

Motor

NR 23. 5. JUNI 1926. XXI AARGANG



OMNIBUSSE og LASTVOGNE

bør kun købes af anerkendte og
prøvede Fabrikata.

Køb derfor:

Auton

Forhør Dem hos Forbrugerne.

J. W. DARR
Silkeborg.

Telefon 555-556. Telegram-Adresse: Darr.

BP BLAA PUMPER BP

“BP”



BENZIN

BP BRITISK PRODUKT BP

Københavns Automobil-Central.

Gl. Kongevej 6. København B. Telefon 10337 — 5337 — 10937.

Mest centrale Garager i Kbhvn. for Tilrejsende.

Umiddelbart ved Tivoli, Cirkus og Teatrene.

Store nye Benzin Tankanlæg

Gl. Kongevej 6 og 13.

Elektrisk Pumpe. Haandvask og Telefon,

Venteværelse og Garderobe

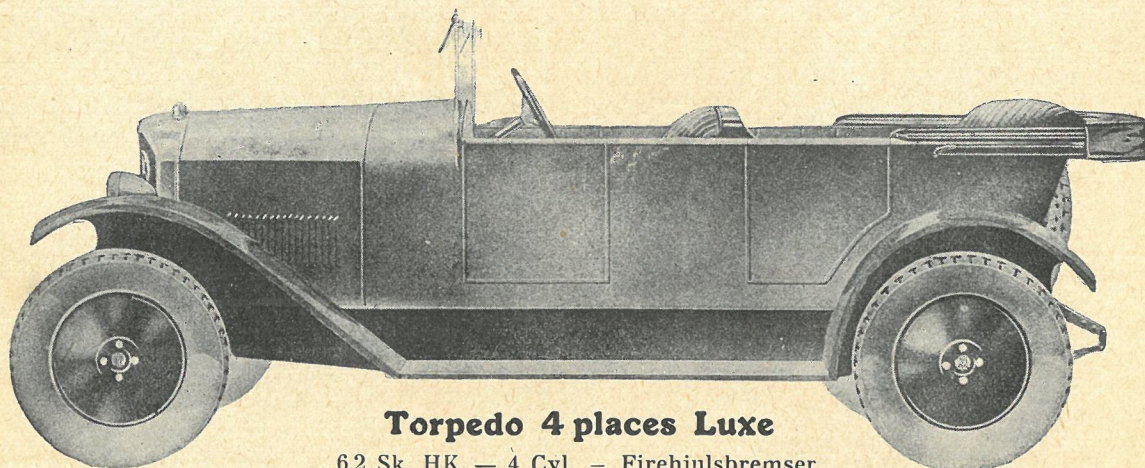
til fri Afbenyttelse.



MATHIS

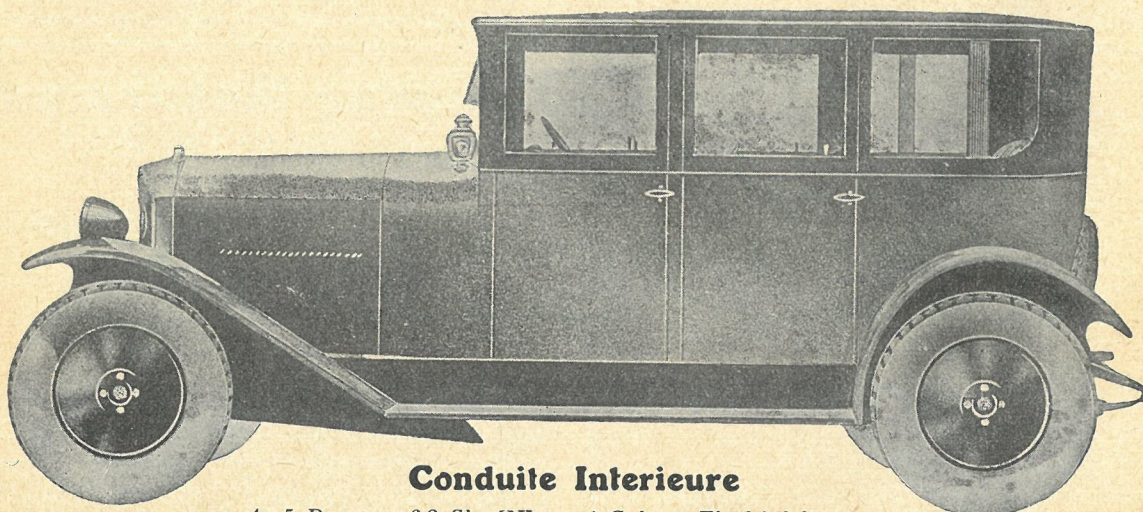


Stor Prisnedsættelse.



Torpedo 4 places Luxe

6,2 Sk. HK. — 4 Cyl. — Firehjulsbremser



Conduite Interieure

4—5 Pers. — 6,2 Sk. HK. — 4 Cyl. — Firehjulsbremser

Nordisk Motor Depot A/s

Generalagenturet for Danmark

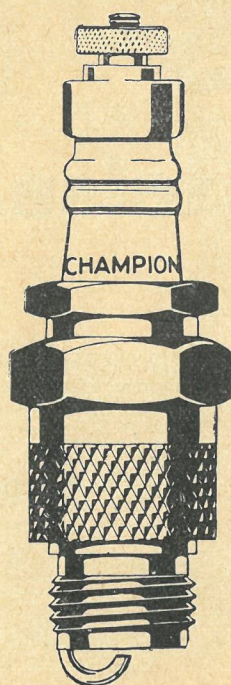
Vestervoldgade 103. - København B.

Jydsk Motor Depot,

Vestergade 8. Aarhus.

Fyns Motor Kompagni,

Kongensgade 74. Odense.



Skal De paa Langfart?

med Deres Vogn i Ferien, bør De inden Starten overbevise Dem om, at alle Tændrørene er i fin Stand.

I de fleste Tilfælde skyldes „daarlig Gang“ og for stort Benzinforbrug, at Tændrørene ikke er gode.

Det er derfor meget vigtigt at benytte de Tændrør, der er specielt fremstillet for netop Deres Automobil.

Champion fremstilles for ethvert Automobilmærke.

Intet andet Tændrør har en saa vidunderlig Isolator som Champion Tændrøret, hvis dobbelt-ribbede Sillimanite-Isolator taalet en enorm Varmegrad.

Forsyn Deres Vogn med et helt Sæt nye Champion Tændrør, og De vil være garanteret mod Driftforstyrrelser fra Tændrørenes Side.

Generalrepræsentant:

F. Bülow & Co.
Toldbodvej 6. Kbhvn. K.



CHAMPION

Bedste Tændrør for enhver Motor.

Brug de anerkendte

VARTA

Accumulatorbatterier

til Start og Belysning.

Bedste Konstruktion.

Største Holdbarhed.

Specialtype til Ford Vogne.

Enhver Motormand

bør tegne sin Forsikring i

Forenede Danske Motorejeres
Forsikringsafdeling A/s

St. Kongensgade 132. Kbhvn. K.
Telefon 5591.

Automobiler udlejes uden Fører

Renault — Fiat m. fl.

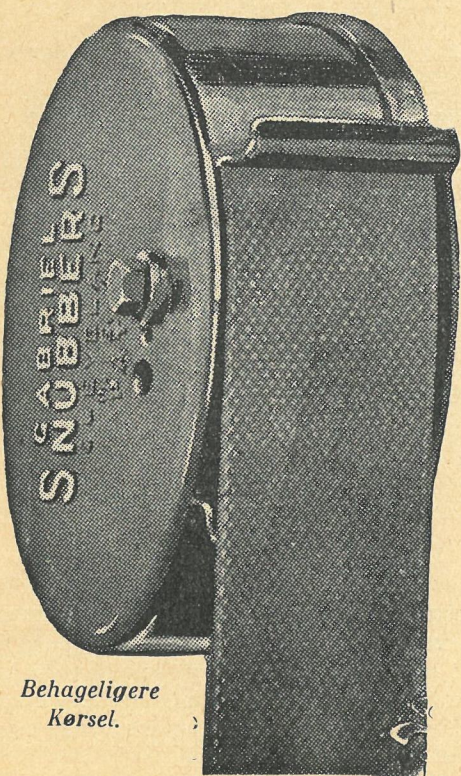
Garager. Opvarmet Vaskehal. Ladestation.
Elektrisk Pumpe. Reparationsværksted.

BENZINSALG FRA TANK

Salg af Olie, Gummi og Reservdele m. m.

Automobil- & Garagekompaniet A/s.

Aarhusgade 108 (v Strandboulevarden)
Telefon Central 14,959.



Behageligere
Kørsel.

Det sidste Ord

i Automobil-Comfort
er **Gabriel Snubbers**

Verdens bedste Støddæmpere.

Den virkelig ideelle Automobilkørsel
opnaar De kun med en Vogn, der er
forsynet med Gabriel Snubbers. Hul-
lede og stenede Veje synes jævne og
plane, Gabriel Snubbers jævner Dem
Vejen, Vognens Kraft og Paalidelig-
hed forhøjes og mindre Rysten, min-
dre Slitage, mindre Benzinforbrug og
mindre Gummiforbrug er Fordelene
ved **Gabriel Snubbers**.

Ved Ny-Belægninger af Deres
Bremses, bør de forlange

Raybestos

Bremsebelægning med Sølv-
kanten

Raybestos

paavirkes ikke af Varme, Vand
eller Olie og er uovertruffen i
Kvalitet og Varighed.

ATLAS

hydraulisk Dunkraft.

løfter legende let enhver Vogn.

ATLAS

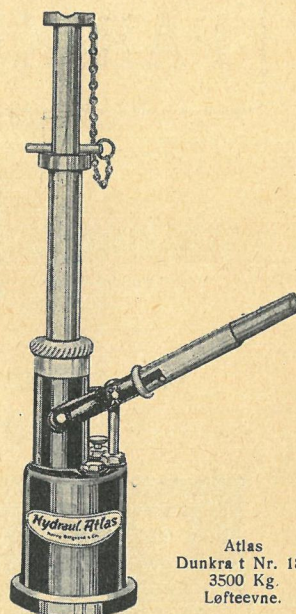
Retningsviser

med elektr. Lys.
Indstillelig fra Førersædet.

ATLAS

Elektriske Horn

svigter aldrig.



Atlas
Dunkraft Nr. 185
2000 Kg.
Løfteevne.

Atlas
Dunkraft Nr. 180
3500 Kg.
Løfteevne.

HARRY DALGAARD & Co.

Brolæggerstræde 12. Kbhvn. K. Tlf. C. 13246-13247

Kendte amerikanske Væddeløbskørere som Gæster hos Firestone.

HOSSTAAENDE gengiver vi et interessant Fotografi, taget paa den kendte Automobilring-Fabrikant Hr. Harvey S. Firestones Landsted i Florida umiddelbart efter Afholdelsen af det store »Fulford Speedway«-Løb i Florida, som blev vundet af Peter De Paolo med en Gennemsnitsfart af næsten 208 km i Timen.

Billedet har særlig Interesse ved, at her ses de fleste af de berømte amerikanske Væddeløbskørere samlet, hvad man jo ellers sjældent faar Lejlighed til. Fra venstre til højre ses saaledes: Nr. 1: Russell Firestone, 2: E. Waldo Stein, 3: Dave Lewis, 4: Fred. Comer, 5: Harry Hartz, 6: Bennett Hill, 7: Jerry Wonderlich, 8: Harvey S. Firestone, 9: Edw. Wintergust, 10: Roger Firestone, 11: Wade Morton, 12: Barney Oldfield, 14: Tommy Milton, 15: Peter De Paolo, 16: Dave Evans, 16: Frank Elliot, 18: Earl



Cooper, 19: Leon Duray, 20: Ralph Hepburn. — Men yderligere knytter der sig til Billedet den Interesse, at alle Præmietagerne i Fulford Speedway-Løbet kørte med Firestone Ringe, og Vinderen, De Paolo saavel som Nr. 2, Hartz, kørte hele den 480 km lange Strækning uden at skifte Ringe, hvilket under Hensyn til den Hastighed, der kørtes med, maa siges at være et ret enestaaende Resultat.

PARIKRONE

nyt

PRISFALD

Nu koster

FERODO

BREMSE- BAAND

det samme som før Krigen og er — om muligt —
bedre, og alt andet stedse overlegent.

FERODO

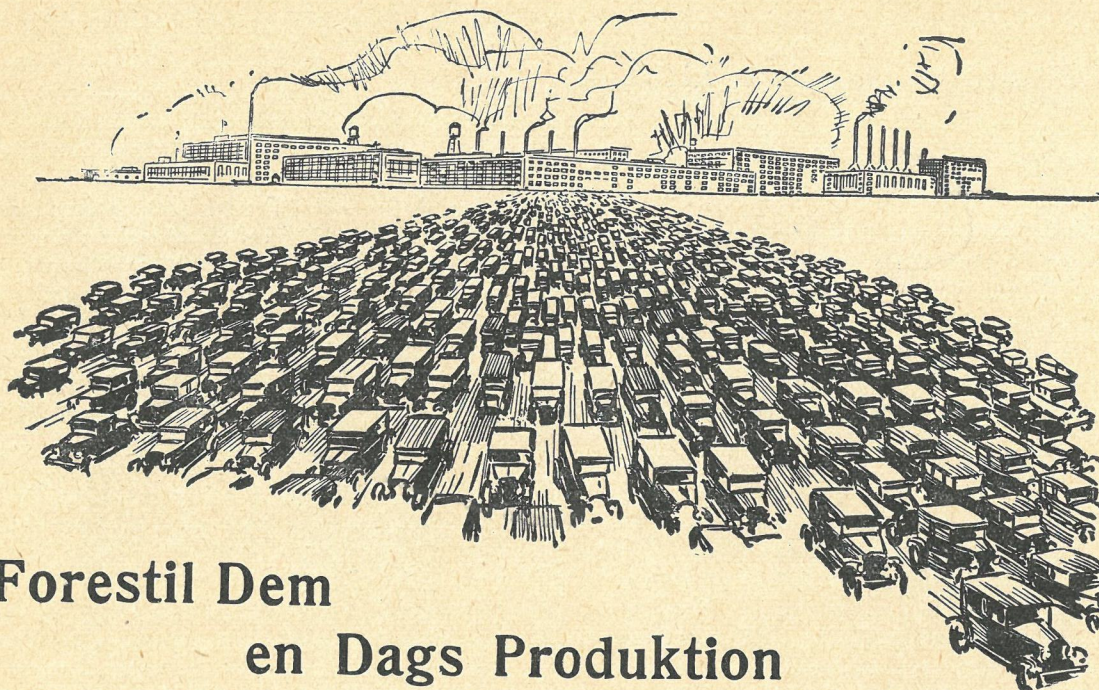
Til Bremserne er det
bedste ikke for godt.
Spørg en Mekaniker!

HOVEDDEPOT:

Kultorvet 2.

V. Andersen.

Telefon 7628.



**Forestil Dem
en Dags Produktion
hos Dodge Brothers, Inc.!**

5 Pers. Touring
Kr. 5350.—

Coupe
Kr. 5950.—

4 Dørs Sedan
Kr. 6300.—

Varevogn compl.
Kr. 5650.—

Har De nogensinde set 1500 Automobiler paa een Gang?

Parkeret paa en Plads dækker de mere end 300.000 m²

Kørende i en Række med 1½ m Mellemrum danner de en Linie paa mere end 9½ km.

