

gave fra W.S.

MOTOR

Som
Medlemsblad
for



„Forenede Danske
Motorejere“

sendes Bladet til alle Foreningens Medlemmer.
Officielt Organ for „Danmarks Motocycle-Union“.

Aargang XI

Den 19. Februar 1916

Nr. 513

INDIAN har atter sejret

Ved Vinterløbet den 13^{de} Januar
1916 tog INDIAN med Sidevogn
Vandrepokalen hjem for 3^{die} Gang.

INDIAN

er absolut den behageligste og mest
driftssikre Maskine i Verden.

Køb derfor i 1916 kun Indian!

Eneforhandler for Fyen, Lolland, Falster, Møen
samt Bornholm:

L. BENDIXEN A/S

Kgl. Hof-Leverandør.

Bredgade 28.

Generalrepræsentant for Danmark:

CHR. WALTER

Farvergade 2.

Værksted:

Gl. Kongevej 4.

Garage:

Johannevej 8.

Udsalg i København:

Farvergade 2.

Telf.: 9781 & 10991.

Bredgade 28.

Telf. Palæ 2180.



DANSK VETERANBIL KLUB

MOTOR

LONDON Motor Police

omfatter:

- 1) Civilretligt Ansvar overfor Trediemand.
Ubegrænset, uindskrænket.
- 2) Beskadigelse af Vognen inkl. Transport.
- 3) Tyveri eller Beskadigelse under Forsøg herpaa.
- 4) Brand inkl. Eksplosion.
- 5) Tillægsrisikoer:
 - a) Brud paa Maskinen
 - b) Ulykkesforsikring for Ejeren
 - c) — - Chauffør.



LONDON Motor Police

er anerkendt af

Forenede Danske Motorejere
og forbeholdt dens Medlemmer.

Udførligt Prospekt gratis og franko.

Enhver Forespørgsel besvares af
Forenede Danske Motorejere,
Gl. Kongevej 1 C, Kbhvn.
Telefon 406.

Selskabets Kontor
Østergade 1, Kbhvn.
Telefon 6999 og dettes

Organisationschef
Kancelliraad J. P. Carlsen, Hovmarksvej 27.
Telefon Ordrup 1107.

Københavns Vulkaniseringsanstalt

Carlstedt og Nielsen.

Antoniegade 9. :: Telf. Byen 1614 x.

Reparation af Dæk og Slangere.

Absolut 1. Klasses Arbejde.

**Hurtig
Ekspedition.**

**Rimelige
Priser.**

Grundigste Undervisning i Motorkørsel.

Kursus 10 Kr., Attest til Fører kort iberegnet.

C. Ramm, autoriseret Lærer.

„Heimdal“, Læderstræde 11. Telf. Byen 1558 x.

Omhyggelige Reparationer samt Lager af nye og brugte
Motorcykler, Gummi og Reservedele.



„Rascino
Mobil Oil“
Mest driftssikre Smøreolie
for Automobiler og
Motoreyklusler.

Hoveddepot:
A. I. Rasmussen & Co.
Aarhusgade 102.
Telefon 3716.

Hellerup.

Diverse Motor Benzin (D. D. P. A.).

Motor Olier (Rascino, Ossag).

„Twist, Fedt, Pudse-Rekvisitter.
Stor Rabat. — Garanti for Kvalitet.

Joh. P. Pedersen,

Strandvej 94, Hj. af Strandparksvej. Telefon Hellerup 144.

Brud paa Maskinen!

Husk, at ethvert Brud paa Deres Maskine kan repareres af
DANSK AUTOGEN SVEJSEANSTALT.

Th. Lang,
Kalvebod Brygge 14, København B.
Eneste prisbelønnede Specialist i Danmark.
Sølvmedaille København 1912.

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, Baadmotorer, nye og brugte.

MOTOR

HARLEY-DAVIDSON

(THE SILENT GREY)

THE HARLEY-DAVIDSON MOTOR CO.
74 NEWMAN STREET. LONDON.

To all whom it may concern we beg to draw
attention to the fact that we have transferred the
general agency for Denmark for

THE HARLEY-DAVIDSON MOTOR CYCLE

to Messrs. C. Friis-Hansen & Co., Chr. d. IX. Gade 2,
Copenhagen.

H. E. Owen
Foreign Manager for
THE Harley-Davidson Motor Co. Ltd.

Vi har, som fremgaar af ovenstaaende Meddelelse, overtaget Eneforhand-
lingen for Danmark af Harley-Davidson Motorcyclen, og tillader vi os at
anbefale os til D'Herrer Motorcyclister.

Vort Udstillingslokale er Chr. d. IX. Gade 2 og aabnes primo Marts.

Da Størrelsen af den Sending, der hjemkommer i Marts, er begrænset,
anmoder vi dem, der ønsker at sikre sig en Harley-Davidson Model 1916,
snarest at henvende sig til

C. Friis-Hansen & Co.

Chr. d. IX. Gade 2.

HARLEY-DAVIDSON

(THE SILENT GREY)

M. P. Christensen,
Frederikssundsvej 34.

Telefon Taga 99 y.

Stort Udvalg i
Motordragter
og
Gummibeklædning
for Damer og Herrer.

JOHANNES ALLEN
AUTOMOBIL-Lygter, Beslag og
Vindskærme af Rør, mønsterbeskyttet.

Metalvarefabrik og Støberi.

Reparationer udføres.

Forretningen grundlagt 1813.

St. Kongensgade 61.

Telefon 3272.



Peter Petersen,
3, Pilestræde 3,

1ste Sal.

Telefon Byen 3568.



C. Hansen,
Gørtler og Metalstøber.

Telefon Byen 3546.

Pilestræde 84.

Jul. H. Tilling.
Automobil-Karosserier
og Motorværksted.

Classensgade 7.

Telefon Øbro 3436.

GEOLIN

Bedste Pudsemiddel for Messing, Kobber, Nikkel og Sølv.
GEOLIN er uovertruffet som Pudsemiddel for Biler.
Forlang det hos Deres Købmand eller hos **H. B. Jensens Eft.**
Esbjerg.

„Loreley“-Automobiler.

(Rud. Ley, A/S, Arnstadt, Thüringen).

Efter i længere Tid ikke at have kunnet faa Vogne hjem, har vi nu atter paa Lager:

6/18 og 8/24

Tourist og Limousine.

Nye Modeller. Elegant Udstyrelse.

„Detroiter“-Automobiler.

(The Detroiter Car Co, Detroit, Mich.).

Nye Modeller. Selvstarter. Dynamobelysning.

Ene-Repræsentant for Danmark:

Vilh. Nellesmann, Randers.

Telefon Nr. 230 og 930.

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

En solid og stadig voksende britisk Gummi-fabrik, der allerede har Forbindelse med Udlandet og Kolonierne, kunde ønske at antage en Ene-Repræsentant for Danmark mod Provision til Forhandling af *massive Gummiringe* til Last- og Vareautomobiler samt Omnibusser.

I Øjeblikket aftager den britiske Regering Størstedelen af Produktionen, men store Udvidelser af Fabriken er næsten fuldendte.

Eventuelle Ansøgere bedes give alle ønskelige Oplysninger, bl. a. om andre Agenturer og Forbindelser, Forretningsdygtighed, Alder, Reference (om muligt engelsk) osv., for at sætte Firmaet i Stand til at afgøre Sagen hurtigt.

Den antagne Repræsentant vil blive godt understøttet ved de laveste Priser og de bedste Varer.

Alle Henvendelser vil blive behandlet med strengeste Diskretion.

Redfern's Rubber Works, Limited

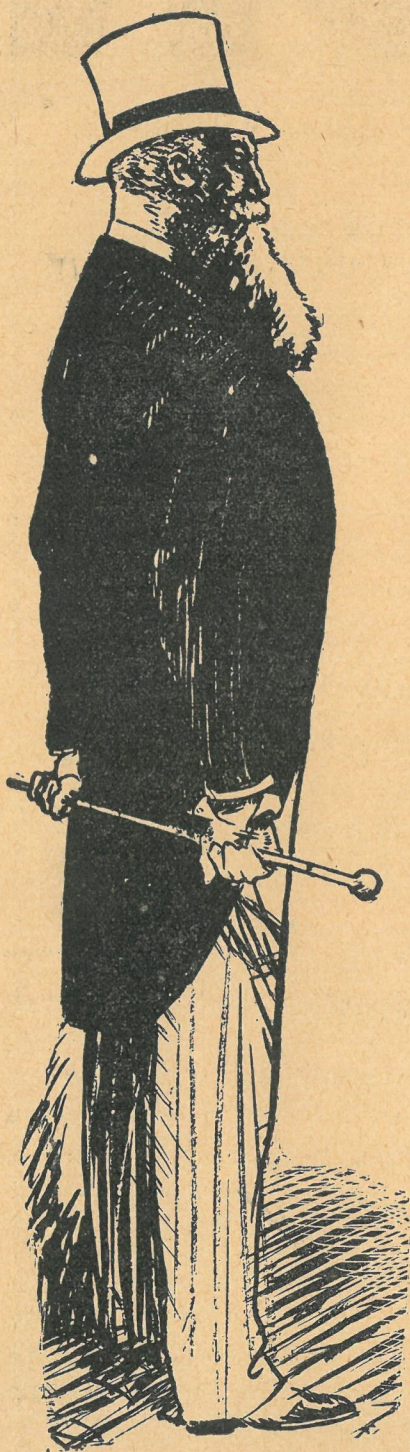
A D 2,

SOLID TYRE DEPT.

HYDE.

NR. Manchester.

ENGLAND.



SIKKERHED

For at have Fornøjelse af Motor Kørsel er det en Nødvendighed, at man ved sig selv føler, at man er sikker paa sit Køretøj, dette gælder saa vel om Maskine, Transmission og ikke mindst om Ringene.

De kan for Eksempel ikke føle Dem sikker, naar De kører en hvilken som helst Ring, selv om den er ny, kun hvis De kører et Mærke, der har staaet sin Prøve og som vides at være første Klasses Fabrikat og passe for de danske Veje, for Eksempel

DUNLOP.

DUNLOP RUBBER CO. A/s

GRUNDLÆGGERE AF LUFTRINGEINDUSTRIEN

ST. STRANDSTRÆDE 19 - KØBENHAVN K.

TELEGR. ADR.: DUNLOP. TELEFONER: 5008 & 10,508.

MOTOR



Medlemsblad for

Danske Motorklubber

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

Officielt Organ for „Danmarks Motoreykle-Union“

Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Abonnement, 2 Kroner pr. Kvartal
(inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, på
ethvert Postkontor og i Ekspeditionen
Gothersgade 14, Bogtrykkeriet. Telf. 40.
København K

Udgivet af et Aktieselskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør
A. Semler

Redaktion:
Hollænderdybet Nr. 36.
Telefon Amager 1608 y.

Enkelte Numre 20 Øre.

Redaktionssekretær: Cand. phil. Erik Hildesheim

København C.

Nr. 513.

Lørdag den 19. Februar 1916.

11. Aargang.

INDHOLD

	Side	Side
Ugens Nyt:		
Danmarks Motoreykle-Union.....	92	Naftalin og dens Anvendelse til Motorer (Ill.).....
Bivejstilladelser.....	92	Motorsportsmændenes Kørsel gennem Byerne.....
Fyens Stifts Motor-Klub.....	93	Smaanyt.....
Københavns Motor-Klubs Vinterløb 1916 (Ill.).....	93	Motoreyklen og dens Behandling, af cand. polyt., Ingeniør F. Schmitt
Det billige Elektromobil.....	96	(Ill.) (fortsat).....



Officielle Meddelelser fra „Forenede Danske Motorejere“.

Juridisk Assistance.

Den juridiske Konsulent Hr. Overretssagfører Konrad M. Lauterbach vil efter Styrelsens nærmere Anvisning yde Selskabets Medlemmer gratis Assistance i Retssager vedrørende Overtrædelser af Automobilloven dog saaledes, at de eventuelt idømte Bøder og de med Sagerne følgende retslige Omkostninger afholdes af Medlemmerne selv. Ved Sager af principiel Betydning kan Styrelsen dog bestemme, at Foreningen ogsaa dækker de retslige Omkostninger ved en eller flere Instanser. Skriftlig Begæring om juridisk Assistance ledsaget af fyldige Oplysninger og saa vidt muligt udførlig Dokumentation af vedkommende Sag tilstilles Selskabets Kontor, Gl. Kongevej Nr. 1 C, København, hvorefter Styrelsen gennem sit Retsudvalg — bestaaende af Præsidenten, Vicepræsidenten og Kassereren — træffer Afgørelse om, hvorvidt og i hvilket Omfang den juridiske Assistance kan ydes.

Medlemmer, som ønsker juridisk Assistance angaaende en Sag, bør straks, naar den opstaar, henvende sig til „Forenede Danske Motorejere“ med Sagens Oplysninger og Bevisligheder, da det er af største Vigtighed ved Sagens Behandling af Retsudvalget, at det foreliggende Materiale er saa fyldigt som muligt.

