

MOTOR



Aargang XIII

Den 26. Oktober 1918

Nr. 653

Automobiler

Saxon, 4 cyl. 2 Pers. Bivejsauto, flot, driftsikker, billigste Vogn i Drift, spec. **Lægevogn**.

Elcar, elegant 4 cyl. 5 Pers. Luxusauto, Selvstarter, elektr. Lys.

Stort Lager af brugte Automobiler & Lastvogne.

Motorcykler

Thor, 6 HK., 2 cyl., 3 Gear, Fod-Haandkobling, Bosch Magnet og Scheplers Karburator.

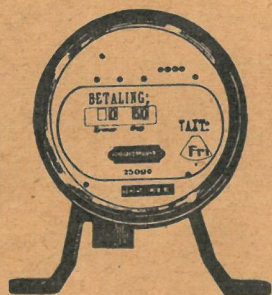
Stort Lager af brugte Motorcykler, „Indian“ og fl. a.

Stor Sending **Goodyear** Motorcykle-Dæk og -Slinger lige hjemkommen.

Værksted:
Gl. Kongevej 4.
Tlf. 10900.

CHR. WALTER
Tlf. 9781 - 10991 — Farvergade 2.

Garage:
Johannevej 8.
Tlf. Nora 163.



Telefoner:
11422 & 6422.

MARIUS MULVAD
MEINUNGSGADE 8
KØBENHAVN N.

Taxametre &
Registreringsapparater.
Kilometertæller &
Vej-Tidmaalere

Forlang Prospekt.

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

ERIK HILDESHEIM:
MED STAALNERVER

MOTORFOLKENE I VERDENSKRIGEN,
PAA JORDEN, VANDET OG I LUFTEN

Med 50 Illustrationer og en Samling Flyverbreve.

Pris 2.75.

Faas i enhver Boghandel og paa „Motor“s Ekspedition, Gothersgade 14, København,
hvor Beløbet ogsaa kan modtages i Frimærker.



Aktiekapital:
2 Millioner Kroner.

Automobilforsikring

Brandforsikring

Indbrudsforsikring

Vandforsikring

Ulykkesforsikring

Sygekasseforsikring

Ansvarsforsikring

Lovforsikring

Telefon:
Central 8437.

Hovedkontor:
Tordenskjoldsgade 16.

Ingemannsvej 14

A/s Auto-Centralens Auktioner

Automobiler, Motorcykler, Karosserier, Reservedele
samt Maskiner modtages daglig til Bortsalg ved vor

Automobil-Auktion,

der afholdes Mandag den 4. November Kl 12¹/₂.

Stort rentefrit Forskud udbetales straks.

Eneste Special-Forretning i Skandinavien

Telefon 11467



Luksus og Økonomi

Udseende: „Overland“s smukke Linjer har skabt et virkeligt stilfuldt og harmonisk Automobil.

Ydeevne: „Overland“ er paalidelig, tilfredsstiller alle Fodringer med Hensyn til Fart og Sikkerhed og sikrer Ejeren mod alle Ærgrelser, som Smaafejl medfører.

Komfort: „Overland“ er behagelig i Brug, saavel paa de daarligste Veje, som paa Asfalt. Den er let at manøvrere og kan passes af enhver Amatør Automobilist.

Garanti: „Overland“ er fremstillet af Verdens største Automobilfabrik, der udelukkende bygger Automobiler, og heri ligger den mest betryggende Garanti.

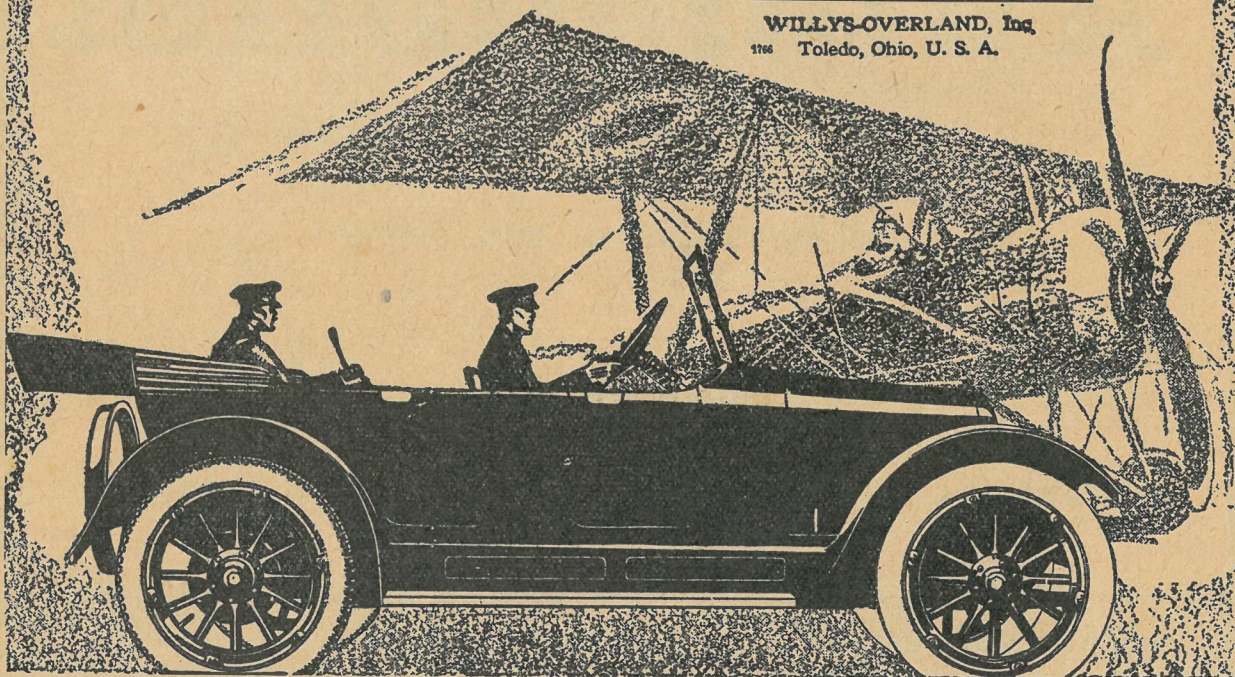
Prisen: Enhver, der køber „Overland“, nyder godt af de Fordele, som Kæmpeproduktionen medfører. Det mægtige Materiale-Indkøb sker til Markedets billigste Pris, ligesom Fabrikationsomkostningerne er langt lavere end andre, mindre Fabrikers. „Overland“ byder derigennem det bedste til den billigste Pris.

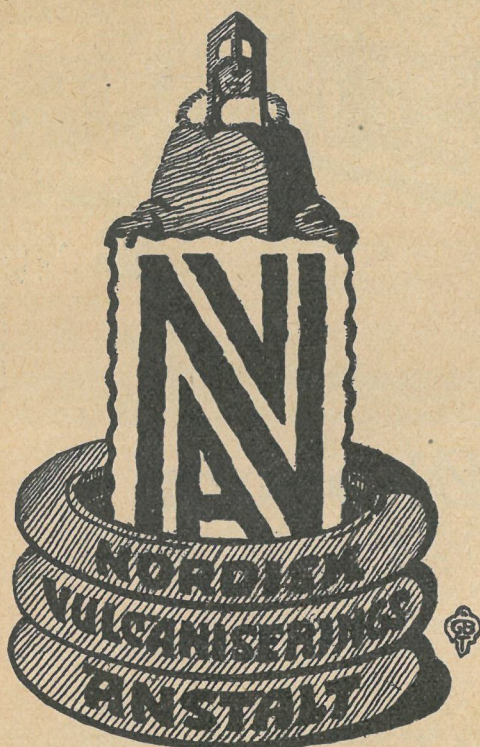
F. BÜLOW & CO.

København C.

WILLYS-OVERLAND, Inc.

1766 Toledo, Ohio, U. S. A.





KØBENHAVN **AARHUS**
 Ryesgade 23 Vesterbrogade 60
 Telefoner: 11525 & 11526 Telefon 1143
 Telegr.-Adr.: „Vulcawille“. Telegram-Adr.: „Nova“.

Brugte Automobiles,

Motorcykler og Flyvemaskiner
 samt **Maskiner** af enhver Art
 købes og sælges.

Reparationsværksted.

Erlind,
 Æblestien 2 og 3. Telf. 10082.

Karosseriværkstederne

Vesterbrogade 23-25.

Nye Karosserier leveres. Reparationer udføres.

