



M
O
T
O
R

Mindste
Forbrug

Upaavirket
af Kulde

Slamfri



Til Vinterkørsel:
Olien med de
5 Stjerne-
Egenskaber

Ingen
Sodafsætning

Største
Smøreevne

Essolube
SUPER-MOTOR OIL

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Motor

Nr. 14. 3. April
1937. 32. Aargang.
Udgivet af Forenede
Danske Motorejere
Ugentlig Oplag
26.567 Eksp. ifølge
Dansk Oplagskontrol

Automobilreparationer af enhver Art (alle Mærker)

Prima Auto-Vask og Tryksmøring . Større Reparationer . Gratis Service som ved Køb af en ny Vogn



Auto-Gaarden

Niels Nielsen :: Tlf. Centr. 14471 (3 Ledninger) Halmtorvet 9

G Ø R L Ø V

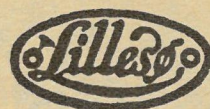
Strandvej 40

Ryvang 3201

Slibning af Krumtappe
Centrifugalstøbning af Metal
i Hoved- og Plejstangslejer

Hele Motorer modtages til Hovedreparation

*Til Tilkørsel anbefales og sælges
ACHESON KOLLOID GRAPHIT*



Husk!

at den bedste Beskyttelse
for Motoren i den kolde
Aarstid er og bliver mine
anerkendte

Raadmandsgade
54

Telefon Taga 41 & 61

Kølerhætter

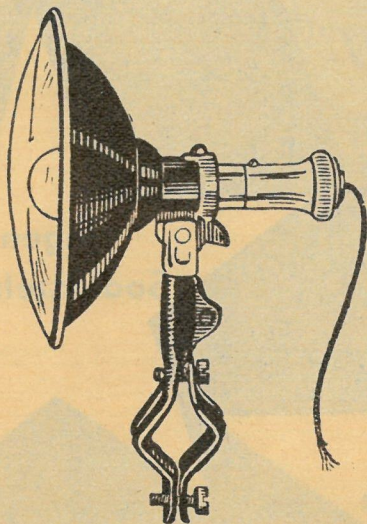
Bundkarhætter - Bund-Maatter

Kølerhætter - Fjedergamasker

„HANDY“ spot-light

Kr. 1985

med 6 Volt
Lampe.

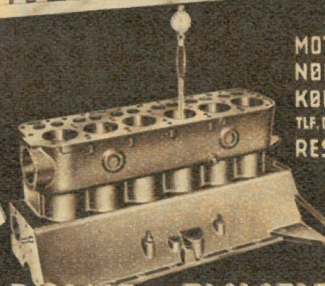


Leveres i rustfri, sortlakeret Udførelse med for-
chromet Lygterand og Haandgreb. Leveres med
Holder til fladt eller rundt Styr.

C. E. PASBORG

Bagerstræde 9, København V., C. 2051

CYLINDERUDSLIBNING



MOTOR SERVICE
NØRREGADE 35
KØBENHAVN K
TLF. CENT. 6608-12620
RESERVEDELE
EN GROS

BALKE & EMMELTORP

SIMONSEN & NIELSEN A/S

FREDERIKSHOLMS KANAL 4
KJØBENHAVN K.

Største Lager i Skandinavien: af

Timken Rullelejer - F & S Kuglelejer
Lyac Accumulatorer - Bremsebelægning
Trico Vindskærmsrensere

Største Udvalg i Reserveredele og Tilbehør
i Branchen

UGENS EMNER

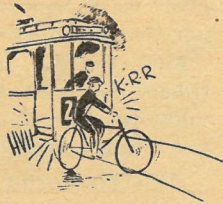
Bør Sporvogne have Forkørselsret?

Det meddeles fra Berlin, at man i den tyske Righshovedstad har besluttet sig til at afskaffe Sporvognenes Forkørselsret, og man har ogsaa rejst

Spørgsmaalet, om man burde gøre det samme her-

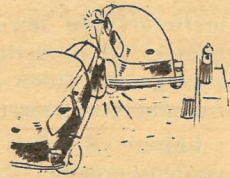
hjemme. Det tror jeg ikke. Jeg nærer ikke Ængstelse for at blive udlagt som Sporvognsven (selvom jeg synes, at de københavnske Sporveje f. Eks. er velledede), naar jeg tager dette Standpunkt. Jeg tror simpelthen, at det vilde være upraktisk, og jeg synes ogsaa, at det vilde være udemokratisk og uretfærdigt overfor de Mennesker, der er nødt til at benytte Sporvognen. Naar jeg mener, at det vilde være upraktisk, er det fordi Sporvognenes Bremsevne er langt ringere end Bilernes. Det vilde give for mange Paakørsler at stille de to Befordringsmidler paa lige Fod. Naar jeg synes, at det vilde være udemokratisk, saa er det, fordi Sporvognen i Følge Sagens Natur maa blive en ret langsom Befordring. Den skal holde mange Gange. Skulde den nu standse for enhver Bil, ja, for enhver cyclende Dreng, saa kom den da aldrig nogen Vegne.

Næ, lad os slippe af med nogle af vore Sporvognslinier og faa rigtige Benzin- eller Dieselbusser i Stedet for. Men man kan ikke tage Forkørselsretten fra dem, naar jeg skal sige min personlige Mening.



lig Fortolkning af Loven, den er egnet til at sætte Ulykkernes Tal ned, og den bør slaas fast. — Altsaa:

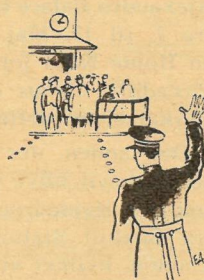
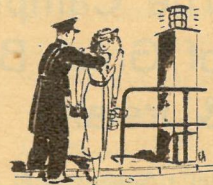
Man maa ikke forandre Retning uden først at have set sig tilbage og derefter tydeligt og i god Tid have slaaget den røde Pil ud. Ellers risikerer man, at næste Akt foregaar i Byretten, og det kan være dyrt — og er altid ærgerligt.



Kompliment til Politiet

Man har længe efterlyst en større Aktivitet fra Politiets Side. Det er blevet sagt, og det er blevet det med Fynd og Klem, at Politiet alt for ofte var for passivt overfor Trafikforseelser, især naar det var Ikke-Motorkørende, der begik dem. Det var en berettiget Kritik, men nu manglede det bare, at vi ikke skulde anerkende, naar den har hjulpet. Den københavnske »Bobby«, der baa-

de er intelligent og vel uddannet, har taget sig Kritiken til Efterretning, og han arbejder langt bedre nu. Det er en ren Fornøjelse at se, hvor mange af Betjentene, der har kastet sig ind i dette pædagogiske Arbejde overfor de Gaaende. En ren Fornøjelse at se, hvordan Betjentene holder Fodgængerstrømmen tilbage, naar den ikke vil vente de faa Minutter, til der bliver »grøn Bølge« at gaa i. Det skal anerkendes ikke alene, at dette Arbejde bliver gjort, men at det bliver gjort med den Elskværdighed, man kunde vente af et oplyst og veluddannet Korps som Københavns Politi.



Og endnu en Kompliment -

Det vilde ogsaa være forkert ikke at bringe en Kompliment videre, som Byretsdommer Jørgen Berthelsen har bedt mig om at bringe. Den er til de københavnske Droskeførere. Skal vi være enige om, at vore Venner

Droskefolkene ikke sparer paa Hestekræfterne, at de kører godt, men haardt — og sommetider lidt for haardt. Men det skal ogsaa siges, at de er umaadeligt lydhøre overfor Anker, umaadeligt villige til at rette Fejlene. Og se nu, hvor mønstergyldigt Droskerne kører ved de meget omtalte Fodgængerovergange. Det er en Kompliment herfor, Dommer Berthelsen har bedt mig om at bringe, og jeg kan slutte mig helt og holdent til den. Jeg har tilbragt Dage med at studere københavnsk Trafik, efter at de sidste Politirazziaer tog deres Begyndelse, jeg har iagttaget hver enkelt Detaille med Omhu, og det er rigtigt. Droskefolkene har fulgt Opfordringen til at frede Fodgængerne ved Overgangsstederne, mønstergyldigt. Og saadan bør det være. Gamle, erfarne Motorfolk som Droskefolkene bør absolut være dem, der viser Vej.

Hovedvejenes Forkørselsret

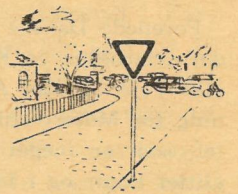
Nu kommer Hovedvejenes Forkørselsret. — man venter Bekendtgørelsen fra Justitsministeriet meget snart. Og nu begynder Opstillingen af Skiltene. De Numre,

som Vejene faar, bliver gule og sorte, og naturligvis har dette foranlediget Spydigheder om de rød-hvide Vejvisere. Man har set en Sejr for de gulsorte Farver heri. — Jeg nærer ingen Forhaabninger om at vejlede de Folk, der med Overlæg søger at vildføre Offentligheden i dette Problem, men skulde der være enkelte Vildledte mellem MOTOR's Læsere, vil jeg gerne fastslaa, at de gul-sorte Farver i Tyskland er kasserede som ikke anvendelige paa Veje med særlig hurtig Trafik, nemlig Rigsautobanerne. Det er Sandhed — al anden Forklaring herom Usandhed.

Naar Vejnumrene er lavet gul-sorte, skyldes det blot, at man har villet give dem en anden Farve end Vejviserne, for at de ikke skulde blive forvekslet med Kilometer tallene paa Vejviserne — og intet andet. Jeg skal endvidere lige henlede de gul-sorte Triumfatorers Opmærksomhed paa, at selve Hovedvejsmærket — Firkanten paa Spidsen — er hvidt-rødt, som i Tyskland.

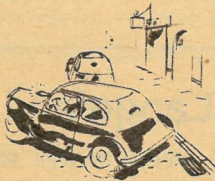
Men iøvrigt, Kritiken af Vejviserne kommer jo aldeles ikke fra praktiske Motorfolk. Den fabrikeres i København og den forekommer — hvad vi har Beviser nok for — praktiske Motorfolk ude i Landet latterlig.

Eric Boesgaard.



Afviseringen er ikke nok -

I Københavns Byret hørte jeg forleden Dommeren sige til en Automobilist, at det var en Misforstaaelse, hvis han troede, at det var nok at smække den røde Vinge ud og saa bare dreje. Jeg er ganske enig med Dommeren herom. Der er nu en hel Del Mennesker, der ikke engang slaar Vingen ud, og de, der gør det, synes, at saa maa den hellige Grav da være vel forvaret. Det er den ikke. Man skal se sig tilbage, selvom det kan være svært, og man maa ikke dreje, hvis det er Fare for Sammenstød. Det er en rime-



Et Kort fra F. D. M.



Forenede Danske Motorejere har ladet udarbejde et Kort, som angiver alle Veje og alle Afstande af Betydning for Motortrafik i Danmark. Kortet, som er meget smukt udført paa glittet Papir og i to Farver, afhjælper utvivlsomt et Savn, og det vil kunne erhverves af Medlemmerne for en Pris af 50 Øre. Ønsker man at komme i Besiddelse af det smukke Kort, kan man indsende dette Beløb, eventuelt i Frimærker, til Selskabets Hovedkontor: Vestre Boulevard 4, København V., og saa vil Kortet straks blive tilsendt. Det kan ogsaa købes af Ikke-Medlemmer, men i saa Fald er Prisen 1 Kr.

Kortet, der er det første i en Serie, som Forenede Danske Motorejere vil lade fremstille, bl. a. omfattende Sverige, Tyskland m. v., er udført i Maalestok-Forhold 1 : 750.000 og viser Amtsveje, Biveje og Jernbaner samt Færge- og Dampskibsforbindelser. Paa hver enkelt Vejstrækning er angivet Kilometerafstand, og selv den, der ikke er vant til at læse Kort, finder sig meget nemt tilrette her, hvor alt er gjort saa overskueligt som muligt.

Vi kan stærkt anbefale Medlemmerne at sikre sig dette smukke Kort, der er særdeles værdifuldt at have med

sig i Vognen eller have liggende hjemme, naar man skal tilrettelægge Tur. Det sparer en hel Del Arbejde og letter i høj Grad Overblikket over Afstande inden for vort Lands Grænser.

Camping Club de Belgique

inviterer vore lejrinteresserede Medlemmer til at deltage i en Lejr, der arrangeres i Tiden 15.—23. Maj d. A. i Anledning af Pinsen.

Lejren vil blive oprettet ved det verdensberømte Badested Spa, der ligger i en særdeles smuk og naturskøn Egn. Vi vil senere modtage nærmere Meddelelse om denne Lejr fra den belgiske Klub og skal da bringe Detaillerne her i Bladet.

For de af vore lejrinteresserede Medlemmer, der tillige driver Kanosport, vil der blive stillet et stort Vandareal til Raadighed med en særdeles smuk Beliggenhed.