Officielle Meddelelser

fra

Danmarks Motorcykle-Union.

Aarhus Motorklub, Dansk Motor Klub,
Esbjerg Motor Klub, Fyens Stifts Motor Klub,
Københavns Motor Klub, Midtjysk Motorforening,



Motorcykleklubben Elleham.
Motorklubben Anglo Dane, Roskilde og Omegns
Motorklub, Skanderborg Motorklub.

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

Overlæge *Cai Tage-Hansen*, Roskilde, Formand. Ingeniør, cand. polyt. *Axel Semler*, København, Sekretær. Murermester *Senius Olsen*, Hellerup, Kasserer. Repræsentant *Axel Andersen*, Skanderborg. Ingeniør, cand. polyt. *M. Frandsen*, Frederiksberg. Prokurist *W. P. Jacobsen*, Roskilde. Vinhandler *Alfr. Jørgensen*, Odense. Grosserer *Larsen*, Aarhus. Direktør *Madsen*, Herning. Fuldmægtig *H. Prip*, Esbjerg.

Korrespondance bedes adresseret til Sekretæren, Hollænderdybet 36, København C. Telefon Amager 1608 y.

Pengeforsendelser til Kassereren, Tranegaardsvej 2, Hellerup. Telefon Helrup 1327 y.

Bestyrelsen.



Motorcykleklubben »Elleham«.

Klubben er stiftet den 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: Arkitekt *Aage Mathiesen*, Formand. Grosserer *Johs. Semler*, Næstformand. Forvalter *Hj. Madsen*, Kasserer og Sekretær. Billedhugger *Andr. Bundgaard*, Direktør *J. C. H. Ellehammer*, Sagfører *L. Bang*, Præsto.

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

Vodrofsvej 22 A, Tlf. Vester 1618 y. Grosserer *Richard Laybourn*, Kasserer, Gl. Torv 8, Tlf. Byen 7053. Grosserer *V. H. Olsen*, Strandvej 88, Tlf. Helrup 20. Slagtermester *V. Samson*, Isafjordsgade 2, Tlf. Amager 1314. Fuldmægtig *Phaff Andersen*, Revisor.

Sportsudvalget: Fabrikant *Anth. Jørgensen*, Hof-Dekormaler *Wilken Hansen*, Grosserer *Chr. Waller*.

Festudvalget: Grosserer *V. H. Olsen*, Fuldmægtig *Phaff Andersen*, Fabrikejer *Axel H. Hornum*.



Københavns Motor Klub.

Klubben 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: Murermester *Senius Olsen*, Næstformand, Tranegaardsvej 2, Tlf. Helrup 1327 y. Grosserer *Svend Lund*, Sekretær,



„Fyens Stifts Motor Klub“.

Klubbens Formaal er at virke for godt Kammeratskab blandt dens Medlemmer, at arrangere Motorløb, Udflugter og Sammenkomster og iøvrigt at virke til Gavn for Motorsporten i sin Helhed.

Kontingentet er for aktive Medlemmer 10 Kr. og for passive 5 Kr. aarlig, Indskud 2 Kr.

Bestyrelsen: Ritmester *G. Møller*, Odense, Formand. Vinhandler *Alfr. O. Jørgensen*, Odense, Næstformand. Grosserer *Classen-Smith*, Odense, Kasserer. Direktør *J. H. Ørkild*, Odense, Sekretær. Journalist *Vald. Møller*, Odense. Telefonmester *C. Buchgreitz*, Odense. Installateur *C. M. Hansen*, Kærteminde.

Ugens Nyt.

Sol og Maane.

Onsdag d. 23. Februar:

Solopgang Kl. 7° 21',

Solnedgang Kl. 5° 26', Maanen i sidste Kvarter Lørdag den 26. Februar.

* * *

**Danmarks
Motorcykle-Union.**

„Dansk Motor Klub“ har indmeldt sig i „Danmarks Motorcykle-Union“, der nu omfatter alle Landets betydende Motorcykleklubber. Fra en ringe Begyndelse har Unionen ved sit gode Formaal arbejdet sig stor og stærk, idet

Bivejstilladelser.

Det er lykkedes „Forenede Danske Motorejere“ at faa aabnet Vejen fra Græsted over Paarup til Gilleleje for Automobiltrafik i Tidsrummet fra 15. April til 15. September, dog saaledes, at Tilladelsen kun gælder „Forenede Danske Motorejeres“ Medlemmer.

H. C. Christiansen, Gnome Motorer til Flyvemaskiner.

Endvidere ønsker Sogneraadene opgivet Navn paa de Medlemmer, der kunde ønske at benytte Tilladelsen, samt Bogstav og Nummer paa deres Motorvogn. De af „F. D. M.“s Medlemmer, der kunde ønske at benytte Tilladelsen, maa altsaa helst saa snart som muligt opgive opgive Motorvognens Bogstav og Nummer til Selskabets Kontor, Gl. Kongevej 1 C.

Tilladelsen gælder dog ikke Lastautomobiler.

* * *

For nogen Tid siden meddelte vi, at Vejen fra Saltum over Hune til Blokhuse efter Ansøgning af „Forenede Danske Motorejere“ var blevet aabnet for Automobiltrafik. „F. D. M.“ har derpaa ansøgt om ogsaa at faa den sydlige Vej fra Pandrup over Hune til Blokhuse aabnet, men dette lykkedes ikke. Imidlertid er Nægtelsen i nogen Grad pro forma, idet der fra anden Side meddeles os, at

Automobilister ikke bliver noteret ved Kørsel paa denne Vej, naar blot der køres fornuftigt.

* * *

Fyens Stifts Motor Klub.

„Fyens Stifts Motor Klub“ afholder Generalforsamling Fredag den 25de ds., Kl. 8 Aften, paa „Grand Hotel“ i Odense med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af Regnskab.
- 3) Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for de ved Lodtrækning afgaaende, nemlig d'Hrr. Telefonmester Buchgreitz, Grosserer Clausen-Smith og Direktør Ørkild.
- 4) Valg af Revisor og Revisor Suppleant.
- 5) Forslag fra Bestyrelsen til Lovændringer.
- 6) Eventuelt.

Bestyrelsen.

Efter Generalforsamlingen eventuelt Smørrebrød.

Københavns Motor-Klubs Vinterløb 1916.

I det herligste Vintervejr samledes Deltagerne i „Københavns Motor-Klubs“ tredje Vinterløb paa Toppen af Frederiksberg Bakke i Søndags Morges ved halvtotte Tiden. Der var Liv og godt Humør hos alle, der skulde afsted paa den lange Tur, thi et lille Prøvetrip ud ad Roskilde Landevej havde overbevist dem om, at Vejene var tørre og i udmærket Stand. Intet Under, at det fine Vejr vakte Tilfredshed, thi Deltagerne havde ventet Mudder-Vejr i Lighed med, hvad der havde været Tilfældet de to foregaaende Aar.

En hel Del motorsportsinteresserede var kommet ud for at overvære Starten, og i Mængden saas en Del kendte Ansigter, hvoriblandt kan nævnes Grosserer Ketner, Fuldmægtig Bruun, Nationalbanken, Repræsentant Høltzer, Fuldmægtig Hofmann, Adler, Fabrikant Hornum, stud. med. Axel Mathiesen og m. fl.

Et Par Minutter før Kl. 8 udleverede Starteren, Hofdekormaler Wilken Hansen Kontrollkortene, og forbavsende hurtig forsvandt alle Deltagerne ned ad Frederiksberg Bakke. De 22 startende var:

Joh. Nielsen, Ætna, 3 HK.
Andr. Tidemand, Exelsior, 10 „

C. Bohnstedt Petersen, Indian,	7/9 HK.
Pfaff Andersen, Harley Davidson	
	med Sidevogn, 7/9 „
Th. Griesse, Humber,	3 1/2 „
I. Theilmann Ibsen, B. S. A. m. Sidev.,	4 1/4 „
Henning Holst, Douglas,	3 3/4 „
Knud Therkelsen, Norton,	3 1/4 „
Jens Jensen, New Hudson m. Sidev.,	6 „
Jan Hagemeister, Jan Automobil,	5,2 „
Jacob Köhler, Saxon Automobil.	
Wilh. Møller, Harley Davidson	
	m. Sidev., 11/16 „
Arnold Hansen, Indian,	7/9 „
H. Anthonsen, „ m. Sidev.	7/9 „
Frode Lund, „ m. Sidev.	7/9 „
P. Chr. Herl, „	7/9 „
Chr. Walter, „ m. Sidev.	7/9 „
I. Tribler, „	3 1/2 „
Einar Hansen, Yale,	5,3 „
H. Tholstrup, Indian,	7/9 „
Christensen, Roskilde, Wanderer m. Sidev.,	4 „
P. Crüger-Hansen, Sun,	3 3/4 „

Saa skiltes Tilskuerne frysende og beklagende Motorsportsmændene, der skulde køre Sjælland rundt paa kryds og tværs i saadan en Kulde.

H. C. Christiansen, Renault Lastautomobiler.

I Roskilde.

I Løbet af Formiddagen samledes en hel Del Motorcyklister og Automobilister i Roskilde, hvor de midt i Løbet kunde faa Lejlighed til at se



Fot. Juncker Andersen.

Forretningsfører Teilmann Ibsen og Grosserer Chr. Walter.

Rytterne og derved danne sig et Skøn over Chancerne. Kontrollen var lagt ud for Hotel Prinsen, hvor der hele Formiddagen var stort Rykind. De fleste havde belavet sig paa at nyde Frokosten i Ro og Mag mellem halv elleve og elleve, da det var beregnet, at den første ikke kunde være der tidligere end halv tolv. Men som det saa ofte gaar med Beregninger i Motorløb, viste det sig ikke at holde Stik, og det blev for manges vedkommende en Frokost med mange Forstyrrelser, med en stadig Løben til Vinduerne for at se, hvem der kom.

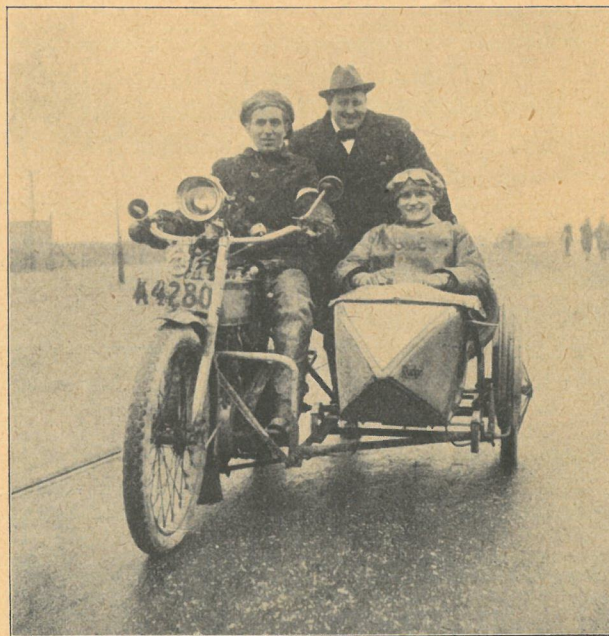
Det begyndte allerede seks Minutter over halv elleve, da Pfaff Andersen paa sin Harley Davidson med Sidevogn, efter at have gennemkørt den lille Rute over Næstved og Ringsted, som første Mand skulde have sit Kontrolkort paategnet hos Kontrollen i Roskilde. Han havde dog ikke været to Minutter i Roskilde og var endnu ikke færdig med at fylde Benzin og Olie paa Maskinen, før Chr. Walter paa sin 7/9 HK. Indian med Sidevogn kørte op foran Hotel Prinsen.

Og nu gik det Slag i Slag, idet det dog sta-

dig var Deltagerne, der havde gennemkørt den korte Rute, der kom. Inden Walter var kommet afsted, kom Antonsen og derefter Frode Lund, Henning Holst, Jens Jensen, Christensen, Roskilde, og Johs. Nielsen.

Den første, der kom til Roskilde fra den lange Tur over Næstved, Slagelse, Kalundborg og Holbæk, var Tidemand paa Excelsior. Han kom allerede Kl. 11²⁴, fik fyldt Benzin og Olie paa og satte Kursen mod København. Der gik dog ikke mange Minutter, før den næste fra den store Klasse kom. Det var Herl paa 7/9 HK. Indian, der pressede Tidemand saa stærkt. Hurtig fik han Benzin og Olie, for atter at komme videre efter den foran liggende Tidemand. Efter et lille Ophold kom Bohnstedt Petersen og Tribler, og derefter blev Mellemrummene mellem de kommende større.

Det var som sagt en meget anselig Skare motorinteresserede, der havde givet Møde, og i Mængden saa vi Overlæge Tage Hansen, Roskilde, og Muremester Senius Olsen, begge Dommere, endvidere Hofdekoremaler Wilken Hansen, Grosserer Olsen med Frue, Prokurist W. P. Jacobsen, Konsulent Knudsen og Ma-



Fot. Juncker Andersen.