Pakket til Forsendelse fylder de mere end 825 Jernbanevogne.

Og dette er dog kun en Dags Gennemsnits Produktion paa Dodge Brothers Inc.'s store Fabrik i Detroit.

Produktionen efter denne store og stadigt voksende Skala, resulterer i Besparelser ved Indkøb af Udstyr og Materiale, hvilket atter bevirker de lave Priser, De betaler for Dodge Brothers Automobiler.

SKANDINAVISK MOTOR CO., A/S

DODGE BROTHERS AFD.

ØSTERBROGADE NR. 87 — TELEFON 10703

**DODGE BROTHERS
AUTOMOBILER**

Motorskatten i England.

*Regeringen vil inddrage en Del i Statskassen —
Automobilisterne protesterer skarpt.*

I den senere Tid har man ikke kunnet tage et engelsk Motorblad, ja, knapt nok et Dagblad, i sin Haand, uden i det at finde Artikler om *Vej-Fondet* og Regeringens Angreb paa dets Midler.

Til Forklaring heraf skal vi oplyse, at det engelske Vej-Fond udgøres af de Skattebeløb, som engelske Automobilister maa svare. Oprindelig var det Hensigten med disse Midler, at de skulde anvendes til Udbedring og Omlægning af Veje efter Anvisninger, som det engelske Vej-Raad gav, men under Krigen blev dette Princip brudt. Under den anvendte man det mindst mulige til Vejene hjemme i England og brugte Fondets Penge — uden Indvending fra nogen Side forøvrigt — til Statens almindelige Udgifter, der jo var enorme i de Tider.

Men én Ting er, hvad man finder sig i, naar Staten er i Nød og Trang for Penge, en anden, hvad man billiger, naar Forholdene er normale.

Regeringens Synspunkter blev fornylig gjort gældende af Finansminister *Winston Churchill* under Budgetforhandlingen i Underhuset.

Finansministeren oplyste, at Motorskattens Beløb var steget meget betydeligt de senere Aar. I 1920 havde det udgjort 8 Millioner Pund Sterling, medens det nu var oppe paa tyve Millioner. Da Englands Veje var nogle af

de bedste i Verden, behøvedes der ikk saa vældige Beløb til deres Vedligeholdelse, som Skatteprovenuet udgjorde, selv om man naturligvis stadig maatte arbejde hen til at Motor-Transporten kunde yderligere udvikles.

— Hans Majestæts Regering, sluttede Finansministeren, har derfor stillet Forslag om, at en Trediedel af Skattebeløbet, eller ca. 7 Millioner Pund Sterling, skal indgaa i Statskassen til almindelige Statsformaal, og han søgte at paavise, at Regeringen havde Ret dertil.

Selvom tidligere Regeringer havde givet Løfte om en vis Anvendelse af Motorskatten, maatte det til enhver Tid staa Parlamentet frit for at beslutte noget helt andet, og han vilde nu altsaa anmode Underhuset om at vedtage Budgetforslaget med den Ændring, som Regeringen foreslaar.

Baade i Underhuset og udenfor det har Regeringen fra Motormandens Side mødt stærk Modstand mod dens Forslag.

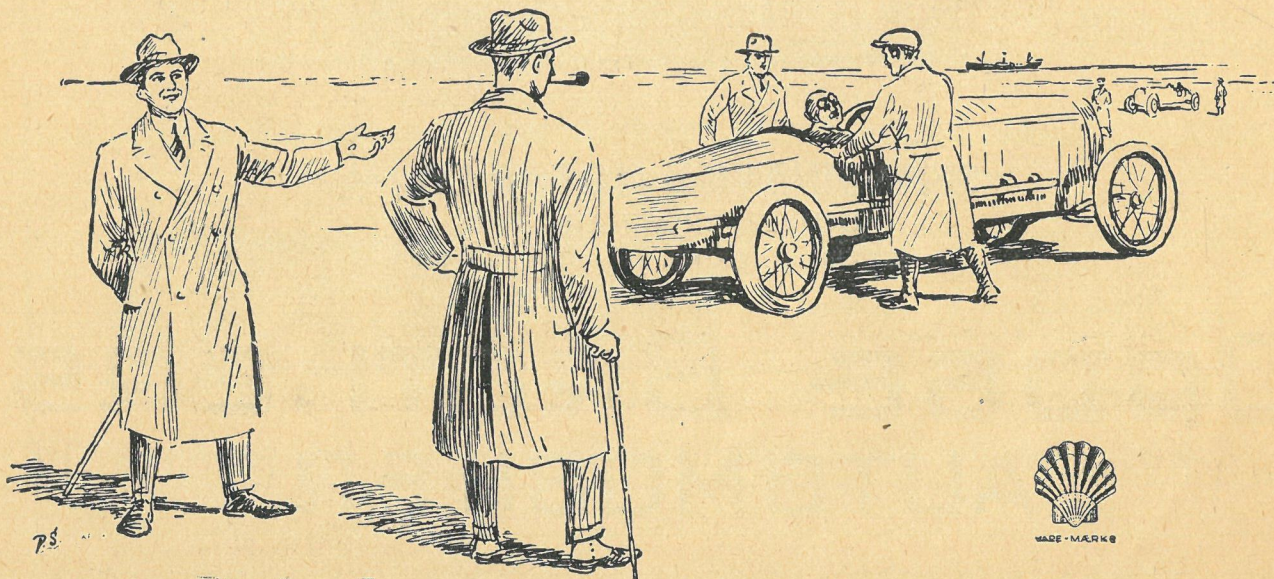
Navnlig har Sir *Eric Geddes*, der saavidt vi husker, var Finansminister i *Lloyd Georges* Regering, taget meget kraftigt til Orde mod den nuværende Finansminister.

Ved en Banket, som de engelske Motorlastvognsejeres Forening fornylig holdt, protesterede Sir *Eric Geddes* stærkt mod at berøve Vej-Fondet nogle af dets Penge.

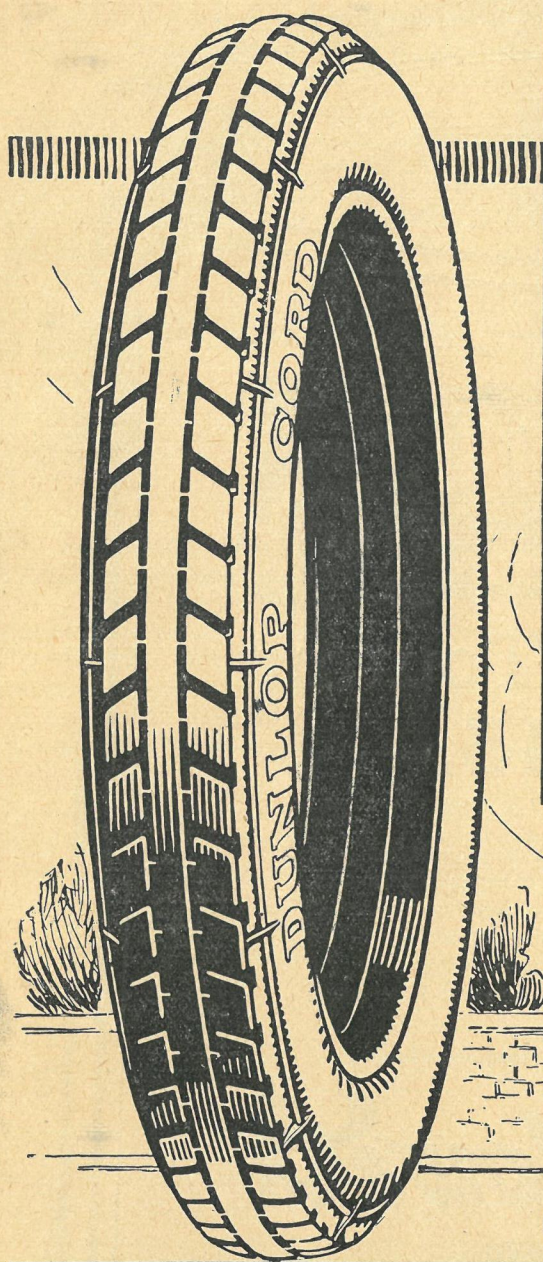
Han paaviste, at Fondets Midler oprindelig var bestemt til udelukkende at skulle anvendes til Vejforbedringer og Nyanlæg. Ethvert Forsøg paa at anvende en vis Del af disse Penge til andet Formaal, var et Brud paa Tro og Love.

Selvfolgelig kom han først, han körte med

"SHELL"



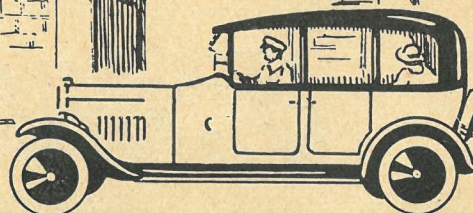
MADE-MARK



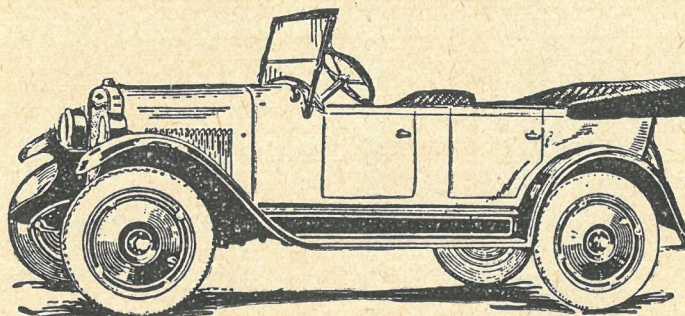
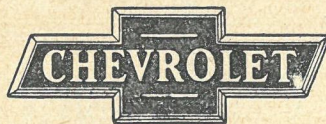
ENGLAND

køber aarligt for over
en Milliard Kroner af
Danmark.

DE burde foretrække
engelske Ringe
fremfor andre
udenlandske.



DUNLOP



Standard Touring

Kr. 2985.—

excl. Omsafg. og Lev.Omk.

Prisen, der er exclusive Omsætningsafgift, omfatter elektrisk Lys og Start, Oliepumpe og Vandpumpe, Vacuumtank, Speedometer, udvendige Haandtag paa Dørene, Sidestykker, der aabnes og lukkes sammen med Dørene, Gummibelægning paa Trinbrædderne, Ballondæk og en monteret Reservefælg m. m.

Forlang Tilbud og Demonstration.

F. Bülow & Co.

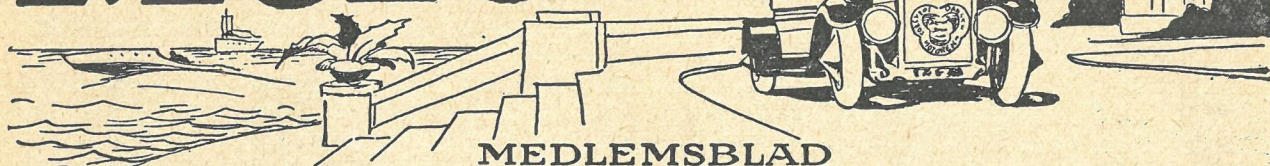
KØBENHAVN

Toldbodvej 6. Telf. 1720.

AARHUS

ODENSE

Motor



MEDLEMSBLAD

FOR FORENEDE DANSKE MOTOREJERE • ORGAN FOR DANSK MOTORINDUSTRI OG HANDEL.

XXI. AARG.

5. JUNI 1926

NR. 23

UGENS EMNER

Sporvejs-Terror.

Der findes næppe nogen kommunal eller statslig Institution, hvis Form overfor Offentligheden er mere bureaukratisk end de københavnske Sporvejes. Det er kun et Led heri, at man ogsaa overfor de motorkørende og deres Organisationer anlægger den samme Tone, den samme fuldstændigt affærdigende Holdning, hvergang der rejser sig et Spørgsmaal, hvor Sporvejsinteresser kolliderer med den almindelige Trafiks.

Vi har tidligere beskæftiget os med det urimelige Forhold, at det er blevet tilladt Sporvejene at lægge deres Skinnelegeme paa Trods af alle Love og Vedtægter ... og paa en saadan Maade, at der i København mangfoldige Steder er opstaaet veritable Automobilfælder. Og den Mangel paa Hensyn, som Ledelsen altid har vist, har efter vor, og sikkert efter mange andre motorkørendes Mening, forplantet sig gennem hele Korpset, saaledes at man ofte synes, at det er Funktionærerne en Fornøjelse at genere de motorkørende saa meget som muligt.

Nu klages der imidlertid atter over Sporvejene og denne Gang over Autobusserne, som løber gennem Strøget. Det hævdes, at deres Førere altfor hyppigt sætter sig ud over Færdselsreglernes Bestemmelser med Hensyn til at respektere Forkørselsretten og til at vise af, naar man standser eller forandrer Kørselsretning — men der klages ogsaa over (og det er vanskeligere at raade Bod paa) at Buserne er alt for brede til Strøgets smalle Kørebane. Vi ved, at det ikke alene er en Publikumsopfattelse, men at man ogsaa indenfor Politiet er af den samme Mening.

En Følge af denne Omstændighed er det ogsaa, at der fra Sporvejsfunktionærernes Side er blevet fremsat et Ønske overfor Politiet om at faa den private Parkering paa Vesterbros Passage forbudt, fordi Buserne har Vanskelighed ved at komme frem!

Har man nogensinde hørt saa dristigt et Indfald? Fordi Sporvejsledelsen har begaaet en Fejl, ja, man tør vist roligt sige en dundrende Brøler, hvis Tilfældet virkelig er, at Buserne ikke kan være paa Gaderne, vil man have de private Automobilister sparket væk fra en af de, i Forvejen, ak alt for faatallige, Parkeringspladser i Byens Hjerte.

Vi ved endnu ikke hvilken Stilling Politiet vil tage til dette al sund Fornuft trodsende Krav. Men vi stoler dog saa meget paa det københavnske Politis sunde Sans og dets Forstaaelse af den ikke-kommunale Trafiks billige Krav, at vi ganske sikkert vent, at man viser Sporvejenes fantastiske Krav tilbage paa en utvetydig Maade. For hvis man virkelig kan trumfe et saadant Krav igennem, saa vil det jo med andre Ord sige, at Sporvejenes Myndighed i trafikale Spørgsmaal er ubegrænset, ja, langt overgaar Politiets — og at det er Tilfældet vil vi dog nødtigt tro.

Sporvejs-Terror var der forleden et københavnsk Blad, som kaldte Sporvejenes Optræden overfor den øvrige Trafik. Ordet er ikke for stærkt, en lignende Mangel paa Hensynstagen skal man lede længe efter ... men i det sidste Tilfælde vil Sporvejene dog forhaabentlig faa at vide, at for de Fejl, som laves i Ledelsen, kan man ikke vælte Besværlighederne over paa den private Trafik.

Ellers ender det vel med, at Sporvejene næste

Plads til alle!

Paa talrige Opfordringer henvender vi os paany til de motorkørende: Parker korrekt! I Byerne bliver Parkeringsspørgsmaalet mere og mere brændende, og det gælder om at udnytte de alt for faa Pladser fuldt ud.

Kør Vognene tæt op paa Siden af hverandre, parker paa skraa (men ikke halvvejs paa langs), og kør, hvis De kommer først, ind for Enden af Parkeringspladserne.

