra Politiets Side var overmaade glædeligt for Automobilisterne, fordi de praktiske Kundskaber, de paa denne Maade erhvervede sig, sikkert maatte komme Automobilloven til Gode under dens forestaaende Revision.

Justitsministeriet har nu fulgt det københavnske Politis Eksempel, idet den Embedsmand i

Ministeriet, Ekspeditionssekretær, cand. jur. V. Topsøe-Jensen, som har faaet Udarbejdelsen af Automobillovs-Revisionsforslaget overdraget, ligeledes ved „Taxamotor-Teknikum“ i September Maaned har gennemgaaet et teoretisk og praktisk Automobilkursus, som afsluttedes forleden Dag med en udmærket Eksamen for Københavns Politi.

Herefter vil det forhaabentlig ikke falde Justitsministeriet vanskeligt at se paa Automobilkørselen ogsaa med en Automobilists Øjne, og vi har Grund til at tro, at der i den nye Lov vil blive taget et retfærdigt Hensyn til de rimelige Krav om Lettelser, som bliver fremsatte fra Automobilisternes Side.

* * *

Jernbaner og Automobile.

Vore Læsere vil sikkert med stor Interesse studere den lille Artikel, som Hr. Ingeniør Axel Frederiksen har skrevet i dette Nr. under Overskriften „Ved Vendepunktet!“ Det faktiske Grundlag for Artiklen er i sig selv ikke blot interessant, men ogsaa saare komisk. At tænke sig, at Frederiksborg Amtsraad, et af de mest automobilfjendtlige Amtsraad i Landet, har vedtaget en Henvendelse til Ministeriet om Nedsættelse af Jernbanernes Godstakster for derved om muligt at bekæmpe den tiltagende Automobilkørsel paa Landevejene!

Automobilisterne er i Sandhed godmodige Mennesker og deres Taalmod er næsten ubegrænset! Først hed det: „Væk med Automobile, de gør saadan en frygtelig Støj!“

Vel! Vi lavede Maskinerne om, saa at de blev lydløse.

Saa kom den næste Indvending: Automobilenes rædselsfulde Stank!

Godt! Vi lavede Smøreapparatet om, saa at Automobilene hverken lugter eller ryger mere.

Men saa hed det sig: „Ingen Lempelser for Automobilene; de kan aldrig faa praktisk Betydning; thi de er altfor dyre i Driften til, at de kan finde Anvendelse i det daglige Liv.“

Paany lagde Automobilkonstruktørerne Hovedet i Blød og da Staten saa traadte hjælpende til med en lille Forhøjelse af Godsbanetaksterne, lykkedes det snart at gøre Automobildriften mere økonomisk og mere fordelagtig end Jernbanetransporten! Og saa kommer Frederiksborg Amtsraad og beder Staten om at sætte Jernbanetaksterne ned igen, for at Automobilene kan blive jaget ud af Landet.

Frederiksborg Amtsraad har ved sin Beslutning gjort Automobilismen i Danmark en stor Tjeneste, og Raadets uforbeholdne Anerkendelse af Automobilets Overlegenhed over andre Transportmidler berettiger fuldkomment Ingeniør Frederiksens Valg af Overskrift over hans Artikel: „Ved Vendepunktet“. Men Amtsraadet har gjort mere endnu: det har ved hele Forhandlingens Karakter givet Automobilet det farligste af alle Vaaben ihænde, nemlig Latteren.

Med Latteren paa sin Side kan Automobilet rolig køre frem paa de danske Veje. De Indvendinger, som vil blive fremført fra fortvivlede Modstanderes Side, vil ikke blive taget alvorligt — dertil er de i sig selv for latterlige!

H. C. Christiansen har velindrettet Garage og Reparationsværksted.

Ved Vendepunktet!

Det 20. Aarhundrede er en hurtig skiftende Tidsalder; hvad man straks anser for umuligt, bliver paa faa Aar til Virkelighed. Flyvemaskiner, styrbare Luftskebe og Automobiler — altsammen nye Indretninger, som vi vokser op sammen med nuomstunder. De to førstnævnte Vidundere har dog endnu ikke vunden almindelig Udbredelse som Befordringsmidler, men derimod har Automobillet allerede trods de mange Hindringer, man her har lagt, dog banet sig Vej og bevist sin Eksistensberettigelse som Køretøj. Endnu i forrige Rigsdags Behandling af Automobilloven blev det hævdet, at Automobilsagen kun havde Interesse for Rigmænd som Sports- og Luksuskøretøj og derfor ikke havde Krav paa Ligestillethed med andre Køretøjer. Og allerede nu sker det, at man ængstes for Automobilers Konkurrence, endog i den Grad, at man nærer Bekymringer for Landets Jærnbanner.

I Dagbladene for den 29. September findes Referat af Frederiksborgs Amdsraads Møde den 28. s. M., hvori det udtales: „at man saa nu store Lastautomobiler befare Vejene, fordi det kunde betale sig at transportere Gods paa denne Maade under Hensyn til de forhøjede Godstakster paa Jærnbanner“. Man vedtog efter Forslag af den stedlige Folketingsmand, „at der med Henblik paa ovennævnte Forhold snarest burde rettes en Henvendelse til Ministeriet om Jærnbane-Godstaksternes Nedsættelse“.

At rette Henvendelsen er nok lettere gjort end at nedsætte de fornylig — formodentlig af nødvendige Grunde — hævdede Godstakster, og en anden Side af Sagen er: hvor meget skal Taksterne nedsættes, for at kunne konkurrere i Prisbillighed med de nu brugelige Lastautomobiler? Idet man maa forstaa, at Automobilernes Økonomi endnu langt fra har kulmineret. Foruden økonomiske Fordele har Automobillet nemlig ogsaa mange andre, som Jærnbanner dog ikke kan gøre det Rangen stridig, f. Eks. den, at man kan befordre Varerne uden Omladning og uden Ophold direkte fra Sted til Sted, og tillige den hurtigere Kørsel. Det Felt, hvor Lastautomobilerne foreløbig har faaet den største Udbredelse, er til Transport af Fødevarer, navnlig Margarine, fordi man har set, at der foruden pekuniære ogsaa er sanitære Fordele, idet

Varerne holder sig bedre ved den hurtige Ekspedition med Automobil, i Særdeleshed i den varme Aarstid.

At føre økonomisk Krig mod Lastautomobilerne paa Grund af deres Overlegenhed kan vel ikke betale sig for Staten; saa er der jo kun to Udveje: enten af Konkurrencehensyn at forbyde disses Eksistens eller ogsaa at betjene sig af de Fordele, som disse byder, og dette sidste vil vel være det naturligste.

For 80 Aar siden udtalte Sundhedsraadet i München, at man vel ikke kunne forbyde Jærnbannerne, men at man i alt Fald af Sundhedshensyn burde forbyde dem at komme til Byerne!!

