



VAUXHALL BEDFORD

godkender officielt

„CASTROLITE“

En fænomenal ny Kvalitet
til Afløsning af Castrol „Z“

Vinterolie til de fleste Personbiler

Giver lynsnar Start

Skaaner Batteriet

Modstaar baade Kulde og Varme

Endnu bedre Smøring

WAKEFIELD PATENT
Castrol
den „frost-fri“
VINTEROLIE

-flyder, naar alt andet fryser!

Til de fleste Last- og Rutebiler anbefales i den kolde Tid Castrol »AA«, der er en Grad sværere end den nye »CASTROLITE«. — Se iøvrigt Castrol-Tabellen.
»CASTROLITE« Kr. 1.60 pr. Liter CASTROL »AA« Kr. 1.50 pr. Liter

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S — VESTERPORT 318 — KØBENHAVN V.



M O T O R

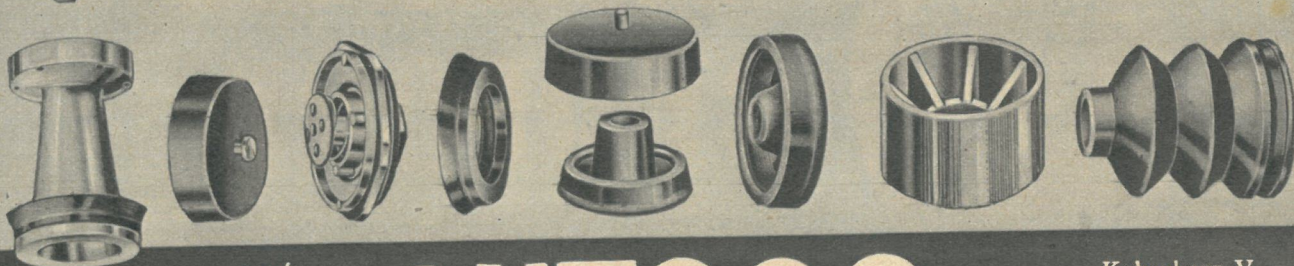
Motor

Nr. 49. 3. Dec.
1938. 33. Aarg.
Udgivet af For-
enede Danske
Motorejere

Ugentligt Oplag
29.400 Eksp.

ALLE RESERVEDELE FØRES PAA LAGER FOR

"LOCKHEED" HYDRAULISKE BREMSER

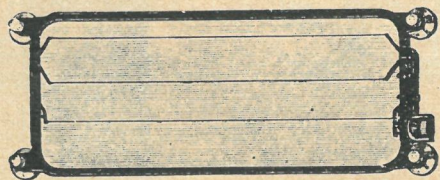


Generalrepræsentant

AUTOCO

København V.
GL. KONGEVEJ 5
Central 894 = 15123

DUGGER FORRUDEN



eller
er det galt med
Sigtbarheden?
Anvend

MELAS KLARSYNSRUDE

SIMONSEN & NIELSEN A/S
Frederiksholms Kanal 4
København K - Central 3789

En gros

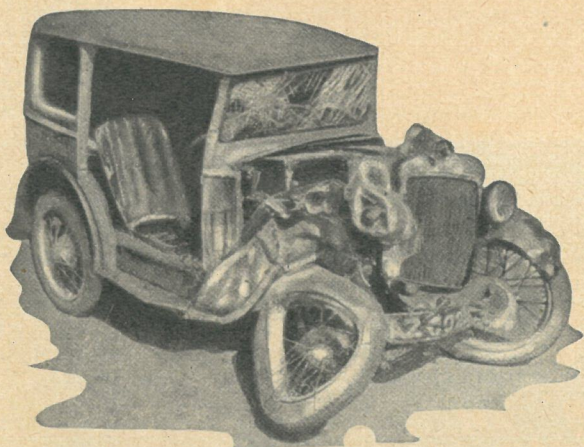
**Mercedes-Benz
Renault
Standard**

Generalrepræsentant for Danmark:
AUTOROPA A/S
Østerbrogade 20 - København

Originalt
splintfrit Sikkerhedsglas:



TripleX



betyder **Sikkerhed!**

H. PENS ST. KONGENSG. 92
København, Telefon Cent. 8577

ALT GLAS TIL AUTOMOBILER
GODKENDE RIFLEDE LYGTEGLAS

M I N T E X

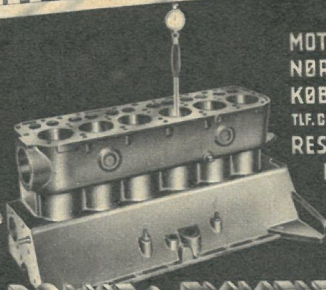
Bremsebelægning

original engelsk
svigter aldrig

Eneforhandler:

H. C. PUCK
Reventlowsg. 10 - Kbhvn. V
Tlf. Cent. 8711 - 8734 - 8739

CYLINDERUDSLIBNING



MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
Tlf. Cent. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GROS

BALKE & EMMELTORP

Moderne Snerydning

Ingeniør Knud Danø, Holbæk Amts Vejevæsen, der indgaende har beskæftiget sig med moderne Snerydnings-teknik, har vundet en Prisopgave, udskrevet af den tekniske Forening og den Raben-Levetzauske Fond i Forening. Prisopgaven havde følgende Ordlyd: »Rational Snerydning paa Veje og Foranstaltninger mod Snelæg paa disse«. Et nedsat Udvalg med Professor Lundbye som Formand og Amtsvejin-spektør S. Ellert, Holbæk, og andre som Medlemmer, har nu afsluttet Bedømmelsen af de indkomne Besvarelser, og Resultatet er som nævnt blevet, at Ingeniør Danø har faaet Prisen, der er paa 1000 Kr.

Overhalingstruttet, Lygter m. m.

Vi har modtaget:

Paa Sveriges Landeveje møder man som meget omtalt svensk Færdselskultur med dertil hørende »pæn Holden ind« til venstre. Man fristes til at tro, at det skyldes Svenskernes høje Færdselskultur, men gør det nu det? Jeg tror, men al Respekt for Svenskerne, at det i de fleste Tilfælde skyldes Venstrekørslen med venstrestyrede Vogne. Man kan se det samme med de engelske Vogne her i Landet, som har Højrestyring.

Samme Sted møder man Overhalingssignalet, som nu i »Motor« Nr. 43 er blevet hævet til Skyerne. Jeg synes ogsaa, det lille Trut kan have sin Betydning, men jeg synes, det er en fuldkommen Misforstaaelse og aldeles forkasteligt at ville have det gjort til en Lov. Tænk paa, hvad det kunde medføre ifølge Medlem Nr. 11.690, der udtaler sig prisende om den store Betryggelse, der ligger i at høre Signalet fra den foran kørende Vogn. For det betyder, at *Vejen foran er fri*; er det da Meningen, at den foran kørende Bils Fører skal afgøre, uden Kendskab til den bagved kørende Bil, hvorvidt denne er i Stand til at overhale paa et givet Tidspunkt; det synes jeg er for meget forlangt. Medlem Nr. 11690 skriver endvidere: kører man frem, uden at den forreste Vogn har svaret, er det paa eget Ansvar. Er det da ikke altid det? Skal den forreste Fører kunne drages til Ansvar, hvis den overhalende braser sammen med en modkørende, som maaske først har vist sig paa Arenaen, efter at forreste Fører har givet Tegn. Jeg synes, det er helt vanvittigt.

Er Overhalingstruttet da helt i Skoven? — Nej, det er det ikke, men i Betydningen af det lille Trut er lagt for meget. Det skal ikke betyde: kør trygt udenom, jeg vandrer i Fængsel, hvis du bliver slaaet ihjel, nej, det skal betyde: jeg kører til Side, jeg bibeholder min Fart, kør udenom, hvis du tør. —

Dette Trut vilde være en glimrende Regel Bilist og Bilist imellem, der hører med til den pæne Bilists Kørsel; men som Lov, nej — det vilde kun

tjene til at dysse den i Forvejen ikke for vaagne Bilist i Søvn.

Lygterne, uha, tænk at alle Bilister ikke rejser sig i Raseri over den fjoldele Lov, der tvinger Danmarks Bilister til at køre med nogle Lygter, man faktisk intet kan se med, og som trods det alligevel opnaar at blænde den modgaaende. Hvornaar kommer den Lov, der giver os Lov til at se, hvem vi kører ned. Med Nutidens Fart i Nutidens Biler maa vi have nogle ordentlige Lygter.

Blændingsproblemet er løst med det samme, hvis det bliver Lov, at man skal blænde ned, naar man møder modgaaende. Hvis den Lov blev gennemført, skulde de Bilbøller, som der jo desværre findes mange af endnu, ordentlig klapses af, hvis de ikke blænder ned i Tide. Det er min faste Overbevisning, at de uhyggelige Ulykker med lemlæstede Cyklister og Fodgængere, der i Mørket har faaet et Puf af Bilen, vilde blive betydelig færre.

Med Tak for eventuel Optagelse, Søn af Medlem Nr. 20890.

En ny Castrol Vinterolie

Paa denne Aarstid kan det ske, hvornaar det skal være, at vi faar saa lave Nattemperaturer, at den Bilist, der ikke allerede har skiftet til Vinterolie, pludselig en Morgen risikerer at staa hjælpeløs med en Motor, der ikke vil starte.

De fleste Motorkørende er klar over, at Sommerolien i koldt Vejr bliver saa svær, at Selvstarteren har Vanskelighed ved at trække Motoren rundt. Det er derfor paa høje Tid at faa tappet den gamle Sommerolie af og give Motoren frisk, ren Vinterolie. — Vælger man blot et Oliemærke, som er godkendt af Bilfabrikkerne, undgaar man meget Besvær og mange Udgifter i Vinterens Løb.

C. C. Wakefield & Co., hvis Ingeniører arbejder i nær Kontakt med de førende Automobilfabrikker, har fremstillet en ny Castrol Vinterolie, der løser alle Bilistens Vanskeligheder med Hensyn til Vintersmøring. Oliens Navn er »Castrolite«, og den faas nu hos Selskabets Forhandlere over hele Landet. Denne Vinterkvalitet anbefales til de fleste Personautomobiler og er den tyndeste Sværelse i Castrol Serien. Den afløser Castrol »Z«, som helt udgaar. Karakteristisk for »Castrolite« er dens Letflydighed, som sikrer lynsnar Start og giver Motoren Beskyttelse lige fra Startøjeblikket, samtidig med dens særlige Evne til at modstaa Motorens Hede under Kørslen. Den nye »Castrolite« er blevet modtaget med Begejstring af Automobilfabrikkerne, der betegner den som et stort Fremskridt. Saaledes er den officielt godkendt af bl. a. Ford Motor Co., Vauxhall-Bedford Fabrikkerne, etc.

AARETS LYGTE-SENSATION kommer til Danmark

Stadigt bedre Veje og Vogne og dermed stigende Hastigheder kræver ogsaa bedre Lys - de gamle Konstruktioner slaar ikke mere til — men efter Aars Eksperimenteren har de velkendte



NOTEK Fabrikker

nu frembragt det fuldkomne Lys.

NOTEK Fjernprojektør

Med en Ellipse-Reflektor, en Ring-Linse og en Special-Lampe frembringes nu et Lys, der i Styrke og Udstrækning overgaar alt hidtil kendt, og gør Se-Evnen meget stor. Saa vel Fag- som Lægmand er begejstret.

Et Par Fotos her vil vise Dem Lysvirkningen, saa kan De selv dømme.



NOTEK Fjernlys



NOTEK Afblændet Lys

Forlang Brochure tilsendt

Hovedoplag for Fyn:
Erling Frederiksen, »Lunden«, Aasum pr. Seden. Tlf. Marslev 72.

GEORG HANSEN
Vestre Boulevard 4
København V. Tlf. Cent. 2015

OPEL - BLITZ - OLDSMOBILE
W. HEIBER & CO. A/S
 Salgskontor: C. 15625
Shell-Huset, Vester Farimagsgade 25
 Værksteder og Reservedele
 Enghavevej 76. C. 14947. Eva 3346

POUL THOMSEN
 1ste Klases Special-Værksted for
HARLEY-DAVIDSON
 Fineste Arbejde! Billige Priser!
 Maskiner hentes gratis overalt!
DEN NY AUTOPARK
 Vester Farimagsgade 21. Telf. Palæ 5076
 Efter Kl. 18 Bagsværd 365

Gilbert Wulff
Automobilreparation
 Frederiksberg Allé 76
 Alleenberg-Garagerne
 Telef. Vester 7505 (Privat Godth. 3483 x)


Køler-Fabriken „Danmark“
SIGURD ANDERSEN
 Vesterbrog. 25. Tlf. C. 11625, V. 7625
 Eneste Spec.:
 Fremstilling af Kølere samt Repr.
 Provinsordrer omgaende

Kompressorer, Autoløftere
 Vaskemaskiner, Smøre-
 apparater. Alt for Vulkani-
 sering. Indhent Tilbud.
LADEGAARD & CO. A/S
 Telf. 34 - Odder - Telf. 215

**Gør Vognen Dem graahaaret?
 Brug**

Vilixir
 mod graa Haar, Skæl
 og Haaraafald
 Spørg Deres Frisør

FOGA
 Auto Polish
JOHANNES FOG & CO.
 København K.

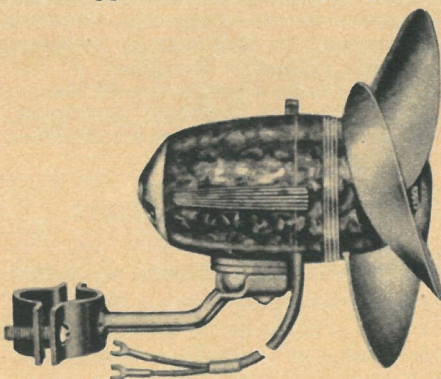
JUL hos F. Bülow & Co.

Firmaet F. Bülow & Co. har atter i Aar udsendt en — iøvrigt ualmindelig nydelig — Tryksag, der fortæller om, hvad man kan finde paa af Julegaver til Automobilister. Det er som sædvanlig en Rigdom af morsomme og fikse Nyheder, der præsenteres her fra F. Bülow & Co.'s Detail-Afdeling, og vi skal nævne nogle enkelte.