The Camping Club of Great Britain & Ireland

har i Anledning af Kroningshøjtidelighederne i London udsendt en Indbydelse til Medlemmerne af den internationale Sammenslutning af Lejrklubber til at deltage i 2 Lejre, der arrangeres i Londons Nærhed i Kroningsperioden.

Den ene vil blive oprettet i den til Alexandra Palace hørende Park i Tiden fra 7. til 17. Maj. Parken ligger paa en Højde Nord for London, 12 km fra Piccadilly Circus eller kun ½ Times Buskørsel fra dette Sted.

Den anden, der oprettes fra 11. til 18. Maj, vil blive placeret i de meget smukke Højdedrag ved Surrey, 3 km fra Boxhill Station eller 30 km fra London, hvilket vil sige 1 Times Kørsel med Toget.

Ethvert lejrsportsinteresseret Medlem, der ønsker at komme til London i Anledning af Kroningshøjtidelighederne, vil kunne deltage i disse Lejre, naar Henvendelse rettes til Turistafdelingen ved vort Hovedkontor.

Vi gør dog opmærksom paa, at det er nødvendigt, at saadanne Henvendelser rettes hurtigst muligt.

Overgangs-Hellerne

Vi har modtaget:

Hr. Dr., med. Aage Berntsen.

I »Motor« af 13. ds. har jeg læst Deres Artikel til Redaktør Eric Boesgaard, og tillader mig at bemærke følgende:

Lad os være enige om, at *Overgangshellerne* er til meget stor Nytte, og Fodgængerne skulde tvinges til i videst mulige Omfang at benytte denne Færdssikkerhedsforanstaltning, og vi Bilister i højeste Grad respektere denne, selvom Fodgængerne til Gengæld giver os et haanende Blik til Tak for vor Gentlemånkørsel.

Med Hensyn til Fodgængere, der træder ind i en tom Overgangshelle, vilde det være paa sin Plads, om Politiet indskærpede Fodgængere følgende:

Altid fra Fortovskanten at se, at der er den mindst mulige Trafik samt saavidt muligt flere Fodgængere følges ad, og da forcere Overgangshellen saa hurtigt det lader sig gøre, saaledes at Overgangshellen bliver mindst muligt blokeret.

Endvidere maa Fodgængere gøre sig klart, at Bilisten i fedtet Føre eller Islag skal have dobbelt Respit til Opbremsning.

Vi Bilister har jo engang ikke Lov til at køre Tærne af Fodgængerne, selv om de smiler nok saa hoverende, og selv om Doktoren findes i umiddelbar Nærhed.

Lad os komme til en god Forstaaelse med Fodgængere og bede Politiet korpørligt afklapse disse Lovovertrædere, der ganske planmæssigt gaar ud paa at drille og irritere Bilisterne ved faa Meter fra Overgangshellen demonstrativt at træde ud foran Ens Bil, saa man maa standse Vognen med saadan et Ryk, at man selv er lige ved at ryge ud af Bilen, og hvad hører man saa Lovovertræderen raabe:

»Naa, du tør nok ikke røre mig«
m. m. Alfred H. Adelsteen.

Langeland-Nakskov

Det ordinære Ruteskib paa Ruten mellem Nakskov og Spodsbjerg, S/S »Mjølner«, udgaar af Ruten for Eftersyn i Dagene fra 5. til 14. April incl.

Under S/S »Mjølner«s Eftersyn betjenes Ruten af S/S »Tranekjær«, der har Plads til indtil 7 Automobiler, og det tilraades derfor Automobilister, der skal benytte Ruten i ovennævnte Tidsrum, at forudbestille Plads.



Motorkørsdens Andel i Skylden for Færdselsuheld, hvorved Menneskeliv gaar tabt, er — som vi har set — i bemærkelsesværdig Nedgang. De *absolutte* Tal for de Tilfælde, hvor Automobilet har været Enearsag til, at Mennesker er blevet dræbt, bliver mindre Aar for Aar; de *relative* Tal falder endnu stærkere for Motorkørsdens Vedkommende, fordi andre Færdselskategoriers *absolutte* Tal er i Stigning, navnlig Cyklisternes og Fodgængernes. Disse statistiske Kendsgerninger maa, som jeg allerede har fremhævet, være egnede til at berolige en offentlig Mening, som har været godt paa Vej til at henfalde i ubegrundede Panikstemninger over for Motorkørsden som Ulykkesvolder. Jeg skal nu gøre nogle supplerende Bemærkninger over Motorkørsdens Skyldsforhold i det samlede Antal Færdselsuheld, hvorved der sker Personskade af den ene eller den anden Art.

* * *

Der skete i 1936 Indberetning om ialt 7.013 Tilfælde af Personskade ved Færdselsuheld, heraf var de 3.408 saa alvorlige, at de tilskadekomne i kortere eller længere Tid var arbejdsudygtige som Følge af Uheldet. For samtlige Personskader under eet har der — sammenlignet med 1935 — været en Nedgang paa godt 3 Procent, men for de alvorligere tilskadekomne androg Nedgangen endog over 9 Procent. Tallet for Automobilet som Enearsag til Færdselsuheld

Den store Nedgang i Færdselsuheld forvoldt af Motorkørsden

II.

med Personskade er faldet næsten dobbelt saa stærkt som Gennemsnitsnedgangen, nemlig med ca. 6 Procent. Det foreløbige Materiale tillader ikke i denne Sammenligning at sondre mellem alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne, men der er al Grund til at tro, at den meget stærke Formindskelse af Tallet paa alvorligt tilskadekomne fortrinsvis skyldes Formindskelse af Uheld, som Motorkørsden har været Skyld i. Naar en Gang med Tiden den endelige Opgørelse foreligger, vil det sikkert vise sig, at Motorkørsden ogsaa i denne Henseende har et rigtigt Resultat at notere.

* * *

En Sammenligning fra Aar til Aar af Statistiken over *kombinerede Uheldsaarsager* peger i ganske samme Retning som Statistiken over *Enearsager*: Motorkørsdens Skyldsprocent er i stadig Nedgang. Nogle Eksempler skal nævnes. »Motorkøretøj i Forbindelse med Fodgængere« var i 1936 Skyld i, at 13 Mennesker dræbtes mod 17 i 1935. »Motorkøretøj i Forbindelse med andet« var i 1936 Uheldsaarsag til Tabet af 35 Menneskeliv mod 47 i 1935. Tilsvarende Nedgangstendens genfindes over de to nævnte kombinerede Aarsagers Ansvar for øvrige Personskader. De officielle Opgørelser over Færdselsuheldene og deres Aarsager berettiger kort og godt til at fastslaa, at Motorkørsden i stedse mindre Grad er en Fare for Færdselssikkerheden. Alt tyder paa, at den Krise, som virkelig for nogle Aar siden syntes at være under Opræk i saa Henseende, faktisk allerede er overvundet. Bevægelsen gaar nu i den rigtige Retning. Ulykkernes Antal aftager fra Aar til Aar i Stedet for at vokse.

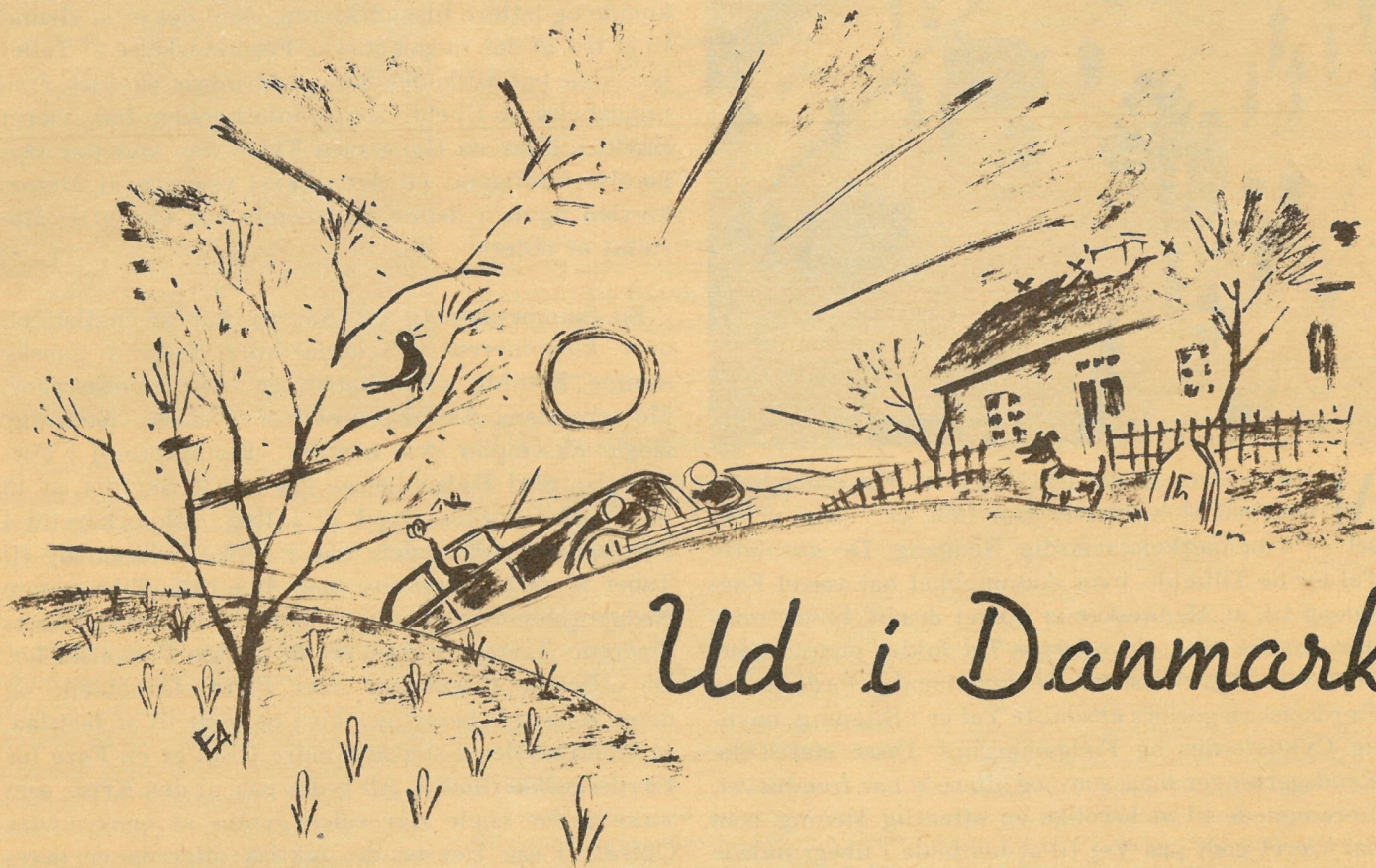
* * *

Dette Resultat er naaet til Trods for, at Motorkørsdens Udbredelse stedse bliver større. Fra 1935 til 1936, i hvilket Tidsrum vi har set den ovenfor dokumenterede meget betydelige Nedgang af Uheld, som Motorkørsden havde Skyld for, steg Antallet af Automobilet med 4 Procent. Udnyttelsen af Motorparken tiltog endnu mere, hvilket blandt andet kan ses af Forholdstallet for Benzinforbruget, der forøgedes med 7 Procent. Jeg konstaterer altsaa, at en overordentlig Bedring i Uheldsprocenten er *indtraadt* for Motorkørsdens Vedkommende. Da det er flere Aar siden, at det afgørende Vendepunkt passeredes, og da Forholdet

siden stedse har bedret sig til Trods for en voksende Udbredelse af Motorkørslen, mener jeg det — som nævnt — endvidere berettiget at paastaa, at den egentlige Krise paa dette Omraade maa betragtes som et overvundet Stadium. Der er tilsyneladende ikke længere nogen Fare for, at Begivenhederne skal vokse os over Hovedet. I det store og hele maa det tværtimod siges, at vi er blevet Herre over Vanskelighederne i den Forstand, at Strøm-

men nu er vendt. Men heraf følger selvfølgelig — og som ofte fremhævet — ingenlunde, at Motorkørslen eller Samfundet kan slaa sig til Taals med det hidtil opnaaede. Arbejdet for større Færdselssikkerhed maa fortsættes med usvækket Energi og forhaabentlig med voksende Planmæssighed. Motorkørslen har fremdeles sine Opgaver at løse og Pligter at varetage i denne Gerning, og ingen kan stærkere end jeg ønske at indskærpe dette. Men

jeg maa afvise Panikstemninger, og jeg maa protestere imod, at Motorkørslen ganske ubegrundet udskrives som den store Ulykkesvolder, hvad den jo nemlig slet ikke er. Jeg maa endvidere i al Stilfærdighed gøre opmærksom paa, at der aabenbart er andre Trafiksorter, som i højere Grad end Motorkørslen trænger til at tages i Skole. Lys og Skygge bør fordeles efter Fortjeneste, ogsaa i dette Tilfælde. O. L.



Ud i Danmark

Saa drejes atter Svingene,
vi ser igen paa Tingene,
som var de ganske ny.
Nu kommer Foraarskjolerne,
Eranthis og Violerne
og raaber: Vaar i By.