Hr. Grosserer Pfaff Andersen paa Harley Davidson med Sidevogn.

nufakturhandler Th. Larsen, alle af Roskilde, Grosserer Svend Lund med Frue og Oberstløjtnant Teilgaard, Forsikringselskabet „Lon-

H. C. CHRISTIANSEN, Gnome Motorer til Flyvemaskiner.

don“, med Frue, Grosserer Richter Friis med Frue, Grosserer Bendixen o. m. fl.

Ved 1-Tiden vendte Tilskuerne tilbage til København for at overvære Opløbet paa Peder Bangsvej.

Ved Opløbet.

Var man blevet overrasket i Roskilde over Rytternes tidlige Ankomst, saa blev man det i endnu højere Grad i København. Op ad Dagen var det nemlig blevet Tøvejr og Vejene af den Grund smattede, og naar dertil kom, at der i Nordsjælland herskede en hel lille Snestorm, havde man ikke ventet Deltagerne før ved halv fire Tiden. Man blev imidlertid overrasket, hvilket havde tilfølg, at der kun var en halv Snes Mennesker til Stede ved Opløbet til at tage imod de første. Kl. 2³⁰ naaede Tidemand (10 HK. Excelsior) ind over Maalet, for Kl. 2³¹ at blive efterfulgt af Herl. Tidemand havde imidlertid ikke sit Kontrolkort i Orden, idet han manglede Paategning af Kontrollen i Rønnede Kro, hvor han var kørt forbi uden at standse. Dommerkomiteen har derfor ikke kunnet godkende Tidemands Ankomsttid, men da det imidlertid er konstateret, at han er passeret dette Kontrolsted, og en Standsning selvfølgelig ikke har kunnet medføre saa stort Tidstab, at Tidemand ikke kunde naa ind inden Normalankomsttid, har Dommerne dog indstillet ham som ligeberettiget med de andre inden Kl. 5 ankomne Del-

fulgt af et sjældent Uheld, men indrømmes maa det jo ogsaa, at han næsten hver Gang har kørt paa en meget gammel Maskine. Ved sin sidste Præstation har han imidlertid klart bevist, at han



Fot. Juncker Andersen.

Repræsentant Tidemand med sin Excelsior.



Fot. Juncker Andersen.

Cyklehandler Bohnstedt Petersen og Forretningsfører Herl, begge paa Indian.

tagere. Herl paa 7/9 HK. Indian maa altsaa betragtes som første Mand ved Maalet. Herl har i næsten alle de Løb, han har deltaget i, været for-

er en virkelig første Klasses Rytter. Omtrent samtidig kom Chr. Walter og Frøde Lund Kl. 2⁴⁸, begge paa 7/9 HK. Indian med Sidevogn. Det var to meget smukke Præstationer, som fortjener at bemærkes særligt. Ved sin pointsfri Indkomst her er Grosserer Walter blevet endelig Ejer af K. M. K.s smukke Vandrepokal for Motorcyklister, hvilket absolut maa betragtes som et retfærdigt Resultat, naar man tager i Betragtning, hvor stor Betydning Walter har haft for dansk Motorcykle-Sport.

Bohnstedt Petersen, der i dette Løb kørte 7/9 HK. Indian, kom Kl. 2⁵⁵; Pfaff Andersen (7/9 HK. Harley Davidson med Sidev.) kom Kl. 3¹⁷. Johs. Nielsen (3 HK. Ætna) Kl. 4, H. Anthonsen (7/9 HK. Indian m/S) Kl. 4⁰⁴, Jens Jensen (6 HK. New Hudson m/S) Kl. 4⁰⁷, Teilmann Ibsen (4¹/₄ HK. B. S. A. m/S) Kl. 4¹⁴, H. Christensen, Roskilde (4 HK. Wanderer m/S), I. Tribler (3¹/₂ HK. Indian) Kl. 4³⁷ og endelig paa Slaget 5 Henning Holst (2³/₄ HK.

H. C. Christiansen, Reo Automobiles, Selvstarter, elektrisk Lys.

Douglas), der hele Løbet igennem havde været hjem søgt af de mærkværdigste Uheld.

Kl. 5¹⁰ kom Knud Therkelsen paa en 3¹/₄ HK. Racer Norton, som her fik sin første Debut i et dansk Løb. Therkelsen kørte udmærket, men var saa uheldig at styrte og forslaa sig ret alvorligt; trods sine Læsioner fortsatte han, som den aldrig opgivende Sportsmand, og naaede Maalet kun 10 Minutter efter normal Ankomsttid. Det afleverede Kontrollkort bar de tydeligste Spor af hans Uheld.

Ved 7-Tiden indkom Jan-Automobilet med dets Konstruktor Jan Hagemeister ved Rattet, der derved sikrede sig „Københavns Motor Klubs“ Vandrepokal for Automobiler for ét Aar.

Efter Løbet havde vi Lejlighed til at tale med

flere af Deltagerne, der alle havde været overordentlig tilfredse med Løbet. Det maa ogsaa siges, at det denne Gang var det bedste Vejr, det endnu har været til noget Vinterløb. Om Morgen og Formiddagen var det let Frost, og selv om det hen ad Dagen begyndte at tø, saa kom Sneen, der gav Løbet mere Karakter af et Vinterløb. Ved Opløbet gav det ogsaa bedre Stemning ved Synet af de snedækkede Motormænd i Stedet for som tidligere at maatte se dem bedækket med Mudder. Løbets Arrangement var udmærket, og Benzin- og Oliedepoterne var i Orden, saa Paafyldning kunde foregaa let og hurtigt.

Alt ialt et udmærket og fornøjeligt Løb, som Deltagerne lover sig selv at gaa med til til næste Aar igen, et Løb, som „Københavns Motor Klub“ kan være stolt af.

Det billige Elektromobil.

Om dette interessante Køretøj, der har saa stor en Fremtid for sig, skriver „Allgemeine Automobil-Zeitung“, Wien en Artikel, som vi nedenfor gengiver i Uddrag.

Edison har, efter hvad amerikanske Blade meddeler, fremstillet en ny Akkumulator. Arbejdet paa den har strakt sig over tre Aar. Edison-Akkumulatoren skal indbygges i en let Varevogn, som Forretningsfolk har Brug for, og som de har Raad til at anskaffe. Den med den lette Edison-Akkumulator udstyrede Varevogn er beregnet til en Nyttelast af 350 kg og skal uden at oplades kunde køre 75 km med en Gennemsnitshastighed af 16 km i Timen.

Edison siger, at hans lette Køretøj er bestemt til at erstatte de smaa Forretningers tidligere af Heste trukne Varevogne. Driftsomkostningerne for Varevognen skal hvad Strømforbruget angaar, ikke være mere end halv saa store som det, der gaar til Stald og Fodring af en Hest. Omkostningerne til Gummi skal være mindre end, hvad der fordres til en Hests Beslag. Edison gør endvidere opmærksom paa, at Foderet stiger i Pris, medens Priserne for elektrisk Strøm derimod falder. Man kan altsaa regne Anvendelsen af Edison-Elektromobilen tilsvarende billigere.

Saa vidt Meddelelsen fra Amerika. Edison sidder i sit Laboratorium i Meulo Park og arbejder stadig i Videnskabens Tjeneste ved Skabelsen af sine Opfindelser paa Elektroteknikkens Omiaade. Man maa ikke gøre den stille Arbejder, Edison ansvarlig for de falske Rygter, Journalisterne udspreder om ham. Amerika elsker Sensation, og derfor er den amerikanske Presse stadig paa Udkig efter Sensation, som den kan fylde sine Læsere med. Edisons Opfindelser gav og giver den amerikanske Presse Stof til overdrevne og sensationsfyldte Beretninger. Vi har allerede ofte gennem denne Sensations-Presse hørt, at Edison har opfundet den lette Akkumulator, den virkelig lette, som man kan bære i Vestelommen. Men en fremragende Elektrotekniker har engang sagt: „Vi vil aldrig faa den lette Akkumulator, med mindre den falder ned fra Himlen.“

Edison har ubestridt bidraget overordentlig meget til Forbedring af Akkumulatoren. Det er lykkedes ham at gøre den lettere og lettere; dog den lette „Vestelomme-Akkumulator“ kan selv Edison endnu ikke byde Verden. Imidlertid giver den ovenfor omtalte nyeste Opfindelse fra Edisons Laboratorium os Lejlighed til at komme ind paa Spørgsmaalet, om det da ikke vilde være muligt at fremstille billige Elektromobiler i Europa.

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

Fremstillingen af Elektromobilet, saavel som dets økonomiske Anvendelighed, afhænger ikke alene af den lette, men ogsaa af den gode Akkumulator. Den lette Akkumulator, saaledes som den spøger i Opfinderens Fantasi, og som den vilde være det ideelle for Elektromobilet, er endnu ikke opfundet. Men vi har nu til Dags gode Akkumulatorer, som ikke alene er i Besiddelse af tilstrækkelig Kapacitet, men ogsaa i Henhold til Levedygtighed stiller enhver Fordring tilfreds. Akkumulatorens Uholdbarhed var som bekendt i lang Tid dens største Ulempe. Selv om vi altsaa ikke nu har den lette Akkumulator, saa har vi dog den gode, og i Amerika tager man foreløbig, hvad man har, og anvender det. Deraf kommer det, at billige Elektromobiler anvendes saa uhyre meget i de store amerikanske Byer; det er mest Selvejerkøretøjer, der ikke alene benyttes af Læger, Advokater, Bankier og andre Forretningsfolk, men ogsaa med Forkærlighed af Damer. At saadanne billige Elektromobiler i Amerika ofte ejes af store Selskaber, der lejer dem ud, er allerede bekendt. Den, der lejer et Elektromobil paa den Maade, har intet at bekymre sig om. Det bliver i kørefærdig Stand stillet udenfor Huset, og Lejeren kan saa køre rundt i det, indtil det paa en bestemt Tid afhentes igen. Man skal altsaa ikke engang sørge for Garage. Ved denne meget praktiske Foranstaltning er Person-Elektromobilet blevet meget populært i de store amerikanske Byer. Selvfølgelig findes der dog ogsaa mange, der ikke vil nøjes med at leje et Elektromobil, men hellere vil købe det. Fristen til at købe et saadant Person-Elektromobil ligger netop i dets Billighed. Vi ved, at Hemmeligheden ved Fremstillingen af det billige amerikanske Benzin-Automobil ligger i Massefabrikationen. Det samme Princip bliver i Amerika ogsaa benyttet ved Fremstillingen af det billige Elektromobil, kun bliver det ikke fremstillet i saa store Mængder, som Tilfældet er med Benzin-Automobilet, da Elektromobilet altid vil have en mere begrænset Anvendelighedszone end Benzinvognen. I hvert Fald har denne begrænsede Anvendelighedszone ikke hindret, at man i Amerika ogsaa kan fremstille Elektromobilet billigt.

Som sagt, Hemmeligheden ved den billige Pris ligger i Massefabrikationen. Da vi nu strengt taget godt kunde fremstille en „billig Europæer“, som Konkurrence til den „billige Amerikaner“, saa indser vi ikke, hvorfor vi ikke ogsaa skulde kunne fabrikere et billigt Elektromobil. Den gode Akku-

mulator, som vi skal bruge dertil, har vi, saa det er altsaa ikke absolut nødvendigt, at den lette Akkumulator først skal falde ned fra Himmelen, skønt vi visselig vilde betragte det som en Himmels Gave. Vi kan altsaa straks fremstille Person-Elektromobilet. Forskellen mellem det og dets amerikanske Navnebroder vilde netop være Prisen. Vi vilde stadig fremstille det dyrere og følgelig ogsaa sælge det dyrere end Amerikanerne. Spørgsmaalet om Kvaliteten bliver helt ude af Spillet, thi i Kvaliteten kan vore Kraftvogne, hvad enten de nu drives ved Benzin eller Elektricitet, til enhver Tid konkurrere med Udlandet. Den elektrotekniske Videnskab og Industri er saa højt udviklet, at vi trøstigt tør sige: Alt, hvad der er andre muligt paa dette Gebet, er ogsaa os muligt. Det gælder derfor i Virkeligheden kun om at gøre Fremstillingsomkostningerne ved Elektromobilet mindre, saa at man kan tilbyde Publikum et billigt Elektromobil.

