

MOTOR

Som
Medlemsblad
for



„Forenede Danske
Motorejere“

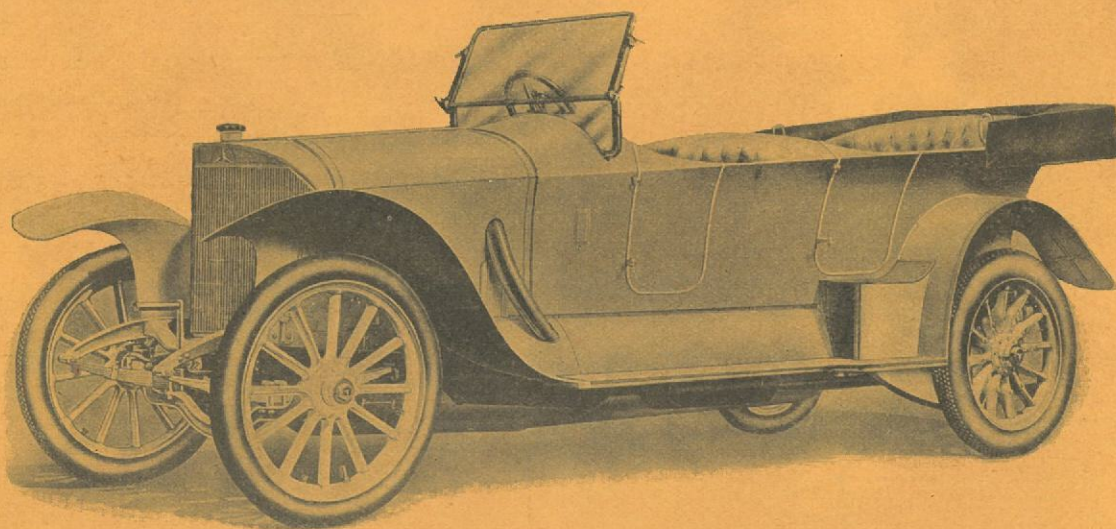
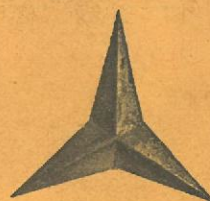
sendes Bladet til alle Foreningens Medlemmer.

Aargang IX

Den 11. April 1914

Nr. 416

MERCEÉDÈS



Original Mercedes Karosseri.

Fineste Luksus- og Sportsvogne, Omnibusser og Varevogne.

Daimlers ventilløse Automobiler ³⁰/₄₀ HK.

Verdens fineste Automobiler.

Eneforhandler:

Telf. Central 4319.

H. Bencard, Grønningen 1.

Telf. Central 4319.

LONDON Motor Police

omfatter:

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



LONDON Motor Police

er anerkendt af

Forenede Danske Motorejere
og forbeholdt dens Medlemmer.

Udførligt Prospekt gratis og franko.

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

Selskabets Kontor

Østergade 1, Kbhvn.

Telefon 6999 og dettes

Repræsentant for København

Kancelliraad J. P. Carlsen, Peder Skramsgade 22.
Telefon Byen 3901.

RASCH

Tegnestue og Værksted
..... for
Inventar og Møbler



Fineste Udførelse
..... til
rimelige Priser

CHRISTIAN RASCH

..... Arkitekt Snedkermester
BREDGADE 21, MEZZANINEN

Automeetinget ved Boulogne sur Mer

2. Marts 1914

2. Marts 1914

Sejrherre

i 11 Kategorier af Enkeltklassementet, 3 Kategorier af
Totalklassementet,

Continental Pneumatik.

3 km. Fladløb:

- 1. Kategori **Sejrherre** Mathis paa **Continental**
- 2. Kategori **Sejrherre** Bugatti paa **Continental**
- 3. Kategori **Sejrherre** Majola paa **Continental**
- 5. Kategori **Sejrherre** Hispano-Suiza paa **Continental**

1 km. Bjergløb:

- 1. Kategori **Sejrherre** Mathis paa **Continental**
- 2. Kategori **Sejrherre** Bugatti paa **Continental**
- 5. Kategori **Sejrherre** Hispano-Suiza paa **Continental**

300 Meter Bjergløb: (med fast Start.)

- 1. Kategori **Sejrherre** Mathis paa **Continental**
- 2. Kategori **Sejrherre** Bugatti paa **Continental**
- 5. Kategori **Sejrherre** Hispano-Suiza paa **Continental**
- 6. Kategori **Sejrherre** Pierron paa **Continental**

Total-Klassement: (after Totaltid.)

- 1. Kategori **Sejrherre** Mathis paa **Continental**
- 2. Kategori **Sejrherre** Bugatti paa **Continental**
- 3. Kategori **Sejrherre** Hispano-Suiza paa **Continental**

Aarets første internationale franske Meeting
bragte CONTINENTAL en overlegen Sejr.



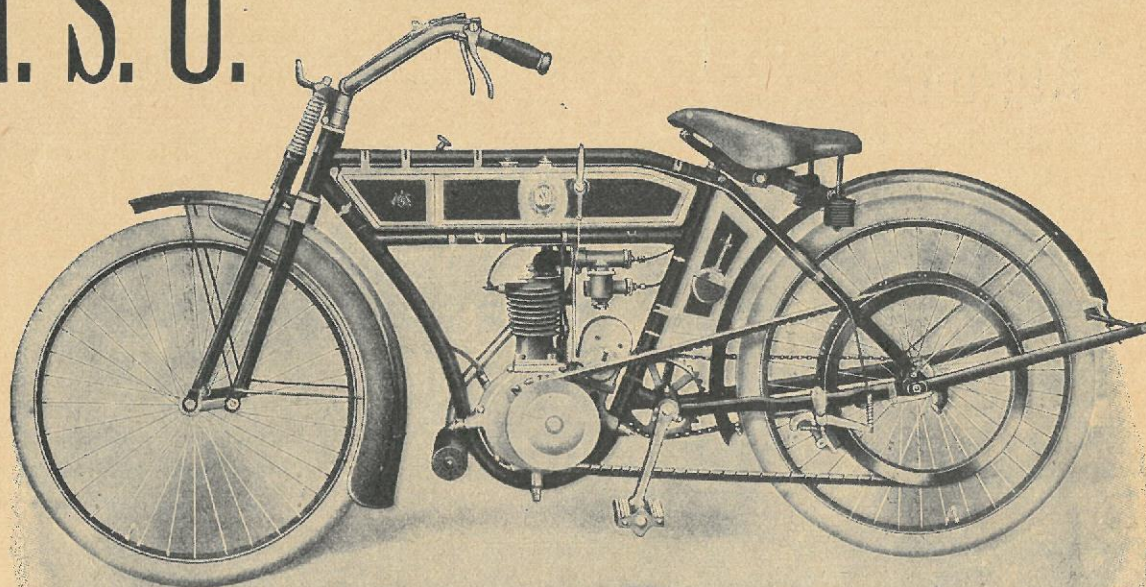
Dansk Aktieselskab
Continental Caoutchouc- & Gutta-Percha-Comp.
Amaliegade 28' — København K.

Telefon 6568.



MOTOR

N. S. U.-MOTORCYKLER.



Forhandler:
A. Kettner, Nørrevold.

2½ HK med Dobbelgear og Friløb. Kr. 868,00.

Forhandler:
Joh. Sørensen, Ringstedgade.

OTTO DREWSSEN, FARVERGADE 17.
TELEFON 9846 & 9847.

Den udmærkede **SUNBEAM** laves specielt for hvert Land.

MODELLER:

12—16 HK, 4 Cyl.
16—20 HK, 4 Cyl.
25—30 HK, 6 Cyl.

Til de tropiske Lande anbringes extra store Kølere; hvor Vejene er daarlige laves Akser og Fjedre stærkere; større Plads under Vognen laves paa forlangende. Vort Kendskab til Kørselsforholdene i andre Land end England og vore praktiske Erfaringer paa ethvert Marked i Verden har udviklet hos os den for ethvert Marked specielt bedste Model. Udenlandske Købere kan derfor være sikre paa, naar de bestiller en Sunbeam Vogn, at faa en Vare, der i enhver Retning passer for Forholdene i hans specielle Distrikt.

Sunbeam Motor Car Co., Ltd.

Export Dept:

**54-62, Oxford Street, London W.
England.**

Works: **Wolverhampton, London.**

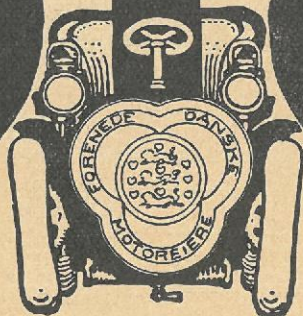
23 Verdensrekorder

ere tagne af Sunbeam. Blandt disse ere alle Verdensrekorder paa 1 Time til 12 Timer og 100 miles til 1000 miles. I 12 Timer er kørt ikke mindre end 1078 miles og

107.95 miles i 1 Time.

H. C. CHRISTIANSEN, N. A. G. Sports- og Luksusautomobiler.

MOTOR



Medlemsblad for

Danske Motorklubber

Medlemsblad for „Forenede Danske Motorejere“

Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel

Abonnement, 1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal
(inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa
ethvert Postkontor og i Ekspeditionen
Gothersgade 14, Bogtrykkeriet. Telf. 40.
København K.

Enkelte Numre 20 Øre.

Udgivet af et Aktieselskab

Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør
F. Schmitto

Redaktion:

Carit Etlars Vej Nr. 7.
Telefon Vester 818 y.

København V.

Nr. 416.

Lørdag den 11. April 1914.

9. Aargang.

INDHOLD

	Side		Side
Ugens Nyt:		Motorcykle-Bremse (III.)	286
Danmarks Motorcykle-Union	281	„Mercedes“ 1914 (III.)	288
Danmarks Motorcykle-Unions konstituerende Møde	281	Anordning om Danmarks Tiltrædelse af den i Paris den 11te Oktober	
Motorcykleklubben „Elleham“s Generalforsamling	281	1909 afsluttede internationale Konvention angaaende Kørsel med	
Københavns Motorklub's Generalforsamling	282	Motoreretejer	297
Motorcykleklubben „Elleham“s Bakkeleeb	283	Københavns Motorklub	298
Danmarks Motorcykle-Union	284	Smaanyt	299
„Olympia“-Udstillingen af Motorbaade og Flyvemaskiner. Af Erik		Motorcyklen og dens Behandling, af cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto	
Hildesheim. II. (III.)	284	(III.) (fortsat)	300



Officielle Meddelelser fra „Forenede Danske Motorejere“.

ÆRES-PRÆSIDIUM

E. V. Greve Knuth, Ridder af Dannebrog p. p. Kaptajn i den
kgl. Livgarde, København.
H. Grevenkop-Castenskjold, Ridder af Dannebrog og Dbm.,
p. p. Gesandt i London.
I. H. Hegermann-Lindencrone, Storkors af Dannebrog p. p.
Kammerherre, Geheimekonferensraad.
O. Krag, Ridder af Dannebrog og Dbm., p. p. Gesandt i Kri-
stiania.
Greve C. P. O. Mollke, Ridder af Dannebrog p. p. Gesandt i
Berlin.
Greve F. E. I. G. Reventlow, Ridder af Dannebrog p. p.
Gesandt i Paris.
Erik Scavenius, Ridder af Dannebrog, Udenrigsminister.
O. C. I. I. B. Scavenius, Ridder af Dannebrog p. p. Kammer-
herre, Legationsraad, Gesandt i Stockholm.

PRÆSIDIUM

Ludvig Andersen, Gaardejer, Stenbrogaard, Brørup.
A. B. Berner-Schilden-Holsten, Ridder af Dannebrog p. p.
Lensbaron, Kammerherre, Hofjægermester, Holstenshus.
P. Colding, svensk og nederlandsk Konsul, Ridder af Danne-
brog, p. p. Kallundborg.
Gunnar Hagemann, cand. polyt., Godsejer, Ristrup, Mundelstrup.

Mogens Holck, Baron, Frederikshøj, Slude.
A. Høi-Jensen, Redaktør, Odense.
Aage Jespersen, Direktør, København.
N. Lorentzen, Redaktør, Horsens.
C. Møllmann, Ridder af Dannebrog p. p. Malermester, Køben-
havn.
Viggo Neergaard, Godsejer, Valdemarskilde, Frederikslund.
Dr. Rudolf Panduro, Skørping.
S. Stigaard, Dyrlæge, Lemvig.
Sophus Weber, Plantageejer, Hestehave, Svendborg.

STYRELSE

Præsident: E. V. Greve Knuth, Ridder af Dannebrog p. p.,
Kaptajn i den kgl. Livgarde, København.
Vicepræsident og Formand for Kreds I: Architect Aage Mathiesen,
København.
Kasserer og Formand for Kreds II: Ingeniør Aage Ussing,
København.
Formand for Kreds III: Proprietær Joh. D. Bauer, Odense.
Formand for Kreds IV: Konsul N. K. Strøbyberg, Aalborg.
Formand for Kreds V: cand. polyt., Ingeniør H. Hasle, Lemvig.
Formand for Kreds VI: Direktør L. Mogensen, Søllested.
Generalsekretær: cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto, København.
Juridisk Konsulent: Overretssagfører Konrad M. Lauterbach,
København.

Aarsbidrag 5 Kr. for en Motorcykle.

5 - - - Motorinteresseret.

10 - - - Motorvogn.

foruden 2 Kr. for Emblem.

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

Ugens Nyt.

Sol og Maane samt Benzin.

Onsdag d. 15. April:
Solopgang Kl. 5° 09',
Solnedgang Kl. 7° 11', Maa-
nen i første Kvarter, Fredag d. 17. April Kl. 8°
52' Fm.

Benzinpriser:
pr. kg i Dunke

Luksusbenzin
Automobilbenzin
Motorbenzin Nr. 1
Motorbenzin Nr. 2
Vaskebenzin

Brdr. Jansen	Dansk-Engelsk
53 Øre	—
48 "	48 Øre
40 "	40 "
38 "	36 "
36 "	36 "

* * *

Danmarks Motorcykle-Union.

Den Enstemmighed, hvormed de forskellige Motorklubber — „Dansk Motorklub“ fraregnet — har indmeldt sig i „Danmarks Motorcykle-Union“, er et ubedrageligt Kendetegn paa det Gennembrud, som i Øjeblikket er i Færd med at foregaa i den danske Motorcyklesport. Det er nu hævet over enhver Tvivl, at Motorcyklisterne herhjemme er blevet sig deres Styrke bevidst og har fattet en ufravigelig Beslutning, om i Fremtiden gennem et fornuftigt og kammeratligt Samarbejde selv at udvikle Motorcyklesporten videre. For at opnaa dette for Sagen saa glædelige Resultat har den rejste Modstand ikke været uden Betydning.

Man har fra Modstandernes Side paastaet, at vel var Tanken om en Union baade god og rigtig; men dels fremkom den paa et for tidligt Tidspunkt, dels var Tanken i den fremsatte Form ikke tilstrækkelig vidtrækkende, idet en saadan Union burde omfatte saavel Motorvogne som Motorcykler. Det er ingenlunde vanskeligt at gendrive disse Paastande. Hvad den første angaar, da er den tilstrækkelig modbevist ved selve Kendsgaarningerne; havde Tidspunktet ikke været heldigt valgt, vilde Medlemmerne i de forskellige Klubber næppe med Enstemmighed have sluttet sig til Tanken. Og hvad angaar den Paastand, at Unionen burde omfatte Motorvogne og Motorcykler, da kunde man med en vis Ret minde om det gamle Ord: „Sporene skræmmer!“ Der blev jo for nogle Aar siden gjort Forsøg med en „Dansk Motor-Union“ for baade Motorvogne og Motorcykler; men den afgik snart ved en stille Død uden at have udrettet noget som helst hverken for Motorsporten eller paa andre Omraader.

At ville samle baade Motorvogne og Motorcykler til fælles Udøvelse af Sporten er efter vor Overbevisning et absolut Fejlgreb. Rent bortset fra, at

man i et Land som Danmark med dets særegne Lovbestemmelser og for Motorvognskørsel i det Store lidet gunstige geografiske Forhold, næppe for Alvor kan tænke paa en virkelig Motorvognsport, vil dog enhver Motorcyklist overalt paa hele Jorden protestere imod at skulle deltage i Løb og Konkurrencer i Flok og Følge med store Motorvogne. Og man kan for den Sags Skyld gerne tilføje, at Uviljen fra Motorvognsejernes Side er omtrent ligesaa stor. Karakterforskellen mellem de to Grupper af Motorkøretøjer, og dermed af deres Ejere, er for stor til, at de kan gaa i Spænd sammen i Udøvelse af Sporten.

„Danmarks Motorcykle-Union“ vil nu forhaabentlig blive det Centrum, hvorfra Motorcyklesporten vil udvikle sig videre til Glæde og Gavn for dens Dyrkere. Klubber, hvis Interesse udelukkende eller dog langt overvejende gaar i Retning af Motorvogne, hører ikke hjemme i Unionen og vil sikkert heller ikke søge den, medens alle de Motorklubber, som regner med Motorcyklisterne som en væsentlig Andel af deres Medlemsantal ikke uden i det lange Løb at staa sig selv i Lyset, kan holde sig udenfor Unionen.

* * *

Danmarks Motorcykle-Unions konstituerende Møde.