Der er en Rudevarmer til at klæbe paa Vindskærmen og til en Pris af kun godt en halv Snes Kroner. Der er Varmeapparater fra 80 Kr., Cigartæn-



Rørs Super. Den er saa lille, at den let lader sig montere, og Strømforbruget er meget ringe. Desuden er der elektriske Horn i alle mulige Former og personligt Udstyr fra Handsker til lammeskindsforede Hjelme m. v.



dere af enhver Variation og elegante Rat i fjedrende Konstruktioner.

En fiks Nyhed er en elektrisk Ventilator, der i koldt Vejr holder Vindskærmen fri for Dug indvendig og for Is og Sne udvendig, og som giver forfriskende Kølighed, naar der er for varmt i Vognen. Ventilatorbladene er af Gummi, saaledes at man ikke kan komme til Skade med Fingrene ved at faa dem ind imellem Bladene.

Der er et stort Udvalg af de lækre, lune og meget lette engelske Automobil-tæpper, som skaber en Følelse af



Velvære og Komfort. Der er Søgelys, som kan dirigeres inde fra Vognen, kombinerede Bosch Fjern- og Taagelys, og en interessant Nyhed er General Motors Automobilradio, der koster 350 Kr., og som er en meget følsom 4-

Sorry

er og bliver

Sorry

NYHED En smuk og praktisk
 Lommebog i ægte
 Skind-Mappe med Plads til Kørekortet

**MOTORFØRERENS
 LOMMEBOG 1939**

- uundværlig for alle Motorførere -

Kr. 3.75

Faas hos Bog- og Papirhandlere



**ZEBERG's-Auto
 Maatter**
 luner

MANILA-VELOUR 1 cm tyk
 KOKOS PLYDS 2 1/2

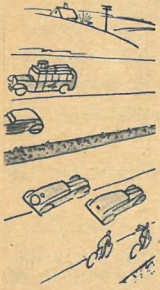
Sendes overalt. **„BIL-MAATTER“**
 Handlende, alle v. Aage Zeberg
 Brancher, Rabat. Grdl. 1923 C. Plougsvej 6
 Besøgm. Udsalg København V. (nær Forum)
 God Pasform **Telefon Eva 722**

Alle Vogntyper føres. Prislister tilsendes gratis.
 Special-Afdel.: for **VOGNMANDSMAATTER**
KAN STØVSUGES
 Afdeling i Odense: Nørregade 45, Tlf. 8397



ENHVER BILIST
 bør have et Par „Sporty“ Gummistøvler, de sidder
 som var de støbt - og er behagelige at gaa med.

UGENS EMNER



Der har været megen Diskussion om, hvorvidt den nye Roskildevej skulde anlægges med en Midterrabat ligesom Hovedvej Nr. 3, den saakaldte Lyngbyvej. Nu synes Sagen at være blevet afklaret, idet der, efter hvad der meddeles i Dagspressen, vil blive anlagt en Vej med 4 Kørebaner foruden Parkeringsstribe, og saaledes at de to inderste Kørebaner, der faar Karakter af Overhalingsbaner, bliver adskilt af en Rabat paa $1\frac{1}{2}$ m's Bredde. — Her staar vi igen over for et af de Spørgsmaal, hvorom Sagkundskaben har været uenig, og det skal ikke nægtes, at vi ogsaa her i Forenede Danske Motorejere har været noget i Tvivl om, hvorvidt en saadan Rabat vilde være det rigtigste under alle Omstændigheder. Hvad Spørgsmaalet Roskildevejen angaar, da har Amtsvejinspektør Valeur-Møller, der jo baade er en moderne og kyndig Vejbygger, indtaget det Standpunkt, at Vejen burde udføres uden Rabat, medens Overvejinspektøren var Tilhænger af Rabatten.

Nu er man altsaa naaet til Enighed om, at i hvert Fald Roskildevejen skal udføres med adskilte Færdselsbaner, og det skal ikke nægtes, at ogsaa jeg er af den Opfattelse, at Midterrabatten maa være det rigtigste paa dette Sted. Det er rigtigst, at Rabatten vilde kunne undgaas og den derved indvundne Plads blive til Nytte for den kørende Færdsel, hvis de Motorkørende altid fulgte Reglerne.

Desværre er dette jo ikke Tilfældet, hvad man maaske allerbedst ser af den Modsigelse, det har vakt fra ikke helt faa Medlemmer, at der her i Bladet er gjort Propaganda for Højrekørsel. Det er altsaa en Kendsgerning, at ikke faa Motorkørende mener, at Pligten til at holde saa langt muligt til højre ikke ubetinget bør adlydes, og det er vel tvivlsomt, om man faar denne Regel, som al ansvarlig Sagkundskab her i Landet gaar ind for, virkelig gennemført. Men under disse Omstændigheder saa er det nødvendigt, at Færdselsvejene indrettes saa-

ledes, at al Diskussion udelukkes om, hvor man skal køre.

Under en Diskussion om Rabatten, som jeg havde med Amtsvejinspektør Valeur-Møller, hvis Interesse for Vejene man i høj Grad maa

F. D. M.

Arbejder for:

- Udviklingen og Ombygningen af vort Vejnet.
- Forbedret Vejafmærkning.
- Hovedvejs-Ordningen.
- De store Broanlæg.
- Automobilfærgerne og de nye Færgeruter.
- Færdselsregulerende Foranstaltninger.
- Forøgelse af Parkeringspladserne i Byerne.

Medlemmerne faar:

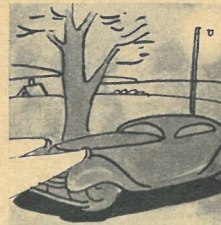
- Haandbog med Generalstabskort i 1:200.000 over hele Landet.
- Aarshefte med stort Oplysningsstof.
- Færgehefte to Gange aarligt.
- Medlemsbladet MOTOR hver Uge.
- Teknisk og juridisk Bistand.
- Vejledning ved Udenlandsrejser.
- Passersedler og Carnets hurtigt og billigt.
- Adgang til smukt beliggende og vel indrettede Lejrpladser hele Landet over.

værdsætte, svarede denne, da jeg gjorde gældende, at de Motorkørende havde svært ved at forson sig med at køre ude i højre Side:

— Det har De Ret i, men det maa Politiet sørge for, at de Kørende gør.

Det er selvfølgelig et Standpunkt, og jeg er i og for sig Tilhænger af, at der er temmelig utvetydige Pligter for de Motorkørende, men jeg tror ikke, at man som Helhed vil foretrække, at Politiet skal gribe altfor stærkt ind for at gennemtvinge, at man kører i højre Side. Det kan blive en Nødvendighed, men vi maa haabe, at det kan vente længst muligt.

— Iøvrigt kunde det være særdeles interessant, hvis Medlemmerne vilde sige deres Me-



ning om dette Spørgsmaal, helst i meget korte Indlæg, idet vi da vil kunne bringe dem hurtigt.

Vi er nu inde i den Aarstid, som stiller de største Krav til de

Kørende, den Aarstid, hvor vi maa regne med, at Vejene er fedtede eller glatte — hvor der kan være visne Blade, vaad Jord fra Markerne og andre lumskede Ting, som pludselig kan forvandle et anstændigt Automobil til et Væsen, der opfører sig som en Karrusel. Der er ogsaa andre Farer, som lurer paa os paa denne Aarstid, og jeg skal her blot nævne Nattekørselen med deregnsorte Veje, mørke Cyklister og blændende Lygter. Det gælder nu mere end nogensinde om, at man sikrer sig mod disse Farer ved at holde Vognen i den mest mønstergyldige Orden. Dette vil sige, at man maa drage Omsorg for, at Lyset er indstillet saaledes, at det helst ikke blænder (for saa faar man Bøde), men først og fremmest dog saaledes, at Vejbanen oplyses paa forsvarelig Maade, idet man i modsat Fald er alt for farlig for sine Omgivelser. Det er ogsaa den Aarstid, der stiller de største Krav til Bremserne, som maa være pinlig nøjagtigt justeret.

Men saa er der endnu et Punkt, som jeg vil henlede Opmærksomheden paa, og det er de snavsede Vindskærme. De moderne lave Vogne har en sørgelig Tilbøjelighed til at tage imod alt det Snavs, der findes paa Vejene. Kører man saaledes bag et Lastautomobil, er det irriterende nok at skulle pudse Vindskærmen af hvert Øjeblik. Men gør det i hvert Fald altid, naar det er mørkt. Mere end een Ulykke her i Landet er sket ved, at en træt og uoplagt Fører ramlede af Sted ad en mørk Landevej med en ugenomsigtig Vindskærm.

Eric Boesgaard

Ambulancernes Forkørselsret. Kriminalretten i Odense har afsagt Dom i en Sag af stor principiel Betydning.

I Sagen stod Spørgsmaalet om, hvorvidt Færdselen paa en *Hovedvej*, trods Regelen om Sidevejstrafikkens »ubetingede« Vigepligt, dog selv har Vigepligt overfor en fra en Sidevej kommende Ambulance.

Færdselslovens § 11, 2. Stk., siger: Brandvæsenets og Politiets Udryknings- og Ambulancevogne har Forkørselsret, naar de under Kørselen tilkendegiver sig ved Anvendelse af særligt af Justitsministeren fastsat Signal, og andre vejfarende skal da altid give dem fri Bane — —.

Heroverfor staar Justitsministeriets Bekendtgørelse til Færdselsloven:

»Færdselen fra Gader og Veje, der udmunder i eller skærer Hovedveje, har ubetinget Pligt til at vige eller holde tilbage for Færdselen fra begge Sider.«

Disse to Bestemmelser synes at modsige hinanden.

Den paadømte Sag ligger kort fortalt saaledes:

Den 19. Juli i Aar skete der i Skæringspunktet Reventlowsvej—Hjallesevej i Odense et Sammenstød mellem en Ambulance under Udrykning, kørende paa Hjallesevej, og en Personvogn, ført af Tømrermester Hans Poulsen, der kører paa Reventlowsvej, som er en *Del af Hovedvej Nr. 1*. Begge Vogne blev beskadiget, Tømrermester Poulsen kom ret alvorligt til Skade, og Politiet rejste Tiltale imod ham, fordi han ikke havde respekteret sin Vigepligt overfor Ambulancen. Han hævdede heroverfor, at det maatte være Ambulancen, der havde Vigepligt overfor Hovedvejens Trafik. — Den 12. ds. lagde Retten hele Skylden for Sammenstødet paa Tømrermester Poulsen. Han idømtes en Bøde paa 60 Kr. og Erstatningspligten, idet Retten finder, at Ambulancen under Udrykning har Forkørselsret ogsaa overfor Trafikken paa Hovedvejen.

Biler i Rusland. I al Stilhed er Sovjet-Rusland ved at blive en af Verdens største Producenter af Automobiler. Som Følge heraf bruges der ogsaa mere og mere Gummi.

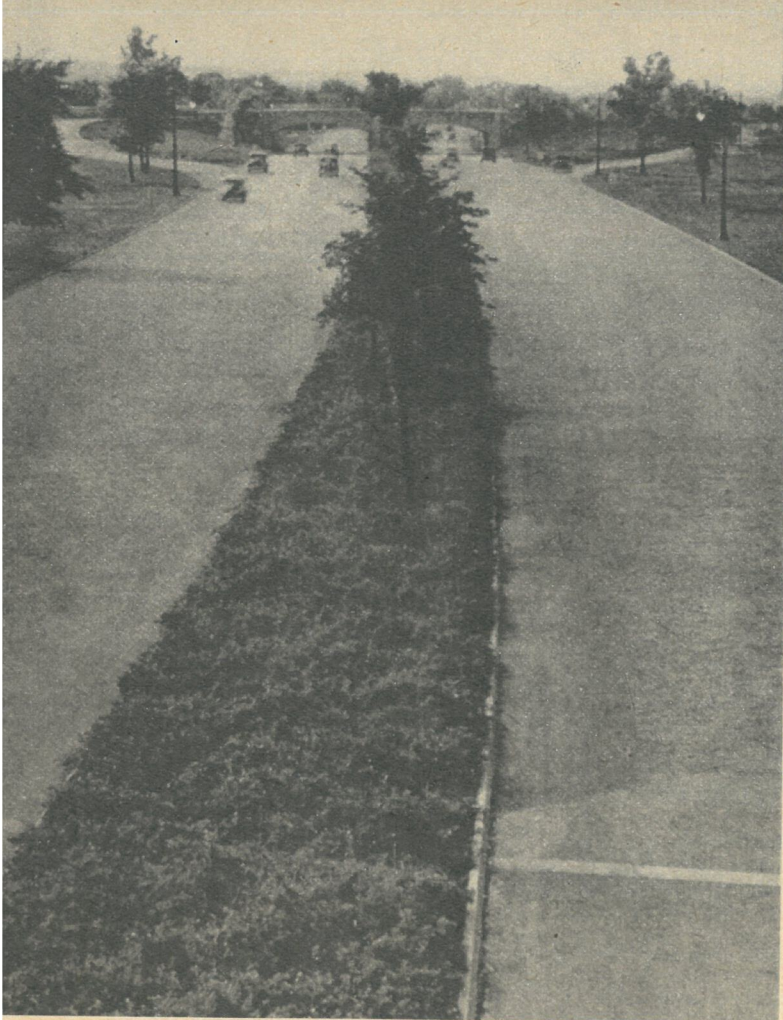
Rusland fremstiller nu ca. 5000 Vogne om Ugen, og Efterspørgslen efter Ringe og Dæk er kolossal. Teknikerne i Sovjet-Rusland har derfor lagt deres Hoveder i Blød for at fremstille syntetisk Gummi, og det paastaas, at denne Produktion allerede i Aar vil forøges med 40 Procent.

Man dyrker dog ogsaa naturligt Gummi i de Egne af Rusland, hvor det kan lade sig gøre, og man sætter et stort Arbejde ind paa at oprette nye Gummiantager.

En Bil, der kan flyve og sejle. En tidligere russisk Flyver, Kaptajn Victor Dibovsky, har opfundet en Tingest, som han selv paastaar kan bruges baade som Bil, Baad og Flyvemaskine.

I Vandet kan den skyde 24 Knob, paa Landjorden kan den køre ca. 100 km, og i Luften kan den drive det til 190 km.