Kampen om Herredømmet mellem de tre Driftsmaader: Benzin, Damp og Elektricitet er forlængst faldet ud til Gunst for Benzinen, eller for at være korrekt til Gunst for Eksplosionsmotoren, thi den bliver jo nu i Krigens Tid drevet med alle mulige Brændstoffer. Flertallet af alle Automobiler er forsynet med Eksplosionsmotor, og alle Verdens Automobilister er egentlig dens svorne Tilhængere. Grunden er let at indse. Automobilet med Eksplosionsmotor tjener ikke alene til eet Formaal, men til alle Formaal. Det er lige saa anvendeligt til Bykørsel som til Sports- og Rejsebrug. Elektromobilet derimod kan foreløbig kun bruges paa en ret begrænset Strækning, der ikke overskrider 80 til 100 km. Men der gives mange Automobilejere, som ikke behøver mere. De vil ved Anskaffelsen af Elektromobilet nyde godt af alle de Fordele, det ubestridt har, saasom Simpelhed i Betjeningen, Renlighed, Lydløshed og den stødfri Gang. Men disse Fordele maa ikke sættes i Forbindelse med en Pris, der væsentlig overstiger Benzinvognens, thi ellers vil Elektromobilet vedblive at være, hvad det hidtil har været: Et Luksuskøretøj. Thi den Luksus at holde Automobil ved Siden af Elektromobilet kan kun de rige tillade sig. Men Person-Elektromobilet skal ikke være noget Luksuskøretøj, det skal være et Nyttekøretøj. Vi vil foreløbig helt se bort fra det billige Elektromobils Anvendelse til lette Varevogne, skønt Edisons Ord gælder i endnu højere Grad for Europa end for Amerika. Foderet er ogsaa hos os

H. C. Christiansen, engelsk Daimler, ventilløse Automobiler.

stærkt stigende, og det vil sikkert efter Krigen være en god Tid, før det atter naar sin normale Pris. Men hvad der vejer endnu mere i Vægtskaalen, er den stadig tiltagende Hestemangel. Vi har allerede tidligere ved andre Lejligheder sagt, at „Opdrætningen“ af Automobiler foregaar langt hurtigere, end en ved Krigen væsentlig formindsket Hestebestand. Derfor ser det ud, som om den dyriske Trækraft skulde blive erstattet med den mekaniske, og selv om ogsaa Pierre Giffars for mange Aar siden udtalte Ord om „Hestenes Endeligt“ endnu ikke er blevet Sandhed, saa begynder man dog alle Vegne at indse det mekaniske Træks Fordele frem for det dyriske.

Elektrisk Strøm har vi nok af i de store Byer, og den vil sikkert blive billig. Man kunde vel ikke tænke sig en Kommune lade den gunstige Lejlighed gaa fra sig til at forøge sin Afsætningsmulighed ved at levere Elektricitet til Elektromobiler, selv om den maatte sætte Priserne ned. Derfor vil det ene og alene dreje sig om at komme ind paa en Massefabrikation selvfølgelig dog ikke i en saadan, hvor man regner med saa fantastiske Tal, som ved Fremstillingen af de amerikanske Benzin-Automobiler, hvor det aarlige Antal hyppigt ligger mellem 100,000 og 300,000 eller endnu højere.

Naar i Dag en Fabrik, der fabrikerer Benzin-Automobiler, ved Siden af befatter sig med Fremstillingen af Elektromobiler og lad os sige fabrikerer 50, 100 eller endog 200 eller 500 Elektromobiler aarlig, saa kan det ikke kaldes Masseproduktion, og følgelig er Fabrikationsomkostningerne saa høje, at der ikke kan blive Tale om billige Priser. Men fremstiller man 10,000 eller 20,000 Person-Elektromobiler, saa vil Prisen for det enkelte Elektromobil lade sig trykke væsentlig. Man maa kun have Mod til at begynde; man maa ikke

henfalde til at vente, indtil Kunderne kommer og saa først producere. Hvis Amerikanerne havde fulgt dette helt gale Princip, saa var deres Automobil-Industri, hvad Masseproduktionen angaar, aldrig naaet den Højde, den staar paa i Dag. Amerikanerne har heller ikke ventet, indtil Byerne er opstaaet med at forbinde dem med Jernbanelinier. De har i de fleste Tilfælde først anlagt Jernbanen, og saa snart Samfærdselsmidlet var der, er ogsaa Trafikken kommet, og Byerne er formelig vokset op af Jorden.

Hvis en Fabrik hos os vilde indrette sig paa en Fabrikation af 10,000 til 20,000 Elektromobiler aarligt, saa vilde der selvfølgelig være forbundet en vis Risiko derved. Men vi tror, at denne Risiko er meget ringe, thi Afsætningsmulighederne er ikke alene for Haanden i Indlandet, men ogsaa i Tyskland og utvivlsomt ogsaa i de store Byer paa Balkan. Hvad os angaar, saa er vi endog saa sangvinske at tro, at vort Publikum, naar vi var i Stand til at byde paa et virkelig billigt Elektromobil, vilde styrte sig over det. Det billige Elektromobil vilde formeligt blive revet Forhandlere og Fabrikant ud af Hænderne. Men billigt maatte det være. Foreløbig lader Ordet „billig“ sig ikke anvende paa vore Elektromobiler. De er bygget som Luksusvogne og bliver tilbudt et Publikum, der ikke betragter den som et billigt Køretøj, men som et behageligt, luksuriøst og bekvemt Køretøj.

Nu er Tiden inde for det billige Elektromobil og: „Den, der kommer først til Mølle, faar først malet“.

Bladet slutter med at udtale, at det ikke ønsker et uskønt amerikansk Køretøj, men derimod et Elektromobil, som man forstaar at bygge det i Østerrig, med smukke Linier og af bedste Kvalitet.

Naftalin og dens Anvendelse til Motorer.

Om dette Spørgsmaal har Diplom-Ingeniør K. Bruhn, Essen, skrevet en Artikel i „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“. Da det sikkert vil interesse „Motor“s Læsere at høre lidt om disse Naftalin-Motorer, som de bruges dels ved stationær Drift, dels — og særlig i den senere Tid

til Automobil-Drift, skal vi gengive Artiklen i Uddrag efter „Ingeniøren“:

Det stadig øgede Forbrug af Motorbrændolie og de som Følge deraf stadig stigende Priser derpaa har gjort det ønskeligt at fremskaffe andre og billigere Brændstoffer. Med Henblik herpaa udskrev

H. C. Christiansen, Reo Automobiler, Selvstarter, elektrisk Lys.

Forbundet af internationalt anerkendte Automobilklubber i Paris i Begyndelsen af 1914 en Konkurrence til Fremskaffelse af et flydende Brændstof, som altid skulde staa til Raadighed i tilstrækkelige Mængder og til billige Priser. I Naftalin haves et Drivmiddel, som baade paa Grund af sin Prisbillighed og tekniske Fortrin egner sig udmær-

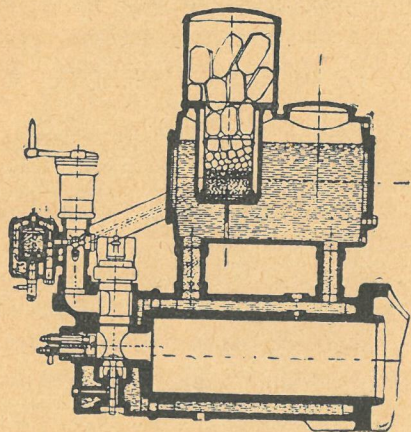


Fig. 1.

ket for smaa Motorer, kun gør dens faste Tilstand det nødvendigt at underkaste den en særlig Behandling.

Naftalin udvindes for største Delen af den ved Gasfabrikationen frembragte Tjære. Den udgør ca. 0,3 % af den forgassede Kulmængde, og det Udbytte af ren Naftalin, der kan faas af Tjæren, er 4,5 à 5,0 %. Det kunde synes at være smaa Mængder, men det udgør nu alene for Tysklands Vedkommende ca. 60 Millioner kg aarlig. Efter Fremgangsmaaden ved Fremstillingen faas Naftalin mere eller mindre ren; i helt ren Tilstand er den et hvidt, haardt og sprødt Stof. Da den er dannet ved en høj Temperatur, er den meget varmebestandig under lignende Forhold, og da den tillige er vanskelig antændelig, tillader den ved Motor-drift en høj Kompression. Den rene Naftalin smelter ved 79,6° C. og koger under et Tryk 760 mm ved 218°; der er altsaa et stort Mellemrum mellem Smelte- og Kogepunktet, hvilket letter Anvendelsen af det flydende Stof f. Eks. til Motorer. Ved Afkøling af dampformig Naftalin gaar den i Nærheden af Smeltepunktet, ca. 70°, direkte over til fast Form, iden den udskiller sig som klare Krytaller af stor Renhed. I smeltet Tilstand er den en klar Vædske. Ved Smeltningen indtræder en betydelig Volumenforøgelse, hvorfor det kan være nødvendigt at gennemhulle stærknet Naftalin, som

skal smeltes fra neden af, da den smeltede Masse ellers kan udsætte Beholderen for et stort Tryk. Paa lignende Maade kan fyldte Rørledninger ved Opvarmning blive udsat for et meget stort Tryk. Vægtfylden af flydende Naftalin ved 80° er 0,977; medens støbt eller presset, fast Naftalin ved 15° har Vægtfylden 1,15. Mindre ren Naftalin, som kan indeholde mere eller mindre Tjæreolie, har et lavere Smeltepunkt og en større Vægtfylde.

Da det er en stor Ulempe, at Naftalinen ved almindelig Temperatur er fast, har man forsøgt at opløse den; Professor Eitner, Karlsruhe, angiver dens Opløselighed i forskellige Vædsker saaledes:

100 g opløser af Naftalin ved	10°	ved	0°
Alkohol	—	—	5,00 g 4,25
Petroleumsæter	—	—	11,05 - 7,75
Benzol	—	—	40,70 - 32,00
Toluol	—	—	35,30 - 24,80
Xylol	—	—	29,00 - 20,80

Som Tilsætning til Benzol fremkalder Naftalin en Frysepunktssænkning, hvilket er af stor Betydning for dette Stof, der ellers fryser allerede ved 5°. Benzol med 30 % Naftalin er endnu ved ÷ 3° godt flydende og fuldstændig klar. En ved Tilsætning af Benzin fremstillet, patenteret Vinterbenzol med Frysepunkt ved ca. ÷ 9° forblev ved

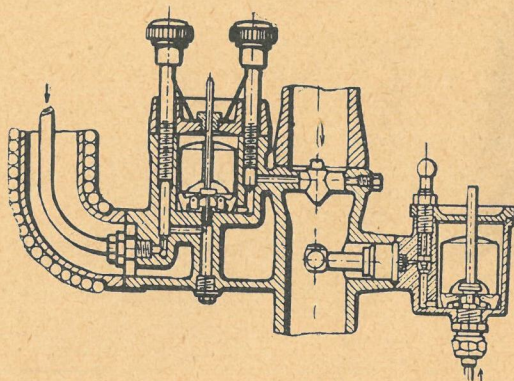


Fig. 2.

Tilsætning af Naftalin endnu klar og flydende ved ÷ 13°.

Naftalin forekommer i Handelen i alle mulige Renhedsgrader. Helt ren bruges den kun til Sprængstof, Farvestoffer og til Desinfektion; i alle andre Øjemed anvendes en mere eller mindre uren Vare. Til Motorer bruges Stoffet med kun et lille Indhold af Urenheder, men dog uden den rene Nafta-

H. C. Christiansen, Morris-Cowley Lægeautomobil.



Paa Theilgaard Pilemønstrede Pneumatic bliver Fartens II
saa sikker som en Pil.

A/s Dansk Afvulkaniseringsfabrik,

Telegram-Adr.:
Reclaiming.
Køge.

Direktør **Albert Theilgaard,**
cand. polyt. — M. I. F

Telefon-Nr.:
Køge 8 og 358.
Statstlf. Nr. 12.

lins hvide Farve. Naftalin lader sig imidlertid ikke bedømme efter Farven, da den er afhængig af Tilfældigheder og til Dels ogsaa forandrer sig ved Lagring i Luften. Naftalin har til Motorbrug den Fordel over for de flydende Brændstoffer, at dens Damp er af en ganske ensartet Sammensætning, men en Vanskelighed er det naturligvis, at den er fast og maa smeltes, før den kan forstøves.

Spørgsmaalet om Anvendelsen af Naftalin til Motorer begyndte at komme frem i Literaturen i de første Aar af dette Aarhundrede. Den første Naftalinmotor afleveredes af Gasmotorenfabrik „Deutz“ i Köln i November 1907. Senere har ogsaa andre Fabrikker optaget Fabrikationen, saaledes at der i Midten af 1913 var i alt ca. 1000 saadanne Motorer i Brug i Tyskland. Konstruktion og Driftsmaade har kun forandret sig meget lidt i de siden den første Begyndelse forløbne Aar. Maskinerne bygges som en-, højst to cylindrede, liggende Firetaktsmotorer. Paa eller ved Siden af Kølevandstrøjen findes den dobbeltvæggede Beholder til Opvarmning og Smeltning af Naftalinen. Fra Beholderen føres et ligeledes opvarmet Rør til en Svømmerventil og herfra til den i Luftrøret anbragte Forgasser. For at hindre Naftalinen i at størkne i Forgasseren eller paa Vejen herfra til Cylinderen forvarmes ogsaa Forbrændingsluften,

hvortil Forbrændingsprodukterne bruges; Luften bliver herved 120° à 150° varm. Til Opvarmning og Smeltning af Naftalinen brugtes navnlig i de første franske Naftalinmotorer Forbrændingsprodukterne, hvilket giver en hurtig Opvarmning og Smeltning, men medfører Fare for Overhedning og en skadelig Dampudvikling. „Deutz“ anvender, ligesom ogsaa andre tyske Fabriker, Motorens Kølevand, som holdes i Kog. En „Deutz“-Motor er vist i Snit i Fig. 1. Ved de nyeste af denne Fabriks Motorer er Smeltebeholderen dog ikke anbragt oven paa Maskinen, men ved Siden af den og sat i Forbindelse med en lille Vandrørskedel, hvis Opvarmning sker ved Forbrændingsprodukterne, og hvis Damp atter opvarmer og smelter Naftalinen. Ved Startningen, hvor Motoren er kold og Naftalinen fast, bruges mest flydende Brændstof, idet man da gaar over til Drift med Naftalin, naar der er smeltet tilstrækkelig meget deraf. Man kan naturligvis ogsaa smelte Naftalinen ved direkte Opvarmning og derefter bruge den til selve Startningen, men denne Fremgangsmaade har ikke fundet praktisk Anvendelse. Til Startningen bruges nu mest Benzol, som i Begyndelsen tilførtes den samme Forgasser som Naftalinen; herved var det nødvendigt, for at undgaa Tilstopning af Forgasseren med størknet Naftalin, at køre nogen Tid alene

BENTON TÆNDRØR

Excelsior Motorcykle blev Nr. 1 ved det store Vinterløb med Benton Tændrør, under hele Løbet blev der ikke skiftet eller rensat Tændrør en eneste Gang.