„Det permanente Sportsudvalg“s Sekretariat har nu modtaget officielle Meddelelser fra de i Unionen indmeldte Klubber med Angivelse af de valgte Repræsentanter. Udvalget har derefter indbudt Repræsentanterne til Unionens konstituerende Møde, som afholdes Søndag d. 19. April, Em. Kl. 3, i Wivels Selskabslokaler i København.

Paa Dagsordenen staar for det første „det permanente Sportsudvalg“s Afslutning og Opløsning; hvorefter der skal foretages Valg af Formand for Unionen. Tre af de indmeldte Klubber, nemlig „Aarhus Motorklub“, „Københavns Motorklub“ og „Motorcykleklubben Elleham“, har paa deres Generalforsamlinger udtalt Ønsket om, at deres Repræsentanter vil stemme paa Hr. Doktor Cai Tage-Hansen som Formand for Unionen, og foreslaar, at Formanden i sin Funktionstid betragtes som kontingentfrit Medlem i samtlige Unionsklubber.

De næste Punkter paa Dagsordenen er Valg og Konstituering af Bestyrelse og Valg af Revisorer og tilsidst vil man bl. a. drøfte Planerne og Tidspunktet for Unionsløbet i Sommer.

* * *

Motorcykleklubben „Elleham“s General- forsamling.

Motorcykleklubben „Elleham“s ordinære Generalforsamling, Onsdag den 1. April, der var besøgt af nogle og tredive Medlemmer, aabnedes af Klubbens Formand, Arkitekt Aage Mathiesen, som fore-

H. C. Christiansen, Gnome Motorer til Flyvemaskiner.

slog Ingeniør Schmitto til Dirigent. Valget skete ved Akklamation.

Det første Punkt paa Dagsordenen var Formandens Aflæggelse af Aarsberetning. Formanden begyndte med at minde om Automobillovens Revision, som bl. a. medførte et justitsministerielt Forbud mod Motorkørsel paa Strandvejen. Ved Samarbejde med andre Motorklubber var det dog lykkedes at faa dette Forbud meget væsentlig formildet, saa at det nu kun var gældende i et Par Sommermaaneder.

Formanden omtalte derefter det permanente Sportsudvalg og det store Sjællandsløb den 13. Juli 1913. Forinden havde Klubben den 22. Juni afholdt et Regelmæssighedsløb ved Rudegaard, hvor Cand. polyt. Aksel Semler tog 1. Præmie. Desuden var der i Sommerens Løb afholdt mange fornøjelige Klubture, dels paa Sjælland, dels i Jylland (helt op til Skagen). Der blev i Sæsonens Løb uddelt to Sportsmedaljer, henholdsvis til Dr. Tage-Hansen og til Grosserer Walter.

Den 17. Januar blev afholdt et velbesøgt og morsomt Bal, i hvilken Anledning Klubben havde udgivet et Samlermærke i 135 nummererede Eksemplarer. Den paafølgende Dag afholdt „Politiken“ et Løb paa Isen paa Bagsværd Sø, hvor Formanden var Dommer, medens tre Medlemmer deltog. Den ene af disse blev den hurtigste Motorcyklist i Løbet.

Klubben havde i det forløbne Aar haft en jævnt stigende Tilgang af Medlemmer, som kulminerede i Begyndelsen af indeværende Aar, saa at Medlemsantallet i forrige Maaned naaede op til 92. Nu ved Kvartalskiftet er dog indkommet nogle Udmeldelser, ligesom enkelte ikke betalende er blevet slettede.

Den 7. Juni i Aar er det 10 Aar siden, den første „Elleham“-Maskine blev præsenteret for Pressen: naar man ser tilbage over dette forholdsvis korte Tidsrum maa man i Sandhed forbavses over den Udvikling, som har fundet Sted baade for Motorcyklens og for Motorcyklesportens Vedkommende.

Derefter aflagde Kassereren, Forvalter Hj. Madsen, Beretning om det reviderede Regnskab. Det gav ikke Anledning til Bemærkninger og Decharge blev enstemmigt givet.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Forvalter Georg Braade og Direktør Ellehammer genvalgtes med Akklamation, ligeledes den afgaaende Revisor Grosser Olaf Michaelsen.

Derefter gik man over til at behandle Spørgsmaalet om Klubbens Indmeldelse i „Danmarks Motorcykle-Union“. Den enstemmige Beslutning om Indmeldelsen og Valg af Repræsentanter er bekendt af vort tidligere Referat.

Endelig drøftede man under „Eventuelt“ bl. a. et Forslag om Damers Optagelse i Klubben. Der var fuldstændig Enighed om det ønskelige i at kunne optage Damerne som Medlemmer; men paa

den anden Side mente man, at det ikke lod sig gøre efter Klubbens nugældende Love. Generalforsamlingen vedtog derfor at opfordre Bestyrelsen til snarest muligt at indkalde en ekstraordinær Generalforsamling, og paa denne fremsætte Forslag til de hertil nødvendige Ændringer i Lovene.

Denne ekstraordinære Generalforsamling vil blive afholdt Søndag d. 19. April i Søllerød Kro.

Efter at Generalforsamlingen var hævet, spiste man til Aften, og Medlemmerne tilbragte endnu et Par fornøjelige Timer sammen, inden de skiltes.

* * *

„Københavns Motor-klub“s Generalforsamling.

„Københavns Motorklub“s ordinære Generalforsamling Torsdag d. 2. April faldt efter Klubbens Love

sammen med det første Kvartalsmøde i 1914. Formanden Hr. Herm. Ørholm aabnede derfor Mødet med paa Bestyrelsens Vegne at foreslaa Optagelse af en lang Række Medlemmer. Efter at denne glædelige Formalitet var overstaet, blev Ingeniør Schmitto efter Bestyrelsens Forslag valgt til Dirigent og gav, efter at have konstateret Generalforsamlingens Lovlighed, Ordet til

Formanden for Aflæggelse af Aarsberetning. Hr. Ørholm fremhævede først den stærke Fremgang i Medlemstal, som „Københavns Motorklub“ i det forløbne Aar har kunnet glæde sig ved. Paa den forrige ordinære Generalforsamling for et Aarstid siden, talte Klubben knapt 30 Medlemmer; i Aften var Medlemsantallet steget til 87. Taleren dvælede derpaa ved det permanente Sportsudvalgs Historie og ved det store Sjællandsløb sidste Sommer. „Københavns Motorklub“ havde det største Antal Deltagere i dette Løb.

Klubben havde afholdt talrige Udflugter, Løb og Prøver i det forløbne Aar, og Deltagelsen havde været overordentlig livlig, saa at det ikke var uden Grund, at „Københavns Motorklub“ havde faaet Ord for at være den mest sportsinteresserede af de københavnske Motorklubber. Særlig omtaltes Bakkeprøven ved Elverdam og Vinterløbet. I Anledning af den første, som jo desværre blev afbrudt ved et beklageligt Uheld, benyttede Formanden Lejligheden til at indskærpe Medlemmerne, ved lignende Foranstaltninger i Fremtiden at rette sig efter Bestyrelsens eller Sportsudvalgets Anvisninger og ikke prøve deres Maskiner paa Bakken, forinden selve Løbet finder Sted.

Kassereren Hr. Emmeche fremlagde det reviderede Regnskab, som enstemmigt blev godkendt. Der blev fra flere Sider udtalt Medlemmernes Anerkendelse for den udmærkede Maade, hvorpaa Kassereren havde røgtet sit Hverv.

I Anledning af Valg af Bestyrelse ønskede Bestyrelsen at fremsætte Forslag til Ændring af Lovene, saaledes at Antallet af Bestyrelsens Med-

H. C. Christiansen, Renault Sportsautomobiler. Forlang Tilbud.

lemmer blev forøget fra 4 til 6. Dette Forslag blev af Dirigenten med Generalforsamlingens Billigelse sat under Afstemning og enstemmigt vedtaget. Derefter valgtes med Akklamation til Medlemmer af Bestyrelsen: som Formand: Hr. Herm. Ørholm samt d'Hr. Senius Olsen, Emmeche, Hornum, V. Olsen og Samson med Bemyndigelse til selv at konstituere sig.

Den afgaaende Revisor, Fuldmægtig Pfaff-Andersen genvalgte ligeledes med Akklamation.

I Spørgsmaalet om Klubbens Indmeldelse i „Danmarks Motorcykle-Union“ var Sekretæren, Fabrikejer Axel H. Hornum Bestyrelsens Ordfører og anbefalede som saadan en enstemmig Vedtagelse af Forslaget. Dette blev som bekendt taget til Følge og da Kl. nu var bleven 10 $\frac{1}{2}$ suspenderede Dirigenten Generalforsamlingen en Time, for at Medlemmerne, der nu var kommet til Stede i et Antal af over 30, kunde samles om Aftensbordet, som var dækket i en Sal nedenunder. Under Bordet, hvor der herskede den fornøjeligste Stemning, holdt en Afdeling af „det frivillige Motor-Ordonanskorps“, som havde været til Møde hos Korpschefen, sit Indtog i Salen, og Tilsynekomsten af de uniformerede Motorcyklister bidrog yderligere til at sætte Humøret op.

Efter at Generalforsamlingen Kl. 11 $\frac{1}{2}$ atter var bleven aabnet, gik man over til Valg af Klubbens Repræsentanter i Unionen, hvorefter man under „Eventuelt“ drøftede en Mængde Klubanliggender. Et af de vigtigste blandt disse var Spørgsmaalet om Damers Optagelse i Klubben, idet det medførte Lovændring. Ganskevist tillader Klubbens Love Optagelse af saavel Damer som Herrer; men man ønskede at lette Damernes Indtrædelse i Klubben ved Nedsættelse af Kontingent og Indskud. Et hertil sigtende Forslag blev enstemmigt vedtaget, og i Fremtiden betaler Damer intet Indskud og kun 5 Kr. i aarligt Kontingent.

Endnu forhandlede om en Række Spørgsmaal: Klubblem, Medlemsblad, Nedsættelse af Sportsudvalg og Festudvalg o. s. v. og Kl. blev 11 $\frac{1}{2}$, inden Dirigenten kunde hæve den livlige Generalforsamling, som i sig selv er et Vidnesbyrd om den udmærkede kammeratlige Aand, der præger „Københavns Motorklub“.

* * *

Motorcykleklubben „Elleham“'s Bakkeløb.

Motorcykleklubben „Elleham“ afholder Bakkeløb ved Nærum Søndag d.

19. April Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Fm. Propositionerne er følgende:
Løbet afholdes paa Bakken mellem Nærum Kostskole og Søllerød. Løbet bestaar af to Afdelinger:

- 1) Hastighedsløb med flyvende Start over ca. $\frac{1}{2}$ Km.:

2) Smidighedsprøve i to Afsnit:

- a) Langsomhedsprøve til Tidstageren midt paa Bakken, hvor Motoren standses;
- b) staaende Start til Hastighedsløb over Resten af Bakken.

Der gives 1 Point pr. Sekund. Pointstallene fra de to Hastighedsløb trækkes fra Tallet for Langsomhedsprøven. Den, der har størst Pointsantal er Vinderen.

Prøvekørsel paa Strækningen er ikke tilladt den 19. April. Overtrædelse heraf vil uvægerligt medføre Diskvalifikation.

Standning under Langsomhedsprøven medfører Diskvalifikation; det samme er Tilfældet for Motorcyklisternes Vedkommende, naar blot en Fod berører Jorden.

Motorcykler med Sidevogn skal medføre 1 Passager. Paa tosædede Motorcykler maa kun 1 Plads være besat.

Løbet deles i 3 Klasser med nedennævnte Grupper:

A. Motorcykler:

1) med Cylinderrumfang indtil	350 cm ³
2) — — — — —	500 —
3) — — — — —	750 —
4) — — — — —	1000 —

B. Motorcykler med Sidevogn:

1) med Cylinderrumfang indtil	500 cm ³
2) — — — — —	750 —
3) — — — — —	1000 —

C. Cyklevogne:

1) med Cylinderrumfang indtil	750 cm ³
2) — — — — —	1100 —

Sportsudvalget forbeholder sig Ret til at aabne flere Grupper. En Gruppe aabnes kun, naar der er anmeldt 4 Deltagere i den. Der udsættes særlige Præmier og Medaljer for hver Gruppe.

Indskud 2 Kr. sendes sammen med Anmeldelse om Deltagelse samt Opgivelse af Mærke, Cylindrantal, Boring og Slaglængde til Formanden, Gl. Kongevej 1 C, inden d. 15. April.

Efteranmeldelse (Indskud 4 Kr.) inden Lørdag Aften den 18/4.

Kun Medlemmer af Klubben kan deltage i Løbet.

Som Dommere fungerer d'Hrr. Ingeniører, cand. polyt. Schmitto og Ussing.

Efter Løbet spises Frokost Kl. 11 $\frac{1}{2}$ i Søllerød Kro.

Efter at den ordinære Generalforsamling den 1, ds. udtalte Ønsket om, at Klubbens Love æn-

H. C. CHRISTIANSEN, Apollo Automobiles. Pris fra 2000 Kroner.

dres saaledes, at Damer ogsaa kan optages, og at Indskuddet nedsættes til 5 Kr. samt at Kontingentet for Damer blev det samme som for Medlemmer, der bor udenfor Sjælland, nemlig 6 Kr. aarlig, har Bestyrelsen drøftet Sagen og vedtaget at anbefale Forslaget paa en ekstraordinær Generalforsamling, som afholdes efter Frokosten i Søllerød Kro Kl. 12^{1/2}.

**„Danmarks
Motorcykle-Union“.**

Ved Redaktionens Slutning erfarer vi, at „Skanderborg Motorklub“ paa sin ordinære Generalforsamling i Søndags har vedtaget Indmeldelse i „Danmarks Motorcykle-Union“ og valgt som Repræsentant Hr. Axel Andersen, „Søborghus“, Skanderborg, med Hr. Ingeniør Sørensen, Skanderborg, som Suppleant.

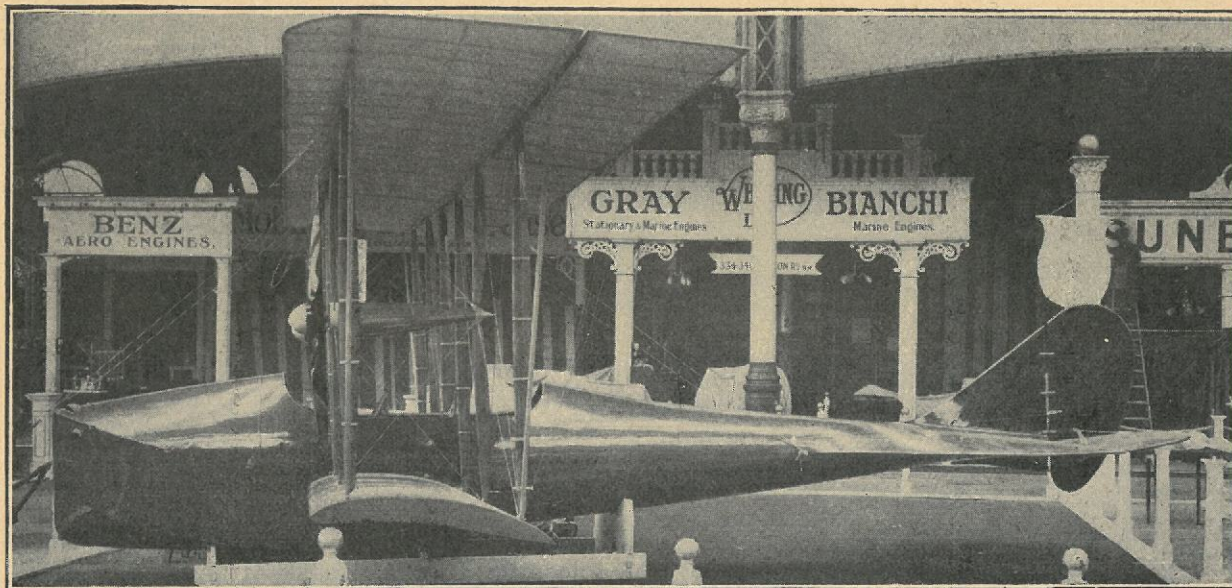
Olympia Udstillingen af Motorbaade og Flyvemaskiner.

Af Erik Hildesheim.

II.

Flyvemaskinindustrien er repræsenteret med engelske og franske Aëroplaner og engelske, franske, tyske og østrigske Flyvemotorer. Den specielle engelske Konstruktion „Tractor“ Typen, d. v. s. et Biplan med Motor og Propel forude og Monoplankrop, h ldes i Ære af de kendte Firmaer

planer og Hydroaëroplaner, Bleriot udstiller 2 Eksemplarer af sin velkendte Passagermodel (Kanaltypen), med ens Landingstel, det ene med Hjul, det andet med Pontoner, samt en „Aëroplage“ — en Sandyacht — paa 4 Cyklehjul med Automobilratstyring, med hvilke der ved de store Badeste-



Perry, Beadle og Beard Luftbaad med Hovedponton og underste Bæreplaner af Finertræ.

Avro (A. V. Roe) og Eastborn Aviation Co. samt Bristol (det kendte store internationale British og Colonial Aëroplan Co.), der desuden udstiller et stort Lastautomobil, udstyret med elektromotordreven Drejbænk og al Udrustning for Reparation af Flyvemaskinerne, som det er bestemt til at følge under Manøvrene. „The Aircraft Co.“ udstiller de velkendte Henry og Maurice Farman Aëro-

der dyrkes en yndet Sport og afholdes veritable Væddeløb.