Igennem 65 Aar er den danske Befolkning bleven fortrolig med Jærnbannerne, men derfor er der jo intet til Hinder for, at man nu kan slaa ind paa og drage Nytte af andre Trafikmidler; det er f. Eks. forbavsende saa hurtigt baade By- og Landbefolkningen har fundet sig til Rette i Brugen af Automobildrosker, uagtet den fra Fædrene nedarvede Befordring var forspændt med Heste. Det er selvfølgelig for radikalt allerede nu at radere Jærnbannerne væk af Landkortet, og maaske den Tid ikke kommer; men at der igen vil komme Trafik paa de gamle Landeveje, er givet, baade med Lastautomobiler og med Personautomobiler, fordi denne Transportmaade er bedre og billigere. Om de for andre Forhold konstruerede nuværende Landeveje er de bedst egnede, er en anden Sag, idet man saa længe Vejene befares af jærnskoede Heste og Vogne med Jærnhjul, ikke bliver fri for den slemme Støvplage; men her maa saa Vejkonstruktørerne tage Affære som i alle andre Tilfælde, hvor man maa følge med og rette sig efter Tidens Krav. Den Misforstaaelse, at det er Automobilerne, som ødelægger Vejene, synes ogsaa at være herskende i Frederiksborg Amdsraad; men hvorledes skal Gummihjul kunne ødelægge Vejene i Sammenligning med Jærnhjul? Man ser, at Automobillet hvirvler Støv op; men det producerer virkelig ikke Støvet. Frederiksborg Amt har gode Veje, naar undtages Kongevejen fra Nyrop Hegn til Helsingør og hele Omegnen af Hørsholm; men Vejenes elendige Tilstand her er af meget ældre Dato end Automobiler, saa Grunden maa søges andet Steds,

H. C. Christiansen, Varetransportautomobiler fra 2000 Kr.

og det er heller ikke bekendt, at der de her nævnte Steder finder mere intensiv Automobilkørsel Sted end i de andre Egne af Amtet.

At Automobilkørselen er „ej blot til Lyst“, ses ved at kaste Blikket paa Listen over „Forenede Danske Motorejere“, hvor Private, Vognmænd, Godsejere, Læger, Proprietærer, Forpagtere og en hel Mængde Haandværkere slutter sig sammen om den Opgave: at skabe taalelige Tilstande for Automobilkørselen her i Landet.

Det er et glædeligt Tidens Tegn, at netop Amtsraadene anerkender Automobillet som overlegent over vort hidtil godkendte Befordringsmiddel: Jærnbane; saa kan der ikke være langt til den Tid, hvor vi hidtil stedmoderligt behandlede Automobilkørende ser foran os det ventede Løsen: „Lige Ret for alle paa Vejene“.

København F., 30.—9.—1912.

Axel Frederiksen.

En Klubtur.

„Elleham“ og „Anglo-Dane“.

Motorklubberne „Elleham“ og „Anglo-Dane“ foretog Søndag den 15. Septbr. en overordentlig vellykket Udflugt med Damer til Helsing og Esrom igennem Nordsjællands smukke Skove, Store Dyrehave og den for sin Natur berømte Gribsskov.

Damerne blev befordrede i 5 Automobiler samt i Fabrikken Anglo-Danes bekendte store Automobilcharabanc, som alene overtog en Last af 12 smukke Damer og en Repræsentant for hver af Klubberne, som sørgede for Forfriskninger og Humør undervejs. Turen blev begunstiget af et friskt, klart Septembervejr, som særlig gjorde sig gældende, da man fra Bakkerne ved Esbønderup nød Udsigten over Kattegat med Kullen.

En velsmagende og animeret Frokost indtoges paa Helsing Hotel, hvor et af Elleham Klubbens vittige Medlemmer, Hr. Ketelsen, bragte Lattermusklerne i stærk Bevægelse ved en humoristisk Konference. Da Vejret imidlertid havde antaget Karakteren af Sommer, enedes man om at nyde Kaffen i Haven, hvor hele Selskabet blev fotograferet, og

efter et Par velvalgte Ord af H. C. Frederiksen, brød man op og kørte nord om Esrom Sø, Tikjøb, Hørsholm til Hotel Lyngby, hvor Turen officielt afsluttedes. Man var da alle enige om at have tilbragt en udmærket Dag. Da en Del af Medlemmerne var bortrejste og paa inden Maade forhindrede, naaede Deltagernes Antal knapt 60, hvilket Tal er for lavt i Betragtning af, at man raadede over flere Damepladser end benyttede.

Smaanyt.

Kommunalbestyrelsen i Le Mans har vedtaget at rejse et Mindesmærke for Wilbur Wright paa Fællenden ved Auvours.

* * *

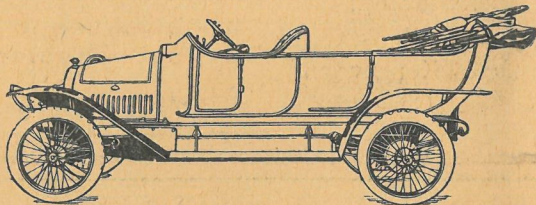
Fra en engelsk Rettergang refereres følgende Samtale: „Hr. Dommer“, sagde den tiltalte Chauffør, „jeg forsøgte at advare Fyren; men Signalthornet duede ikke.“

„Det er jo muligt; men hvorfor mindskede De ikke Farten, hellere end at køre ham over?“

Saa gik der et Lys op for den Tiltalte:

„Rigtigt, Hr. Dommer! Det tænkte jeg skam ikke paa.“

„PODEUS“



Bedste Chassis
Bedste Motor

Paul Heinrich Podelus Wismar, Mecklenburg.

Ventilmotorer eller Glidermotorer?

En opsigtsvækkende videnskabelig Kritik af Knight's Glidermotor. — Glidermotorens Fremkomst har foranlediget en udpræget Forbedring af Ventilmotoren. — Videnskabelig set er Glidermotoren Ventilmotoren underlegen. — Hvad siger Praktikerne dertil?

Gehejmerraad, Professor A. Riedler ved den polytekniske Højskole i Berlin er Forstander for et af denne Lærestalt oprettet „Forsøgslaboratorium for Motorkøretøjer“. Dette Laboratorium har allerede arbejdet i nogle Aar og som første Resultat af dets Virksomhed fremkom ifjor en Række Beretninger (ialt 5, under Fællestitlen: „Videnskabelig Automobilbedømmelse“) om de Forsøg, som hidtil var udførte i Laboratoriet, Forsøg, som navnlig drejede sig om en 30 HK Renault-Vogn og to store Benz- og Adler-Væddeløbsvogne, og som gik ud paa at bedømme Motorernes og Vognenes Funktion ad fuldstændig objektiv Vej, d. v. s. med fuldstændig Udelukkelse af alle tilfældige og uvedkommende Indvirkninger, som f. Eks. Væddeløbschaufførens større eller mindre Dygtighed. I disse Dage er der under samme Titel udkommet endnu et Bind, ligeledes indeholdende fem Beretninger, hvoraf den første handler om Forsøg med et Mercedes-Elektromobil (af det s. k. „blandede“, benzin-elektriske System) medens tre Afhandlinger beskriver en Række Prøver med den svære Militærlastvogn System Büssing og den sidste Beretning endelig beskæftiger sig med den bekendte Knight-Glidermotor.