Som Bil er Opfindelsen 4 Meter lang og kører paa tre Hjul; til Søns minder den nærmest om en Chris-Craft, og naar den flyver, er den i Helikopter-Façon, altsaa med tre roterende Møllevinger. Den kan stige lige til Vejrs uden Tilløb. Den kan selvfølgelig køre, flyve og sejle baade forlæns og baglæns.



RABAT ELLER IKKE?

Som en Kommentar til det vi paa forrige Side skriver om Rabatten paa Roskildevej bringer vi ovenstaaende Billedet, som er fremkommet i Bladet »Life« i et Nummer, som beskæftiger sig med Trafik. Billedet ledsages af nogle Ord af Dr. Mc. Clintock, som er Chef for »The Yale Bureau for Street Traffic Research«. Dr. Mc. Clintock betegner Systemet som egnet til at forhindre Ulykker ved uforudset Krydsning af Trafik fra den ene Side over i den anden samt Overhalingsulykker.

Færdselslovens Forelæggelse udsat. Det antages nu, at Justitsministeren ikke vil forelægge Forslaget til den nye Færdselslov, der skal afløse saavel den nuværende Motorlov som Færdselslov, i denne Rigsdagssamling, og der er vist al Grund til at tro, at Rygterne er rigtige. —

Vejvisningen i Frederiksborg Amt. Alle-rede for længere Tid siden har vi her i Bladet meddelt, at Frederiksborg Amt havde paataget sig at bringe Vejvisningsspørgsmaalet saavel paa Amtets egne som paa Kommunevejene i Orden.

Der har siden været ført Forhandlinger mellem Amtet og Sognekommunerne, og Opstillingen af Vejvisere i disse sidste er nu paabegyndt. Fornylig har Græsted—Maarum Kommune faaet de rød-hvide Vejvisere sat op, og det meddeles os, at de ikke alene gør god Fyldest, men ogsaa pyn-ter smukt i Landskabet.

I nær Fremtid følger Blistrup Kommune efter og ligeledes Helsinge—Valby.

Der er nu godt 150.000 Automobiler i Danmark

Netto-Tilgangen sidste Aar har andraget 7.800 Vogne

Ved Motortællingen den 30. September i Aar viste det sig, at Antallet af indregistrerede Automobiler i Danmark har passeret de halvandet Hundrede Tusinde, idet der optaltes 150.778 Automobiler af enhver Art. Motoriseringen af den danske Trafik er skredet hastigt fremad. Det er kun 9 Aar siden, at man naaede i Nærheden, men endnu ikke passerede det første 100.000, og det er kun 14 Aar siden, at Tællingens Sluttal laa *under* 50.000. Automobil-Bestanden i Danmark er med andre Ord mere end tredoblet i de sidste 14 Aar. Skønt Fremgangen ikke mere er saa stormende, som den var en Gang, er der endnu slet ikke noget Tegn til, at man nærmer sig Mætnings-Punktet; en Netto-Tilvækst i et Aar paa 7800 Automobiler er tværtimod et kraftigt Vidnesbyrd om, at der fremdeles er rige Udviklingsmuligheder. Det maa nemlig erindres, at denne Forøgelse er sket tiltrods for generende Handelsrestriktioner, der har betydet en stor kunstig Fordyrelse af Automobilerne i Danmark, og tiltrods for en Beskatning, som er saa haardhændet, at den ikke alene yder Samfundet fuld Dækning for den Andel af Vejgifterne, der med nogen Rimelighed kan skrives paa Motorkørsels Konto, men herudover indbringer Statskassen en Snes Millioner Kroner aarligt. Den absolutte Tilvækst i Automobilerne Antal var da ogsaa noget større fra 1937 til 1938 og væsentligt større end i det foregaaende Aar, selvom den endnu langt fra har genvundet Tempoet fra før 1931.

Foruden det nævnte Antal Automobiler optaltes i Aar 29.324 Motorcykler ved de danske Jurisdiktioner, og det samlede Antal Motorkøretøjer udgjorde herefter 180.102, hvilket betyder, at der nu findes et Motorkøretøj for hver 21 Indbyggere i Danmark mod i Fjor et Motorkøretøj for hver 22 Indbyggere. Forøgelsen af Automobil-Bestanden er vedblivende noget større end Forøgelsen af Motorcyklernes Tal, nemlig henholdsvis 5 og 4 Procent. I Løbet af de 29 Aar, som er gaaet siden den første

Motortælling her i Danmark, er Forholdet mellem disse to Kategorier af Motorkøretøjer nøjagtigt blevet vendt om. Den Gang var der fem Gange saa mange Motorcykler som Automobiler, nu er Automobilerne Tal fem Gange større end Motorcyklernes.

Næsten hele Aarets Stigning falder paa de almindelige Person-Automobiler, hvis Antal er vokset med 6780 til 100.100 eller med 7 Procent. Vare- og Lastbilernes Tal er kun forøget med smaa 800, hvorved det i alt er kommet op paa 40.372. Der var ved sidste Tælling ialt 118 Automobiler mod i Fjor 75, der benyttede anden Drivkraft end Benzin, hovedsagelig Rutebiler og Omnibusser samt Vare- og Lastbiler, der bruger Raaoilie (90 mod 51 i Fjor).

Hvad Automobilerne Fordeling paa Landsdelene angaar, synes det Forhold nu at have stabiliseret sig, at godt Halvdelen af dem hører hjemme i Landkommunerne, godt en Fjerdedel i Provinsbyerne og godt en Femtedel i Hovedstaden, nemlig henholdsvis 80.000, 39.000 og 32.000. Som sædvanlig har Provinsbyerne det største Antal Automobiler i Forhold til Befolkningstallet, nemlig ialt 438 pr. 10.000 Indbyggere, medens Landkommunerne har 396 og Hovedstaden kun 365 Automobiler pr. 10.000 Indbyggere. Det højeste Tal præsteres nu som før af Landkommunerne paa Lolland-Falster, hvor der findes 646 Automobiler pr. 10.000 Indbyggere, medens Landkommunerne i det sydlige Jylland endnu denne Gang møder med det laveste Tal, nemlig 291 Automobiler pr. 10.000 Indbyggere. Det er dog at forudse, at de til næste Gang vil distancere Landkommunerne i det nordlige Jylland, der i Aar netop lige har holdt dem Stangen med 292 Automobiler pr. 10.000 Indbyggere, men hvor Tilvæksten sækker agterud for den sydjydske, der har en Tilvækst-Procent paa 9 mod 7,3 i det nordlige Jylland. Alene Bornholms Landkommuner har en større Stignings-Procent end Landkommunerne i det sydlige

Jylland, men Opgangen i de bornholmske Landkommuner er ogsaa ligefrem eksplosiv, ikke mindre end 13,7 Procent. Kun Landkommunerne i det sydlige, nordlige og vestlige Jylland har et lavere Antal Automobiler i Forhold til Folketallet end Københavns Kommune, og medens Stigningen i København er *under* Gennemsnittet, er den i alle de tre nævnte landkommunale Omraader væsentligt over Gennemsnits-Procenten. I det hele taget vokser Motor-Bestanden noget stærkere i Landkommunerne end i Byerne, Hovedstaden medregnet.

Hvad Vægtklasserne angaar, skal nævnes, at Stigningen for Personautomobilerne Vedkommende har været særlig stærk i Klassen af Vogne mellem 701 og 800 kg. Egenvægt, hvis Antal er forøget med næsten en Trediedel og omtrent fordoblet i de to sidste Aar (fra godt 6000 til godt 11.000). Alene Vægtklassen 901—1000 kg Egenvægt viser Tilbagegang. Tre Fjerdedele af samtlige Personautomobiler har en Egenvægt paa under 1200 kg. Procentvis har der sidste Aar været en kraftig Stigning af den meget faatallige Klasse af Personautomobiler paa over 2000 kg Egenvægt. Statistisk Departement oplyser, at denne Stigning alene falder paa Hovedstaden.

Saa vel for Turistbilernes som for Rutebilernes og Omnibussernes Vedkommende foregaar der vedblivende en Forskydning fra de mindre til de større Vogne. Et tilsvarende Forhold gør sig gældende med Hensyn til Lastautomobilerne, hvor Bevægelsen gaar fra lettere henimod tungere Vognklasser. Vægtklasserne under 1500 kg viser Tilbagegang, medens der er Fremgang for Vægtklasserne over 2000 kg Egenvægt, i Særdeleshed for Gruppen 2501—3000 kg, hvor Antallet af Vogne er steget med 34 Procent. Antallet af Vogne med Egenvægt 1501—2000 kg er omtrent det samme som i 1937 og udgør nu 30 Procent af samtlige Lastbiler mod i 1928 kun 3 Procent.

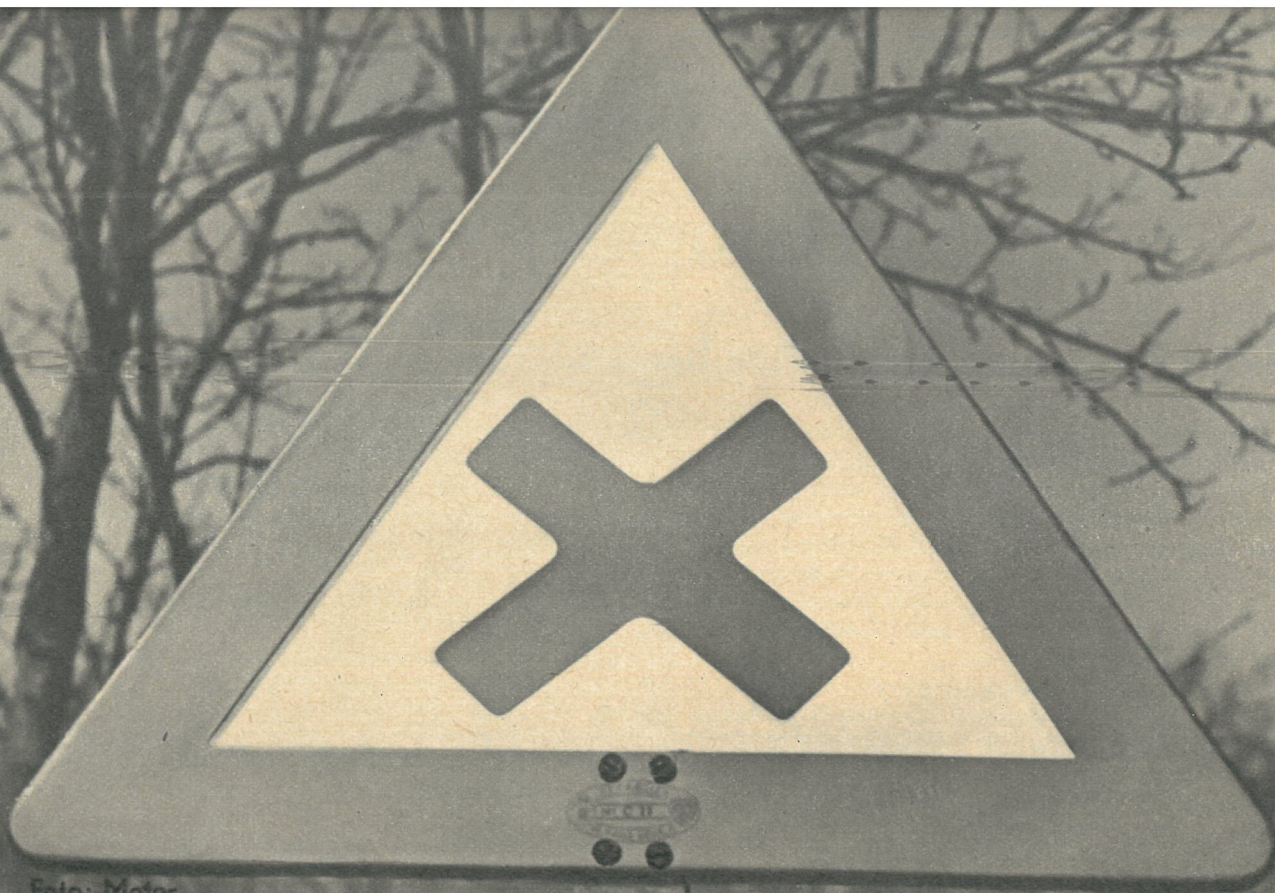


Foto: Motor

UDVIDET ANSVARFORSIKRING

Et Par Eksempler til Overvejelse

Da den lovpligtige Ansvarsforsikring for Ejere af Motor-køretøjer indførtes her i Landet for snart adskillige Aar siden (det var ved en Lov af 20. Marts 1918), satte Lovgivningsmagten forsigtigt 12.000 Kr. som mindste Forsikringssum, hvorved det ganske vist maa erindres, at vor danske Krone endnu paa dette Tidspunkt havde Størstedelen af sin Førkrigstidsværdi i Behold, og at den stærke Nedgang i Pengenes Værdi først kom i de nærmest efterfølgende Aar. Senere er Minimumsbeløbet sat op i flere Tempi, indtil det nu som bekendt udgør 30.000 Kr. for Automobiler og 15.000 Kr. for Motorcykler, og denne Forhøjelse har delvis været nødvendiggjort af den siden 1918 indtraadte Forandring i Kronens Købeevne.

Nu er Spørgsmaalet imidlertid, om ret mange af de forsikrede tænker over, at Tallene 30.000 Kr. og 15.000 Kr., som har bidt sig fast i Bevidstheden, kun er *Minimumstal*, og at de derfor, hvis de kun har ansvarsforsikret for disse Beløb, kan risikere at komme til *selv at betale* en Del af den Erstatningssum, som under ganske særlig alvorlige Omstændigheder skal udredes. Er der da ikke tegnet en privat Ansvarsforsikring *ved Siden af* til Forøgelse af den obligatoriske, rettes Betalingskravet imod den paagældende Forsikringstager selv, hvis han bærer Skylden for det pas-

serede, og det bliver saa hans Sag at fremskaffe det overskydende Beløb.