P. Christiansen.

Telefon 5916.

Fabrik og Udsalg af Mekaniker *P. Jensens* af Politiet
 anbefalede

Stænkeskærme.

Automobilet

og dets Behandling: Konstruktion

af Fritz Schmitto, cand. polyt.

272 Sider.

PRIS KR. 4.50.

215 Illustrationer.

Faas i Boghandelen samt paa „Motor“s Expedition, Gothers-
 gade 14, København K., hvor Beløbet ogsaa kan modtages i Frimærker.

MOTOR

Dansk Kugleleje

Aktieselskab

SKF

Bredgade 63 ♦ Telefon 6247 - 6248

Fabrik: Øresundsvej

Telegram-Adresse: KUGLELEJE

1000 Hestekræfter

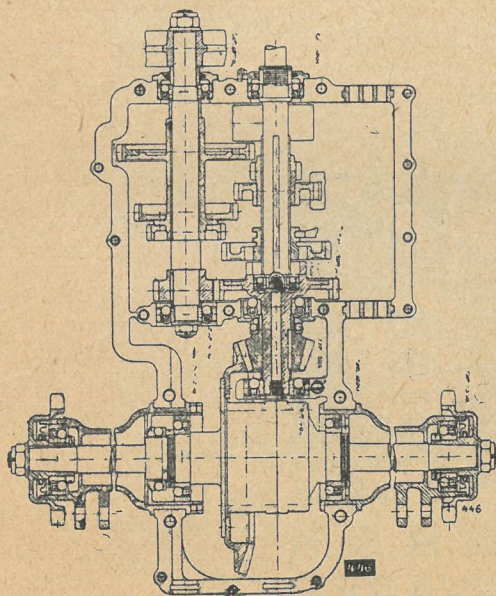
gaar daglig tabt ved unødigt Friktion i Automobiler

De kan gøres produktive

ved at anvende **SKF**-Kuglelejer, som ved sin dobbeltrækkede, selvregulerende Konstruktion kan tilpasse sig efter alle forekommende Paavirkninger.

SKF Kuglelejer har altid 2 Rækker Kugler.

„ „ „ **ingen** Nitter eller Skruer i Kugleholderen.
„ „ **findes altid** paa Lager i København.



I denne Gearkasse til

AUTOMOBIL

er der overalt indbygget **SKF**-Kuglelejer.

Saa vel Drivakslen fra Motorens Kobling som Mellemakslerne med Tandhjul til forskellige Hastigheder frem og tilbage, løber saaledes i **SKF**-Lejer.

Billedet viser ogsaa Differentialudvekslingen og hvorledes Akslerne til Kædehjulene er anbragte i Kuglelejerne.

Vor mangeaarige Erfaring staar altid til vore Kunders Tjeneste.

Bemærk den krogede Axel i vore Udstillingsvinduer
Bredgade 63.

ACETYLENGAS- GENERATOREN „EVO“

er den bedste og billigste til Automobiler og Motorcykler. Kan let paamonteres af enhver Mekaniker.

Billig i Drift - Billig i Anskaffelse - Paalidelig og Driftsikker
Ingen mekanisk Forbindelse til Motoren.

Pris 650,00 Kr.

Bildroskerne K 919, K 1002, K 1031, K 1035, K 1088, A 271, A 275 og mange flere
benytter **EVO** og kører tilfredsstillende.

OVE BEHRENS

Telegr.-Adr. Snerheb.

GL. TORV 16.

Telefon Byen 2177 x.



MAINZ

**METALVARER
PRÆCISIONSVARER**

**3700 ARBEJDERE
1000 HJÆLPEMASKINER**

MOTOR



Medlemsblad for

Officielt Organ for „Danmarks Motorcykle-Union“

Danske Motorklubber

Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

Redaktion:
Vimmelskiftet 42.
Kbhvn. K. — Telf. C 2350. — Telegr.-Adr.: Lauterjura.
Ekspedition:
Gothersgade 14, Hof-Bogtrykkeriet.
København K. — Telefon Central 40.

Redaktør:
Overretssagfører Lauterbach.

Udgivere:
A/S Ugebladet Motor.

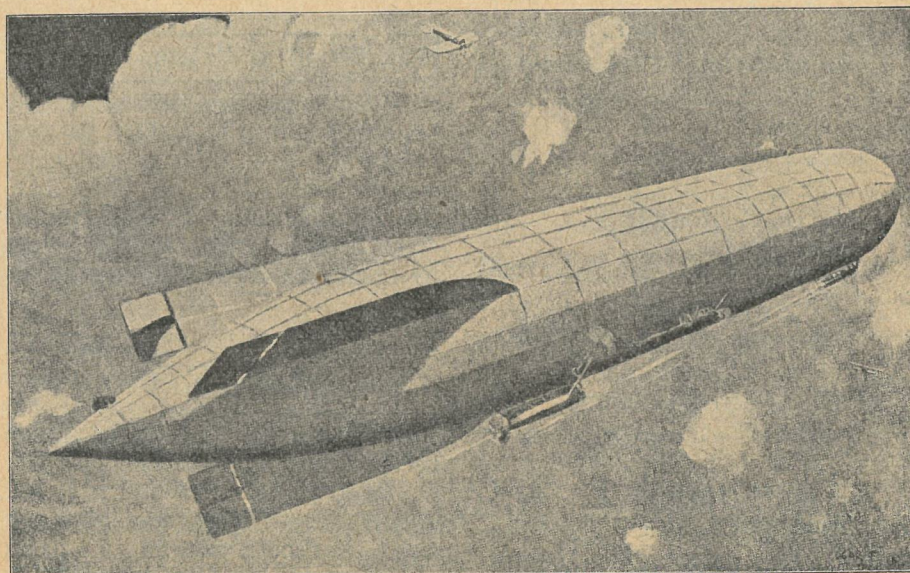
Redaktionsudvalg:
Lensgreve Knuth-Knuthenborg.
Kgl. Hof-Bogtrykker Fr Bagge.
Rentier C. Schyth.
Overretssagfører Lauterbach.

Nr. 653.

Lørdag den 26. Oktober 1918.

13. Aargang.

En Kæmpezeppeliner i Kamp!



Det er jo ret længe siden, at Zeppelinerne har deltaget i Verdenskampen. Deres Størrelse — den her efter „Scientific American“ afbildede Zeppeliner er 207 Meter lang, 22 Meter bred og drives frem af 6 Motorer med tilsammen 1500 HK — gjorde dem til for gode Skiver for Flyvemaskinernes Kugler og Jordskytsets Granater.

Ugens Nyt.

Indhold:

En Kæmpezeppelin i Kamp! (Ill.). — Ugens Nyt: Motorklubadresser, Lægerne og Benzinfordelingen, Motorkørsel i Øregaards Allé, Hellerup, Paa Grund af Krigen —, Nyt Aktieselskab, Fra Motor's Læsere. — Danmark rundt. — Jorden rundt. — Den danske Forening: „Det Røde Kors“. (Ill.). — Kravet om lettere Automobile. — Vinterkørsel og Rheumatisme. — Motorløb i Udlandet. (Ill.). — Danmark og den rumænske Petroleumsindustri.

* * *

Sol og Maane.

Onsdag d. 30. Oktober:
Solopgang Kl. 7° 11',
Solnedgang Kl. 4° 34', Nymaane Søndag den
3. November.

* * *

Motorklubadresser:

„Forenede Danske Motorejere“.
Gl. Kongevej 1 C, København B. Telf. Central 406.
Telegramadr.: Motorklub.

* * *

„Danmarks Motorcykle-Union“.
Hollænderdybet 36, Kbhvn. C. Telf. Amager 1608 y.

* * *

„Københavns Motor Klub“.
Ryesgade 23, København N. Telf. Central 11525.

* * *

Motorcykleklubben „Elleham“.
Gl. Kongevej 1 C, København B. Telf. Central 406.

* * *

„Motorklubben G. V.“
Gl. Kongevej 143, København V. Telf. Vester 2019.

* * *

„Fyens Stifts Motor Klub“.
Odense.

* * *

„Esbjerg Motorklub“.
Esbjerg.

* * *

„Thisted Amts Motorklub“.
Thisted.

* * *

„Midtjysk Motorforening“.
Herning.

* * *

Lægerne og Benzinfordelingen.