„Blackburn“ Selskabet udstiller et tiltalende Monoplan, „Clément Bayard“, sit interessante Staal-Monoplan, paa hvilket Guilleaux og vor Landsmand Leth-Jensen har foretaget deres store Flyvninger for „Coupe Pommery“, Nieuport møder paa Standen frem med et 80 HK, 2 Pontons-

H. C. CHRISTIANSEN, Aarhus & København.

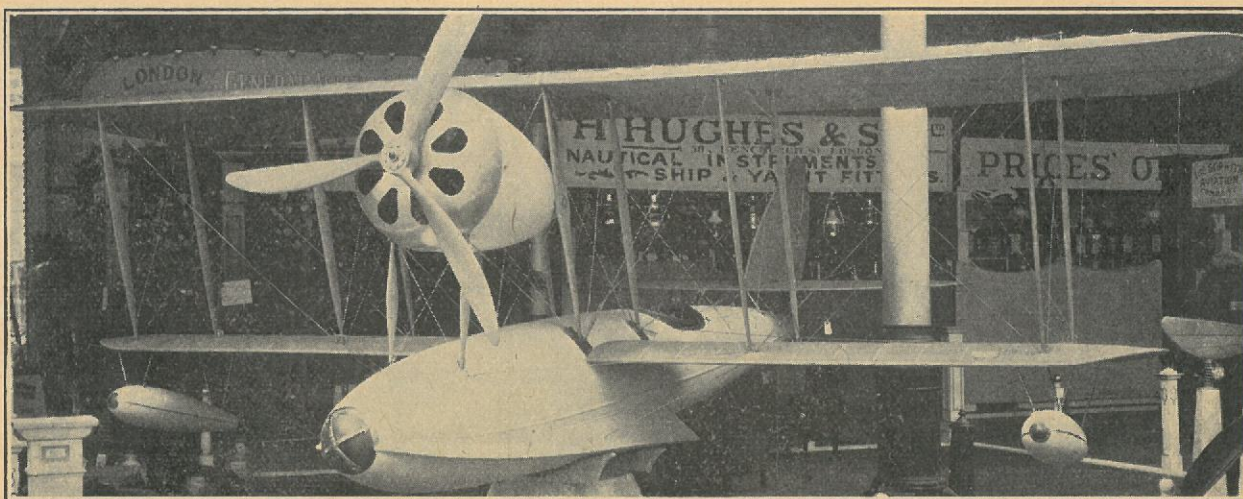
Passager-Vandaëroplan samt et lille eensædet Spejder-Monoplan, forsynet med en 60 HK „Le Rhône“-Motor, paa hvilken Model vor gamle Bekendt Leg agneux har sat Verdens-Højderekorden paa de 6200 m, Graham White-Kompagniet, der ejer den store Flyveplads ved Hendon viser et Militær-Biplan samt Forpartiet af deres store Luftomnibus (120 HK, „Austro — Daimler“-Motor) der er Indehaver af Verdensrekorden for Fører og 9 Passagerer. — Denne Todækker bruges til Flyvture for sluttede Selskaber, og „Vickers“ endelig viser et interessant Eksempel paa et „bevæbnet“ Aëroplan (en Todækker forsynet med en Mitrailleuse).

Hovedinteressen koncentrerer sig imidlertid om, „Luftbaadene“, paa hvilket Omraade England selv er godt med. Sopurth udstiller sin „Big-Bat“ et

net med en 50 HK „Gnôme“, anbragt i en Krop, frit for sig og starter ved Haandsving (Kædetræk og Tandhjulsudveksling 7:1).

Den anden Maskine, udstillet af Perry, Beadle og Co. er absolut Udstillingens originaleste Maskine; saavel Hovedpontonen, en fuldstændig Baad, som de underste Bæreplaner er bygget af Finer, behandlet med vandtætte Lakker og samlet med amerikanske Kramper. Der findes ingen Bipontoner under de underste Bæreplaner, som imidlertid netop selv bærer en Del af „Luftbaadens“ Vægt i Hvilestillingen. Motoren er en 100 HK amerikansk Curtiss-Motor og anbragt helt forude, idet den ved Kæde trækker 2 Skruer foran Bæreplanerne.

Alle de kendte Flyvemotorer — paa Anzani nær — er udstillede fra England selv: Green,



Penberton Billing Luftbaad, Undervandsbaadtype. Interessante Detaljekonstruktioner, som Ankeret forude, etc.

mægtig een Ponton-Luftbaad med en 200 HK, 18 cylindret „Gnôme“ Motor, Sir Samuel White ligeledes en stor 200 HK („Salmson“) Luftbaad med 2 veritable Baade til Pontoner, et Hydroaëroplan, der har givet smukke Resultater, kraftigt bygget, skønt groft konstrueret, som det er.

De to interessanteste Maskiner paa Udstillingen var 2 nye „Luftbaade“, om hvilke det dog straks maa siges, at de først lige var blevet færdig til Udstillingen og saaledes ikke har kunnet vise i Praksis, hvad de kan præstere: „Pemberton-Billing“-Luftbaad har en cigarformet Racerbaad til Hovedpontonen og elastisk befæstede Bipontoner under Bæreplanerne. Hovedpontonen er forsynet med 2 Finner paa en tredje Del af Længden og sejler paa disse under Starten. „Luftbaaden“, der er meget let og kun beregnet for een Person, er forsy-

som er benyttet til alle Flyvningerne om den engelske Michelin Præmie samt Sunbeam, en Motor, der helt igennem er et smukt Stykke Arbejde og for nylig, efter langvarige og omfattende Prøver er blevet antaget af de Kongelige Flyveværfter i Farnborough (Royal Aircraft Factory); Amerika er repræsenteret med den 100 HK vandkølede Curtiss, Tyskland med Mercedes-Daimler, sekscylindret, der har største Delen af Æren for alle den senere Tids smukke tyske Rekorder, en 135 HK. N. A. G. og den 85 HK. Benz, der vandt Kejserprisen, Østrig med Austro-Daimler, der bruges meget i England, og Frankrig endelig er smukt repræsenteret med Gnôme (een Ventil, Modellen) Le Rhône, Renault og Salmson, der økonomisk, som den er i Olje- og Benzinforbruget, har faaet stor Udbredelse i den sidste Tid.

H. C. CHRISTIANSEN, Gnome Motorer til Flyvemaskiner.

Motorcykle-Bremser.

Da en Motorcykle, som ikke vil standse, er i det mindste ligesaa, om ikke mere ubehagelig end en Motorcykle, som ikke vil gaa, er Spørgsmaalet om Bremserne øjensynligt af meget stor Betydning. Den nuværende gængse Anordning er en Fodbremse, som virker bagtil, og en Haandbremse, som virker fortil. Den første er som Regel kraftigt virkende; den anden er derimod hyppigt til altfor ringe Nytte; men, efter vor Formening, kan de begge forbedres i væsentlig Grad, baade hver for sig og tilsammen.

Medens den engelske Automobillov paa en Motorcykle kræver to Bremser, som virker saaledes, at hver af dem kan fastholde ikke „to af dens Hjul paa samme Aksel“, men kun et Hjul saaledes, at det ikke kan dreje sig eller dog virke paa tilsvarende Maade standsende paa Motorcyklen, forlanges efter den danske Lov om Motorkøretøjer kun eet Bremseapparat, som kan standse Motorcyklen paa højst 6 Gange dens egen Længde.

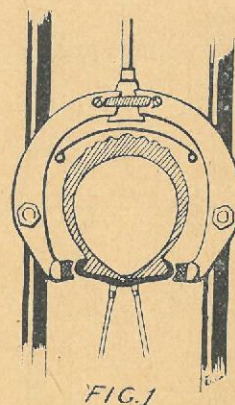
Da imidlertid de fleste Motorcykler, som benyttes her i Landet, kommer fra England, og da de internationale Motorcykle-Sportsregler, som jo ogsaa kommer til at gælde for den nystiftede „Danmark Motorcykle-Union“, fastholder Kravet om de to Bremser, bliver vi nødt til ogsaa herhjemme at regne med dobbelte Bremsesystemer paa vore Motorcykler, og derfor vil efterstaaende Bemærkninger efter Artikler i det engelske „The Auto Cycle“ ikke være uden Interesse for danske Motorcyklister.

Ulemper ved Fodbremsen.

En af de største Ulemper ved den almindelige bagtil virkende Fodbremse er, at den er til mindst Nytte under visse Omstændigheder, hvor man har mest Brug for den. Lad os f. Eks. tænke paa en stejl Bakke nedad med fedtet Overflade. Motorcyklisten ønsker tilstrækkelig Bremsekraft for at beholde Magten over Maskinen; han vil tillige lade Fødderne slæbe let hen over Vejbanen for at modvirke en eventuel Udskriden. Man kan jo aabenbart ikke holde sin Fod paa Pedalen og samtidig lade den slæbe paa Jorden. Og hvis den forreste Bremse skulde holde Hjulet saaledes, „at det ikke kan dreje sig“, saa vilde snart baade Motorcyklen og Motorcyklisten begynde „at dreje sig“ rundt i

Sølet. Eller lad os tænke os, at vi i et Sving møder en Vogn i fuld Fart i den forkerte Side. Motorcyklisten vil bruge Fodbremsen og springe af samtidig, ikke det ene efter det andet naturligvis; men hvis han gør det ene, kan han ikke gøre det andet, og Faren for et Sammenstød er meget større, end den burde være.

Overdreven Bremsevirkning paa et af Hjulene vil altid være tilbøjelig til at fremkalde Udskriden. Meget faa Forhjulsbremser er i deres nuværende Konstruktion sikre i denne Henseende. Men en meget større Bremsevirkning kan bringes til Anvendelse paa Motorcyklen uden at foraarsage Udskridning, naar den fordeles over begge Hjul i Stedet for at samles paa det ene. Med andre Ord:



Forhjulsbremse til Motorcykler efter det ældste „Singer“-System.

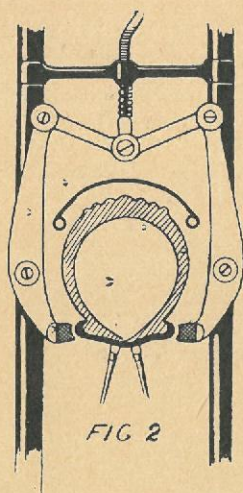
hvis For- og Bagbremser blev forbunden saaledes, at de virker i Fællesskab, vilde Maskinen kunne standse hurtigere, blødere og mere sikkert end med de nuværende Hjælpemidler.

Der er ikke nogen Vanskelighed ved at føre Bowden-Trækket til Forbremsen ned til Pedalen til Bagbremsen. Mekanismen maa gøres længere og der skal anbringes en passende Stopper i Nærheden af Pedalen, medens Kablets Forbindelse med Pedalen bør ske paa et saadant Punkt, at den lineære Bevægelse af Kablet netop passer til at bringe de to Bremseklodser i haard Berøring med Forhjulsfælgen i samme Øjeblik, som den enkelte Bremseklods bringes i haard Berøring med Remfælgen eller den særlige Bremseskive. Naar Bremserne er forbundne med hinanden paa denne Maade, er det bedst at indstille dem saaledes, at Baghjulsbremsen begynder at virke lidt forinden Forhjulsbremsen.

H. C. CHRISTIANSEN, N. A. G. Sports- & Luksusautomobiler.

Baghjulsbremsen, som virker paa Ydersiden af Fælgen.

Fordelene ved at lade Baghjulsbremsen virke paa Ydersiden i Stedet for paa Indersiden af Fælgen, begynder nu at blive mere almindelig anerkendt; den vigtigste af disse Fordele er, at Bremsen i saa Fald ikke frembyder nogen Hindring for Hjulets Aftagelse, ja, dens Indstilling bliver ikke engang forstyrret derved. At lade Bremseklodsen gribe ind i Rillen paa Fælgen, er nu ikke fuldtud tilfredsstillende, og hvis man benytter en bagvendt virkende Bremse paa selve Remfælgen, er det bedre at give denne Bremseklods Form af en lang, bøjet Sko, som passer til at virke ind i Hulheden af Fælgen. Hvis der findes en særlig Bremse-Fælg,



Forbedring af „Singer“-Forhjulsbremsen til Motorcykler.

bør Tværsnittet være det omvendte, saa at Rillen aabner indad og Skoen virker paa den udbuede Omkreds. Da Bremskraften varierer med Radien af Bremsefælgen, bør den sidste være saa stor, som det er muligt, under Hensyn til ikke at genere den frie Bevægelse af Værktøjet, naar en Ring skal tages af eller lægges paa.

Let Aftagelighed af Forhjulet.

Forhjulets Aftagelighed har ikke været Genstand for saa megen Opmærksomhed, for saa vidt Bremsen angaar. Bortset fra „Lea & Francis“-Maskinen, hvor den samme forbedrede Form af Baghjulsbremsen ogsaa anvendes til Forhjulet, er den almindelige Konstruktion en Fælgbremse, hvis Klodser er anbragte i en bestemt Afstand, som dog er meget mindre end Vidden af Fælgen. Resultatet

er, at det er nødvendigt at demontere Bremseklodserne inden Hjulet kan tages af. Baade denne Mangel og den mere alvorlige: den utilstrækkelige Virkning, som vi ovenfor omtalte, kunde maaske afhjælpes ved at anvende en Bremseform, som fandtes ved nogle af de første „Singer“-Motorcykler. Ved denne Konstruktion var paa hver Gren af Forgaflen befæstet en fremadrettet Stiver. Paa hver af disse Stivere var anbragt drejeligt en bøjet Vægstang, hvis nederste Ende var en Bremsesko, som var formet saaledes, at den omfattede den runde Kant af Fælgen. Mellem de øverste Ender af Vægstængerne var indskudt en omvendt Kile, og naar den blev trukket opad ved Hjælp af Bowdenmekanismen og dens Forbindelsesstang, blev de nederste Ender af Vægstængerne tvungne imod hinanden og klemte saaledes Fælgen imellem Skoene. Imellem de øverste Ender af Vægstængerne var anbragt en Spiralfjeder, som normalt holdt de nederste Ender fra hinanden. Da Afstanden mellem Skoene var større end Fælgenes Vidde, frembød de ingen Hindring for Hjulets Udtagelse af Gaflen, maaske fraregnet, at Luften maatte tages ud af Ringen. Men da det jo som Regel netop er „Luftmangel“ i Ringen, som foranlediger, at Hjulet skal tages af, betyder denne lille Ulempe saa at sige intet.

Virkningen af denne Bremse er tildels afhængig af Vinklen paa Kilen, og den kan gøres saa lille, som det skal være, fordi Fjederen vil tvinge Kilen ned igen, naar Bremsen løsnes. Det er muligvis en bedre Anordning, naar Kilen er erstattet med to Vægstangsled, forbundne indbyrdes og med de øverste Ender af Vægstængerne, og saaledes at de danner et „V“ til hvis Toppunkt Bowdenkablet er gjort fast. Herved bevæges Vægstængerne paa samme Maade som ved Kilen, men med den Fordeel, at jo større Kraft der anvendes, desto mere bliver den mangedoblet; thi, da den sideværts Bevægelse af de yderste Ender af Vægstangsledene aftager jævnt i Forhold til den lodrette Bevægelse af Midterpunktet, vil den aftagende Bevægelse blive ledsaget af en voksende Kraft.

En saadan Bremse vilde virkelig kunne gøre god Nytte og holde Maskinen, naar det er nødvendigt; men Bremserne burde ikke alene forbindes saaledes, at de arbejder sammen; Forbindelsen burde tillige være saaledes, at de kunde betjenes begge to paa en Gang enten ved Haanden eller ved Foden. Vi har allerede nævnt Lejligheder, hvor

H. C. Christiansen, Aarhus. Stor moderne Garage og Værksted.

Motorcyklisten gerne vil kunne bremse Maskinen kraftigt, medens hans Fødder slæber paa Jorden, eller i hvert Fald ikke rører ved Pedalen. Hertil kommer, at de fleste Begyndere er vant til at bruge Haandbremse fra deres Trædecykler, saa at det varer noget, inden de bliver fortrolige med Fodbremsen; i et skarpt Sving kan det da let gaa dem galt. Paa den anden Side gaar det heller ikke an ikke at kunne betjene Bremsen, medens man regulerer Karburatoren.

Bortset fra saadanne haandgribelige Fejl som bøjede Bremsestænger o. s. v. vil vi til Slutning hævde Betydningen af, at Haand- og Fodstænger anbringes saaledes, at der ikke spildes Tid ved at betjene dem. Den omvendte Vægtstangsmekanisme

til Forhjulsbremsen lader kun lidet tilbage at ønske i denne Henseende. Den kan betjenes ved et eneste Ryk. Men ved næsten alle Maskiner skal der to Bevægelser til for at betjene Fodbremsen: den ene for at anbringe Fodspids eller Hæl paa Pedalen, den anden for at trykke ned. Pedalen er saa godt som altid anbragt i en ubekvem Stilling, medens den burde staa om ikke i direkte saa dog i ganske umiddelbar Berøring med Fodspids eller Hæl, saa at en eneste Bevægelse af Foden var tilstrækkelig til at bringe Bremsen i Virksomhed. Den Tid, som vindes, er maaske kun en Brøkdel af et Sekund; men netop den Brøkdel kan gøre Forskellen mellem Paakørsel og udenom: „Nærved og næsten skyder ingen Mand af Hesten!“

„Mercedes“ 1914.