Benton Tændrør er tætte og soder aldrig.

RUDOLPH SCHMIDT,

Telf. 5164 - 5165.

Farvergade 10 & Løngangsstræde 20.

København B.

VÆRKMESTER.

Paa **større motorfabrik i Bergen** skal ansættes en i **motorfabrikation** erfaren Mand som værksmester. Der forlanges indgaaende kjendskab til fabrikation av **2-takts raaoljemotorer** samt **4-takts benzin & petroleumsmotorer**.

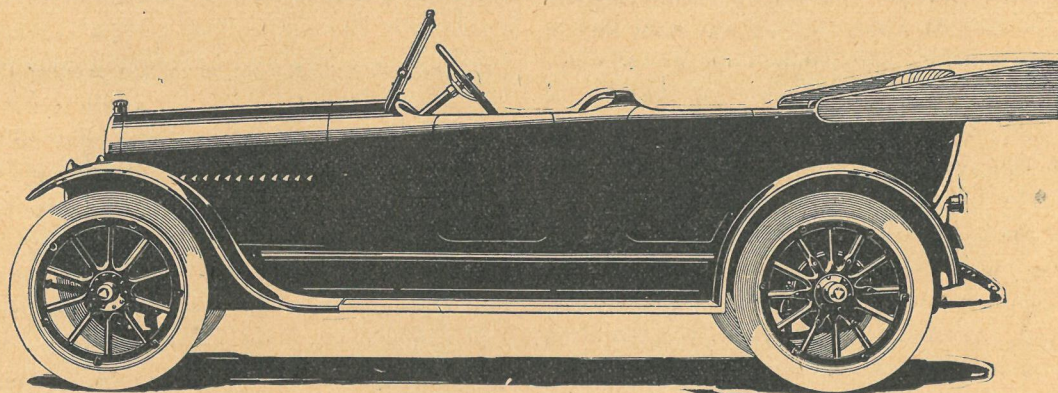
I ansøgning bedes opgivet alder, tiltrædelsestid, samt lønsforlangende etc.

Attestkopier returneres ikke.

Billet merket „Paalidelig 72“ sendes **Høydahl, Ohmes Annonce-Ekspedition**, Kristiania.

H. C. Christiansen, C. A. V. elektriske Lysanlæg og Selvstartere.

HUDSON



Hudson

er Amerikas smukkeste Automobil.

Hudson

er Amerikas mest ansete Automobil.

Hudson

er — efter sin Størrelse — Amerikas mest økonomiske Automobil i Brugen.

Hudson

er fremstillet af Amerikas mest ansete Automobilingeniør:
Mr. Howard E. Coffin.

Hudson

er i 7 Aar stadig forbedret af Mr. Howard E. Coffin.

Mr. Howard E. Coffin

indvalgtes i 1915 i Amerikas „Naval Advisory Board“ og
er den eneste Automobilingeniør, der har opnaaet en saadan
Statsanerkendelse.

Hudson

Motoren udvikler — paa Grund af en af Mr. Coffins Opfindelser
— omtrent dobbelt saa stor HK. som Motorer af tilsvarende
Størrelse.

Hudson

er i 1916 Amerikas bedste Automobil.

Eneforhandlere for Danmark:

Semler & Matthiassen og **Smith & Co. A/s**
København. Odense.

med Benzol, før Maskinen standsedes. Denne Ulempe er undgaaet ved at bruge en selvstændig Forgasser for hvert Brændstof, saaledes som det ses af Fig. 2, hvor Naftalin tilføres fra venstre og Benzol fra højre til det fælles, lodrette Indsugningsrør for Luften i Midten. I øvrigt er hele Gangen i Driften af selve Motoren den samme som ved en almindelig Benzin- eller Benzolmotor. Naftalinmotorer bygges i Almindelighed kun for Ydelser fra 4 til 20 HK, dog har Krigen formentlig bragt en Forandring heri, idet flere betydelige Maskinfabriker i Tyskland paa Grund af Naftalinens vedvarende Prisbillighed er begyndt at eksperimentere med dette Stofs Anvendelse i større Motorer, ja endog i Dieselmotorer.

Paa den kgl. Maskinbygningsskole i Essen er foretaget nogle Forsøg med en 6 HK ældre Deutz-Naftalinmotorer med Cylinderdiameter 170 mm, Slaglængde 240 mm og 260 Omdrejninger pr. Minut. Det sekundlige Slagvolumen pr. HK ved normal Belastning bliver $7,9 \text{ dm}^3$, Kompressionsrummet er $1,1 \text{ dm}^3$ eller $16,8 \%$ af Slagvolumen og Kompressionsrum tilsammen. Startningen og Opvarmningen af Motoren foregik med Benzol og varede ca. 45 Minutter, hvilken Tid dog er formindsket ved de nyere Motorer. I hosstaaende Tabel findes Resultaterne af Forsøgene.

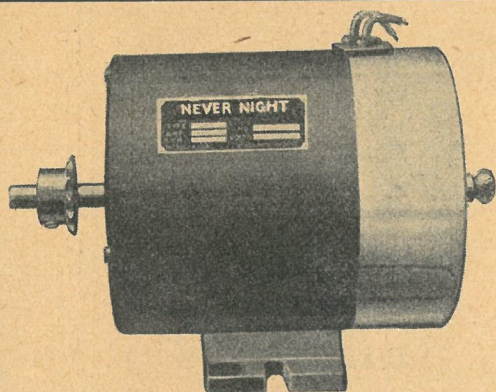
Belastnings HKe	Omdrejning pr. Min.	Brændstof- forbrug		Temp. af For- brændingsluften.	Analyse af Forbrændings- produkter		
		pr. Time g	pr. HK- Time g		CO ₂	O ₂	CO
		Brændstof: Benzol (9600°)					
5,6	255	1650	295	146	15,8	1,9	—
6,7	252	1850	276	145	15,8	0,9	0,1
8,0	247	2230	279	145	—	—	—

Brændstof: Naftalin (9300 kg°)

Tomgang	274	950	—	—	—	—	—
3,2	260	1220	381	134	—	—	—
4,1	258	1320	322	141	15,5	2,7	—
4,7	255	1500	319	137	15,6	2,8	—
5,6	254	1690	302	149	15,4	2,4	—
6,3	254	1820	289	145	15,0	3,9	—
6,7	252	1890	282	147	15,1	3,7	—

Benzolforbruget ligger altsaa i Nærheden af 275 g i Timen pr. HK. Naftalinforbruget ligger mellem 322 og 282 g i Timen pr. HK ved Belastninger mellem 4,1 og 6,7 HK, altsaa ved Variationer paa indtil 60 % af største Belastning; Forbruget er kun saa meget større end Benzolforbruget, som svarer til den mindre Brændværdi. Ved Tomgang var Forbrændingsprodukterne farvede og lugtede tydeligt af Naftalin, hvilket skyldtes for ringe Varme i det til Smeltningen anvendte Kølevand. Ved de nyere Motorer er dette Forhold gunstigere. Motoren lod sig midlertidigt overbelaste indtil 8 HK. Smøreolieforbruget var kun ringe, nemlig ved omhyggelig indstillet Drypsmøring knap 1 kg i 10 Timer. Af Kølevand fordampedes ved 4,7 HK $11,9 \text{ l}$ i 2 Timer eller $1,25 \text{ l}$ i Timen pr. HK. Det lykkedes ikke at faa taget ret mange gode Diagrammer, fordi Indikatoren hurtigt blev tilstoppet af Naftalin, da der ikke var truffet særlige Foranstaltninger for at hindre dens Afkøling. Tilvæksten i Brændstofforbrug ved aftagende Belastning svarer omtrent til det sædvanlige ved Vædskemotorer, idet fuld Belastning, 6 HK, gav 290 g, $\frac{2}{3}$ Belastning, 4 HK, 320 g og $\frac{1}{2}$ Belastning, 3 HK, 383 g. For en godt konstrueret og godt behandlet Naftalinmotor behøver man til Betjening og Rensning i Gennemsnit kun ca. 1 Time daglig.

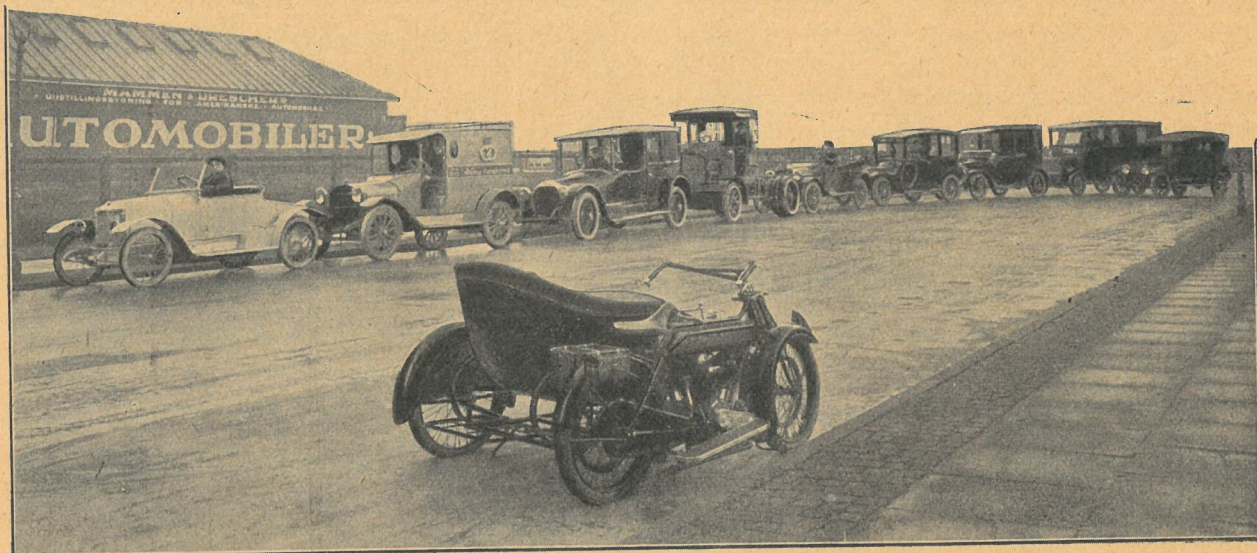
Til Sammenligning mellem Benzin-, Benzol- og Naftalinmotorer tjener følgende Tabel for Brændstofforbruget pr. HK-Time:



Dynamobelysning med Akkumulator. Magnetbelysning fra 160 Kr. Akkumulator for Automobiler. Elektriske Cigaretændere 12 Kr. Elektrisk og mek. Horn for Biler og Cycler. Meget kraftig Tone, som høres i lang Afstand, selv i Storm. „Braidoid“, bedste Bremsebaand. „Carbon Remover“. Renser Cylindrene for Sod. Amerikanske Automobilhandsker. Alt andet Auto-Tilbehør billigst.

N. F. Johansen,
Vesterbrogade 140. Telefon: Vester 4124.

H. C. Christiansen, Wood Milne, Michelin & Dunlop Gummi.



Vi modtager stadig større Sendinger af Automobiler og Motorcykler fra de anerkendte Fabrikker, vi repræsenterer, men Efterspørgslen efter disse Vogne er saa stor, at det Antal Vogne, vi for Øjeblikket kan tilbyde til Levering af Lager, hurtigt svinder ind.

Paa Lager haves til øjeblikkelig Levering:

Turistvogne.

1 Pathfinder, 6-cylindret, 7 Personers, Model 1916.....	Kr. 10700,00
3 Auburn, 4- — 5 — — —	„ 7700,00

Lastvogne.

1 Duplex 3,5 Tons, med Træk paa alle 4 Hjul.....	„ 18000,00
1 Knox Tractor, kan trække indtil 50 Tons	„ 24000,00

Brugte Vogne.