Det gælder om at skaffe Plads til os alle — ved at parkere korrekt, gør vi, hvad vi kan, og har saa megen større Ret til at forde, at Myndighederne skaffer den Plads, der mangler.

Gang bygger Busserne dobbelt saa store og saa forlanger, at Østergade skal rives ned, indtil Bredden er kommet til at passe de københavnske Sporveje.

* * *

Provins-Tempo. Vi modtager ret hyppigt Henvendelser fra Læsere i Provinsen, baade fra Jylland, Fyen og Sjælland, som beklager sig over, at der køres for stærkt gennem Byerne.

I næsten hvert Tilfælde hævdes det, at de motorkørende glemmer at tage Landevejsfarten af — og mon der ikke er noget rigtigt i denne Paastand?

Det er sikkert hændt for mange af os, at vi er kommet ind mod en By med al den Fart, Loven tillader — for en enkelt maaske ogsaa med lidt mere — og saa har sat Farten ned.

Men kommer man til at kigge paa Speedometret opdager man, at det alligevel er lovligt stærkt vi kører. Det er jo nemlig en Kendsgerning, at har man kørt stærkt og sætter Farten ned til f. Eks. 30 Kilometer, synes det, som om man snegler sig af Sted.

Derfor: Send Speedometret et lille Øjekast, naar De ruller ind i Provinsbyerne. De gamle, snævre Gader med deres legende Børn, søvnige Kuske og sorgløse Cyklister, rummer mange Farer.

Øg den Automobilist, som ofrer et Par Minutter paa at køre særlig hensynsfuldt, gør paa een Gang sig selv en Tjeneste ved at gardere sig mod alle Ulykkeseventualiteter og Motorsagen en lige saa stor — ved at faa Folk til at sige: der er dog nogle af de skrækelige Bilister, som kører ordentligt!

Eric Boesgaard.

Legen paa Landevejen.

FORANLEDIGET ved en Henstilling fra vor Jurisdiktionsformand i Kolding, Direktør H. M. P. Hansen, har vi udsendt en saalydende Rundskrivelse til samtlige Politimestre i Landet:

»Det kan desværre ikke benægtes, at der mellem Aar og Dag sker altfor mange Ulykker paa vore Veje, hvorved Børn bliver lemlæstede eller dræbt. Det er naturligvis i første Række en Følge af den stærke Trafik, som er kommet paa Vejene, men i nogen Grad skyldes det sikkert ogsaa, at Børn og unge Mennesker — i Særdeleshed paa Landet — benytter offentlig Gade og Landevej som Legeplads, Boldt-plads o. lign. Dette er i høj Grad beklageligt, men det er jo en gammel Skik, som er meget vanskelig at udrydde. Paa mange Steder ser man dog, at Børnene efterhaanden har lært at tage sig iagt for den øvrige Færdsel, saaledes at de, naar der kommer Automobile eller andre Køretøjer, øjeblikkeligt søger Tilflugt inde langs Vejenes Kanter

I den sidste Tid har man imidlertid hist og her kunnet iagttage et nyt Fænomen, som viser sig ved, at Børnene ligesom paa Trods eller for at drille overhovedet ikke flytter sig, men demonstrativt bliver staaende i sikker Forvisning om, at der ingen Fare er for Overkørsel, idet Automobilisten nok skal tage sig i Vare og enten køre udenom eller standse. Hvis den motorkørende standser sin Vogn, besvares dette med lystige, halvt haanende Tilraab fra Børnene. — Dette Forhold, som vi dels selv har iagttaget, dels ogsaa faaet berettet fra Medlemmer i Jylland, om hvis Paalidelighed og Hensynsfuldhed under Kørslen man overhovedet ikke kan tvivle, maa nødvendigvis fremkalde de største Betæneligheder, thi hvis der ikke i Tide gribes ind herimod, vil det jo uvægerligt før eller senere medføre Ulykker.

Idet vi nu henleder Hr. Politimesterens Opmærksomhed herpaa, tillader vi os samtidig at udtrykke Haabet om, at Hr. Politimesteren vil gøre Deres mest

mulige for at paatale Forhold som ovenstaaende indenfor Deres Jurisdiktion, og dels gennem direkte Paavirkning, dels gennem Meddelelser i Dagspressen eller paa anden Maade gøre ikke alene Børn men ogsaa Forældre opmærksomme paa den store Fare, Børnene løber ved at optræde paa denne Maade.

Vi har anset det for vor Pligt at henlede Hr. Politimesterens Opmærksomhed paa dette Forhold og tegner med Højagtelse — —.

Samtidig dermed har vi sendt en Rundskrivelse til Pressen og endvidere anmodet Undervisningsministeriet om at ville foranledige, at Skolerne Landet over faar Paalæg om at gøre Børnene opmærksomme paa den Fare, de løber ved paa Trods eller Dril at ville genere de motorkørende.

Vi henstiller til vore Medlemmer, hver indenfor sin Kreds, at arbejde i samme Retning, saaledes at Børneulykkernes Antal nedbringes.

FRA F. D. M.s VIRKEOMRAADE

Vejforholdene i Nr. Aaby. — Alle, som kender til Forholdene i Nr. Aaby, ved, at Vejforholdene her er meget uheldige, i Særdeleshed, naar man skal passere Viadukten over Jernbanen. Der har i længere Tid været Ønske fremme om, at der blev foretaget en Regulering, men en saadan koster jo Penge. Disse er imidlertid nu tilvejebragt, saaledes at et ved Vejssammenstødet beliggende Hus vil blive købt og nedrevet, hvorved Forholdene vil blive væsentlig forbedret. Efter Henstilling fra vor Jurisdiktionsformand, Forvalter K. Riisbro, har F. D. M. ydet et Bidrag til Vejreguleringen paa 500 Kr.

Parkeringen i Helsingør. Havneraadet i Helsingør meddeler, at det har vedtaget Forbud mod Automobilparkering i Havnegade, gældende i Tiden fra 1. Juni til 31. August i Aar.

KAMPEN OM TID OG RUM.

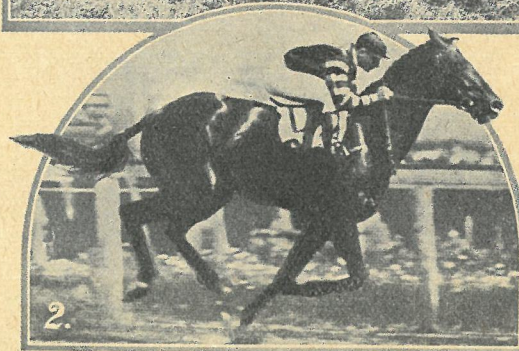
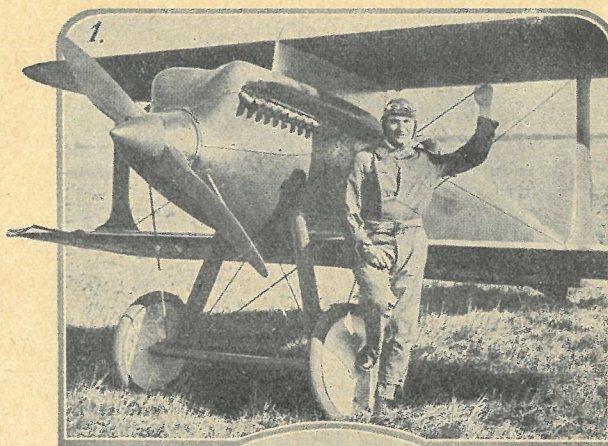
NAAR vi i det følgende meddeler Tider og Distancer, som er præsteret med Flyvemaskine, til Hest, paa Motorcykle, med Motorbaad o. s. v., gør vi ikke Fordring paa, at det skal være de fineste Resultater, som er opnaaet paa de forskellige Omraader.

Kampen for at flyve, køre, ride eller løbe en Distance i Rekordtid er saa intensiv, at det er vanskeligt at følge og opnotere Begivenhederne, og ærligt talt, er en nøje Iagttagelse af disse Fænomener ogsaa Møjen værd?

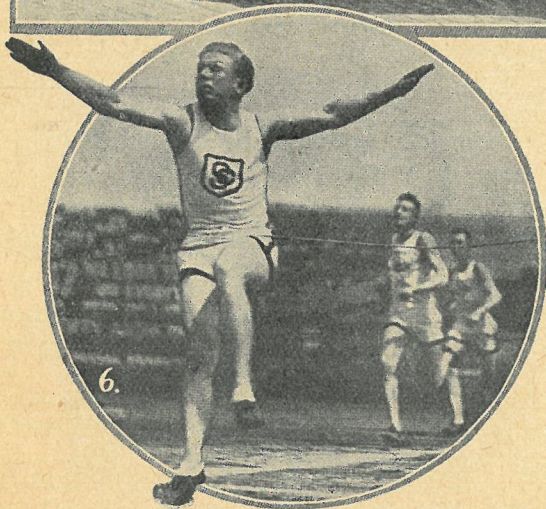
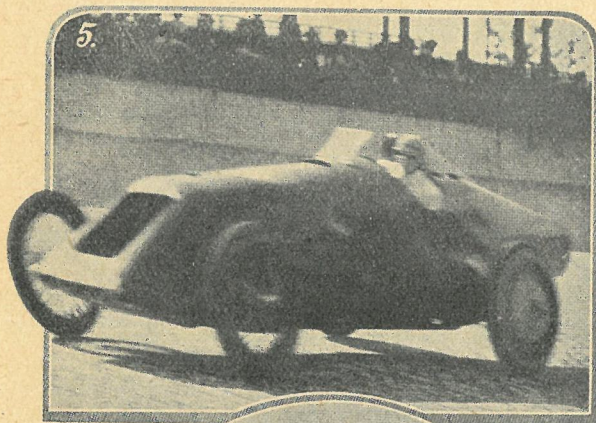
En anden Sag er, at det altid kan have sin Interesse at vide, hvad der kan præsteres, om vi saa maa sige, omkring Maksimalen.

Da de Resultater, som her er anført, skriver sig fra Amerika, er Distancerne angivet i engelske Mil og kun omsatte i Kilometer for et Par af dem.

Naturligvis er Flyvemaskinen den hurtigste.



1. Løjtnant Maughan med en Curtiss-Flyvemaskine.
2. Den amerikanske Væddeløbshest Man-o'-War.



5. Tommy Milton med Duesenberg-Væddeløbsvognen
6. Den amerikanske Mesterløber Paddock.

Med en Curtiss-Racermaskine har den amerikanske Løjtnant Maughan fløjet 258.50 miles i Timen, en Rekord, der dog er slaaet flere Gange siden, baade i Amerika og Europa. En anden Amerikaner, Løjtnant Brown har saaledes været oppe paa 285 miles i Timen.

Paa vort første Billede ser man Løjtnant Maughan med Curtiss-Maskinen.

Nedenunder præsterer vi Billedet af en af Verdens hurtigste Heste. Ogsaa den er amerikansk og hedder Man-o'-War. I et Løb paa Belmont Park-Banen ved New York har denne Hest præsteret 1 mile i 1 M. 35³/₅ S.

Det er ganske vist godt gjort, men Staalhesten er dog hurtigere. Paa vort Billede Nr. 3 ser man Motorcyklisten Walker, der har sat Rekord med 31⁵³/₁₀₀ S. for mile'n. Det svarer til 114.43 miles eller 184 km i Timen godt og vel.

Under Staalhesten ser man Motorbaaden Miss America II. Vel gaar denne Baad fænomenalt hurtigt af en Baad at være, men konkurrere med Motorcyklen kan den dog ikke. Under de sidste store Motorbaadsløb ved Detroit i Amerika præsterede Miss America II 81.577 miles eller 131 km i Timen.

Manden, man ser i Automobilet, er Amerikaneren Tommy Milton, vel nok den hurtigste Automobilfører, Verden nogensinde har haft. Med sin Due-

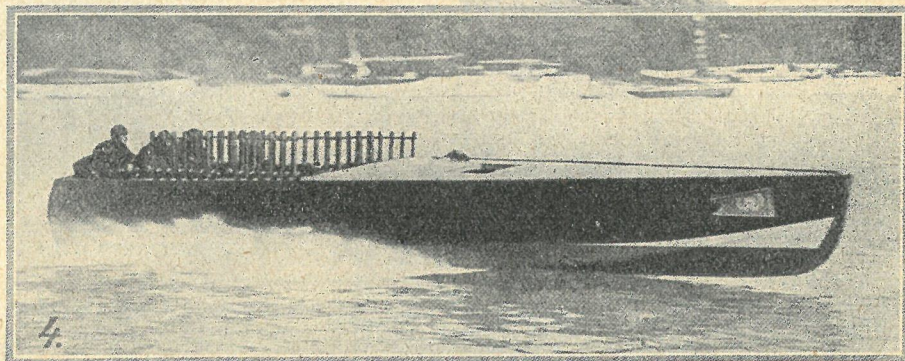
senberg gjorde Milton den 27. April 1923 paa Dayton-Stranden i Florida det Kunststykke at køre 1 mile i 23.07 S., hvilket paa det allernærmeste svarer til 251 km, en Rekord, som ingen hidtil har kunnet siaa; ikke engang ved at køre mile'n i den ene Retning.

Overfor disse Hastigheder lyder det jo ikke af meget, naar vi kan meddele, at den amerikanske Mesterløber Paddock, som vort Billede forestiller, har løbet 100 Yards i $9\frac{2}{5}$ S., og dog vil hans Præstation af virkelige sportskyndige sandsynligvis blive anset for den fineste af dem alle. Den eneste Undtagelse skulde da lige være Hesten Man-o'-War's!

Paa Billedet ser man forøvrigt Paddock lige foran Uldsnøren, skarpt fulgt af hans to Konkurrenter Drew og Dan Kelly.

Af de Hastigheder, andre Befordringsmidler har opnaaet, skal vi nævne, at der med Isbaad i Amerika er opnaaet at sejle 1.2 miles i 31 Sekunder, hvilket svarer til en Fart af 140 miles i Timen.

Billede Nr. 3 viser den amerikanske Væddeløbsrytter Walker paa sin Motorcykle og paa Billedet Nr. 4 ser man Motorbaaden Miss America II. Baaden er naturligvis en Specialtype — et saakaldt Hydroplan — og det mærkelige Stakit, man ser agterude, er ikke andet end Udblæsningsrørene fra de mægtige Motorer.



Endelig et Par Resultater fra Jernbanernes Historie.

Med Empire State Express kørtes der i Maj 1893 med en Gennemsnitsfart af 112.5 miles i Timen, en Rekord, der stod indtil Marts 1923, da der paa en Bane i Florida over en Strækning paa 5 miles blev

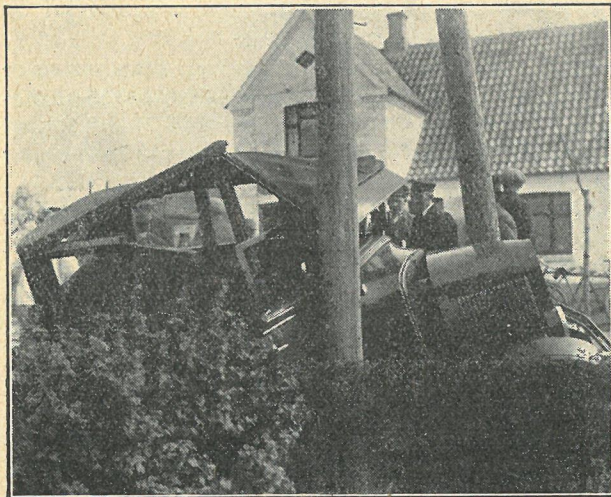
præsteret en Fart, der svarer til 120 miles i Timen. — Meget respektabelt, ikke sandt; men det blegner dog ved Siden af Flyvemaskinen og Automobilet.

