



Prijzen van VERWEY & LUGARD's

Spyker

voor 1908

4 Cyl.	10/15 P.K. met carrosserie double phaëton	
	Banden rondom 760 × 90 mM.	f 4800.
"	15/20 P.K. met carrosserie double phaëton	
	Banden rondom 810 × 90 mM.	" 6200.
"	20/30 P.K. met carrosserie double phaëton	
	Banden rondom 880 × 120 mM.	" 7800.
"	35/40 P.K. met carrosserie double phaëton	
	Banden rondom 880 × 120 mM.	" 9400.

DE POPULAIRE LANDAULET SPYKER

voor H.H. Doctoren, Notarissen, Industriëelen,
Kooplieden, etc.

4 cyl. 10/15 P.K. Prijs: f 5300.—.

GEÏLLUSTREERD WEEKBLAD VOOR DEN AUTOMOBILIST EN MOTOR-
WIELRIJDER. OFFICIEEL ORGAAN VAN DE NEDERLANDSCHE
AUTOMOBIEL-CLUB EN VAN DE NEDERLANDSCHE
MOTOR-WIELRIJDERS-VEREENIGING...

Etablissements FRANEAU

Société anonyme. — Bedrijfskapitaal 1.600.000 Frs.

NIEUWE DIRECTIE.

Brussel.

Bergen (Henegouwen).

's-Gravenhage:

9 Kasuaristraat. — Tel. 230.

Hoofdagentschap voor Nederland en Koloniën der

Automo-
bielen

„PIPE”

Automo-
bielen

R. S. B.

-- (Rochet Schneider, Belge). --

-- automobielen --

De Dion Bouton.

Reparatie-inrichting. ♪ ♪
Proefwagens beschikbaar.

300 % bespaart u door
uwe oude banden ter vernieu-
wing op te zenden naar

The Motor Accessories Co.

Laan 18 - Den Haag - Telef. 5228.

Auto-Heil



het eenigste afdoende
middel voor het onder-
houd der buitenbanden.

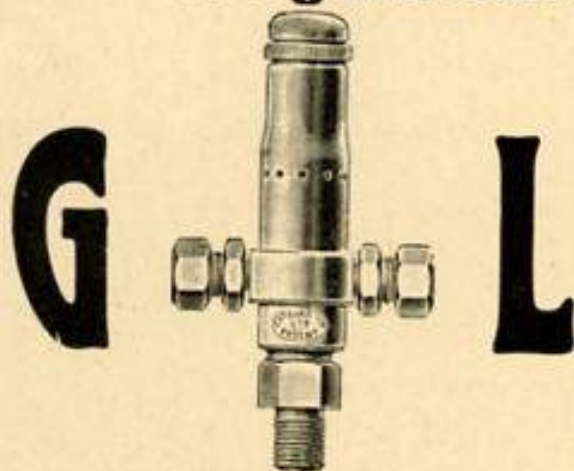
**Auto-Heil
Poets-crème**

het beste metaal-
poetsmiddel.

VERKRIJGBAAR BIJ
DEN AUTOMOBIEL- EN
RIJWIELHANDEL.

AUTOMOBILISTEN en HANDELAREN

**Plaatst
Automatische
Luchtregeletoers**



op **alle** Carburateurs.
bespaart Benzine, dus Geld!

Vraagt geïllustreerde Beschrijving.

Handelmy. van R. S. STOKVIS & ZONEN.
Afd. Rijwielen. — ROTTERDAM.

Wij vestigen de aandacht op onze ZOO GUNSTIG bekende

RIJ TUIG= AFDEELING

waarin wij alle soorten Koets-
werk voor Automobielen ver-
vaardigen:

Phaëtons
Limousines
Demi Limousines
Landaulettes
Dokterskoetsen
Ziekenwagens en
Leveringwagens

in bewerking en direct
leverbaar.

Industriëele Maatschappij „TROMPENBURG”

Fabrikanten der

Spyker-wagens

waarvan Contractanten voor Nederland

Verwey & Lugard's Automobiel-Maat^{ij}.

==== 's-Gravenhage ====

Zijne Koninklijke Hoogheid,
de Prins der Nederlanden,
Hertog van Mecklenburg,
droeg mij op de levering
van een

Renault Automobiel

35/45 H.P. 4 Cyl.

F. GRUND = ARNHEM.



A.J. VAN DER STEUR

Heeren- en Dameskleermaker,

48, Groote Houtstraat
HAARLEM.

Telefoon Intercommunaal 477.

Alleenvertegenwoordiger
van de firma

AQUASCUTUM

TE LONDEN.

Breeches - Livreien - Amazones.

BEKROOND met GOUDEN MEDAILLE voor
Sportkleding: Tentoonstelling Amsterdam,
September 1905.

—≡ DE AUTO ≡—

GEILLUSTREERD WEEKBLAD VOOR DEN AUTOMOBILIST EN MOTORWIELRIJDER

Officieel orgaan van de Nederlandsche Automobiel-Club en van de
Nederl. Motorwielrijders-Vereeniging.

Cluborgaan van de Soerabajasche Motorclub.

Directeur-Redacteur: J. A. BOOM, Haarlem.

Onder medewerking van

G. F. Steinbuch, Jérôme Mertens, John Coucke, Fachoda, Helianthus, B. S. en anderen.

ABONNEMENTSPRIJS

Voor het binnenland: per half jaar bij
vooruitbetaling — " " " 2.50
Voor het buitenland: idem idem — 5.—

Verschijnt
elken Donderdag

ADVERTENTIËN volgens tarief.

KLEINE ADVERTENTIËN: 15 cent per regel.
Losse nummers 10 cent per stuk.
Industriele mededeelingen: 20 cent per regel.

Alle stukken, de redactie en administratie betreffende, te zenden aan het bureau van „De Auto”.
Klein Hellingland 5-6-8, Haarlem. Int. Telef. 457. — Telegram-adres: Deauto, Haarlem.

INHOUD: *Offic. med. van de N. A. C. — De automobiel met elastische krachtoverbrenging. — Het Jaarboek 1908 der Nederl. Automobiel-Club. — Vergadering der Nederl. Automobiel-Club. — Automobielwegen en automobielrenbanen. — De verzuimlijking van een idee! — Winterarbeid. — Het einde van het paard. — New-York—Parijs. — Meten met twee maten. Uit de roman van Trimm. — Luchtscheepvaart. — Motorwielrijden: Offic. med. van de N. M. V. — Bouwne-consumptie. — Een nieuwe verstelbare positie. — Hoe berekenen wij de sterkte van onze motoren. — Een nieuw soort bandafwemer. — Door Zwitserland en Savoye per motorfiets. — Vragenbus voor Motorwielrijders. — Industriële Mededeelingen. — Handels- en Financiële Mededeelingen. — Allerlei. — Ingezonden. — Correspondentie.*

OFFICIEELE MEDEDEELINGEN

VAN DE

NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL-CLUB

GOEDGEKEURD BIJ KONINKLIJK BESLUIT VAN 4 JUNI 1902, No. 66.

Statuten laatstelijk goedgekeurd bij Kon. Besluit van 24 Juli 1907, No. 78.

Beschermheer: Z. K. H. de Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg.

Eere-Voorzitter: Baron van Zuylen van
Nyevelt en de Haer, te Parijs.

1^e Voorzitter: Jhr. Mr. R. Sandberg tot Essen-
burg, te Colmschate.

Secretaris: H. A. G. Venema, te 's-Graven-
hage, Nassaplein 1b.

Penningm.:



Commissarissen:

.....
F. C. O. M. Hombach, te Hulst.

E. L. C. Schiff, te Scheveningen.

F. W. des Tombe, te Utrecht.

Mr. C. Frikkers (rechtskundig adviseur)
te Amsterdam.

Alle brieven en stukken te adresseeren aan: Den Administrateur van de Nederlandsche Automobiel-Club, 's-Gravenhage, Kneuterdijk 4a.

Candidaat-Leden.

S. Verhagen, Griffier te Heusden. Voorstellers:
Johan Laan te Wormerveer en C. H. Laan
te Amsterdam.

J. H. Tromp Meesters te Steenwijk, Huize
Ramswoerthe. Voorstellers: J. A. Boom te
Haarlem en H. A. G. Venema te 's-Gravenhage.

A. W. baron Schimmelpenninck van der Oye,
Huize Oud-Clingendaal, Wassenaar. Voorstel-
lers: Jhr. Mr. J. W. G. Boreel van Hoge-
landen te Haarlem en Jhr. F. R. Groeninx
van Zoelen te 's-Gravenhage.

Mr. Dr. J. M. W. van der Poorten Schwartz,
Huize de Zonheuvel, Doorn. Voorstellers:
Jhr. G. W. J. Hooft te Utrecht en M. W. R.
van Vollenhoven te Driebergen.

Nieuw Lid.

Aangenomen als nieuw lid de heer:
N°. 536. H. V. D. Hall te Rotterdam, Boompjes 108.

Aan het Secretariaat is ingekomen het Regle-
ment en de inschrijvingsformulieren der Automobil
Gesellschaftsreise durch Bosnien, Herzegowina,

Dalmatien und Montenegro, uitgeschreven door de Oostenrijksche Automobiël-Club; duur der reis van 10—22 Mei 1908.

Zij die wenschen deel te nemen zenden het aan ons Secretariaat verkrijgbare formulier ingevuld aan het Secretariaat van de Oostenrijksche

Automobiël-Club, Wien I, Kärntnerring 10, onder bijvoeging van 150 Kr. voor wagens van 1 tot 4 L. inhoud en 200 Kr. voor wagens van 4 L. inhoud en daarboven. Termijn van aangifte tot 10 April 1908, des avonds te 6 ure.

Bekendmaking betreffende afgegeven NUMMERBEWIJZEN.

Provincie GRONINGEN. (Letter A).

No. 491. Wijma, Lukas, Groningen.

Provincie OVERIJSEL (Letter E).

385. Vorhollen de Salve de Bruneton, Henri Willem Karel, Diepenveen.

Provincie NOORD-HOLLAND (Letter G).

1683. Koch, Louis Carel, Amsterdam.
1684. Dijkster, Wolter, Amsterdam.
1685. Blankenburg, Wilhelm Albert Carl, Amsterdam.
1686. Ham, Johannes, Amsterdam.
1687. Strodijk, Gjsbertus, Amsterdam.
1688. Strodijk, Gjsbertus, Amsterdam.