Da Laboratoriets Arbejder og som Følge deraf ogsaa Beretningerne er holdte i en meget streng videnskabelig Form, siger det sig selv, at de ikke kan paaregne større Interesse blandt praktiske Motorfolk. De indvundne Resultater angaar jo i første

Række Konstruktørerne og Fabrikanterne og har kun middelbar Betydning for den praktiske Anvendelse af Automobilet. En Undtagelse herfra turde dog dannes af den sidst omtalte Beretning, som omhandler Forsøgene med Knights Glidermotorer og som ved sin stærkt kritiske Form sikkert vil virke som en glødende Brand i det aktuelle Stridsspørgsmaal: Ventilmotor eller Glidermotor?

For at forstaa det følgende, bliver vi nødt til at beskæftige os noget nærmere med Prof. Riedlers Forsøgsmetoder. Professoren hævder, at Automobilkonstruktionen egentlig fra først af er kommet ind paa et fejlt Spor, fordi dens Udvikling ikke har været ledet af videnskabeligt uddannede Ingeniører, men derimod af praktiske, selvoplærte Opfindere, som ofte har fejlet netop paa Grund af deres Mangel paa tekniske Kundskaber, men som dog tilsidst gennem de famlende Forsøg er naaet til brugelige Resultater. Disse Resultater tør dog paa ingen Maade betragtes som endelige; thi de savner endnu Videnskabens Stempel. Om Konstruktionen af Automobilet og dets enkelte Organer i Motoren, i Drivværket og i Stellet's Dele, hersker der hos Publikum og i Teknikerkreise mere eller mindre bestemte Meninger. Disse Meninger savner al videnskabelig Begrundelse; de er for langt den største Dels Vedkommende baseret dels paa Læsning, dels paa Høren fra anden Side, maaske isprængt enkelte personlige og ganske til-

F. SCHMITTO

Cand. polyt.

Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved
Afbremning af Motorer og
Startning af Automobillinier.

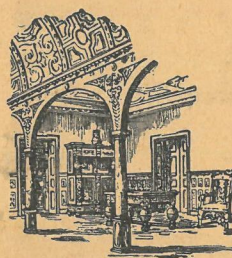
Carit Etlarsvej 7. — København V.

Telefon Vester 818 y.

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, Strandboulevard 2, København, Tlf. 7205.

fældige Erfaringer. Ganske vist søger de fleste større Automobilfabriker at underbygge deres Angivelser med Forsøgsresultater; men dels kan selve Forsøgene, som bliver udførte af en interesseret Part i den Hensigt at fremkalde bestemte Resultater, ikke betragtes som ganske upartiske og paa-lidelige; dels bliver Forsøgsresultaterne saa godt som aldrig meddelte i en Form, der kan staa for en strengere Kritik. Som Eksempel anfører Prof. Riedler de almindelige Katalogangivelser af Kørehastighed og Benzinforbrug. Det hedder i Kata-loget, at Vognen paa lige Vej kan køre saa og saa mange Kilometer i Timen og at Benzinforbruget garanteres ikke at overstige saa og saa mange Kilogram pr. 100 km og det tilføjes, at disse Talstørrelser er baserede paa omhyggelige Forsøg i Fabriken. For den ukyndige Lægmand maa det tage sig ud som om det garanterede ringe Benzinforbrug gælder for den store Kørehastighed; men dette er ingenlunde Tilfældet. Den store Kørehastighed er maaske kun naaet ved et enkelt Forsøg under ganske usædvanlig gunstige Forhold, med en særlig behændig og med Vognen fortrolig

Chauffør ved Rattet og hvor der slet ikke er taget Hensyn til Benzinforbruget. Det minimale Benzinforbrug er Resultatet af en hel anden Forsøgsrække, hvor Motoren — maaske taget ud af Vognen og anbragt paa en Prøvebænk — har virket under helt andre Forhold og navnlig med et Om-drejningsantal, der svarer til en betydelig mindre Kørehastighed. Den Slags Forsøg og Forsøgsresultater kan man dog ikke tillægge nogensomhelst videnskabelig Betydning.

Vil man komme til en virkelig videnskabelig Bedømmelse af et Automobils Funktion maa man gaa ad ganske andre Veje. Man maa først og fremmest med største Omhu undgaa al personlig, subjektiv og tilfældig Indflydelse paa Forsøgets Forløb og dernæst — hvad der er ligesaa vigtigt — Forsøgene maa være sammenlignende, d. v. s. man maa anstille flere Rækker af nøjagtig ensartede Forsøg, udførte under nøjagtig samme Betingelser og under lagttagelse af samme Forholdsregler med forskellige Køretøjer, Motorer o. s. v., for at kunne uddrage videnskabelige Slutninger af det indsamlede Forsøgsmateriale. Pladsen tillader



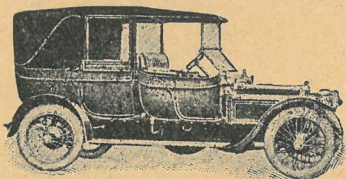
**PRØV
RENSEMIIDLET
LOVOS.**

Renser øjeblikkelig de
mest medtagne Hænder.

Store Æsker til
10, 25 og 50 Øre
faas overalt.

En gros.: Fabriken LOVOS A/S.
København K.

**JOHANNES FOG
KØBMAGERGADE 52**



Wolseley Automobiler

1 Kl. engelsk Fabrikat

Sidste Nyhed!



Bosch-Tænderør

med vandtæt Hylster.

Forlang vore Betingelser.

Tvermoes & Abrahamson.

Hovedkontor:

Raadmandsgade 43. Tlf. Central 7593.

Lager:

Kattesundet 12. Telefon Byen 4170.



--Og naar Du
saa lover, altid
at købe Dit Tøj i
English House,
tror jeg nok,
vi klarer os --

H. C. Christiansen. Brugte Automobiler billig til Salg.

os desværre ikke at komme nærmere ind paa de iøvrigt overordentlig interessante Undersøgellesmetoder og tekniske Hjælpemidler, som Prof. Riedler har benyttet til sine Forsøg; men alt det ovenfor sagte har han anvendt paa Knights Glidermotor.