„Mercedes“-Vognens Fremstiller: „Daimler Motoren-Gesellschaft“ i Untertürkheim ved Stuttgart blev grundlagt i Aaret 1890 af „den moderne Automobilismes Fader“, Opfinderen af den hur-

Karburator, Gearkasse, Styremekanisme og Kraftoverføring. Det er klart, at der, for at løse en saadan Opgave for første Gang, ikke blot krævedes et ualmindeligt Geni, men ogsaa en ganske overordentlig Kraft og Energi for at overvinde alle de Vanskeligheder, som taarnede sig op paa alle Kanter.

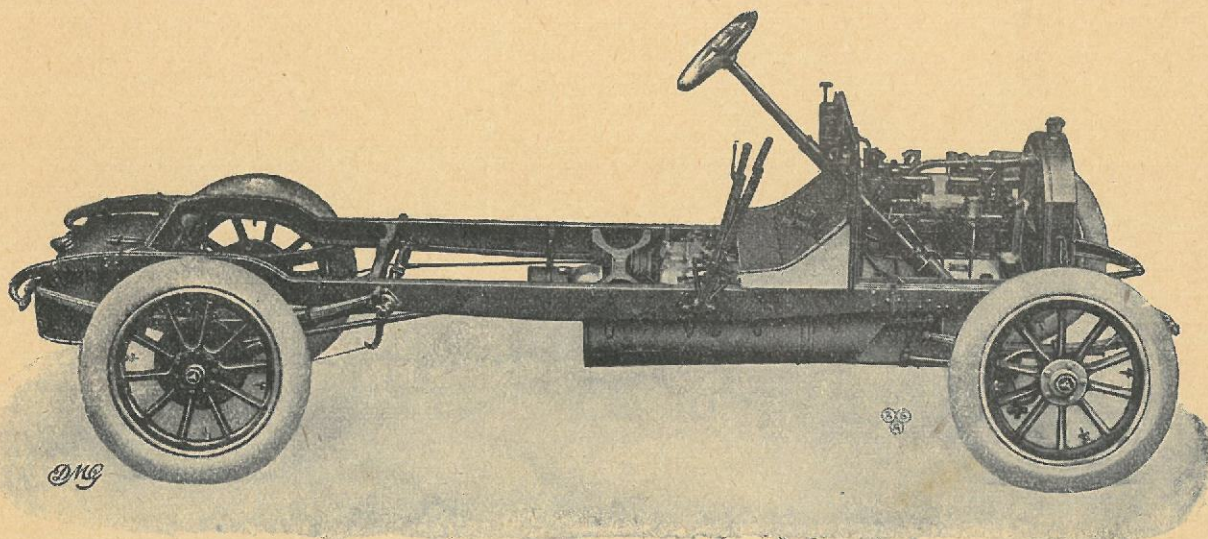


Fig. 1. 10/25 HK. Mercedes-Kardan Chassis.

tiggaaende Benzinmotor, den tyske Ingeniør Gottlieb Daimler.

Da Gottlieb Daimler tog fat paa den Opgave at bygge et Automobil, havde han ingen Forgængere, som han kunde have taget som Forbillede. Alt maatte først skabes fra nyt: Motor, Tænding,

Gottlieb Daimlers Opfinder-Historie er da ogsaa en fortsat Beskrivelse af uafslidelige Kampe, som dog heldigvis for de allerflestes Vedkommende endte med en lykkelig Sejr. Her blot en blandt mange Fortællinger fra Begyndelsen af Gottlieb Daimlers Opfinderliv: Sammen med sine vigtigste

H. C. Christiansen, stort Udvalg i brugte Luksusautomobiler.

Medarbejdere havde han en Gang installeret sig i et lille afsides liggende Havehus i Cannstadt for at udprøve den første Automobilmotor, som han havde fremstillet i største Hemmelighed. Gottlieb Daimler var netop saa sikker i sin Overbevisning om sin Opfindelses epokegørende Betydning, at han ikke skøttede om at lade den komme til det

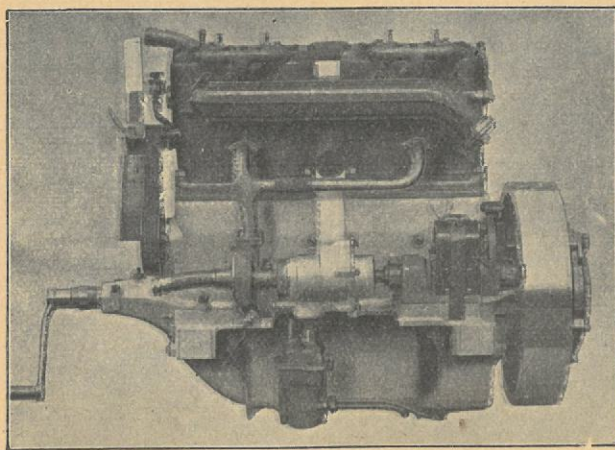


Fig. 2. 16/45 HK. Mercedes-Knight-Motor, set fra Udblæsningssiden.

store Publikums Kundskab, før alt var fiks og færdig og grundig gennemprøvet — et rosværdigt Princip, som fra første Færd har været og stadig er Hovedtraditionen i Daimler-Fabrikkens Arbejds-metoder.

Ikke desto mindre var det sivet ud i Cannstadt, at der foregik noget hemmelighedsfuldt i det lille Havehus; de laasede Døre, de blændede Vinduer, den Banken og Hamren inde i Huset — det æggede altsammen Nysgærrigheden. Man søgte forgæves at udspionere, man gættede snart paa det ene og snart paa det andet. En skønne Dag var Vennerne atter ivrigt optagne af at udgranske Motorens endnu saa genstridige Luner, da pludselig den laasede Dør sprang op med et Brag, Skæret fra en Blændlygte oplyste Rummet, og i Døraabningen viste sig „Lovens Haandhæver“ ledsaget af adskillige Retsbetjente. De forskrækkede Konstrukører hørte en tordnende Stemme: „I Lovens Navn! De er — — —.“ Fortsættelsen udeblev; thi i Stedet for den forventede Trykkerpresse og Falskmøntner-Apparaterne, i Stedet for de falske Rubel- og Hundredmarkssedler, fandt de ikke andet end en Miniaturudgave af en Eksplosionsmotor! Kommissionen trak sig derefter tilbage med mange Undskyldninger, men Rygtet om den mislykkede

Opdagelse af et Falskmøntnerværksted løb snart Byen rundt, og Politimesteren fandt sig foranlediget til at gøre d'Hrr. en Undskyldning.

Saaledes var Automobilismens Begyndelse, og man kan af denne lille Historie se, hvor talrige Vanskelighederne var, ikke blot paa det rent konstruktive Omraade. Gottlieb Daimler var Opfinder; men han var tillige en kyndig Ingeniør, og han havde et vidunderligt Blik for Tidens Krav. Han udviklede sine Ideer Skridt for Skridt, og da han altfor tidligt afgik ved Døden i Aaret 1900, havde han udsaaet en Sæd, som siden har baaret gyldne Frugter over hele Verden.

Men han gjorde det, som næsten var bedre endnu: han efterlod sig sin gamle Ven, den prøvede og udmærkede Konstrukør Maybach, som ret forstod at fortsætte Daimler-Fabrikens konstruktive Ledelse i den afdøde Grundlæggeres Aand. Da Daimler-Fabriken i Aaret 1902 ønskede for Alvor at træde ind i Verdenskonkurrencen ved Udstillinger og internationale Væddeløb med nye og forbedrede Typer, ønskede Konstrukør Maybach at give Vognen et Navn, som havde en mere international Klang end det specifik tyske „Daimler“. Han opkaldte da Typen efter Frk. Mercedes, den dengang 16-aarige Datter af Fabrikens daværende Administrator Jellineck. Saaledes gik det til, at den unge Dame kom til at give sit Navn til en af Verdens mest bekendte Automobiltyper.

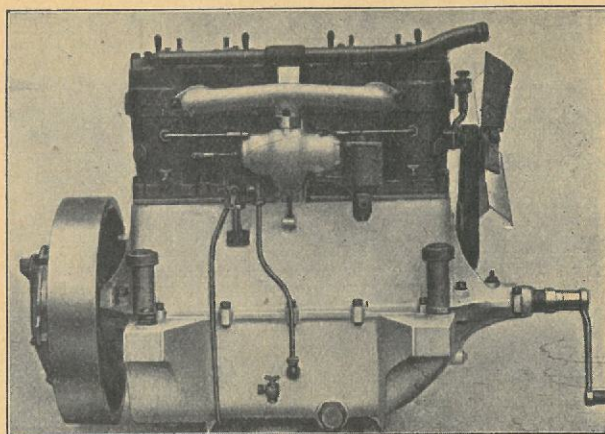


Fig. 3. 10/45 Mercedes-Knight-Motor, set fra Karburatorsiden.

Man vil forstaa, at det er med en vis festlig Glæde, at vi, efter det righoldige Materiale, som beredvilligt er stillet til vor Disposition af Daimler-Fabrikens herværende Repræsentant, Hr. Godsejer Bencard, Grønningen, København, sætter os til

H. C. CHRISTIANSEN, stort Udvalg i brugte Luksusautomobiler.

at udarbejde en Beskrivelse af disse Vogne, hvor hvert Princip, hver Detail er historisk og kan betragtes og bliver betragtet som et mønstergyldigt Forbillede for alle Automobilkonstruktioner hele Verden over. Et Ugeblads snævre Rammer tillader desværre ikke at gøre Beskrivelsen saa fyldig, som den gerne skulde være, og vi maa derfor indskrænke os til at omtale de karakteristiske Hovedtræk i Konstruktionerne. Dog skal vi forudskikke følgende almindelige Bemærkninger.

Et Blik paa Fig. 1, som gengiver det $10/25$ HK Mercedes-Kardan-Chassis, viser tydeligt, at vi her staar overfor en Standard-Konstruktion: alt paa sin rette Plads og alt i den rette indbyrdes Harmoni. Daimler-Fabriken i Stuttgart har for Tyskland erhvervet Licensretten til at bygge de bekendte Knight-Glidermotorer paa samme Maade, som engelsk Daimler i Coventry har erhvervet Licensretten for England, Panhard-Levassor for Frankrig, Minerva for Belgien o. s. v. Den tyske Daimler har



20 HK. 4 Cylindre.

For 2 Personer	Kr. 2800.00
» 4 à 5 »	» 3100.00
» 6 à 7 »	» 3400.00
Komb. 2 eller 4 Personer . .	» 3300.00

Komplet udstyret med Kalesche, Vindskærm, 5 Lygter, Gasværk, Hastighedsmaaler, Signalthorn, Pumpe, Dunkraft, Værktøj.



35 HK. 4 Cylindre.

Med elektrisk Selvstarter, elegant 5 Personers Turist-Karosseri, komplet udstyret med Kalesche, Vindskærm, 5 elektriske Lygter, elektrisk Signalthorn, Hastighedsmaaler med Kilometertæller, Pumpe, Dunkraft, Værktøj.

Kr. 5900.00.

Forlang Kataloger.

F. Bülow & Co., København C.

Telefon 7757 - 7778. Knippelsbrogade 2. Telefon 7757 - 7778.

Automobilgarage

i vor under Opførelse værende moderne Garage,
G1. Kongevej 6,

er fra April Maaned Plads for et større Antal Automobiler og Antomobildrosker. **Enkeltboxe**, større og mindre, for Luksusvogne. Automobilejere uden Chauffeur anbefales vor „Automobiltension“, hvor Automobilerne bliver vasket, pudset, pumpet, smurt og efterset af dygtige Fagfolk for en meget moderat Betaling.

Stort Benzinoplag, Lager af alle anerkendte Smøreolier, Vulkanisering, Michelin Stock etc.
Aaben Dag og Nat.

Københavns Automobil Central,

Gammel Kongevej 66.

Telefon Central 5337.

H. C. Christiansen, Brugte Automobiler. Priser fra 2000 Kroner.

dog endnu ikke fulgt sin Søsterfabriks Eksempel i England og fuldstændig kastet de gamle Ventilmotorer overbord. I 1914 vil tysk Daimler kun bygge tre Typer med Knight-Motorer, nemlig $10/30$, $16/45$, og $25/65$ HK, alle firecylindrede og med Kardan-

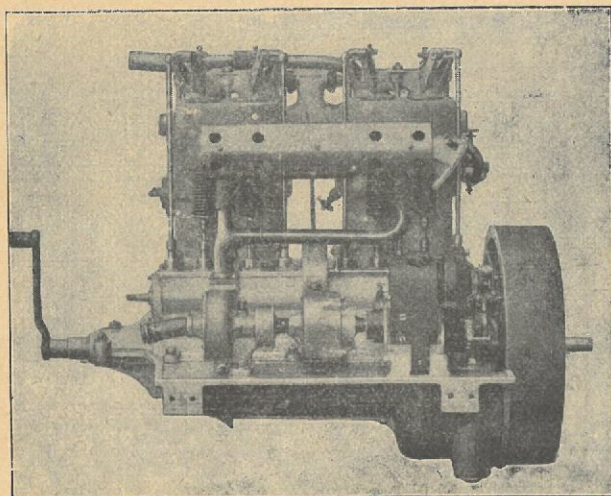


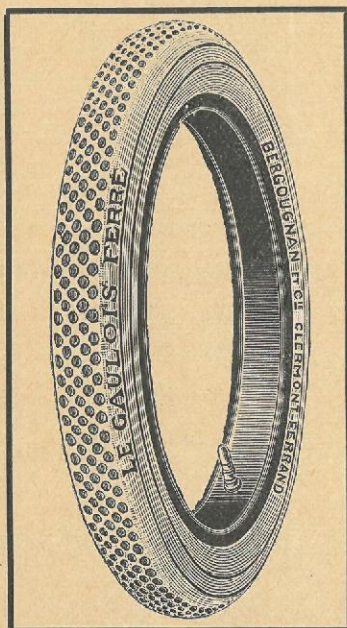
Fig. 4. $10/25$ og $14/35$ HK. Mercedes-Ventil-Motor, set fra Udblæsningssiden.

Ventilerne er anbragt paa samme Side: Sugeventilerne foroven, styrede ved svingende Vægstænger; Udblæsningsventilerne forneden og styrede nedenfra.

træk. Af Typer med Ventilmotorer bygger Fabrikken i Aar ialt 9, deraf de 6 med Kardantræk, nemlig $8/22$, $10/25$, $14/35$, $22/50$, $28/80$ HK, alle firecylindrede, samt en $28/95$ HK sekscylindret. Tre af de stærkeste Typer udføres stadig med Kædetræk, nemlig $28/80$, $38/80$ og $37/95$ KH, alle firecylindrede.

Vi har gentagne Gange i „Motor“ offentliggjort udførlige Afhandlinger om Knight-Motoren, saa vi skal ikke her komme nærmere ind paa en Detaljbeskrivelse af Konstruktionen. Fig. 2 og 3 viser et Par Billeder af den $16/45$ HK Mercedes-Knight-Motor, set henholdsvis fra Udblæsnings- og fra Karburatorsiden. Vi skal dog lige minde om, at det ejendommelige ved Knights „Glidermotor“ bestaar i, at de almindelige Ventiler er erstattede med to Glidere, som ved en Krumtapsmekanisme (ved den tyske Daimler styret ved en Tandhjulsudveksling, ved den engelske ved Kædetræk) bevæger sig op og ned inden i Cylinderen, men udenom Stemplet. I hver af Gliderne er paa modsat Side anbragt to Slidser, som under den tredobbelte Bevægelse af de to Glidere og Stemplet til rette Tidspunkter kommer ud for hinanden og for tilsvarende Aabninger

Etablissement **BERGOUGNAN** Filial for Norden
ved PETER SØRENSEN.



GAULOIS

(udtales **GO-LO-A**).

**AUTOMOBIL
MOTOR
CYKLE**

RINGE

er
VERDENS
fineste
MÆRKE.

MASSIV-GUMMI for LAST-BILER.

Lager: Stampesgade 5, København B.
Tlf. Vester 2556 y. Tlf. Vester 2556 y.

H. C. CHRISTIANSEN, Varetransportautomobiler fra 1000 Kr.

Sunbeam Motorcycle

Sensationen for 1914.

2³/₄-3¹/₂ HK.

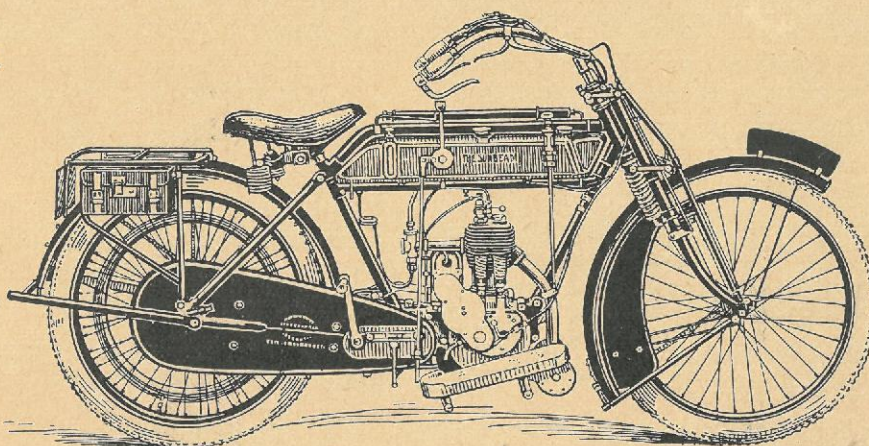
Fodstarter.