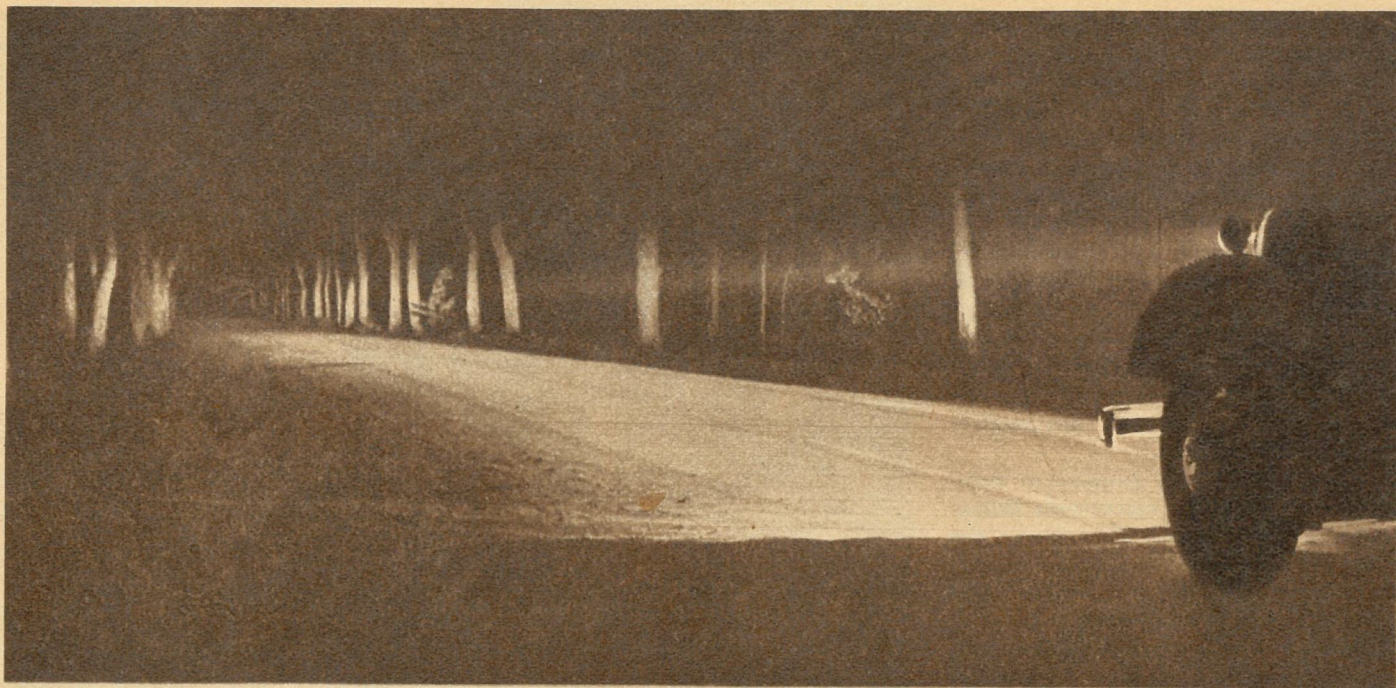
Og nylakered' Vognene
gaar muntert gennem Sognene,
hvor Hunde gør Alarm.
Nu kommer Foraarsdagene —
vi er pneumatisk agende
paa Landevejens Karm.

Nu slaas der Kloer i Rattene,
vi svinger lidt med Hattene
og sætter Farten op.
Nu er der Gang i Tingene,
forsigtigt rundes Svingene
og hver en Bakketop.

Vi dukker under Grøene,
og Kilometerstenene
blir Snefnug paa vor Vej.
For Fart og Foraar det er eet,
ved dette Udsyn standses lidt,
saa ædes atter Vej!

Det er en Dyst for Mændene,
for Kilometersvendene
at gribe fast et Rat.
Hør, Motorhjertet spindende,
det bløde Kast af Vindene,
der leger Vaar-Tagfat!

Nu er der Gang i Tingene,
med Foraarsluft i Ringene
ud af Garagens Bur!
Nu kan vi kende Stederne —
Goddag igen til Glæderne
i Danmarks fri Natur! H. L.



Saaledes bliver det lange Lys —!

Afslutning om Lygterne

Vor Enquête om Lygterne er nu forbi, og vi skal derfor her opgøre Resultatet af den. Vi har ialt modtaget ca. 90 Indlæg i Spørgsmaalet, og af disse 90 Indsendere tog 82 bestemt Stilling til det forelagte Spørgsmaal: »Foretrækker De den nuværende Ordning, eller ønsker De den internationale Ordning indført?« 62 Indsendere eller godt 75 pCt. stemte for Indførelsen af den internationale Ordning, mens 20 eller knap 25 pCt. stemte for Bibeholdelse af den nuværende Ordning.

Det kan naturligvis forekomme mærkeligt, at saa stor en Del stemmer mod den Ordning, der, enten man kører meget herhjemme eller har kørt meget i Udlandet, forekommer een at være den naturligste Ordning, men paa dette Punkt kan vi maaske trøste de 75 pCt. ved at foretage en Undersøgelse af Kategorierne blandt de afgivne Stemmer. Det viser sig da, at de 25 pCt. ikke indeholder mange Brugskørere, mens derimod 80—90 pCt. af de for den internationale Ordning afgivne Stemmer skyldes Læger, Dyr-læger og Vognmænd — kort sagt de Folk, der skal færdes paa Vejene til alle Tider og i al Slags Vejr, og hvis Mening der derfor maa tillægges særlig Vægt, naar

Spørgsmaalet drejer sig om Færdsels-sikkerheden i Mørke.

Vi skal ikke komme ind paa nogen nærmere Gennemgang af de forskellige Indlæg, idet vi allerede i Nr. 8 fremkom med en Kommentar, men der er visse — som det synes uudryddelige — Misforstaaelser, som vi endnu en Gang vil forsøge at undlive.

For det første er der det fra mange Medlemmer stillede Krav om en Lygte, der kan lyse 100 m frem — *uden at blænde de modkørende!* Dette Krav er imidlertid indtil videre — trods Beretningerne om nok saa mange »fine« Lygter — *absolut uopfyldeligt*. Speciallygterne med bifocale Paraboler (Berg, Bosch) kan ganske vist stilles saaledes, at de lyser 100 m frem uden — teoretisk — at blænde, men de vil i denne Stilling være utaaelige for de modkørende, idet der praktisk taget kun skal et Halmstraa til under Baghjulene, for at de skal give Blinkblænding.

Vi skriver »indtil videre« — og dermed er Bagdøren holdt aaben for,

hvad Fremtiden vil bringe, men hermed menes ikke, at der er nogen Vej frem ad de allerede betraadte Stier, ligemeget hvilke Faconer, man giver Lygterne eller Reflektorerne. Det, vi tænker paa, er Lygter med Polarisationsfiltre — og hvis dette bliver gennemført i Praksis, vil det vel nok blive den virkelige Løsning paa Lygtespørgsmaalet. Imidlertid ligger denne Løsning — trods det uhyre Arbejde, der præsteres paa dette Felt — endnu nogle Aar ud i Fremtiden, saaledes at det vil blive for længe at vente paa det, og derfor er det, at vi har foreslaaet at indføre det, der i Øjeblikket maa siges at være det bedste, nemlig den internationale Ordning.

Et andet — stadigt opdukkende — Argument, er det, der gaar ud paa, at det vil være farligere at indføre den tvungne Nedblænding, da man, som Tilhængere af dette Argument skriver: »... efter Nedblændingen ikke er i Stand til at se noget, hvorfor Faren for Paakørsel er særlig stor!« Til

de Medlemmer, der forfægter dette Standpunkt, vil vi sige: »Følg os lige opmærksomt et Øjeblik!«

— og er dette »korte« Lys daarliger end vort nuværende lange —?



De kører henad en Vej med langt-rækkende Lygter, der oplyser Vejen klart 100 m og maaske mere fremefter. Nu kommer der en modgaaende Vogn, hvorfor De blænder ned — hvilket vil sige, at De skifter om til Lys af samme Lysstyrke som før — og dette nedblændede Lys rækker ligesaa langt og rimeligvis længere end Lygterne paa Deres Vogn efter den nugældende Ordning. Kort sagt — før Nedblændingen er De fuldstændig orienteret om, hvad der findes paa Vejen, og under Nedblændingen har De bedre Lys paa Vejen, end De har efter den nugældende Ordning!

Hvem vil vove at paastaa, at dette er ringere end vore nuværende Belysningsforhold? I hvert Fald ingen, der har set det i Praksis. Kunde vi saa ikke blive enige om, at Nedblænding efter den nye Ordning ikke betyder et Tilbageskridt i Forhold til den nuværende og slet ikke, at »man overhovedet ikke kan se.«

Endelig er der Gennemførelsen af selve Nedblændingen, der selvfølgelig er et Spørgsmaal om Disciplin, men dertil er at sige, at for det første er denne Disciplin allerede saa godt som gennemført, og for det andet er Bestemmelsens Ikke-Efterkommelse adskilligt lettere at kontrollere end de nuværende Lygtebestemmelser.

— I Erkendelse af, at langt den største Del af de motorkørende ønsker den ny Ordning gennemført, har F. D. M. tilskrevet Justitsministeriet om at tage Lygtebestemmelserne op til Revision udenfor den egentlige Lovrevision, saaledes at vi hurtigt vil kunne faa indført de nye Bestemmelser, og vi har Grund til at nære Haab om, at dette Andragende vil blive efterkommet.

LYNGBYVEJEN

Den nye Lyngbyvej bliver kritiseret meget. Kantstenen skal væk. Men denne Kantsten vil gøre Nytte. Hvis den ikke er der, saa har vi stadigvæk Køretøjer i den forkeerte Kørebane, med alle de Ulemper, der følger med. En anden Farve midt ad Vejen betyder intet. Vejen er ikke færdig og kan ikke bedømmes endnu.

Strækningen fra Lundehuskroen og ind har vi jo været godt tilfreds med, og den nye Vej er paa samme Maade.

Hvis der endelig skal gøres Attentat paa Kantstenen, kan vi saa ikke faa Lov at beholde den paa Halvdelen af Vejen, saa vi kan sammenligne.

Det vilde være godt, om flere Motorfolk vilde udtale sig om denne Kantsten.
Medlem Nr. 3650.



Fig. 1

OM SNE SKÆRME

Af Amtsvejinspektør Jensen-Løvstrand

I Anledning af Bemærkningerne i »Motor« Nr. 7 og 11 om en særlig Form for Sneskærme, »fodfri Sneskærme«, kunde det maaske have Interesse, at der her i Amtet under Snestormen d. 10. ds. blev gjort et Forsøg med en saadan Skærm. Paa Fotografiet Fig. 1 ses Skærmen, men da Virkningen, saaledes som den tegnede sig ved 24-Tiden, blev forstyrret af Sneploven straks om Morgenen, inden det blev lyst nok til at fotografere, er Drivens Form vist paa Fig. 2, idet Sneen er skraveret. — Som det vil ses, kunde Virkningen ikke strække sig udover den 9 m brede Kørebane, og Forsøget var for saa vidt mislykket, men hvis Skærmen havde staaet i Rabatkanten ved en 6 m bred

Kørebane (Fig. 3), vilde Virkningen have været tilfredsstillende.

Saa god som en Skærm af almindelig Konstruktion, anbragt 30-40 m inde i Marken i Vindsiden, er denne Form sikkert ikke, og i større Afgravninger end ca. 80 cm antager jeg heller ikke, Virkningen vilde blive tilfredsstillende, men som Nødhjælp, hvor det viser sig forbundet med særlig store Vanskeligheder at faa en Skærm anbragt inde paa Marken, vilde den »fodfri« Skærm sikkert være anvendelig.

— Med det Tempo, Amtsvejvæsenet maa arbejde under i vore Dage, vil det næppe heller være anbefalelsesværdigt at give sig Tid, til en Hæk af passende Dimensioner vilde være vokset op.