Nu kan der maaske dertil siges, at hvis Forsikringssummerne Gang paa Gang viser sig at være for smaa, maa Lovgivningsmagten dog fornuftigvis tage Lære deraf og ved en Ændring af Loven forhøje Minimumsbeløbet. Hvor flittigt vort parlamentariske Maskineri end arbejder, kræver det imidlertid erfaringsmæssigt ret lang Tid, før en Lov er moden til Revision. Før der foreligger et stort Antal Tilfælde, til hvilke der kan henvises, vil udenforstaaende ikke føle sig overbevist om, at Lovens Bud er ufyldestgørende. Som Forholdene har udviklet sig i vore Nabolande paa dette Omraade af Forsikringsvæsenet, maa det ganske vist anses for sandsynligt, at Forandringen kommer, selv om Færdselsudvalget, der i sit Udkast til ny Færdselslov har samarbejdet Motorlov og Færdselslov, hvorved Forsikringsbestemmelserne gaar over til at blive en Bestanddel af denne sidste Lov, foreløbig ikke har rørt ved disse Bestemmelers Ordlyd, men inden Udvalgets Forslag bliver til Lov, og inden der er skabt Klarhed over, hvorvidt Forsikringsbestemmelserne i Forbindelse hermed skal ændres, kan der ske meget. For blot faa Uger siden er der faldet et Par Domme, som i denne Forbindelse har betydelig Interesse. Ved den ene anfægtedes Motorlovens Minimums-Forsik-

ringsbeløb, ved den anden skyldtes det kun ganske særlige Omstændigheder, at det ikke gik paa samme Maade.

Den ene Dom vedrører et Ulykkestilfælde, der indtraf ved *Slaglille* i 1934. Den tilskadekomne, der er blevet fuldstændig arbejdsudygtig for Livstid, har alt indbefattet (Invaliditetserstatning, Svie, Smerte og Hospitalsophold m. m.) faaet tilkendt ca. 35.500 Kr., hvoraf det Selskab, i hvilket det skadevoldende Motorkøretøj var forsikret, betaler 30.000 Kr., medens Køretøjets Ejer af sin egen Lomme maa betale cirka 7.000 Kr., da der ogsaa blev foraarsaget Skade paa det af tilskadekomne førte Automobil. Det er maaske ikke uoverkommeligt, men det kan dog altid være ubehageligt, og det er vel heller ikke utænkeligt, at det i mange Tilfælde kan være overordentlig svært for den, der har forvoldt Skaden, at skaffe et Beløb af denne Størrelse. Det er imidlertid slet ikke udelukket, at det udækkede Beløb kan være langt større. Det viser den Dom, som nu er faldet vedrørende den Ulykkehændelse, som indtraf i 1935 under Efteraarsmanøvrerne ved *Jels*, hvor en Kolonne Soldater om Natten blev paakørt af et Automobil. De samlede Erstatningssummer incl. Krigsministeriets Krav paa Godtgørelse af Skader paa Udrustningsgenstande m. v. ændrog ca. 38.000 Kr., og det skyldtes alene den Tilfældighed, at der fra Militærets Side var udvist en vis Uforsigtighed, af hvilken Grund Krigsministeriet selv maatte bære en Del af Erstatningerne, at Vognens Ejer ikke af egen Lomme kom til at udrede de 8.000 Kr.

Fra tidligere Aar mindes vi et Par Tilfælde, i hvilke der tilkendtes betydelige Erstatningsbeløb. En Passager i en Droske fik 36.000 Kr. for fuldstændig Invaliditet og en cyklende Læge 45.000 Kr. for lang Tids Arbejdsudygtighed. Den Automobilist, som forvoldt den sidste af disse Ulykkehændelser, havde været saa fornuftig at tegne en supplerende Forsikring, saa hans Ansvar var dækket indtil 50.000 Kr., men i det andet var der ikke tegnet Forsikring for et større Beløb end det af Loven krævede, og Ejeren af det skadevoldende Motorkøretøj maatte derfor bøde alvorligt, fordi han nøjedes med Lovens Minimums-Ansvarsforsikring.

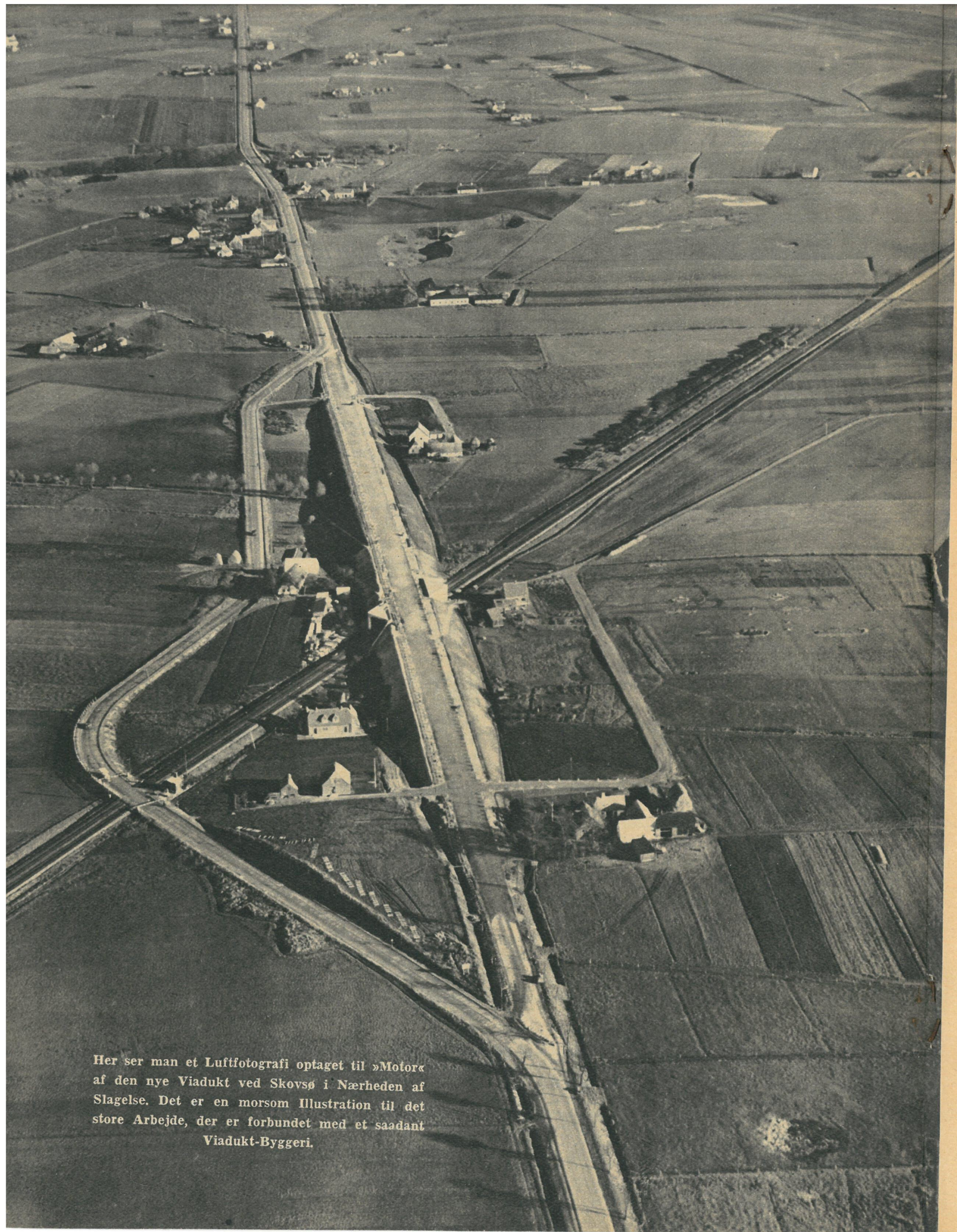
I Betragtning heraf maa det utvivlsomt betegnes som særdeles tilraadeligt at ofre det forholdsvis beskedne Beløb, som en »udvidet Ansvarsforsikring« kræver, og muligvis staar de motorkørende sig ogsaa ved frivilligt at gøre det, eftersom der vel er større Udsigt til, at Lovgivningsmagten undlader at paalægge dem væsentlig forøgede Forpligtelser, hvis det kun ganske undtagelsesvis indtræffer, at en motorkørende, som er kommet i den beklagelige Situation at skulle præstere et større Erstatningsbeløb end det, som Ansvarsforsikringen spænder over, er ude af Stand til at gøre sin Skyldighed.

S. R.

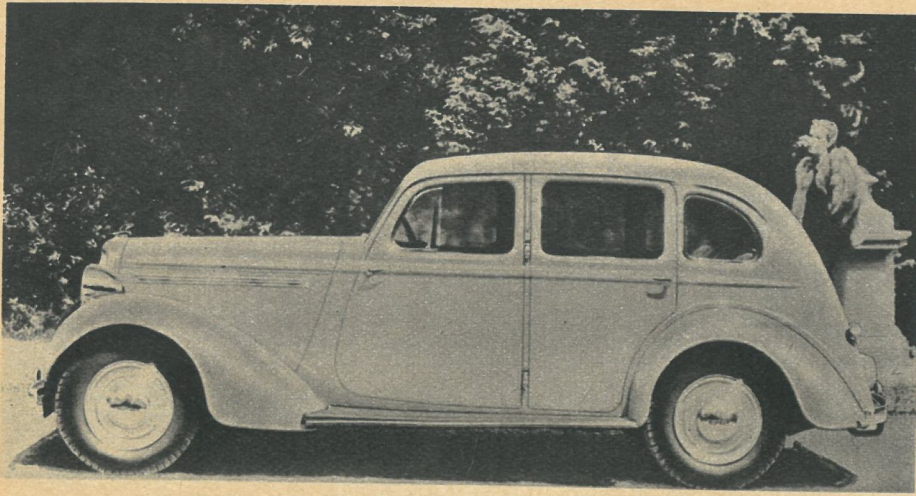
TIL BILLEDERNE:

Hvis man parkerer ulovligt i Tyskland, kan man risikere, at Betjenten lukker Luften ud af Ringene, og man maa skifte Hjul eller pumpe ved Haandpumpe. Det er efter vore Begreber lovlige haandfast Justits.





Her ser man et Luftfotografi optaget til »Motor« af den nye Viadukt ved Skovsø i Nærheden af Slagelse. Det er en morsom Illustration til det store Arbejde, der er forbundet med et saadant Viadukt-Byggeri.



Humber Super Snipe Salon de Luxe

Den nye HUMBER

Det er lykkedes Firmaet *British Motors* at formaa *Humber Concernen* til at laane sig det ældste Humber Automobil, der er i Drift, og hvor utroligt det end lyder, saa er den saavel indregistreret som i daglig Brug i England. Ja, den deltager endog aarligt i forskellige Hastighedsløb — paa behørig afspærrede Baner — og Humber Traditionen tro gaar den som Regel af med Sejren. Den har en imponerende Rekordliste og et Utal af Trofæer, hvoraf vi ganske kort skal nævne:

The Bills Challenge Trophy 1935—
36 for the best aggregate performance for the year.

The Hughes Williams Trophy 1935—
36 for the most meritorious performance.

Endvidere deltager den i det klassiske Veteran Løb fra London til Brigh-

ton hvert Aar, hvor den er en frygtet Deltager. London-Brighton Løbene afholdes aarligt til Erindring om det berømte Emancipation Day Run i 1896, og kun Vogne, der er bygget før Aaret 1905, kan deltage.

Som en slaaende Kontrast til Veteranen fra 1903 har *British Motors* netop faaet hjem fra England Humber Concernens nyeste Frembringelse, nemlig *Humber Super Snipe*, Model 1939.

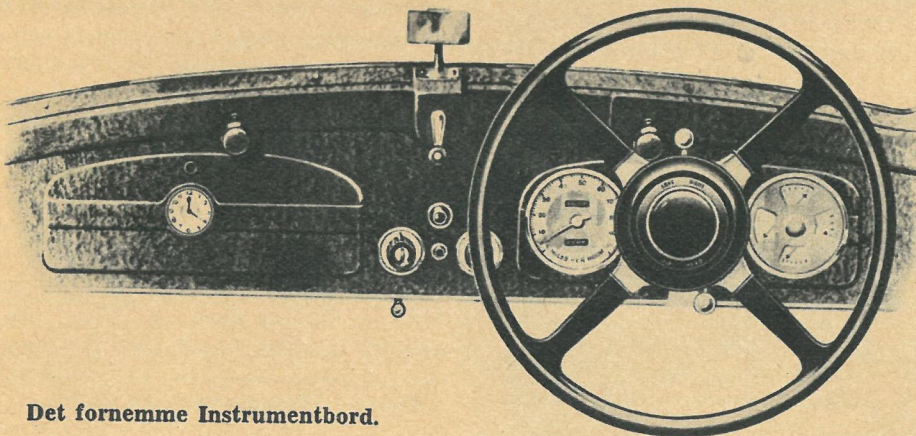
Motoren er et Kapitel for sig. Den er 6-cylindret med en Boring paa 85 mm og en Slaglængde paa 120 mm, hvilket giver et Cylindervolumen paa 4.086.7 Kubikcentimeter. Den har mere end et Hundrede effektive HK og akcelererer fænomenalt. Den gaar fra 15 til 45 km i øverste Gear paa 6¼ Sek. og fra 15 til 90 km ligeledes i højeste Gear paa 17,1 Sek. Den skyder snildt en Fart af godt 130 km i Timen uden Vibrationer af nogen Art. Disse for-

bavsende Data har i allerhøjeste Grad lagt Beslag paa Politimyndighedernes Opmærksomhed, ikke blot i England, men overalt hvor Nyheden om denne enestaaende Model naar frem, og der er truffet Aftale om et Utal af Demonstrationer. Stedfundne Prøver er omgaaende resulteret i Afgivelse af Ordre til Politibrug. Saaledes har det australske Politi efter at have gennemprøvet Modellen i yderst krævende Terræn bestilt et meget stort Antal til omgaaende Levering.

*Hydrauliske Brems*er hører med til Udstyret paa denne Vogn. At vide sig sikker under Kørsel ved en hvilken som helst Hastighed giver en vidunderlig tryk Følelse og bidrager til Opnaelse af den overlegne Ro, der i paa kommende Tilfælde er af uvurderlig Betydning. Det er rart at vide, at Vognen er forsynet med Brems, hvis Effektivitet staar i nøje Forhold til dens lynsnare Akceleration og enorme Hastighedsmuligheder. Ved en Hastighed paa smaa 50 km i Timen (30 miles) kan Vognen i normalt tørt Føre bringes til Standsning paa 9 Meter. Et Tryk paa Bremspedalen virker ligeligt paa alle fire Hjul, hvorved Risiko for, at Vognen skulde skride, fuldstændig bortelimineres.