Det maa erkendes, at Lægerne er et taalmodigt Folk; thi ellers havde de næppe saa længe ventet med at protestere mod den vidunderlige Ordning af Benzinfordelingen, som bl. a. medfører, at en Læge i København skal henvende sig til en Læge paa Fyn for at faa udleveret Benzin hos en Læge i Jylland!! Der skulde den

alvorlige „spanske Syge“ til for at faa Lægerne til at rejse en iøvrigt spagfærdig Protest, som dog vist næppe gør ringeste Indtryk paa den jydsk Kollega i Fjerritslev — kender vi ham ret! Imidlertid har Benzinnævnet, paavirket af de faretruende Forhold i København, langt om længe bestemt, at der indtil videre fra København vil blive uddelt Benzin til de Læger, der har Motorkøretøjer.

Iøvrigt maa vi indtrængende henstille til vore Motorkøretøjsejende Læsere at stille deres Køretøjer til Disposition for Lægerne, der for Tiden desværre er overbebyrdede af Sygebesøg.

* * *

Motorkørsel i Øregaards Allé, Hellerup.

Enkefru Ohlsen, som ifjor solgte „Øregaard“ til Gentofte Kommune, og som bebor en Villa i Øregaards Allé, havde til Gentofte Sogneraad rettet Anmodning om, at offentlig Gennemkørsel maatte blive forbudt ad nævnte Allé. Anmodningen motiveredes blandt andet med, at Fruen med Bekymring saa hen til det Tidspunkt, hvor Alléen ville blive stærkt befærdet med bl. a. Automobile. Sogneraadet har imidlertid, paa Indstilling fra Vejudvalget, besluttet ikke at afspærre Alléen for gennemgaaende Kørsel, idet man ikke anser sig for berettiget hertil.

* * *

Paa Grund af Krigen —.

„Børsen“ meddeler: Der afholdtes i Gaar en afsluttende Generalforsamling i Aktieselskabet Motormekanik, paa hvilken det vedtoges at opløse Selskabet. Dette stiftedes for nogle Aar siden med Automobilfabrikation for Øje, men standsedes af Benzinforbudet og har siden maattet ligge stille. I Gaar besluttedes derfor Opløsningen, og Selskabet overgaar paa private Hænder til anden Drift.

* * *

Nyt Aktieselskab.

Grosserer Hersleb Christiansens kendte Automobilforretning er bleven sat paa Aktier. Aktieselskabsregistret meddeler herom følgende:

Register-Numer 455: Hersleb Christiansen & Co., A/S, København. Aktiekapital 80,000 Kr., fuldt indbetalt. Bekendtgørelse til Aktionærer sker i Berlingske Tidende eller ved anbefalet Brev til samtlige Aktionærer. Selskabets Stiftere er: Proprietær F. Frogne-Knudsen. Automobilforhandler P. H. Christiansen, Automobilforhandler E. R. Petersen, Overretssagfører J. M. Klerk, der tillige udgør Bestyrelsen. Direktion: Nævnte E. Frogne-Knudsen, P. H. Christiansen og E. R. Petersen. Selskabet tegnes af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening.

* * *

Fra „Motor“s Læsere.

„Enøjede
Chauffører“.

I sidste Stykke af Artiklen med ovenstaaende Overskrift staar at en toøjet Chauffør er ligesaa blind Mand som en enøjet fordi han vil lukke begge Øjnene, dersom han faar en Flue i det ene Øje. Konsekvensen heraf maa være at en enøjet har bedre Betingelser for at være Chauffør fremfor en toøjet, da Faren for Fluer i Øjnene kun er halv saa stor.

„Den enøjede“.

Ja, hvad siger mon „En Læge“ hertil?

Danmark rundt.

Vejvæsen og Motorvæsen.

Det er jo forstaaeligt nok og ret naturligt, at der maatte opstaa Gnidning mellem Vejvæsen og Motorvæsen. Vejvæsen var indrettet efter den fra Fædrene nedarvede Færdselsmaade, og saa kom Motorvæsen som den rige Fugl susende og brusede og vendte op og ned paa alle hellige og ukrænkelige Færdselsforestillinger. Et Vejvæsen er i Følge Forholdets Natur et kompliceret Væsen, og det er selvfølgelig lettere i en Hurtighed at lave om paa Færdselsvæsen end paa Vejvæsen, og derfor maatte der i Motortidens Begyndelse opstaa Vanskeligheder og Misforstaaelser mellem de to Væsen — det er lige ud ad Landevejen.

Men det havde sikkert ikke været nødvendigt, at Overgangstiden blev saa lang, som den blev — og endnu er den vel ikke overstaaet, skønt de to Væsen nu synes at have faaet Føling med hinanden, og forhaabentlig vil „Gemytternes Uoverensstemmelse“ — det tekniske Udtryk for Grunden til Separation — ikke skille de to Parter ad, som i fuldeste Maal har Interesse af at forstaa hinanden og derigennem at finde en Maade til at arbejde sammen paa til Gavn og Fremme af al Færdsel paa vore Veje.

Det er nu afgjort, at Motorvæsen med Urette har bebrejdet Vejvæsen mangt og meget, som Vejvæsen ikke bærer Ansvar for, medens Vejvæsen saa til Gengæld har bibragt Motorvæsen den Opfattelse, at det er noget af en Forbrydelse, at Motorvæsen overhovedet eksisterer. I Virkeligheden er begge Parter glade ved hinanden, der skal blot Tid til, at Forstaaelse af denne Glæde gaar op for

dem, og heldigvis er de godt paa Vej dertil. Hertil kommer, at Nyhedens første berusende Hidsighed har lagt sig hos Motoristerne, medens Vejvæsenets Mænd efterhaanden selv er bleven Motorister, og derved dannes Overgangen til Forstaaelsen lidt efter lidt.

Mange Forhold vil herefter kunde ordnes ved Samarbejdet. Vi tænker saaledes paa Vejtvaleforholdet, Søm-, Glasskaar- og lignende Forhold, hvor fælles Henvendelse til Myndighederne sikkert vil kunne medføre gunstige Resultater. Ligeledes vil Samraad mellem Parterne angaaende de Erfaringer om Vejes Tilstand, som Motorister har indhøstet under Kørslen, kunne medføre smaa og maaske store Reforme, og i det hele og store taget aabner der sig mange og gunstige Muligheder for gode Resultater, naar Parterne mødes i Samarbejde med den bedste Vilje — Evnerne vil selvfølgelig altid være til Stede — til at forstaa hinandens Standpunkter; thi Forstaaelse skal der til, hvis Samarbejdet skal føre til et gunstigt Resultat.

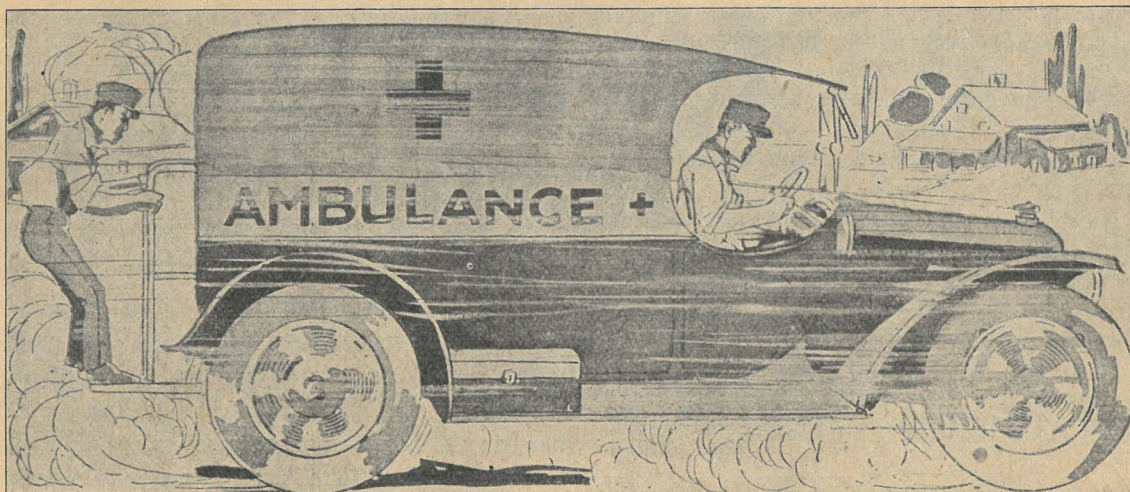
Derfor maa det ogsaa staa klart for os, at Vejvæsen arbejder under vanskelige Forhold og da særligt i disse Tider, medens det paa den anden Side maa være hævet over enhver Tvivl, at det ikke er Motorvæsen, der bærer Ansvar for Vejenes Tilstand, ligesaa lidt som Menneskene bærer Ansvar for Sygdomme, just fordi Menneskene eksisterer. Vejvæsen bærer selvfølgelig Ansvar for Vejenes Tilstand, men Vejvæsen maa naturligvis have den fornødne Tid og de fornødne Midler til at fremskaffe en Tilstand, som de nye Færdselsmidler udkræver. Den ene Part skal ikke bebrejde den anden noget, hvis begge Parter gør deres Pligt, men de skal i god Forstaaelse samarbejde for at opnaa det bedst mulige Resultat, og derfor haaber vi, at Mødet i Rønne mellem Vejvæsen og Motorvæsen Mænd maa bære Frugt. — „Motor“ skal gøre sit til, at Resultatet bliver tilfredsstillende for begge Parter.