3 Gear.

Frigang.

Gearkasse
efter Auto-
princip (ikke

Bagnavs-
gear.)



Kædeover-
føring

i fuldstændig

lukkede

Oliekæde-
kasser.

De nye Modeller for 1914

Motorcyklen for Gentlemen.

ere hjemkomne.

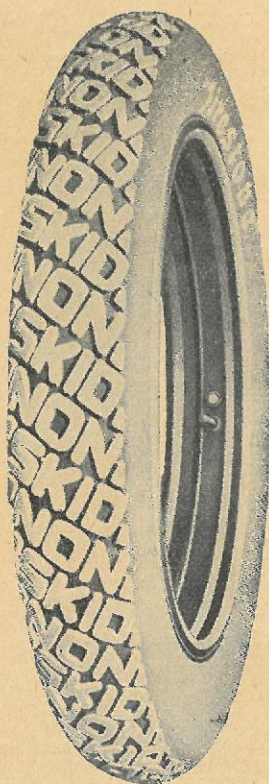
Automobilet paa 2¹/₂ Hjul.

Forlang Katalog med Oplysninger om Sunbeam-Motorcyclens mange specielle Finesser.

Hersleb Christiansen & Co., Raadhuspladsen 77.

Telefon 7024.

Hj. af Farvergade.



THE FIRESTONE PNEUMATIC TIRE

er Amerikas fineste Automobilring,
fremstillet af Landets ældste og største Fabrik.

*Den vil ogsaa her i Landet kunne hævde sin
Overlegenhed over andre første Klasses Mærker.*

Eneforhandling for Danmark er overdraget til:
Skandinavisk Gummi Import Comp.
Gl. Kongevej 87.

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

i Cylindervæggen, saa at der bliver Adgang for Gassens Ind- og Udstrømning.

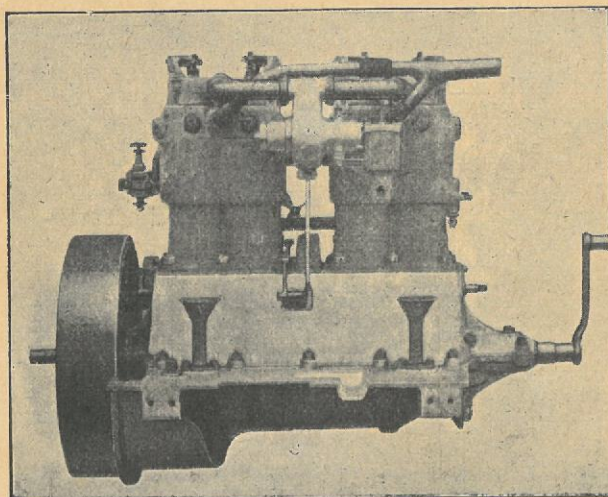


Fig. 5. 10/25 og 14/35 HK. Mercedes-Ventilmotor, set fra Karburatorsiden.

Mercedes-Ventilmotorerne bygges i forskellige Typer: i den mindste $\frac{8}{22}$ HK Motor er alle fire Cylindre støbte i een Blok, og Ventilerne anbragte paa den ene Side og styrede fra neden. I de $\frac{10}{25}$

og $\frac{14}{35}$ HK Motorer er Cylindrene støbt to og to sammen; Sugeventilerne er anbragt foroven og styres ved Hjælp af svingende Vægtstænger; Udblæsningsventilerne styres derimod fra neden. Tandhjulsudvekslingen til Knasteakslen ligger midt imellem de to Cylinderpar. Fig. 4 og 5 viser Billeder af disse Motorer, set fra begge Sider.

I de $\frac{25}{50}$, $\frac{28}{60}$ og $\frac{38}{80}$ HK Motorer er Cylindrene ogsaa parvis sammenstøbte; men Ventilerne er anbragt symmetrisk paa begge Sider og styres franeden. Tandhjulsudvekslingen til Knasteakslen ligger som ved de foregaaende to Typer imellem Cylinderparrene. Fig. 6 viser et Billede af disse Motorer set forfra, fra Ventilatorsiden.

Den sekscylindrede $\frac{28}{35}$ HK Motor har seks af Staal svejsede Cylindre. Knasteakslen ligger ovenover Cylinderhovederne og drives ved en lodret staaende Aksel paa Ventilatorsiden. De skraatstiliede, fjederbelastede Indsugnings- og Udblæsningsventiler bevæges ved svingende Vægtstænger.

Endelig har den $\frac{37}{95}$ HK Motor fire parvis sammenstøbte Cylindre. Oven i hver Cylinder er anbragt en Indsugnings- og to Udblæsningsventiler som styres ved svingende Vægtstænger.

Jorden rundt paa et Sæt PETERS UNION Automobilringe

30000 Km. har mine „Peters Union“ Automobilringe løbet uden endnu at være afkørte, et saa fint Resultat har jeg aldrig haft, heller ikke tidligere har jeg kørt saa billigt, som med disse Ringe.

København, d. 27. Febr. 1914.

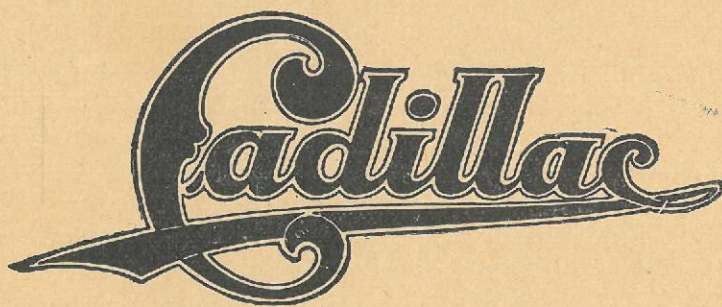
N. J. Ettrup,

Formand for Frederiksberg Bilkomp.

Repræsentant:

LARS HANSEN, Vestergade 7. Telefon 7255.

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

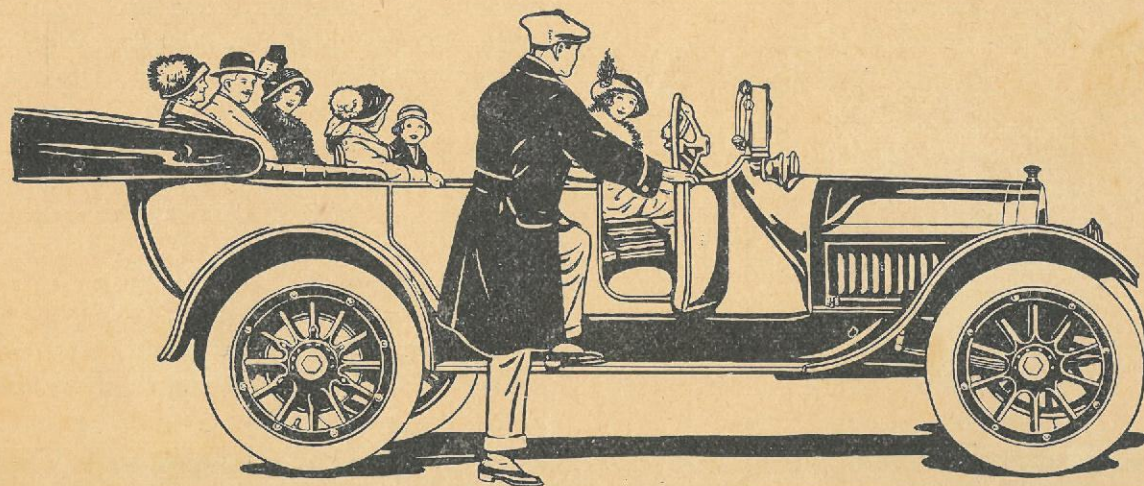


Model 1914.

Elektrisk selvstartende.
Dobbelt Udveksling i Bagakslen
sparer 42 %.

Eneforhandler for Danmark:

A. K. MOSE.
Westend 7-9-11. Telf. 6415.



Red Head
TRADE MARK
SPARK PLUG



Red Head Regular Plug.

To Millioner er i Brug nu.
Simplex, Premier, Reo, Regale, Hupmobile og ca. 250 andre kendte
Fabriker anvender det. Det mest brugte Tændrør i Amerika.

Red Head Platinum Point Plug.

Vi erstatter gratis Platinstiften paa Red Head Tændrør, hvis
den ødelægges af Varme i Løbet af 99 Aar, men ikke senere.
Ægte Platinstift svejset til Hoved-Elektroden. Bedste Tændrør i Ver-
den. Et Sæt Red Head Skruenøgle følger gratis med 4 Tændrør.

**EMIL GROSSMAN Mfg. Co. Bush Terminal, Model Factory No. 20,
Brooklyn (New York City), U. S. A.**

Forhandlere i Danmark:
Adler Cycle Aktieselskab, kgl. Hofleverandør, Kbhvn. Paul Christensen, Kbhvn.
F. Bülow & Co., Kbhvn.

General-Repræsent. f. Europa: Hilaire J. Holder, Löwengasse 39, Wien, Østrig.



Et af de Punkter, som er særegne for „Mercedes“-Vognen er dens Kobling med dobbelt Konus, hvorefter vi bringer en Atbildning i Fig. 7. Af en god Kobling forlanger man, at den skal

være let at betjene, tage Fat jævnt og uden Ryk, at den ikke glider under Kørselen, at den bevirker, at Gearskiftningen foregaar let uden Skade for Tandhjulene, og at den kræver saa lidt Pasning som muligt. „Mercedes“-Dobbeltkonus-Kobling tilfredsstiller disse Fordringer i enhver Henseende.

Som Benævnelsen antyder, har denne Kobling i Modsætning til de almindelige Koblinger af denne Art to Konusser i Stedet for een; de to Konusser er anbragt med Grundfladerne mod hinanden og presses af en stærk Stålfjeder ind i tilsvarende Flanger, som er i fast Forbindelse med Svinghjulet. Udløserapparatet bestaar af to Kiler, som bevæger sig mellem Ruller. Den Omstændighed, at de læderbetrukne, af Staal i Sænke smedede Konusser, er afdrejede til en overordentlig ringe Godstykkelse, og at de kun er af ringe Diameter, bevirker, at de kun har en forholdsvis ubetydelig Inerti. Herved opnaas den Fordel, at Dobbeltkonus'en efter Udløsningen hurtigt kommer til Stilstand og efter Gearskiftningen atter hurtigt kommer i Bevægelse, hvilket i høj Grad letter Gearskiftningen og skaaner Tandhjulene. De store Adhæsionsflader paa den dob-

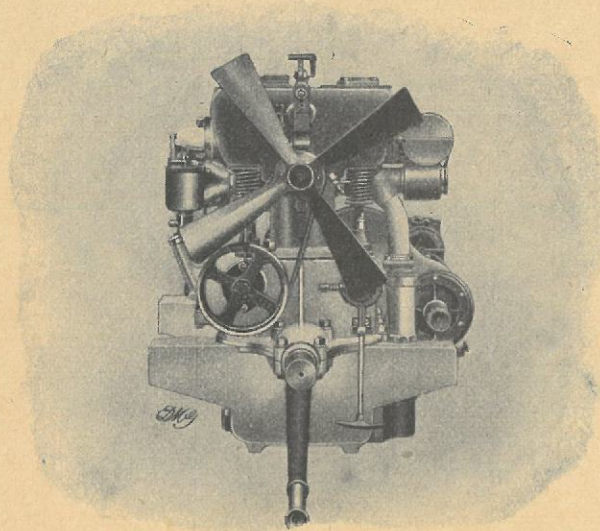
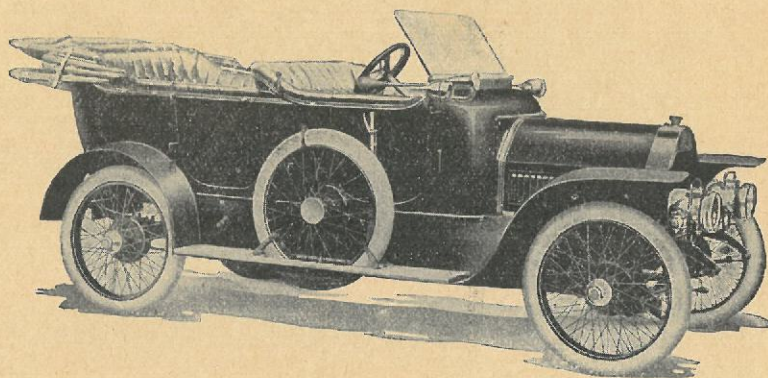


Fig. 6. 22/50, 28/60 og 38/80 HK. „Mercedes“-Ventilmotor set forfra fra Ventilatorsiden. Ventilene er anbragt symmetrisk paa begge Sider og styres forneden.

Humber



Humber 11/12 HK. Indehaver af alle Verdensrekorder i sin Klasse.

Tildelt **Grand Prix**: Brüssel 1910, Buenos Ayres 1910, Turin 1911.

Priser: Bivejsvogne fra **Kr. 2500.00**, 4-Personers-Vogne fra **Kr. 4900.00**.

Forlang Tilbud. — Forhandlere antages.

Generalagenter for Skandinavien: **Raaberg & Sørensen, Gl. Kongevej 1 C, Kbhvn.**

Eneforhandling for Jylland og Fyen: **Carl Nielsen & Co., Kolding.**

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

I det fornylig afholdte

Svenske Vinterløb

vandt

Herr Hageselle (Adler)

Ærespræmie

Herr Ingeniør Rääf (Horch)

2^{den} Præmie

paa

Columb-Dæk

der saaledes atter har bevist deres enestaaende **Holdbarhed**, idet nævnte Løb — som bekendt — gik ad næsten ufremkommelige Veje.

Hoveddepot:

A|S „COLUMB“

Jærnbanegade 4. — København.

Telefon 9922.

Telegr.-Adr.: Columbdæk.

belte Konus sikrer, at Koblingen holder godt fast og kun slides ganske ubetydeligt. Endelig vil der ved denne Konstruktion ikke komme noget aksialt Tryk paa Krumtapsakslen, hvilket altid er Til-

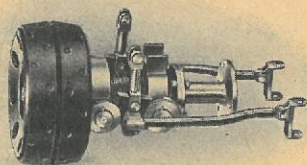


Fig. 7. „Mercedes“-Dobbeltkonus-Kobling.

Koblingen bestaar af to læderbetrukne, af Staal i Senke smedede Konusskaale, som vender Grundfladerne mod hinanden og som ved en stærk Spiralfjeder presses ud imod tilsvarende Flanger, som er i fast Forbindelse med Svinghjulet. Udløsningen foregaar ved Hjælp af to Kiler, som bevæger sig imellem Lederuller.

fældet ved andre Koblinger, i det mindste under Udløsningen.

„Mercedes“-Gearkasse (Fig. 8) giver fire Gear fremad og Baglængsang. Gearet er konstrueret efter det almindelige Vekseldrevsystem med forskydelige Tandhjulssæt. Paa Figuren maa man tænke sig

Motoren til venstre, Kardanakslen til højre. Den Aksel, som er vist øverst, er altsaa Gearets Hovedaksel, medens den nedenfor viste Aksel er Mellemakslen. Hovedakslen er i to Stykker: straks efter sin Indtræden i Gearkassen paa venstre Side bærer den et dobbelt Tandhjul, bestaaende af en større og en mindre Tandkrans. Det større Tandhjul er i stadig Indgribning med et tilsvarende Tandhjul paa Mellemakslen (længst tilvenstre). Umiddelbart efter det Sted, hvor det nævnte Dobbelttandhjul er anbragt, er Hovedakslen drejet ned til en noget mindre Diameter, saa at den kan gaa ind i den hule Fortsættelse af Hovedakslen til højre. Denne Fortsættelse er paa sin Overflade forsynet med Noter, hvori de to forskydelige Tandhjulssæt kan vandre frem og tilbage, dog saaledes at Noterne tvinger dem til at gaa rundt med Akslen. Det Tandhjulssæt, som ligger yderst til højre, bestaar af to i eet Stykke udarbejdede uligestore Tandhjul, som ved Forskydning frem eller tilbage kan bringes i Indgribning hver med sit tilsvarende Tandhjul paa Mellemakslen, hvorved man faar 2det og 3die Gear.

„LORELEY“ Automobiler.

(Rud. Ley, A|G, Arnstadt i Th.)

Mange Aars Erfaringer har vist, at „LORELEY“ Fabrikatet hører til det mest fuldkomne. Yderst stabil og enkel Konstruktion.

Stort Lager af alle Typer, sidste Modeller — 4 og 6 Cylindre —, *Turistvogne, Limousiner, Lægevogne*. Forlang Tilbud og se „LORELEY“, inden De tager Bestemmelse om Køb af Automobil.

Eneforhandler for Danmark:

VILH. NELLEMANN, Randers.

Telefon 230 og 930.

Special-Værksted for Automobiler. **Stor Garage.**

H. C. Christiansen, Ventilløs engelsk Daimler, Priser fra 7000 Kr.

Thrige

Bivejsvognen

koster komplet Kr. 3800,00 og

demonstreres

overalt i Landet ved Henvendelse til Fabriken i Odense.

Fyns største Auto-Garage.

Benzin & Oliedepot. Stock Michelin. 1. Klasses Reparationsværksted.