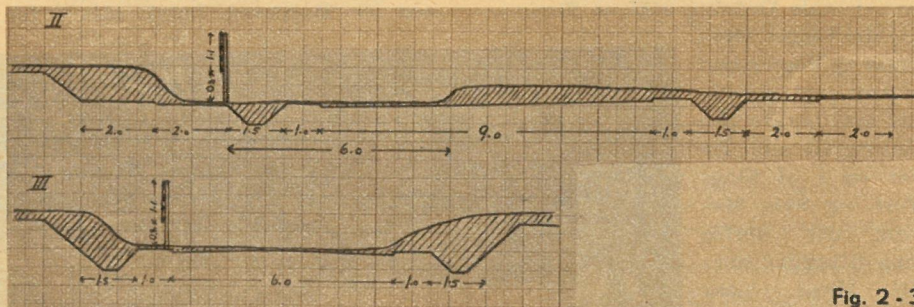
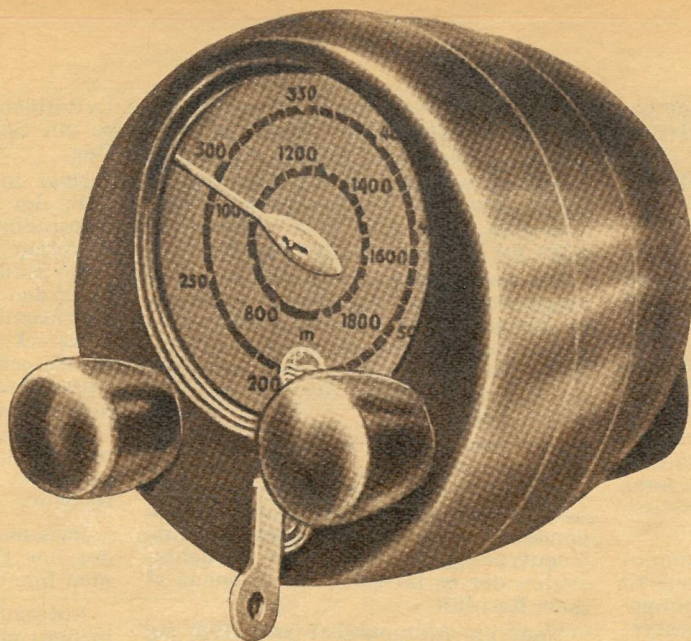


Fig. 2-3

Skal vi have



RADIO i Vognen?

Af Ing. cand. polyt.
LAURITS JØRGENSEN

I de senere Aar er der begyndt at vise sig et nyt Tilbehør til Automobilet, nemlig Autoradio, og vedføjede Grafik viser den voldsomme Udvikling, der har fundet Sted, hvoraf det fremgaar, at der i Aaret 1935 er blevet solgt 1.200.000 Autoradio.

Disse Tal giver et Indtryk af, at Autoradioen i Amerika ikke længere betragtes som et ligegyldigt Legetøj, men allerede er gaaet ind i Befolkningens Liv, saaledes at den kan bære en Industri med en vældig Omsætning.

Udviklingen her i Europa er imidlertid foregaaet meget langsommere. Dette skyldes sikkert mange forskellige Forhold. For det første er Forholdene i Amerika saaledes, at Befolkningen i Almindelighed kan tillade sig at anskaffe sig Automobile og ogsaa Autoradio i langt større Udstrækning end i Europa, og for det andet er de amerikanske Autoradio ikke uden videre egnede for europæiske Forhold, idet de gennemgaaende er konstrueret for større Vogne, end der i mange Tilfælde anvendes her i Europa. Endvidere er de normalt kun forsynet med et Bølgeomraade fra 200—600 m, idet man kun benytter dette Omraade til Udsendelse af Radiofoni i Amerika, hvorimod man her i Europa normalt stiller Krav om ogsaa at kunne modtage Radiofonistationer, der sender i Omraadet 1000—2000 m, og dette komplicerer og fordyrer naturligvis Konstruktionen.

Amerika har en stor samlet Befolkningsgruppe, hvad der er velegnet for Fabrikation af Autoradio, idet denne med sin kompakte og samtidig komplicerede Konstruktion i særlig Grad kræver Masseproduktion for at muliggøre Fremstillingen af et Produkt af høj Kvalitet og samtidig til en Pris, der bringer det indenfor den økonomiske Rækkevidde af større Befolkningskredse.

Danmark er i denne Forbindelse særlig uheldig stillet, idet Import af færdige Autoradio i blot beskedent Omfang er næsten umuligt, og Produktionen for en Befolkningsgruppe paa kun

3,6 Millioner i en Artikel som Autoradio er overordentlig vanskelig.

Det er derfor al Ære værd, at en dansk Fabrik har sat en Autoradio i Fabrikation.

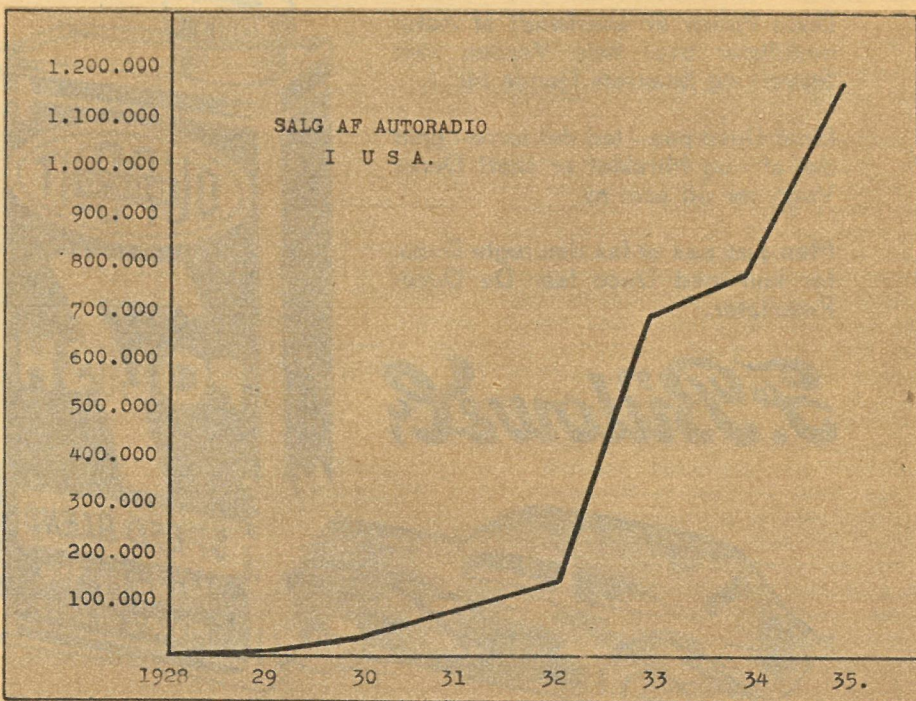
I Princippet byder en Autoradio ikke paa noget særligt nyt, idet der anvendes det samme Princip som i de fleste større Lysnetmodtagere, nemlig Superheterodyn-Princippet, men Opgaven at konstruere en Autoradio er langt vanskeligere end at konstruere en Lysnetmodtager, fordi der stilles en Række særlige Krav saa som smaa mekaniske Dimensioner, robust Udførelse og stor Følsomhed.

Ved Konstruktion af Autoradioen maa man især tage Hensyn til, at Betjeningen kan foregaa let under Kørselen, og den udstyres derfor normalt med en lille separat Betjeningskasse der med Bowden Kabler er forbunden med selve Modtageren, der ikke har de sædvanlige Lysnetmodtageres smukke Træarbejde. Den giver sig kun ud for det, den er, et teknisk Apparat, og dens

Ydre bestaar af en lakeret Metalkasse. Et særligt Problem har det været at forsyne Autoradioen med de fornødne Strømme og Spændinger. Tidligere havde man 2 Løsninger af dette Problem: Batterimodtagere, der havde f. Eks. en 2-Volts Akkumulator, et 15 og et 20 Volts Tørbatteri samt Lysnetmodtagere, der tog alle de fornødne Spændinger fra f. Eks. 220 Volt Lysnet.

I Automobilet ønsker man ikke alt for mange forskellige Batterier, der som bekendt er vanskelige at holde i Orden, og man ønskede derfor kun at anvende den forhaandenværende 6 (resp. 12) Volts Automobilakkumulator.

Da 6 eller 12 Volt er alt for lav Spænding til at drive en Modtager, var Problemet ret vanskeligt, men fandt tilsidst sin Løsning gennem Konstruktionen af Vibratoren (paa Tysk Zerkhacker), der ligesom hakker Jævnstrømmen i Stykker, hvorefter den kan transformeres op til den ønskede Spænding.



Grafisk Fremstilling af Radiosalget i U. S. A.

Princippet i Vibratoren er kendt fra Ringeapparatet, hvor et Anker, der er anbragt ved Hjælp af en Fjeder, svinger frem og tilbage foran en Elektromagnet, idet der samtidig finder en Afbrydelse og Slutning af en Jævnstrøm Sted.

De almindeligt kendte Radiorør har ikke uden videre været egnet til at benyttes i Autoradioen, og der har derfor maattet konstrueres særlige Rørserier, der dels havde en Glødespænding, der passede til Automobilakkumulatoren, og dels havde meget smaa mekaniske Dimensioner.

Et af de aller vanskeligste Punkter ved Virkeliggørelsen af Autoradioen var Bekæmpelsen af de Forstyrrelser, der kunde optræde.

Det elektriske Anlæg i en Automobil har efterhaanden udviklet sig til at blive et ret kompliceret Ledningsnet med en Række Kilder til Forstyrrelser, spec. Dynamoen og Tændings-systemet.

Ved Hjælp af Induktionsspølen frembringes der som bekendt en høj Spænding paa flere Tusinde Volt, for at der kan dannes den nødvendige Gnist i Tændrørene. Et saadant System nærmer sig i betænkelig Grad til, hvad der er kendt fra en elektrisk Gnistsender, og de Forstyrrelser, det fremkalder, er da ogsaa særlig ondartede.

For at bekæmpe Forstyrrelserne kan man gaa to Veje, nemlig enten at undertrykke Forstyrrelserne paa de Steder, hvor de opstaar, eller foretage Af-

skærmning. I de fleste Tilfælde anvendes der en Kombination af begge Dele.

Forstyrrelserne er af meget lunefuld Karakter, saaledes at det ikke er muligt at opstille et Par enkelte klare Hovedregler, som man blot behøver at følge for at opnaa et godt Resultat.

Det kan derfor være forbunden med meget betydeligt Arbejde at indbygge en Autoradio i en ældre Modtager, naar denne skal støjdæmpes paa tilfredsstillende Maade, og man maa henvende sig til Specialisterne, der har den fornødne Erfaring.

Helt anderledes stiller Sagen sig, naar Automobilfabrikanten indbygger Autoradio i den løbende Serie-Fabrikation. Man kan saa een Gang for alle gennemeksperimentere vedkommende Vogntype og foretage alle de Forholdsregler, der er fornødne for at opnaa et godt Resultat.

Naar en Automobilist anskaffer sig en Autoradio, er Motiverne i de fleste Tilfælde utvivlsomt den Adspredelse og Underholdning, man derved kan skaffe sig, og der foreligger en amerikansk Statistik over, hvor meget Autoradioen benyttes af den enkelte Lytter.

Det amerikanske Radiofoniselskab: National Broadcasting Company, der har ladet et Revisionsfirma foretage en Analyse hos 4837 Ejere af Autoradio, er derved kommet til det Resultat, at der gennemsnitligt lyttes 1 Time daglig Aaret rundt med en Autoradio. Om Sommeren lyttes der lidt mere end om Vinteren, hvilket væsentligt skyldes, at

Lytte-tiden om Sommeren er langt større om Søndagen, nemlig 2 Timer pr. Dag.

Naar man taler om Autoradio med Folk, der ikke har prøvet at lytte med Autoradio, er den rent umiddelbare Reaktion, man møder, den, at Autoradio sikkert er en Fare for Trafiken, fordi den afleder Automobilistens Opmærksomhed fra Kørselen, og Automobilkørsel under moderne Trafikforhold er en saa alvorlig Ting, at saafremt Opmærksomheden afledes blot et enkelt Sekund, kan dette medføre alvorlige Uheld, og man slutter derefter, at under disse Forhold burde det Legetøj, som man anser Autoradio for at være, forbydes.

Hvis man derimod har talt med Folk, der har Erfaring med Autoradio, faar man lige det omvendte Billede.

Autoradioens Betjeningshaandtag anbringes bekvemt indenfor Rækkevidde og kan betjenes, uden at man behøver at tage Øjnene fra Vejbanen, idet Indstillingen bestemmes gennem de Indtryk, der naar Øret, og det, at Autoradioen gengiver Musikudsendelse, distraherer bestemt mindre end det at føre en Samtale med en Passager, hvilket man dog ikke hidtil har tænkt paa at forbyde, idet det sikkert er den almindelige Erfaring, at hvis man blot lader være med at se paa den Person, man samtaler med, hvad man jo under andre Forhold ellers normalt gør, virker en Samtale ikke distraherende, men hertil kommer et andet Forhold:

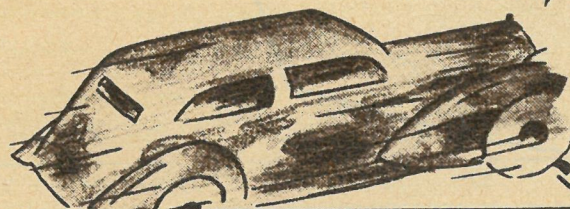
BRUG *de originale*

Duco Polish er anerkendt af Automobilister over hele Verden som Støvets og Snavsets Fjende Nr. 1.

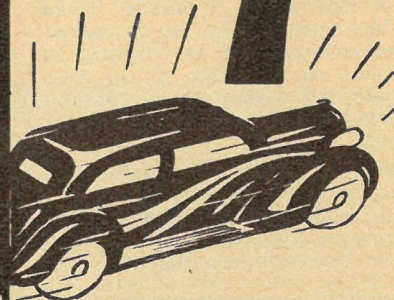
Gnid Duco paa - lad det tørre - gnid det af - og Miraklet er sket! Deres Vogn ser ud som ny.