Prof. Riedler siger, at den almindelige Mening om Knights Glidermotor er, at den er Ventilmotoren overlegen. Denne Mening er maaske fra først af opstaaet ved det Foredrag, som Opfinderen Mr. Knight holdt i den kgl. engelske Automobilklub allerede i Efteraaret 1908, og hvori han navnlig fremhævede Lydløsheden som et af Glidermotorens mest karakteristiske Fortrin. Paa nævnte Tidspunkt var Ventilmotorerne alt andet end lydløse, og Fabrikerne gjorde intet for at fjerne Lydløsheden alene af den simple Grund, at det kørende Publikum ikke stillede noget Krav i den Retning. Derimod var der fra Automobilmodstandernes Side allerede fremkommet Klager nok over Automobilernes Støj, til at en ny Konstruktion,

som kunde paaberaabe sig en næsten fuldkommen Lydløshed, maatte vække almindelig Opsigt og skabe den Mening, at den nye Motor var de hidtil kendte Konstruktioner overlegen. I de senere Aar har dette Forhold dog forandret sig betydeligt, idet de ældre Fabriker har gjort sig store Anstrengelser for at bringe Ventilmotorernes Lydløshed op paa Siden af Glidermotorernes. Dette er lykkedes i saa høj Grad, at Prof. Riedler til sin egen og sikkert til de fleste Automobilisters Forbavselse gennem sine Forsøg har konstateret, at Knight-Motoren ved større Omdrejningsantal ikke er saa lydløs som de nyeste Konstruktioner af de bedste Ventilmotorer!

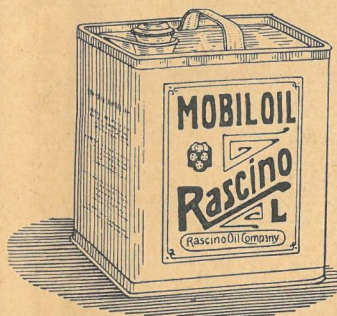
Meningen om Knight-Motorens Fortrinlighed er bleven yderligere rodfæstet ved den Omstændighed, at en Række af de ældste og fineste Automobilfabriker i Europa ikke blot har erhvervet Patentretten til Knight-Motoren, men ogsaa virkelig har bragt nye Vogntyper med disse Motorer paa Markedet; saaledes kan nævnes Daimler i England, Panhard-Levassor i Frankrig, Minerva i Belgien og Mercedes i Tyskland. Navnlig at den sidste verdenskendte Automobilfabrik begyndte

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.**

**Ærbødigt
Autotaxa,
Danmarks største Automobilselskab.**

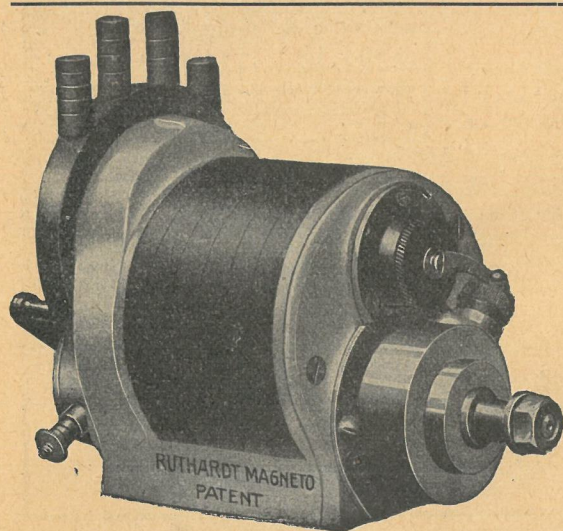


**„Rascino
Mobil Oil“**

**Bedste Smøreolie for
Automobiler.**

Anvendes forrige Aar under
Dansk Automobilklubs Paalidelighedsprøve Jylland rundt af
23 af de i Løbet deltagende
Automobiler.

**A. I. Rasmussen & Co.
Ny Toldbodgade 29, Kbhvn.
Telefon 3716.**



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, Lager af Dunlop & Michelin Automobilgummi.

at bygge Glidermotorer kunde ikke undlade at gøre Indtryk i Automobilkredse. Efter Prof. Riedlers Mening er det dog ikke Fabrikens egen Overbevisning om Glidermotorens Overlegenhed over Ventilmotoren, som har hidført dette Skridt. Ser man efter i det Mercedes-Katalog, hvori den nye Type præsenteres for Publikum, leder man forgæves efter en saglig Fremstilling af Knight-Motorens Fortrin fremfor Fabrikens øvrige almindelige Ventilmotorer; der staar blot, at Fabriken har villet imødekomme Kravet om en ventilløs Motor. Men Kendsgærningen har styrket den almindelige Mening i Folks Omdømme, og det er rimeligvis tilsvarende Forhold, som har bevirket, at de fleste større Automobilfabriker i de sidste Par Aar har ofret megen Tid og umaadelige Summer paa at konstruere og eksperimentere med de s. k. „ventilløse“ Motorer.

Sit Hovedangreb paa Knights Glidermotor fører Prof. Riedler paa Smøringens Omraade.

Hovedtrækkene i Knight-Konstruktionen er som bekendt, at Suge- og Udblæsningsventilerne er erstattet med to med Stemplets koncentriske og med cirkulære Slidser forsynede Glidere, som ved deres op- og nedadgaaende Bevægelser, dels i Forhold til hinanden, dels i Forhold til Stemplets Bevægelser, til rette Tid afdækker og lukker Cylinder væggen Aabninger for Gassens Til- og Afgang. Det siger sig selv, at da Vandet i Kølekappen er adskilt fra Cylinderens Indre ikke blot ved Cylinder væggen, men ogsaa ved de to rørformede Glidere, maa Varmedaendringer fra Cylinderens Indre blive mindre end ved Ventilmotoren; der maa fremkomme, hvad Prof. Riedler betegner med Udtrykket en „Varmestuvning“ inden i Cylinderen. Ved første Øjekast kunde det synes, som om denne „Varmestuvning“ kun var af det Gode; thi den Varme, som bortledes gennem Kølevandet er jo et direkte Tab af Energi, og jo lavere Kølevandets Temperatur er, desto større maatte man

Smaa Annoncer.

A/s „ALF“

aut. Chauffør-Køreskole.

Elever antages.

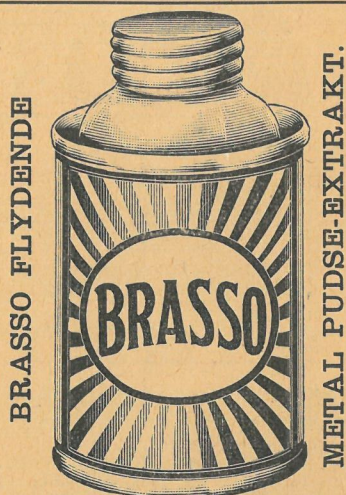
Falkoneralle 46. — Telf. Godthaab 1279 x.

Aut. Chauffeurskole.

Elever ant. Bedste Undervisning i Kørsel, saavel som Reparation. Bedste Skolevogn, 30 HK. Th. Larsen, Aaboulevard 5, gl. Ladegaard. Telf. Nora 1104 x.

Abonner paa

MOTOR.



Smaanyt.