In de registers van 1906 en 1907 moeten alsnog de volgende verbeteringen worden aangebracht:

In plaats van:
52. Oosterwijk, Pieter Adolf van, Amsterdam.
53. Wiegman, Petrus Paulus, Amsterdam.
386. Toenbergen, Gerardus Wilhelm van, Zandvoort.
431. Bos, Jan Willem, Amsterdam.
534. Helling, Jan Christoffel Coenraad, Amsterdam.
543. Adama, Antoni, Amsterdam.
702. Brömmann, Joseph Johannes Maria, Amsterdam.

No.
719. Swieten, Theodorus Hendricus, Amsterdam.
720. Migny, Maria Octave Leon, Amsterdam.
1129. Fintereen, Herman van, Amsterdam.
1142. Tilarski, Jan Daniël, Amsterdam.
52. Oosterwijk Bruin, Pieter Adolf van, Amsterdam.
53. Wiegman, Petrus Paulus, Amsterdam.
386. Toenbergen, Gerardus Wilhelm van, Zandvoort.
431. Bos, Jan Willem, Amsterdam.
534. Helling, Jan Christoffel Coenraad, Amsterdam.
543. Adama, Antoni, Amsterdam.
702. Brömmann, Joseph Johannes Maria, Amsterdam.
719. Swieten, Theodorus Hendricus Maria van, Amsterdam.
720. Migny, Octave Leon, Amsterdam.
1129. Fintereen, Herman van, Amsterdam.
1142. Tilarski, Jan Daniël, Amsterdam.

Provincie ZUID-HOLLAND (Letter H).

80. Françoise, Cornetis, Ooligensplaat.
1850. Baron Gera de Duka de Kódár, 's-Gravenhage.
1862. Verbeek, Stephanus, 's-Gravenhage.
1863. Brouwer, Bernard Nikolaas, 's-Gravenhage.
1864. Buijse, Cyrillus Gustave Emile, 's-Gravenhage.

No. 1865. Tutsu Eustathios Christu, Rotterdam.

Provincie ZEELAND. (Letter K).

274. Mul, Levinus Abraham de, Zaamslag.
275. Meinema, Thomas, Zaamslag.

Provincie UTRECHT (Letter L).

534. Teune, Berend, Amersfoort.
535. Firma Gravestein & Kanters, Utrecht.
536. Wensen, Ant. Hyginus van, Utrecht.

Provincie GELDERLAND (Letter M).

823. Post, Cornelius Dasse, Arnhem.
824. Schult, Dr. Anthonis, Wageningen.
825. Vries, Siebe de, Velp.
826. Kok, Cornelis en Kok, Bernardus, Everhardus, Wageningen.
827. Hugenholtz, Frederik Willem Nicolaas, Apeldoorn.

Provincie NOORD-BRABANT (Letter N).

742. Tilman, Paul Joseph Maria Cornelle 's-Hertogenbosch.
743. Brouwer, Johannes Josephus, Empel.
744. Vissers, Martinus, Drunen.

DEPARTEMENT (Letter R.)

1142. Asscher, Jozef, Parijs.

Bekendmaking betreffende afgegeven RIJBEWIJZEN.

Provincie GRONINGEN.

2. Wijma, Lukas, Groningen.

Provincie OVERIJSEL.

5. Elkelboom, Hendrik, Kampen.

Provincie NOORD-HOLLAND.

25. Ham, Johannes, Amsterdam.
26. Strodijk, Gjsb., Amsterdam.
27. Roosdorp, Hendrik, Zaandam.
28. Groosbill, Johannes, Velsen.
29. Oudewortel, J., Amsterdam.
30. Fernig, M. J. A., Amsterdam.
In plaats van:
105. Niessandt, W. H., Schagen.
306. Krenner, C. H., Bloemendaal.
740. Buijnink, W. F. K., Amsterdam.
772. Booleman, B., Amsterdam.
1391. Moll, G. J., Bussum.
1450. Neep, H. M., Amsterdam.
1478. Tinteren, H. van, Amsterdam.
105. Niessandt, W. H., Schagen.
306. Krenner, C. H., Bloemendaal.
740. Buijnink, W. F. K., Amsterdam.
772. Booleman, B., Amsterdam.
1391. Moll, G. J., Bussum.
1450. Neep, H. M., Amsterdam.
1478. Tinteren, H. van, Amsterdam.

In plaats van:

218. Lierop, J. L., Amsterdam.
346. Ringvir, M. J., Amsterdam.
347. Ringvir, D. J., Amsterdam.
421. Terment, H. C., Amsterdam.
743. Hemels, S. J. L., Amsterdam.
In plaats van:
218. Lierop, J. L., Amsterdam.
346. Ringvir, M. J., Amsterdam.
347. Ringvir, D. J., Amsterdam.
421. Terment, H. C., Amsterdam.
743. Hemels, S. J. L., Amsterdam.

Provincie ZUID-HOLLAND.

28. Brinkhorst, E. W., Waddinxveen.
30. Verbeek, S., 's-Gravenhage.
31. Wilde, L. de, Noordwijkerhout.
32. Langbein, A. J. J., Rotterdam.
33. Ranzlay, L., Rotterdam.
34. Brouwer, B. N., 's-Gravenhage.
35. Buijse, C. G. E., 's-Gravenhage.
36. Hoven, T. P. van den, Rotterdam.
37. Boom, P. C. de, Krimpen ad. Lek.
38. Pol, G. E. van de, Gorinchem.
39. Tepestra, D., 's-Gravenhage.
40. Bakker, W. N., 's-Gravenhage.
41. Tutsu, E. C., Rotterdam.
42. Well, Joseph, Rotterdam.

Provincie ZEELAND.

2. Mul, Levinus Abraham de, Zaamslag.
3. Meinema, Thomas, Zaamslag.

Provincie UTRECHT.

13. Teune, Berend, Amersfoort.
14. Ledder, Gerrit Andries, Amersfoort.
15. Kanters, Hub. Andr. Ant., Utrecht.
16. Groeff, Johannes Lambert de, Zeist.
17. Wensen, Anton Hyg v., Utrecht.

Provincie GELDERLAND.

11. Croutzberg, K. F., Arnhem.
12. Bekkers, B. A., Wageningen.
13. Vries, Siebe de, Velp.
14. Hugenholtz, P. W. N., Apeldoorn.
15. Koldewijn, A. G., Apeldoorn.
16. Hugenholtz, P. R., Apeldoorn.

Provincie NOORD-BRABANT.

6. Hulsbeek, T. H. van de, Wanroij.
7. Heut, J. J. F. van, Veghel.
8. Griendt, C. A. van de, Breda.
9. Brouwers, J. J., Empel.
10. Verbant, H. J. A. M., Tilburg.
11. Kerckhoff, Leendert Joh., Drimmelen.
12. Vissers, Martinus, Drunen.
13. Godschalk, Adriaan, Mado.

DEPARTEMENT.

10. Asscher, Jozef, Parijs.

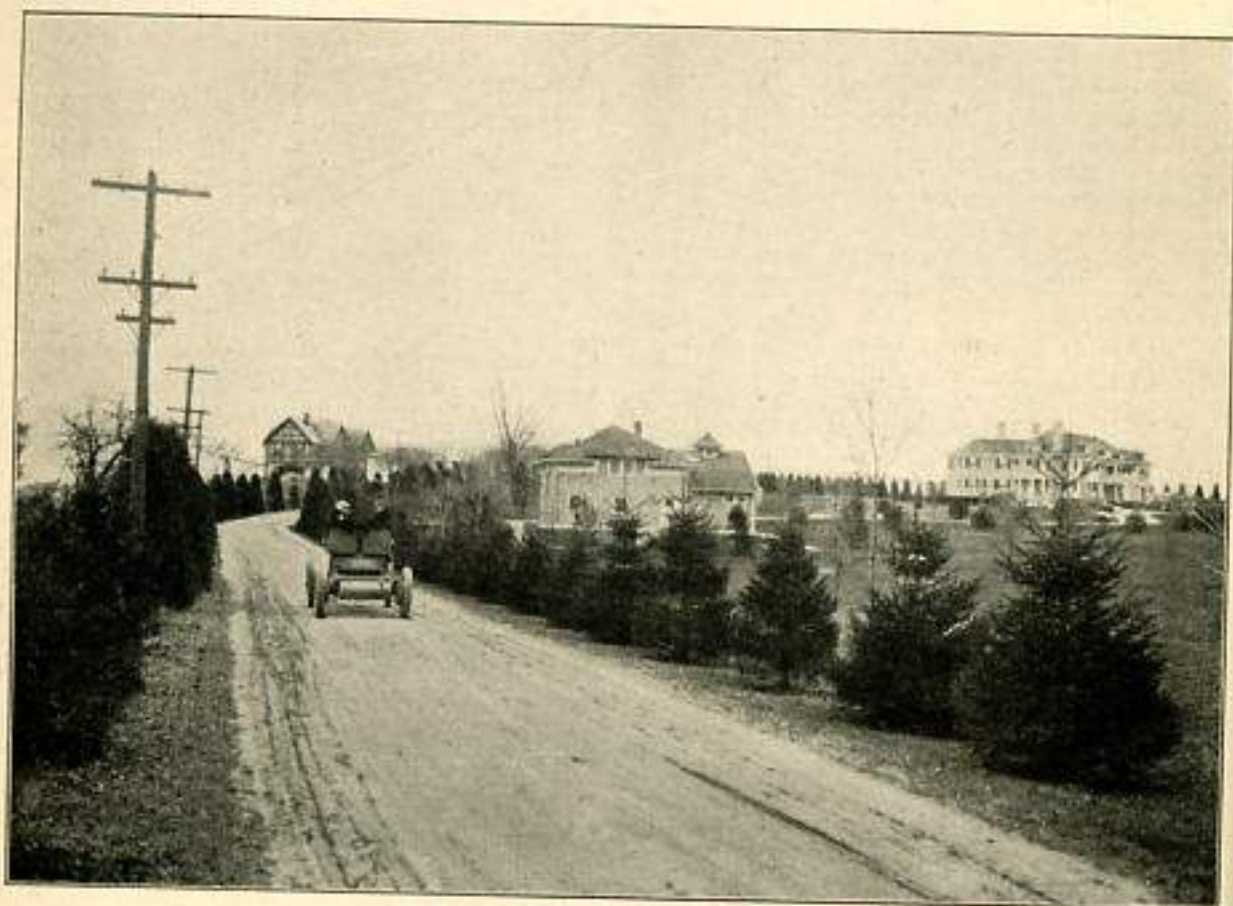
zal heuseb niet zoo gemakkelijk gaan.