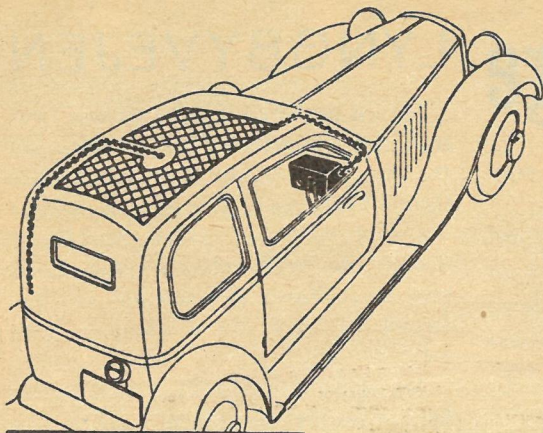
Men pas paa at faa den ægte Duco, for kun med Duco faar De Duco-Resultater.

F. Bülow & Co.



No 7
PRODUKTER





Antenne-Konstruktion i Taget. Antennen bestaar af et Metaltraadsnet. Der er særlig skaaret ud for Tilledning til Loftsbelysningen. Denne Tilledning maa i de fleste Tilfælde omhyggeligt skjærmes, da den i modsat Fald kan give Anledning til alvorlige Forstyrrelser.

I Lærebog for Førere af Motorkøretøjer, udarbejdet af de 2 Motorsagkyndige: M. A. A. P. Christiansen og Leo A. Damm, er nævnt som Nr. 2 af 6 vigtige Regler:

»Husk, at De aldrig maa føre et Motorkøretøj efter forudgaaende Nydelse af Spiritus eller af hidsende og bedøvende Midler og heller ikke, naar De føler Dem træt paa Grund af Overanstrengelse eller Mangel paa Søvn«.

Jeg tror, at de fleste Automobilister — selv om man ser fuldstændig bort fra ovennævnte særlige Tilfælde — har gjort den Erfaring, at der ved Kørsel over lange Strækninger specielt ved Aftentid kan opstaa en Følelse af Træthed og Døsighed, som bevirker, at man maa stoppe op og gaa ud at strække Benene for atter at faa sine Reaktionssevner i normal Stand. Denne indtrædende Døsighed skyldes sikkert Vognens vuggende og duvende Bevægelser, den enstonige Summen fra Automobilens og den særlige Virkning, der kommer ved at køre i kunstig Belysning.

De samstemmende Erfaringer fra mange Sider gaar ud paa, at denne Art Træthed og Nedsættelse af Reaktions-Hastighederne modvirkes ved Hjælp af en Autoradio.

I Wireless World findes der f. Eks. følgende Udtalelse:

The American traffic authorities have found that so far from increasing the danger of driving by distracting the motorist's attention, the car wireless sets appear to have increased the safety of the roads«.

Naar man ikke selv har haft Erfaringer i den Retning, kan ovennævnte maaske virke konstrueret,

men Forholdet er i og for sig kendt fra et andet Omraade.

Fremvisningen af Film i Biografteatre ledsages altid af Lyd og i Reglen af Musik. Dette er ikke alene Tilfældet, efter at Tonefilmen er kommet frem, men i gamle Dage i Stumfilmens Tid var der selv i det mindste Biografteater altid Musikledsagelse — om ikke andet, saa dog en Pianist.

Grunden hertil er den ganske simple, at hvis man overværer Fremvisningen af en Film uden Lyd eller Musikledsagelse, virker den overordentlig søvndyssende, og noget af den samme Virkning gør sig utvivlsomt gældende for Automobilisten — eller som en Autoradio-Lytter udtrykte sig: »Naar jeg kører uden Autoradio, ser jeg ikke Landskabet. Naar jeg lader Autoradioen spille, bliver Landskabet

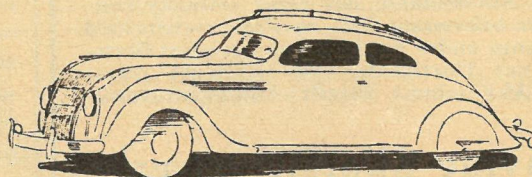
mig først bevidst«.

Hertil kommer endnu et andet Forhold: Hvis en Automobilist efter Dagens Arbejde skal hjem, vil han normalt være tilbøjelig til at gøre Turen saa kort som mulig og derfor sætte Hastigheden op. Naar han lader sin Autoradio spille, vil det virke ind paa ham, saaledes at han uden egentlig at tænke over det sætter Hastigheden noget ned.

Det kunde endvidere tænkes, at Musikken fra Autoradioen bevirkede, at man ikke saa let lagde Mærke til Signaler fra andre Vognes Automobilhorn. Normalt vil man imidlertid sikkert ikke være tilbøjelig til at indstille Modtageren, saaledes at den giver kraftigere Musik, end det netop er behageligt at høre paa, og under saadanne Forhold vil andre Vognes Signaler sikkert let kunne observeres.

Endvidere er det interessant at bemærke, at saafremt Autoradio virkelig nedsatte Trafiksikkerheden, vilde Forsikringsselskaberne sikkert kræve en ekstra Præmie for Forsikring af Automobile, der var udstyret med Autoradio, men dette har aldrig været Tilfældet, og ganske simpelt af den Grund, at saadanne Forholdsregler intet Sted har været motiveret gennem det foreliggende statistiske Materiale.

En Bekræftelse af, at de nævnte Synspunkter om, at Autoradio ikke formindsker Færdselssikkerheden, er



Amerikansk Forslag til Anbringelsen af Antennen oven paa Staaltaget.

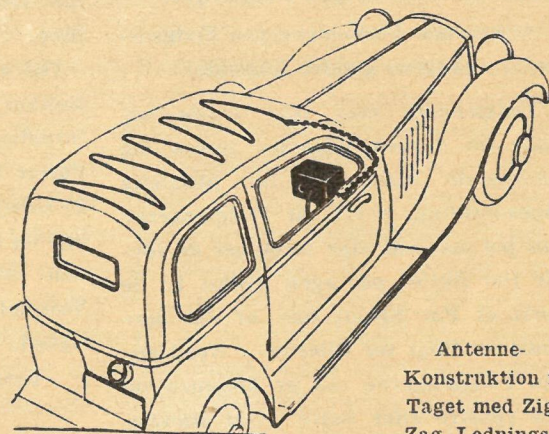
rigtige, finder man deri, at Myndighederne intet Sted har forbudt Anvendelsen af Autoradio.

De danske Myndigheder har ikke offentliggjort Regler for Indbygning og Anvendelse af Autoradio, men den nuværende Praksis gaar ud paa, at man stiller visse Krav af sikkerhedsmæssig Art ved Indbygningen af Autoradio, og at man ikke ønsker at give Tilladelser til Indbygning af Autoradio i Drosker, Lillebiler og Udlejningsvogne.

Udover Anvendelsen af Autoradio i almindelige Personautomobiler, findes der naturligvis ogsaa en Række Tilfælde, hvor man installerer Radio i Automobile til særlige Formaal, f. Eks. i Politi-Automobiler, Brandvæsenets Vogne og i Vogne til Militærformaal.

De fleste kender sikkert fra de amerikanske Film den udstrakte Anvendelse, som Radioen finder i det amerikanske Politis Tjeneste.

Der anvendes i Reglen en Bølgelængde paa mellem 100—200 m, og



Antenne-Konstruktion i Taget med Zig Zag Ledningsføring.

normalt benyttes der kun Radioforbindelse fra Politistationen til Politipatrouillevognene, der færdes rundt omkring i Byen.

Efter at Politiet i nogle Aar havde brugt Radioen i sin Tjeneste, blev der udstedt Forbud imod at sælge Autoradio med de Bølgeomraader, der blev benyttet af Politiet. Dette Forbud har sikkert haft en dobbelt Hensigt, nemlig dels at forhindre, at de amerikanske Gangsters i deres Vogne kunde følge Instruktionerne til Patrouillevognene. I den Retning har Forbudet dog næppe haft store Virkninger, da Lovovertrædere sikkert ikke har haft Betæneligheder eller Vanskeligheder ved ogsaa at overtræde denne Lov. Det andet Formaal var at forhindre de almindelige lovlydige Borgere i at aflytte Polititudsendelserne. — Man havde nemlig gjort den Erfaring, at naar Politiet dirigerede en Patrouillevogn til et bestemt Sted, var der allerede »sort« af private Vogne paa det paagældende Sted, før Patrouillevognene naede frem, selv om det kun drejede sig om Sekunder eller højst et Par Minutter, idet en Mængde private Automobilister var ilet til for at se, hvad der foregik paa det Sted.

Om Fodgængerovergange

Vi har modtaget:

Maa jeg i Anledning af Hr. Dr. med. Aage Berntsens Forespørgsel fremkomme med følgende:

Dr. Berntsen tror aabenbart endnu, at der med en almindelig, omend hormonal Automobil følger noget, der hedder »Forkørselsret«. Komplet Misforstaaelse! Forkørselsret hører kun Sporvogne og visse Udrykningskøretøjer til — læs Færdselslovens § 11.

Denne § gælder iøvrigt kun kørende, ligesom Begrebet Vigepligt ikke finder Anvendelse paa Fodgængere.

Angaaende Forholdene paa Fodgængerovergangene gælder følgende:

Fodgængere maa ikke træde ud, naar de derved udsætter nogen sig nærmende Automobil for pludselig Opbremsning, d. v. s. at Fodgængerne om jeg saa maa sige foretager de første Par Skridt paa egen Risiko. Er de først et Par Skridt ude, er det derimod en Pligt for Bilerne — hvad enten Fodgængerne saa er kommen ud fra venstre eller højre — at standse, saafremt deres Fremkørsel vilde tvin-

ge Fodgængerne til at staa stille eller endog til at træde tilbage.

Grænsen vil altid bero paa et Skøn, men ved en forenet Anvendelse af almindelig Bondefornuft og Domstolenes Praksis — samt Politiets Anvisninger — vil der kun sjældent — maaske aldrig — opstaa nogen Konflikt.

Vanskeligere er det, naar en Strøm af Biler passerer, og en Fodgænger skal over.

Erfaringen viser dog her, at der hurtigt kommer et Hul i Rækken, som tillader Overgang, ellers maa Fodgængerens ved at give Tegn frembringe et Stop.

Det er ugørligt at give Regler, som dækker over enhver forekommende Situation i Trafikken, men hvis alle Parter færdes med Færdselslovens (§ 2) Udtryk i Sind, nemlig Agtpaagivenhed og Hensynsfuldhed, saa vil Trafikken ordne sig uden nogensomhelst Vanskelighed, Terror eller Fortrydelighed.

Lyngby, den 15. Marts 1937.

Ritmester B. Pontoppidan,
Motorsagkyndig u. Krigsministeriet,
cand. jur.

LYNGBYVEJEN

Jeg vil gerne slutte mig til den Protest, der i sidste Nr. af »Motor« lød fra Nr. 3603. Ogsaa jeg færdes flere Gange daglig paa Lyngbyvejen og glæder mig ved den skarpe Adskillelse mellem de to Kørebener. Man kører med langt større Tryghed nu, end Tilfældet vil blive, om Kantstenen faldt væk.

Jeg synes derimod ikke, Rabatten er bygget smukt. Der burde være prøvet med en lav Hæk. For hver 100-150 m kunde der være en Gennemgang for Fodgængere og Cyklistere.

Biler og andre Køretøjer vil uden større Besvær kunne klare sig med de Gennemkørsler, der er, blot de lærer at benytte sig af Sidevejene og Kongevejens Parallelveje.

Nej! Lad os endelig ikke faa den Rabat væk. Det vil rent ud sagt være sindssvagt.

Frode Sørensen.

Det sidste Indlæg

Naar man læser alle de Indlæg, der har været fremme i Bladet den sidste Tid, saa vil man lægge Mærke til, at Erhvervsførerne altid ønsker langt Lys og Nedblændingspligt, og det er det eneste rigtige, da den nuværende Ordning kun er til at fylde Politikassen med. De Herrer, som ønsker at bibeholde den nuværende Ordning, kører maaske kun 3-5000 km aarlig med Lys, men os, der kører 20-25.000 km med Lys, ønsker at faa saadant et Lys, som vi kan se at køre ved. Saadan som Lygterne er nu, er de bleven ved Skrivebordet. Afbændingspligten behøver vi heller ikke at lære, da vi altid blænder af, naar en modgaende Vogn gør det. Enkelte skriver ogsaa i deres Indlæg, at ved Kørsel i Nærheden af store Byer skal man køre med Foden paa Afbændingskontakten hele Tiden. De ærede Indsendere har nok aldrig kørt i Tyskland, hvor man har en god Ordning med Lysproblemet. Jeg har Lygterne paa mine Vogne saadan indstillet, at jeg kan kalde det forsvarligt, thi hellere risikere en Bøde for langt Lys end køre en Fodgænger eller Cyklist ned. Derfor siger jeg: langt Lys og Nedblændingspligt.