Generalrepræsentation

N. S. U.

5/15, 6/18, 8/24, 10, 30 og 13/38 HK.

Automobiler for Læger.



for Danmark af:

Automobiler.

Luxus-, Last- & Varevogne.

Lager af Tilbehør og Reservedele.

Eneforhandling for Fyn af: **N.S.U. & INDIAN Motorcykler:**

Olav Pedersen & Co., Odense.

Kontor: Lindevej 3. Telf. 1727. Garageindkørsel: Vindegade 10.

H. C. Christiansen, Baadmotorer, nye og brugte.

Det andet forskydelige Tandhjulssæt, som man ser til venstre for det første, bestaar af eet Tand-

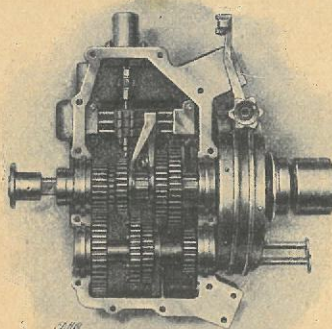


Fig. 8. „Mercedes“-Gearkasse med fire Gear fremad og Baglængsang.

Den direkte Overføring bevirktes ved at forskyde Tandhjul Nr. 2 (fra venstre) paa Hovedakslen til venstre, saa at den indvendige Tandkrans paa dette Hjul griber over den mindre Tandkrans paa det dobbelte Tandhjul længst til venstre.

hjul, som foruden en udvendig, tillige bærer en indvendig Tandkrands. Bringes dette Tandhjul ved Forskydning til højre i Forbindelse med det tilsva-

rende Tandhjul paa Mellemakslen (Nr. 2 fra venstre), har man 1ste Gear. Skydes Tandhjulet derimod til venstre, saa at det med sin indvendige Tandkrands griber om det mindste af de to Tandhjul længst til venstre paa Hovedakslen, bliver denne Aksels to Parter direkte koblet sammen, og man har den s. k. „direkte Overføring“ paa fjerde eller højeste Gear. Baglængsangen endelig bevirktes ved to mindre Tandhjul, det ene paa Mellemakslen, det andet paa en Hjælpeaksel under denne; men disse Tandhjul ses ikke tydeligt paa den vedføjede Afbildning, saa vi skal ikke opholde os mere derved.

Til Slut viser vi i Fig. 9 et Billede af „Mercedes“ ejendommelige Differential- og Bagakselkonstruktion. Denne Konstruktion afviger meget fra den ellers almindelige; thi i Stedet for en enkelt konisk Tandhjulsudveksling til begge Baghjul, er der anbragt to koniske Tandhjulsudvekslinger, en til det højre og en til det venstre. For at der kan blive Plads til de koniske Tandhjul, saa at de ikke støder mod hverandre, er det nødvendigt, at det

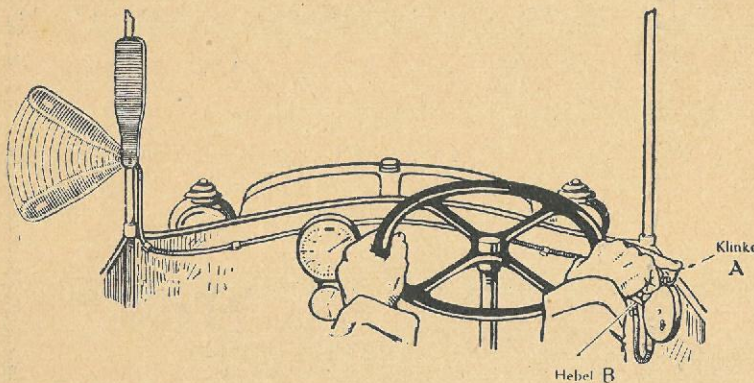


New Hudson Motorcycler
&
Cycler

Verdens paalideligste og mest letløbende
Maskiner.



SOLSOL TIL METALPUDSNING BLAUENFELDT & TVEDE TELEFON 75 68	VARE MÆRKE SÆRLIG HOLDBAR SAAVEL PAA KOLDE SOM VARME FLADER SPECIELT FREMSTILLET TIL AUTOMOBILER ER AMMONIAKFRI, ANGRIBER IKKE :: LAKERINGEN :: FAAES OVERALT DANSK ARBEJDE
---	---



„Autovink“.

Nyt

Automatisk vinkende Signal
til Angivelse af Kørselsretningen.

I Mørke og Taage elektrisk oplyst.

Anerkendt og anbefalet
af udenlandske Politiautoriteter.

KORNER & KETT København. Hovedvagtsgade 8. Telefon Central 4569.

H. C. CHRISTIANSEN, AARHUS. Stor moderne Garage og Værksted.

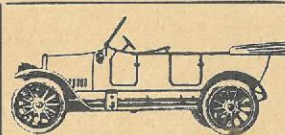
TELEGR. ADR. KRAMP

DANSK ARBEIDE



TEL. 427. & 827.

GIDEON

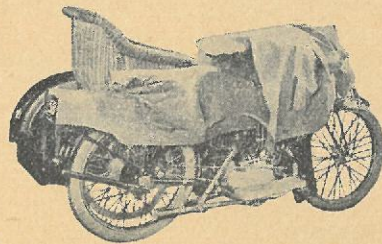


LUXUSVOGNE
DROSCHER
LIMOUSINER
LASTVOGNE

staar absolut paa Højde med Udlandets fineste

OG ER - virkelig dansk Arbejde -
RUD. KRAMP & JØRGENSEN. HORSSENS

Trewso.



Bedste **Motorbeklædning** føres paa Lager i to Kvaliteter og i alle Størrelser.

I. Kvalitet:

Jakke enradet med Vindfang og Ærmer med Vindfang 30.00.

Benklæder til at lukke fra oven og helt ned med to Fjedre paa Siden (kan ogsaa bruges som Overdækningsstykke til Motor-Cyklen) 22.00.

Benklæder til at lukke med Hægter fra Knæ og til Fod 18.00.
Løse Ben 13.50.

II. Kvalitet:

Jakke toradet, Ærmer med Vindfang 24.00.

Benklæder samme Façon som i den I. Kvalitet à 19.00, 15.00 og 12.00.

Prima Automobilkapper, garanteret Luft- og Vandtæt.

— ENE-UDSALG. —

Største Udvalg af Handsker, Huer,
Gamacher og Halstørklæder.

Magasin du Nord,
Herre-Afdelingen.

H. C. Christiansen, Aarhus & København.

ene Par er større end det andet. Udvekslingsforholdet er dog naturligvis det samme.

Af Fig. 9, som viser Bagakslen skilt fra hinanden, fremgaar det ovenfor sagte temmelig tydeligt.

at de Tryk, som de to Udvekslinger udøver mod Akselkapslen, er modsatrettede og gensidig ophæver hinanden. Af samme Grund er ogsaa de to Kuglelejer aflastede, hvori Akslen hviler fortil og

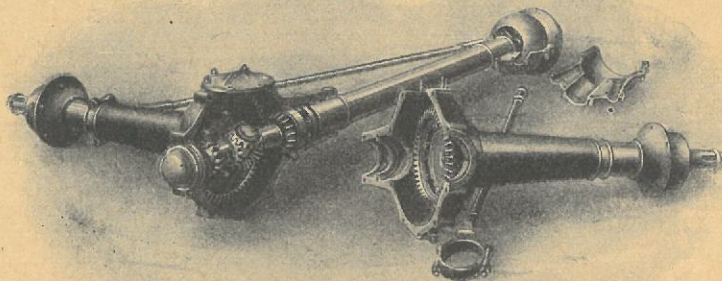
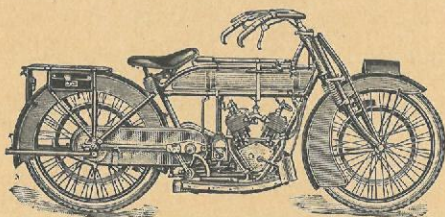


Fig. 9. „Mercedes“-Bagbro med Differential.

Den koniske Tandhjulsudveksling er dobbelt — en til hvert Baghjul. Der findes ingen indvendig Differentialkapsel, men de smaa Differentialhjul drejer sig, det ene Par om selve Kardanakslen, det andet Par om smaa Tappe, som sidder retvinklet ud fra Differentialakslen.

Udvekslingen til venstre Baghjul sker ved det forreste, til det højre Baghjul derimod ved det bagreste, noget mindre koniske Tandhjul. Heraf følger,

bagtil. Endelig fordeler Tandtrykkene sig ved denne Konstruktion altid over fire i Stedet for som ellers kun over to Tænder.



„LEA-FRANCIS“

vandt

„Colmore“ Pokalen

af **244 Startende**

ved Vinter-Paalidelighedsløbet 14. Febr.

1ste: „Lea-Francis“ vandt Pokalen,

2den: „Lea-Francis“

og slog saaledes

Alverdens bedste Motorcykel i det største Løb, der til Dato er afholdt.

Repr. for Danmark: **Holger Bruun,**

Slotsgade 3 - Københ. N. — Tlf. 4177.

Nyt Katalog

over

Elektrisk Automobiltilbehør

er udkommet og tilstilles paa Forlangende.

Indhold:

Indkapslede Magneter E. R.
Tændrør „Oléo“ og andre.
Hellesens Tændbatterier,
Gnistinduktorer.
Akkumulatorer.
Lommemaaleapparater.
Lamper.
Monteringsartikler for Momentbelysnings-Anlæg.
Automobilhorn.

Aage Havemanns Eftf.

(Chr. A. Olsen).

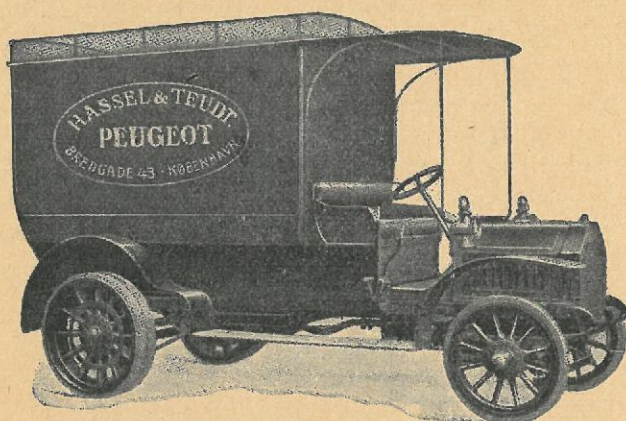
Elektriske Artikler En Gros.

Admiralgade 16, København.

Telefoner 8597, 8598, 5081.

Telegram-Adr.: Ahavemann.

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



Peugeot-Automobiler,

Frankrigs fineste og fornemste Mærke.

Luxus-Vogne, Omnibusser,
Forretnings- og Lastvogne.

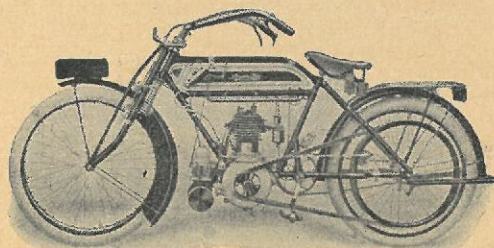
Baby Peugeot

for 2 Personer
(maa køre paa Biveje).

HASSEL & TEUDT. Bredgade 43. København.



Nye Motorcycler.



N. S. U., Lincoln Elk, Douglas, B. S. A., O. K., Puch m. fl. Største
Lager af brugte Motorcycler.

LANDEVEJS- & BANE (CHATER LEA m. fl.)
Gummi-Hestesko. Cycle- og Kælkefabriken Heimdal.

C. RAMM, autoriseret Lærer i Motorkørsel.
Læderstræde 11. Tlf. Byen 1558 x - Søgaardsvej 25 - Gentofte 249.

Københavns og Frederiksbergs
største aut.

Automobil-Køreskole
for Chauffører.

— 30 Hestes Øvelsesvogn benyttes. —

Store Luksus-Automobiler

udlejes til Selskabs- og Landkørsel.

(Et saa godt som nyt Vare-Automobil sælges billigt).

Hans Paulsen,
Nordre Fasanvej 70. Telefon Godthaab 411.

BAADMOTOREN

Erd Quality.

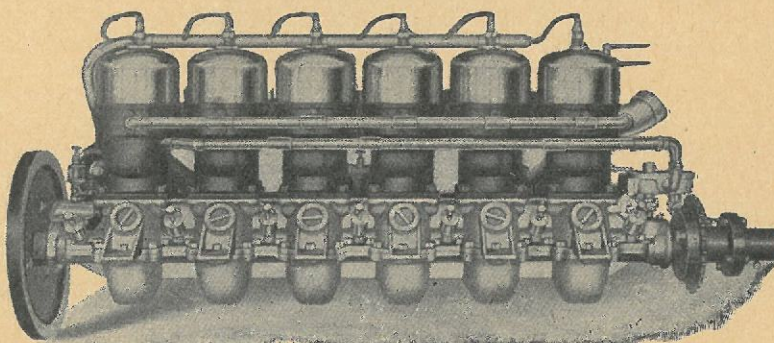
Nutidens bedste Motor, er
nu repræsenteret i Danmark.

Eneforhandler for Skandinavien:

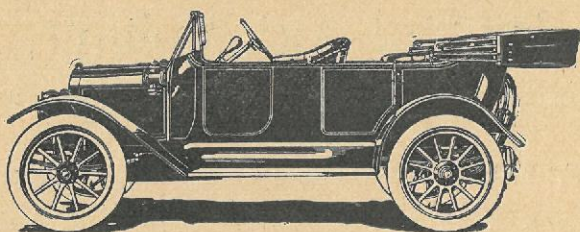
Gundestrup Import & Eksp. Co.

Toldbodvej 7. Telefon 7177.

Specialitet: Hjælpemotorer til Lystfartøjer.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.



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



„MAXWELL“

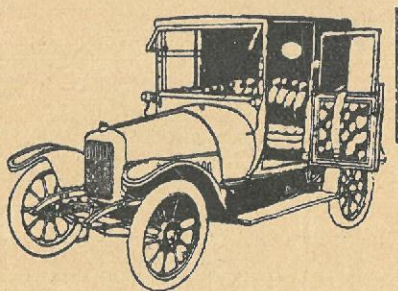
Turist-Automobil

25 HK — 5 Personer.

Komplet 3800 Kroner.

Specification:

Elegant Luxusudstyrelse, prima Karosseri & Lakering, ægte Læderbetræk, højre eller venstre Styring, Højspændingsmagnet, dobbelt indstillelig Vindskærm, Kalesche med Overtræk & Sidestykker med Vinduer, som fuldstændig lukker Vognen, store Acetylen-Projectorer med Gasværk, Side- & Baglanterner, Reservedæk-Holder, Speedometer, indbygget Horn, Dunkrafter samt komplet Sæt Værktøj.



„Calthorpe Minor“ Doctor-Coupe. Kr. 4550.

„CALTHORPE MINOR“

Bivejs-Automobil

10—12 HK — 4 cylindret.

Standard Model	komplet	Kr. 3650.
Luxus Model med skjult Bagsæde ..	—	4200.
Doctor-Coupe	—	4550.
Acetylen Projectorer med Gasværk	extra	110.
Dynamo Anlæg	—	360.

„PERRY“

Bivejs-Automobil.

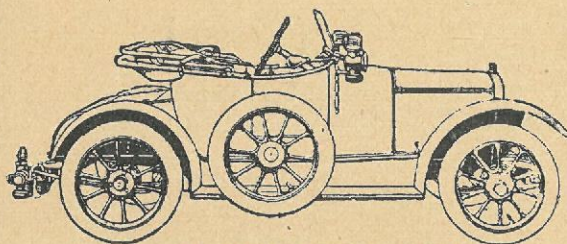
2 cylindret	komplet	Kr. 3500.
2 cyl. Coupe m. Acetylen Projectorer ..	—	4200.
4 cylindret	—	4200.
4 cyl. Coupe m. Acetylen Projectorer ..	—	4800.



BRITISH MOTOR DEPOT

BLOCK & LANDRUP

Telf. 1120. Fredericiagade 27. København.



„Perry“, 2 cyl., kmpl. Kr. 3500.

■ Den bedst konstruerede Bivejsvogn. ■

Ved selve Differentiallet er der den Ejenommelighed, at der ikke findes nogen indvendig Kapsel, idet to af de smaa Differentialhjul drejer sig om Tappe, som sidder retvinklet ud fra Kardanakslen, medens de to andre Differentialhjul drejer sig om selve Akslen. Ved denne patenterede Anordning opnaas, at man kan give Baghjulene „Styrt“, hvilket ellers kun er muligt ved Anvendelse af tværstillede Kardanaksler.

Anordning

om

Danmarks Tiltrædelse af den i Paris den 11te Oktober 1909 afsluttede internationale Konvention angaaende Kørsel med Motorkøretøjer.

Efter at Kongeriget Danmark for det egentlige Kongeriges Vedkommende dog med Undtagelse af Færøerne under 13de August 1913 har tiltraadt den i Paris den 11te Oktober 1909 afsluttede internationale Konvention angaaende Kørsel med Motorkøretøjer, hvilken Konvention træder i Kraft for Danmarks Vedkommende fra 1ste Maj 1914 at regne, fastsætter Justitsministeriet herved følgende Regler angaaende Udstedelse af internationale Kørecertifikater.