Zooals bekend mag zijn, bestaat er een Internationale federatie van erkende automobielclubs, zoo iets als een Europeesche bond of unie. Op de jongste bijeenkomst, te Ostende, werd besloten om te Parijs een algemeen secretariaat te vestigen, waar de bestuurders en leden der erkende automobielclubs in Europa, alle mogelijke inlichtingen kunnen krijgen. Intusschen is het algemeen secretariaat er al, het Bestuur der N. A. C. zei reeds

„nuttig kan zijn, beveelt aan het Bestuur een onderzoek daartoe aan, met het verzoek om, „indien eene meerderheid van het Bestuur zich „daarna met het denkbeeld zou kunnen vereenigen, „in dien geest voorstellen aan de algemeene vergadering te doen en gaat over tot de orde van „den dag”.

Deze motie werd toen — dus ruim een jaar geleden — met op twee na algemeene stemmen aangenomen.

De Amerikaansche voorjaarsraces te Briarcliffe.



Gezicht op de voorstad Briarcliffe bij New-York

Alp. Aut.-Dag, 1906.

zijn medewerking toe, wel verwachtend, dat de algemeene vergadering daarmee accoord zou gaan. Zonder eenige oppositie was zulks dan ook het geval. De heer Hombach verstrekke bovendien nog eenige inlichtingen en zeer voldaan werd door de vergadering daarvan nota genomen.

Het voornaamste punt der agenda was de mededeeling van het Bestuur in zake

Samenwerking A. N. W. B. en N. A. C.

In de vergadering van Dinsdag 12 Februari 1907 werd door de heeren Boissevain en Hooft de volgende motie voorgesteld:

„De vergadering van oordeel zijnde, dat eene „samenwerking van de N. A. C. met den A. N. W. B.

Op deze vergadering nu kwam de Voorzitter met verschillende mededeelingen dienaangaande. Jhr. Sandberg zeide dat deze motie „in 'n zeer goede aarde was gevallen” en dat sinds den zomer van 1907 de N. A. C. en A. N. W. B. op 'n zeer vriendschappelijken voet staan. Spr. wenschte en hoopte dan ook dat er op dezen goeden weg voortgewerkt zou worden. Thans hebben er reeds herhaaldelijk besprekingen plaats gevonden en zijn N. A. C. en A. N. W. B. overeengekomen om voor gezamenlijke rekening — waar het een gezamenlijk belang geldt — waarschuwingborden te plaatsen, zoodat de dubbele waarschuwing — die van den A. N. W. B. en die van de N. A. C. —

Automobielen DELAHAYE

Garage

voor

40

Automobielen



DAG

en

NACHT

geopend.

Directeur P. J. ADRIAN,
Koninginnegracht 11 ===== DEN HAAG.



J. Titus Postma,

28 Avenue de Neuilly,
Neuilly s/S (près Paris)

Elke week iets anders



AUTO-ROLSCHAATS

Onontbeerlijk in alle Garages voor het spoedige ver-
plaatsen van de Auto's.

Gegarandeerd voor 2000 K.G.

Gemaakt van gegoten staal. De rolletjes lopen op kogels.



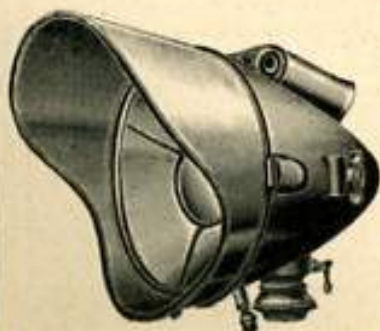
Het OUDSTE en BESTE
FRANSCH MERK

"Ducellier"

Hoofdagente voor Nederland & Koloniën:

J. TITUS POSTMA

28 Avenue de Neuilly,
Neuilly s/S (près Paris)



en uitvoerbare oplossing van het vraagstuk; het is te hopen, dat het plan niet afstuiten zal op gemis aan medewerking en op bestaande middel-euwsche rechtstoestanden.

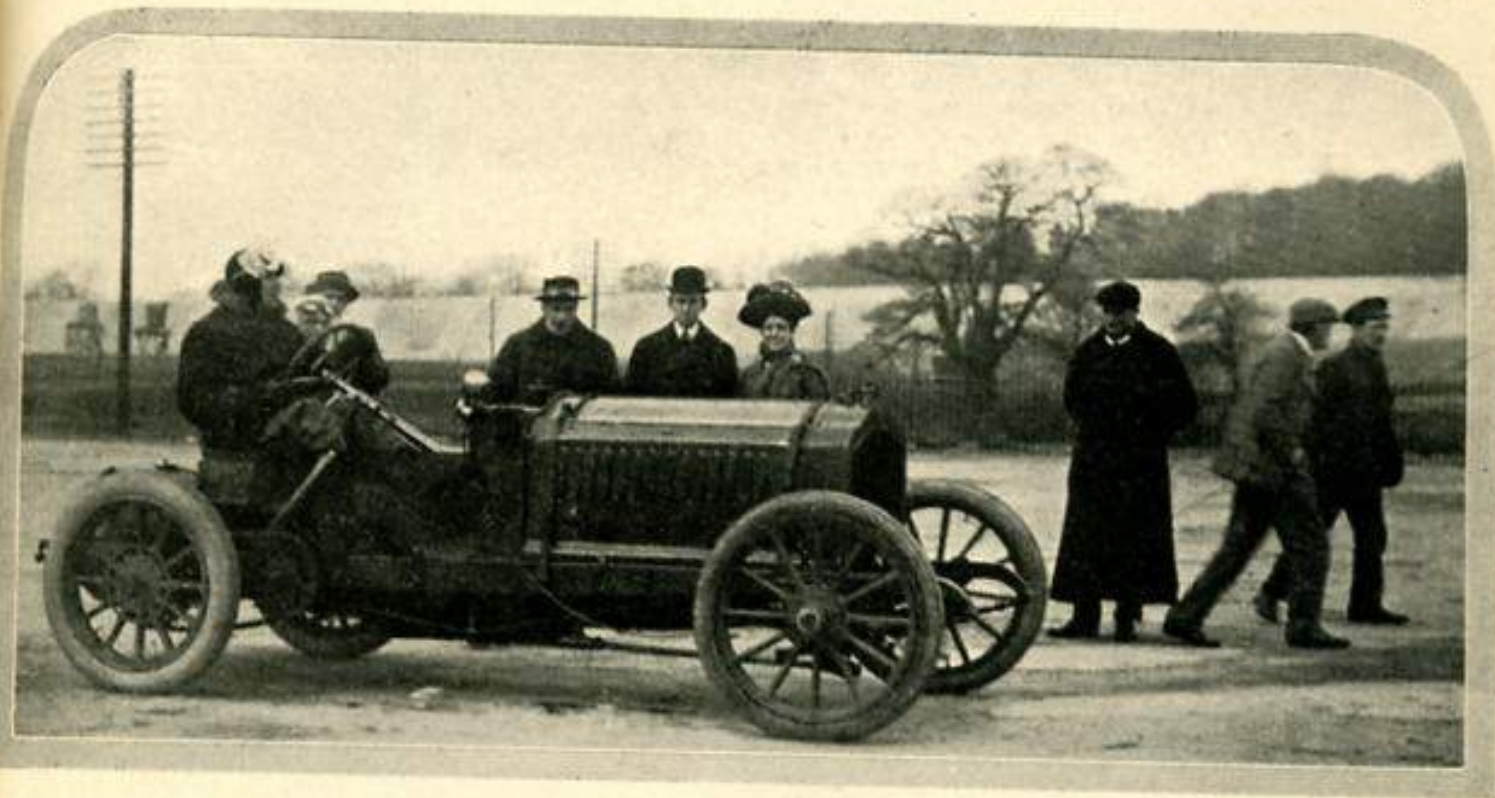
In het buitenland begonnen zich de autoriteiten echter voortdurend meer te verzetten tegen het houden van automobiëlwedstrijden op den grooten weg, zoodat men in bijna alle landen kwam op den aanleg van bijzondere automobië-renbanen. Veel is in dit opzicht reeds geschreven, maar het eenige, dat tot uitvoering is gekomen, is de Brooklandsbaan in Engeland. Deze is werkelijk gebouwd; de anderen verdwenen daarbij in het niet, meestal ook wegens de kosten.

Merkwaardig genoeg waren al deze banen slechts gebruikt als renbaan en voor het beproeven van

naar Chicago aanleggen, en zoodoende het publiek het groote nut van zulk een weg aangetoond hebben, dan kan men er niet aan twifelen, of meerdere zulke wegen zullen ontstaan en in niet al te verre toekomst zullen wij nog een doorlopende baan New-York—San Francisco bezitten."

Dat leek nu wel is waar op toekomst-muziek, want voor de Long Island-baan kon nog niet eens het noodige geld worden bijeengebracht en zoo bleef die weg achterwege; tegenwoordig spreekt men er echter weer druk over.

Nadat de algemeene belangstelling voor renbanen tot kalmte gekomen was, greep men weer het denkbeeld der automobiëlwegen aan en wordt thans in Duitschland het plan overwogen om de Taunus- of Eifelbaan ten minste gedeeltelijk te



De bekende Engelsche coureur Ch. Jarrott op zijn Lorraine Dietrich wagen, waarmee hij op de Brooklandsbaan een nieuw 50 mijlen-record vaststelde. Hij legde dezen afstand af in 36 min. 5 sec., d.i. 133,547 K.M. per uur. (Motor Car Journal).

wagens, voor het oefenen der chauffeurs en dergelijke; geen enkele zou dienen als verbindingslijn tussehen twee groote steden.

Slechts bij de bespreking der voor Long Island aan te leggen baan, die in twee naast elkaar liggende, aan beide einden verbonden lijnen het geheele eiland van het Z.W. naar het N.O. zou doorsnijden, bracht de jeugdige Vanderbilt, die de geheele onderneming op touw had gezet, het denkbeeld ter sprake, dat automobiëlwegen ook tegelijk als renbanen gebruikt, of wel renbanen ook als verbindingswegen tussehen groote steden aangelegd kunnen worden. Hij zeide namelijk bij een feestmaal tot oprichting van de Long Island-baan, die toen als verzekerd gold, ongeveer het volgende: „Wanneer wij, in aansluiting met deze onderneming, later een dergelijken weg van New-York

gebruiken voor renbaan. Aan geprojecteerde automobiëlwegen heeft men tegenwoordig geen gebrek.

Zoo heeft koning Leopold van België op zijn kosten zulk een korten weg naar de badplaatsen aan de kust doen aanleggen en in Amerika is men verplicht geworden om de gedeeltelijk afschuwelijke wegen voor zware motorvoertuigen geschikt te maken, en zoo zijn tussehen de steden Brownstown en Seymour in den staat Indiana voor het autobusverkeer eenige speciale automobiëlwegen aangelegd. Deze weg is 8 K.M. breed en voorzien van een betonverharding, die zoo goed voldoet, dat de regeering voornemens is andere dergelijke wegen aan te leggen.