Vognmand.

I MAGSVEJER eller STORM

- altid en behagelig Overfart

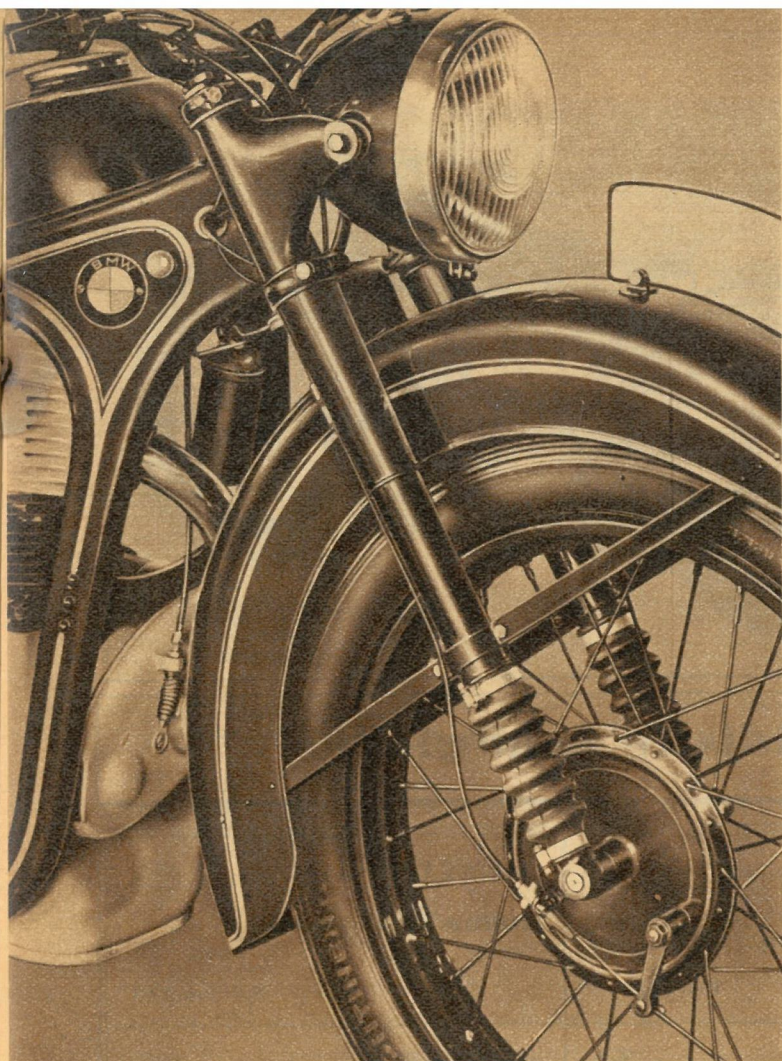
Nyd Overrejsen om Bord i et af Statsbanernes store elegante Motorskibe paa

KALUNDBORG—AARHUS RUTEN
Store sødygtige Baade, der byder de rejsende alle tænkelige Bekvemmeligheder.

Her er god Plads, overdækkede Promenadedæk og komfortable Saloner. Her er et fortrinligt Køkken — og for Kr. 1.50 kan De reservere Dem en bekvem Køje, hvis De ønsker at hvile undervejs.

I Skibenes store Automobilhal er der Plads til 35 Automobiler, der staa velbeskyttede. Der er bekvemme Til- og Frakørselsforhold og mange andre Fordele, som har gjort Statsbanernes Hurtigrute over Kattegat populær, ikke mindst blandt Automobilisterne.

Statsbanernes rød-hvide Skorstensmærke
garanterer Dem altid hurtig og sikker Sejlads!



En ny 350 ccm B M W med Teleskop-Gaffel.

Det er jo efterhaanden ved Tidernes Ugunst blevet saadan, at vi ikke mere afholder Automobiludstillinger her i Danmark — og i og for sig er der jo for Automobilernes Vedkommende maaske heller ikke saa megen Grund til at afholde Udstilling, eftersom Forhandlerne kan afsætte meget større Kvanta end de faar Lov til at importere — men for Motorcyklernes Vedkommende stiller Sagen sig noget anderledes. Ganske vist er der i de sidste Aar afholdt Motorcykle-Udstillinger, men det er ikke meget interessant, der er vist frem paa disse Udstillinger.

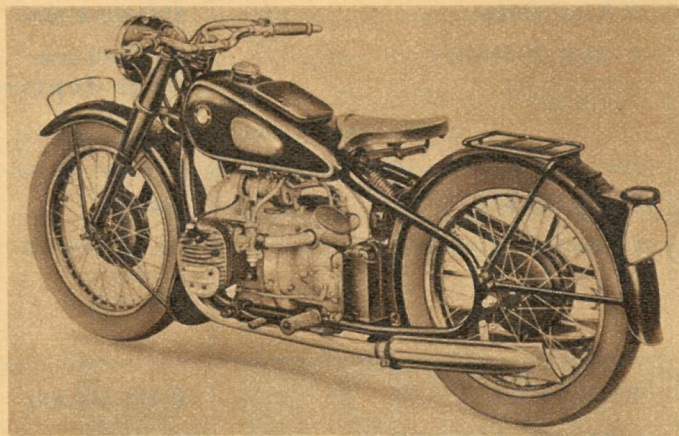
Det man kunde ønske var, at der blev afholdt nogle orienterende Udstillinger, der viste Folk, hvad der kunde faas af Motorcykler udover de her viste, i hvert Fald ikke mindre end 350 ccm Maskiner. Det er jo med Nød og Næppe, at vi har faaet en 200 ccm Ma-

MOTORCYKLER I BERLIN

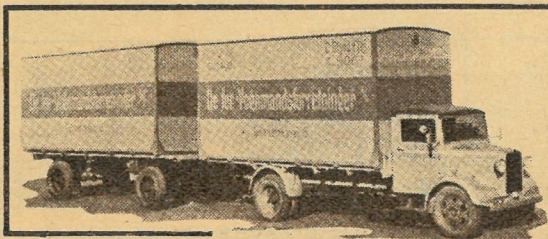
skine at se — og dog eksisterer de — og sælges — men blot ikke i Danmark.

I og for sig er det sørgeligt, men ikke desto mindre meget sandt, at Motorcyklen er ved at komme lidt i Miskredit herhjemme ved den Maade, den anvendes. Motorcyklens store Berettigelse ligger i, at den er det billigste motoriserede Transportmiddel, men denne dens store Betydning kommer slet ikke frem herhjemme — her ser vi den næsten udelukkende brugt til rent sportslige Formaal — og det at køre Motorcykle er ikke fint — vel at mærke blandt Motorcykelkørere — medmindre Ens Maskine allermindst er paa 350 ccm, d. v. s. den skal nu gerne være paa 500 ccm — og helst mere endnu. Disse store Maskiner er kun nødvendige, hvor det drejer sig om Sidevognskørsel; til Solokørsel er de meningsløst store og frister kun sine Ejermænd til Overtrædelse af Hastighedsbestemmelserne. Og — eftersom der kun er Interesse for denne store Type — importerer Forhandlerne selvsagt kun de store Maskiner, idet det jo aldrig merkantilt er lukrativt at ville virke opdragende. Resultatet heraf er, at de Mennesker, der virkelig har Brug for en billig Maskine til økonomisk Transport, er nødt til at købe en af de store Maskiner i brugt Tilstand, hvor de ellers kunde have købt en mindre Maskine, der var fuldkommen tilstrækkelig, til samme Pris, som de nu maa give for den brugte Maskine.

Mens England indtil i Aar var Landet med de fleste



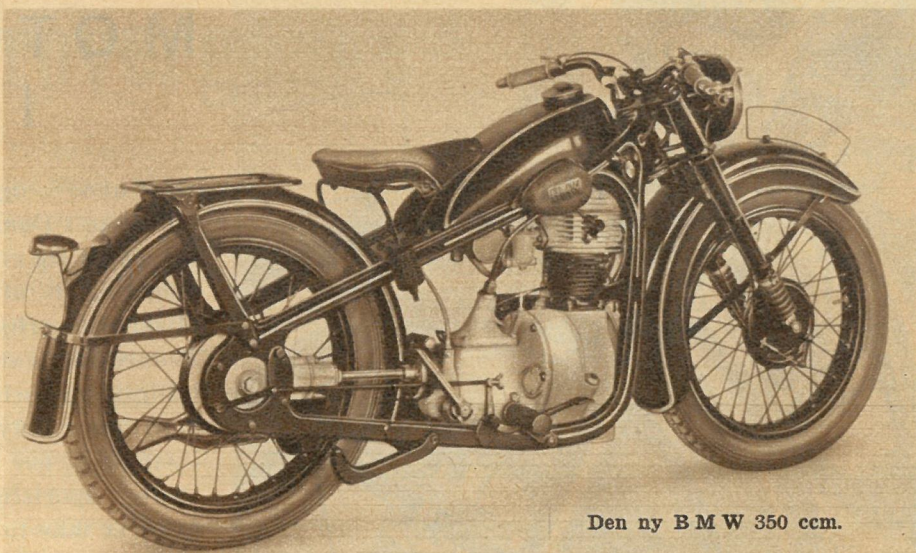
En af de store B M W 600 ccm.



„DAN“ PAAHÆNGSVOGNE
til ethvert Formaal!

SPECIALFABRIKEN **AUTO** KBHVN.—VALBY

Motorcykler, er det nu blevet overfløjet af Tyskland — og i Tyskland er Motorcyklen virkelig blevet det billige Hvermands-Transportmiddel. Lad os et Øjeblik kigge paa de tyske Indregistreringstal for Motorcykler. For det første viser de, at der i de »gode« Maaneder nyindregistreres 15—16.000 Motorcykler om Maaneden, og Fordelingen af de forskellige Klasser indenfor dette Tal er heller ikke uinteressant. Det viser sig nemlig, at der af Klassen fra 100—200 ccm indregistreres ikke mindre end 75 pCt. af det samlede Antal, saaledes at

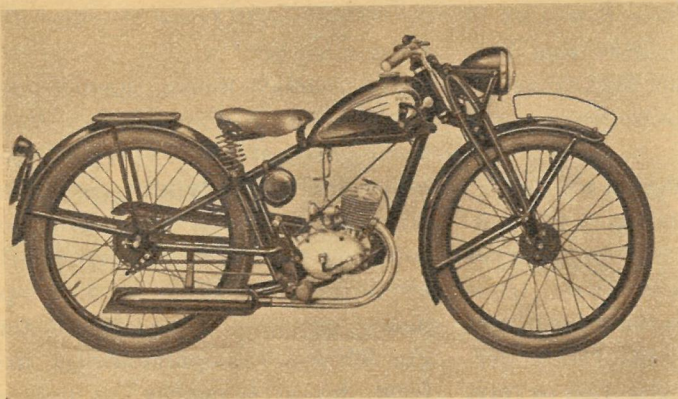


Den ny B M W 350 ccm.



motormandens juridiske raadgiver

<p>F. D. M. S. Emblem angiver, at Annoncøren er Sagfører for Forenede Danske Motorcyklers Forsikringsafdeling A/S</p>	<p>HJØRRING Sven Lytzen <i>Overretssagfører</i> Springvandspl. 1 Telefon 616</p>	<p>NÆSTVED Johan H. Clausen <i>Sagfører</i> Telefon 713</p>
<p>KØBENHAVN Preben Bornemann <i>Landsretssagfører</i> Frederiksholms Kanal 18 Telefon 6011 - 8566</p>	<p>HOLBÆK C. N. Ledager <i>Landsretssagfører</i> Telefon 744 - 745</p>	<p>ODENSE Th. Eigenbrod <i>Landsretssagfører</i> Vestergade 44 Telefon 4150 - 7150</p>
<p>AALBORG Viggo Kleisby <i>Landsretssagfører</i> Algade 65 Telefon 4070 - 4090</p>	<p>HORSENS J. Carlsen Aage Jeppesen <i>Sagførere</i> Rædersgade 5 Telefon 95 - 96</p>	<p>RANDERS C. O. Rasmussen <i>Landsretssagfører</i> Telefon 609</p>
<p>AARHUS C. Holst-Knudsen <i>Landsretssagfører</i> L. Torv 6 Telefon 15 - 16</p>	<p>HONG A. B. Munk <i>Overretssagfører</i> Hovedgade Telefon 200</p>	<p>SAKSKJOBING Johannes Buschardt <i>Landsretssagfører</i> Telefon 330</p>
<p>ESBJERG Gunnar Alstrup <i>Landsretssagfører</i> Englandsgade 7 Telefon 577 - 578</p>	<p>KOLDING W. Lynæs <i>Landsretssagfører</i> Telefon 400 - 1643</p>	<p>SLAGELSE C. Lysholm-Hansen <i>Landsretssagfører</i> Landbobankens Bygning, Nytorv Telefon 1250 - 1551</p>
<p>HADERSLEV Edgar Forum <i>Landsretssagfører</i> Telefon 300</p>	<p></p>	<p>VIBORG Jon Johnsen <i>Overretssagfører</i> Chr. Ejstrup <i>Overretssagfører</i> G. Morville <i>Landsretssagfører</i></p>