Ejeren af et Motorkøretøj, der ønsker at faa udstedt et internationalt Kørecertifikat til Benyttelse i Udlandet, har herom skriftligt at henvende sig til vedkommende Politimester, i København til Politidirektøren. Andragendet skal indeholde følgende Oplysninger:

Ejerens fulde Navn og Bopæl; Køretøjets Art (Vogn, Tricycle etc.); Fabrikantens Navn; Châssistype, dets Serie- eller Fabrikationsnummer;

Antallet af Motorens Cylindre, eller Antallet af dens Hestekræfter eller Cylinderdiameter;

Karosseriets Form og Farve samt Antal Pladser i Køretøjet;

Køretøjets Egenvægt (i Kilogram); det danske Kendingsmærke (Bogstav og Nr.);

samt, saafremt Ejeren ikke selv er Fører af Køretøjet, Førers fulde Navn, Fødested, Fødselsdag og Bopæl.

Andragendet skal være bilagt med den af Politiet i Henhold til § 9 i Lov om Motorkøretøjer af 29de April 1913 udstedte Attest om Køretøjets Godkendelse, Ejerens eller, saafremt der er en særlig Fører, dennes Førerbevis, samt med et Fotografi af Ejeren, henholdsvis af Føreren. Dette Fotografi skal være et uopklæbet Brystbillede ca. 4 1/2 cm Kvadrat.

H. C. Christiansen, N. A. G. Sports- og Luksusautomobiler.



BENZIN

og Reparatorer i Provinserne.



Danmark.		Sverrig.	
Aalborg.	P. Ph. Stuhr, Største Etablissement for Automobilreparationer. Olie- og Benzindepot, Vulkaniseringsanstalt. Danmarksvej 14-16. Jydsk Telf. 1177 (derfra Omst. til samtl. Afd.).	Engelholm.	A. B. Ivar Nilsson & Co. Velocipedfabrik. Telefon 219. Værksted for Automobilreparationer, Motorbaade og Motorcykler. — Lager af Tilbehør.
Aarhus.	N. Schrøder, Største Etablissement for Automobilreparationer. Olie- og Benzindepot, Vulkaniseringsanstalt. Lager af Dæk og Slinger. Østergade 35. Tlf. 1261.	Gøteborg.	Edv. Sønnegren, Mekaniker. Kungsgatan 9 c. Riks-Tlf. 3294. Etablissement for Automobile, Motorcykler & Motorbaade. Olie- og Benzin-Depot. — Lager af alt Tilbehør.
Fredericia.	N. Thomsen, Prinsessevej 28. Telf. 383. Reparationsværksted, Automobilgarage. Olie, Benzin, Gummi, Vulkaniseringsanstalt. Automobiler udlejes.	Helsingborg.	V. Andersen. Største Etablissement for Auto- mobil- og Motorcyklereparation. Olie, Benzin og Vulkanisering. Statenavägen Nr. 20. Telefon 753. Privattelefon 1282.
Holbæk.	Bilcentret, Kalundborgvejen. Automobiler, Motorcykler og Cykler. Reparationsværksted. Telefon 286. Gummi, Benzin og Olie.	Landskrona.	Aktiebolaget Ahlberg & Bengtsson. Norra Langgatan 19B. Tlf. 137. Værksted for Automobilreparationer, Motorbaade og Motorcykler. — Lager af Tilbehør.
Kolding.	Jacob Brems. Helligkorsgade 3. Telf. 131. Garage og første Kl. Værksted. — Vulkanisering. Vacuum Olie, Michelin Ringe. Assistance pr. Motor kan rekvireres telefonisk.	Malmö.	O. P. Nelson, Østra Tullgatan 1 a. Telf. 391 og 566. Automobilgarage og mekanisk Værksted. — Benzinlager. —
Køge.	Emil Larsen, Nørregade 26. Udsalg af Hamlet og Westphalen Cykler. 1. Kl. Reparationsværksted. Motor-Benzin.	Automobil- Sadelmager O. KOHBERG Fælledvej 19, Stuen. Telefon Nora 702 y. Automobilmotorer (4 cyl.). Gearkasser, Differentialer af fineste franske Fabrikat. Baadmotorer 1, 2 og 4 cyl. m. Skrue. Stationære Motorer. N. F. Johansen, Vesterbrogade 140, København. Telefon Central 11124. Det Danske Benzin Compagni A/S — Herning — Sælger Benzin til fast Nettopris eller om ønskes svævende Dagspris med højeste Bonus. Forlang Tilbud franco Deres Plads Vor „Star I Auto-Benzin“ er den bedste Automobil- og Motorcyklebenzin, der til Dato er leveret i Danmark til en moderat Pris. Opgiv os Deres Aarsforbrug og vi sender Dem straks fordelagtigste Tilbud.	
Odense.	C. F. A. Knudsen, Kongensgade 35. Tlf. 198. Største Etablissement for Automobilreparationer. Olie- og Benzindepot, Vulkaniseringsanstalt.		
Randers.	Vilh. Nellesmann, Jærnbanegade. Telf. 230 og 930. ♦ Største Reparationsværksted for Automobile. ♦ Gummi, Olie & Benzin.		
Slagelse.	Vulkaniserings-Anstalten „Para“ Bredegade 60. Engelsk-amerikansk System. Absolut fine og holdbare Reparationer af Slinger og Dæk til Automobile.		
Vejle.	J. Thomsen, Torvegade 8 (overfor „Royal“). Telf. 1051. Automobil-Værksted. Vulkaniseringsetabl. Gummilager. Benzin & Olie.		

Abonner paa „MOTOR“.

Østerbros Motor-Cykleværksted.

M. R. Jørgensen,
Willemoesgade 85.
Hurtig Ekspedition. — Motor-Cyklen hentes og bringes.
— Alt Arbejde udføres af faglært Mekaniker. —
Ring til Øbro 731 y.

Smaa Annoncer.

Automobil Sadelmageri.

P. J. Christensen,
10, Lille Kongensgade 10.
Tlf. Byen 2544 y.

Smaanyt.

I Frankrig skal der i August
Maaned afholdes et Væddeløb
for smaa Motorvogne af Vægt
over 350, men under 500 kg. Stør-
ste Cylinderumfang 1400 cm³.

Smaa Annoncer.

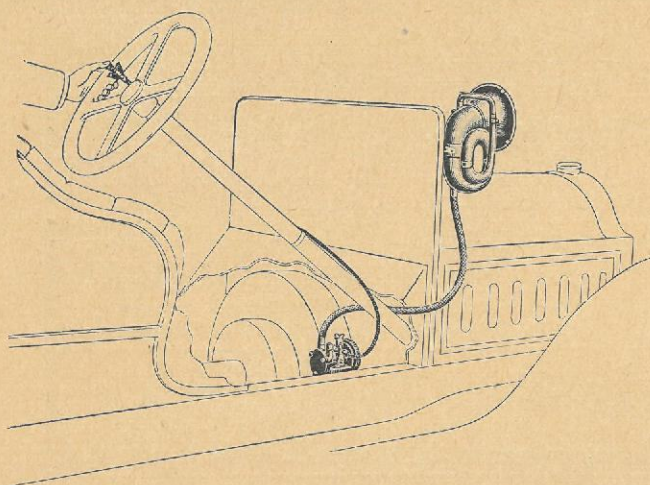
ZENIA
CYCLEN faas hos
Busk Jensen, Lille Kongensgade 8.
Telefon Byen 2544 x.

New Hudson Cycler og Motorcykler.

Semler & Matthiassen.

Telefon 1443. **Nørrevold 10.** Telefon 10443.

H. C. Christiansen, Guldsmedgade 31-33, Aarhus, Telf. 3315.



AUTOVOX

Mekanisk Signalapparat, som tillader at signalisere og styre med samme Haand.

Eneforhandler:

Mark Poulsen,
Ingeniør.

Vesterbrogade 67, København.
Telefon Vester 4001. Telegram-Adr.: Koncis.

*Forlang Prospekter. Talrige Referencer.
Vogt Dem for Efterligninger.*

Sot. Nicolaus Kilde

Apollinaris

Dansk Caloric Punsch.

Emil Brandt,
Hyskenstræde 10.

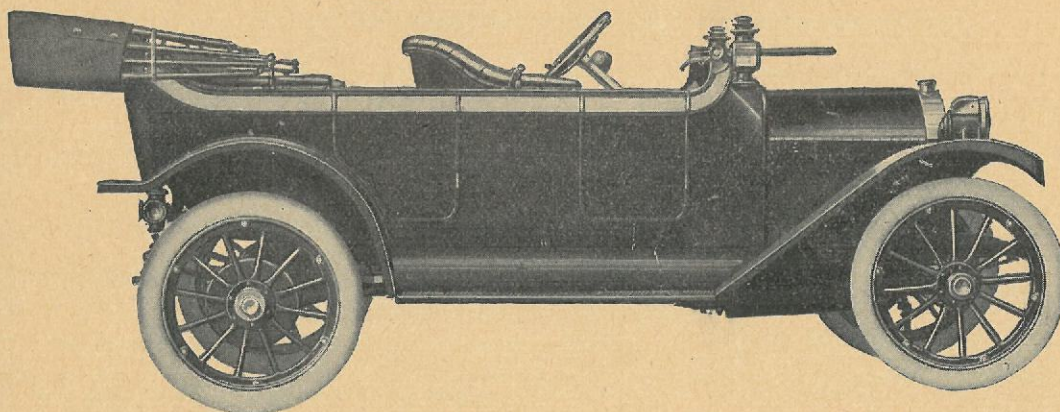
Telefon Central 1390.

F. B. Lemming.
**Automobil-
Carrosserier.**

21, Lars Bjørnstræde 21.
Telefon 2449.

**Københavns
Automobillakereri,**
Vester Boulevard 36.
Telefon Byen 3191.
VICTOR MADSEN.

\$900 Den bedste amerikanske \$900
ab Fabrik. Vogn til moderat Pris. ab Fabrik.



Specifikation:

Motor. 4-cylindret, støbt i Blok, $3\frac{3}{4}$ " Boring, $4\frac{3}{4}$ " Slag = 85-120 mm, 25 HK, Vand kølet, Ventilert indelukkede, udvekslelige; alt paa Motorens højre Side.

Tænding. Bosch Højspænding Magnet.

Kobling. Plader i Olie.

Transmission. 3 Hastigheder frem- og Baglængsgang.

Bremser. Dobbelt indvendige, en 14" og 10" indelukket Tromle paa hver Baghjul.

Baghjul. Svær Artilleritype med $32 \times 3\frac{1}{2}$ " = 810 x 90 mm Dæk.

Lejer. Fineste Kuglelejer i Motor Transmission, Bagakse og Hjul.

Forbrug. 1 Gallon Benzin paa 20-25 miles, 1 quart Olie pr. 100 miles.

Karosseri. 5 Personers Vogne, eller 2 Personers Turistvogn.

Udstyr. Kalesche, Vindskærm, 5 Læmp, Horn, Ringe og Reparationssager og Dunkraft.

Ingen anden billig amerikansk Vogn har saa stor Værdi som Detroit. Detroit Vognenes Fordele er: Lang Slaglængde, Bagaksel i Oliebad, Pladekobling, flade Bagfjedre, højre eller venstre Styling med Haandtag i Midten.

Mere end 5000 Detroit Automobiler, der ejes af tilfredse Automobilister over hele Jorden, og en stadig voksende Efterspørgsel har gjort en betydelig Udvidelse af vore Fabriker nødvendig, saa at vi er i Stand til at levere prompte.

Om ønskes, leveres Vognene m. **aftagelige Hjul, Hastighedsmaaler og Selvstarter.**

Vi har overdraget Ene-Repræsentationen for Danmark til **Vilh. Nellemann, Randers**, til hvem De snarest bedes indgive Ordre for at sikre rettidig Levering.

BRIGGS-DETROITER CO., 515 Holbrook Ave., Detroit, Mich., U.S.A. Telegr.-Adr.: **Detroit.** Code: Western Union, Liebers, A B & C 5th.

H. C. Christiansen, Baadmotorer, nye og brugte.

Saafrømt der fra Politiets Side intet vides at erindre imod, at det internationale Kørecertifikat udstedes, sendes Andragendet til Statspolitiet med Bemærkning herom og med Attest om, at Førerbeviset endnu er gældende, og at det indleverede Fotografi ligner den Person, der ønsker Kørecertifikat. Som Bilag skal medfølge det sidstnævnte Fotografi samt den i Henhold til Lovens § 9 udstedte Attest, medens Førerbeviset skal tilbageleveres den paagældende snarest muligt.

Saafrømt Konventionens Fordringer for Udstedelse af Kørecertifikat skønnes at være opfyldte, udfærdiger Statspolitiet et saadant og tilstiller den paagældende dette direkte tilligemed den i Lovens § 9 omhandlede Attest. Gebyret for Kørecertifikatets Udstedelse 5 Kr., samt Udgifterne ved Fremsendelsen tages ved Postopkrævning.

Kørecertifikatet er gyldigt i et Aar fra Udstedelsesdagen. Det giver Adgang til fri Kørsel i de Lande, der har tiltraadt Konventionen, uden nogen ny Prøve hverken af Føreren eller af Køretøjet, naar Køretøjet paa Bagsiden er forsynet med et Nationalitetsmærke bestaaende af et hvidt Skilt, paa hvilket med sort skal være malet D K med latinske Typer.

For Motorvogne skal Skiltet være 30 cm bredt, 18 cm højt, og Bogstaverne mindst 10 cm høje og deres Streger 15 m/m brede. For Motortricykler og Motorbicykler skal Skiltet være 18 cm bredt og 12 cm højt, og Bogstaverne 8 cm høje og deres Streger 10 m/m brede.

Konventionen er gældende i følgende Lande:

Belgien (B), Bulgarien (B G), Danmark (D K), Frankrig (med Algier og Tunis) (F), Grækenland (G R), Italien (I), Luxemburg (L), Monaco (M C), Montenegro (M N), Nederlandene (N L), Portugal (P), Rumænien (R M), Rusland (R), Schweiz (C H), Spanien (E), Storbritannien (med Barbados, Britisk Indien, Gibraltar, Leewards Islands, Malta, Nord-Nigeria, Seychellerne, Sierra Leone, og Syd-Nigeria) (G B), Sverige (S), Tyskland (D), Ungarn (H), Østerrig (A).

Denne Anordning træder i Kraft den 1ste Maj 1914.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Justitsministeriet, den 20de Februar 1914.

Zahle.

V. Topsøe-Jensen,
Fm.



Københavns Motorklub

afholder Foraarstur 1ste Paaskedag Søndag d. 12. ds. til Hillerød. Frokost (medbragt) i Skovlyst, Traktørstedet uden for Byen. Mødested i Fælledparken (Runddelen imellem Øster Allé og Smaasøerne) Kl. 9 præcis, (der ventes ikke).

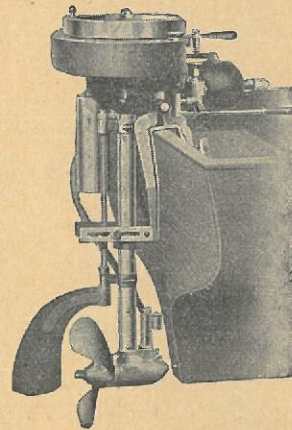
Talrig Tilslutning forventes.

Bestyrelsen.

Den lettest sælgelige Baad-Motor.

Caille Paahæftnings-Baad-Motor.

Den kan anbringes paa en Robaad, Jolle eller Kano paa faa Minutter og saaledes forvandle den til en Motorbaad. Vægt omtrent 50 Pd. Saa let at sætte i Gang, enkel og paalidelig, at Kvinder og Børn kan bruge den. Den kan indstilles til enhver Facon og Dybde af Agterenden. Den styres med et Ror som en Jolle, ikke med Skruen. Den slutter fast med Klapper til Baaden, og dens Vibreren vil ikke ødelægge eller lække Baaden. Det er den simpleste, mest sammentrængte, kraftigste og paalideligste Baadmotor.



Bygget af en af Amerikas største Motorbaadsfabriker.

Vi har bygget Baad-Motorer i mange Aar, og har derved lært meget, som sætter os i Stand til at gøre Cailles Paahæftnings-Baad-Motor til den bedst tegnede, bedst byggede lille Maskine til sit Brug. Vi er saa overbeviste om, at denne lille Maskine vil vise sig fuldt tilfredsstillende, at der med hver der udgaar fra Fabrikken følger en bindende Garanti, en Garanti, der virkelig garanterer og som har et Firma med 1/2 Million Dollars i Ryggen.

Der er endnu Plads for paalidelige Agenter.

Vi bygger Baadmotorer fra 2 til 30 HK med 1 til 4 Cylindre. Skriv og forlang vort smukke Katalog med alle Oplysninger.

**CAILLE PERFECTION
MOTOR CO.**

918 Caille Street, Detroit, Michigan, U. S. A.

Vi har Forhandlere i alle Hovedstæder. Skriv til os efter Navnet paa Deres nærmeste Forhandler.

D. Therkelsens Enke & Søn

Skrædder Etablissement

Bredgade 19

Kjøbenhavn

Telefon Central 5508

Forniklings-Anstalt

„Secure“

Metalvarefabrik og Støberi.

(Daglig Expedition af Støbegods).

Fosfor Bronze: Foringer, Bøsninger,
Stænger paa Lager.

Adelgade 79.

Telefon Central 8556.