Alene ved Sammenligning vil man jo se, at Jernbanerne hører Fortiden til!

Naar man bruger Speederen i Stedet for Bremsen.

Ovenstaaende Billede af en Chevrolet Vogn viser de sørgelige Følger af, i en kritisk Situation at træde paa Fodspeeren i Stedet for — som naturligvis Hensigten var — paa Fodbremsen. Ulykken skete for nogen Tid siden ved Kørsel gennem Thurup pr. Assens, hvor Chaufføren før Svinget fik Øje paa en modgaaende Motorvogn, og i den Anledning foretog den velmente, men dog uheldssvangre Manøvre.

Heldigvis kom hverken Føreren eller Passagererne nævneværdig til Skade, og den egentlige Aarsag til Uheldet var den, at Chaufføren, som hidtil udelukkende havde kørt Ford, her for første Gang kørte en Vogn med Fodspeer.





TEXACO



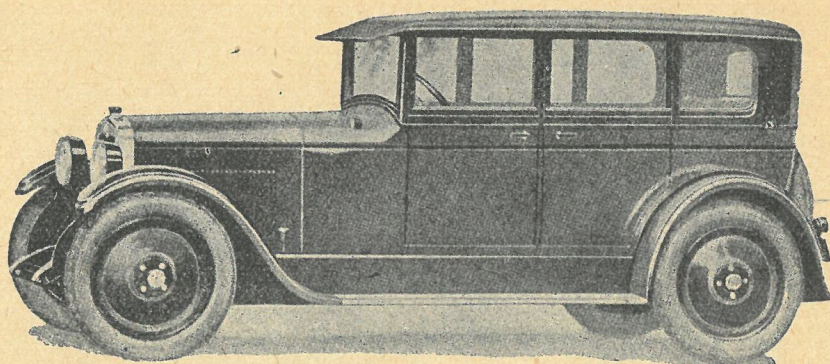
MOTOR OIL



AJAX

SIX

Bygget af Nash



Er Vognen der slaar alle tidligere Salgsrekorder for nye Modeller

AJAX er billig og dog monteret med:

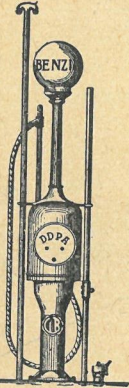
6 cyl. Motor m. 7 svære Bæreløjer for Krumtapaxlen og
Tryksmøring til alle Hovedløjer etc
Bremses paa alle 4 Hjul
Pladehjul med Ballonringe etc.

Demonstreres paa Forlangende og uden Forbindende

VILH. NELLEMANN

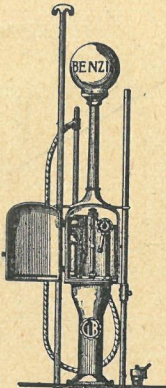
København
Fredericiagade 13. Telf. 11002

Aarhus
Nørregade 41. Telf. 6465



D.D.P.A.

**Pratt's
Benzin.**



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Alle Henvendelser til **Motors Annonce-
expedition** bedes adresseret til **Motors For-
lag** St. Kongensgade 132, **1. Sal.** København K.
Telf. Central 6245 - 6246

LADEGAARD & CO.

Odder. Telefon 34.

Forlang Tilbud
paa den danske
transportable
Garagepumpe.



Speedoil i Benzinen
(Oversmøring)

Er nødvendig til effektiv Smøring af Ventiler, Stemp-
ler, Stempelringe og Explosionskamret
Forhandlere antages.

Speedoil-Hoveddepot
Frederiksberg Allé 6. Kbhvn. Telefon V. 2975 y

Anerkendt af ROLLS-ROYCE, Ltd.
Derby England

15 Aars Erfaring i Branchen
i Udlandet og Danmark

CHARLES BELL

AUTOMOBILE ENGINEER

AUTOMOBIL-REPARATIONSVÆRKSTED

HOLGER DANSKESVEJ 32

KØBENHAVN F.

TLF. C. 14233

Alle Reparationer til „Rolls-Royce“,
„Sunbeam“, „Delage“, „Buick“ og alle
andre Mærker undtagen „Ford“

Specialitet: HOVEDREPARATIONER
Prima Arbejde. Nedsatte Priser
Automobiler hentes og bringes overalt
paa Sjælland

Hvorfor anvender De endnu ikke
„Clupet“ Stempelringen.

Eneste gastætte Ring. - Eet Stempel. - Een Ring.

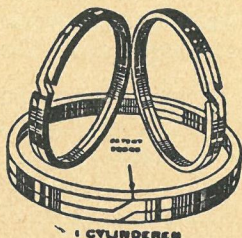
*Forlang den hos
Deres Reparator.*

en gros.

en gros.

Clupet Stempelringe Co. A/S.
Fiolstræde 34 2. Sal tv.

Telgr.-Adr. „Clupet“. Telf. 14586.



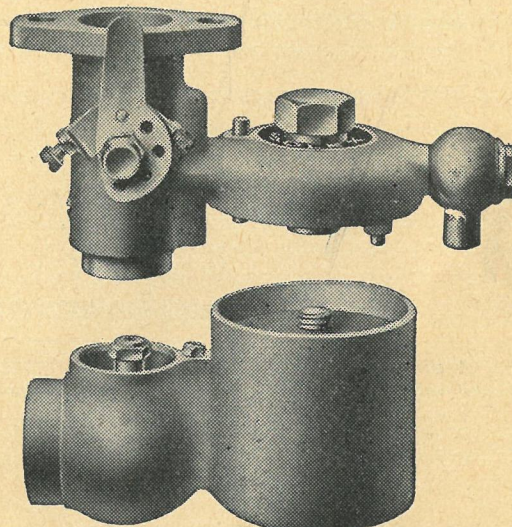
KASTELSVEJ 6
:GRØNDAHL:
TLF. C.14776

•AUTOMOBIL-BLIKKENSLAGERI.
•OG METALVAREFABRIK.

SOLEX

nye Type „M“

mere økonomisk end nogensinde tidligere.



Økonomisk - Enkel - Driftsikker

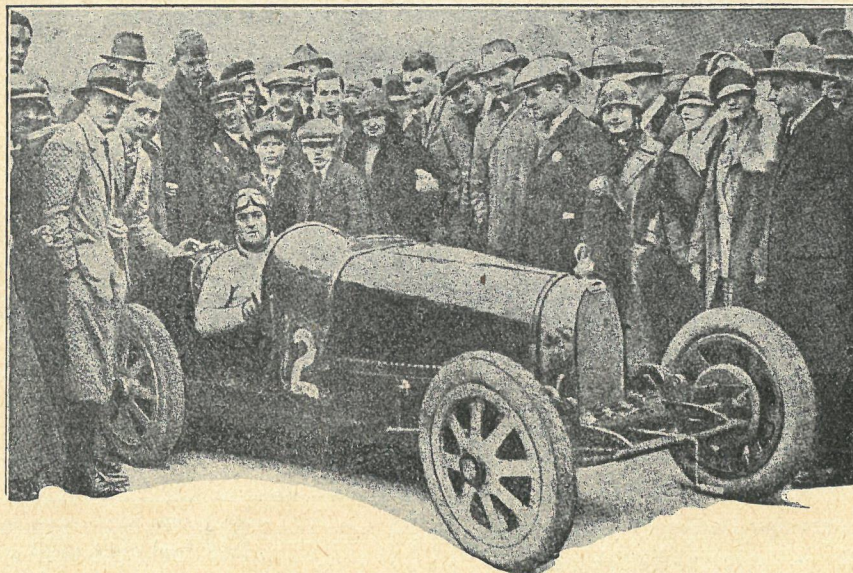
Prisen yderligere nedsat.

Generalrepræsentanter for Danmark, **Tovsen & Co. A/S.**
Studiestræde 15. København K.

Hovedforhandlere: Aarhus: **Autojyden**. - Fyn, Lolland og Falster:
Erik Christoffersen, Odense. — Haderslev: **Valdemar Hin-**
richsen. — Kolding: **Kolding Cykelager**.

BUGATTI

Fuldblods-Automobilet



Den fra Fanø kendte Verdensrekordmester Mr. Malcolm Campbell ses her i sin 8-cyl. Grand Prix „Bugatti“, hvormed han den 24. April d. A. forbedrede to Verdensrekorder. Vognen var **absolut Standard, fuldstændig som De kan købe den.**

NB. Aarets vanskeligste Automobil-Væddeløb „Targa-Florio“ paa Sicilien den 25. April d. A. blev vundet under Rekordtid paa „Bugatti“, der ikke alene besatte 1ste, men ogsaa 2den og 3die Plads.

Paa Grund af den lave Franc Kurs er vi i Stand til at tilbyde disse

Bugatti- Sportschassier

til nedenstaaende **usædvanlige lave Netto-Kontant Priser.**

		Garanterede Hastigheder
4 cyl. 5,6 Skatte HK. Sports-Chassis	Kr. 4200.—	110 Kilometer
4 cyl. 5,6 Skatte HK. Grand Sports Chassis	Kr. 6500.—	145 Kilometer
8 cyl. i Række 7,5 HK. Sports-Chassis	Kr. 6500.—	140 Kilometer
8 cyl. i Række 7,5 HK. Grand Sports Chassis	Kr. 9500.—	170 Kilometer
8 cyl. i Række 7,5 HK. orig. Grand Prix Væddel.-Chassis.....	Kr. 15500.—	195 Kilometer

Fineste Tilbud paa smarte Sportskarosserier fra Paris og København.

Hersleb Christiansen & Co.

„Axelborg“, Axeltorv vis à vis „National“

Telefon 13009.

Lillebæltsbroen som Jernbanebro — eller som Færdselsbro?

Skal vi køre med Motor over Jernbanebroen.

LILLEBÆLTSTBROEN er allerede inden sin Tilblivelse blevet et Smertens Barn for den danske Offentlighed! Man kan roligt sige, at det er længe siden, at der har været et Projekt fremme, som er blevet fulgt med saa stor en Publikumsinteresse, med saa dybtgaaende en Forventning som Tanken om at gøre Jylland og Fyen landfaste med hinanden. Et trafikalt og erhvervsmæssigt Fremskridt af de største Dimensioner, ventede man — men hvor er *nu* alle de store Forventninger henne? Drukede i Partistridigheder, i Kiv og Vrøvl, og naar Offentligheden nu tænker paa Lillebæltsbroen, gælder den første Tanke alt det Vrøvl, der har staaet om den.

Det er ikke svært at sige, hvor Ansvarer herfor maa lægges! Det er udelukkende paa de danske Statsbaner. Fra første Færd gjorde man denne store Samfundssag til et rent Banespørgsmaal ved at afvise al Tale om at gøre Broen tilgængelig ogsaa for den almindelige Færd, og hvergang der kom Planer fremme i denne Retning, afviste Banerne dem blankt. Ja, det var ikke fri for at man gennem de Udtalelser, som Generaldirektør Andersen-Alstrup og hans Stabschef, Banechef Flensborg fremsatte, sporede en vis Irritation, ikke mindst overfor de motorkørendes Krav. Om end ikke direkte, saa fik vi tydeligt nok indirekte at vide, at Statsbaneledelsens egentlige Mening var, at Lillebæltsbroen, det var et Spørgsmaal, som Publikum slet ikke skulde blande sig ind i — det vedkom udelukkende D. S. B. At det var det samme Publikum, der skulde betale Broen, influerede ikke det mindste paa de Herrers Opfattelse af Sagen!

NAAR Spørgsmaalet om Broen har faaet en særlig Aktualitet i disse Dage, saa skyldes det, at der fra en eller anden Side er fremkommet Forslag om at lade Motorkøretøjerne faa Adgang til Broen. Det kunde, hævdede man, lade sig gøre ved at bygge Ramperne om, anbringe en Blokpost for hver Ende af Broen og i øvrigt forsyne Skinnelægningen med en Plankebelægning, saaledes at der fremkom en regulær Kørebane, hvor Jernbanesporene ikke vilde være til større Gene end Sporvejssporene i en Gade

Mod denne Tanke skulde man ikke synes at der var noget at indvende. Og dog mødte Banerne paany op med en energisk Protest, man frabad sig atter de motorkørendes Indblanding, og i et Interview ud-

talte Banechef Flensborg sig om de uanede Vanskeligheder, der taarnede sig op.

* * *

ALLEREDE samme Dag blev Banechefen kraftigt imødegaaet af Direktør Kyhl, som ydede Forslaget sin ubetingede Tilslutning. Det eneste, der kunde siges imod var, efter Direktør Kyhls Mening, Muligheden for, at et Automobil skulde gaa i Staa midt paa Broen og derved standse Jernbanetrafiken. Men Sandsynligheden herfor var uendelig ringe, saa lille, at man ikke behøvede at regne med den. Paa samme Maade har man allerede baaret sig ad ved Hadsundbroen, og Statsbanerne gør nu det samme ved Masnedsund. Hvorfor skulde man da ikke kunde gøre det samme ved Lillebæltsbroen?

En saadan Løsning, udtalte Direktør Kyhl, vilde i høj Grad være at foretrække fremfor de nuværende Forhold, indtil de økonomiske Forhold her i Landet blev saa gode, at man kunde ofre de Millioner, som Anlægget af en virkelig Færdselsbro vilde koste!

* * *

SKULDE man ikke have troet, at det var muligt, i hvert Fald hos alle motorkørende, at opnaa Enighed om dette Synspunkt, saa meget mere som den rigtige og ideale Færdselsbro jo er skudt ud til en Gang i Fremtiden af den lovgivende Forsamling.

Men saaledes skulde det ikke gaa. Ved Banechef Flensborgs Side saa man næste Dag Generalsekretær, Kaptajn Ipsen slutte op paa Kongelig Dansk Automobil Klubs Vegne. Vi indrømmer, at vi forbavsedes, da det skete — og vi forstaar stadig ikke, hvilken Interesse nogen Motormand kan have af at modarbejde en saadan midlertidig Løsning.

Men lad os — for at være fuldt loyale — lade Kaptajn Ipsen selv fremsætte sine Argumenter, som de stod at læse i »Berlingske Tidende«:

— »Jeg er ganske enig med Banechef Flensborg i dette Spørgsmaal, sagde Kaptajn Ipsen. For det første mener jeg, at denne Løsning af Lillebælts-Færdslen aldrig kan blive andet end Lapperi. Denne Løsning vil blive utilstrækkelig og kan aldrig tilfredsstille nogen af Parterne, og hvad værre er, den kan forhale og umuliggøre Bygningen af den rigtige Færdselsbro, der skal og vil komme.

Ser vi nærmere paa Forslaget, viser det sig og-

saa, at det har mange praktiske Vanskeligheder. Man vil naturligvis ikke kunne stoppe Toggangen i længere Tid af Hensyn til Færdselen med Motor-køretøjer, Heste og Cykler. Naar man hverken kan eller ønsker det, bliver der altfor lidt Tid til, at Færdselen kan foregaa uhindret. Selv om jeg egentlig ikke regner, at der vil ske større Standsninger i Automobilfærdselen, maa man dog altid forudse, at en Automobil kan punktere, og det vil derfor bevirke, at de Intervaller, der er forbeholdt den almindelige Færdsel, vil blive endnu kortere.«

— — —
Vi behøver vel næppe at sige, at vi er uenige med Kaptajn Ipsen om denne Sag paa alle Punkter, og vi tror ærlig talt, at de fleste Motorfolk med nogen praktisk Erfaring ogsaa vil være det.