1 Haynes 6 — 5 Personers Turistvogn.....	„ 9000,00
1 Paige 4 — Vareautomobil	„ 6500,00
1 R. C. H. 4 — —	„ 5700,00

Motorcykler,

nyeste Model Royal Enfield 3-6-8 HK. med og uden Sidevogn.

Vort Lager vil i den nærmeste Fremtid blive kompletteret med:

Staerns-Knight, ventillese, 4-cyl. & 8-cyl.	
Pathfinder, 12-cylindrede	
Haynes 6 —	
Paige 6 —	
Chandler 6 —	

7 Personers
Turistautomobiler.

STERLING BAADMOTORER

Da vi imidlertid allerede har modtaget talrige Forudbestillinger paa nogle af disse Automobiler, skal vi anmode eventuelle Liebhaveere om i Tide at henvende sig til vor Automobilforretning angaaende yderligere Oplysninger, Tilbud og Ordres.

MAMMEN & DRESCHERS
AUTOMOBILFORRETNING

TELEFON 10416. ST. KONGENSGADE 118-120. KØBENHAVN K.

Forbrug ved	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	normal Belastn.
	g	g	g
Benzin	470	370	320
Benzol	400	300	270
Naftalin . . .	380	320	290

Med Priserne 38 Mark for Benzin, 30 Mark for Benzol og 12 Mark for Naftalin pr. 100 kg. bliver Bekostningen pr. HK-Time:

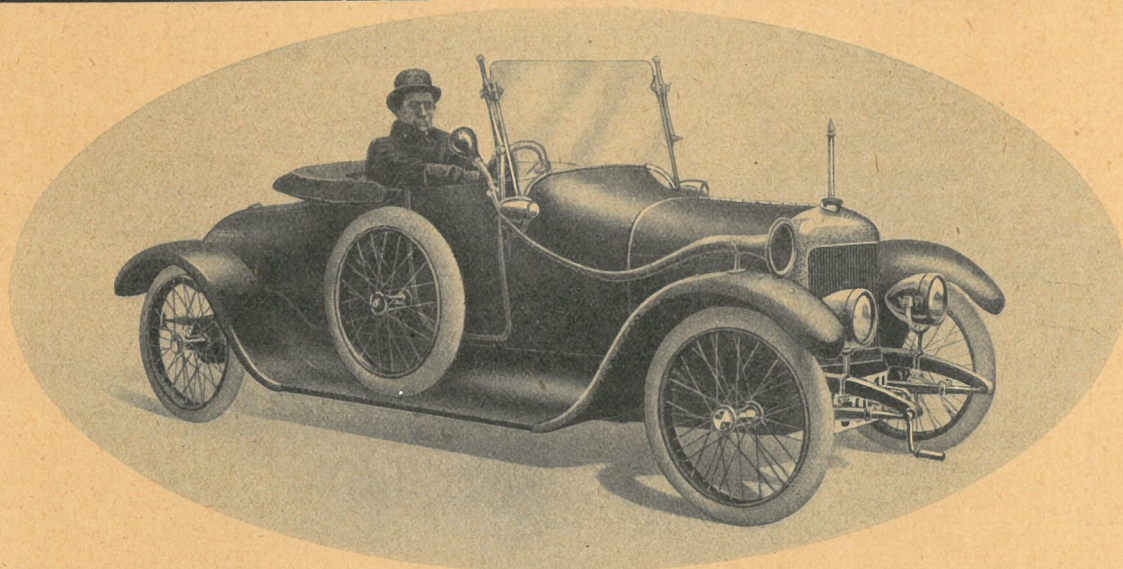
Ved	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	normal Belastn.
	Pf.	Pf.	Pf.
Benzin	18	14	12
Benzol	12	9	8
Naftalin . . .	4,6	3,9	3,5

Da Naftalinmotorerne kun er lidt dyrere end andre Motorer, vil en Rentabilitetsberegning vise meget gunstige Resultater.

Den høje Temperatur, 97°, af den smeltede Naftalin giver kun, hvad man maaske ikke kunde vente, en svag Lugt af Naftalin i Maskinrummet; overhovedet faas ikke nogen generende Lugt ved god Lagring af Naftalinen i lukkede Tønder, ved ordnet Drift af Motoren — stadig lukket Smeltebeholder — og ved Forhindring af for stor Ophedning af Naftalinen. Et godt Bevis for, at Naftalinlugten ikke

er generende, er det, at disse Motorer har fundet Anvendelse i Møller. Det langt overvejende Antal af Driftsforstyrrelser har hidrørt fra, at Naftalinen er bleven snavset før Brugen, hvorved f. Eks. Forgasseren kan tilstoppes; det har derfor vist sig praktisk at presse Stoffet i saadanne, let haandterlige Briketter, der kan gaa hele i Smeltebeholderen.

Naftalinmotorerne, der jo kræver et andet Brændstof til Igangsætningen, egner sig naturligvis bedst for længere, uafbrudt Drift. En vid Mark har man søgt at aabne dem ved Anvendelse af Automobiler; navnlig i Frankrig er der arbejdet meget herpaa; saaledes er Forsøg i denne Retning af den franske Stat officielt overdraget til Laboratoire des Arts et Métiers. I Lyon har der i længere Tid været en Lastvogn med en 40 HK Naftalinmotor i Brug. Ifølge en Beretning fra Juli 1914 har denne Vogn været i Drift uafbrudt i 2 Maaneder uden Driftsforstyrrelser, og uden at den har været underkastet noget grundigere Eftersyn. Endvidere findes i Frankrig Renault-Drosker drevne med Naftalin. De er forsynede med Noel's Naftalinforgasser og tillader Stilstand 14 Minutter uden Fare for, at Naftalinen stivner.



AUTOMOBILET „JAN“

var det eneste Automobil, som gennemkørte de 405 Kilometer i Løbet Søndag d. 13 Februar 1916.

AUTOMOBILFABRIKEN „JAN“

ved Jan Hagemeister.

Finlandsgade 5-7-9. Telefon 12712-13.

KØBENHAVN S.

Generalrepræsentanter:

MAMMEN & DRESCHER.

STORE KONGENSGADE 118-120.

H. C. Christiansen, Varetransportautomobiler. Priser fra 1000 Kr.

1916·EXCELSIOR

Een Excelsior Motorcykle, Model 1916, starter i Københavns Motorklubs Vinterløb over en Distance paa 400 km, Søndag den 13. Februar 1916, og Resultatet bliver at denne Excelsior Motorcykle passerer Maalet som

Nr. 1

af samtlige startende Maskiner — 2½ Time før Normalankomsttiden. —

1916 Modellen af Excelsior har i Amerika deltaget i alle Hovedløb og sejret overalt hvor den har deltaget. —

Excelsior 1916 er ubestridt Verdens hurtigste og bedst konstruerede Motorcykle.

RUDOLPH SCHMIDT

Farvergade 10 og Løngangsstræde 20

København B.

Telefoner: 5164 & 5165

Den største Ulempe ved Anvendelse af Naftalin navnlig til Automobilmotorer er, at man skal have et andet Brændstof til Igangsætningen; det vilde være et stort Fremskridt, om man ved simple Midler kunde holde Naftalinen flydende. Foruden Opvarmning haves hertil ikke andre Midler end Opløsning i en Vædske. Efter den tidligere opførte Opløselighedstabel er Benzol det Stof, der bedst egner sig dertil, og det er da ogsaa det eneste, man hidtil har gjort Forsøg med. Man maa naturligvis herved holde sig til Opløsninger langt under Mætningspunktet, da hverken en Afkøling eller delvis Fordampning af Opløsningsmidlet maa føre til en Udskilning af fast Naftalin. Man har forsøgt at danne Opløsningen i Maskinen, men Fremgangsmaaden er ikke — i det mindste ikke endnu — trængt gennem i Praksis.

En Blandelse har Naftalinen faaet nu i Krigens Tid som Tilsætning til det langt dyrere Benzol, idet man da kun tilsætter saa meget, at Motoren i det væsentlige kan blive uforandret. Forsøg med en 13/35 HK-Vogn har vist, at 10 Dele Benzol uden særlige Vanskeligheder lader sig erstatte med Naftalin, idet dog Motoren maatte have en særlig Forgasser, videre Indsugningsrør og en Forvarmning af Luften, da Udskilninger af Naftalin ellers tilstoppede Rørene. En Fordel er det, at Utætheder ved Brændstofledningen giver sig til Kende ved Naftalinudskilninger.

Motorsportsmændenes Kørsel gennem Byerne.

Herr R. A. Rasmussen!

Deres afsluttende Indlæg i sidste Nr. af „Motor“ er en slagen Mands Tilbagetog og krampagtige Forsøg paa ved Citater og Sprichwort at fingere en vis Overlegenhed, som slet ikke er til Stede.

De taler om Kendsgerninger og Fakta, men lad os se lidt nærmere paa disse.

De skriver: „I Kontroløjemed læser 2 voksne Mænd Deres Rygnummer De benægter Rigtigheden“ — Nonsens! Jeg har aldrig med en eneste Stavelse benægtet at være noteret eller at have passeret Vejle paa omhandlede Tidspunkt.

De skriver endvidere: „Der aflægges Ed paa,



Hvad kan det nytte, at De anvender de bedste Kuglelejer i Verden, naar De ikke samtidig benytter det bedste Smøremiddel til disse? Brug derfor

SKF Kuglelejefedt.

Pris 1 Kr. netto pr. kg., i Daaser à 1, 5 og 10 kg.
Bredgade 63, København K.
Dansk Kugleleje Aktieselskab

SKF

Den anerkendte LADESTATION

Studiestræde 10. Telf. 12820

Jeg tillader mig at henlede de ærede Automobilejeres Opmærksomhed paa at jeg har en velassorteret Butik og Lager for Automobil- og Motortilbehør. Specielt Værksted for Reparationer af Dynamoer, Selvstartere og Magneter samt stor LADESTATION. Installation af Dynamobelysning og Selvstarteranlæg, der udføres af 1ste Klasses Montører.

Stort Lager af Dynamoer, Selvstartere, Magneter, Karburatorer, elektriske og mekaniske Horn, Tændrør og Lygter til elektrisk Belysning i alle Størrelser.

Osram-Lamper 4, 6, 8, 12 Volt.

AKKUMULATORER i alle Spændinger.

L. W. SCHIARFF

Chef-Ingeniør

Indehaver af Firmaet Th. Madsen & Co.

A. DRAGSTED KGL. HOF-GULDSMED

17 BREDGADE ❖ 22 ØSTERGADE
KØBENHAVN

MODERNE PLATINSMYKKER

HAANDGJORTE SØLVARBEJDER

MEDAILLER & EMBLEMER

H. C. Christiansen, Molines-Knight ventilløse Automobiles.

Pope

„Quality First”



Amerikas ældste
og fornemste Motorcycle-Mærke.

Forhandlere af POPE

P. Hjort ~~~ Gjørlev
A. L. Brems ~~~ Viborg
A. Valbjørn ~~~ Nakskov
N. P. Birkø ~~~ Holstebro
Elitz Kruse ~~~ Aalborg
A. P. Andersen ~~~ Horsens
N. Thomsen ~~~ Fredericia
B. K. Berthelsen ~~~ Varde
N. P. Madsen ~~~ Silkeborg
F. Kierrumgaard ~~~ Odder
Alfred Petersen ~~~ Vejen
N. C. Nielsen ~~~ Grindsted
Rosendahl & Co. ~~~ Aarhus
Andreas Jensen ~~~ Hjørring
Karl Nielsen ~~~ Ringkøbing
C. Møller Nielsen ~~~ Herning
L. Chr. Madsen ~~~ Nykøbing F
Sophus Nellesmann ~~~ Randers
Johannes Petersen ~~~ Glumsø
Carl Poulsen ~~~ Frederikshavn
W. Waterval ~ Blegdamsvej 94, Kbhvn.
V. Løvendal Løvenborg, Hareskovens Villaby

Eneforhandlere for Danmark:

V. Richter Friis & Co.

St. Kongensgade 126

KØBENHAVN

Da POPE for Tiden er udsolgt fra Lager, deltog vi ikke i Vinterløbet.

at De kørte med over 25 km Fart i Vejle Gader. — De benægter Rigtigheden — Ja! Se her er vi ved Sagens Kærnepunkt.

I Deres første Indlæg havde alle Deltagerne kørt med over 42 km Fart; i et senere havde specielt jeg kørt med henholdsvis 45 og 49 km, og nu er min Fart reduceret til sølle „over 25 km“.

Hvis jeg var bleven noteret for at have kørt 26—27, ja selv 30 km, vilde jeg ganske vist have fundet det latterligt, men jeg vilde ikke have kunnet protestere; men 42, 45 eller 49 km ved jeg, jeg ikke paa noget Punkt har været blot i Nærheden af, hvilket De jo altsaa nu selv indrømmer. —

Nej, Herr Rasmussen, De kan ikke komme uden om, at den paagældende Aktion mod os fredelige Motorsportsmænd den Dag var en ren Massenotering, uanset hvad Fart der blev kørt med, efter bedste Middelfart-System, som der var meget ringe Grund for Dem til at prale af.