Ophængning i Gummi paa tre Steder af Motoren sikrer vibrationsfri Gang og forhindrer Rystelser i at forplante sig til Karosseriet. Endvidere sørger Humber's specielle uafhængige Affjedring af Forhjulene i Forbindelse med særligt konstruerede Krængningsstabilisatorer og effektive Fjedre, der automatisk indstiller sig efter Vejbanens Beskaffenhed og Belastningen, for en usædvanlig blød og behagelig Kørsel for alle Passagerer. Man kan køre saa hurtigt omkring Hjørnerne, man lyster — Passagererne mærker ikke det bitterste. Et Punkt i denne Forbindelse, der ikke maa unddrage sig Omtale, er Sædernes korrekte Anbringelse inden for Akslerne.

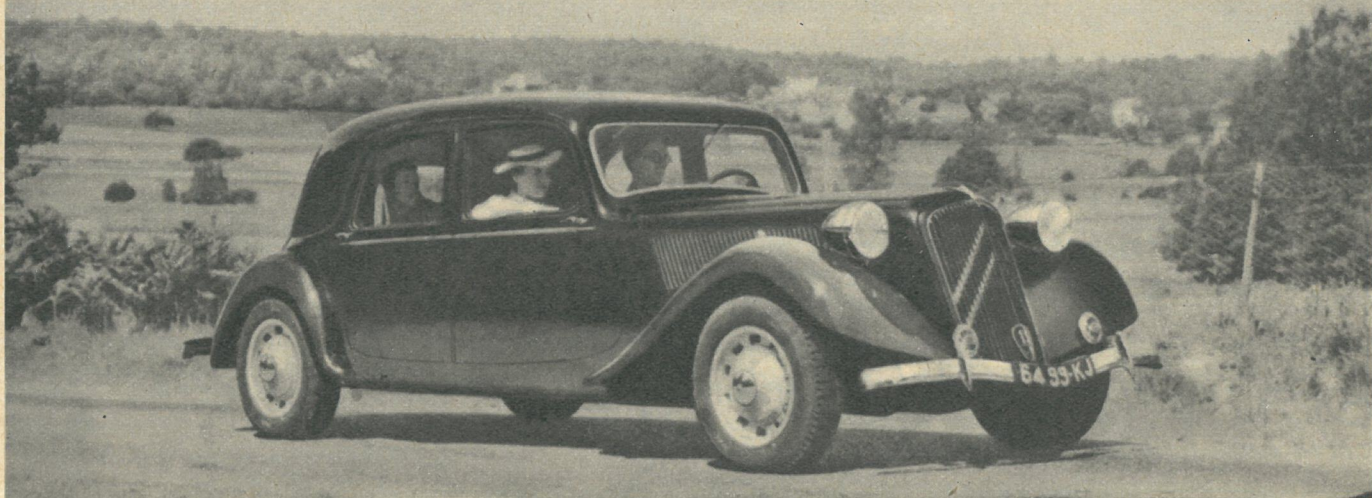
Udstyr. Vognen er udstyret efter alle Kunstens Regler, uden at dette er sket paa Bekostning af det fornemme Præg, der altid har været og fortsat er Humber egen. Denne *Humber Super Snipe* leveres i forskellige Modeller, der alle giver Udtryk for virkelig Smag, og som hver for sig er en Fryd for Øjet. Skønne, graciøse Linier, smukke, vel afstemte Farvekombinationer, komfortabel, raffineret Indretning skaber i Forening med en driftssikker, lynsnart akcelererende og usædvanlig kraftig Maskine et Hele, der fuldt ud er det berømte, gamle Navn *Humber* værdig.



Det fornemme Instrumentbord.

De smaa Vognes Salon

De nye Modeller i Grand Palais



Medens Pariser-Salonen endnu for faa Aar siden var intet mindre end Begivenheden inden for Automobilismen, overfor hvilken enhver anden Foranstaltning, det være sig i London, New York eller Berlin, traadte tilbage i anden Række, lader det sig ikke nægte, at dens Anseelse som fuldgyldig Repræsentation for Alverdens Automobilindustri ikke længere er den samme som før.

Bedre bliver det naturligvis ikke, naar — som et uheldigt Tilfælde vilde i Aar, hvor Pariser Salonens Aabning maatte udskydes i 8 Dage — Salonen paa en Prik falder sammen med Udstillingen i London og følgelig maa renoncere praktisk fuldstændig paa hele det engelske Publikums Interesse.

Dog skal det straks siges, at en saadan ringere Vurdering af Pariser-Salonen set fra et teknisk Synspunkt er en afgjort Misforstaaelse. Fransk Automobilkonstruktion hører nu som før til de mest fremskridtsvenlige, og ta-

AF INGENIØR, CAND. POLYT. FR. WITTIG

get som et Gennemsnit er de franske Konstruktioner stadig mere moderne end de fleste andre Landes, og tillige, trods det at det saa sandelig ikke mangler paa Individualitet, mere uniforme i Udnyttelsen af nye, konstruktive Fremskridt. Heller ikke bør man glemme, at mange af de nye Ting, som Alverdens Automobilkonstruktører nu har taget til sig som deres egne, oprindelig er skabt netop af en Række franske Pionérfirmaer, som tit og mange Gange ofrede ikke blot deres sunde Økonomi, men undertiden selve deres Eksistens paa at bringe nye, konstruktive Tanker til Sejr.

*

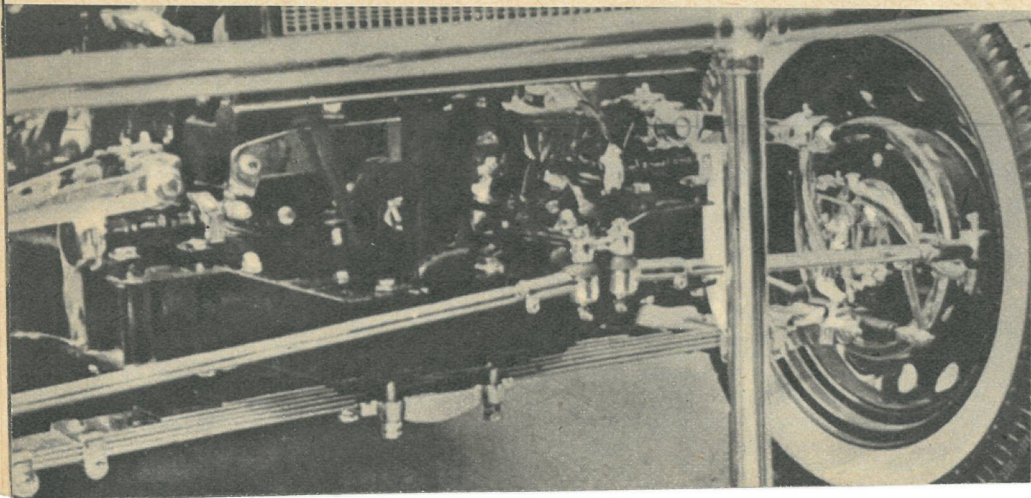
Har fransk Automobilindustri saaledes gennem Aarene i konstruktiv Henseende formaaet at holde Fanen højt, ser Billedet unægtelig mindre lyst ud, naar man betragter de økono-

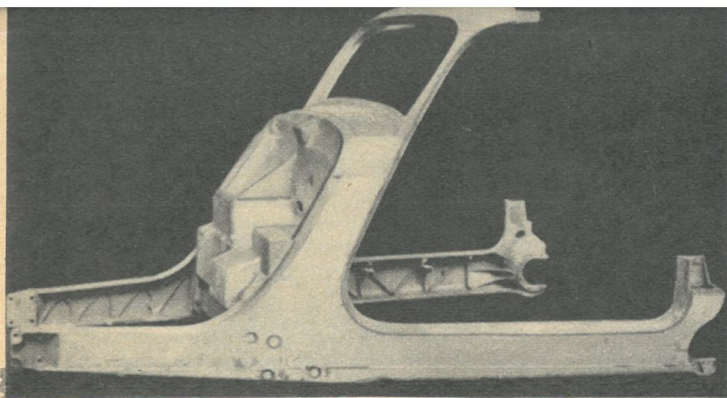
miske og produktionsmæssige Forhold. Medens Frankrig for 7—8 Aar siden endnu kappedes med England om Førstepladsen m.H.t. Produktionens Størrelse, anslaaes den engelske 1938-Produktion efter de allerseneste Efterretninger til ca. 525.000 Vogne, og Tyskland, der for blot faa Aar siden var saa langt tilbage, i Aar (uden »Folkevogne« o. desl.) menes at naa de 500.000. I Sammenligning hermed er den anslaaede franske Aarsproduktion af 265.000 Vogne jo ingen Rekord.

Aarsagerne til den franske Automobilindustris kommercielle Vanskeligheder er ikke svære at efterspore. Som alle andre automobilproducerende Lande lider Frankrig stærkt under Afspærringspolitikken, men i Modsætning til f. Eks. England og Tyskland har der for Frankrig ingen Trøst været at hente paa Hjemmemarkedet, hvor politisk og erhvervmæssig Uro i Forbindelse med Franc'ens gentagne Devalueringer og ikke mindst med det af Regeringen drevne ligefremme Plyndringstogt paa alt og alle, der har med Automobiler at gøre, har lammet det franske Hjemmemarkeds Købekraft.

Denne Brandskatning af Automobilisterne, der har givet sig Udslag i en eksemPELLØS høj Afgift paa Benzinen

Renault »Juvaquatre« Forfjedring.





Amilcar's Chassisramme af støbt »Alpax«
Letmetallegering.

og høje direkte Afgifter, og i den seneste Tid gennem Indførelsen af nye Afgifter og Restriktioner for Erhvervs-kørslen, udløste forøvrigt paa Pariser-Salonen en Demonstration af ligesaa ejendommelig som virkningsfuld Karakter: Om Søndagen havde en Del af de udstillende Lastvognsfirmaer tilhyllet de udstillede Lastvogne med store Presenninger og derpaa anbragt store Skilte med Paaskriften: »Vi advarer mod Køb af Lastvogne, da disse er overbelastede med Skat«.

— Unægtelig en temmelig desperat Form for Propaganda.

*

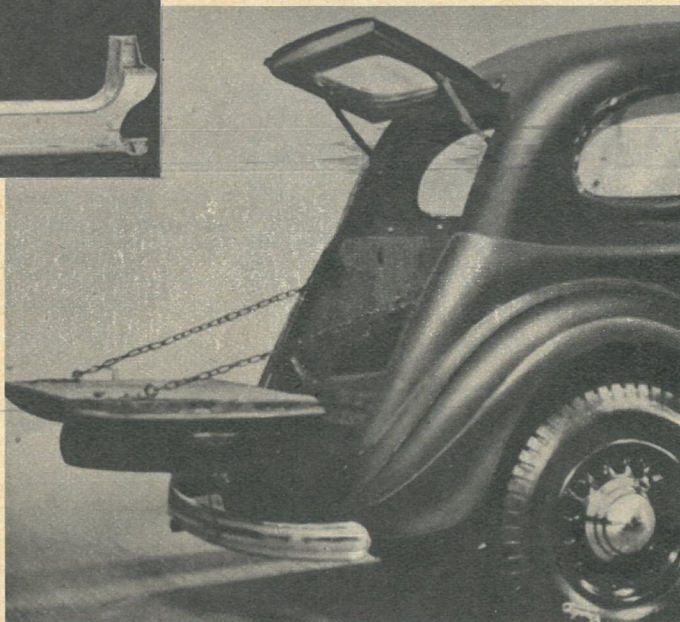
Under saadanne Forhold kan det ikke undre, at dette Aars Pariser-Salon, den togtredivte i Rækken, staar i Økonomiens Tegn. — Det er, som Franskmandene udtrykker sig, de smaa Vognes Salon.

Ganske vist har det franske Produktionsprogram allerede i mange Aar omfattet en Række smaa Vogne, men det kan ikke nægtes, at adskillige af dem ikke alene i rumlig, men ogsaa i konstruktiv Henseende, har været lovlig smaa. Driftsudgifter refererer sig jo ikke til Benzinforsbruget alene, og mangan Automobilist har maattet sande, at den billigste Vogn i det lange Løb ikke altid er den allermindste — helt bortset fra Bekvemmeligheden.

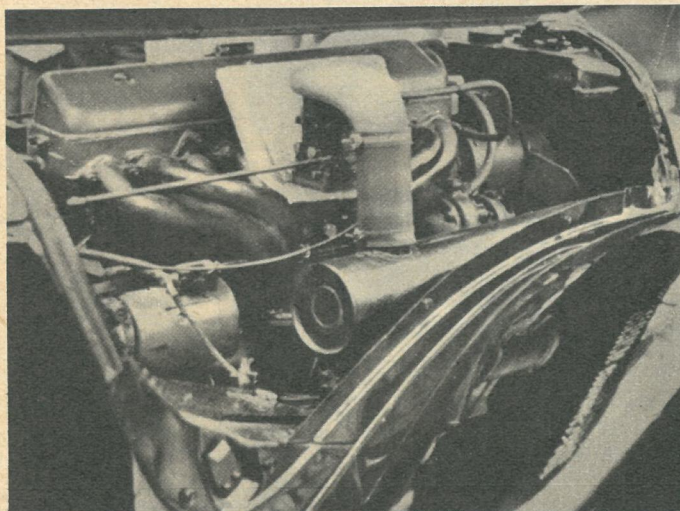
Ud fra denne utvivlsomt rigtige Erkendelse har fransk Automobilindustri under en vis behersket Dimensionsforøgelse bragt en Række Smaavogntyper paa Markedet, som fuldt ud vil kunne hævde sig i den internationale Konkurrence.

En Begyndelse gjordes allerede i Fjor af Renault med den 4 cyl. 1,2 Liters »Juvaquatere«, og i Aar er Peugeot og Rosengart fulgt efter med nye Modeller, hvoraf især den 1,1 Liters Peugeot 202 skal overraske ved sine gode Køreegenskaber.