Den næste Fase i Sagen indtræder, da Ministeren for offentlige Arbejder melder sig som Tilhænger af Planen.

* * *

HERR Friis Skotte's Standpunkt gaar i Korthed, saaledes som Ministeren udtrykker det i et Interview, ud herpaa:

»At bygge en virkelig Færdselsbro lader sig ikke gøre i Øjeblikket. Lillebæltsbroen som Jernbanebro er vedtaget af Rigsdagen, og hvis man skal tænke paa at lave Banernes Projekt om, saaledes at Færdselsbroen kommer med det samme, vil det betyde en fleraarig Forhaling af Arbejdets Paabegyndelse.«

Hvad Broen med Plankebelægning og Adgang for Automobiltrafiken udenfor Togtiderne angaar, mener Ministeren, at det ikke er udelukket, at Spørgsmaalet kan løses paa denne Maade, indtil Færdselsbroen engang kommer. Det maa dog i saa Fald være en Betingelse, at der etableres en Blokpost for hver Ende af Broen, men Ministeren anser det dog for givet, at Udgifterne hertil let maa kunne komme ind ved en Broafgift. Planen vil nu blive undersøgt til Bunds.

* * *

SAALEDES ligger altsaa i Øjeblikket Landet, hvad Lillebæltsbroen angaar. Vi skulde tro, at Fler-tallet af vore Læsere var enige med os i, at det var at foretrække at faa en brugelig, omend ikke ideal Løsning, fremfor at Spørgsmaalet slet ikke blev løst.

Nogen Ængstelse for at en saadan midlertidig Ordning skulde forhale Bygningen af Færdselsbroen, nærer vi ikke. Automobiltrafiken er i saa rivende en Stigning, at Bygningen af den, ganske af sig selv vil blive en Nødvendighed, der om faa Aar ikke lader sig afvise. At Afvisningen derimod er sket i denne Omgang, lader sig derimod næppe betvivle!

Eric Boesgaard.

HVEM LAVEDE ULYKKERNE.

KØBENHAVNS Politis fjerde Afdeling har velvilligt overladt os nedenstaaende Statistik. Dens Tal behøver forsaavidt ikke Kommentarer; af de motorkørende er de private Automobilister og Lillebilførere den Kategori, som har de fleste Ulykker paa Samvittigheden — af de andre Færdselskategorier Cyklisterne. Gaar man de enkelte Rubriker efter, vil man se, at kun de private Automobilister kan hamle op med Cyklisterne hvad angaar Paakørsler, som har foraarsaget betydelig Personskade.

Statistik

over Paakørsler m. v. i Aaret 1925.

Køretøjernes Art m. v.	Antal Paa- kørs- ler	Den foraarsagede Skade paa			
		Person		Materiel ell. Ejendele	
		be- tydelig	ringe	be- tydelig	ringe
Cykler	405	109	117	82	202
Motordrosker	159	19	17	83	69
Fodgængere	193	76	76	11	32
Hestekøretøjer	243	16	24	111	116
Hysesøgende Lillebiler	519	61	57	277	191
Private Motorkøretøjer	945	130	116	436	401
Rutevogne	3	0	0	2	1
Sporvogne	44	6	6	30	12
Haand- og Trækvogne	15	3	0	2	10
Tilsammen	2526	420	409	1034	1034

Paakørsler i 1925

med hver Vogntypes Antal Paakørsler og
Procent af samtlige Paakørsler.

Art af Køretøj	Antal Paakørsler	% af samlet Antal Paakørsler
Cykler	405	16,03
Drosker	159	6,29
Fodgængere	193	7,64
Hestekøretøjer	243	9,61
Hysesøgende Lillebiler	519	20,54
Private Motorkøretøjer	945	37,41
Rutevogne	3	0,11
Sporvogne	44	1,74
Haand- og Trækvogne	15	0,59
Tilsammen	2526	

OM LEJER OG SMØRING

Af Ing., cand. polyt. F. R. Wittig.

I

DET er vel nok de færreste Motorfolk, der rigtigt har gjort sig klart, hvilket Utal af Lejer der findes paa et moderne Motorkøretøj. Naar man imidlertid ser lidt nærmere paa Konstruktionen af et Automobil eller en Motorcykle, faar man rigtigt Syn for Sagen, og begynder man at tælle, kan det

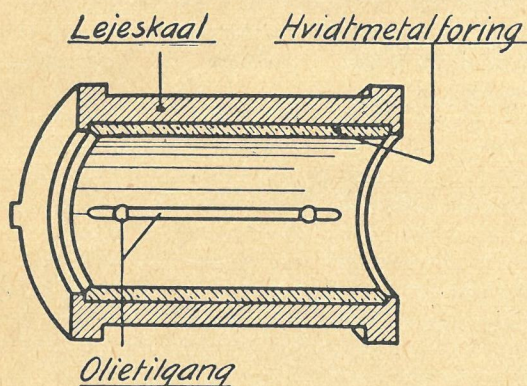


Fig 1. Et Motorleje med Hvidtmetalforing.

let hælde, at man bliver nødt til at regne med 3-cifrede Tal.

Det er derfor intet Under, at Spørgsmaalet om Lejerne og disses Smøring er af uhyre Vigtighed for Motordriften, og at det derfor nok kan betale sig at skænke dette Spørgsmaal nogen Opmærksomhed.

Man skelner i Hovedsagen mellem to Arter af Lejer, de almindelige Lejer — f. Eks. Krumtap-aksellejerne i de fleste Motorer — hvor den roterende Aksel glider inde i en rørformet Bøsning, og Kugle- eller Rullelejerne, der, som vi senere skal se, virker efter ganske andre Principer.

Da Akslerne i den første Slags Lejer, — der sommetider, og forøvrigt meget betegnende, kaldes Gli-delejer, — glider i Bøsningen, er det let at forestille sig, at et saadant Leje ikke maa løbe tørt, d. v. s. uden Smøring; thi selvom Aksel- og Leje-flader er nok saa fint polerede med den største Nøjagtighed, man kan opnaa med moderne Præcisions-maskiner, er Fladerne dog ikke helt plane, men fremviser en Mængde ganske vist mikroskopiske Fremspring, og naar Fladerne gnides op imod hinanden, vil der opstaa en ikke ubetydelig Friktion, der vil fremkalde Varme, hvorved Lejet vil beska-diges (se den skematiske Fremstilling i Fig. 1).

For at forhindre denne Opvarmning ved, at Fladernes Ujævnheder støder imod hinanden under Bevægelsen, smører man Lejet. Dette sker paa forskellig Made, alt efter som Bevægelsen i Lejet er hurtig eller langsom. Tager man f. Eks. et Leje, som Sving-akseltappens, i hvilket der kun foregaar en lang-

somt vrikkende Bevægelse, nøjes man med at smøre med Fedt, der lægger sig ind i Fladernes smaa Ujævnheder og forhindrer altfor stor Friktion, ja, man har endogsaa med Held anvendt Lejer, ved hvilke den eneste Smøring skete ved Hjælp af Grafitpartikler, som man ved en eller anden særlig Proces havde fordelt i Overfladen af Lejemetal-let. Ved disse saavel som ogsaa ved de Lejer, der senere skal omtales, kan det dog altid hælde, at Aksel og Leje kommer i metallisk Berøring med hinanden, og det er derfor en fundamental Regel, at man aldrig maa anvende samme Metal baade til Aksel og Leje; thi to Metaller af samme Slags glider som Regel ikke godt mod hinanden. Medens f. Eks. Messing glider daarligt paa Messing, løber Staalaksler udmærket i Messing-Bøsninger, og paa samme Maade glider Smedejernsaksler udmærket i Støbejernsbøsninger.

Drejer det sig nu om Lejer, hvor Akslernes Rotation sker hurtigt, er den ovenomtalte Fedt- eller Grafit-smøring ikke tilstrækkelig, da den ikke helt kan forhindre, at Fladerne af og til stedvis kommer i metallisk Berøring med hinanden, hvorfor man maa anvende Oliesmøring. Om denne havde man tidligere den Opfattelse, at den lige som Fedtet, som ovenfor omtalt, saa at sige jævne Fladerne, saa Gnidningen blev mindre. Den moderne Opfattelse af Oliesmøringen er imidlertid en helt anden; thi man ved nu, at Oliesmøring ved de hurtigt roterende Aksler hviler paa ganske andre Prin-

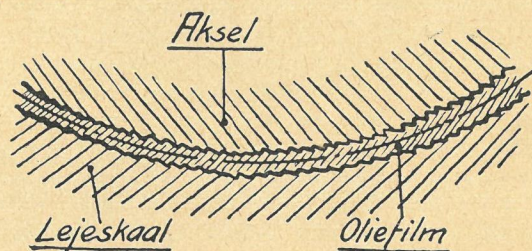


Fig 2. Skematisk Fremstilling af Oliens Virkning i et Leje. Det tynde Olielag holder de ru Flader borte fra hinanden. Akslens og Lejets Ujævnheder er naturligtvis stærkt overdrevet.

ciper, idet der nemlig i disse Tilfælde mellem Aksel og Leje dannes sig en saakaldt »Olietilm« (en tynd Oliehinde), saaledes at Metal slet ikke kommer til at røre ved Metal, og al Gnidning i Lejet altsaa bliver den Gnidning, der finder Sted imellem Smørevæds-kens enkelte Dele. Den moderne Smøretekniks Alfa og Omega er nu at sørge for, at den omtalte Olietilm ikke bliver brudt paa noget Sted, saa Metal kommer til at arbejde mod Metal.

Ogsaa her gælder det imidlertid, at det ikke altid gaar som Præsten præker! Svigter Smøringen en Gang, kommer Metal alligevel i Berøring med Metal, og det er en af Grundene, hvorfor man trods det, at dette efter den moderne Smøretekniks Principer ikke skulde have nogen Betydning under normale Forhold, støber det bløde — og for Staalakslen ufarlige — Hvidtmetal i Lejerne.

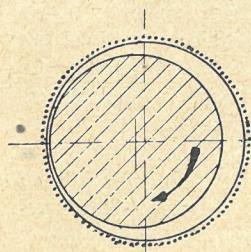


Fig 3. Her ser man, hvorledes Akslen saa at sige »klatter« opad i Lejet under sin Rotation som Følge af det forskellige Olietryk paa Akslens Over- og Underside.

Den moderne Erkendelse af Smøringsprinciperne er imidlertid ikke indskrænket til Teorien, men har ogsaa gjort sig bemærkbar i Praksis. Det er almindeligt bekendt, at Akslerne i Lejerne maa være noget mindre end Lejets Boring. d. v. s. have en vis Frigang, ganske vist kun en Brøkdelen af en Millimeter. Nu viser det sig, at en Aksel, der roterer i sit Leje, ikke ligger centralt i Lejet, saaledes at der er lige stor Frigang tilstede langs hele Omkredsen, men derimod »klatter« op ad den ene Side, alt efter Omdrejningens Retning. Dette hænger sammen med, at Lejet virker som en Slags Oliepumpe. De Oliepartikler, som befinder sig nærmest ved den roterende Aksel, tages som Følge af Oliens Vedhængskraft med i Rotationen, medens de Partikler, der befinder sig nærmest ved det stillestaaende Lejes Overflade som Følge af den samme Vedhængskraft søger at blive, hvor de er. I Midten af Oliehinden vil Partiklerne derfor bevæge sig i samme Retning som Akslen og med en Hastighed, der ligger omkring det halve af Akslens Periferihastighed. Olien cirkulerer altsaa ganske af sig selv i Lejet, og da Akslen som Følge af Tyngdekraften har en Tendens til at synke ned mod Lejets Underside, og derved hindre Oliens Cirkulation, løftes den i Vejret, og der opstaar, som nærmere anskueliggjort i Fig. 4, forskelligt Olietryk paa de forskellige Steder langs Akslens Omkreds. Man bemærker saaledes i Figuren, at der ved Lejets venstre øverste Halvdel, saa mærkeligt det end lyder, hersker et Undertryk, medens der længere nede hersker et ikke ubetydeligt Overtryk. Hvis man derfor til det paa gældende Leje tænkte sig ført en Olieledning, som antydet i Fig. 4, vilde Lejet som Følge af den omtalte Pumpevirkning forsyne sig selv med Olie, selv om denne ikke udefra tilførtes Lejet under Tryk.

Denne Erkendelse har allerede, som man vil have bemærket ved Konstruktionen af mange moderne Lejer, givet sig Udslag i Praksis, idet en Række amerikanske og tyske Automobilfabriker nu anven-

der helt glatte Lejer uden de tidligere almindeligt brugte Smøregange.

Om disse mente man jo tidligere, at de var af overordentlig stor Vigtighed, og der er ført mange hidsige Diskussioner om, hvilken Facon af Smøregangene, der var den bedste, om de skulde anbringes paa langs med Akslen, paa tværs eller diagonalt. Efter det ovenfor sagte, er det imidlertid klart, at Smøregangene i de allerfleste Tilfælde ikke vil gøre nogen Gavn, men tværtimod gør Lejets Smøring ringere, idet de jo i de fleste Tilfælde blot vil bewirke, at Olien ledes bort fra de Steder, hvor der findes et højt Olietryk, og derved bl. a. lette Oliens Undvigen fra Lejet. Ydermere vil Smøregangene, særlig hvis de har skarpe Kanter — hvad man i Praksis meget ofte ser — virke stik imod deres Hensigt, idet de nemlig vil skrabe Olien af Akslen.

Det vil for mange gamle Praktikere lyde utroligt, ja, ligefrem kættersk, at man kan lave et Leje uden de Smøregange, som Generationer af dygtige Ingeniører og Mekanikere har svoret til, men ikke desto mindre er der ikke blot i Teori, men ogsaa i Praksis leveret Bevis herfor. Som ovenfor nævnt findes der allerede en Række tyske og amerikanske

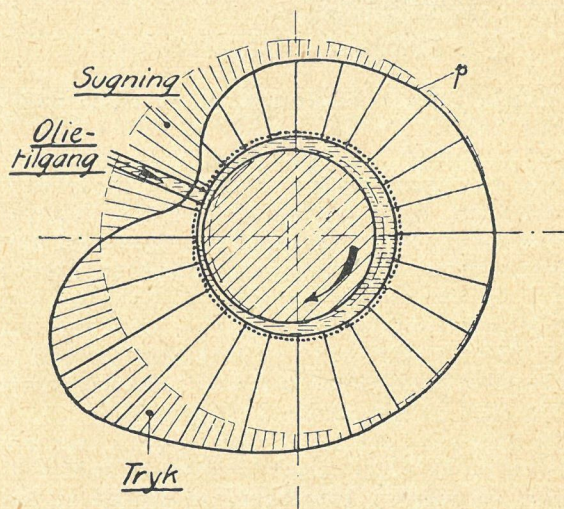


Fig 4. Fordelingen af Olietrykket i Lejet. Hvor den stærkt optrukne Linie gaar udenfor den punkterede Cirkel er der Overtryk, hvor den gaar inden for er der Undertryk.