Tværtimod!!

Deres ærb.

Carl Høltzer.

Smaanyt.

Paa et amerikansk Værft bliver der ifølge hollandske Blade bygget en Flyvemaskine med en Bæreevne af 2700 kg. Den skal bevæbnes med en 77 mm Kanon og forsynes med to 160 HK Motorer. Hastigheden skal efter Belastningen variere mellem 80 og 125 km i Timen. Flyvemaskinen skal kunne holde sig 7 Timer i Luften. Tendensen til at bygge Kæmpflyvemaskiner er altsaa ogsaa herskende i Amerika.

* * *

Cincinnati i Amerika er i Færd med at planlægge en Automobil-Væddeløbsbane. Et Selskab under Navnet „Cincinnati Speedway Co.“ er dannet, og der er allerede tegnet en Mængde Aktier, og Banens Bygninger er projekteret. Udsendinge studerer i denne Tid en af Verdens hurtigste Baner, Scheepshead Banen i New York.

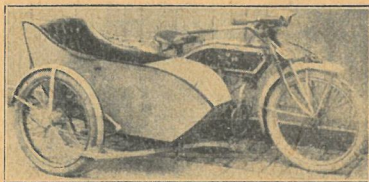
HANDY

Person- og Vare-Sidevogne til Motorcycler

billigst og bedst.

P. M. Jensen

Kronborggade 20.
Telefon Taa. 624 x.



Severin & Andreas Jensen

Kongens Nytorv 21.

Stort Udvalg af Møbler

i 1ste Klasses Udførelse.

Tegninger og Forslag gratis.
Udelukkende eget Fabrikat.



KGL. HOFLEVERANDØR

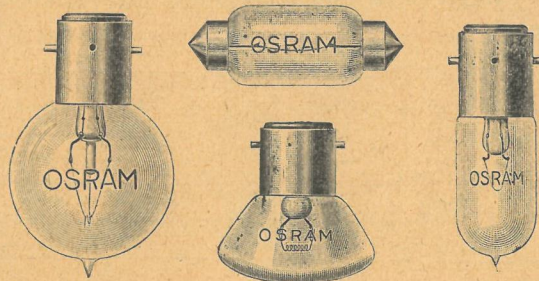
U. IPSEN & CO.

SKRÆDERE

PALAISGADE 2 · KØBENHAVN

TELEFON CENTRAL 6124

OSRAM Metaltraadslamper



Alle Udførelser i 4-6-8 og 12 Volt
føres paa Lager.

TVERMOES & ABRAHAMSON

UDSALGET FOR AUTOMOBIL-TILBEHØR

Frederiksborggade 22. — København B.

Telf.: Byen 5313 x

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

VULCANO

St. Kongensgade Nr. 17

reparerer Automobil Gummi fabriksmæssigt og kan derfor yde den største
Garanti for Arbejdets Holdbarhed.

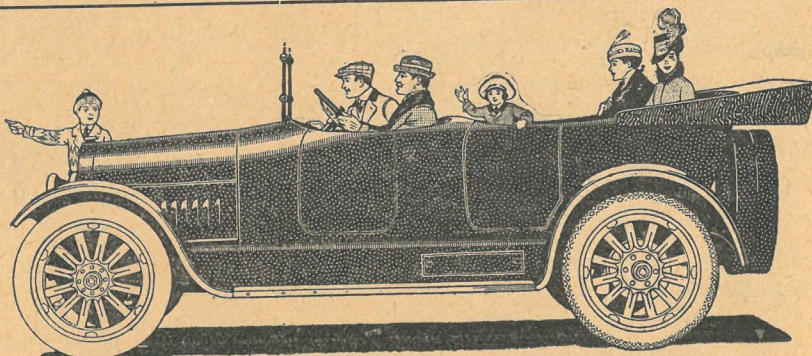
Lager af Michelin, Dunlop, Palmer, Wood-Milne og Goodyear Automobilringe.

Vulcano ved Alfred Petersen,

Telefon: 10819.

St. Kongensgade Nr. 3 & 17. København.

Telgr.-Adrs.: Gumvulca.



OTTE-CYLINDREDE KING AUTOMOBILER

MODEL E — 60 HK.

Syv Pers. Turistvogn. Fem Pers. Landevejsvogn.

V-Type Motor, Boring 3 Tommer, Slaglængde 5;
Aluminiums Stempler, forbedrede King Cantilever
Ophængning; 120 Tommers Hjulafstand; usynlige
Reservesæder; Spiral Cardan; Vacuum Benzin Sy-
stem; elektrisk Starter og Belysning.

(Fem Personers Sedan paa dette Chassis).

MODEL D — 40-45 HK.

Fem Personers Turistvogn.

V-Type Motor, Boring 2⁷/₈ Tommer, Slaglængde 5;
113 Tommers Hjulafstand; King Cantilever Ophæng-
ning; Spiral Cardan; Vacuum Benzin System; ind-
stilleligt Rat; elektrisk Starter og Belysning.

King Agenturer er fordelagtige. Skriv efter nærmere Oplysninger.

EXPORT DEPT., KING MOTOR CAR CO., 50 UNION SQUARE, NEW YORK. U.S.A.
Agent for Danmark: P. MATTHIESEN, Skovgade 14, Vejle.

Den ottecylindrede
King Vogn bliver
solgt og købt mere
end noget andet
Mærke.

KING

EIGHT CYLINDER

Der findes begejst-
rede King Ejere og
Agenter i næsten
hvert Land Verden
over.

Automobil-Gummi

En større Sending 1ste Klasses engelske og ameri-
kanske Automobildæk og Slinger i de fleste Størrelser
er hjemkommet.

Dansk Automobil Import.

St. Kongensgade 116. - Telf. 2884.

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

Motorcyklen og dens Behandling.

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

men aabner dem fra hinanden; thi Olien trækker sig ud i en Traad, som danner Overgang for den elektriske Strøm fra den ene Platinkontakt til den anden. Er det en Støvpartikel, som er kommen imellem, bliver Resultatet det samme, om end Virkemaaden er den modsatte: nu kan de to Platinkontakter, som er adskilte ved Støvpartiklen, ikke lukke sig igen, Strømmen er afbrudt for bestandig, og der kan ikke opstaa nogen Induktionsstrøm med paafølgende Gnistdannelse. I begge Tilfælde er Hjælpen meget simpel; thi man behøver blot at føre et Visitkort eller i Mangel deraf Bladet paa en Lommekniv indsvøbt i Fligen af et Lommetørklæde ind imellem Platinkontakterne for at rense dem.

Imidlertid kan det ogsaa hænde, at Platinkontakterne ved Brugen er blevet saa slidte, at dette bevirker Uregelmæssigheder i Tændingen. De maa da files til, hvilket foregaar med stor Forsigtighed ved at man, efter at have demonteret dem, giver dem nogle lette Slag med en Hammer og derefter anbringer et Stykke Smergellærred paa Tømmelfingeren, som man nu gnider Platinkontakterne imod, indtil de er ganske jævne og blanke paa Overfladen. Naar man nu igen sætter Platinkontakterne paa Plads, maa man paase, at de er rigtigt indstillede i Forhold til hinanden, d. v. s. naar Afbrydermekanismen skiller dem fra hinanden, skal Afstanden imellem dem være 0,4 mm eller omtrent som Tykkelsen af et almindeligt Visitkort. Vægtstangen maa være frit drejelig om sin Tap.

Er det Slæberingen til Højspændingsstrømmen, som er snavset, renses den ved, at man skruer Kullet ud og i Stedet for det stikker en Pind med Twist ned i Hullet og trykker den fast imod Ringen, imedens Hjælperen bringer Motoren og dermed Magnetapparatet til at dreje rundt. Man fortsætter med Rensningen og skifter Twisten saalænge, indtil den bliver ved at være fuldkommen ren og tør.

Har man paa denne Maade undersøgt og rensat de angivne Dele af Magnetapparatet, samler man det Hele igen og gentager det først beskrevne Forsøg med Nøglen. Kommer der heller ikke Gnist nu, saa ligger Fejlen i Apparatets ældre Dele: Ankerbevikling, Kondensator

(Fortsættes.)

Carl Martens
Ansvars-Forsikring
Brand-, Livs- og Ulykkes-Forsikring.
26" Frederiksberggade 26".
Telefon 1051.



BUDTZ MÜLLER & CO.

Kongel. Kejsert. Hof-Leverandør.

23, BREDGADE 23.

KUNSTGENSTANDE

I

KRYSTAL, PORCELÆN, BRONCE.

ELEKTRISKE LAMPER OG DEKORATIONSGRUPPER.

SKRIVEBORDSGARNITURER.

MODERNE ENGELSKE THEBORDE OG THESTEL.

Max W^m Horn.

Vexellerer & Banquier.

Deltager i Kursnoteringen.

Amagertorv 17.

Telefon Central { 999.
359.

Telegram-Adr.: Veksmahorn.

Diner Transportable

Kristen Bernikows-gade 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.

Joh. Fr. Schalburg

Grundlagt 1817.

Bordeaux,
43, Allées de Boutant.

København,
Stormgade 8.

Velaflagrede Bordeauxvine

af udsøgte Aargange.

Telefoner 656 og 10,656.

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

MOTOR**HOTELLER**

med

Automobil-Garage.**MOTOR**

Aarhus. Aarhus ny Missionshotel.
Frederiksgade 79.
5 Min. fra Banen, 8 Min. fra Damper.
Hyggeligste Familiehøtel i Provinsen.
Al Nutidskomfort. — 1ste Klasses Køkken. — Stor Have.
Telefon 1943. Statstelefon 44. *Carl Nielsen.*

Fredericia. Hotel Hafnia.
Gotersgade.
Automobil Garage til 6 Vogne.
Fordelagtigste Hotel i alle Retninger. — *Telf. Nr. 416.*

Frederikssund. Jernbanehotellet
Byens bedst beliggende Hotel.
Telefon 72. — Automobil-Garage. — *P. S. Pedersen.*

Grenaa. Badehotellet
ved
Grenaa Strand.
Eneste 1ste Klasses Madsted i Byen.
Telefon 275. *Charles Hoffner.*

Hobro. Møllers Hotel.
Byens ældste 1ste Kl. Hotel.
— Lukket Automobil Garage. —
Bekendt for sit udmærkede Køkken. Stor gammel Have med Udsigt over Fjorden. Telefon 99. *Wald. Jensen.*

Holbæk. Hotel Isefjord.
Byens største og bedste Hotel.
Telefon 5. *N. J. Svendsen.*

Holstebro. Hotel Royal.
Automobil Garage.
1ste Klasses Beliggenhed paa Torvet.
Telefon 116. *P. Rasmussen.*

Kallundborg. Landmandshotellet.
(Første Hotel fra Hovedlandev.)
Bedste Automobil Garage i Byen.
Indehaver: *H. Rasmussen*, tidligere mangleaarig Vært paa Hotel Postgaarden.

Køge. Jernbanehotellet.
Beliggende tværs overfor Banegaarden.
anbefales for sit gode Køkken.
Telefon Nr. 189. *N. Daugaard.*

Lemvig. Warmdahls Hotel.
Byens ældste 1ste Klasses Hotel.
Lukket Garage.
Telefon Nr. 17. — Statstelefon Nr. 12. *A. Nielsen.*

Middelfart. Behrends Hotel.
Byens ældste 1ste Klasses Hotel.
Telefon 26. *O. P. Sørensen.*
Hotellet ligger direkte ved Overfarten til Snoghej.

Nyborg. Hotel Postgaarden.
Eneste 1ste Klasses Hotel i Byen.
Telefon 29. *Harald Arendt.*

Nykøbing Sj. Hotel Phønix.
Byens eneste 1ste Kl. Hotel.
Lukket Automobil Garage.
Telefon 15. *Oscar Petersen.*

Næstved. Hotel Axelhus.
(Axeltorvet).
— Bedst beliggende Hotel i Byen. —
1ste Kl. Køkken.
Telefon 96. *C. E. Hermansen.*

Odder. Hotel Phønix.
1ste Klasses Hotel med herlig Park.
Udmærket Køkken.
Telefon 28. *A. Hedemann.*

Odense. Grand Hotel. Byens mest storstads-
mæssige Hotel.
Hotellets elegante Restauration staar paa
Højde med Verdensbyernes. Automobil Garage.
Moderne Palmehave holdes aaben til Kl. 8 Nat.
Statstelefon Nr. 18. *Propr. Chr. Richter-Hartmann.*

Ribe. „Hotel Dagmar“.
1. Kl.s Hotel. Elektr. Lys. W. C. Badeværelse
Alle Værelser 1.50. — Omnibus ved alle Tog.
Kl. 12¹/₂ Middag: 2 Retter og Dessert, 1.50 Kr.
Eneste Bilgarage i Byen.
Telefon 35. *C. M. Christensen.*

Ringsted. Hotel Postgaarden.
Eneste 1ste Kl. Hotel i Byen.
Telefon 15. *Carl Jensen.*

K. A. C. Automobilet

vandt Præmien for bedste danske Vogn i Skagensløbet 1915.