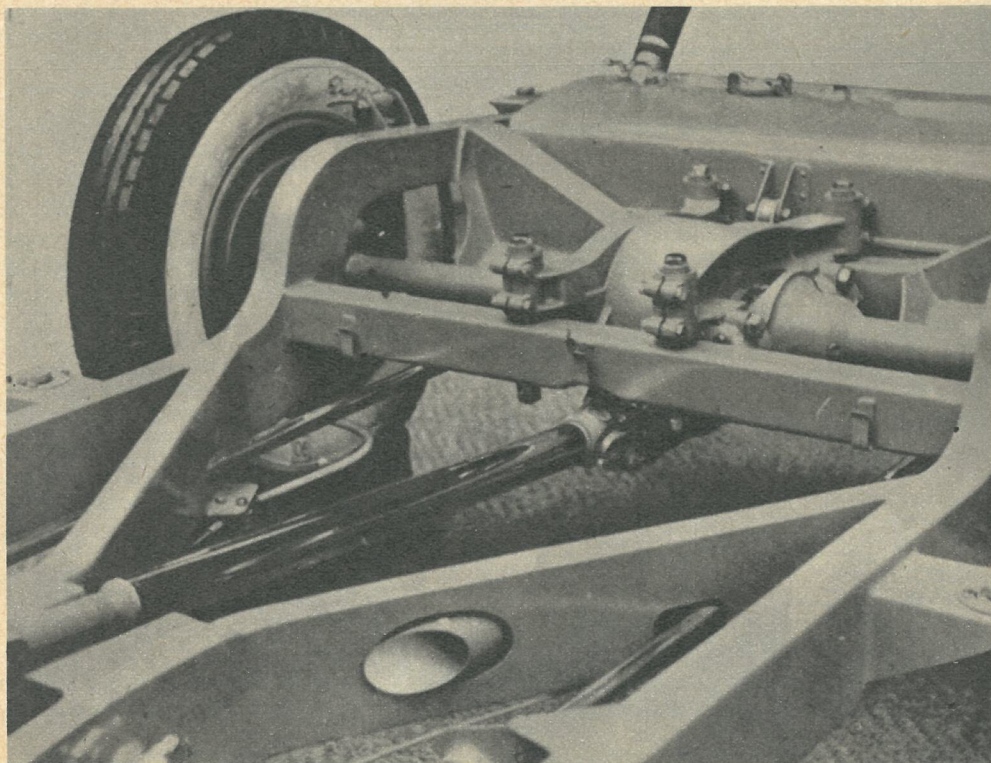
Videre er der den 1,18 Liter Amilcar med Forhjulsdrev og støbt Letmetalchassis, der dog allerede falder ind under det noget højere Prislag. Endelig maa i denne Forbindelse nævnes den 1,1 resp. 1,5 l Licorne og sidst — men ikke mindst — den nye 1,1 Liter



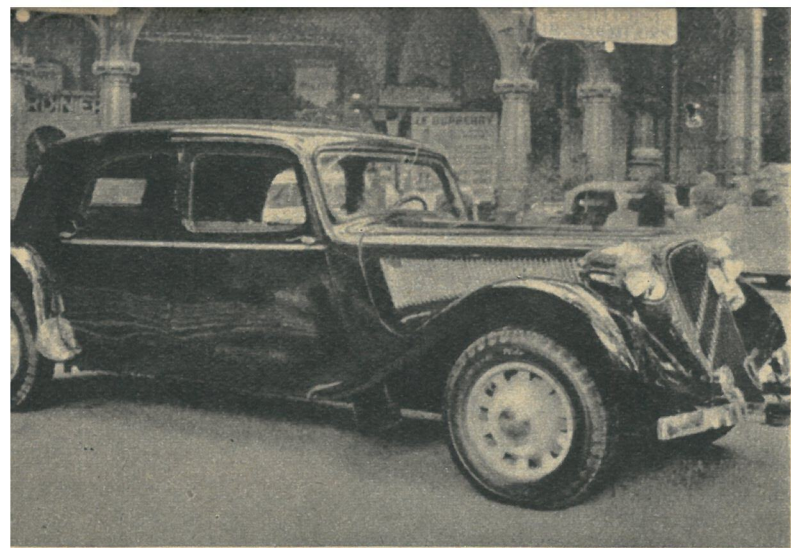
Chenard-Walcker
»Commerciale«.



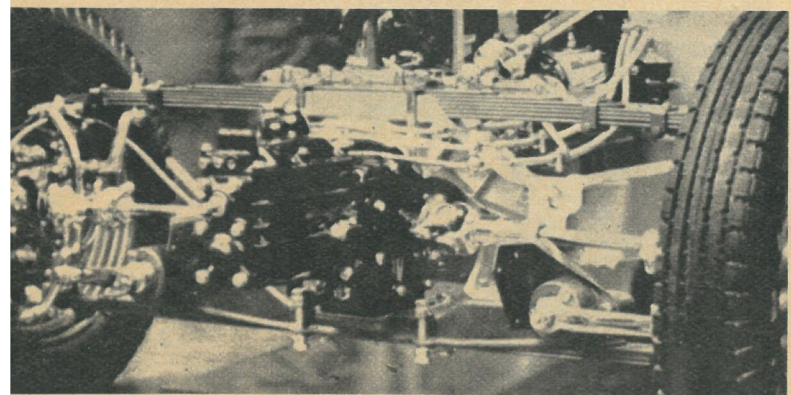
Den nye Citroën-
Six Motor.



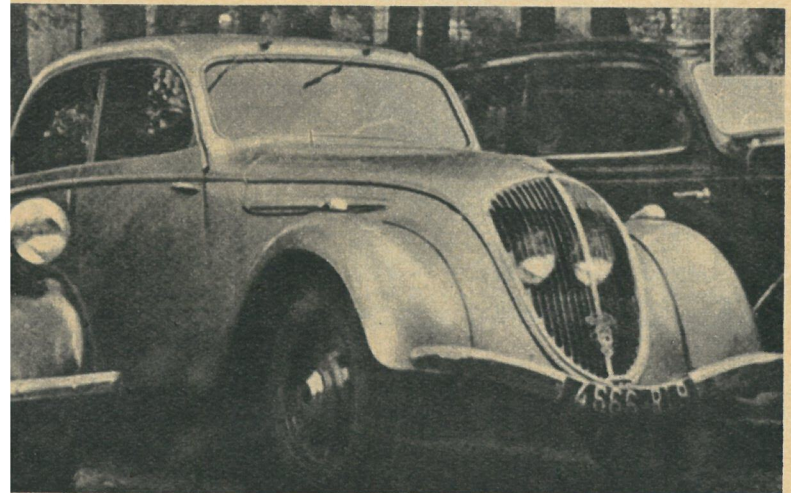
Delaunay-Belle-
ville Chassis med
fast Differentiale
og Torsionsfjed-
ring.



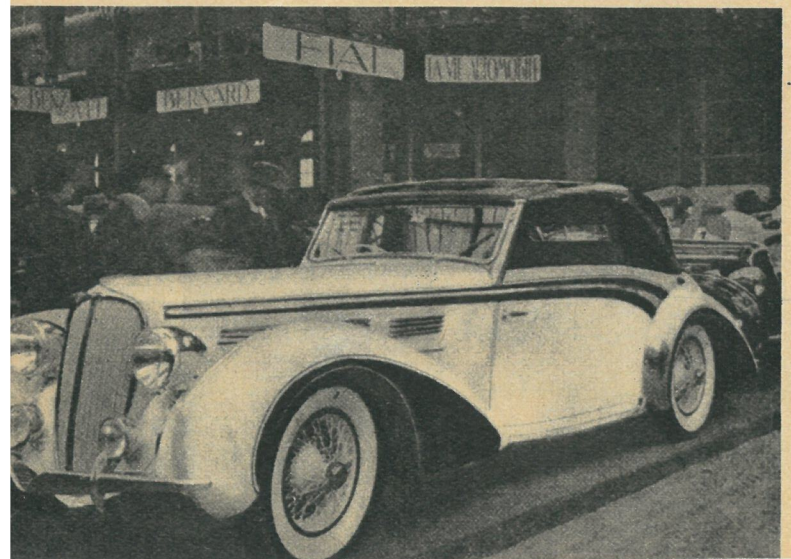
Pariser-Salonens store Nyhed: den sekscylindrede Citroën.



Forhjulsdrevet Amilcar.



Den ny Peugeot 202, en af de mest lovende Nykonstruktioner.



Simca-Fiat, en Fiat-Type, som bygges i Licens af det franske Firma Simca, og som var en af Udstillingens mest omsværmede Vogne.

I det lidt større Felt dominerer selvfølgelig stadig den 1,6 og 1,9 l Citroën — paa langt nær Frankrigs største Mærke — der fremtræder i nogenlunde uændret Skikkelse. Ejendommeligt er det at se den Indflydelse, som denne saavel efter sin Art som ogsaa efter Tidspunktet for dens Fremkomst enestaaende Konstruktion har udøvet og stadig udøver over franske Konstruktionspraksis i sin Helhed. I Aar gør Citroën forøvrigt et nyt Fremstød, idet den har forøget Rækken af sine Modeller med en ny 15 CV Type med 6-cylindret Motor paa ca. 2,9 l. Denne nye Type, der endnu ikke er i Produktion, dannede naturligt paa Salonen et af de Midtpunkter, hvorom Interessen samlede sig. Motoren, der viser en Række nye Konstruktionsdetaller og bl. a. er forsynet med udtagelige, saakaldte »vaade« Cylindreforinger, skal kunne give Vognen, hvis Helhedsopbygning iøvrigt svarer nøje til de hidtidige Typer, en Top-Hastighed af ikke mindre end 130 km.

Citroën leverer iøvrigt nu Motorer til forskellige andre franske Automobilfabrikker, saasom Licorne, Irat, Chénard-Walcker, af hvilke den sidste i en anden større Model anvender den 90 Hestes franske Ford Motor. Jævn-sides med denne Anvendelse af andre Fabrikata's Enkelt-Aggregater har den franske Automobilindustri i nogen Grad optaget Fabrikationen af fremmede Modeller i Licensbygning.

Det gælder saaledes Simca, der som før omtalt bygger den 1,1 l Fiat. Delaunay-Belleville, der bygger efter Mercedes' Licenser, samt den ganske vist belgiske, men i nært Slægtskabsforhold til fransk Automobilindustri staaende Minerva-Imperia, der bygger de forhjuls-drevne Adler Typer, ligeledes i Licens.

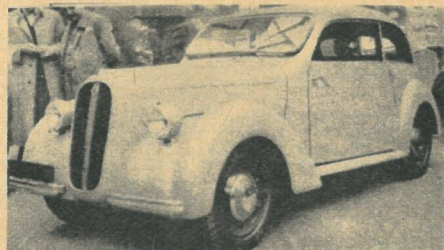
*

Hvad angaar de tekniske Detailler, frembyder de nye franske Modeller et noget afvigende Billede i Forhold til de i London præsenterede engelske Nykonstruktioner. Forhjulstrækket har saaledes vundet nye Proselyter, og uafhængig Affjedring af Forhjulene er praktisk taget universal. Skønt ikke slet saa hyppig er ogsaa den uafhængige Affjedring af Baghjulene med fast i Chassisrammen op-hængt Differentiale og svingende Drivakser i stærk Frem-march. Til Styretøj anvendes ved de uafhængigt affjedrede Forhjul overvejende Tandhjul-Tandstangsystemet i Lighed med det af Citroën for et Par Aar siden indførte. Ved Motorerne holder Side- og Topventiler hinanden Stangen, uden at nogen af disse Typer kan gøre Krav paa Forrangen. Kun to Firmaer, Panhard og Voisin, anvender endnu Glidersystemet. Topstykker af Aluminium anvendes meget.

Tre-Hastigheds Gearkassen med synkroniseret højt og Mellemgear er stadig det almindeligste, men der mærkes dog en tiltagende Tendens til ved 4-Gears Anordninger at skabe en bedre Udnyttelse af Motorkraften. Saa lidt som i

Fortsættes Side 848

← Delaunay-Belleville Cabriolet.



→ 6 CV La Licorne.

Om Motorcykler

Tendensen inden for den moderne Motorcykle-Konstruktion

Et Omraade, hvor dansk Industri ogsaa gør sig gældende

Af Redaktør Kai Otting

(Fortsat)

Englænderne er ogsaa konservative, naar det gælder Motorcykle-Fabrikation. De har gennem en Aarrække været enerådende, saa snart det gjaldt det store Race, der giver Retningslinierne. Men Tyskerne har nu taget Føreringen. De sidder inde med den totale Verdensrekord, *Ernst Hennes* Kørsel med B. M. W. paa 279.503 km i Timen, og de vandt igen i Aar Europamesterskabet i den store Klasse ved Meyer, ligeledes paa B. M. W. I begge Tilfælde var det tocyllindrede Modeller, der blev benyttet.

Paa den engelske Motorcykle-Udstilling saa man endelig, at flere og flere af Fabrikkerne gaar over til — eller sætter særligt ind for de flere Cylindre. I denne Forbindelse skal vi nævne, at Triumphs nye sensationelle Model »Tiger 100« netop er et Bevis for denne Kendsgerning, Ariel's »fire i Kvadrat« det samme, og flere vil følge efter. De førende engelske Fagblade, der tager de stadige engelske Racer-Nederlag meget alvorligt, spørger ogsaa, hvornaar engelske Fabrikanter vil indse Nødvendigheden af at gaa over til Flercylinder-Princippet.

Hvorledes stiller den danske Motorcykle-Industri sig til Verdensproduktionen og til Tendensen her indenfor.

Paa dette Punkt kan enhver Tekniker se, at vi ikke er distanceret — tværtimod. Siden den fortræffelige danske Motorcykle, *Nimbus*, atter blev sat i Fabrikation, har de nye Modeller hævdet sig særdeles fint i Konkurrencen med de udenlandske Fabrikater. Den danske Type har forlængst haft alle disse Konstruktions-Detailler, som i Dag betragtes som Nyheder, naar de kommer paa de importerede Maskiner. Den herhjemme fabrikerede Motorcykle har fire Cylindre, Batteri-Tænding, Kardantræk, presset Pladestel og Teleskop Forgaffel, alle fem Konstruktions-Dataer, som fortjener den store Stjerne. Desuden er Motoren let tilgængelig sammen med alle dens Funktioner.