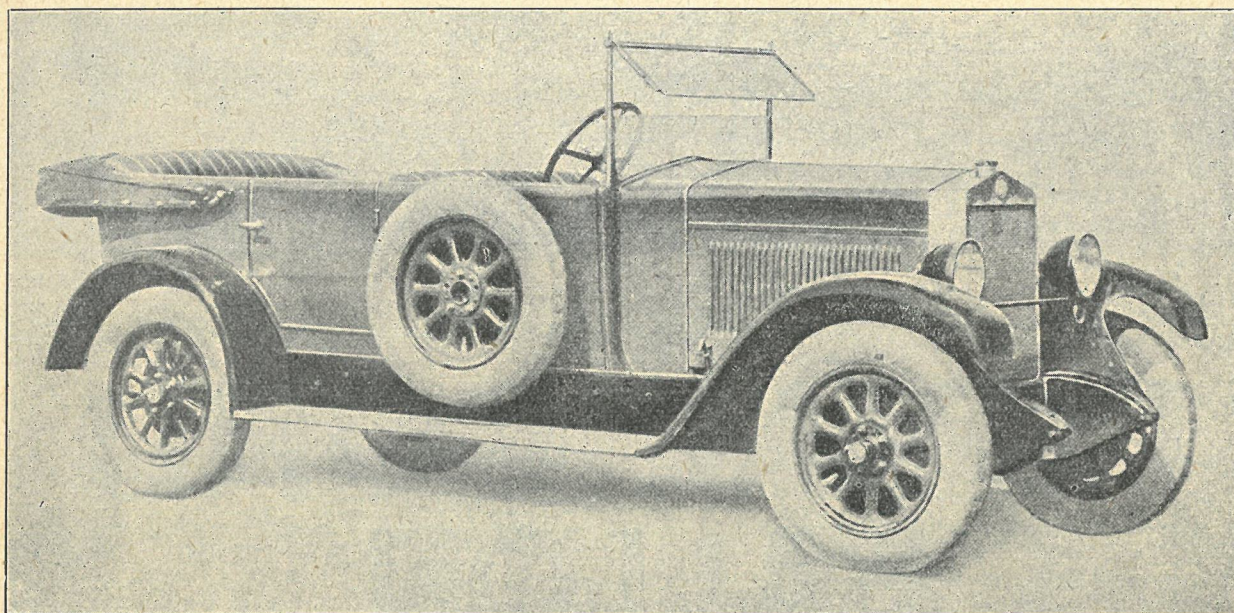
Fabriker, som ikke mere anvender Smøregange i Lejerne, og for yderligere at forstærke den omtalte Pumpevirkning, gør man nu ofte Frigangen i Lejet meget lille, ja, en bekendt østrigsk Automobilfabrik fremstiller nu sine Motorer med Lejer fuldstændigt uden Smøregange og med en saa ringe Frigang, at Krumtapakslen næppe kan drejes rundt med Haanden.

I næste Nummer skal vi se nærmere paa den anden vigtige Lejetype, nemlig Kugle- og Rullelejerne, der vinder mere og mere Indpas i moderne Motorbygning.



Europas største og fineste Automobilfabrik

MODEL 503
TORPEDO DE LUXE



Pris Kr. 6.400.—

incl. Firehjulsbremses, Gabriel Snubbers, 5 med Ballonringe monterede Hjul
samt normalt Udstyr.

Med hver ny FIAT Vogn følger en Garanti-Erklæring, der til Kontrol bærer Vognens
Chassis- og Motornummer. For FIAT Vogne, der mangler denne Attest, kan ikke garanteres.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER ^{A/S}

Odense.

Tlf. Odense 172.

Telegr.-Adr. AUTOTRIANGEL

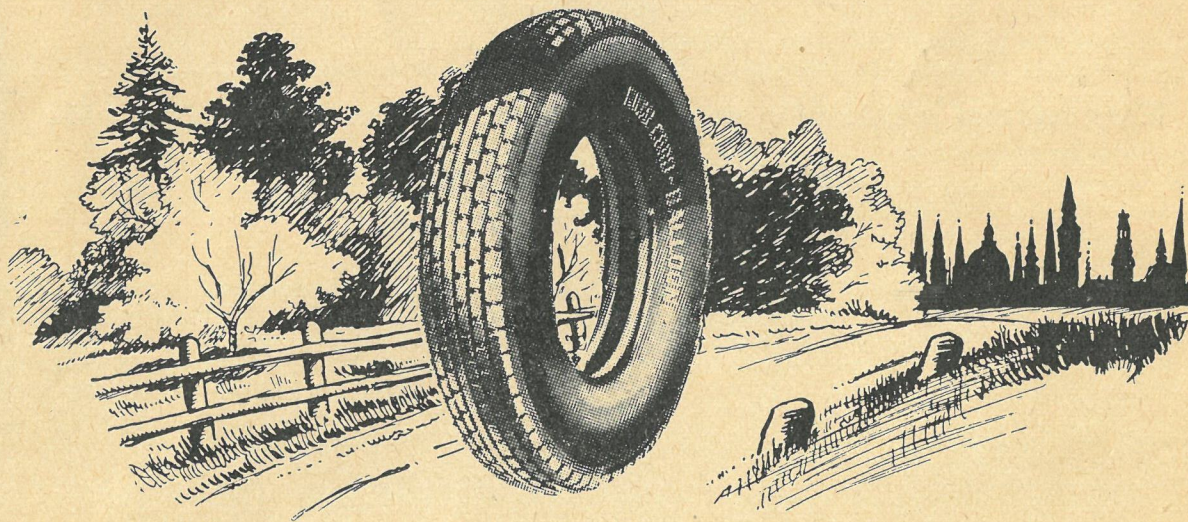
København, Str.

Strandvej 5—7.

Tlf. 14301—14302—14303.

Telegr.-Adr. FIATTRANSPORT

United States Dæk er gode Dæk



ROYAL CORD BALLON



Vare Mærke.

fremstillet af

WEB CORD



Vare Mærke

United States Rubber Co. A/s

Telgr.-Adr.: Rubexport

CHRISTIANSGADE 22
KØBENHAVN B.

Telefon 13642
13643

AARSHEFTET UDSENDES.

En smuk og nyttig Haandbog.

Forenede Danske Motorejere er nu i Færd med at udsende sit Aarshefte 1926. Heftet er trykt i 20,000 Exemplarer og fordeles gratis til alle Medlemmerne i F. D. M. Ogsaa i Fjor udsendtes et lignende Aarshefte, og det er Hensigten at fortsætte dermed i det kommende Aar, idet Heftet danner et nødvendigt Supplement til F. D. M.'s Haandbog, der ligeledes uddeles gratis til Medlemmerne, men kun nyoptrykkes hvert tredje eller fjerde Aar. —

Det foreliggende Aarshefte 1926 er paa 72 Sider og indeholder en Række Oplysninger, som er nødvendige for enhver Motorkøretøjs ejer, der færdes rundt omkring i Landet. Det vigtigste Afsnit omhandler Politivedtægtsbestemmelserne for Motorkøretøjer, som gælder i samtlige Købstæder, København indbefattet. Man ser deri, hvor man maa køre, og hvor man ikke maa køre, hvor man maa henstille sit Automobil m. m. —

Endvidere findes en Fortegnelse over Hoteller, Restauranter, Reparatører, som har Forbindelse med F. D. M., og som i Bogen er anført med Telefonnummer, saaledes, at man hurtigt og let kan finde dem, hvis man har Skade paa sin Vogn, naar man er ude at køre.

Endelig findes der en Fortegnelse over samtlige Færgeruter hele Landet over med Angivelse af Færgetider og -Takster. Tillige er der opført, hvor man skal ringe hen for at faa Besked.

Denne Oversigt er i Aar suppleret med Forbindelsen: København—Lübeck, som foregaar ved Hjælp af svenske Dampskibe.

Af mere almen Interesse er et med talrige Illustrationer forsynet Afsnit om Automobilringes Behandling og Mishandling. Da den er affattet af Direktør Buschholm, Dunlop Rubber Co., er dette alene Garanti for, at de Oplysninger, der er givet, virkelig er gode.

Sluttelig skal anføres, at Aarsheftet ligesom i Fjor er ledsaget af et saakaldt »Rutekort«; i Fjor angav Ruten den bedste og smukkeste Vej fra Danmark over Holland, Belgien til Paris og tilbage. Det Rutekort, som følger Aarsheftet i Aar, og som har Nr. 2, giver Ruten over Hamborg til Rhinen—Harzen—Thyringen, og selve Oversigtskortet er ledsaget af mindre Specialkort over Ture langs Rhinen fra Köln til Wiesbaden samt Rundture i Thyringen, Rundture i Harzen.

Heftet indeholder endelig et Løfte om, at Medlemmerne næste Aar skal faa et Kort over en Rute, der fører op i Sveriges smukkeste Egne.

Alt i alt indeholder Heftet en Fylde af Oplysninger, som ikke mindst spiller en Rolle for det motorkørende Publikum, naar det rigtig skal til at lade Hestekræfterne virke i den kommende Sommerperiode.

LILLEBÆLTSBROEN.

Umiddelbart inden Spørgsmaalet om at kombinere Jernbanetrafiken og Motorfærdselen paa Lillebæltsbroen kom frem i Dagspressen, modtog vi nedenstaaende:

Hermed tillader jeg mig at fremsætte en Tanke, som jeg forgæves har spejdet efter skulde fremsættes af mere kyndige.

Hvis man kunde tænke sig en privat Mand skulde bygge Lille-Bæltsbroen for egen Regning og vedkommende selv var lige saa interesseret i Jernbane- og Færdselsvej, hvorledes vilde han da bygge? Her kommer jeg til følgende Resultat:

Han vilde straks sige: »Jeg bygger ingen Færdselsbro for sig, men bygger Jernbane- og Færdselsbro paa samme Sted eller samme Linie.« Mange vil straks sige, at det er umuligt, men hvorfor? Kører man f. Eks. ikke paa Langebro i København med en rasende Trafik af Jernbanetog, Sporvogne, Automobiler, Hestekøretøjer, Trækvogne og Barnevogne i en skøn Forening, skulde det da være ugørligt paa Lille-Bæltsbroen at træffe en tilfredsstillende Ordning. — Naar man tænker sig, at der anlægges dobbelt Spor paa Broen, kan man jo afspærre Spor »Nr. 1« $\frac{1}{2}$ Time før Toget ankommer, og lade Spor Nr. 2 staa aaben for almindelig Færdsel.

Jeg antager, at der med Lethed kan blive tilstrækkelig Plads til Forbikørsel paa hvert af Sporene, i modsat Fald maa Strømmen reguleres i hver Retning.

Der ansættes da en Vogter, f. Eks. midt paa Broen, men med Stade oven over denne, og samme Vogter er i Stand til paa kendt vis at regulere Færdselen ved Hjælp af Bomme. Disse Bomme anbringes ligesom ved Niveauoverskæringer mellem Vej og Jernbane, ved Broenderne.

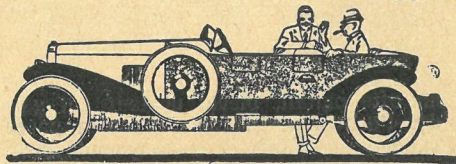
Kommer da et Køretøj, og Bommen til Spor Nr. 1 er lukket, kan Køretøjet fortsætte ad en anden Vej, men under Banen, og paa modsat Side komme til Spor Nr. 2, som da rimeligvis vil være aaben.

Skulde det Tilfælde indtræffe, at et Køretøj skulde bryde sammen paa Broen, f. Eks. paa Spor Nr. 1, og det ikke i Løbet af den halve Time kan fjernes, da skal det for det første være muligt for Vogteren ved Hjælp af Signal at standse Toget, og for det andet at rangere Køretøjet ind paa Spor Nr. 2, hvilken til den Tid vil være aaben.

Det bemærkes, at et Tog rimeligvis ikke alligevel maa have større Hastighed end fra 15—20 km i Timen, og en Afbremssning vil derfor være mulig for ethvert Tog paa kort Afstand, hvilket yderligere vil være en Sikkerhed mod Ulykker.

Med Tak for Optagelsen er jeg Deres ærbødige

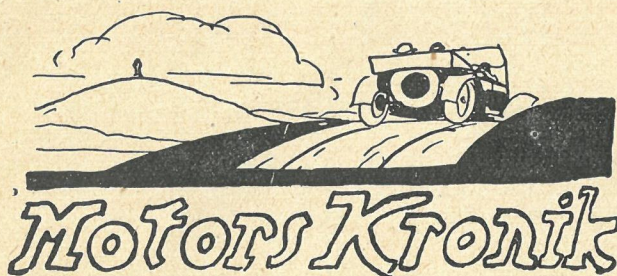
Viggo Straarup.



Arno

Englands fineste Olie.

Arno



Vor Korrespondent i Nordjylland skriver:

FOR længere Tid siden indsendtes der til Politimesteren i Aalborg et Andragende, hvori man henstillede, at man fik Tilladelse til at sætte Biler paa Toldbodpladsen om Natten. Der er nu kommet Svar paa Skrivelser, og Politimesteren har givet den ønskede Tilladelse. Alle Bilister kan derefter stille deres Biler paa Toldbodpladsen om Natten. Motorklubben sørger for en en Vagt.

Den nye Ordning betyder en betydelig Bedring i Byens Parkeringsforhold, der navnlig ved Sommertid har været ganske utilstrækkelige.

Mangelen paa Parkeringspladsen vil i en nær Fremtid blive ydeligere afhjulpet, idet Møllepladsens Omdannelse til Parkeringsplads snart er færdig. Møllepladsen ligger i Byens Hjerter og har mange Udgange.

BANERNES Kamp med Rutebilerne, hvis Antal stadig øges, følges med spændt Opmærksomhed af Befolkningen. De nordjyske Privatbaner er i følelig Grad ramt af Konkurrencen og har længe spejdet efter Udveje for at kunne hævde sig i Kampen. En af Banerne, Fjerritslev-Frederikshavnsbanen, har taget Konkurrencen op — ved at tage Rutebilen i sin Tjeneste. Banen har i disse Dage etableret en regelmæssig Rutebilforbindelse mellem Gandrup St. og Hals. Før i Tiden har Passagerer til Hals, der er en stor Landsby, selv maattet sørge for Befordring fra Gandrup, men for Fremtiden kører Banens Automobil dem direkte til Bestemmelsesstedet. Man kan købe Billetter til Hals paa alle Sæbybanens Stationer.

Derimod synes Banerne ikke i en overskuelig Fremtid at skulle komme til at frygte nogen Konkurrence fra Luften. Dansk Luftfartselskab har, som bekendt, længe drømt om at etablere regelmæssige Flyveruter mellem Hovedstaden og de større Provinsbyer. I nogle Byer har Selskabet faaet godkendt Arealer, der egner sig til Flyvepladser, og har ført vidtløftige Forhandlinger med Byraadene. Men man kan allerede nu fastslaa, at der ikke bliver Bukser af det Skind. Luftfartsselskabet, der er saa forhippet paa at faa Ruterne i Stand, er klar over, at Provinsflyvningen ikke vil kunne svare sig, og vil have Tilskud fra Kommunerne. Her møder Selskabet ganske naturligt Modstand hos Byraadene, der meget fornuftigt ræsonnerer, at de Mennesker, der vil flyve, selv maa betale derfor. Det er ikke en Opgave for Kommunerne. De vil faa nok at gøre med at skabe Flyvepladserne, hvilket for Aalborg vil koste den nette Sum af 70,000 Kr. Da Byraadet hørte det, blev Sagen stiltiende lagt hen. Det samme vil ske andre Steder.