Ligesom her hjemme har der i den senere Tid i Frankrig fundet et foruroligende Antal Automobilulykker Sted. Ministeren for de Offentlige Arbejder, Jean Dupuy, har henledet Justitsministeriets Opmærksomhed paa denne sørgelige Kendsgærning og har ladet foranstalte en Undersøgelse af den Maade, hvorpaa Førereksamen foretages i Landets forskellige Jurisdiktioner. Resultatet af denne Undersøgelse vil rimeligvis blive, at de Krav, der stilles til Personer, som ønsker at opnaa Tilladelse til at føre Automobil, vil blive betydeligt skærpede. Det tilføjes, at Skærpelsen navnlig vil komme til at gaa ud over de private Automobilejere, de s. k. Gentleman-Chauffører; medens de professionelle Chauffører i Almindelighed anses for at være langt dygtigere og mere hensynsfulde.

* * *

Den nationale Flyve-Indsamling i Tyskland skal hidtil have indbragt ca.: 6.150.000 Mark. Hermed er den tilsvarende franske Indsamling, som kun gav 2.136.708 Francs overgaaet med over det 3 dobbelte.

Smaa Annoncer.

Chr. A. Wagners Eftf.

Chr. A. Petersen.

Walkendorffsgade 30.

Reparationer af

Kølere, Lygter og Horn.

Telefon Byen 3203.

Nørrebros Vogn- og Automobillakereri.

Fælledvej 16.

Telefon Nora 1872 x.

Anton Jensen.

ÆTSEDE METALSKILTE I ALLE UDFØRELSER.

til Anbringelse paa:
Maskiner, Møbler, Cykler, Vogne
og andre Fabrikata, leveres fra

HJALMAR CARLSEN

RAADHUSPLADSEN 35-KØBENHAVN-TLF.8085.

Chauffør eller Mekaniker.

En faguddannet Mekaniker søger Plads straks eller i Løbet af 8 Dage som Chauffør, er godt kendt med alle forskellige Vogne, da jeg i 7 Aar har arbejdet som Monter og i 2 Aar kørt forskellige Vogne, det sidste Aar en Automobil-droske. I Mangel af Plads som Chauffør ønskes Plads paa et større Automobillager eller Automobilgarage. Billet mrk. M. 10, bedes sendt til Bladets Kontor.

Motor Lyst Skonnerten

„Ibb“, 38 HK, 8,65 Netto Tons, meget elegant udstyret og fuldt monteret med Service etc. kan faas billigt tilkøbs, naar Handelen kan ske nu inden Oplægningen. Nærmere gennem Sagfører K. Pedersen, Frederiksborggade 22. Telefon 7592.

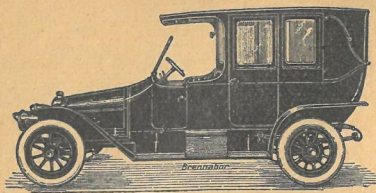
H. C. Christiansen, Eneforhandler af Apollo Sportsautomobiler.

antage, er Motorens tekniske Nyttevirkning. Dette er kun forsaavidt rigtigt, saafremt der ikke ad andre Veje bortledes Varme fra Cylinderen, f. Eks. gennem Udblæsningsgassen. Men det er netop dette, som er Tilfældet, og medens Glidermotorens Kølevand ifølge Prof. Riedlers Forsøg i Gennemsnit afleder 10,5 % mindre Varme end Ventilmotorens, saa genfinder man denne Varmemængde og mere til i Glidermotorens Udblæsningsgas, saa at det endelige Resultat bliver, at de bedste Ventilmotorer har en 6 til 23 % bedre relativ Nyttevirkning end Knights Glidermotor.

Prof. Riedler har ogsaa beskæftiget sig med Aarsagen til, at Udblæsningsgassen ved Glidermotoren har en saa meget højere Temperatur, og han angiver, at dette Forhold skyldes de Tvangsmidler, hvormed man søger at holde Temperaturen i Cylinderens Indre saa lav, at Stempelbunden ikke bliver glødende og der gaar Ild i Smøreolien, m. a. O. at modvirke de direkte skadelige Følger af „Varmestuvningen“.

Den engelske Daimler-Fabrik benytter to Metoder: dels indstilles Karburatoren, saa at den ikke kan give fuld Gas; medens Tværnsnitsarealet af Indsugningsaabningen i Cylinder og Glider er 10 cm², er det største Gennemstrømningstværsnit i Karburatoren kun 5,2 cm²; d. v. s. Motoren kommer aldrig til at gaa med fuld Gas, og Følgen er naturligvis en betydelig Forringelse af Nyttevirkningen; dels nedsættes Gasblandingsens Forbrændingsevne derved, at Røret for Lufttilførsel til Karburatoren sluttes til Krumtapshuset. Indsugningsluften bliver derved blandet med Olie og Oliedamp, som ved sin langsomme Forbrænding nedsætter Temperaturen i Cylinderen; men atter kun paa Bekostning af Motorens Nyttevirkning.

Mercedes-Fabriken er gaaet en anden Vej; i Stedet for at formindske Fyldningsgraden i Cylinderen, lader den Motoren selv pumpe et Overskud af Olie op paa alle Flader i Cylinder og Glidere. Dette Overskud af Olie virker da direkte som indvendigt Kølemiddel; men det kan selvfølgelig ikke undgaas, at den ved Fordampningen opstaaede Oliedamp nedsætter Gasblandingsens Kvalitet og fremkalder en langsomme og derfor mindre effektiv Forbrænding. Under Laboratorieforsøgene har Prof. Riedler afbrudt denne Overskudsforsyning af Smøreolie og herved forøget Motorens Kraftudvikling med ca. 10 %, men Brud af Gliderne har vist sig som øjeblikkelig Følge af denne Kraftforøgelse.



BRENNABOR.

Anerkjendt over hele Verden som det bedste Automobil for Person- og Varebefordring. Hurtig, sparsom, driftssikker, stilfuld. Let at behandle. 8 HK, 2 Cyll., 12-18-28 HK, 4 Cyll. i enhver Udførelse. Forlang illustreret Katalog og Tilbud. Stort Lager af Vogne, Auto-Gummi, Olie, Benzin og Tilbehør. Garage for fremmede Vogne.

Repræsentant for Jylland:

J. Christiansen, Vejle.

Telefon 238. **Vardevej 301.** Telefon 238.

For Sjælland (København undtagen)

Fabrikken Alfa, Ringsted. Tlf. 103.

NB. Paa Lager 4 Cyll. 22 HK vandkølede, amerikanske Vogne for 3 Personer med Bosch Magneto. Kalesche med Overtræk, Gasværk, 3 Petroleums-Lyger og Horn med Slange. Netto Kontant **Kr. 2850.**

Automobillakereri

Svanholm

ved Gl. Kongevej 66.

Chr. Jacobsen,

Telf. Vester 5429x

Københavns største Værksted for Lakereri.