Landevejsfyr.

Flere Steder paa Landevejene ude i den store, vide Verden findes paa farlige Steder opstillede Landevejsfyr til Vejledning for Motorfærdslen. Disse Fyr er forsynede med den berømte svenske Opfinder Ingeniør Gustaf Daléns Aga-Solventil, hvorved Fyrene automatisk tændes om Aftenen ved Mørkets Frembrud og slukkes om Morgenen ved Solopgang.

Den danske Forening: „Det Røde Kors“.

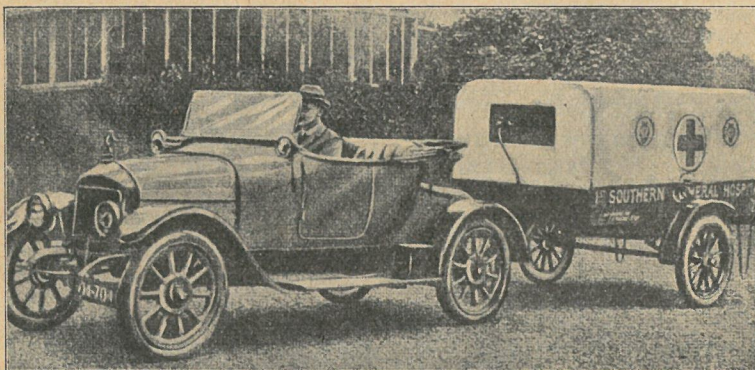


„Det Røde Kors“s Ambulance kører ud!

Foreningen „Det Røde Kors“ har endnu ikke opnaaet at blive rigtig populær i Danmark, og Grunden maa sikkert være den, at „Det Røde Kors“ i for høj Grad har skyet Agitationens paagaende, men virkningsfulde og absolut nødvendige Virkemidler. Og dog er „Det Røde Kors“ en Virksomhed, der fortjener den videste Udbredelse og største Støtte i vort Folk. „Det Røde Kors“ har nu endelig gjort en Kraftanstrengelse for at samle Folkets Interesse for dets Virksomhed, og i den første Uge af November Maaned iværksættes der en Landsagitation under Ledelse af et Agitationsudvalg, bestaaende af Overlæge, Dr. med. P. Vide-

Agitationen vil slaa til Lyd for „Det Røde Kors“s Virksomhed i Almindelighed og i Særdeleshed søge derigennem at indsamle Penge til Anskaffelse og Drift af Sygetransportautomobiler til Brug ved pludselige Sygdoms- og Ulykkestilfælde, idet dette Befordringsmiddel — det bedste og hurtigste Transmiddel til at bringe Patienter under kyndig Hjælp — endnu mangler i altfor mange Egne af Landet.

Rent bortset fra, at „Motor“ selvfølgelig med største Sympati ser paa „Det Røde Kors“s Virksomhed, maa vi i særlig Grad støtte Arbejdet paa



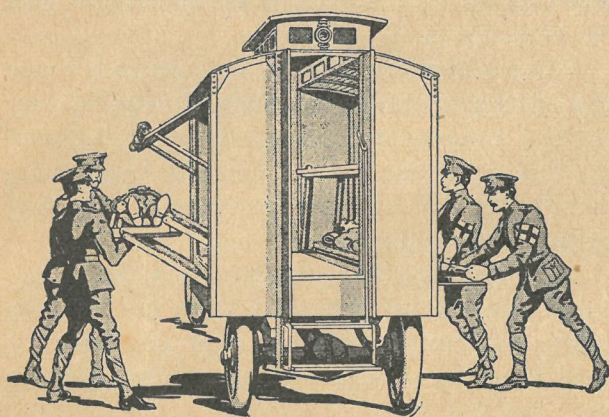
Personautomobil med Ambulancepaahængsvogn.

bech, Viborg, Formand, Kammerherreinde Gudrun Howden-Rønnenkamp, Næsbyholm pr. Sorø og Grosserer P. G. Utzon Buch, København, Kasserer.

Anskaffelsen af Sygetransportautomobiler, da Udbredelsen af disse Vogne Landet over vil skaffe nøjere Kendskab og større Fortrolighed til Motor-

kørslen og derved fremme Sympatien for Motorsagen. Vi vil derfor paa det bedste anbefale Motorsagens Venner at støtte den nu paabegyndte Landsagitation fra „Det Røde Kors“s Side til Virkeliggørelsen af ovenfornævnte humanitære Formaal. Her er iøvrigt et Omraade, hvor „Forenede Danske Motorejere“s Kredsformænd, Jurisdiktionsformænd og Medlemmer kan gøre et godt Arbejde, hvorved ikke alene et i enhver Henseende udmærket Forhold gavnes, men hvorved ogsaa Motorsagen kan støttes.

„Det Røde Kors“s Hovedkontor er Ved Stranden 2, København K, hvor saavel Bidrag til Anskaffelsen af Transportautomobiler som Indmeldelser — Aarsbidraget er mindst 1 Kr. — modtages.



Et ejendommeligt engelsk Krigsambulanceautomobil.



Kravet om lettere Automobiler.

Problemet: Et Automobils egen Vægt har til forskellige Tidspunkter været mer eller mindre stærkt fremme skriver „Aut. Welt.“

Der har været Perioder, i hvilke man ansaa det for en Bisag, om et Automobil kom ned paa den lavest mulige egen Vægt eller ej, og dette Synspunkt var fremherskende i 1913—14, saa man da i Praxis ikke tog Hensyn til Vægten.

Men i de senere Aar har Problemet atter faaet stor Betydning, og Automobilingeniører, Automobilfabrikanter og Automobilbrugere opstiller nu alle det Krav, at Fremtidsautomobilerne skal have en langt mindre Egenvægt end før baade i Forhold til Lastevnen og til Motorens Hestekræfter.

Man maa paa Forhaand gøre sig klar over, i hvilken Forstaaelse Begrebet: det „lette Automobil“ nu skal tages.

Tidligere forstod man i Reglen ved et „let Automobil“ et Topersoners Køretøj med en saa lille Motor som muligt. (Her i Danmark benævnte man en saadan Vogn med den specielle danske — andre Steder ganske ukendte — Betegnelse: en Bivejstvogn. Red.-Anm.). Mange Gange var disse „lette Vogne“ kun formindskede Udgaver af Fabrikernes svære Typer, men uden disses mange Bekvemmeligheder. Til Fremstillingen anvendte man nøjagtigt det samme Materiale som til de store Vogne, og ogsaa Konstruktionen viste som Regel kun mindre betydende Afvigelser. Man naaede altsaa at faa Vognens Vægt ned udelukkende gennem formindskede Maal af alle Vognens forskellige Dimensioner.

Ser man paa Automobilbygningens tidligere Udvikling, saa ser man Konstruktorernes Hovedstræben gaar ud paa en stadig Forøgelse af Motorkraften. Man begyndte med 6 H. K. eller deromkring, men efter faa Aar var man oppe paa 40, 60 og 80 H. K. Paa Vognens Egenvægt lagde man saa lidt Vægt, at der blev fremstillet Automobiler paa omtrent to Tons Vægt.

Saa kom de store Automobilløb, og af disse fik særligt Gordon-Bennet-Løbene Betydning, fordi der i disse var sat Vægtgrænse for Motorerne.

Man bestemte for Motorerne f. Ex. en Maximumsvægt paa 90 eller 100 kg og for Automobilerne en Maximalvægt paa 1000 kg, hvori skulde indbefattes den startfærdige Vogn med Kølevand, Benzin etc.