Man har haft Indtryk af, at Selskabets Ledelse ikke — i samme Grad som Maskinerne — staar med begge Ben paa Jorden.

DER er, som ofte omtalt, blevet udstedt det ganske meningsløse Forbud, at Løkken ikke maa passeres i Bil langs Stranden — hvilket er ensbetydende med, at

Bilister ikke mere kan køre direkte fra f. Eks. Blokhus til Lønstrup, der begge er stærkt besøgte Badesteder.

Kommunerne deroppe har forhandlet om at anlægge en ny Vej, ad hvilken Bilerne kunde køre indenom Byen og derfra ned paa Stranden igen. Man har dog — heldigvis — ikke kunnet enes om en saadan Vej. Vi siger heldigvis; thi Stemningen i Motorverdenen vil da sikkert tvinge Myndighederne til atter at aabne den smukke Strandpromenade for Motorkøretøjer — saa meget mere som der aldrig er sket et eneste alvorligt Uheld paa Stranden. De Mennesker, der kører her, har været sig deres Ansvar bevidst.

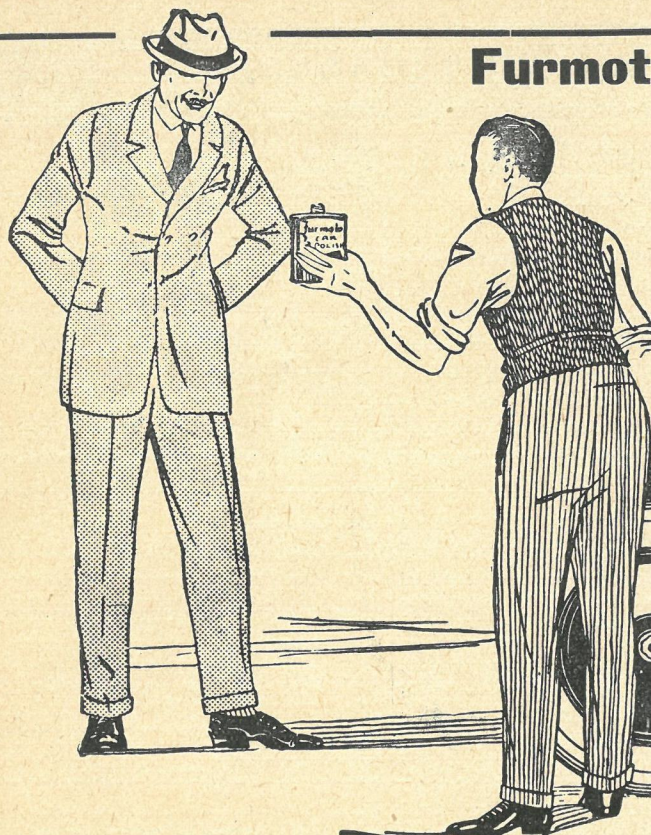
DEN livlige Udstykning, der i de senere Aar har fundet Sted heri Landet, og de mange smaa Ejendomme og mange smaa Bebyggelser, nødvendiggør en Mængde Veje. Kravet om Vejvisere er med den stadig voksende Biltrafik derfor meget berettiget. I Randers Amt, hvor det hidtil har skortet paa Vejvisere, er Amtsvajnspektøren ved at lade en hel Del Stenvejvisere, der om Aftenen skal kunne ses bedre end de gamle Træsøjler med Vinger. De nye Stenvejvisere bliver ret høje og noget bredere end Kilometerstenene. Samtidig med at disse Sten stilles op, anbringes en Række Navneskilte ved Indkørslen til Byerne.

FORARBEJDERNE til den nye Færdselsbro over Limfjorden er nu rykket et nyt Skridt fremad, idet det foretrukne Projekt II A (en Højbro) er indsendt til Brokommissionen, der herefter udarbejder sin Indstilling til Rigsdagen. For den gennemgaaende Trafik er en Højbro den ideelle Form, men da en Højbro her vil lægge den lokale Trafik betydelige Hindringer i Vejen, lyder der baade i Aalborg og Nr. Sundby Røster til Fordel for en Lavbro. Brokommissionen har imidlertid slet ikke arbejdet med Lavbroprincippet, og det skal nu vise sig, hvad Rigsdagen siger.

Jens Bang.

Pas paa Vognene med Firehjulsbremsen.

PAA given Foranledning henleder vi paany vore Medlemmers Opmærksomhed paa den Fare, der kan opstaa ved stærk Opbremsning af Automobiler med Firehjulsbremsen. Mange, men desværre ikke alle Vogne med Firehjulsbremsen har bag paa en Skærm eller i Forbindelse med Nummerplade eller lignende, anbragt en lille rødmalet Trekant; det er navnlig de europæiske Vogne, der har saadanne, og Trekanten skal tilkendegive, at Vognen er forsynet med 4-Hjulsbremsen, hvorfor Folk, der kommer bag fra, maa være forberedt paa, at vedkommende Automobil kan bremse pludseligt og hurtigt; alt for at undgaa, at man bag fra skal køre op i Vognen.



Furmoto er Olie- og Syrefrit,

derfor fedter det ikke og kan heller ikke ødelægge Lakken. Det er det verdenskendte Præparat til Reensning og Polering af alle Dele paa Automobile, Motorcykler og Cykler. Furmoto opløser og fjerner alt Snavs og Pletter medens man polerer med det, det giver en straalende og varig Glans der ikke paavirkes af Varme, Kulde eller Fugtighed. *Prøv det og De bliver tilfreds.* Hvis FURMOTO ikke svarer til Beskrivelsen faar De Pengene igen.

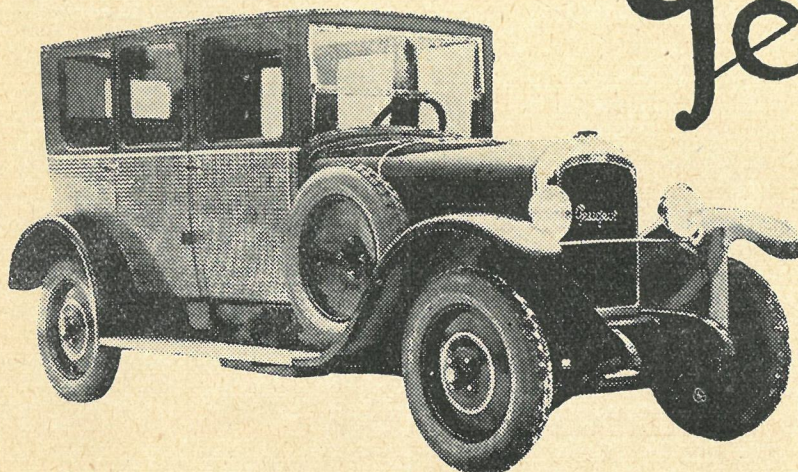
1 Dunke til Kr. 2.25 — 5.00 — 33.00

En gros ved **Sabroe & Stephensen**, Kompagnistræde 22.
Telf. C. 6928. — København K.

Forhandlere i Provinsen antages.



Nye Modeller.



Peugeot

er

Aristokraten

blandt

Europas Automobile.

Indhent Pristilbud, da vi sælger paa Basis af den lave Francs-Kurs.



C. FRIIS-HANSEN & Co.

TELF. BYEN 3232

NY ØSTERGADE 21

TELF. BYEN 3232.



HOTELLER OG RESTAURANTER

Aabenraa

GRAND HOTEL
Telefon 92 - 93

Aalborg

HOTEL PHØNIX Store Vestergade 26-30.
Byens største og bedste Hotel. Aaben og lukket Bilgarage. — Stor Gaardsplads for Bilindkørsel. Jydsk Telefon 12 - 396 - 1512. Statstelefon 24.

Aarhus

HOTEL ROYAL. Telf. 10-11-12. S'atlf. 14.
Store Garager.

Esbjerg

HOTEL SPANGSBERG. Største og bedste 1ste Klasses Hotel i Ribe Amt. Stort Garagekompleks med bekvem Indkørsel. Statstelefon 19. Telefon 4 - 703 - 853. F.D.M. K.D.A.K.

Fredensborg

Telf. 47 **HOTEL STORE KRO** Telf. 47
Anerkendt Madsted. Moderate Priser. Prøv mine Specialiteter: Smørgås m. varm Ret. Kr. 2.50. Dinér Kr. 3.50. J. P. Jensen (ny Ejer)

Frederiksværk

HOTEL FREDERIKSVÆRK. Telf. 2.
Hans Mathissen
mangeaarig Vært paa Hundested Kro.

Helsingør

HOTEL ØRESUND. Ældste 1ste Klasses Hotel. Beliggende i Hovedgaden. Telefon 26-55 Autogarager. K.D.A.K. A. Thomsen. F.D.M.

Hjørring

HOTEL SKANDINAVIEN
Byens største og bedste Hotel. J. A. Jensen.

Kalundborg

GRAND HOTEL KALUNDBORG
Sjællands bedste Hotel, alt moderne Comfort. K.D.A.K. Lukkede Garager. F.D.M. Telefon paa Værelserne. Telefon 386 - 543.

Kjellerup

HOTEL KJELLERUP. Telefon 16 - 48
anbefales. Bilgarage forefindes. Shell Tank. J. Breinholdt-Schou.

Lønstrup

LINNEMANNSBADEHOTEL
anbefales D'Herr Motorejere.
Ærbødigt
Th. Petersen (forhen Hotel Hadsund).

Nakskov

HOTEL HARMONIEN
Største Hotel i Stiftet. Automobilgarage. Tlf. 152. R. Christensen.

Odense

GRAND HOTEL
100 Værelser med Bad. Varmt og koldt Vand. Johs Lekven.

Tilbehørsudstillingen i Malmø.

SOM allerede meddelt her i Bladet aabnedes d. 18. Maj i Malmø en Udstilling af en ret enestaaende Art, nemlig S. D. S.s Motornyhedsudstilling, arrangeret af »Sydsvenska Dagbladet Snällposten«, Sydsveriges største Dagblad.

Hensigten med Udstillingen var at vise de Fremskridt, der i de senere Aar er sket med Hensyn til Motorudstyr og Tilbehør. Da Udstillingskomiteen tillige vilde illustrere Udviklingen paa Automobilismens Omraade, var der reserveret en særlig Sal for en historisk Afdeling. Som man endvidere ved, staar »Camping« og Motorkøretøjer i nøje Forbindelse med hinanden, hvorfor der ogsaa paa Udstillingen fandtes en særskilt »Camping« Afdeling med Nyheder paa Teltlivets Omraade.

Udstillingskomiteen var sammensat af Oberstløjtnant C. O. Wahlgreen, Bladets administrerende Direktør; Chefredaktør E. Stomberg, Diplomingeniør Hj. Branzell, Sekretæren i K. A. K.s Skaaneafdeling, Major G. von Platen, Arkitekt C. Melin, Ingeniør Fr. Weidling, Løjtnant C. Rosencrantz, Redaktør E. Wilck, Løjtnanterne E. Ramm-Ericson og T. Bønnelyche.

Som anført aabnedes Udstillingen d. 18. ds., og straks efter Aabningshøjtideligheden foretog de ca. 300 særlig indbudte Gæster, hvoriblandt bemærkedes fremtrædende Motorfolk fra saavel Sverige, Danmark som Tyskland, England o. s. v., under Ledelse af Udstillingskommissæren, Løjtnant C. Rosencrantz, en Runde paa Udstillingen. Man fik her Lejlighed til at konstatere, at ikke mindre end 96 Udstillere havde efterkommet Indbydelsen. For den, som gav sig Tid til at studere de enkelte Stands nærmere, viste det sig, at Udstillingen rummede meget nyt. Saale-

Ribe

HOTEL DAGMAR. Telefon 35 og 108.
Byens bedste 1ste Klasses Hotel. — Bilgarage. Udstillingslokale. C. M. Christensen.

Ribe

KLUBBENS HOTEL
Byens største og fornemste Hotel. Bilgarager. Værelser med Centralvarme Kr. 3.50-4.50

Ribe

HOTEL STENBOHUS
Godt Køkken. Gode Senge. Gratis Bilgarage. Telefon 122. A. Levin.

Rinødested

HOTEL POSTGAARDEN
1ste Klasses Hotel. Automobilgarage. Telefon 15. Carl Jensen.

Roskilde

HOTEL „PRINSEN“
Byens største og fornemste Hotel. Telefon 10 - 811 - 1071.

Rudkøbing

HOTEL RUDKØBING. Byens hyggeligste og mest komfortable Hotel. 13 Gæsteværelser. 1 Klasses Køkken. Garage til 13 Biler. Benzin og Olie. Telefon 68. E. E. Hansen.

Rødvig

RØDVIKKRO VED STEVNS KLINT
Smuk Strandhave med stor lukket Pavillon. Bilpark. Bilgarage. Telefon Nr. 9. H. Chr. Christiansen.

Silkeborg

HOTEL DANIA. 1ste Klasses Hotel. Udmærket Holdeplads for Biler. Store Bilgarager. Shell Benzintank. F.D.M. og K.D.A.K. Chr. Ørneborg.

Snoghøj

SNOGHØJ BADEHOTEL
anbefales d'Hrr. Automobilister. 1. Kl's Hotel. 1. Kl. Køkken. Gode Værelser. Autogarage. Shell Benzin Tank. Telefon 441. C. Nielsen.

Sorø

HOTEL POSTGAARDEN
Autogarager. Benzin-Tank. Telef. 4. Lystrup-Nielsen.

Vejle

GRAND HOTEL
Telefon 1228 - 1229. Statstelefon 25. Byens største Hotel. — Garage. — Benzin. — Olie.

Vejle

HOTEL ROYAL
Telefon 1021 - 41. Statstelf. 21. Lukkede Garager.

„Motor“s Annonceekspedition:
St. Kongensg. 132¹. Kbhvn. K.
Telefoner Central 6245 - 6246.

Til Thy, Mors og Salling!**Motorfærgeren „Sallingsund“**

Sommerfartplan gældende fra 1. April til 30. September.

Fra Mors (Sallingsund): 5*) 6 7 8 9 10
11 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 1/2*)
Fra Salling („Pinen“) snarest efter Ankomsten.

Overfarten varer kun 8 a 10 Minutter.
Ekstraturre efter Bestilling.

Telefon Nykøbing M. 302.

*) Kun Søn- & Helligdage.

Fartplan for A/S Færgefarten Fredericia-Strib.

Fra 1. Maj til 30. September.

Fra Fredericia:

Kl. 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11*

Fra Strib:

Kl. 6 1/2 7 1/4 8 1/2 9 1/2 10 1/2 11 1/2 12 1/2 1 1/2 2 1/2 3 1/2 4 1/2 5 1/2 6 1/2 7 1/2 8 1/2 9 1/2 10 1/2 11 1/2 12 1/4*

*) Kun Søn- og Helligdage samt Koncertaftener paa Strib fra 1. Maj til 31. August.

Telefoner: Fredericia 343 og Strib 35.

Automobilfærgeren Gaabense.

Hurtigste og bedste Forbindelse
mellem Sjælland og Lolland-Falster.

Tlf. Orehoved 7.