Een ander project betreffende den weg New-York—Philadelphia heeft veel kans tot verwezenlijking.

vrouwje durft mompelen: „Net goed! Dat zal hun alleeren onze kippen te vermoorden!" Maar ze werd gauw tot zwijgen gebracht en de schoolmeester zei, dat ze zich liever niet met wetenschappelijke dingen moest bemoeien.

Pistache liet nog steeds zijn tranen vloeien en vroeg zich af, wat hij nu zou doen. Zijn wagen in een remise duwen? Goed, maar dan? Terug naar Parijs? In de wereld der mechaniek gaat alles zoo eenvoudig maar niet. Er behoort een soort wijding bij een groot verdriet... evenals bij een groote vreugde.

Pistache was sober als een herkauwend dier. Hij bedronk zich gemiddeld slechts eens per drie maanden bij een bijzondere plechtige gelegenheid. Ditmaal vond hij, dat de gelegenheid er zich toe voordeed. Hij zou er zich „eens onder zetten", zooals hij dat noemde.

Hij wilde juist zijn wagen in veiligheid gaan brengen, toen trompetgeschal een nieuwen racer aankondigde. En Pistache herkende de tweede Fortèz, die meedeed, bestuurd door Grésier.

Zijn hart stond even stil. Als een lichtstraal had een idee door zijn hersens gebliksemd. „Stop... stop!" riep hij uit. En met de armen omhoog, gebod hij Grésier stil te houden. De Fortèz stopte.

Grésier beteekende niets. Het was een verstandig mensch, voor heel iets anders gemaakt, dan om zijn leven te wagen. Hij waagde het dan ook niet. De fabriek schreef hem in om voldoende inschrijvingen te hebben. Men wist zeer goed, dat het hem nooit in zou vallen een mededinger voorbij te rijden, of het moest er een zijn met een lekken band.

Goed huisvader racede hij mee als goed huisvader, voor het beginsel, maar niet om het eerst aan te komen. Hij was van oordeel, dat course-rijtuigen altijd te snel reden en hoewel socialist, hoopte hij maar alijd dat een goed autoeratisch gouvernement eens een stokje kwam steken voor die waaghalzerij.

„Hoor eens, Grésier," zei Pistache op een toon, die geen tegenspraak duldde, „neem eens als de drommel je cylinders er uit. Gauw een beetje!"

„Watblief?" stamelde Grésier onthutst.

„Je cylinders, gauw. Trimm heeft het bevolen!... De onze zijn gesprongen en nu moeten we de jouwe hebben.... Jij hebt toch geen kans. Voor ons scheelt het maar een uurtje. Vooruit, haast je wat."

Grésier toog aan 't werk. Pistache had zich al op de Fortèz van Trimm geworpen en was aan 't losschroeven. De mécanici van Grésier werd naar het station gestuurd om Trimm te halen.

Toen deze buiten adem terugkwam, riep hij: „De trein was al weg. Geen Trimm meer. Beroerd!"

Pistache richtte zich in volle lengte overeind: „Beroerd?... niets beroerd. Trimm is weg; goed ik zal zijn plaats innemen!"

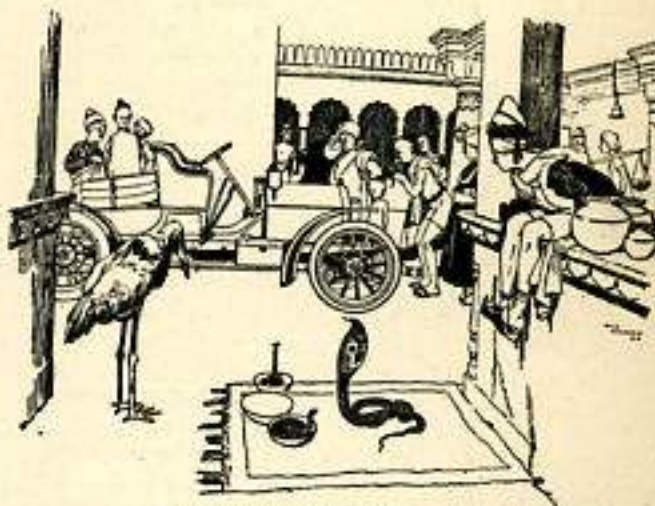
„Zal niet gaan, kameraad," zei Grésier filosofisch. „En 't reglement dan? Trimm moet aan 't stuur zitten, anders geeft het niets!"

„Wel drommel, dan zal ik n° 1 zijn zonder reglement?" brulde Pistache. „Gauw, water, benzine! Uit den weg.... Hier Paul, stap in; je moet mee!"

Bij den eersten slag van den zwengel begon de motor te gonzen.

„Voorwaarts....! En let goed op de olie!...." De Fortèz sprong vooruit, en men had nauwelijks tijd het monster uit het oog te zien verdwijnen.

Alle neutralisatie-reglementen tartend, was een racewagen als een bom door Auxerre komen vliegen.



Automobilisme in Bombay. (Motor Car Journal).

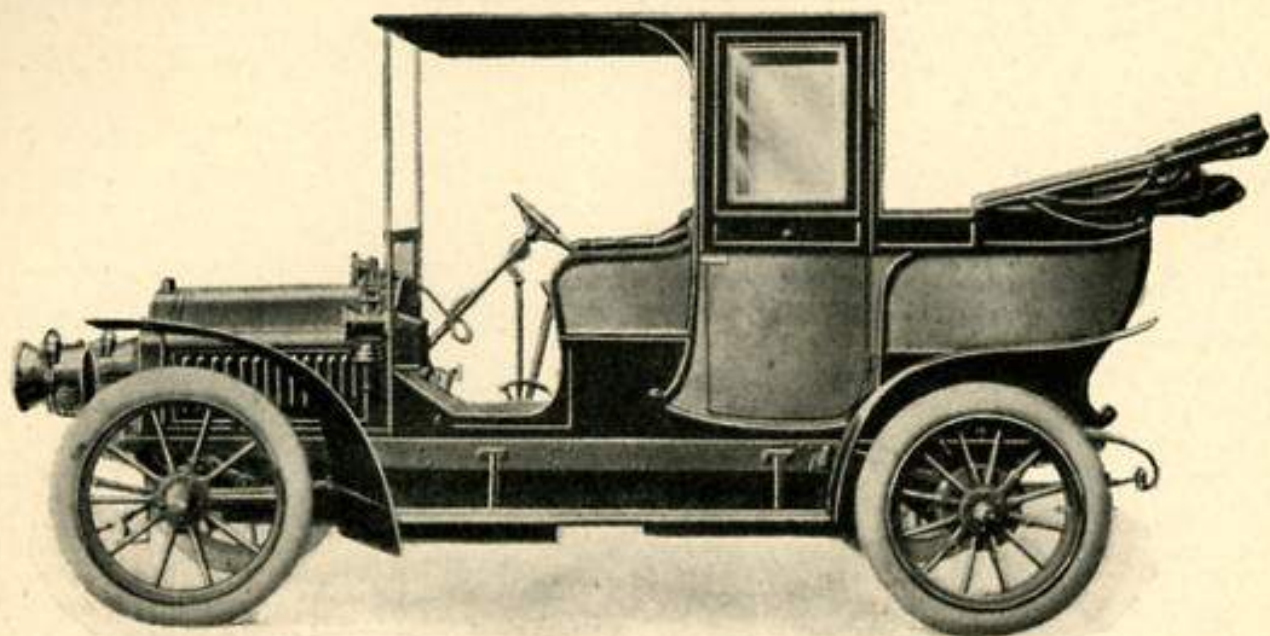
In de buurt van Vermenton haalde de Fortèz, vlak na elkaar in een stofwolk, twee mededingers in. Toen kon men aan den rand van den weg Sévise en zijn mécanici zien haspelen met een pneu, die leelijke kuren had. Heuvelaf haalden ze den voorzichtig rijdenden Zekonsky is, en heuvelop wonnen ze het van de overdreven multiplicatie van de Banelat van Lebrun. In een bocht, na een overweg, ontdekten ze den renner van Descampette „en panne". En in het geneutraliseerde Avallon permitteerde Pistache zich de luxe weer een concurrent in te halen. Bij 't verlaten der stad namen ze benzine in en Paul besproeide de pneus. Toen weer de lange, verlaten weg, die zich kronkelde als een carnaval-serpentine, geworpen door een onzichtbaren reus.

Over zijn stuur gebogen, maakte Pistache een cadens-beweging met zijn schouders, als om den wagen voort te stuwen.

Van tijd tot tijd, brulde hij:

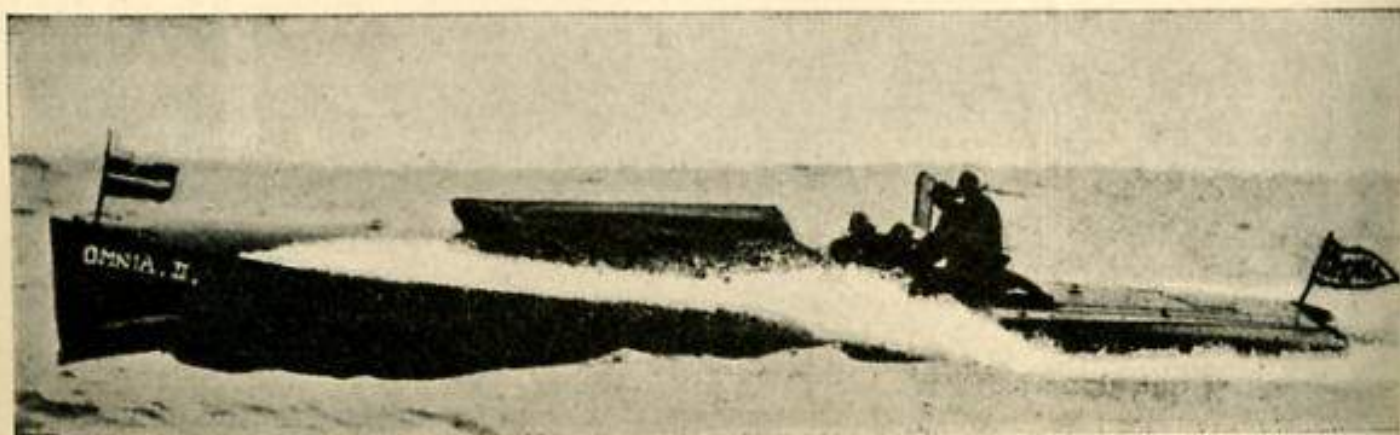
„Denk om de olie.... Paul!"