Ved denne Vægtbegrænsning gik til en Begyndelse Motorkraften stærkt ned, men snart konstruerede man meget stærke Motorer indenfor Maximalvægtens Grænse, saa den gamle Motorkraft igen blev opnaaet og mere til.

Desværre begrænsede denne Vægtnedgang sig væsentligt til Væddeløbsautomobilerne, medens der med Hensyn til Personautomobilerne Vægt fandt ingen eller dog ganske ringe Ændring Sted i samme Retning. Den, der vilde have en „let Vogn“, maatte nøjes med Miniature-Udgaverne af de store Vogne og maatte ikke klage, hvis han derved skulde miste enhver Bekvemmelighed under Kørslen. Det hele drejede sig altsaa ikke om at bygge en let Vogn, men om at lave en svær Vogn mindre.

Naar man tænker paa, hvor uendelig megen Møje og Besvær, hvor mange Penge og Forsøg der i det sidste Decennium er anvendt paa at skabe den nuværende, forbavsende lette Flyvemotor, kan man med en vis Ret spørge, hvorfor ikke de samme Anstrengelser er gjort for at skaffe en let Automobilmotor frem.

Ser man hen paa Automobilernes Udvikling fra 1904 til 1914, vil man lægge Mærke til, at der stadig kommer lettere og lettere Konstruktionsmateriale frem, men at Automobilerne i Gennemsnit taget ikke bliver lettere, men snarere stiger i Vægt, fordi man samtidig indretter Automobilerne mere bekvemt og belæsser dem med mere Tilbehør, Trykmonometer, Speedometer, Vindskærm, Oliesmøreapparater, Vognur, Kalesche, Elektrometre, elektrisk Starter, Lysdynamo med tilhørende tunge Batterier m. v.

Aarsagen til de tunge Automobiler maa dog ikke søges alene hos Fabrikanterne, men i meget væsentlig Grad hos Køberne, der forlangte alle Slags Bekvemmeligheder.

Automobilindustrien maatte forstaa sine Sager daarligt, hvis den ikke tog Hensyn til Publikums Ønsker, og det saa meget mere som Udlandets Industri var mere end villig til at opfylde Ønskerne om luxuriøse Bekvemmeligheder og til at opfinde nye Raffinements i Luxus.

Det er dog ikke naturligt atter at gaa bort fra de moderne Bekvemmeligheder og kaste den Luxus — som vel egentlig slet ikke er Luxus længere — overbord. At foretage et saadant Skridt vilde være Tilbagegang.

Hvad der skal naas, maa naas ved at formindske Vægten af Automobilerne med alle Slags Bekvemmeligheder; og et godt Exempel paa, at dette Maal er opnaaeligt er Flyvemaskinerne, som har en Uendelighed af Tilbehør (Kompas, Højdemåler, Indikator for Sideafvigelse, Omdrejningstæller til Motoren, Apparat for traadløs Telegrafering m. m.) og hvis Vægt dog er kommen ned paa en Brøkdel af de ældste Flyvemaskiners Tyngde — og det blot fordi der fra Militærflyvernes Side stadigt blev krævet: lettere og lettere Maskiner.

Hvad der er naaet i Aeroplankonstruktionen, maa ogsaa kunne gøres af Automobilindustrien, som blot ikke tidligere har gjort sig Umage i den nævnte Retning, fordi der ingen Nødvendighed har været derfor.

Naar man betænker, hvor mange Dele et kørefærdig Automobil bestaar af, kan man let forestille sig, at en lille Vægtformindskelse af hver enkelt Del vil betyde en ganske pæn Vægtreduktion.

Muligheden af en saadan Formindskelse i Vægt vil vel ingen Automobilkonstruktør betvivle.

Man kender fra Cyclefabrikationen, at den svære Maskine slet ikke betyder det samme som en solid Maskine, og paa Væddeløbsautomobiler har man foretaget en betydelig Vægtreduktion uden at gaa for vidt.

Mellemtingen mellem den hyperlette Væddeløbsautomobil og den uden Vægthensyn konstruerede Turistvogn mangler man endnu den Dag i Dag at fremstille, idet den „lette Vogn“ alene paa Grund af sin Lidenhed og Ubekvemmelighed ikke kan tages for god.

Flyvemaskinefabrikationen har taget en Mængde lette Materialer i Brug og mange af disse kan anvendes i Automobilbygningen, som i Virkeligheden kun i de sidste fire Aar har anvendt Aluminium i højere Grad end før, men ladet alle de lette Raamaterialer ligge upaaagtede.

Mangen Automobilfabrikant kan med Rette sige, at der teknisk set intet er i Vejen for at bygge lettere Automobiler, men at disse da ogsaa vil blive forholdsvis dyre, da de lette Raamaterialer staa i høj Pris.

Den fornuftige Automobilist vil imidlertid gerne betale en let Vogn med en højere Pris end den, han skal give for en tung Vogn; thi hvad der betales ved Købet i Overpris for en saadan let Vogn, inddrives hurtigt ved Bespareser i den daglige Drift.

Det lette Automobil bruger mindre Benzin, mindre Olie og langt mindre Gummi end det tunge Automobil, og det slides ikke saa hurtigt i Lejer og andre Steder som det tunge.

Det lette Automobil har altsaa alle Fordelene paa sin Side, og Industrien maa belave sig paa at opfylde Kravet om et lettere Automobil.

Vinterkørsel og Rheumatisme.

Det er kun faa Mænd, der har deltaget i Krigsom Motorcycloordonnans i den kolde og fugtige Aarstid, som ikke lider af Gigt og

Rheumatisme og lignende Svagheder stadigt eller med Mellemrum.

Rent bortset fra, at saadanne Lidelser gør enhver Sport til en Plage, er det endnu uheldigere, at Arbejdskraften bliver nedsat betydelig, saa at ethvert let Hverv bliver til et brydsomt Arbejde.

De, der endnu ikke er belastet med Rheumatisme og sligt, gør derfor bedst i at træffe Foranstaltninger til at gardere sig, ligesom de, der er befængt med Lidelsen, maa gøre alt, for at formindske den eller dog ikke gøre den værre.

I Almindelighed gaar det saadant, at Gigtanfaldene forbandes meget stærkt, naar de er tilstede — og derefter glemmes ganske, saa at man gaar tilbage til gamle Letsindigheder uden at tænke paa Følgerne, som skal betales dyrt i de Leveaar, der kommer.

Hvis man derimod tager de fornødne Forsigtighedsregler, undgaar man enten helt Sygdommen eller formindsker Angrebene saadan, at de ikke vil mærkes synderligt, naar man en Dag vender tilbage til civiliseret Liv.

Hos Motorcyclister sætter Gigt og Rheumatisme sig væsentligt i Arme og Skuldre, da disse Legemsdele er mest udsatte for Vejr og Vind, og Klædningsstykkerne, der dækker disse Legemsdele, hurtigst bliver gennemblødte eller da i al Fald gjort fugtige af Regn og Rusk.

Det er sandsynligt, at Aarsagen til, at Motorcyclister lider mere af Rheumatisme end andre Soldater, ligger deri, at Ordonnantserne efter at være bleven gennemblødte paa en Køretur, atter tager ud paa en Job i det fugtige Tøj, som langtfra kan blive tørt af at være et Par Timer eller tre selv i en varm Hytte.

Man skal derfor aldrig sidde inde med en fugtig Frakke, men hurtigst muligt tage den af, og ikke bruge den igen før den er ganske tør. Det bedste er at anvende en Oliefrakke eller en anden vandtæt Frakke i Regnvejr og under den have en Sweater, som holder paa Legemsvarmen. At have en Oliefrakke uden et uldent Klædningsstykke under er forkastelig, da Varmen fra Kroppen afledes let gennem Olietøjet.

Det er ogsaa af stor Betydning at passe paa, at den kolde Luft ikke kan blæse ind under Ærmerne, samt at sørge for, at Haandled og Underarm altid holdes varme. Det er derfor ingen daarlige Idé at rulle en linned Bandage om Armen fra Haandled til Albu, ligesom man vikler Benene ind

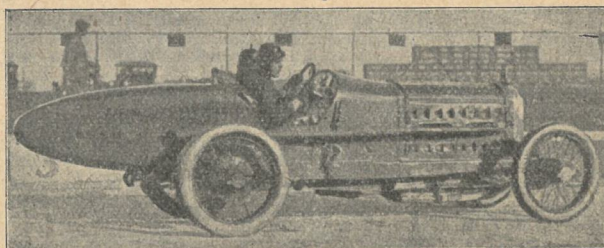
i Puttees, og skønt mange maaske vil smile ad dette Forslag, er det dog en ganske udmærket Foranstaltning, hvad enhver kan overbevise sig om, naar Vinteren kommer.