Hvis jeg skal fremsætte nogle rent personlige Bemærkninger, skal det være dette, at den danske Motorcykle virker som et samlet Hele i sin Konstruktion til Forskel fra mange udenlandske Mærker, hvor man har det Indtryk, at de forskellige Dele er fabrikeret rundt om i det paagældende Lands Specialfabrikker — og at man ved Montering af Maskinen pludselig har opdaget, at man mangler en Overstegning.

Motorcykle-Salget herhjemme er ikki i rivende Fremgang. Efter et Par glimrende Aar staar Salget nærmest stille omkring de 2000 Maskiner aarligt. Heraf er de 40 pCt. det danske Mærke og Resten importerede Maskiner. England og Tyskland er Hovedleverandører, men bortset fra D. K. W. er de tyske Maskiner endnu lidt for dyre for vor hjemlige Pengepung.

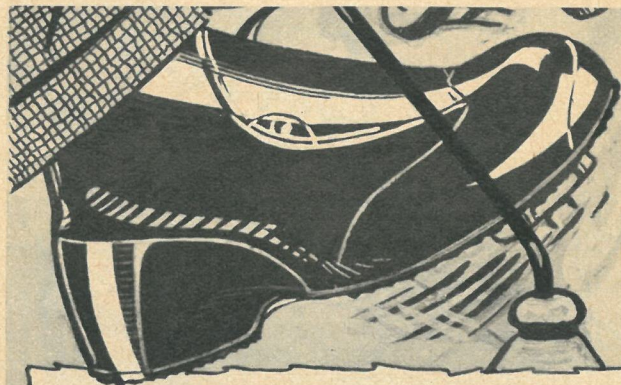
Tyskland er nu Verdens største motorcykleproducerende Land. Dette tilskrives i første Række, at nye Motorkøretøjer er skattefri i Tyskland, og at Salget for de handige Letvægtsmodeller, Maskinerne omkring de 100 c. c., er steget kolossal. Denne Mellemtung mellem Cyklen og den store Motorcykle er et fortræffeligt Transportmiddel. Den er meget billig i Anskaffelse, usandsynlig økonomisk, og den betyder i det praktiske Liv, at Haandværkeren udvider sin Virkningsradius, den lille Sælger udvider sin Kundekreds, og for den almindelige Arbejder, at Afstanden fra Hjemmet til Arbejdspladsen nu er et underordnet Spørgsmaal. Denne Letvægtsmaskine er et Transportmiddel af samfundsmæssig Betydning, hvormod det Brug, der gøres af Motorcyklen herhjemme dels som udpræget Sportsmaskine, dels Fønjelseskøretøj, gør, at Anvendelsen af Motorcyklen maa betragtes som ført lidt ind i en Blindgade.

Den Dag, da de smaa Maskiner kan sælges herhjemme, vil mange lære at se anderledes paa Motorcykle-Sagen og Motorcyklen som Transportmiddel.

Lidt amerikansk Statistik. Der foreligger nu en stor og omfattende Færdselsstatistik over de sidste Aars Ulykker i Amerika. Vi nævner nogle Tal: Dræbte Bilister og Fodgængere i 1937: 39,500. Dette Tal er saa meget forfærdeligere, fordi det overstiger de tidligere Aars: 1936: 38,089 og 1935: 36,369. — Amerikanerne finder kun Trøst i, at de samlede Antal Ulykkesdødsfald (altsaa Ulykker af alle Slags, ikke bare Færdselsulykker), viser Nedgang, nemlig saaledes: 1937: 106,000 Mænd, Kvinder og Børn; 1936: 110,052. — Tallene for varig Invaliditet er gaet endnu mere ned: 1937: 375,000; 1936: 400,000.

Hvorfor grafiteret Olie?

Den Modstand, som enhver virkelig Nyhed altid maa lide under i Begyndelsen, og som ogsaa *Grafinol Motor Olie* — den med Achesons kolloidal Grafit — fik at mærke, svinder nu bort efterhaanden som det mere og mere gaar op for Automobilisterne, hvor stor en Hjælpekilde den kolloidale Grafit er til at give en effektiv Smøring. Enhver Automobilist, der har haft Lejlighed til at prøve *Grafinol* over en længere Periode, kan ikke undgaa at mærke Forskellen paa Motorens Gang og paa Økonomien i Form af nedsat Slitage i Cylindre og Lejer. Ogsaa de virkelig dygtige Fagfolk blandt Mekanikerne værdsætter mere og mere den kolloidale Grafit i Olien og spaar *Grafinol* en meget stor Fremtid.



Mod Fodkulde

Beskyt Dem mod Træk og Kulde i Vognen - anskaf et Par bløde, lette TRETORN Galosche-støvler. Kr. 8.85 og 12.50



TRETORN

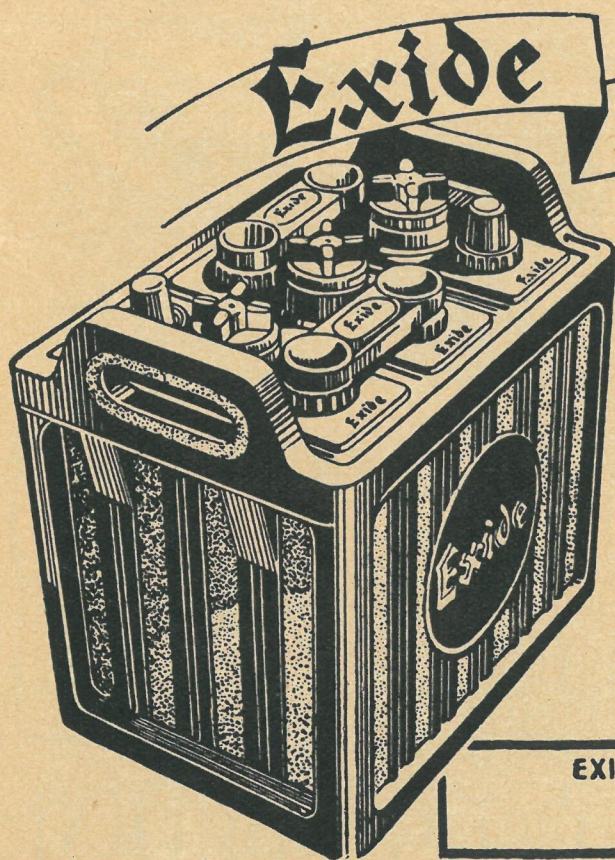
*Godt Lys
fætte Ulykker!*

Deres Vogns Udstyr er ikke komplet, medmindre De har en OSRAM - Auto - Lampe - Reserve-æske med de rigtige Lamper.



OSRAM *Auto-Lamper*

findes til ethvert Belysningsformaal for enhver Vogn.



Exide

BETYDER :

ØJEBLIKKELIG START
KONSTANT LYS
LANG LEVETID
STØRSTE ØKONOMI.

Exide

EXIDE AKKUMULATOR CENTRALEN A/S
SCANDIAGADE KØBENHAVN, V.

Telf. Central 8198 & 11348.

Exide

JENS ANDERSEN & SØNNER
AUTO-ELEKTRO-MEKANISK ETABLISSEMENT
AGERSØGADE 27 - KBHVN. Ø.

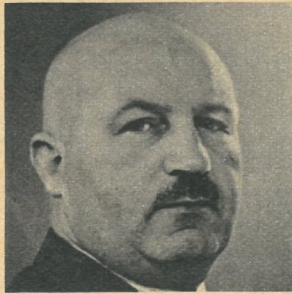
TELEFONER :
CENTRAL 10.800 - 10.995

F. D. M.s

Blaa Bog



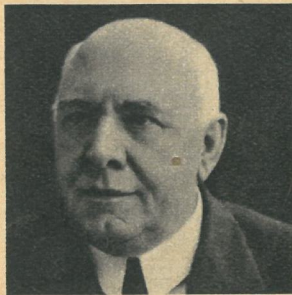
Tandlæge C. Andersen, Kongens Lyngby. Er født 1877 og har været Motormand siden 1907. Tandlæge Andersen har i over 20 Aar beskæftiget sig med de Motorkørendes Forhold i Nordre Birk, hvor store trafikale Spørgsmaal jo meget ofte forekommer.



Skovrider Kr. Fromsejer, Skærbæk. Har været Motormand siden 1913 og Medlem af F. D. M. i ca. 25 Aar. Jurisdiktionsformand har Skovrideren været de sidste 15 Aar.



Dr. med. Oscar Horn, København. Motormand fra 1914 og Jurisdiktionsformand i flere Perioder.



Amsraadsmedlem, Møllejer Chr. Larsen, Nobis Mølle, Birkerød. Motormand siden 1921 og Jurisdiktionsformand i en Aarrække.



Cyklehandler L. P. Ørbæk, Frederiksværk. Motormand fra 1906 og Jurisdiktionsformand i en Aarrække.



Papirmester M. Monrad, Maglemølle, Næstved. Motormand siden 1911 og Jurisdiktionsformand fra 1934.



Dampskibsekspeditor K. Grum-Schwensen, Stege. Motormand fra 1902 og Jurisdiktionsformand siden 1925.



Realskolebestyrer M. J. Kærtoft, Humble. Motormand siden 1922 og Jurisdiktionsformand siden 1928.



Brug Kølersprit




Beskyt i Tide Motoren og Køleren med Kølersprit (denatureret Sprit blandet med Vand), saa er Køleren sikret selv i den stærkeste Kulde. Kølersprit er billig i Brug, den er uskadelig og let at anvende. Kølersprit er dansk og faas overalt.



AKTIESELSKABET
DE DANSKE SPRITFABRIKKER

har udgivet en Vejledning, som giver alle Oplysninger vedrørende Brugen af Kølersprit. Faas hos alle Forhandlere af denatureret Sprit.

Autoriserede Forhandlere og Service Stationer

Sjælland	
Haslev N. Johannesen. Telf. Haslev 24-324. Autoriseret Forhandler Autoriseret Reparator 	
Holbæk Telefon 33-1139	Snertinge Telefon 5-135
Opel Blitz	 Bedford Chevrolet Vauxhall
Præsto Carl Andersen Adelsgade 20 Telefon 280 Autoriseret General Motors Forhandler. 1. Kl. stort Reparationsværksted. Stort Lager af gangbare Reservedele. Aaben Dag og Nat.	
Ringsted	Jyllandsgade 11 Tlf. 167
A/s W. Heiber & Co. OPEL - OLDSMOBILE - BLITZ Nymod. Reparationsværkst. - Orig. General Motors Reservedele - Stor Gaardsplads Vaskehal - Smørestation - Shell Service	
Ringsted Ringsted Motor Co. A/S Autoriseret Forhandler og Reparator. Byens førende Værksted Telefon 8. (2 Linier)	
Slagelse Slagelse Motor Compagni A/S Telefon 132 (2 Linier) 	
Vordingborg Tlf. 343 H. P. Hansen Autoriseret Chevrolet og Opel Forhandler Moderne Reparationsværksted og Vulkaniseringsanstalt Benzin - Olie - Gummi	

Fortsat fra Side 844

England har de halvautomatiske Gear i Frankrig vundet større Fremgang. Kun Delaunay-Belville, Voisin og Peugeot anvender paa enkelte Chassier af egen Konstruktion den elektromagnetiske Cotal-Gearkasse, og Wilson-Gearet findes kun paa Talbot. Hvor Standard-Gear anvendes, er som Regel Gearstangens traditionelle Anbringelse direkte paa Gearkassen bibeholdt, men Gearstangen er som Regel stærkt buet, saaledes at den giver fri Passage ved Ind- og Udstigning. Kun ganske enkelte Modeller har efter amerikansk Mode Gearstangen anbragt paa Instrumentbrættet.

Hvad angaar Karosserierne, synes det, som om Excessernes Tid er forbi,

Fyn	
Odense	OPEL
AUTOGAARDEN V. Holm Jensen Autoriseret General Motors Forhandler Stort moderne Værksted Vesterbro 41-45 Telefon 999	
Odense	FORD
 SALG & SERVICE	
Filiater i: Assens, Ringe, Kerteminde, Faaborg	
Odense	
Skandinavisk Motor Co., Telf. 3546 • SERVICE Hudson, Terraplane, De Soto, Plymouth, Dodge Singer, Mercedes, Wanderer, D.K.W., B.M.W.	
Svendborg	Tlf. 786 - 808
HOLGER DAU Specialværksted for alle General Motors Vogne	

og de mange »Kunstnere«, der i forgangne Aar havde faaet Lov til at boltre sig, uden smaaligt Hensyn til Naturens (og Skønhedens) Love, er aabenbart sat paa Porten og erstattet af virkelige Karosserifagmænd, hvis Fantasi ganske vist ikke er slet saa sprudlende, men hvis praktiske Sans til Gengæld er ulige større. De franske Karosserier fremtræder derfor i Aar i væsentlig roligere Former, men er stadig præget af den specielt galliske Sans for Linier, der gennem Automobilkarosseriets Historie altid har præget de franske Vogne og paa fordelagtig Maade har kendetegnet dem fremfor nogen anden Nations Produkter.