OMNIA Automobielen.



OMNIA chassis type D.
4 cyl. 18/22 P.K. met Sандаulette de voyage.
Prijs compleet f 6250.

OMNIA ENGINEERING WORKS,
VOORBURG.



OPEL Automobielen

RÜSSELHEIM b/ FRANKFORT a/M.

Winner van den

Keizerprijs in 1907

met twee wagens, beide aankomende **1 en 2**

Wagens en chassis ter directe aflevering gereed

HOOFDCONTRACTANTEN:

M. van Genderingen & C^o.

Stadhouderskade 29

AMSTERDAM

GARAGE DAG EN NACHT GEOPEND

VULCANISEER-INRICHTING.

1e Klasse Installatie.

N.V. RIJWIELBANDENFABRIEK v/h GEBR. VAN BILDERBEEK.

Teleph. Interc. 5787. AMSTERDAM, Damrak, Kampersteiger.

Met genoegen hebben wij op de afgelopen Automobielen-Tentoonstelling eene **buitengewone belangstelling** kunnen constateeren voor de door ons geëxposeerde

Auto- en Motor-Banden

en werd eenstemmig de bewerking der door ons opnieuw gecoverde en gerepareerde banden geprezen.

Ten einde de qualiteit en duurzaamheid der door ons verwerkte rubber en canvas te kunnen beoordeelen, noodigen wij H.H. Automobilisten beleefd tot proefname uit.

Want olie was zijn obsessie. Hij gebruikte een massa. Eenige kilometers voorbij Saulien voelde hij zijn borst van vreugde zwellen. Ook Thiriand had een geereveerden band en Pistache had alleen nog maar Poudre en de Briffe voor zich. Door langs eenige contrôles te schieten, zou hij die ook wel krijgen.

En werkelijk, tusschen Auton en Cluny haalde hij triomfantelijk Poudre in een stofwolk in, — Poudre, die over zijn motorkast gebogen stond, als een waschvrouw over haar tobbe. Een waterbuis was gesprongen.

Maar de Briffe was nog steeds voor.

Pistache voelde zijn slapen dolzinnig kloppen. Met de overmoedigheid van een dronkaard of van een waanzinnige nam hij de bochten. Als een lawine kwam hij hellingen afstorten. Dorpen, gehuchten en steden zagen in stomme verschrikking dien losgebroken wagen voorbijdonderen.

Villefranche ligt beneden in een bocht als in een diep ravijn. Daar ontwaarde Pistache eindelijk zijn laatsten mededinger de Briffe, wiens rijtuig juist tegen de tweede helling begon op te klimmen. De Fortèz van Pistache reed met ontzettende vaart den heuvel af en was weldra op 100 meter achter de Bancelat, die kalm naar de controle liep en wiens bestuurder, door het lawaai opmerkzaam gemaakt, omkeek.

„Trimm!" riep de Briffe ontzet uit.

Hij zag de Fortèz als een cycloon langs schieten. Toen, instinctmatig, nam hij de hoogste snelheid en zat zijn concurrent op de hielen.

„De contrôle", schreeuwde zijn mecanicien.

De Briffe antwoordde met een enkel krachtig gekozen woord. En over de geheele breedte van den weg zag men de twee wagens met de assen naast elkaar den horizon tegemoet snellen.

„Denk om de olie, Paul!"

Paul dook angstig in elkaar. Links vlak naast hem verloor de Bancelat geen centimeter grond. En eeuwen verliepen in duizelingwekkende vaart. In een breede bocht teekende zich een vredig koetje rustig af. Pistache hield zijn vaart niet in, — Pistache *dacht* er niet over in te houden, — en Pistache kwam voor.

„Kijk eens om, Paul!"

Paul gehoorzaamde. Hij ontdekte de Bancelat in de verte, — héél in de verte....

Een anarchistische overwinning.

Onuitwischaar bewaart Lyon de herinnering aan de ovatie, gebracht aan de Fortèz N^o. 3 van den wedstrijd Parijs—Florence, toen deze wagen voor de eindlijn bij de controle kwam. Telegrammen en telefoonberichten hadden reeds meegedeeld aan de officiële personen, hoe onregelmatig het bij deze aankomst was toegegaan. Maar het publiek is eenvoudig. Op het zien van het overwinnende rijtuig en van die met stof bedekte helden, wilde

het zich niet met reglementen bezighouden. Een feit was zeker: de wagen was er. Hij droeg N^o. 3 en kwam het eerst in hun stad.

Welnu dan, en luid klonken de kreten:

„Leve Trimm!"

Dronken van snelheid, van wilspanning, van vermoeienis en vreugde, stond Pistache boven op het bankje van de Fortèz en brulde uit volle borst:

„We hebben het geleverd. Wij zullen overwinnen! Wij zullen N^o. 1 in Florence zijn! Luister naar wat Pistache zegt!"

„Leve Trimm!" riep onveranderlijk de geëlectriseerde menigte.

De commissieleden hadden bezwaren. Niemand luisterde naar hen.

„Wat", riep Pistache, niet geclasseerd? Ben ik N^o. 1 of niet? Waar is de Briffe? En Poudre? En Zolonsky?... O, zoo. Fortèz is N^o. 1, waar of niet?"

Mijnheer Fortèz zelf baande zich een weg door de menigte en kwam met tranen in de oogen Pistache omhelzen. De opgewondenheid steeg ten top. De twee mannen werden in triomf rondgedragen.

De aankomst van de Briffe bracht afleiding. Hij had een gebroken veer, doordat hij tegen een koe was aangereden, zooals hij zei. Dat kon niemand iets schelen.

Pistache en Fortèz verschenen den volgenden dag aan den start. Een levendige discussie ontspon zich tusschen de organisatoren en de Fortèz. Pistache zweeg.

Er was een détail, dat de officiële personen in den weg zat: De Briffe was langs de controle gereden van Villefranche. Door deze onregelmatigheid was men gedwongen toegevend voor Pistache te zijn. Dus, ten einde raad, werd er besloten, dat de rit van Pistache ongeldig was, maar dat hij afrijden mocht. En dat deed hij, toegejuicht door de menigte.

Deze toejuichingen volgden hem op zijn weg tot Turijn, waar hij met een enormen voorsprong het eerst aankwam. Ook hier won de publieke gunst het van de inbreuk op het reglement.

Op alle bedenkingen had Pistache slechts een antwoord: „Ben ik N^o. 1, ja of neen?"

De Briffe, die zijn veer had moeten repareren, kwam pas drie uur na de Fortèz aan.

Te Florence had men bij de poorten tribunes opgesteld. Daar was het, dat een geheel volk van het zonneland de warmste ontvangst bereidde, die men zich denken kan, aan Pistache op dien den en laatsten wedstrijd-dag.

Door de couranten kende men de geheele geschiedenis van dien anarchistischen triomftocht. En Pistache kwam aan met de aureool om zijn hoofd van dat geheimzinnige aantrekkelijke van zegevierende opstandelingen.

Slagen is goed, maar slagen tegen de wet in is nog oneindig veel beter. Dat is altijd het systeem van profeten geweest. En het was, hoewel onbewust en dank zij de omstandigheden, ook het systeem van Pistache geworden.

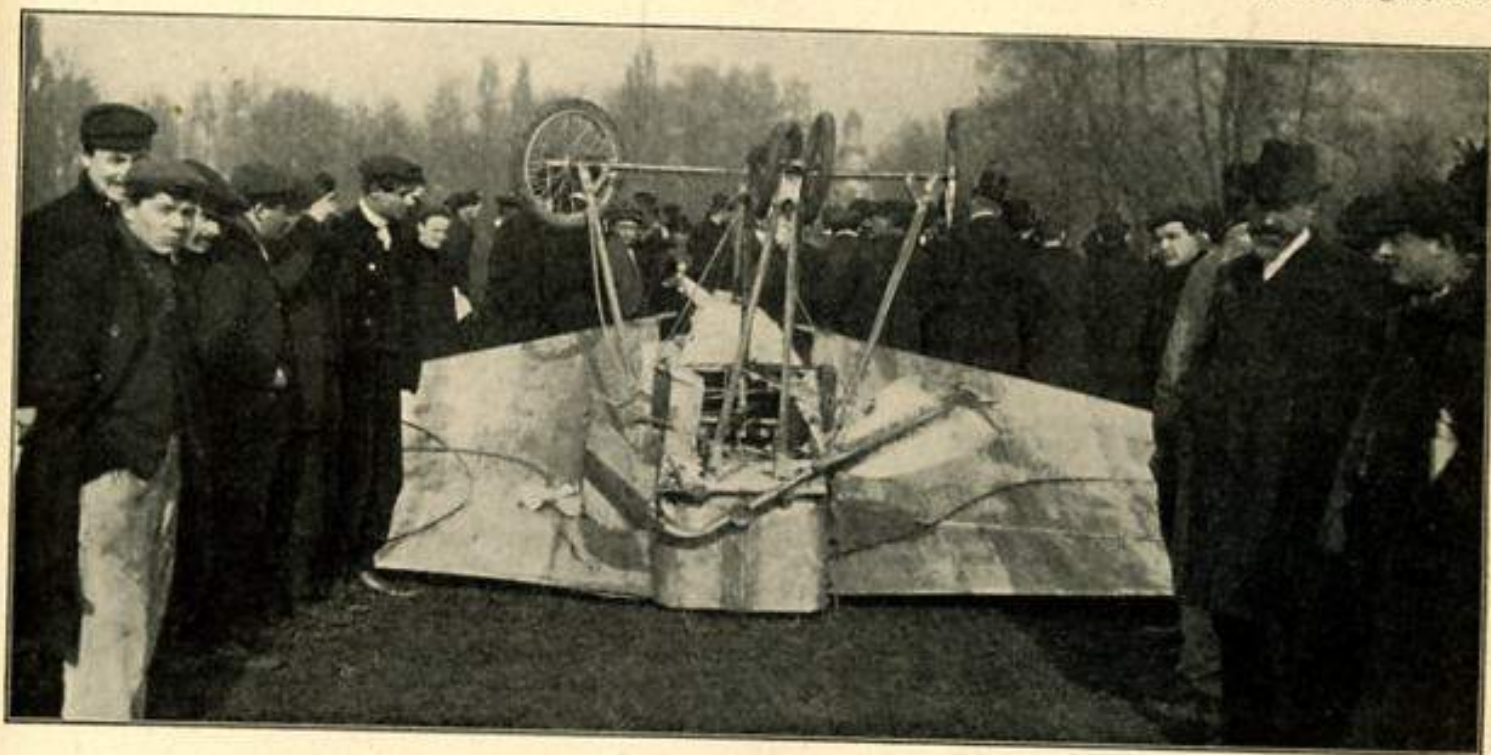
N^o. 1 volgens het reglement zou hij de mannen voor zich gehad hebben, n^o. 1 ondanks het reglement had hij daarenboven alle Italiaansche vrouwen en zelfs vele Fransche sportdames voor zich gewonnen. Onder de wielen van de Fortèz was de weg vol gestrooid met bloemen.