Mekanisk Værksted

Classensgade 7

(ligeved Østerbrogade).

Spc.: Automobilreparationer.

Indrettet til hurtigt og præcist Arbejde.

— Moderate Priser. —

Martin Larsen,

Mekaniker og Elektrotekniker.

Tlf. Øbro 469 x.

Tlf. Øbro 469x.

Vulcaniseringsanstalten

Le Gaulois.

Telf. Vester 2556 y.

Stampesgade 6.

H. C. Christiansen, Automobiles Renault frères, Paris.

Prof. Riedler slutter sine interessante Undersøgelser med følgende Udtalelse:

„Trods sin store Succes tilhører Gliderstyringen ikke Fremtiden; det gør derimod Ventilstyringen, som netop ved Glidermotorens Succes er bleven vakt til en hurtig og forhaabentlig snarplanmæssig Forbedring.“

Saavidt Prof. Riedler og hans Undersøgelser; ved den skarpe og utilslørede Form, han har givet dem, vil de sikkert ikke undlade at kalde Glidermotorens Forsvarere frem paa Arenaen, og de vil ikke savne Materiale til deres Forsvar. De vil først og fremmest med megen Ret kunne hævde, at baade Riedlers Forsøg og de Slutninger, han uddrager af dem, er rent og skært teoretiske; og netop i Automobilkonstruktionen har det Gang paa Gang vist sig, at den grønne Praksis gør den graa Teori ganske til Skamme. Vi behøver blot at minde om Vekseldrevet; enhver faguddannet Ingeniør maa paa Forhaand betragte en Kraftoverføring, hvor hurtigtgaaende Tandhjul pludselig bringes sideværts ind i og ud af Indgribning med største Mistro; og dog har Vekseldrevet i sin nuværende Form slaaet alle andre i Tidens Løb noksaa skønt udtænkte Kraftoverføringer af Marken.

Men Forsvarerne vil ogsaa netop fra deres egen Praksis kunne hente positive Kendsgærninger, som stiller Prof. Riedlers Undersøgelser og Betragtninger fuldstændig i Baggrunden — selv om de teoretisk og videnskabelig set er aldrig saa uangribelige. I Aaret 1909 anstillede den kgl. engelske Automobilklub under strengeste Kontrol en Række Forsøg med en Knight-Motor.

Motoren blev anbragt paa en Bremsebænk og maatte under fuld Belastning arbejde i 5 Dage, 14 Timer og 15 Minutter i Træk; Strafpunkter for Afbrydelser: ingen. Motoren, som havde 124 mm. Boring og 130 mm. Slaglængde udviklede gennemsnitlig 45,3 HK. Efter denne 134 Timers Bremseprøve blev Motoren — stadig under Kontrol — monteret i et Understel, som blev forsynet med et normalt Turistkarosseri. Herefter blev Motoren prøvet, dels paa Brooklands-Væddeløbsbanen, dels paa Landeveje; ialt tilbagelagde den 2159,5 km. uden Driftsstandsning. Derpaa blev Motoren atter taget ud af Vognen og anbragt paa Bremsebænken, hvor man lod den løbe 5 Timer og 15 Minutter, uden at der viste sig svageste Antydning af Driftsforstyrrelse, tværtimod ved Afbremningen gav Motoren et bedre Resultat end ved den første

ZÜRICH

Ulykkes- & Ansvarsforsikrings-Selskab

overtager Forsikringer for Skade saavel paa Publikums Liv og Ejendom som paa selve Automobil til billige Præmier.

Behag at forlange Tilbud ved Generalagenturet.
Svend With, Kongens Nytorv 19.
— Telefon 4837. —

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.

Paa „Motor“s Forlag er udkommet:

BESTEMMELSER

FOR

MOTORKØRSEL I DANMARK

VED INGENIØR F. SCHMITTO

INDHOLD

Indledning.

Hvor maa man køre med Motorvogn?

Hvornaar maa man køre med Motorvogn?

Hvor hurtigt maa man køre med Motorvogn?

Særlige Regler for Motorcykler.

Lov Nr. 98 af 18. April 1910 om Kørsel med Motorvogne og Motorcykler.

Bekendtgørelse fra Justitsministeriet af 11. Maj 1910 om Mærkning af Motorkøretøjer og om Indskrænkning i Færdselen med saadanne.

Cirkulære fra Justitsministeriet af 8. Juni 1911 til samtlige Politimestre om trehjulede Motorkøretøjer.

Skrivelse fra Justitsministeriet til Amtmanden over Københavns Amt om Ændring i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 11te Maj 1910 om Mærkning af Motorkøretøjer og om Indskrænkning i Færdselen med saadanne.

Skrivelse fra 2den Overførster-Inspektion af 14. Juni 1911 om Tilladelse til med Motorvogn at passere Jægersborg Dyrehave ad Vejen fra Hjortekærshuset over Eremitagen til Springforbi.

Bekendtgørelse fra Justitsministeriet af 1. Juni 1910 angaaende Bestemmelser om Afholdelsen af en Prøve for Personer, der agter at erhverve Bevis for, at de har Ret til at køre Motorvogn eller Motorcykle.

Bekendtgørelse fra Justitsministeriet af 16. September 1910 om Anmeldelse i Henhold til Lov Nr. 98 af 18de April 1910, § 11 af Motorvognes og Motorcyklers Hestekraft.

Bekendtgørelse fra Københavns Politi om Anmeldelse af Motorvognes og Motorcyklers Hestekraft.

Bekendtgørelse fra Skattedepartementet af 21de December 1910 om Opkrævningen af den ved § 34 i Lov Nr. 98 af 18de April 1910 indførte Afgift af Motorvogne.

Skrivelse fra Skattedepartementet til Direktoratet for Københavns Skattevæsen om Opkrævningen af den i § 34 i Lov Nr. 98 af 18de April 1910 om Kørsel med Motorvogne og Motorcykler omhandlede Afgift.

Køretider for Motorvogne fra 15. August til 1. Maj.

Tabeller over den aarlige Afgift for alm. Person-Motorvogne i Danmark.

Pris 75 Øre.

(Beløbet kan indsendes i Frimærker).

Vulkaniseringsanstalten VULKANO

Reparation af

Dæk og Slanger til Automobiler.

St. Kongensgade 17.

Telf. Palæ 819 x.

Telf. Palæ 819 x.

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

Bremseprøve, nemlig 57,2 HK. Nu blev Forsøget afbrudt og Motoren skilt ad, hvorved man konstaterede, at ingen af Friktionsfladerne viste Tegn til Slid, Cylindre og Stempler var ganske rene og Glideraabningerne viste ingen forbrændte Steder.