2 Personers Model 3300 Kr.**4 — — 3500 —****Københavns Automobil Central,****Gl. Kongevej 66.****H. C. Christiansen, Automobiles Delaunay Belleville, Paris.**

MOTOR Hoteller MOTOR

med

Automobil-Garage.

Roskilde. Jernbanehotellet.
Byens bedst beliggende Hotel.
— Anerkendt godt Køkken. —
Telefon Nr. 6. **Alfred Petersen.**

Stege. Hotel Skandinavien.
♦ Eneste 1ste Klasses Hotel i Byen. ♦
P. A. Sørensen.

Storehedinge. Jernbanehotellet.
(H. Hemmingsen).
— Telefon 76. —
Nyt opført og nymont. (Palmeh. og Taganlæg). Værelser m. elek.
Lys og Centralv. 1½ og 2 Kr. W.C. Bad. Bedste Spisested i Stevns.

Svendborg. Hotel Svendborg
1ste Kl.s Hotel.
Lukket Garage. **P. la Cour.**

Viborg. Hotel Phønix.
1ste Kl. Hotel midt paa Hovedgaden.
Telefon Nr. 50 og 257. **Morten Rasmussen.**

Vordingborg. Hotel Valdemar.
Eneste Automobil Garage
i Byen.
Telefon Nr. 11. **Chr. Mathisen.**

Privat Chauffør.

Dygtig, usift Mand, helst Mekaniker, søges til et Herskab, som bor
dels i København og dels paa Landet i Jylland. Maa være villig til at
gøre nogen Tjenergerning. Billet mrk. **Chauffør** modtager **Nissens**
Annoncebureau, V. Boulevard 18.

Københavns Automobilværksted

ved **F. Andersen.**

Autoriseret Lærer i Automobilkørsel.

Største Reparationsværksted.

Garager, Olie og Benzin.

Telf. 11400. **Aaboulevarden 5.** Telf. 11400.
Indkørsel ved Circus.

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.

Møllmann Nielsen & Jensen,

Reparationsværksted for

Automobiler og Motorcykler.

Niels Ebbesensvej 27. Telefon Vester 5719 x.

H. C. Christiansen har velindrettet Garage og Værksted.

Dansk-Engelsk

Vulkaniserings-Anstalt.

Ved **A. Andri-Hansen.**

(Aut. Køreskole.)

Adelgade 13. — Telefon Palæ 345 u.

Alt udføres fabriksmæssigt og med **GARANTI.**

Hurtig Expedition.

Billige Priser.

Automobil-Lakereri

Vesterbrogade 69. Telf. Vester 752 x.

Gl. Kongevej 66. Telf. „ 5239 y.

M. HANSEN, Langes Efterfølger.

„CADILLAC“

AUTOMOBIL- OG MASKINVÆRKSTED

VILH. B. LARSEN

Telefon: 11,124 — efter Kl. 5: Vester 5072 v.

Specialværksted for særlig vanskelige Arbejder.
Benzin, Olie og Gummi. — Store Garager.

Vesterbrogade 140-142 (Tvede).

Brødr. Jansen's Automobil Garage

Strandboulevarden 56.

Telefon Øbro 2162.

Lager af

Benzin og Olie.

Salg af nye og brugte

Automobiler og Motorer.

A/s Randers Automobil- & Cycle-Lakereri.

Special:

Værksted for Lakering af Automobiler og Vogne.

Hurtig Ekspedition. Tlf. Nr. 5. Vesterbro.

Brdr. Jonassens

mekaniske Værksted for

Automobilreparationer.

Vester Voldgade 125.

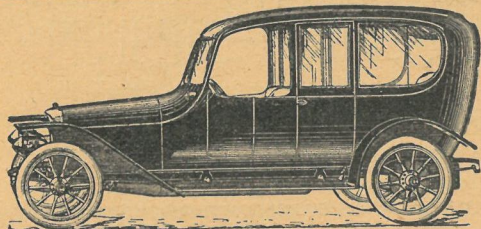
Telefon Byen 3386.

Motor salgsbureauet,

Borups Allé 102.

Telefon Taga 851 y.

• Motorcykler modtages til Salg. •



Automobilkarosserier

saavel Limosine som Landalet og Turist samt Kalescher til samme leveres hurtig efter Bestilling. Nye fikse Modeller haves og til billige Priser.

Forlang Tilbud.

Telefon 1346.

J. C. Hansen, Karosserifabrik, Randers.

The Motor Shop.

Automobil-Reparationsværksted.

1ste Klasses Arbejde garanteres.

Strandgade 1. - Telf. Byen 1846 x.

Trio variabelt Gear

5 Hastigheder — patentanmeldt

paasættes enhver Motorecykle.

Talrige, skriftlige anbefalinger beviser, at vort Gear er Nutidens mest enkle — mest driftsikre.

Det bedste og billigste af alle Gearsystemer.

Pris for Størrelse I: indtil 3 HK. Kr. 85.00

II: fra 3—8 HK. „ 100.00

Priserne er indbefattede Paasætning.

MASKINFABRIKEN „TRIO“

Kongens Lyngby.

Danmarks største Special-Motorecyklefabrik.

Mekaniker

C. Bohnstedt Petersen.

Værksted for Motorcykler.

Alt Tilbehør. — Benzín, Olie.

Nørre Alle 9. Telefon Nora 577.

Lyngbyvej 21 B. Telefon Strand 667 y.

KOSMOS TAXAMETERET

der nu har været i Brug i København, Frederiksberg, Aalborg, Aarhus, Randers og Esbjerg i 5 Aar, anbefales af samtlige Ejere for dets Nøjagtighed. — Selges dels for Kontant og for månedlige Afdrag, saa at man for den omtrentlige Betaling som ved Lejemaal kan blive Ejer af samme.

(Taxameteret kan faaes til Leje).

Eneforhandler: **F. V. M. Søbørgs Eftf. A. Bisted,**
11, Rantzausgade 11.

Telefoner: Nora 2592, Nora 2011.

Smaanyt.

Det paastaas, at Manglen paa Smøreolie og Fedtstof er saa stor i Tyskland, at de Varer, der tidligere kostede 30-40 Mark, nu koster 175-200 Mark.

Smaa Annoncer.

**Vulkaniseringsetablissement
Vejle.**

J. Thomsen, Torvegade 8 (overfor Royal).
Telefon 1051.

Største og bedste Gummireparationsværksted i Jylland.
Garanteret Arbejde. — Billige Priser.

VENI

Vulkaniseringsanstalt.

St. Pedersstræde 51, Hj. af Vestervold.

Tlf.: Byen 2851 y.

LAGER AF AUTODÆK.

Oskar Hillmann, Automobil-

og Vognlakereri.

17, Adelgade 17.

Telefon Palæ 1780 x.

Telefon Palæ 1780 x.

Mekaniker

E. N. Johansens

Motor-Reparationsværksted

Specialitet:

Trehjulede Motorvogne og Motorcykler

Vesterbrogade 23. Telf. Vester 823 y.

AKTIESELSKABET „AURORA“

Automobilreparationsværksted

Autogensvejsning

Lyngbygade Nr. 30

Telefon Central 262

Solidt Arbejde

Moderate Priser

Fabr. „Secure“

Wedell & Beyer.

Metalvarefabrik. — Støberi.

Forniklingsanstalt.

Compressions- & Benzinhaner.

Fosfor Bronze: Stænger & Bøsninger.

Adelgade 79.

Telefon Central 8556.

Telefon Central 8556.

H. C. Christiansen, engelks Daimler, ventilløse Automobiler.

I Berlin var der ved Krigens Udbrud 9974 Automobiler, medens der nu kun gaar 3264 Vogne. Heraf er 2364 Person-Automobiler og 900 Lastautomobiler. Af Personautomobilerne er 1637 Drosker og 109 Automobilomnibusser.

**A. G. Hansen,
Automobil-
Sadelmager.**

Strandboulevard 3.

H. F. Christiansen. Vestergade 12. — Randers.
Telefon 567.

Wanderer Motorcykler.
Prowodnik russiske Gummi.

Olie og Benzin. — Reparationsværksted. — Dampvulkanisering.

Automobil- **Louis Nimb,**
Skærme og Kølere, Gothersgade 14.
saavel nye som Reparationer. Telefon Palæ 1391 y.

Vulkaniseringsanstalten

„VULCANO“

Amaliegade 16, Aarhus,

Telefon 3573.
Privat 3918 - 3917.

Telefon 3573.
Privat 3918 - 3917.

anbefaler sig med alt Vulkaniseringsarbejde af Dæk, Slanger samt Paalægning af Slidebaner. Hurtig og reel Behandling garanteres. Lager af Benzin, Gummi og Reservedele. Stort Reparationsværksted for Automobiler og Motorcykler.

**Vulkaniserings-
Værksted**

for Automobil-, Motorcykle- og Cykleringe.
Nye og brugte Dæk og Slanger.
(Aabent Søn- og Helligdag).

J. P. Olsen.

Schönbergsgade 2 (Hj. af Gl. Kongevej).
Telefon Vester 2328 x.

Den eneste Fagmand i Aalborg,

der kan reparere Automobiler og Motorcykler
bor Urbansgade 28.

Telefon 2142.

G. Bech-Nielsen.

H. Gløyd & Søn Eftf.

Carosseri & Vognfabrik.

Maler- og Reparationsværksted

for

Automobiler.

Autogensvejsning.

Nørre Farimagsgade 67.

Telefon Central 630.

Køb Dansk Fabrikat.

S Kapper
J Jakker
K Benklæder
G Gamascher
T Trøjer
V Veste
H Handsker
K Kasketter
H Huer
S Slips
D Peltse
etc.



**For
Automobil
og
Motor
Sport.**

Vort Fabrikat kan foruden i nedenstaaende Udsalg erholdes hos de største og fineste Ekviperingshandlere Landet over.

JOH. BJØRKEGREN & SØN

Grundl. 1870.

Blegdamsvej 36-38
København.

Telefon 6207.

EXPORT • EN GROS • EN DETAIL

**Automobil-
Reparationsværkstedet
Meteor.**

**Mekaniker L. Markussen,
Falkoneralle 94.**

Telefon 2033.

Telefon 2033.



**HELLESENS
TØRELEMENT
Bedste Tændbatteri**

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

**Billigere og bekvem-
mere i Brugen end
Akkumulatorer.**

Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.

**Hellesens Enke
& V. Ludvigsen,**
København.

Telefon Central 2553 & 2587.

H. C. CHRISTIANSEN, Aarhus & København.

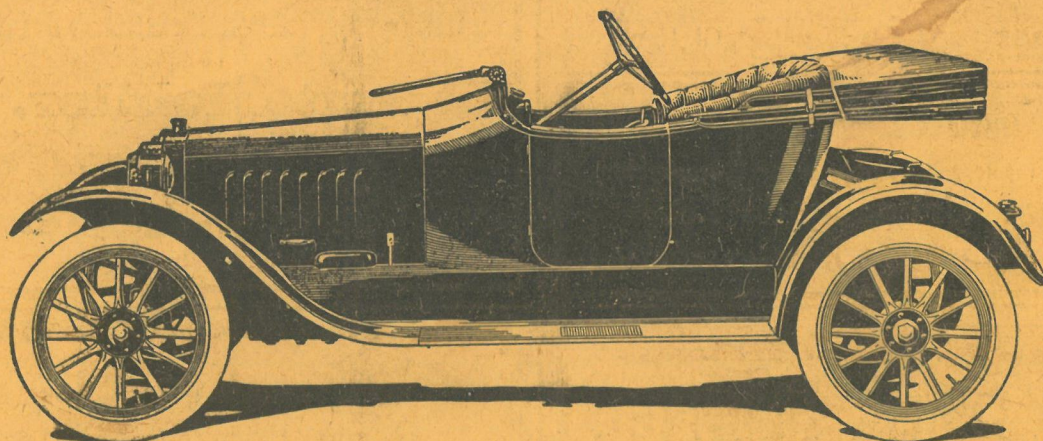
Køb SAXON, *baade* fordi den er *billigst*
og fordi den er *god*.

SAXON

Billigste 4 cyl. vandkølede Bivejs-Automobil.

Pris: 2850.— Kr. med Bosch Magnet.

Med elektrisk Selvstarter og Dynamo-Belysning Kr. 3100.



Saxon Automobil Co.

Vestervoldgade 102.

Telefon 6348.

Telefon 6348.

Generalrepræsentanter for Jylland, Fyen, Lolland-Falster og Møen:

Dansk Automobil Co., Odense.

Lindevej 3, Telefon 58.

Forhandler i Jylland:

Marryat Johansen, Horsens. Telefon 39.

Forhandler i Holbæk Amt:

Bilcentret, Holbæk. Telefon 286.

Forhandler i Slagelse

Automobilcentralen, Slotsgade 17, Telefon 434.

Forhandler for Lolland:

P. Frederiksen, Saxkøbing. Telefon 129.