Hij vroeg dan ook, zoo gauw hij stil hield, waar de Koning was. Hij wilde hem „de hand drukken.” De heer Fortèz had veel moeite hem te overtuigen, dat deze wensch voor het oogeblik althans, eenigszins overdreven was. De Koning

* Luchtscheepvaart *

In het Belgisch orgaan voor luchtscheepvaart „La Conquête de l'air” van 15 Febr. komt een belangrijk artikel voor van onzen landgenoot, den heer A. E. Rambaldo, luitenant ter zee, waarin deze uiteenzet het groote nut, dat getrokken zou kunnen worden van een ballon voor de exploratie van Nieuw-Guinea.

De schrijver van dit artikel heeft deze quaestie zorgvuldig bestudeerd en geeft aan, hoe in een streek, waar de wind tijdens de geheele maand Juli gestadig van richting en vrij krachtig is, deze



Over de pogingen tot oplossing van het vliegprobleem. De drakenvlieger van Gastambide en Mengin na zijn val op 13 Februari j.l.

derangeerde zich alleen voor souvereinen, zijne gelijken.

„Best!” zei Pistache, minachtend, maar gegriefd. „Ik sta boven zulke bekrompenheden.”

Een uur later kon hij twee andere wenschen kenbaar maken aan den heer Fortèz, toen hij zich aan de triomfantelijke ovaties onttrokken had: eerstens om dadelijk in relatie gebracht te worden met den fabrikant der pneus, waar hij mee gewonnen had om een premie te zien te krijgen; tweedens om Trimm te mogen tutoyeeren als hij te Parijs terug was.

Toen nam hij Paul onder den arm en besloot zich er eens flink „onder te gaan zetten.”

B. S.

AANSTEKEN LANTAARNS.

Het aansteken der lantaars van rijwielen motorrijwielen en automobielen moet deze week ten 5.55 uur geschieden.

maand waarschijnlijk het meest geschikt is om per ballon op te stijgen van uit de Hoek-Steenboom-baai, op den wind mee te drijven over het sneeuwgebergte heen en neer te dalen in de Geelvink-baai.

Schrijver pleit voor het aanschaffen in onzen archipel van een ballon-schip, waartoe gemakkelijk een gouvernements-stoomboot of een kleine oorlogsbodem ingericht zou kunnen worden door het vrijmaken en vergrooten van het dek, en door de installatie van een machine voor gasproductie. Zulk een ballon-schip zou groote diensten kunnen bewijzen voor expedities op de eilanden van onzen archipel.

Een groot voordeel van deze manier van explooreeren zou zijn, dat de duur van zulke tochten zeer beperkt zou worden, waardoor de kosten belangrijk verminderen zouden en ook het gevaar voor ziekten sterk afneemt. Het benodigde materiaal is

betrekkelijk eenvoudig en weinig kostbaar en behoudt zijn waarde ook na de expeditie. In alle geval zouden de resultaten van zulk een proef in Nieuw-Guinea zeker zeer belangrijk zijn en zou deze wijze van exploreeren aanbeveling verdienen voor al die landen, waar de winden tijdens bepaalde maanden constant en gelijkmatig waaien.

B. S.

In het buitenland wordt de oprichting van onze Vereeniging ter bevordering der Luchtscheepvaart zeer toegejuicht. Door het oprichten dezer Vereeniging zal toch de landing van luchtschippers in Holland met minder bezwaren gepaard gaan. Volgens vreemde bladen eischen onze boeren enorme sommen voor vergoeding van dikwijls denkbeeldige schade en treden zij over het algemeen niet vriendelijk op. Men hoopt, dat de nieuwe Vereeniging ook deze toestanden gaandeweg zal verbeteren.

Aérocarr. — In Frankrijk heeft Pierre Giffard, de schrijver van: *La Guerre Infernale*, een nieuw woord gelanceerd voor luchtschip, dat goed inslaat, n. l. *aérocarr*.

De Allgem. Automobil-Zeitung van 14 Februari bevat de voorwaarden voor het winnen van den prijs van 10,000 Mark, uitgelooft door Dr. Paul F. Gans, voor dengene, die tusschen 1 Mei 1908 en 1 Mei 1909 met een vliegmaschine, zonder ballon, gedurende 10 minuten boven een daartoe aangewezen terrein zwevende blijft en vliegt en op datzelfde terrein landt.

Luchtschippers-passen. — De quaestie van passen voor luchtschippers wordt ernstig door de Europeesche mogendheden overwogen.

Voor al de Duitsche luchtschippers zijn deze van gewicht door hun nabuurschap met Rusland, waar het passen-stelsel zeer streng is. Tusschen Rusland en Duitschland zijn hierover al onderhandelingen aangeknoopt, die weldra tot een bevredigend resultaat zullen komen.

De nieuwe militaire dirigeable, die voor Rusland geheel door Russische werklieden vervaardigd wordt van uitsluitend Russische grondstoffen, zal in September a. s. gereed zijn en vijf personen kunnen bevatten.

Een nieuw luchtschip voor het Fransche leger. — Het Fransche ministerie van oorlog bestudeert thans een plan van een nieuw luchtschip, dat door Lebaudy gebouwd zal worden.

De ballon zal een lengte van 100 M., een diameter van 11.50 M. en een inhoud van pl. m. 7000 à 8000 M³ hebben.

De verschillende inrichtingen, welke de Patrie karakteriseerden, worden ook aan het nieuwe luchtschip aangebracht. Bovendien wordt het luchtvaartuig voorzien van 2 schroeven met vertikale assen, tot bevordering der stabiliteit. De voortbeweging geschiedt met 2 paar horizontale schroeven, waarvan een paar achter en de beide overige schroeven zich vooraan bevinden. Elk schroevenpaar wordt door een onafhankelijken 4 cyl. 120 p.k. Panhard-Levassor motor bewogen, zoodat

in geval van defect van een der motoren de ballon door den anderen voortbewogen wordt. Deze motoren wegen samen 280 K.G. De snelheid van het luchtschip zal ongeveer 60 K.M. per uur bedragen.

De nieuwe Farmanvlieger vertoont eenige afwijkingen met zijn vorige vliegmaschine.

In plaats van meerdere glijdvlakken krijgt het apparaat thans den libellenvorm en 2 vleugels.

* Motorwielrijden *



OFFICIEELE MEDEDEELINGEN
van de

**Nederlandsche
Motorwielrijders
Vereeniging.**

Goedgekeurd bij Koninklijk Besluit
van 2 Nov. 1904 N^o. 37.

BESTUUR:

ROBT. R. TOE LAER, Brievenadres: N.Z. Voorburgwal 262, Amsterdam, 1e Voorzitter.

..... Secretaris.
H. J. GORTER, Kamperstraat, Zwolle, 2e Voorzitter.
J. A. BOOM, Kl. Heiligland 5, Haarlem, Penningmeester.
H. J. J. REIJERS, Koornmarkt 13, Arnhem, Commissaris.
A. J. STIKKEI, Alkmaar, Commissaris.
H. W. DE GRAAFF, de Steeg, Commissaris.

Het Secretariaat wordt tijdelijk waargenomen door den 1sten Voorzitter, ROBT. R. TOE LAER, N. Z. Voorburgwal 262, Amsterdam.

De diploma-quitanties voor 1908 zijn dezer dagen verzonden. Den leden wordt verzocht bij afwezigheid het bedrag gereed te leggen, ten einde terugzending te voorkomen.

De Penningmeester, J. A. BOOM.

BUITENGEWONE ALGEMEENE VERGADERING der N. M. V., op ZONDAG 1 MAART, des namiddags te 1½ uur, te Amsterdam, bij Ferwerda & Thieman, Kalverstraat.

Punten van behandeling:

- 1e. Voorstel van het Bestuur tot uitbreiding der Vereeniging.
- 2e. Hetgeen verder ter tafel zal worden gebracht.

De waarnemend Secretaris der N. M. V.

ROBT. R. TOE LAER.

Benzine-consumptie.

(Vervolg).

De wrijving in de voortbewegingsmaschine is van meer beteekenis op de consumptie. Om goed geordend het geheele onderwerp te bespreken, zullen we de wrijving in de motorfiets weer verdeelen en wel: 1^o. wrijving in het rijwielgedeelte; 2^o. wrijving in den motor; en 3^o. wrijving in de transmissie. Nadat deze drie besproken zijn, rest ons nog eenige aanwijzingen te geven omtrent carburatie, ontsteking, regeling van

den motor, die ten nauwste verband houden met de benzine-consumptie.

De wrijving in het rijwielgedeelte is bij sommige machines veel meer dan men zou verwachten. Meermalen komt dit daardoor, dat de kogellagers niet goed in orde of verkeerd gesteld zijn; ook wel, doordat de remmen te vast aangezet werden. Om de wrijving in het rijwiel te onderzoeken, neemt men den riem af en licht de geheele machine op, zoodat beide wielen van den grond komen en vrij kunnen draaien. Het overwicht van het ventiel, aan een kant gebracht, moet nu het wiel heen en weer doen slingeren. Ook mag er een goede speling zijn in de assen. Blijkt het nu, dat een der wielen niet licht genoeg draait, dan wordt hiervan de as uiteengenomen, goed gereinigd, en na vernieuwing der gesprongen of versleten deelen weer ineengezet en de oliekanalen nagezien, of de olie ook werkelijk bij de kogels terecht komt; dit laat wel eens te wenschen over. Wanneer nu bereikt is, dat beide wielen licht genoeg draaien, kan men ten overvloede op den weg later nog eens probeeren of de machine licht rolt, door haar met den riem afgenomen voort te trappen. Gemakkelijk is nu te beoordeelen of ze licht loopt. Zooals we zeiden, kunnen ook de remmen oorzaak zijn van veel schadelijke wrijving. Zeker, de remmen danken haar nut aan de wrijving die ze veroorzaken, maar alleen dan, als ze die wrijving te gelegener tijd uitoefenen, zijn ze goed gesteld. Gewoonlijk moet eene veer de rem in toestand van rust zoover terughouden, dat ze niet aan een bewegend gedeelte der machine raakt. Is nu bijvoorbeeld de velg of de poelie, waarop de rem werkt, onrond, dan zal de rem toch bij elke omwenteling van het wiel een gedeelte van het arbeidsvermogen opslorpen door schadelijke wrijving. Dit komt dan daardoor, dat eene rem op de motorfiets slechts een zeer geringe beweging kan verkrijgen, zoodat ze in toestand van rust te zeer dicht in de nabijheid van het bewegend gedeelte verblijft. Vooral „Bowden-operated” remmen lijden aan dit euvel. Beter voldoen in dit opzicht de terugtrapremmen, die van een meer robuste constructie zijn en een grootere beweging toelaten. Het behoeft nauwelijks vermelding, dat ook op andere oorzaken dient gelet te worden, die de wrijving kunnen vergrooten. Zoo mag bijvoorbeeld een band niet tegen de vork schuren, noch tegen de spatbordstangen of iets anders. Dit kan evenwel voorkomen, vooral bij motorfietsen, wier vorken te eng zijn. Ook andere invloeden kunnen nog hun invloed doen gelden, zooals mij bijvoorbeeld overkwam toen een riem van den bagagedrager voortdurend tusschen vork en band bekneld raakte en zodoende zelfs den band afschuurde. Onderweg wordt men zoo iets nauwelijks gewaar, vooral bij avond.