Selv om et saadant Forsøg netop hører til den Art, som Prof. Riedler spottende kalder „Parade-forsøg“, kan man dog næppe fortænke hverken Fabrikerne eller det automobilkøbende Publikum i, at de betragter disse glimrende Resultater som Vidnesbyrd om Knight-Glidermotorens Driftssikkerhed og rigtige Konstruktion. Og naar disse Vidnesbyrd yderligere bekræftes gennem de talrige Erfaringer, som i Tidens Løb indsamles af de praktiske Knight-kørende Automobilister, kan man — synes det os — med Rette nære nogen Tvivl om, hvorvidt det vil lykkes Prof. Riedler ad ren teoretisk-videnskabelig Vej at omstøde den almindelige Mening, som han ikke vil anerkende, netop fordi den mangler videnskabelig Begrundelse.

Brevkasse.

(I denne Rubrik modtager og besvarer vi Spørgsmaal fra vor Læsekreds.)

Spørgsmaal: Da flere har søgt Oplysninger hos Dem om forskellige Ting, tillader jeg mig at bede om Oplysning om nedenstaaende:

Som Motorcyklist kører jeg jævnlig om Natten; men Lygten volder tidt Kvaler. Jeg har en Lygte med adskilt Reflektor og Gasudvikler, begge fastgjort uden Fjederophængning og af Konstruktion som almindelige Lygter til Cykler. Brænderen soder hurtig til og maa renses hver halve Time for at lyse nogenlunde; at skifte Brænder hjælper ikke videre og kun kort Tid. Bærer Brænder, for lille eller daarlig Reflektor eller Gasudvikleren Skylden? Hvorledes bør en god Gasudvikler og Reflektor være indrettet?

Idet jeg paa Forhaand takker for Oplysningerne, enten de bliver direkte eller gennem „Motor“, tegner jeg med megen Agtelse

L. R.

Svar: Reflektoren kan næppe være Skyld i, at Lygten brænder daarligt; det skulde da være, at Reflektoren paa Grund af Flammens Sodning overtrækkes med et brunt Iltningsslag, med andre Ord: anløber. I saa Fald maa den naturligvis pudses omhyggelig ren igen.

Fejlen kan vel heller ikke søges hos Brænderen, da De jo har prøvet forskellige Brændere efter hinanden, væsentlig med samme Resultat. Hertil skal dog bemærkes, at Brænderne gerne er forsynet med et Tal, som angiver Gasforbruget pr. Time. Ved Udveksling af en ødelagt Brænder maa man derfor sørge for at faa en ny Brænder med samme Gasforbrug i Stedet.

OTTO DREWSSEN

ALT TILBEHØR TIL

AUTOMOBILER

FARVERGADE 17

KØBENHAVN B

TELEFON 4592 & 4527

Mackie's

„White Horse“ Whisky.

Kjær & Sommerfeldt,

Kgl. Hof-Vinhandler.

Kristen Bernikows Gade 1.

Import af

Havana Cigarer.

Hilberts Smede- og Maskinværksted A/S

Automobil-Smedegods.

Reservedele.

Autogene-Svejsning.

Langebrogade 27 ligefor „Rabeshave“.

Telefon: Central 1916.

HELLESENS TØRELEMENT

Bedste Tændebatteri

for Automobile, Motorcykler,
Baade og stationære Motorer.
VARIGHED, TYPE O Nr. 4:
op til 5000 Kilometer og mere.

Billigere og bekvemere i Brugen end
Akkumulatorer.

Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.

Hellesens Enke
& V. Ludvigsen,
København.

Telefon Central 2553 & 2587.



J. P. Madsen's

Automobil- & Vognlakereri,
St. Kongensgade 59.

Telefon Palæ 508 y.

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

Saa er der Gasudvikleren (Generatoren) og de Ledninger, som forbinder den med Brænderen tilbage. Saa vidt vi har forstaaet Deres Skrivelse, er Lygten for sig og Generatoren for sig.

Acetylgeneratorerne fremstilles i to Typer: den ene efter Draabesystemet, den anden efter Neddykningssystemet.

I den første Type, hvortil man kan anvende alm. prima Kalciumkarbid i Stykker saa store som Haselnødder, ligger Karbidet i et Rum for sig, Vandet i et andet Rum; ved at aabne en Reguleringshane for Vandtilførselen kan man lade saa meget Vand komme i Berøring med Karbidet, som er nødvendig til Fremstilling af den fornødne Gasmængde. Lukker man denne Vandhane standser Gasudviklingen af sig selv. Ved en anden Hane, anbragt i en Rørstuds oven paa Generatoren kan selve Gastilførselen til Brænderen yderligere reguleres. Vandet, som kommer i Berøring med Kalciumkarbidet, opsuges af dette, og derfor er det nødvendigt, naar man kommer ny Karbid paa, ogsaa at fylde efter med frisk Vand.

I Generatoren af Neddykningstypen bør kun anvendes særlig kemisk præpareret Karbid, som gaar i Handelen under Navn af Acetylit. Denne Masse anbringes i en kedelformet Beholder inden i selve Generatorens Vandbeholder og er saaledes til Stadighed udsat for Vandets Paavirkning. Gennem en Hane i en Rørstuds i Dækslet føres Acetylgassen til Brænderen; denne Hane maa kun staa aaben, saa længe Lygten brænder, og Gasudviklingen standser af sig selv, naar Hanen lukkes. Ved dette System kan den

samme Vandmængde godt anvendes til flere Acetylitfyldninger.

Ved en Motorcykle kan Forbindelsesledningen mellem Generatoren og Lygten jo ikke være ret lang; men ved Vogne, hvor Ledningerne paa Grund af Pladsforholdene og Belysningssystemets Udstrækning som oftest faar en betydelig Længde, maa disse Ledninger ogsaa være Genstand for særlig Opmærksomhed. De bør udføres af indvendig fortinnede Kobberrør med en indvendig Lysningsdiameter af mindst 6 m/m og bør lægges saa lige som muligt, i hvert Fald uden skarpe Bøjninger eller Knæk. Forbindelsesstykker af Gummislanger bør saa vidt mulig undgaas og i det givne Tilfælde hyppigt udveksles, da Gummiet hurtig ødelægges af Acetylgassen.

Naar De nu klager over, at Lygten brænder daarligt efter kort Tids Forløb og at Flammen da begynder at sode, kan Fejlen muligvis ligge i Anvendelse af uegnet Karbid (for smaa Stykker ved Draabesystemet eller urigtig Kvalitet ved Neddykningssystemet); men mere sandsynligt er det, at Ulempen skyldes utilstrækkelig Regulering af Gastilførselen til Brænderen. Prøv at indstille Gashanen saaledes, at Flammen brænder ganske klart og med en udpræget Form af Sommerfuglevinger.