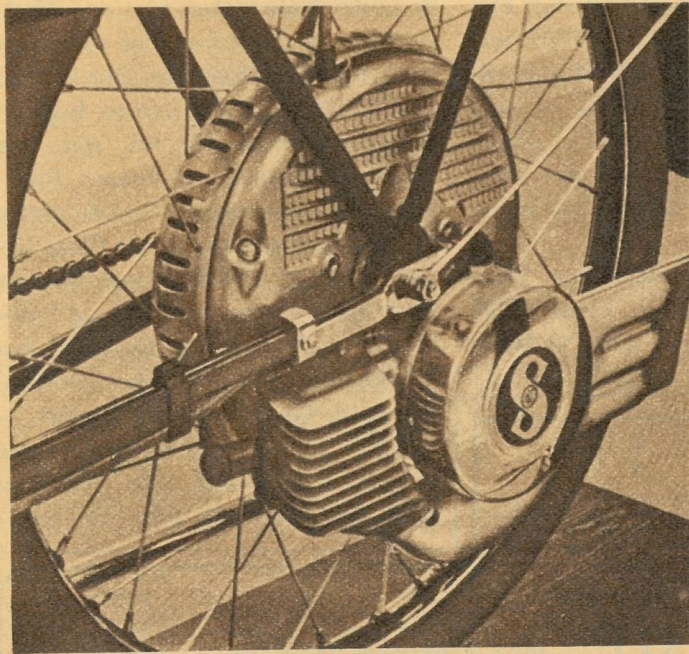


DKW 100 ccm. En lille, men meget tiltalende Cykel.

der her virkelig er Tale om et Brugskøretøj. Dette Resultat er naaet ved et bevidst Arbejde fra Fabrikanternes Side, der har gjort alt for at fremstille en saa tiltalende Model i denne Klasse, noget der, naar man har set de sidste Modeller, maa siges er lykkedes over al Forventning. En 200 ccm Motorcykel er i Stand til at transportere eet — til Nød to ikke for tunge — Personer med en rimelig Fart, men noget Sportskøretøj er det ikke i den Forstand.

Det var derfor at overveje om man ikke paa en eller anden Maade kunde gøre noget for, at vi fik denne Type indført herhjemme, for der er ikke Tvivl om, at der er mange, der kunde bruge et Køretøj i denne Størrelse, men der er paa den anden Side sikkert ogsaa mange, der ikke aner dets Eksistens, og som maaske, hvis de har anet den, har faaet forklaret af en overlegen »Sportsmand«, at det var Legetøj, som ikke duede til noget.

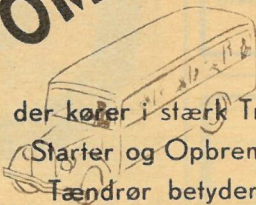
Til Forklaring af de 200 ccm's store Sukces i Tyskland kan der naturligvis fremføres, at det der ikke



Saxonette fra Fichtel og Sachs. Et motoriseret Bagnav!



OMNIBILCHAUFFØREN



der kører i stærk Trafik og maa foretage utallige Starter og Opbremsninger, ved, hvad det rigtige Tændrør betyder for Motorens Gang. Det er ingen Tilfældighed, at han vælger BOSCH Tændrør, der giver den lynsnare Start og hurtige Acceleration, som er paakrævet.

Ogsaa til Deres Motor findes et BOSCH Tændrør, der under alle Forhold vil give Dem den bedste og mest økonomiske Kørsel. Kør derfor med



BOSCH

TÆNDRØR

— letter Starten
øger Farten

A/S Magneto, Jagtvej 155, København N.
Generalrepræsentanter
for Robert Bosch A.G., Stuttgart



Læderpjækkerter

og Dirt-Track Veste for Damer og Herrer, altid Lager i flere Modeller og Farver.

Læderfrakker, atter Lager i den bekendte Flyverfacon

Ridebenklæder og Ridestøvler for Damer og Herrer.

Handsker, Huer, Hjelme, Brilller.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 Nora 2536
Varene sendes overalt i Danmark.

ACAP

STAAL-SIDEVOGN

Den nye danske Sidevogn fra dansk Sidevognsfabrik

L. Farimagsgade 10

Øbro 6668

Svend Christensen's AUTO-VÆRKSTED ¹/₅

Sdr. Boulevard 35, Tlf. Eva 3042

Spec.: Hovedreparationer

Alle Mærker i Gummi og Reservedele til billigste Dagspriser

Kompressorer, Autoløftere
Vaskemaskiner, Smøre-
apparater. Alt for Vulkani-
sering. Indhent Tilbud.

LADEGAARD & CO. ¹/₅

Telf. 34 - Odder - Telf. 215

C.M. Eriksen & Søn

Odense. Bjerggade 3-5. Telf. 5797

Originale Harrison Kølerblokke

isættes enhver Køler.

Reparation af Kølere. Opretning af Karosserier og Skærme. Autogensvejsning.

● DUCOLAKERING

MOTOR COMPANY

KOLDING - TELEFONER 282 - 1879 - 1880

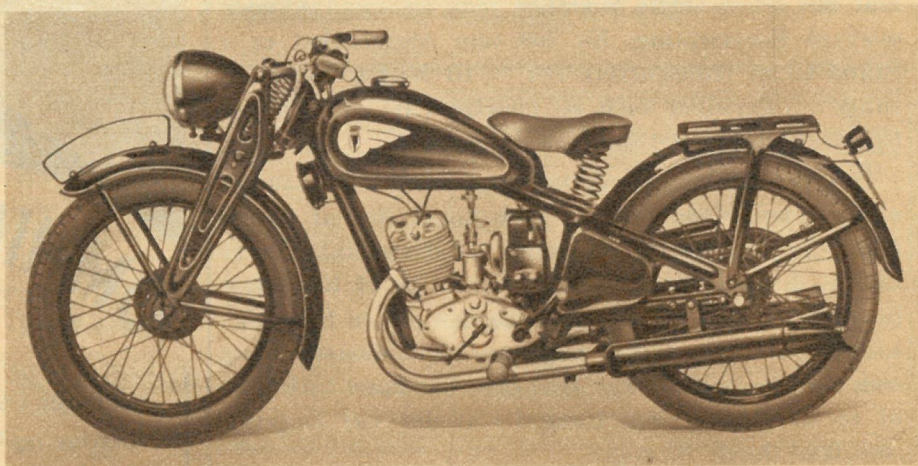
Auto-Værksted - Karosserifabrik - Lakereri
Cylinderudslibning - Krumtapslibning - Støbning af Lejer

er nødvendigt at have Kørekort til dem og, vil man maaske sige, hvis vi ogsaa blev fri for Kørekortet til disse Maskiner, kunde der maaske gøres noget.

Den Vej er imidlertid ufarbar — for som Motorcyklismen i Øjeblikket afspejler sig i Myndighedernes Øjne, er der snarere Grund til at tro, at man vilde forlange to Kørekort af en Motorcyklist. Der er derfor kun een Vej at gaa. Lad os først faa indført den fornuftige Motorcykle-Størrelse og lad os derigennem vise alle, at der her er Tale om et virkeligt hensigtsmæssigt Transportmiddel, saa er der Vej for det andet.

ker er de eneste tyske Mærker, der forhandles her.

For Motorcyklerne gælder det ligesom for Automobilernes Vedkommende, at nye Typer, der betyder Spring i Udviklingen, findes ikke. Derimod har man arbejdet roligt og bevidst frem langs de allerede afstukne Veje og har opnaaet særdeles gode Resultater. For DKW's Vedkommende er der først det at bemærke, at der er foregaaet en særdeles fornuftig Indskrænkning af Typerne, en Forholdsregel, der sikkert ogsaa vil sætte sig gode Spor i det videre Udviklingsarbejde. Paa eet Punkt adskiller DKW Maskinerne sig fra



DKW 200. Naar man ser denne Maskine, undres man over, at vi ikke kan faa indført 200 ccm Maskinen herhjemme!

Efter dette »lille« Hjertesuk kan vi gaa over til at se, hvad Berlinerudstillingen bragte paa Motorcyklernes Omraade, og dette »hvad« vil i høj Grad komme til at staa i de 200 ccm's Tegn, hvad der efter det ovenfor sagte ikke er saa mærkeligt.

Den største Interesse for Danmark drejer sig jo om, hvad BMW og DKW bragte, idet disse to Mær-

de andre Fabrikater, idet de i Mod-sætning til disse kun har tre Gear, hvor de andre har fire. Der er kun een Undtagelse fra denne Regel i Sportsmaskinen 250 SS, der har Tvillingcylindre, U-formet Plejlstang og Ladepumpe. Ved de andre DKW-Maskiner er de tre Gear ogsaa rigeligt. DKW-Motorerne er med deres flade Stempler og Princippet med omvendt Skylning saa ydedygtige, saa godt akcellererende, at tre Gear er tilstrækkeligt.

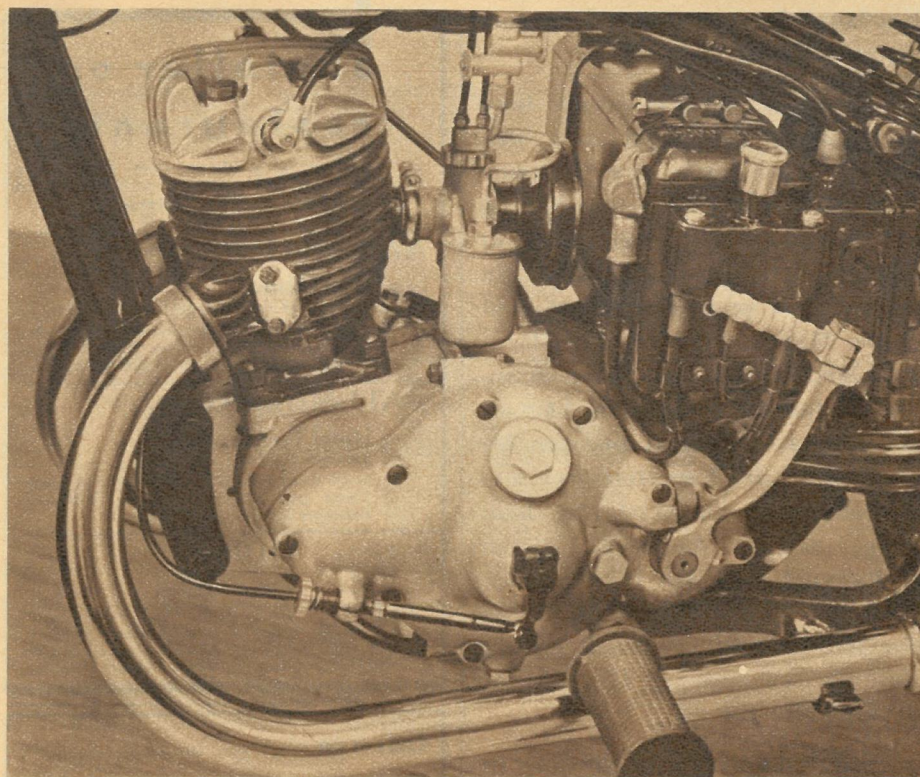
DKW har fem Grundtyper, der begynder med den lille 100 ccm RT3, der trods sit lille Cylinder-



Den sikreste Kørsel

MICHELIN STOP med Bølge-Lameller





volumen virkelig maa kaldes en Motorcykel og som er et nøjsomt, men godt lille Transportmiddel. Efter den følger den meget populære 200 ccm, der er Tysklands mest solgte Maskine. Den kan faas baade med og uden Selvstarter. Saa følger den 250 ccm Sportsmaskine og den 350 ccm »Geländesport«-Maskine og tilsidst kommer den store Sidevognsmaskine paa 500 ccm. Den har parallelt liggende Cylindre og kan ligesom 200'eren faas med Selvstarter. DKW 500 er blevet gjort længere end tidligere, hvilket er resulteret i, at Vejbe-ligheden er blevet betydelig bedre. Endvidere er den under-gaaet flere mindre Ændringer. Styret er blevet forandret og har faaet tyndere Drejehaandtag. Det muliggør nu en ganske vist mindre »sportslig«, men til Gengæld adskilligt mere bekvem Holdning. En Forbedring af Udseendet er det, at hele Motorblokken med Gearkasse nu har samme Farve. I første Øjeblik forledes man til at tro, at Maskinen nu har faaet Let-vægtscylindre med ipressede Fo-ringer, men der er kun foregaaet det, at Cylindrene efter Støbningen

DKW 200 med Selvstarter.

har faaet paasprøjtet et Metallag af samme Udseende som Gear-kassen.