De wrijving in den motor hangt ten nauwste samen met de constructie hiervan. Natuurlijk moet de wrijving van den motor onderzocht worden, wanneer de motor warm is; dan is immers de olie dunner, en hoe dunner de olie, hoe minder de wrijving. Is de motor goed in orde en van goede afwerking, dan zullen de vliegwielen heen en weer slingeren, indien zeorsch met een ruk tegen de compressie in gedrukt worden en dan worden vrijgelaten. Het is merkwaardig met hoeveel gemak dit geschiedt bij een motor met uitwendig vliegwielen. Dit moet verklaard worden als volgt: Bij de motoren van het Dion-type, waarbij twee vliegwielen in een carter besloten zitten, sluiten deze zoo dicht aan elkaar, dat er slechts een kleine

ruimte overblijft. Deze ruimte is steeds gevuld met olie, wanneer de motor in werking is. De vliegwielen hebben dus altijd min of meer indirecte wrijving met de carterwanden door middel van de laag olie. En dit bedrag is vrij aanzienlijk. Daarom zal met een dergelijken motor nooit het geringste benzine-verbruik bereikt worden. Bij een motor met uitwendig vliegwielen bestaat die wrijving niet, vandaar het waargenomen verschil. Wanneer men twee motors naast elkaar gebruiken ziet, merkt men dat eerst recht. Die met uitwendig vliegwielen blijft veel langer doorloopen dan die met inwendige vliegwielen, wanneer van beide de motor gestopt wordt door het lichten der uitlaatklep. Mijns inziens influenceert het aanbrengen van het vliegwielen buiten zeer gunstig op de benzine-consumptie. Wat moet er nu gedaan worden, indien de straks genomen proef (het draaien aan de poelie van een warmen motor) een onbevredigend resultaat geeft betreffende het licht roteeren ervan? Dan gaan we eerst de oorzaak opsporen van de groote wrijving. Zitten de groeven der zuigerveeren misschien vol harde aankorsting, zoodat de veeren niet werken? Is de tweedeelige as der vliegwielen nog zuiver in de rechte lijn? Bij vele motoren met inwendige vliegwielen hapert hier iets aan. Zijn er geen ingevreten lagers aan de machine? Raakt de poelie misschien aan het carter? Deze en meer dergelijke oorzaken kunnen maken, dat de motor zoo gauw stilstaat, en zijn alle wel te verhelpen. Erger is het, wanneer de oorzaak is een minder goede afwerking. Een ruw cylinderooppervlak, ruwe assen en lagers, dat zijn natuurlijk al heel kwade factoren, die aan eene machine van slecht fabrikaat eigen zijn, en die minder goed verbeterd kunnen worden.

We veronderstellen, dat door het volgen van bovengenoemde aanwijzingen de wrijving van motor en rijwiel tot op het minste teruggebracht zijn; dan nog kan op den weg blijken, dat de motor slecht loopt, wanneer de machine voortgeduwd of getrapt wordt. 't Is dan zeker, dat de riem veel kracht absorbeert. Meermalen reeds wezen we erop, dat de V-riemen, van stijf leder vervaardigd, echte kracht-absorbeers zijn. Worden ze van meer zacht leer gemaakt, of zijn ze van een bijzondere constructie, zooals bijv. de Watawata of de riem met blokjes, dan is de inwendige wrijving van den riem geringer. Men neme dus wel in aanmerking, dat met een zwaren motor nooit zulke gunstige cijfers bereikt zullen worden wat betreft het benzine-verbruik, als bij een lichten, alleen reeds doordat deze laatste een riem bezit, die minder arbeid verspilt, daarbuiten gelaten nog gewicht en de overige wrijving van rijwiel en motor, die ook geringer zullen zijn. Ook de spanning van den riem is van invloed op zijn krachtsverbruik.

Heeft men nu al deze zaken in orde, zoodat daar niets meer aan te veranderen is, dan komt het motorisch gedeelte aan de beurt. Vindt men namelijk na verbetering der opgesomde fouten nog een abnormaal benzine-verbruik, dan is het zeker, dat er hier of daar iets aan de regeling van den motor of den carburator hapert.

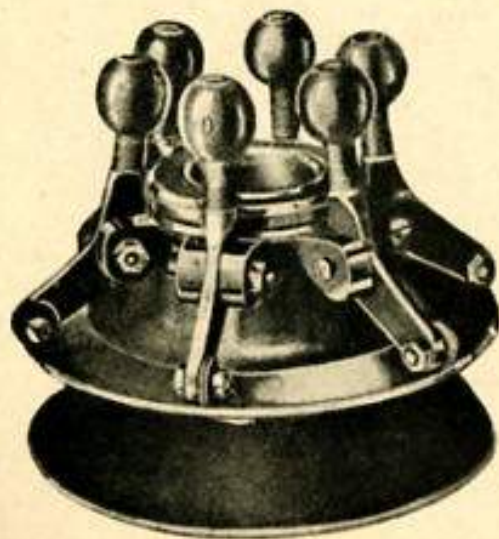
(Wordt vervolgd.)

J. M.

Echt Victoriawater
OBERLAHNSTEIN

Een nieuwe verstelbare poelie.

Van verstelbare poelies hebben we onzen lezers al veel goeds verteld. Sinds ruim drie jaren hebben onze motors met deze riemschijven gewerkt, en ze bieden veel gemak, hoewel ze nog niet het ideaal zijn. Wat we moesten hebben? Eene zoodanige transmissie, dat het gear naar willekeur binnen zekere grenzen veranderd kon worden. Vele constructies beoogden dit doel reeds: de een zocht zijn heil in eene uiterst samengestelde, zware achterwielnaaf, een ander probeerde met een uurwerkachtig kamraderstelsel aan de kleine poelie, een derde plaatste een afzonderlijk compleet changement de vitesse met koppeling. Voordat de kooper echter tot zoo gewaagde mechanismen overgaat, mag hij zich wel tienmaal bedenken. Voorloopig blijven we dus nog bij de eenvoudige poelie, die tot op zekere hoogte in de vraag naar een verstelbare gearing voorziet. Ik stel me het gebruik ervan voor, zooals ik dat in het afgelopen jaar deed: de gewone normale gearing blijft, zolang de omstandigheden gunstig zijn; dus in den zomer op vlak terrein. Zoodra de motor evenwel voor langeren tijd het buitenland ingaat, wordt de gearing verkleind, wat slechts eenige minuten werk vereischt. Deze verkleining der poelie heeft plaats, zoodra de motor in zijn gewone doen niet meer in staat blijkt, de hellingen te beklimmen. Deze verandering blijft, totdat op den terugtocht de grens der sterke hellingen weer overschreden wordt. Een reserve-riem, die iets korter is dan de normale, moet dan aanwezig zijn, benevens nog een zeer klein eindje riem, om ook de reserve voor de grootere versnelling te kunnen gebruiken. Een dergelijke inrichting heeft me bewezen zeer practisch te zijn op lange tochten in den Eifel en in de Ardennen. Te Luik en Aken reeds maakte ik voor mijn 3½ paards Simplex gebruik van een kleinere poelie, en zodoende was de vaart op vlakken weg merkbaar kleiner, doch met het grootste gemak beklom de machine nu de voorkomende heuvels tussehen Aken, Montjoie, Gemünd, Euskirchen, Coblentz, en vandaar



midden door den Eifel terug naar Luik. Het zou wel beter zijn, indien het verstellen van de poelie kon geschieden met minder omslag, en zóó, dat steeds dezelfde riem in gebruik kon blijven, doch tot op heden is dat nog niet gelukt dan door onbetrouwbare complicaties. Wel bestaan er verschillende systemen, waarvan we er wel een paar willen behandelen, maar of ze op den duur blijven voldoen?

We geven hierbij een afbeelding van een automatische poelie, die wel origineel is, maar toch niet haar doel bereikt. Zooals gewoonlijk, is de buitenste flens van de poelie de beweegbare. Zij is door zes gebroken hefboomen verbonden aan het vaste middengedeelte der poelie. De hefboomen dragen aan hun vrij uiteinde kogels van een zeker gewicht, die verstelbaar zijn door ze te verplaatsen langs den schroefdraad op den hefboom. Wat zal nu gebeuren? Wanneer de motor snel draait, worden de kogels verder uit het middelpunt gedreven tengevolge der centrifugaalkracht; hierdoor verplaatst zich de beweegbare flens der poelie meer naar de vaste toe; de groef wordt enger, de versnelling grooter. Dit mocht ook, omdat de kracht van den motor toch groot genoeg was tengevolge van het hooge toerenaantal. Nu gaat de motor eens langzamer loopen, doordat hij op een helling komt, of met tegenwind te kampen heeft. Zijn toerenaantal vermindert, de kogels ondervinden niet meer dezelfde kracht, en gaan weer naar het middelpunt der draaiing toe. De losse flens wordt derhalve naar buiten getrokken, en de versnelling kleiner. Tot zoover is de redeneering volkomen in overeenstemming met hetgeen de practijk eischt. Doch nu het tegen ervan: de kleinere versnelling komt en blijft alleen in werking gedurende het geringe toerenaantal van den motor. En zooals bekend, is de motor aan een zeker toerenaantal gebonden, om zijne volle kracht te ontwikkelen. Welnu, juist op de oogenblikken dat er over een grootere kracht moet beschikt worden, kan men ze niet verkrijgen, want zou men het toerenaantal van den motor verhoogen, dan zal ook onmiddellijk de versnelling grooter worden, zoodat er steeds een ongunstige toestand blijft.