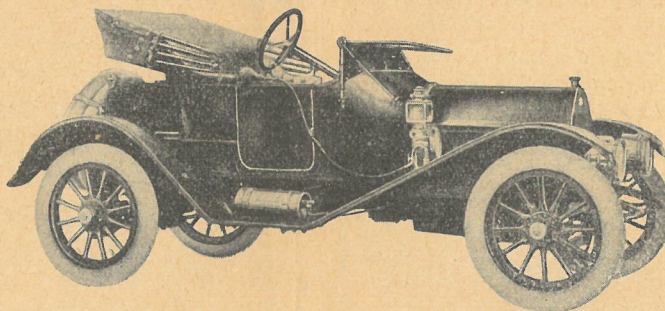
Tilstopning af Brænderen kan i høj Grad modvirkes, naar man efter Kørselen slukker Lygten, inden Gasudviklingen er hørt op. Naar man kommer hjem, skal man derfor lukke Hanen paa Generatoren, indtil Lygten gaar ud, hvorefter man atter aabner Hanen en lille Tid.

Red.

Pris paa de forskellige
komplet udstyrede
Automobiler

iberegnet Kalesche, Vind-
skærm og aftagelige Fælg
Kr.

4800.00.



Alle Modeller
(2-, 3-, 4- og 5-Personer)
kan leveres
straks.

PAIGE

en
amerikansk
10/25 HK

Kvalitetsvogn.

Een Motor, eet Chassis, men 7 forskellige Karosserier.

Alle omskiftelige.

Paige Automobiler har allerede i længere Tid været i Brug i alle Verdensdele.
Meget økonomisk!

Kort Specifikation:

Motor: Firecylindret 95 × 102 mm.
Tænding: Bosch-Hejlspejndings-Magnet.
Køling: Ved Svinghjul, Ventilator og Thermosyphonsystem.
Smøring: Fuldkommen automatisk.
Gear: Kulissestyring, 3 Hastigheder fremad, 1 for Baglængsang.

Bremser: To; begge virkende baade ud- og indvendig paa de ekstra store, af fineste Staal pressede Bremsetromler paa Baghjulene.

1 Aar fuld Garanti paa alle Modeller!

— Aarsproduktion: ca. 10,000 Automobiler. —

PAIGE-DETROIT MOTOR CAR COMPANY

DETROIT MICH. U. S. A.

Repræsentant for Danmark:

CHAS. OTZEN, Vesterbrogade 24. Telefon 6811.

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

Kølere og Skærme rettes og reparerer.
... Nye Skærme leveres billigt. ...
Specialitet:

Automobilskærme.

S. S. Ankjær, Badstuestræde 8.



Kgl. Hof-Dekorationsmalere
Bernh. Schrøder, Nielsen & Hansen,
Amaliegade 3. Telefon Central 202.
Automobillakereri.

• BAADMOTORER •

Fineste danske Fabrikat, arbejder lydløst, let at passe, arbejder
ligegodt saavel med Petroleum som med Benzin, leveres hurtigst,
billigst og med Garanti fra

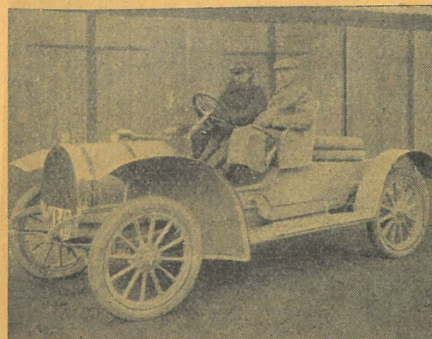
JØRGENSEN & MATHIASSEN
Motorfabrik, Vinkelvej 4, Kbhvn. V.
Automobil-Reparationer udføres.
Telefon Nora 1287.

Færdig Acetylgas paa Staalflasker.
Pris Kr. 35.

Ombytning med fyldt Beholder.
400 Liter Gas Kr. 3.

Bergsøe, Bülowvej 34.
Telefon 8731.

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.

Uundværlig for enhver Automobilist!

Paa Motor's Forlag er udkommet:

2den stærkt forøgede Udgave.

JULIUS KÜSTER:

AUTOMOBILET OG DETS BEHANDLING

Elegant indbunden. ~ Pris 3 Kr. 50 Øre.

Faas i Motor's Ekspedition og hos Boghandlerne.

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

Lager:
Syrevej, Amager.
Telefon Kastrup 83.

Brødrene Jansen,

Depot:
Strandboulevarden 56.
Telefon Øbro 2162.

— **Benzinimport.** —

Kontor: St. Strandstræde 19.

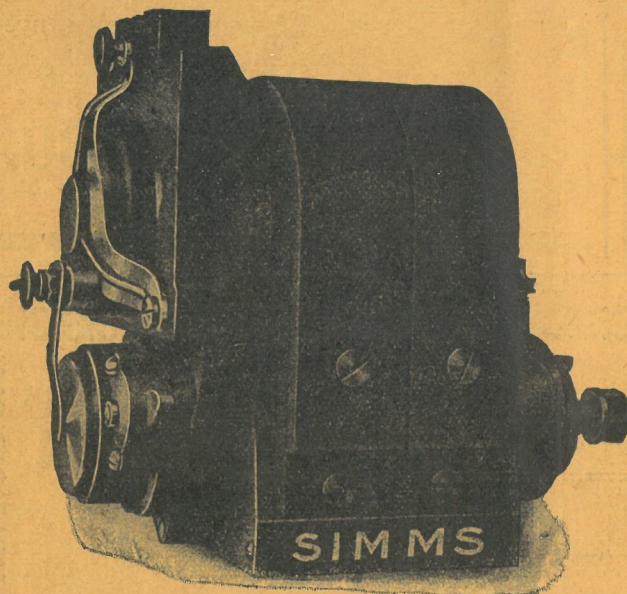
Telefon 10.004.

Telegram-Adresse:
Benzinjansen.

Ti-tusind og fire.

Simms Magneter

(Fabrikat: Simms Magneto Comp. Ltd, London)



er de bedste eksisterende
Tændapparater for
Automobiler, Baadmotorer og
stationære Motorer.

Paa Lager hos

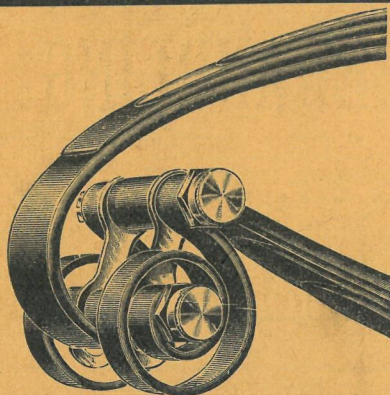
Generalrepræsentanten for

Danmark, Sverrig og Finland

B. DAN-JENSEN
Kompagnistræde 6.

Telefoner: Central 4273.
" 4372.

Lager af alle Reservedele. ——— Reparationer modtages.



Eneforhandling af Støddæmperen J. S. M.

En Pryd for Vognen, sparer Gummi og giver Vognen
en blød Gang. Let at anbringe.

H. Bencard,
Grønningen 1. Telefon Central 4319.
Luksus-, Last- og Vareautomobiler.

H. C. Christiansen har velindrettet Garage og Reparationsværksted.