Panhard har opgivet sit Eksperiment fra forrige Aar med det tre Personers Førersæde og det i Midten anbragte Rat og er vendt tilbage til sædvanlig Praksis med Rattet i venstre Side. Betydelig Udbredelse har den i sin Tid af Citroën lancerede Karosseritype, »Commerciale«n faaet. Det er en to- eller firedørs Sedan, ved hvilken Bagspejlet er til at klappe ned, saaledes at Vognen, efter at Bagsæde og Ryglæn er fjernet, kan bruges som let Varevogn. For Smaahandlende eller andre, der lejlighedsvis har Brug for at kunne transportere Varer, Værktøj, Jagt- og Fiskeriudstyr o. l., maa dette Karosseri, der i Normaltil-

Jylland	
Aalborg Elitz W. Kruse. Aut. Fordforhandler Salgsafdeling: Boulevarden 28 - Servicest.: Frederikskildevej 6 - Plads til ca. 100 Vogne Tlf. 600 - 1700 - 6601 - 02 - 03	
Aarhus A/s F. Bülow & Co. Trøjborgvej 8. Telefon 6565 Autoriseret G. M. Forhandler	
Aarhus KAROSSERIFABRIK V. Frandsens Eftf. HANSEN & PEDERSEN Tlf. 1096 - Nørrebrogade 2 - Tlf. 6829	
Aarhus Aage Heidemann Hovedvej 10 - Tlf. 3715-3735 Autoriseret Forhandler D.K.W. - Wanderer - Chrysler - Plymouth	
Fredericia Petersen & Madsen Aut. G. M. Forhandler Vesterbrogade 5 - Tlf. 1028 - 1328 1ste Kl.s Værksted - Vulcanisering - Garager	
Herning HERNING MOTORCOMPAGNI Telf. 642 - 643	
Horsens Garagekompagniet Levysgade 8 1ste Kl.s Automobilværksted Tlf. 1563 Svarer Dag og Nat Tlf. 6829	
Vejen Chr. Moos AUTOHANDEL & SPECIALVÆRKSTED Vejen - Tlf. 289 Direkte ved Hovedvej Nr. 1 Kolding - Esbjerg	
Vejle Telf. 1100 (2 Lin.) MALTE VESTERGAARD & CO. A/S OPEL - PONTIAC - BUICK - BLITZ Originale Reservedele Tilbehør - Gummi - Benzin - Olie 1. Kl.s Reparationsværksted Moderne Service Station	
Vejle Jensen Aagaard Telefon 448 Karosserifabrik Opretning og Svejsning af Plader i Skærme og Karosseri	

standen overhovedet næppe adskiller sig synligt fra den almindelige Sedan, siges at være overordentlig anvendeligt.

BILER UDEN FØRER

CENTRAL 3007

Krog's Hjørne Gyldenløvesgade-Farimagsgade Krydset

KROG'S Køreskole

HVAD VI LÆSER

Rejsen til Insulinde.

I 1935 udkom af Dr. Johan Wøller »Fra Limfjorden til Borobudur«, en Bog, som straks vakte Opmærksomhed blandt kræsne Læsere, og som virkelig var en fornem Berigelse af dansk Litteratur. — I Aar har Forfatteren paa C.A.Reitzels Forlag udsendt en ny Bog, »Rejsen til Insulinde«, hvori han skildrer en dansk Læges og hans Hustrus Oplevelser i hollandsk Tjeneste. Dr. Wøller er en fortrinlig Fortæller, og der er Underholdning nok i hans Bog, men det er ikke først og fremmest de underholdende Egenskaber — som visse- lig er store — der gør, at man ikke glemmer hans Bøger, det er det Billede, man faar af Forfatteren selv. Det er et Billede af en Personlighed, et Menneske med kræsne Krav til Tilværelsen, ikke dens ydre Komfort, men dens etiske Indhold, et Undtagelsesmenneske, i hvis Selskab man føler sig veltilpas, og hvis Livsopfattelse man læser baade i og mellem Linierne paa

en saadan Maade, at der længe efter, at man har lukket Bogen, bliver noget siddende tilbage i Ens eget Sind.

København før og nu.

Paa *Berlingske Forlag* er udkommet et meget smukt Dybtryks-Værk, som fortæller om det København, der var og det som er.

Værket, som er redigeret af *Victor Hermansen* og *T. Vogel-Jørgensen* vil utvivlsomt baade more og underholde, for det er jo hele Hovedstadens Historie i vor egen, i vore Forældres og Bedsteforældres Tid, der lyslevende staar op af Graven.

Saadan var København, en lille, men højst indtagende By, saadan er København, Landets maaske for store, men varme levende Hjerte.

Det vil være et glimrende Gavehefte.

Det hændte ved Aquila.

Gyldendal. Kr. 6,75.

Naar man nævner, at det er Forfatteren til »Anthony Adverse«, der ogsaa er Mester for denne Bog, vil Interessen straks være vakt. Dette her er en spændende Roman om Krigen mellem de amerikanske Nord- og Sydstater i Midten af forrige Aarhundrede, og man oplever Krigen med al dens Rædsel og dens Heroisme, og Omgivelserne staar saa levende for Læserne, som man netop mindes Hervey Allen's Evne til at skildre et Milieu fra »Anthony Adverse«.

Til Søs med Mariane.

Rasmus Navers Forlag. Kr. 3,00.

Det er en lille fornem Bog, Knud Pontoppidan har udsendt paa Rasmus Navers Forlag, fornem af Indhold og fornem af Udstyr. Knud Pontoppidan, der i hvert Fald vil være Sejlere bekendt som Politikens Sejlsportsmedarbejder, fortæller her om Krydstogt gennem Sund og Bælt, saa selv en Motormand maaske vil lukke Bogen i med en Fornemmelse af, at der er mindst lige saa megen Poesi under de hvide Svanevinger som ved vore egne Farter ud gennem Danmark.

Udenlands-Ruten



FARTPLAN

Gyldig fra 20. September 1938

Afgang fra Faaborg:

9⁴⁵ 13³⁰ 19³² 22⁴⁰

Afg. fra Mommarmark:

7⁵⁰ 11⁵⁰ 15¹⁰ 21¹⁰

Plads til 25 Automobiles. Overfart: 1 Time 20 Min. med dobbeltskruet Dieselmotor-færge »Mommarmark«.

A/S Mommarmark Færge

Telefon Tandslet 7824. Telefon Faaborg 11

Telegram-Adresse »Fyensfærge«.

Hovedkontor: Mommarmark.

KALVEHAVE-KOSTER

Tlf. Kalveh. 29 (Færgefarten over Ulsund).

FARTPLAN Fra 20. Septbr. 1938

6¹⁵ 6³⁰ 7⁰⁰ 7³⁰ 8⁰⁰ 8³⁰ *8⁴⁵ 9⁰⁰ 9¹⁵ 9³⁰
 9⁴⁵ 10⁰⁰ 10¹⁵ 10³⁰ 10⁴⁵ 11⁰⁰ 11³⁰ 12⁰⁰ 12³⁰
 13⁰⁰ 13³⁰ 14⁰⁰ 14²⁰ 14³⁰ 15⁰⁰ 15³⁰ 15⁴⁵
 16⁰⁰ 16¹⁵ 16³⁰ 16⁴⁵ 17⁰⁰ 17¹⁵ 17³⁰ 17⁴⁵
 18¹⁵* 18³⁵ 19⁰⁰ 19²⁵ 20⁰⁰ 20³⁰
 21⁰⁰ 21³⁰ 22⁰⁰ 22³⁰ 23⁰⁰ 23³⁰
 0¹⁵ 11⁵⁵*** 20⁰⁰***

*) Kun Søn- og Helligd.

***) Kun Natten efter Søn- og Helligdage. Alle Ture fra Kalvehave og straks tilbage fra Koster. — Ekstratur om Natten skal bestilles inden Kl. 23⁰⁰, dog kan mod forhøjet Betaling Ekstratur om Natten til enhver Tid bestilles ved Opringning til Færgeføreren i Kalvehave, Tlf. Kalvehave 29. Automattelefon findes i Ventesalen ved Kalvehave Færgeleje.

Bemærk: Paa Færgerne skal Automobiles være bremsede.

Rudkøbing-Svendborg

Fartplan, gyldig fra 20. Sept. 1938

Fra Rudkøbing: *5⁵⁵ 7⁰⁵ †9⁰⁵ 10⁵⁰ †12⁴⁵
 †15¹⁰ 17³⁰ †18⁵⁰ 20¹⁰ **21⁴⁵ 22⁵⁵

Fra Vindeby: 6⁴⁰ 7⁰⁰ 7²⁰ 7⁴⁰ osv.

Fra Kl. 22: 22⁰⁰ 22²⁰ 22³⁵ 23⁰⁵ 23³⁵ 0⁰⁵

Svendborg-Rudkøbing

Fra Vindebyfærgens Færgeleje i

Svendborg: 6³⁰ 6⁵⁰ 7¹⁰ 7³⁰ 7⁵⁰ osv.

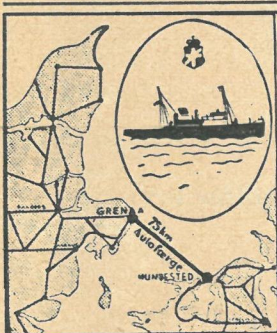
Fra Kl. 22: 22¹⁵ 22³⁰ 23⁰⁰ 23³⁰ 24⁰⁰

Fra Vemmenæs: *6³⁰ 8¹⁵ †9³⁵ 11²⁵ †13²⁰
 †15⁴⁵ 18¹⁵ †19²⁵ 20⁵⁵ **22²⁰ 24⁰⁰

**) Kun Søn- og Helligdage

*) Sejler kun i September og Maj

†) Rutebilforbindelse til og fra Svendborg



Hurtigruten

Grenaa - Hundested

FARTPLAN fra 1/10-31/12 38

Hverdage: Fra Hundested Kl. 8.45 og Kl. 18.15
 Fra Grenaa Kl. 13.40 og Kl. 23.15

Søn- og Helligdage: Fra Hundested Kl. 8.45
 Fra Grenaa Kl. 17.45

Telf. Valby 32 43, Valby 27 66, Valby 13 60.
 Hundested 190. Grenaa 255

Haarbølle-Færgeren

Motorvogne (uden Hensyn til Vægt) 2,50. Motorcykler 1,10. Cykler 0,40.
 Passagerer 0,35.

Færgeren sejler følgende faste Ture:

Fra Grønsund

Kl. 8¹⁵ 8⁴⁵ 12¹⁰ 14⁰⁰ 16²⁵ 18⁰⁰ 20⁴⁵ 21⁰⁰

Fra Haarbølle 10 Min. senere eller straks paa Anfordring uden ekstra Betaling fra Kl. 7.00 Morgen til Kl. 21.00, dog ikke mellem Kl. 13.00 og 14.00.

Søn- og Helligd. sidste Tur fra Grøns. 21.45



Indr. Varemærke.

SØBORG VOGNFJEDER-FABRIK

AUTOFJEDRE

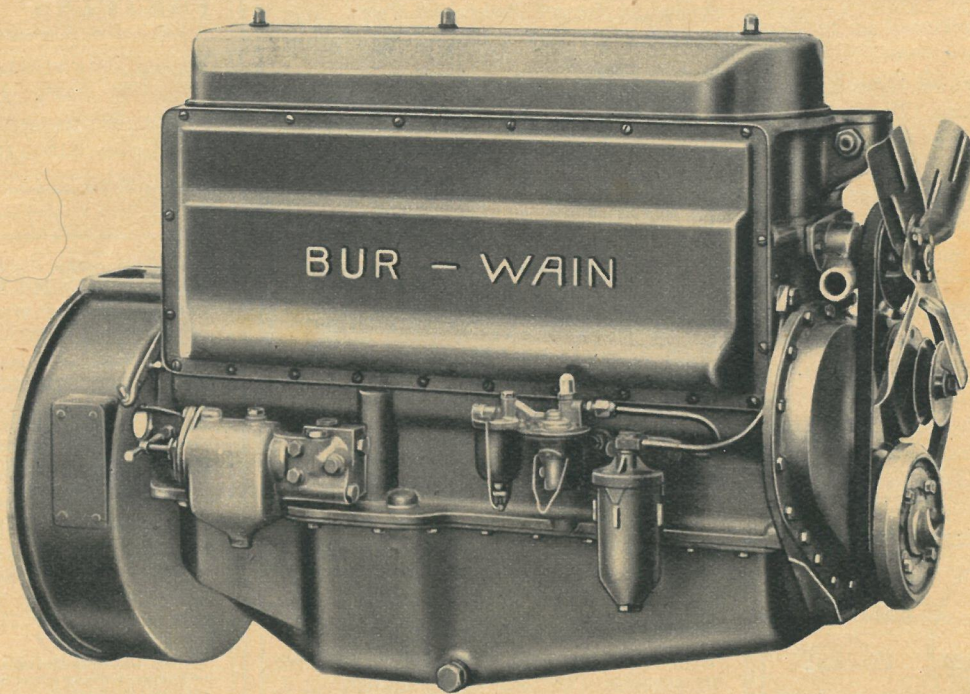
FORCROMNING • KOFANGER SERVICE:

Vi ombytter Deres Kofangere og paamonterer nye med det samme

BRDR. CHRISTENSEN, Vangedevej 235, Telefon Søborg 189-1160

BUR-WAIN AUTODIESEL A/S
Wildersplads - Strandgade

BW
*ur Wain
Diesel*



Hovedforhandler af Bur-Wain Autodiesel A/S' Motorer til Automobile er:
A/S NORDISK DIESELAUTO

Dr. Tværgade 4 -- Telf. Central 6515

Forhandlere:

København: Automobilhuset, Dr. Tværgade 4, K.
Central 6515.

København: C. C. Nielsen, Halmtorvet 22, V.
Eva 3728.

Aabenraa: DAPA, Telefon 299.

Aalborg: H. H. Kjærulff & Søn, „Brogaarden“,
Telefon 3980 - 3981.

Ans: Ans Automobillager (v. Silkeborg)
Telefon 50.

Haderslev: Valdemar Henriksen, Telefon 150.

Hillerød: Hillerød Autolager, Kbhvn.svej 19,
Telefon 191.

Holbæk: Holbæk Motor Co., Algade 30.
Telefon 797.

Holstebro: A/S M. Colstrup, Telefon 496.

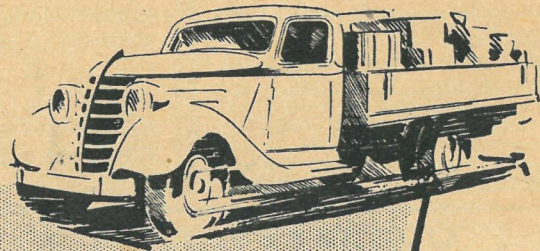
Nykøbing F.: N. Chr. Kragh, Slotsgade 34,
Telefon 354.

Odense: Dansk Automobilcompagni,
Rugaardsvej 9, Telefon 58.

Præstø: Carl Andersen, Telefon 280.

Slagelse: J. J. Hansen, Slotsgade 27, Tlf. 646.

Vejle: Vejle Automobilværksted,
Telefon 2600.



BW
*ur Wain
Auto-Diesel*