Endelig skal man altid sørge for at have tørre varme Handsker paa. Fugtige Handsker er ligesaa farlige Foraarsagere af Rheumatisme som fugtige Frakker. —

Disse faa, gode Raad, der er taget fra „The Motor Cycle“, kan ogsaa tjene Motorcyclister i Fredstid til Efterfølgelse, særligt under Vinterkørsler, som der nu er Haab om at faa optaget snart herhjemme.

Motorløb i Udlandet.

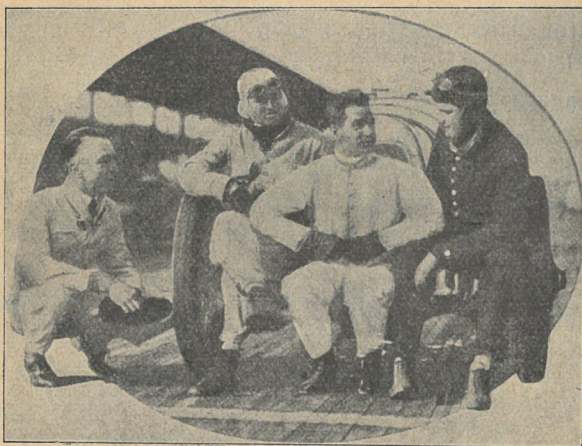
Trods Krig og anden Vederstyggelighed er der i den senere Tid bleven afholdt forskellige Motorløb i Udlandet.



En 12 Cyl. Packardracer.

Paa Sheepsheadbanen ved New-York afholdtes der saaledes 5 Løb for Motorvogne. Den berømte Ralph de Palma, som styrede en Packardvogn, vandt ikke alene alle 5 Løb, men satte tillige nye Rekorder over 2, 10, 30 og 50 miles. Løbene kørtes med flyvende Start med Undtagelse af første Løb, som kørtes med fast Start. De nye Tider blev følgende: 2 miles i 1 M. 05.60 Sek. (gammel Tid: 1:12.85). 10 miles i 5:23.80 (5:24.80). 30 miles i 16:31.20 (18:56.10). 50 miles i 27:29.20 (28:04.63). Præmiesummen var ialt 27,000 Dol., hvoraf de Palma fik 17,000 Dol. med 30 Points, Nr. 2 blev Mulford paa en Frontenacvogn med 22 Points, Nr. 3 Dario Resta paa en Restavogn med 19 Points, Nr. 4 Arthur Duray paa en Frontenacvogn ligeledes med 19 Points, Nr. 5 og 6 blev Louis Chevrolet paa en Frontenacvogn og Ira Vail paa en Hudsonvogn.

Den spanske kgl. Motorcykleklub i Barcelona afholdt i forrige Maaned en Regelmæssighedsprøve over en Strækning paa 171 km for Motorcykler, som hverken maatte benytte Benzin eller Benzol som Brændselsstof. Mærket Motosacoche gik af med



Nr. 2 og 3 fra venstre er d'Hrr. Dario Resta og Raip de Palma.

Sejren, idet de tre første Pladser vandtes af Motorcyklister, der kørte nævnte Mærke.

Ogsaa i Australien fandt der fornylig et Motorcykleløb Sted. Det var et Forspringsløb over en Strækning af 200 eng. Mil. Der startede 39 Deltagere med 14 forskellige amerikanske og engelske Mærker, og kun to af Deltagerne havde intet Forspring. Løbet udgik fra Melbourne. Forspringene varierede fra 12 til 42 Minutter. Nr. 1 blev C. A. Arnold paa en $3\frac{1}{2}$ HK Indian, Nr. 2 blev B. Eckhardt paa en 7 HK Harley-Davidson, Nr. 3 benyttede en 7 HK Indian.



I Slutspurten!

I Østrig har i denne Maaned den „K. u. k. Radfahrer-Ersatzkörper“, Wien, afholdt 3 Motorcykleløb paa den 4 km lange Exelbergvej. Siden 1910 er der ikke afholdt Motorløb paa denne Vejstrækning. Resultaterne var følgende:

1. Løb. Motorcykler med indtil 500 Kubikcentimetercylinderindhold: Nr. 1 Lutter, 3-8 HK 2 Cyl. Moto-Rêve, 5:11.4, Nr. 2 Döller, 3-8 HK 2 Cyl. Neckarsulm, 5:41.2, Nr. 3 Trunka, 3-8 HK 2 Cyl. Neckarsulm, 5:53.2.

2. Løb. Motorcykler med indtil 750 Kubikcentimetercylinderindhold. Nr. 1 Brosch, $4\frac{1}{4}$ HK 2 Cyl. Wanderer, 5:47.2, Nr. 2 Dohnal, $4\frac{1}{4}$ HK 2 Cyl. Wanderer 6:11.5, Nr. 3 Strool, $4\frac{1}{4}$ HK 1 Cyl. Triumph, 6:18.6.

3. Løb. Uden Begrænsning. Nr. 1 Erkehertug Anton, 7-8 HK 2 Cyl. Indian, 5:26, Nr. 2 Erkehertug Leopold, 6-7 HK 2 Cyl. Neckarsulm, 5:26.5, Nr. 3 Niesner, 7-8 HK 2 Cyl. Indian 5:59.8.

Danmark og den rumænske Petroleumsindustri.

Man har i engelske og amerikanske Fagblade skrevet om, at allerede i Aaret 1935 maatte man vente en Tømning af de Nordamerikanske Stenolie marker, om man da vedblev at udnytte dem paa samme stærke intensive Maade som nu og vedblev at forcere Produktionen i samme Forhold, som Antallet af Automobiles forøges Jorden over.

Selv om de amerikanske Stenolie kilder løber tørre, er Benzinmotoren dog ikke dødsdømt, thi rundt om i Verden findes der mange mægtige Mineralolie lagre, gemt i Jordens Skød og endnu langt fra udnyttede, ligesom der da stadigt konstateres nye Opsamlinger ved de tallose Forsøgsboringer, der foretages af entreprenante Spekulanter Ingeniører.

Desuden — selv om det værste skulde ske: at Jorden blev stenoliefattig — er der andre Kraftvædske til Drift af Explosionsmotorerne saasom Benzol, Spritblandinger m. m. og der findes stadigt nye, af hvilke vi kan nævne Nataliten, der udvindes af Melasse, og den ny danske Tjære vædske, om den da vil svare til de Forventninger, man nærer til den. Der er altsaa ingen Anledning til at hænge med Hovedet af Frygt for Benzinmangel og at tabe sig i taagede, ganske ørkesløse Spekulationer over en fjærn Fremtid. Hellere se paa

hvad man nu har af brugbare Stenoliedistrikter, og hvad de kan yde.

For danske Forhold vil det mest interessere, hvorfra man kan faa Benzin billigst, og det vil atter afhænge af Transportomkostningernes Størrelse.

De Stenoliemarken, der er Danmark nærmest, er de galiziske og rumænske, af hvilke de sidste er de langt betydeligste og derfor skal gives en kort Omtale her.

I 1913 var den rumænske Stenolieproduktion oppe paa 1.885 Millioner Tons, eller 3.77 % af Verdensproduktionen, men paa Grund af Krigsforholdene sank Produktionerne i 1914 til 1.783 Millioner Tons og i 1915 yderligere til 1.673 Millioner Tons.

Da de tyske og østrigske Hære trængte den rumænske Hær tilbage, blev en stor Del af de rumænske Stenolieanlæg, Ledninger, Raffinaderier m. v. ødelagte saa grundigt, at man mente, at det vilde vare mindst to Aar før end Centralmagterne kunde faa Produktionen igang igen. Men tyske Ingeniører tog fat paa Restaureringen med en saadan Kraft og Energi straks efter den tyske Besættelse, at der efter kort Tids Forløb kunde sendes store Mængder af den haardt tiltrængte Benzin til Tyskland. I Foraaret 1918 var 387 Kilder i Drift, og der blev sendt 387 Vognladninger Stenolie bort daglig, hvilket svarer til 75 % af den rumænske Dagsproduktion der i 1914 før Krigsudbruddet var oppe paa 489 Jernbanevognladninger daglig.