Tlf. Vordingborg 239.

Fra 1. Maj til 1. September:

Fra Gaabense Kl. 7 Fm Fra Masnedsund Kl. 8 Fm.

- - - 9 - - - - 10 -

- - - 12³⁰ Em. - - - - 1³⁰ Em.

- - - 4 - - - - 5 -

- - - 6 - - - - 7 -

- - - 8 - - - - 9 -

Pinsemorgen fra Gaabense Kl. 5. Fra Masnedsund Kl. 6.

Plads kan reserveres.

Telf. Orehoved 7. Telf. Vordingborg 239.

FARTPLAN for**Aktieselskabet****MIDDELFART DAMPSKIBSSKAB**

Fra den 1. Maj til den 1. Septbr.

Fra Middelfart:

Kl. 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 6 1/2 7 8 9 10.

Afgang fra Snoghøj 1/4 Time senere.

Søn- og Helligdage fra 1. Juni til 15. August
sejler Færgeren en Tur senere: Kl. 10 1/2 fra Middelfart, fra Snoghøj Kl. 11, samt Tirsdags-Koncertaftener paa Snoghøj: Kl. 10 1/2 fra Middelfart, fra Snoghøj Kl. 12.

I travle Perioder sejler Færgerne uafsluttelig.

A/S RUDKØBING—VEMMENÆS FÆRGERUTE

Telefon Rudkøbing 169.

Fartplan fra 15. Maj 1926.

Fra Rudkøbing: 6⁰⁰ 7³⁰ 9⁰⁰ 10¹⁰ 1⁰⁰ 3⁰⁰ 5³⁰ 7⁰⁰ 9⁰⁰ 10³⁰*Fra Vemmenæs: 6³⁵ 8⁰⁵ 9³⁵ 10⁴⁵ 1³⁵ 3⁴⁰ 6¹⁵ 7⁴⁵ 9⁴⁵ 11¹⁵

*) Kun Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen.

Forandringer i Fartplanen forbeholdes.

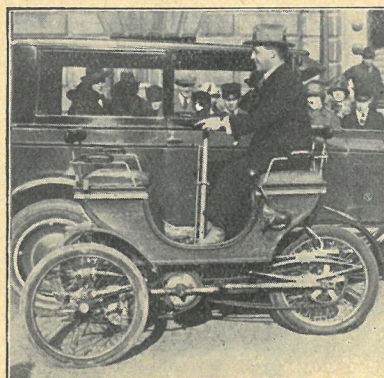
V. Darlov

Tagensvej 26

Telefon 6506.

Alltid Enetimer paa Person- og Lastautomobiler

des fandtes adskillige ganske fortræffelige Afviservinger, og man saa ligeledes udmærkede Forsøg paa at løse Afblandingsspørgsmaalet. Dette havde endog fristet saa mange Udstillere, at man havde set sig nødsaget til at indrette et veritabelt Mørkekammer. — Af den Række Nyheder, som man saa, bemærkede vi yderligere en praktisk Anordning til Aftagning af Ringe fra Følge, en Gnistforstærker, der forstærker Tændrørsgnisten; og endelig vakte en ultramoderne Junkers Flyvemotor paa 350



En Veteran fra 1895.

H.K., tilhørende Flyvemaskinfabrikken i Limhamn betydelig Opmærksomhed.

Bedømmelseskomiteen paabegyndte sit Arbejde d. 21. Maj, og der var selvsagt ikke saa lidt Arbejde med at komme igennem de 70 Udstillingsmontrer. Blandt de danske Præmietagere kan nævnes: Optiker Ivar Larson, København, som fik en Præmie paa 100 Kr. for et nyt Afvisersignal. Endelig fremkom i den ellefte Time en engelsk Repræsentant for Handelsaktieselskabet »Baltisk og Pan-Amerikansk Kompagni«, København, med Begæring om at maatte demonstrere Rectaskid Anordningen. Præmielisten var allerede dengang færdig, men Dommerne vilde dog ikke nægte Tilladelsen til en De-

**Overman
Cushion Ringen**

mest økonomisk til

**Lastvogne og
Omnibiler**

Generalrepræsentant:

Chr. Hjeim Bang

Uraniavej 2. Kbhvn. V. Tlf. 4574.

Philip Jensens Eftf., Horsens

Telefon 216.

Fremstilling af Tandhjul og Reservedele. Udslibning af Cylindre. Levering af komplette Stempler. Slibning af Krumtappe.

AUTOMOBIL-GUMMI

købes fordelagtigst i

Central-Garagen

Dr. Tværgade 30. Palæ 3703.

Vulkanisering.

Ladestation.

Ja! — men

„CAPSTAN“

er bedre!

O. Schmidt's**Maskin- & mæk. Værksted.**

Engbønievard 9. NYKØBING F. Telefon 183.

Fabrikation af alle Reservedele
til Automobiler og Motorcykler.

Spec.: Udslibning af Cylindre.

F.N. Reservedele for F.N. Motorcykler og Vogne have paa Lager eller skaffes omg. fra Fabrikken. **Jørgen Nielsen**, Nørregade 29. Vejle. Telefon 1677.

„Motor“s Annonceekspedition:St. Kongensgade 132¹. Kbhvn. K.

Telefoner: Central 6245-6246

Grundlagt
1882

Kjøbenhavns Vognfjederfabrik

Enghavevej 12

ved **M. C. SØRENSEN**

Telefon 2486

Grundlagt
1882

KØB OG SALG AF VOGNE

5 Pers. aaben Willys-Knight

Verdens fineste ventilløse Vogn, lige tilkørt og omtrent ny, er til Salgs pr. kontant for Kr. 4500. — Alt Tilbehør medfølger. Nærmere pr. Telefon 6246.

Ford

kombineret Person og Varevogn billigt til Salg paa Grund af Forretningsophævelse. Vognen er købt som ny i 1925 m. i driftsikker Stand, kun kørt af den nuværende Ejer er til Salg for 400 Kr. kontant. Billet mrk. 372 modtager Motors Ekspedition.

4 HK. Wanderer Motorcykle

2 cyl., Fabr.-Nr. 265002, 2 Gear, automatisk Smøring m. m. i driftsikker Stand, kun kørt af den nuværende Ejer er til Salg for 400 Kr. kontant. Billet mrk. 371 modtager Motors Ekspedition.

6-8 Sk. HK.,

Aabent Automobil af anerkendt Fabrikat, ikke over 3 Aar gl. — Indregistreringsafgiften betalt — ønskes til Købs. Maa være forsynet med elektrisk Lys. Selvstarter ingen Betingelse. Billet mrk. 373 til Motors Ekspedition.

Motor

Udgivet af
FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

Ansvarshavende Redaktør:
ERIC BOESGAARD (Træffes bedst 12—2)

I Redaktionen:
S. KYHL og V. CHRISTOPHERSEN

Redaktion:
ST. KONGENSGADE 132, STUEN
Telefon 5591

Ekspedition:
ST. KONGENSGADE 132, 1. SAL
Telefon 6245 - 6246

INDHOLD: Red. Eric Boesgaard: Ugens Emner. — Legen paa Landevejen. — Fra Virkeomraadet. — Kampen om Tid og Rum. — Naar man bruger Speederen i Stedet for Bremsen — Lillebæltsbroen som Jernbanebro, eller som Færdselsbro. — Hvem lavede Ulykkerne? — Ing. cand. polyt. Fr. Wittig: Om Lejer og Smøring. — Aarsheftet udsendes. — Lillebæltsbroen. — Motors Kronik (Fra Nordjylland). — Pas paa Vognene med Firehjulsbremsen. — Fra Virkeomraadet. — Tilbehørsudstillingen i Malmø — Ude — og hjemme igen.

monstration. Denne fik et saa godt Udfald, at Bedømmelseskomiteen med eller mod sin Vilje maatte ændre sin allerede udfærdigede Præmieliste.

Den interessante Udstilling, der besøgt af en tusindfaldig Skare, lukkede sine Porte d. 31. Maj.

Ude -- og hjemme igen.

I Bladets sidste Nr. bragte vi en interessant Rejsebeskrivelse af den kendte Læge og Motormand Dr. S. Christens. Desværre havde der i denne indsneget sig nogle, tildels meningsforstyrrende, Trykfejl.

»Sætternissen« — eller i »Motor« maa det vel være en lille Motor-djævel, havde frembragt følgende Fejl, som vi gerne vil rette lidt paa.

Angaaende Ruten: læs: Thônon (ikke Thomar), Briançon (ikke Briançorn), Lautarel (ikke Santarel), Annecy (ikke Auery), Bourg (ikke Buury).

Ved at købe ind til Frokost undervejs spares ikke Gas, men Benzin til ca. 200 km pr. Frokost, hvilket foruden at være godt for Mavnen ogsaa er godt for Pungen — ikke Prestigen, for Franskmændene kan ikke tænke sig at spise i det Fri uden at have Klapbord og Stole med.

Vi beklager, at den lille Djævel har undladt den venlige Omsorgsfuldhed, som Artiklen efterlyser paa vore hjemlige Hoteller og Restauranter.



ADRESSER OG TELEFONER:

HOVEDKONTOR

KØBENHAVN K. ST. KONGENSGADE 132
TELEFON CENTR. 5591. OMSTILLING TIL

DIREKTØREN

FORSIKRINGSAFDELINGEN
F. D. M.s SEKRETARIAT
TURISTAFDELINGEN

FILIALKONTORER

KØBENHAVN VESTERBROGADE 5 B.
TELEFON CENTRAL 8916
AARHUS GULDSMEDGADE 3
TELEFON AARHUS 6366
FORSIKRINGSAFDELING
TURISTAFDELING

SILKEBORG TORVET
TELEFON 463
FORSIKRINGSAFDELING
LOKAL TURISTAFDELING

TURISTAFDELINGENS FILIALER:

AABENRAA

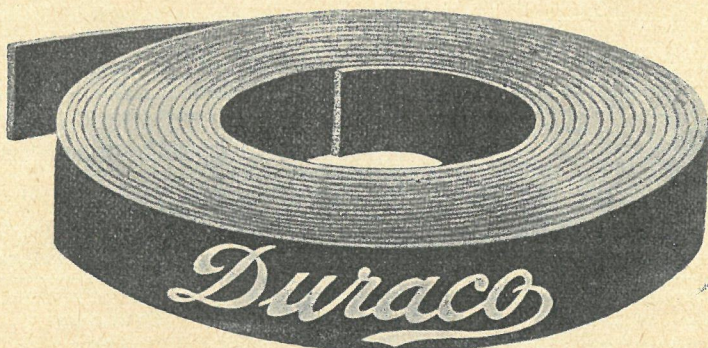
KONSUL, GROSSERER JØRGEN M. HANSEN
TELEFON AABENRAA 244

SØNDERBORG

GROSSERER CHR. CHRISTENSEN
TELEFON SØNDERBORG 136

TØNDER

STATIONSFORSTANDER G. G. ULRICH
TELEFON TØNDER 200



Bremsebaand.

Bedste engelske Fabrikat.
Lager af alle Størrelser.

C. E. PASBORG
Gl. Kongevej 31. København V.
Telefon Central 2051 - 2151.

Telegram-Adresse: Emilcarl

Det nytter ikke

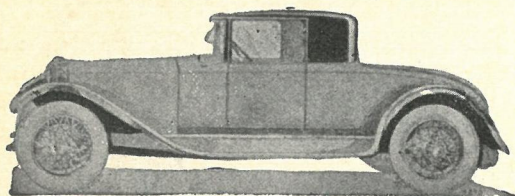
at bruge en nok saa god Olie, dersom De bruger en daarlig Benzin, hvori der altid findes Rester, som ikke eksploderer men gaar ned i Krumtaphuset, hvor den fortynder og ødelægger Olien og paa Vejen derned vasker Cylindervægge og Lejer ren for Olie. Køb derfor Benzin ved Brd. Jansens røde Tanke eller ring til 10.004.

BRØDRENE JANSEN

København — Aarhus — Esbjerg

KVK

Leverer alle Arter
Karosserier.



**1/2 Københavns
Vogn og Karosserifabrik**

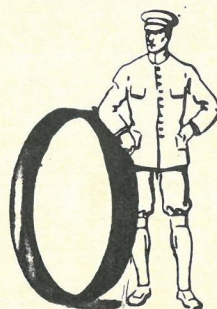
Øl. Køgevej — Valby

Reparationer
Lakereri — Sadelmageri

Telefon Central 14852

Telefon Valby 963

AUTO-FÆLGE



Alle gangbare Størrelser i Vulst- og Kanttraad leveres omgaaende fra Lager.

Specielle Profiler efter
Prøve i Løbet af faa
Dage.

SKÆRME

til Motorcykler og Sidevogne.

Aktieselskabet

Frederiksberg Metalvarefabrik.

Telefoner
2326 - 2366

Nittvej 10.
København F.

HENNING KLEE

Auto-Tandhjul af Chrome-Nikkel Staal

Udslibning af Cylindre

2 Special Slibemaskiner for Cylinderudslibning.

Salg fra Lager af engelsk Chrome-Nikkel Staal samt sejghærdet Nikkelstaal for Aksler.
Nikkel Staal til Ventiler og hurtig Drejestaal ULTRA CAPITAL samt Støbestaal.

Lager af prima raa Stempler samt færdigsmedede raa Ventiler. Forlang vor Lager-Prisliste for Stempler og Ventiler.

Godthaabsvej 34. København F.

Telegram-Adresse Henningklee.

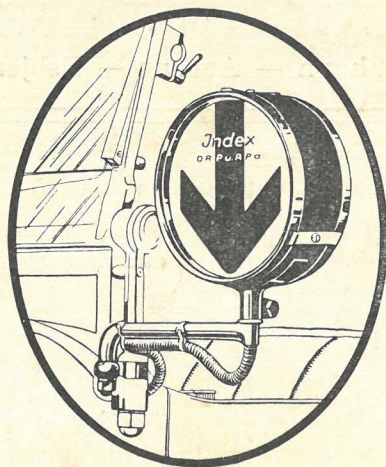
Telefon C. 11055 — 14408.

udføres paa moderne Hjulfræse- og Høvlmaskiner.

RETNINGSVISEREN "INDEX"

Opsigtsvækkende Nyhed!!!

Manøvreres elektrisk,
og viser Drejning saavel til
højre som til venstre. Viser
automatisk **orangefarvet**
Lys.

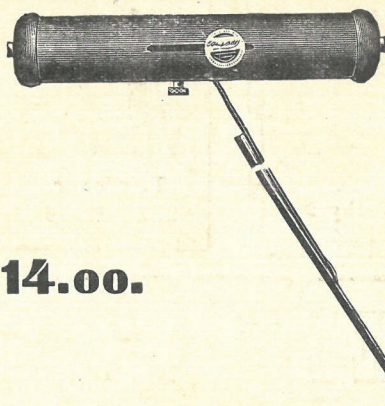


Forøger Færd- selssikkerheden.

Monteres hurtigt,
let at betjene, prima forar-
bejdet og en Pryd for en-
hver Vogn.

Forlang nærmere Oplysninger og Tilbud.

"EVEREADY"



Automatisk
virkende.

Drives med
Vacuum

Pris Kr. 14.00.

Leveres komplet med Slange og alle Monteringsdele.

AUTO-MATERIEL A/S

RYESGADE 3. KØBENHAVN N.

Telefon Central 6422

Telegram-Adresse: Autma