Den Maskine, der vækker mest Opsigt paa BMW-Standen er den nye store R 6, der har en tocylin-dret Motor paa 600 ccm med to Karburatorer. Den er en udpræget Sidevognsmaskine, men bruger med Sidevogn ikke mere end 4 Li-ter pr. 100 km. Den er en meget kraftig Maskine, der under alle Forhold er i Stand til at føre Side-vogn. Den er bygget i samme Ram-me som den gamle R 5, en 500 ccm Maskine, der ogsaa er meget popu-lær. R 6 har tværliggende Cylindre med Sideventiler, og Indkapslingen er drevet til et meget højt Punkt. Karburatorerne sidder udfor hver sin Cylinder og faar Luft gennem

Indreg.



**ZEBERG's
Maatter
luner**

KOKOS 2 1/2 cm - MANILA 1 cm tyk
„BIL-MAATTER“
v. Aage Zeberg
Grundl. 1923 C. Plougsvej 6
København V. (nær Forum)
Telefon Eva 722
Forl. Prislister LAGERBESØG ANBEFALES

Solskinstag

»Det forskydelige Tag« kan paa-monteres enhver lukket Vogn, ogsaa paa Vogne med Staaltag.

Eneste Specialfabrik

Holbæk Limousettefabrik
Finsensvej 37 Godthaab 6688
København F.

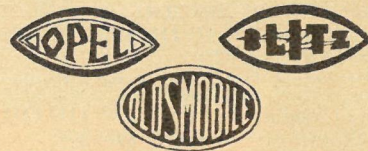
Ikke Vand?

men **„VICTOR“S**

Auto-Sprøjtevædske
til Renholdelse og Polering af Automobiler

Faas i Dunke à 1 Liter ... Kr. 2,25
- - - - - à 5 - - - - - 10,00
Forstøvningssprøjter ... - - - - - 1,50

Fabriken „VICTOR“
Kong Georgsvej 11, Kbh. F., Tlf. Goth. 2090
FORHANDLERE ANTAGES



Autoriseret Forhandler,
Service og Reservedele.
Københavns Automobil Central
Tlf. 5337-10937. Gl. Kongevej 13

Forchromnings- & Forniklingsanstalt

J. A. Wallins Eftf., N. V. Hansen
Telf. V. 9712 - Bianco Lunosalle 8.

Udfører alt Automobilarbejde indenfor Branchen

A/S DANSK ALFA-LAVAL
Prøv vort Automobilværksted
Alle Reparationer udføres
Moderne Arbejdsmetoder Spec.: Hovedreparationer
MØLLEGADE 26 TELEFON 7429

et fælles Luftfilter, der er indbygget i Transmissionskassen. Maskinen har fire Gear af den sædvanlige BMW-Konstruktion, og

Kardanakslen er ogsaa udført paa gængse Maade.

Ved BMW 200 ccm er der ikke blevet forandret meget, men man maa jo ogsaa huske paa, at denne Type nu har bestaaet i syv Aar, og det er næppe for meget sagt, at betegne den som fuldent i sin Klasse. Det er heller ikke faa af denne Maskine, der daglig befarer Tysklands Veje. Paa de encylindrede Maskiners Omraade bringer BMW i Aar en Nyhed med den 350 ccm's R 35, der karakteriseres som »Geländesport« Maskine, og man lægger særligt Mærke til, at den er forsynet med den fra de større Maskiner kendte Teleskopfjedring, der her er udstyret med en ny Beskyttelseskappe af Gummi for det inderste Rør.

For nu at springe fra de store til de ganske smaa, kaster vi et Blik paa Fichtel og Sachs Stand, hvor den nye »Saxonette« vækker stor Opsigt og fra mange Sider bliver betegnet som et vigtigt Skridt i Retning af Tysklands fuldstændige Motorisering. »Saxonette« er en lille Totakts-Motor, der kan monteres paa Baghjulet af enhver almindelig Cykel. Den har et Cylindervolumen paa 60 ccm og er i Stand til at give Cyklen en Hastighed paa ca. 30 km i Timen. Selv om denne Konstruktion ikke er ny, er den dog saa interessant, at vi skal komme med en nærmere Beskrivelse i et senere Nummer. Vi skal maaske dog lige her tilføje, at Brændstofforbruget opgives til 1,5 Liter pr. 100 km.

NY OG LET
„Sporty“



Den Støvle, De skal have paa, maaske en hel Dag, maa ikke være stiv og ubehagelig; Codan's nye „Sporty“ er let og bekvem, da Skaflet er af det smidigste Gummi. Ved en Rem øverst paa Skaflet kan De altid faa Støvlen til at slutte tæt om Benet, saaledes at saavel Fod som Ben faar den behagelige Beskyttelse og Hvile.

CODAN
GUMMISTØVLER

- hold paa det danske

Hundested—Rørvig

Automobilfærgen „Korshage“

FARTPLAN

14. Marts 1937 -- 21. Maj 1937

Hverdage (Særlig Plan for Pauskeonsdag og Pinselørdag se nedenfor)

Fra Hundested: 6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁰ 14⁵⁵ 17⁵⁵

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9²⁵ 11²⁰ 13²⁰ 17⁰⁵ 20²⁰
Søn- og Helligdage (Særlig Plan for Pauske- og Pineshelligdagene se nedenfor)

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 18⁵⁵

Fra Rørvig: 8¹⁵ 10¹⁵ 11²⁰ 14¹⁵ 15²⁰ 18¹⁰ 20¹⁰

a. 1 Oktober og fra 15¹⁵ 16¹⁵ kun Lørdage. Fra 17¹⁵ alle Hverdage. b. Kun fra 18¹⁵.

Særlig Plan for Pauske- og Pinesedagene Pauskeonsdag og Pinselørdag

Fra Hundested: 6⁵⁰ 8⁴⁵ 10⁵⁰ 12⁵⁵ 14⁵⁵ 16⁰⁵ 17¹⁰ 18⁴⁵ 20²⁵ 21⁵⁵

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9²⁵ 11²⁰ 13²⁰ 15³⁰ 16³⁵ 18⁰⁵ 19⁴⁰ 21¹⁰ 22³⁰

Skærtorsdag, Langfredag, 1. og 2. Pauskedag, 1. og 2. Pinesedag

Fra Hundested: 7⁴⁰ 8⁵⁵ 10⁰⁵ 11¹⁰ 12¹⁵ 13¹⁵ 14⁵⁰ 16⁰⁰ 17¹⁰ 18¹⁵ 19²⁰ 20⁴⁵

Fra Rørvig: 8¹⁵ 9²⁵ 10³⁵ 11⁴⁰ 12⁴⁵ 14¹⁵ 15²⁰ 16⁴⁰ 17⁴⁵ 18⁵⁰ 20⁰⁰ 21²⁵

Overfartstid 25 Min. Restauration om Bord. (Tlf. Hundested 12 og 156). Rabatkort m. 10 Kuponer for Pers. og Motorv. Sæsonkort 150 Kr. Førerne af Motorvogne og Motoreyklar befordres frit. Forudbest. af Plads til Biler Tlf. Hundested 150 og 23 (Hundested-Exp.) og Isøre 33 (Rørvig-Exp.)

Sallingsund Færgen

Telefon Nykøbing Mors 201

Til Thy, Mors og Salling
Automobilfærgen „Sallingsund“
(Motorfolkets Færge)

FARTPLAN

1. April—1. Oktober

Afgang fra Mors (Sallingsund)

5⁰⁰* 6⁰⁰ 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12¹⁰ 13⁰⁰
14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20⁰⁰ 21⁰⁰ 22⁰⁰
23⁰⁰ 23³⁰*

Afgang fra Salling (Pinen) 10 Minutter senere

*) Kun Søn- og Helligdage.

Overfart 5 à 6 Minutter

I Pinen paa Sallingsiden findes direkte Telefonforbindelse til Færgpersonalet paa Morsiden

SPAR TID • SPAR PENGE



og tag altid med Assens-Aarøsund-Færgen • 14. Oktober 1936—21. Maj 1937:

Fra Assens: 6⁴⁵ 10²⁰ 12⁴⁵ 15⁴³ 20²⁵

Fra Aarøsund: 7⁵⁰ 11²⁵ 13⁵⁵ 16⁴⁸ 21³⁰

Restauration ombord. — Overfartstid ca. 50 Minutter. — Bedste Betjening.
Nye Dæksaloner Telf. Assens 200

hoteller og restauranter

angiver at vedkommende Hotel eller Restaurant har Overenskomst med Forenede Danske Motorejere.

AARHUS

Hotel Royal
Telefon 11 (9 Ledninger). Statstelefon 14
Jyllands mest fornemme Hotel. 132 elegant monterede Værelser. Alle Bekvemmeligheder. — Autogarager forefindes.

KALUNDBORG

Hotel Postgaarden
Telefon 2 87
Godt Køkken. Bindende varmt og koldt Vand paa alle Værelserne. Moderne Garager (gratis) K.D.A.K.

ODENSE

Grand Hotel
Det ideale Hotel for Automobilister. 1ste Klasses Køkken. Populære Priser. Store Garager
Telefon Grand Hotel, Odense.

Odense —

og vi spiser i „Bryggergaarden“

H. V. Bang

Storstrømsoverfarten

Automobilfærgerne
„Masnedssund“ og „Gaabense“
Okth., Novb., Decb., Jan., Febr., Marts, April

Afgang fra Gaabense:
6⁰⁰* 7⁰⁰ 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰
13⁰⁰ 14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰
20⁰⁰ 21⁰⁰ 22⁰⁰*

Afgang fra Masnedssund:
7⁰⁰* 8⁰⁰ 9⁰⁰ 10⁰⁰ 11⁰⁰ 12⁰⁰ 13⁰⁰
14⁰⁰ 15⁰⁰ 16⁰⁰ 17⁰⁰ 18⁰⁰ 19⁰⁰ 20⁰⁰
21⁰⁰ 22⁰⁰ 23⁰⁰*

* Kun Marts, April-Oktober

Selskabet forbeholder sig Ret til Forandringer i Fartplanen og paatager sig intet Ansvar for Forstyrrelser i Driften. Restauration ombord.

Telefon Vordingborg 239 - Orehoved 7. Kontor: Kbhvn. Havnegade 43.
Telefon 556 - 576

Er Deres Bremsler i Orden?

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR

er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte.

HELLESENS SENIOR

giver blændende Lys Aar efter Aar med verdenskendte Tørelement. **HELLESENS**

HELLESENS SENIOR

i Regn og Blæst uden at blinke. Absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

Henning Klee

Godthaabsvej 34, Kbhvn. F.
T.ell. Central 11055 (2 Ledn.)

Udslibning af Cylindre med
Kryds-Polerede Slidflader

Montering af

“Centricast” Slidforinger.

„Nova“ Nelson Bohnalite
Stempler giver **max. Økonomi.**
Istøbning af Metal i Plejl-
stænger og Hovedlejer.

Afslibning af Krumtapakster
og mask. Tilpasning af Lejer
Præcisionsarbejde
og omgaaende Levering

Forlang mit Udslib-
nings-Certificat ved
Ordrens Afgivelse -
**og forlang det
udleveret** af Deres
Mekaniker, naar De
betaler Regningen.

Det har Værdi den
Dag, De vil sælge
Deres Bil.

100.000 „Nova“ Stempel- og Olieringe
samt Seeger Sikringsringe for Stem-
pelpinde leveres fra Lager.

Alt Gods sendes til Frederiksberg Station



Dybtryk · Bogtryk

Det Berlingske Bogtrykkeri A/s

Central 3371



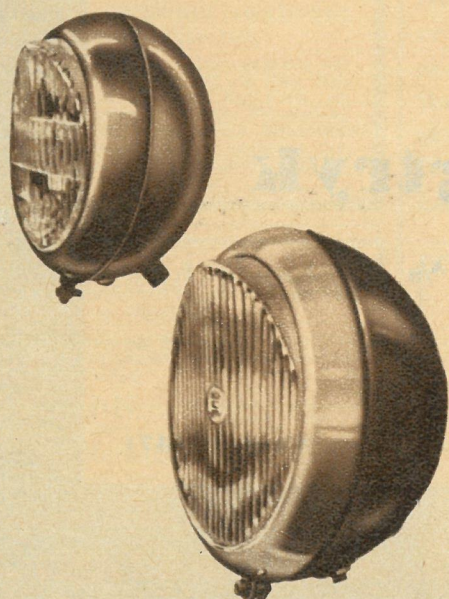
I TAAGE OG OM NATTEN

De mange Færdselsulykker skyldes for en stor Del utilstrækkelig og daarlig Lygteføring.

Almindelige Forlygter oplyser kun mangelfuldt Vejkanten og Feltet umiddelbart foran Vognen.

Her er den nye BOSCH SPREDELYGTE en effektiv Hjælp, den oplyser Vejbanen i dens fulde Bredde og giver sikker Kørsel i usigtbart Vejr og Taage.

Bed Deres Forhandler demonstrere den smukke Projektør for Dem.



BOSCH

SPREDELYGTE

— en Pryd for Deres Vogn!

PRISER FRA 25 KRONER

A/S Magneto, Jagtvej 155, København N.
Generalrepræsentanter for Robert Bosch A.-G., Stuttgart

47:14