Medens der i første Halvdel af 1917 paa Raffinaderierne kun blev bearbejdet 54000 Tons, kom denne Post i andet Halvaar op paa 331000 Tons, og de tyske Undervandsbaade, Aeroplaner og Krigsautomobiler er væsentligt blevne drevne af den erobrede rumænske Petroleum.

Det er indlysende, at den tyske Regering ved Fredsslutningen med Rumænien sikrede sig en overvældende Kontrol med de rumænske Stenoliemarken, som tysk Kapital forresten allerede fra 1903 var interesseret i med mange Millioner Mark.

Hvorledes Ordningen med Produktionen var, har nu efter den tyske Nyorientering ingen Interesse, da den endelige Fredsoverenskomst sikkert vil ændre Rumænerfreden saavel som Brest-Litovskfreden og Ukrainefreden. Ved Krigslykkens Omskiftning har de tyske Automobilfolk lidt en stor Skuffelse, idet den rumænske Benzinproduktion var anslaaet til at blive saa stor, at Tyskland ganske kunde gøre sig uafhængig af Benzintilførsler fra oversøiske Pladser, ligesom man endog i

Coninck Smith, Veksellerer & Bankier.

Vestervoldgade 11,¹.

København B.

Telefon Central 2528. — Statstelefon 228.

Telegram-Adresse „Smithsbank“.

Møbelmagasinet

Gl. Kongevej 165.

A. Kierkegaard.

✱ 1ste Klasses Møbeletablisement. ✱



KGL. HOFLEVERANDØR

U. IPSEN & CO.

SKRÆDERE

PALAISGADE 2 · KØBENHAVN

TELEFON CENTRAL 6124

Victor Klein & Co.

(Indehavere: Victor Klein & William Lindstrøm)

Vexellerere og Banquiers.

Østergade 59.

Telefoner: 5736 & 12501.

Telegr.-Adr.: „Kleinbank“.

**KUNST
VOSS
HANDEL**

VOSS
KUNSTHANDEL

Gothersgade 10 — Palæ 440 x
Lige ved Kongens Nytorv

UDSTILLING AF MALERIER
Fin ældre og yngre Kunst

Bideon **Acetylen-Gasværk**
med Reducerventil og Karburator

**Stor Aktionsradius, automa-
tisk, renlig og økonomisk.**

Deltog i Paalidelighedsprøven den 13. August **uden** Paa-
fyldning og **uden** Driftsforstyrrelse vedrørende Apparatet.

Kan nu igen ret omgaaende leveres til:
Letvægts-, Turist-, Vare- og Lastautomobiler
samt Motor-Omnibusser.

J. V. Krause. København V.
H. C. Ørstedvej 23. Telefon Central 10085.

Fabr. „Secure“
Metalvarefabrik, Forniklingsanstalt,
Metalstøberi.

Compressions & Benzinhaner.
Fosfor Bronze: Stænger & Bøsninger.
Fittings. — Reservedele.

Adelgade 79.

Telefon Central 8556. Telefon Central 8556.



EINAR SVENSSONS
Motor- & Maskin-Fabrik

Reparationsværksted for
Automobiler og Motorcykler.

AUGUSTAGADE 27—29
Telefon Amager 504 - Privat Amager 1504 x.

Tyskland forventede, at den rumænske Stenolie-
produktion kunde forceres saadan i Løbet af et
Par Aar, at der kunde blive Overskud til Ud-
førsel.

I denne Export var det at forvente, at Danmark
kunde faa sin Andel ved Velvillie fra tysk Side.
Men som Sagerne nu staar, hjælper tysk Velvillie
vel sagtens ikke til at skaffe os herhjemme ru-
mænsk Benzin, og man maa da sætte sin Lid til
Præsident Wilsons overmaade skønne Udtalelser
om Lighed og Retfærdighed for alle Nationer i
Handel og Samkvem skal kunne veje op mod en
velvillig Export fra tysk Side.

Der er vel ingen Anledning til at tro, at Ru-
mænierne skulde foretrække at sælge Benzin til
deres gamle Fjender og Overvindere, som vel ikke
saa hurtigt bliver persanæ grata igen, men Pengene
vil snart overvinde al Uvillie og Tyskland faar
sikkert al den rumænske Benzin, der kan expor-
teres, naar der betales for den i rigelig Maade.

Vore hjemlige Udsigter til at faa rumænsk
Benzin efter Krigen vil da være afhængig af, om
vore Benzinimportører kan faa sluttet Kontrakt
med de rumænske Petroleumsselskaber til Priser,
der er højere end den Betaling, Tyskerne vil kunne
tilbyde, og af om Benzinen kan transporteres paa
de tyske Baner for en rimelig Fragt.

I og for sig har det ikke saa stor Betydning,
om vi importerer rumænsk (eller russisk) Benzin.
Det vigtigste er, om vi kan faa den importeret,
idet alene Udsigterne til en saadan Import vil
virke dæmpende paa de amerikanske Stenoliemag-
naters Smarthed. Det værste, der kan hænde, var
at de rumænske Stenolieselskaber kom under den
amerikanske Industris Kontrol, men mod denne
Fare taler den over hele Jorden opvoksende Lyst
hos de demokratiske Regeringer til at „snakke“
med de mægtige Truster og Storkompagnier og
begrænse deres Fortjeneste og dermed deres Magt
og Vælde.

Usual.

MOTOR

HOTELLER

med

Automobil-Garage.

MOTOR

Aalborg. **HOTEL KONG FREDERIK**
Byens roligste Hotel.
— Telefon 31 og 131. —
*Nymonteret. — 1. Kl. — Moderne Bekvemmeligheder.
Lukket Automobilgarage.*

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

Nykøbing Sj. **Hotel Phønix.**
Byens eneste 1ste Kl. Hotel.
Lukket Automobil Garage.
Telefon 15 og 233. *Oscar Petersen.*

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

Randers. **HOTEL RANDERS**
TIDL. MARTENS HOTEL
— TORVEGADE —
Telf. 81. BENZINDEPOT Stats Telf. 19.

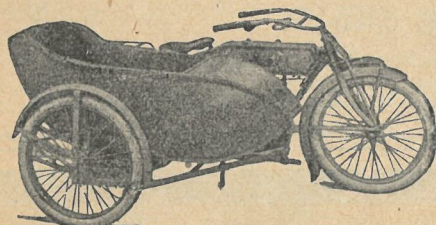
Ribe. „HOTEL DAGMAR“
Telefon 35 og 118.
Byens bedste 1ste Kl.s Hotel.
Bilgarage. — Udstillingslokale. — Vogn ved alle Tog.
C. M. Christensen.

Ringsted. **Hotel Postgaarden.**
1ste Klasses Hotel.
— Automobil-Garage. —
Telefon 15. *Carl Jensen.*

Silkeborg. **HOTEL SILKEBORG**
Byens ældste og største Hotel.
1. Kl. Køkken. Alle mod. Bekvemmeligh.
Statstelf. 10. — Jysk Telf. 19. *P. Poulsen.*

Svendborg. **Hotel Svendborg**
1ste Kl.s Hotel.
— Telefon 720 & 692. —
Lukket Garage. *P. la Cour.*

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



HANDY

Person- og Vareside-
vogne og Ambulancer
til Motorcykler
billigst og bedst.
*P. M. Jensen,
Kronborggade 20.
Telf. Taga 624 x.*

Brødrene Olsens

Etablissement for
Engelsk Herreskrædderi
til moderate Priser.

— Frederiksborggade 41, 1. Sal. — Telefon Byen 4250. —
(Medlem af Københavns Motor Klub).

**A/s Randers Automobil-
& Cycle-Lakereri.**

Hurtig Ekspedition. Tlf. Nr. 5. Vesterbro.

MOTORCYKLEN OG DENS BEHANDLING

AF

FRITZ SCHMITTO

CAND. POLYT.

MED OVER HUNDREDE ILLUSTRATIONER

PRIS KR. 3.00.

Faas i enhver Boghandel samt i Motors Ekspedition,
Gothersgade 14, Kbhvn., hvor Betalingen ogsaa kan modtages
i Frimærker.

Brødrene Jonassen.

Mekanisk Værksted for

Automobilreparationer.

Salg af

Automobiler og Motorbaade.

Telefon Byen 3386.

Vestervoldgade 125.

Telefon Byen 3386.

AKTIESELSKABET „AURORA“

Automobilreparationsværksted Autogensvejsning

Lyngbygade Nr. 30

Telefon Central 262

Solidt Arbejde

Moderate Priser

Brud paa Maskinen!