H. C CHRISTIANSEN, Brugte Automobiler. Priser fra 2000 Kroner.

A/S HANNIBAL SANDER

*Farverier, Dampvaskeri &
kemiske Tøjrensingsanstalter.*

Fabrik: Emdrup Sø.

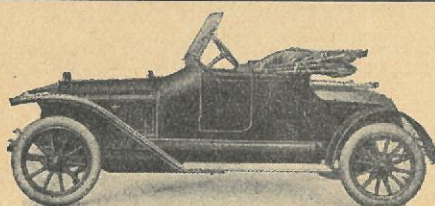
Grundlagt 1812.

Telefon: Søborg 31 & 61.

Frederiksberg Automobil- & Vognlakereri.

C. C. Bjerg,
Smallegade 16, Bredegade 15.
Telefon Godthaab 251 x.

Overretssagfører
ERLING BARTH
Specialist i Automobilsager.
Telf. 7777. Vesterbrogade 14 A 2.



4 cyl.
65 X 110.
Bosch Magnet.
Zenith-Karburator.
3 Gear. Størrelse som en
Cyklevogn,
men bygget
som en
Automobil.

Den lette 10 H.P., "Dorey"-Vogn (Paris).
2 Pers. 3500 Kr. 4 Pers. 4000 Kr. 500 kg. Varebil 3350 Kr.
— Billig i Drift. — Driftssikker. —
La Licorne Paris. Luxus- og Varebiler i flere Størrelser.
Amerikansk K. R. I. T.
— Husk! Smaa Driftsudgifter betinger billige Priser. —
Hovedforhandler **N. F. Johansen, Vesterbrogade 140.**
Telefon Central 11124.

Chr. Møller A/s

43, Amaliegade, Kbhvn. K.
Telefon 687. — Grundlagt 1855.



Fabrik for vandtætte
Regnfrakker & Slag,
Forklæder & Gamascher,
Presenninger & Dækkener.
Vandtætte Køretæpper.
med og uden Uldfoer.
Skindtrøjer & Veste
etc.

Specialitet: **Olietøj**
til Automobiler.
Forlang Prislister.

Vandtætte Køretæpper fra Kr. 4,25 Stk.

MOTOR Hoteller MOTOR

med
Automobil-Garage.

Horsens. Hotel Skandinavien.
Automobil-Garage.

Telefon 18 og 883.

A. Metelmann.

Kolding. Hotel Kolding.
Byens største og bedste Hotel.
Automobil-Garage.

Telefon 3 — 18 — 636. Statstelefon Nr. 4. C. Lundgren.

Køge. Hotel Prindsen.
Nattelefon 46. J. F. Johansen.

Næstved. Hotel Vinhuset.
1ste Kl. Hotel.
Telefon 78. Th. Hansen.

Grand Hotel i Odense.

Byens mest storstadsmæssige Hotel.

Automobil-Garage.

Hotellets elegante Restauration staar paa Højde med
Verdensbyernes.

Moderne Palmehave
holdes aaben til Kl. 3 Nat.

Statstelefon Nr. 18.

Propr. Chr. Richter-Hartmann.

Rud. Svarrer,
Køkken-Atelier.

Gl. Kongevej 2.

Telefon Byen 2090 x.

Tegn Abonnement paa „Motor“.

Benzin og Olie.

Twist, Fedt, Carbid m. m.

Stor Rabat. Forhør vore Priser.

Asbest- og Oliekompagniet A/S.

Frederiksberg Alle 5.

Telefon Vester 4048.

Telefon Vester 4048.

H. C. Christiansen, Strandboulevard 2, København, Tlf. 7205.

Motorcyklen og dens Behandling.

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

Dekompressoren.

Under Omtalen af Cylinderen nævnede vi, at der i Cylinderhovedet er anbragt et skrueskaaret Hul, beregnet til at optage en Kompressionshane eller en Dekompressor.

Hensigten med Kompressionshanen, hvoraf der i Fig. 28 er vist en typisk Udførelsesform, er at lette Motorens Igangsætning, naar Smøreolien i Cylinderen er bleven stiv af Kulde eller klæbrig ved Iltning, naar Motorcyklen ikke har været benyttet i længere Tid. Man

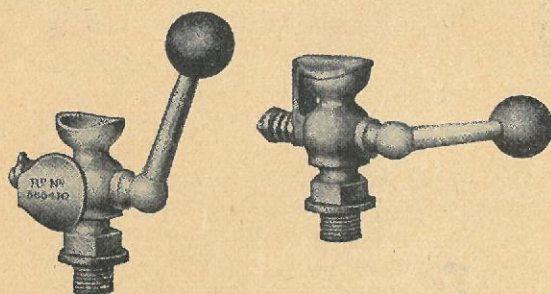


Fig. 28. En Kompressionshane til en Cyklemotor.
Til venstre i aaben, til højre i lukket Tilstand.

aabner da Kompressionshanen og sprøjter nogle Draaber Petroleum ned i Cylinderen gennem den lille Skaal foroven.

Ved mindre Maskiner, op til $2\frac{1}{2}$ à 3 HK, kan man hjælpe sig med en saadan Kompressionshane; men ved stærkere Motorer og navnlig ved de moderne Maskiner uden Pedaler, hvor der kun er en „Fodstarter“, bliver Startningen under fuld Kompression alligevel for bekostelig. Man anvender da en s. k. „Dekompressor“, d. v. s. en Indretning, hvorved man midlertidig under Starten kan ophæve Kompressionen helt eller delvis.

I de ældre Konstruktioner var disse Dekompressorer nærmest en Slags Ventiløfter til Udblæsningsventilen: ved Siden af den normale Udblæsnings-Knasteskive er anbragt en anden Knasteskive, som er saa lav, at den ikke naar op til Ventiløftestangen; naar man ønsker at ophæve Kompressionen, kan man ved Hjælp af en Pedal skyde en lille Mellemstang ind mellem Knasteskiven og Ventiløftestangen, saa at Knasten derved bliver høj nok til at løfte Ventilen under den sidste Del af Kompressionstakten. En Udførelsesform er vist i Fig. 29.

Denne Konstruktion er ved mange nyere Maskiner afløst af en anden Art Dekompressorer, som virker som automatiske Ventiler, der sættes i Aktivitet ved Hjælp af

B&L

Gründerslev

Amagervej 21.
Telefon Central 1311.

Iste Kls. Civil- &
Militær-Skræderi.

Skjortefabrik.

**Fuldstændig
Herreekviperings.**



Jean Hediger-Weber's

Sundheds-Cigarer.

Millionar, Hong Kong, Coquetas
med Pennepose og Patent Filter.

**Seekamp's nikotinskadelige
Sundheds-Cigarer.**

Conchas, Victorias, Londres, Favoritas, Escepcionales.

Faas overalt.

Import ved

Beckett & Meyer.



C. B. Møller & Co.

Cigarfabrikanter.

Østergade 1.

Import af Havanna Cigarer.

Agents for:

Philip Morris — Bostanjoglo — Vafiadis: Cigarettes.
Waldorf Astoria Cigarettes etc.

H. C. Christiansen har velindrettet Garage og Reparationsværksted.

et lille Haandtag. En af de mest yndede Modeller er Endrick's Dekompressor, som vi illustrerer i Fig. 30, anbragt i Dækket over Sugeventilen. Konstruktionen bestaar i Hovedsagen af en lille dobbeltsædet Ventil, som, naar Stangen til venstre paa Figuren drejes til venstre,

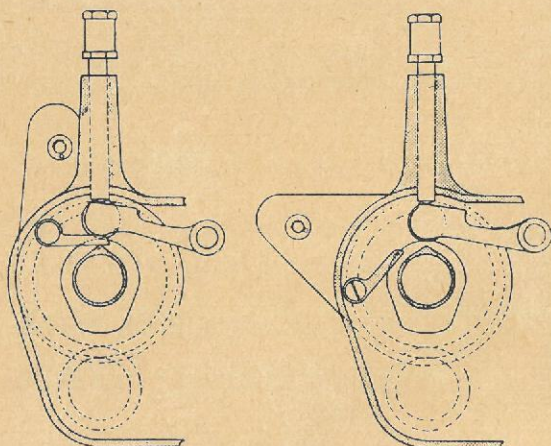


Fig. 29. En Dekompressor til en Cyklemotor i Form af en Hjelpeknast, som ved Indskydning af en Mellemstang løfter Udblæsningsventilen op under den sidste Del af Kompressionstakten. Til venstre ses Mellemstangen indskudt og Ventilen løftet; til højre er Mellemstangen trukket til Side, og Knasten kan da ikke naa Ventiløfteren.

presses fast op imod sit Sæde, saa at den komprimerede Gas ikke kan undslippe. Naar Dekompressoren skal virke, drejes Stangen tilhøjre, og Ventilen kan da frit bevæge sig. Under hvert Kompressionstakt løftes saa Ventilen, hvorved en Del af Gassen slippes ud og Kompressionen formindskes. Fabriken anbefaler at skrue De-

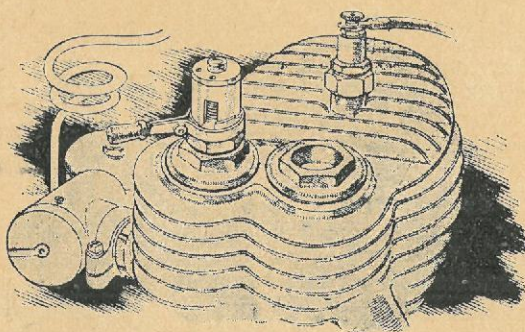


Fig. 30. Endrick's Dekompressor, anbragt i Dækket over Sugeventilen. Kompressionshanen i Midten af Cylinderhovedet er skruet ud, og Tændrøret anbragt her i Stedet for, hvorved Eksplosionen bliver hurtigere og mere fuldkommen.

kompressoren fast i Dækslet over Udblæsningsventilen; den kan imidlertid, som Fig. 30 viser det — og efter Sigende med endnu større Virkning — anbringes i Dækslet over Sugeventilen.

(Fortsættes).

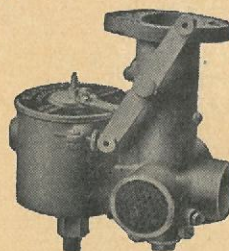


ZÉNITH Karburatorens

glimrende Sukces er bevist ved den Begejstring, som faar Alverdens Konstruktorer til at benytte den til Deres Motorer.

Société du Carburateur Zénith.

51, Chemin Feuillat, Lyon.



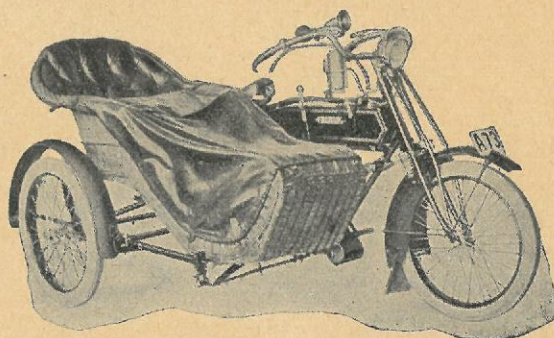
Fire Fabriker i:

Lyon, London, Berlin, Detroit (Mich).

Udsalg i:

Paris, London, Berlin, Brüssel, Milano, Haag, Detroit, New-York.

Forlang Katalog Nr. 50
(paa ethvert Sprog).



Motorcyclen „Anglo Dane“ med **Patent Kædetræk** (ingen Rem) og Fjederstel, er Nutidens mest fuldkomne og bedste Motorcycle for danske Forhold. Leveres nu med 2—3 eller 4 HK. Alle med **lydløs Kraftoverføring**. Vor 4 HK. Maskine passer udmærket ogsaa for **Sidevogn**, startes og køres som et moderne Automobil, er et for 2 Personer fortrinlig og bekvemt Motorkøretøj, smaa Driftsomkostninger. Forlang Katalog fra

Fabriken „ANGLO DANE“

H. C. Frederiksen & Søn.
Roskildevej 39. København F.
Telf. Valby Nr. 265.



HELLESENS TØRELEMENT Bedste Tændbatteri

for Automobiles, Motorcykler,
Både og stationære Motorer.
VARIGHED, TYPE O Nr. 4:
op til 5000 Kilometer og mere.
Billigere og bekvem-
mere i Brugen end
Akkumulatorer.
Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.
Hellekens Enke
& V. Ludvigsen,
København.

Telefon Central 2553 & 2587.

N. Jacobsen,
Mekanisk Værksted for
Motor-Cyler og Automobiles.
— Stort Lager af Reservedele. —
Vesterbrogade 173.
Telefon Vester 1788 x.



Dansk-Amerikansk Vulkaniseringsanstalt

vulkaniserer med fuld Garanti.
Arbejdet hentes og bringes overalt i Byen.

Paulli Harder jr.
Nordre Frihavnsgade 13. Tlf. Øbro 2333 y.

Automobil- & Motor- Reparationsværksted.

Smallegade 11.
Telefon Godthaab 1148.

Store moderne Værksteder.
Nyeste amerikanske Værktøjsmaskiner.
Dygtige Reparører.
Billige Priser.
Stort Lager af Reservedele.

A/s Automobilhuset Mariendalsvej 47.

Reparationsværksted,
Garage, Vadskeanstalt, Vulkanisering,
Køreskole, Benzin, Olie, Gummi
og Tilbehør. — Store Lokaler.

1ste Klasses Arbejde.

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

Reparationsværksted
for Automobiles og Carrosserier
anbefales d'Hrr. Automobilejere.
Stor Carrosserifabrik.
Hurtig og reel Betjening.
P. Christiansen, Vesterbrogade 25.
Telefon 5918.

N. Larsens Vognfabrikker

Kgl. Hof-Vognfabrikant.

Smallegade 52.

Carrosserier
og
Reparationer
af
Automobiler.

C. F. Henriksens
mekaniske Værksted for
Reparation af Automobiles og Motorcykler.
Falkoneralle 36. Indgang Hostrupsvej 1.
Telefon Nora 1261.

H. C. Christiansen, Eneforhandler af N. A. G. Lastautomobiler.

Brødr. Jansen,

Strandboulevarden 56.

Tlf. Øbro 2162.

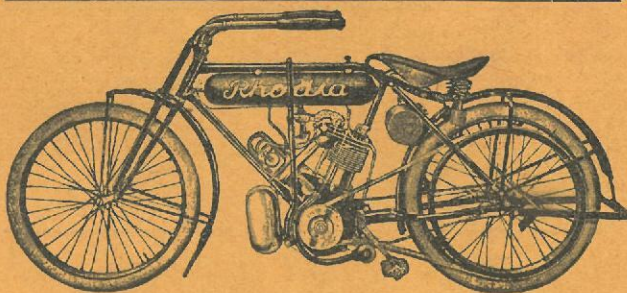
Garage og Værksted

stor Plads.

Salg af nye og brugte
Automobiler, Baadmotorer o. s. v.

Lager af Benzin, Olie, Reservedele
samt alt til

Automobiler og Motorer.



RHODIA

Fineste amerikanske Motorcykle.

4—4½ HK.

— Melba Baadmotorer. —

Rhodia, Vestervoldgade 111.

Telefon Byen 911 y.

Mekanikerne
Mortensen & Wigh.

Reparationsværksted

for

Automobiler.

Gl. Kongevej 39.

Telefon Vester 3322,

Kjøbenhavns AutoReparation

E. BODENHOFF

Vesterbrogade 27

Værkfører: C. Nielsen

Hurtig og paalidelig Reparation af Automobiler, Motor-
cykler og -Baade af dygtige, fagudlærte Mekanikere.

Nye moderne Maskiner.

Alle Reservedele haves paa Lager.

Billige Priser. Telefon Vester 3016. Omhyggeligt Arbejde.

Værkstedet aabent Søn- & Helligdage fra 8—12.

Mekanisk Arbejde, Modelarbejde.
Maskinarbejde & Massefabrikationer
nejagtig efter Tegning og Maal.

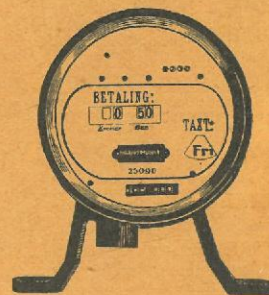
**Taxametre. Tælleapparater.
Kilometermaalere.**

MARIUS MULVAD.

Fabrik for elektromekanisk
Arbejde af enhver Art.

St. Pederstræde 49.

Telefon 6422 og 11422.

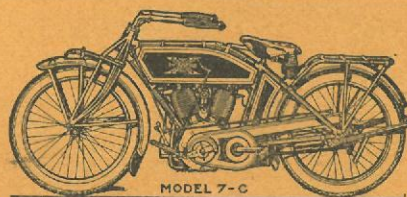


The Motor Shop.

Automobil-

Reparationsværksted.

N. Madsen, Strandgade 1.
Telefon Byen 1846 x.



„Excelsior“ Motorcykle,

som for Tiden anses for at være den
hurtigste og mest driftssikre Motorcykle
i Verden, koster:

5 HK, 1 Cyll., 925 Kr.

10 HK, 2 Cyll. 1100 Kr.

„Excelsior“ vinder saa godt som
alle Løb, hvori den deltager.

Endvidere har vi faaet overdraget Ene-
forhandlingen for Danmark af den bekendte
L. M. C. („Lloyd“) Motorcykle.

Forhandlere antages.

Engelsk Automobil Co., A/s
Farvergade 10.

H. C. Christiansen, Varetransportautomobiler fra 1000 Kroner.