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

Telefon 5660. Th. Lang, Amager 42 v.

Kalbød Brygge 14, København B.

Eneste prisbelønnede Specialist i Danmark.

Sølvmedaille København 1912.

Telf. Central 6349.

DIANA A/s

Telf. Central 6349.

120 Automobilgarager, Jagtvej 155 A.

Enkelte, dobbelte eller fælles Boxer for Luksusautomobiler, Drosker, Lastautomobiler og Phænomobiler. — Benzin og Olie. — Biler hentes og bringes. — Venteværelse for Automobilejere. — Opholdsrum for Chauffører. — 1ste Klasses Reparationsværksted ved Nielsen og Larsen.

INTERNATIONAL AUTOMOBILIMPORT A/s SVENDBORG

Stort Lager

af ny og brugte Automobiler

Sikkerheds-Cyklelaasen



Den eneste massive
Cyklelaas med Nøgle
med Gevind, Pal og
Kamme. Denne Laas
kan ikke bankes, bræk-
kes eller dirkes op.
Kan paasættes enhver
Cykle. Uopsidelig.

Generalrepræsentant for Skandinavien:

LUXUS, Nicolajgade 23, KØBENHAVN.

Forlang Sikkerhedslaasen hos Deres Cyklehandler. Patent anmeldt.
NB. Alle Reservedele føres. Telefon Byen 4628.

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.**

Køb Dansk Fabrikat.

S Kapper
J Jakker
B Benklæder
G Gamascher
T Trøjer
V Veste
H Handsker
K Kasketter
H Huer
S Slips
P Peltse
e 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 5207.

EXPORT • EN GROS • EN DETAIL

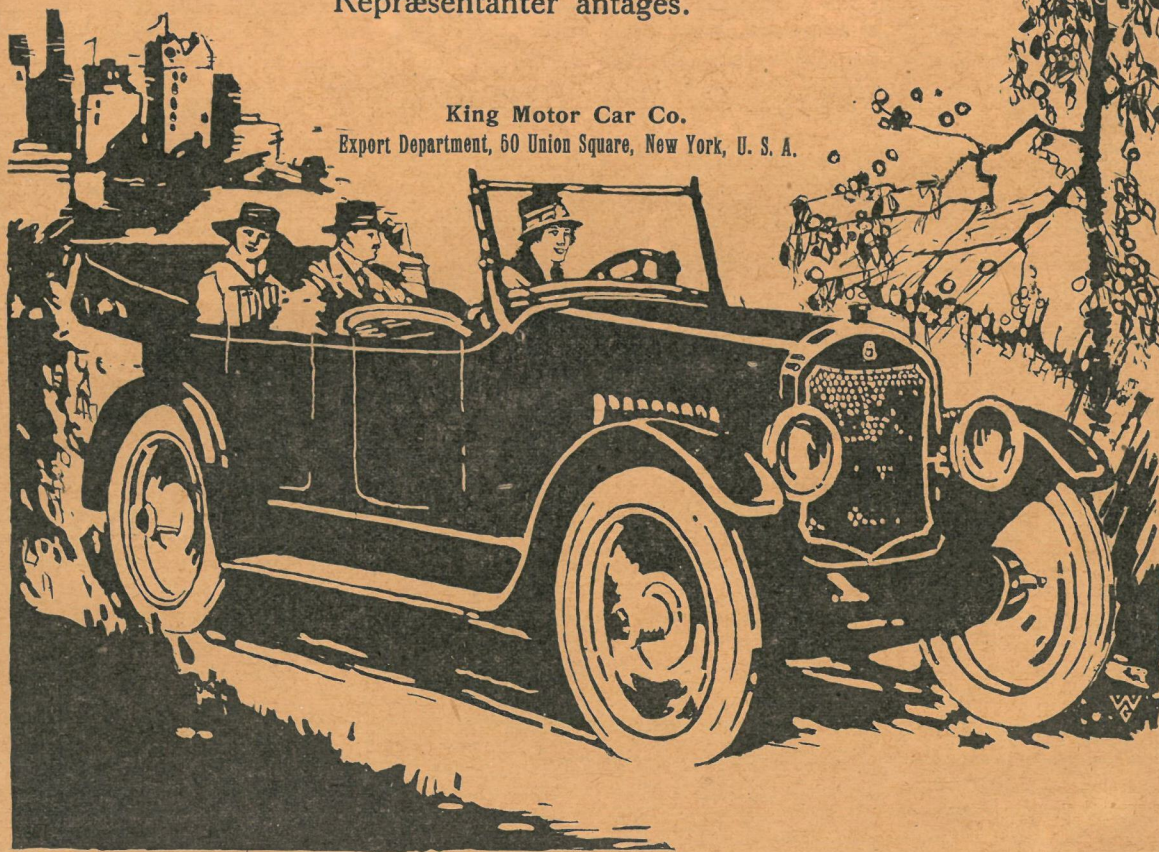
KING "8"

Før De vælger et Automobil, undersøg da „KING“. Den er en af Amerikas fineste Vogne og køres over hele Verden; anvendes i udstrakt Grad af de krigsførende Magter som Ambulance- og pansrede Automobiler. — *Køb straks*, forinden den store Prisstigning. Stort Lager af nye Automobiler, Gummi, Olie og Reservedele: en Del Benzin medfølger til hver Vogn.

**King Automobillager,
P. MATTHIESEN, Vejle.**

Repræsentanter antages.

King Motor Car Co.
Export Department, 60 Union Square, New York, U. S. A.



Amerikanerne har afgjort det!

Tro ikke, at De nu efter Krigen med Lethed vil kunne faa et godt, brugt Automobil for en billig Penge. Der vil sandsynligvis nok komme en Del brugte, udrangerede „Krigs-Automobiler“ i Markedet. Men man kan ogsaa være sikker paa, at de fleste af dem vil være mishandlede eller opslidte. Et godt Automobil, der anvendes til Fredsbrug og passes omhyggeligt, kan holde en halv Snes Aar eller mere. Men i Krigstid regner man ikke med lige saa mange Maaneders Levetid for det. Det siger tilstrækkelig om, hvad selv et „kun lidt brugt“ Krigs-Automobil er værd.

Tro ikke, at et eller andet gammelkendt europæisk Fabriksnavn er Garanti for, at et brugt Automobil er godt. Der er allerede beredt mange Købere slemme Skuffelser paa dette Omraade. De har troet, de købte første Klasses Kram og har ofte betalt det med dyrere Priser, end det samme Mærke tidligere kunde faas fra nyt og dyrere, end det endnu var muligt at faa et virkelig godt, nyt Automobil for. Og først bag efter har de opdaget „de skjulte Fejl, der i mange Tilfælde stammede fra, at Dele, der oprindeligt fremstilledes af første Klasses Materiale, nu var erstattede af „Surrogater“.

Tro heller ikke, at de europæiske Fabriker hurtigt vil fremstille en Række Automobiler, der er bedre og billigere end, hvad der hidtil har været paa Markedet, „fordi man i dem vil anvende Erfaringerne fra Krigen“, Paa Personautomobilets Omraade er der ikke under Krigen gjort nogen Erfaring, der kan komme Fredsautomobilet tilgode. Dets Konstruktion var gennemført før Krigen, og Amerikanerne har ført den „up to date“ og har allerede i de senere Aar afgjort, hvordan de kommende Aars Automobiltyper vil være. Et Automobil som CHANDLER, *Automobilet med den vidunderlige Motor, er ikke i flere Aar undergaaet nogen væsentlig Forandring i hele Chasiets Konstruktion, og der er heller ikke nogen Grund til at foretage nogen Forandring. Erfaring og aarelangt Brug har tilstrækkelig tydelig vist, at dette Automobil er saa smidigt, kraftigt, hurtigt, driftssikkert og komfortabelt, at selv den mest fordringsfulde Bruger vil være højlig tilfreds.*

Vi har endnu nogle paa Lager, garanteret nye, moderne og byggede af 1ste Klasses Materialer.

Det er paa høje Tid at sikre sig en CHANDLER, hvis man vil være saa godt kørende som muligt, naar Benzinen snart kommer.



Vort Firmamærke

paa Motorhjælmen er den bedste
Garanti for Automobilets Kvalitet.

MAMMEN & DRESCHER

St. Kongensgade 118-120 • Telefon 10415 - 10416

Aarhus Afd.: Jydsk Automobillager

Nørre Allé 16

Telefon 3979