Het is wel een feit, dat de motor, zolang hij op de helling is, langzamer zal loopen dan gewoonlijk en daarom des te eerder zal blijven steken. In dit geval zal de beschreven automatische poelie wel is waar eenige verbetering brengen door de versnelling te verkleinen, maar het ideaal: toerenaantal behouden en versnelling kleiner maken is er niet mee bereikt. We wachten dus nog maar steeds op een verbeterde constructie. Men heeft ook al getracht, den druk van den riem te laten fungeeren als oorzaak der verstelling van de losse flens, door deze met eene veer te combineren. Men redeneerde dus: Hoe grooter de over te brengen kracht is, des te grooter wordt de druk van den riem in de poelie; wanneer de losse flens nu door een veer naar de vaste toe wordt gedrukt, zal bij het overbrengen eener grootere kracht de riem zich dieper in de groef leggen en dus de versnelling automatisch verkleinen. Een dergelijke poelie bestaat ook reeds, maar laat nog niet veel van zich hooren. Wellicht was in deze richting nog wel iets uit te vinden; het idee der verstelbare poelie is te eenvoudig en practisch, om het voorloopig prijs te geven. En de riemtransmissie, al mag zij enkele gebreken hebben, is bij goede uitvoering tot nog toe de beste.

J. M.

Hoe berekenen wij de sterkte van onze motoren?

(Door J. VAN HULSTIJN te Voorschoten.)

Ik ben er van overtuigd, dat de meesten onzer motorbroeders geen flauw idee bezitten, hoe men het vermogen van onze kleine krachtwerktuigen bepaakt.


NEDERLANDSCH INDIE.


White Steam Car

Bayard-Clément (Voitures)

Lion-Peugeot (Voiturettes)

Hoofdagenschap voor geheel Nederl.-Indië:

N.V. Handelmaatschappij „HET CENTRUM”
BATAVIA (Weltevreden).

Inlichtingen voor eventueele leveringen worden tevens verstrekt door:

 De N.V. Handelmaatschappij „HET CENTRUM”, Singel 204, AMSTERDAM en
 A. DIEMONT, Suezkade 178, DEN HAAG.

DE STOOMBOEKDRUKKERIJ
= J. A. BOOM =

HAARLEM - KL. HEILIGLAND 5-6-8

levert

BRIEFPAPIER

met een

AUTOMOBIEL

als

WATERMERK

 PER 1000 KWARTO VELLEN
 BEDRUKT, FRANCO ZENDING f 6.

**N.V. Auto-Rijtuig-
: Onderneming :**

Hoofdagenuur der

„Star”
 Automobielen

Repareeren - Garage - Verhuren

Plaatselijke Agenten gevraagd

 Opening 1 Mei
 Rotterdam - Baan 86-88

♣ ♣ ♣ ♣ AUTO'S ♣ ♣ ♣ ♣

CHARRON

— Het meest geperfectionneerde merk. —

Kent geen pannes.

3 jaren achtereen **GROOTE GOUDEN**
MEDAILLE op den Salon te Parijs.

== **De GLOU van 1907 Parijs.** ==

Door aanbrengring van **Kettingbeschermers** Kettingen steeds in **het vet.**

Slijtage NUL.

Geruischloos als Cardanwagens.

Omnibussen en Vrachtwagens
uit de Süddeutsche Automobilfabrik

„GAGGENAU“

Electrische Rijtuigen

„KRIÉGER“

TECHNISCH BUREAU:

„HOLLAND-AUTOMOBILE“

HENRI M. ENTHOVEN, Ingenieur.

51 Stationsweg, 's-Gravenhage.

Vaak hoort men: mijne machine heeft zoo en zooveel paardenkrachten, daarvoor werd ze mij toch verkocht.

Zonder nu aan de waarheidsliefde van de motorhandelaars slechts één enkel oogenblik te twijfelen (veelal ook speelt bij hen de onwetendheid een groote rol), acht ik het hier toch nuttig voor hen, die geen voldoende technische kennis bezitten, deze zaak eens wat nader te beschouwen en eens uit te leggen, hoe men de kracht, d.w.z. het effectief vermogen, in P.K. nauwkeurig voor iederen benzine motor kan narekenen.

Wat wij nu verstaan onder arbeid, is n.l. kracht $\times$ weg, d.w.z. een zekere kracht, vermenigvuldigd met den weg, dus de afstand waarover deze kracht werkt, noemt men mechanisch arbeidsvermogen.

Dit mechanisch arbeidsvermogen drukt men uit in kilogrammeters; een kilogrammeter is dus de eenheid van arbeidsvermogen (K.G.M.).

Een paardenkracht is het vermogen om 75 K.G. in één seconde over een weg van één meter te verplaatsen; een machine dus, hetzij stoom- of benzine-motor, van 3 P.K. heeft dus het vermogen, om een last van 75 K.G. in één seconde over een weg van 3 meters te verplaatsen of, wat hetzelfde is, om een last van 3×75 K.G. = 225 K.G. in één seconde slechts één meter van plaats te doen veranderen.

Alvorens een motor de fabriek verlaat, controleert men het vermogen veelal door remproeven, d.i. men belast het vliegwiel.

Een koord, waaraan men vooraf houten klossen, welke precies om de velg passen, bevestigt, laat men over het vliegwiel glijden, waarna men aan het koord steeds meer gewichten hangt, zoolang totdat de motor zijn normaal aantal omwentelingen maakt. Men heeft dan de kracht aan den omtrek van het vliegwiel gevonden (omvangkracht) en hieruit berekent men dan, in verband met de wrijving enz., het effectief vermogen.

Bij sterkere motoren ook veel naar indicatorproeven diagrammen.

Thans echter zullen wij al deze geleerdheden achterwege laten en onzen motorsportsmen een eenvoudige, doch zeer juiste formule geven, welke door een ieder met gezond verstand, die de beginselen der rekenkunde machtig is, steeds met succes kan worden toegepast. Door deze formule kunnen wij het effectief vermogen, uitgedrukt in paardenkrachten, zeer nabij bepalen, echter onder voorbehoud: dat de daarnaar te berekenen machine goed is afgesteld, n.l. dat de kleppen op tijd sluiten en voldoende lichten, de compressie sterk is, het gasmengsel goed en de vonk heet en intensief. Zonder deze omstandigheden wordt de kracht ten zeerste benadeeld en zal het vermogen der machine niet met de uitkomst der formule kloppen.

Men begint aldus:

Meet met behulp van een z.g.n. binnenpasser nauwkeurig de middellijn, dus de boring van den cylinder; steek verder een rijwielspaak of ander dan stijf voorwerp door de compressiekraan in den cylinder en draai den zuiger naar omlaag, tot het doode punt bereikt is; dezen stand teekent men op de spaak nauwkeurig aan, waarna men den zuiger wederom naar omhoog draait, tot nu het bovenste doode punt bereikt

is. Deze stand wordt eveneens nauwkeurig aange-teekend.

Na meting heeft men dus nauwkeurig den afstand, welke door den zuiger in een halven slag doorlopen wordt.

Deze afstand heet gang of slaglengte.

De gemiddelde matige zuigersnelheid zullen wij voor motoren met een vermogen tot ± 6 P.K. aannemen op 3,50 meter in de seconde, d.w.z. de zuiger gaat in één seconde zooveel maal op en neer, tot hij een afstand van 3,50 meter doorlopen heeft. Nu schrijven we de volgende formules, waarvoor de beteekenis der letters als volgt is.

N = normaal vermogen, uitgedrukt in E.P.K. (effectieve paardenkrachten).

D = cylinderboring in meters.

s = slaglengte van den zuiger in meters.

n = aantal omwentelingen van de kruk per minuut.

b = constante waarde = 0,17 voor gewone, voor sterkere motoren $\pm 0,19$ tot 0,20.

Nu is:

$$N = \frac{(b \times n \times s) D^2}{0,0475}$$

$$s = \frac{0,0475 \times N}{b \times n \times D^2}$$

$$n = \frac{0,0475 \times N}{b \times s \times D^2}$$

Wij zullen nu met behulp van deze formules een voorbeeld uitwerken en nemen daartoe een éencylinder-motor bij den kop, waarvan wij dus de kracht niet kennen; alleen weten wij, dat de boring 75 m.M. en de gang eveneens 75 m.M. bedraagt, dus, in verband met de 3,50 meter zuigersnelheid welke wij reeds vaststelden, het aantal slagen noodwendig moet

$$\text{zijn: } \frac{3500 \times 60}{2 \times 75} = 1400 \text{ per minuut.}$$

Wij schrijven dus nu in onze formule:

$$N = \frac{(0,17 \times 1400 \times 0,075) \times 0,005625}{0,0475} = \pm$$

2,1 paardenkrachten. Nu werken wij terug en schrijven:

$$s = \frac{0,0475 \times 2,1}{0,17 \times 1400 \times 0,005625} = 0,074 \text{ M. of } 74 \text{ m.M.}$$

Evenzoo:

$$n = \frac{0,0475 \times 2,1}{0,17 \times 0,075 \times 0,005625} = 1371 \text{ slagen.}$$

Heeft men nu te doen met meercylinder-motoren, dan gaat men evenzoo te werk; men berekent dan het vermogen voor iederen cylinder afzonderlijk en vermenigvuldigt dan de uitkomst met het aantal cylinders, onverschillig onder welken hoek de krukken ten opzichte van elkaar staan.

Er dient echter op gewezen te worden, dat bij motoren werkende met z.g. „automatische” kleppen, het vermogen berekend naar deze formules met $\pm 7\%$ te verminderen is; aangezien de lichte hoogte hiervan niet steeds even hoog is.

Tweede voorbeeld:

Thans hebben we een tweecylinder-motor te berekenen, met een boring van 70 m.M. en een slag van

Totalisators en Stempelapparaten ten dienste der Renbanen worden vervaardigd door de AUTO-MECHANISCHE INDUSTRIE, Hofwijckstraat 37-39. DEN HAAG.

80 m.M. Het aantal omwentelingen is dan 1320 per minuut.

Wij schrijven dan:

$$N = \frac{(0,17 \times 1320 \times 0,080) \times 0,0049}{0,0475} = 1,86 \text{ P.K.}$$

Dit is te vermenigvuldigen met 2, daar er twee cylindere zijn en wij bekomen dus rond 3,72 P.K.

Wat nu die zuigersnelheid, dus ook het noodwendig hiermede samenhangende toerental des motors betreft, deze bedraagt voor onze kleine motoren meestal 3,5 tot 4 meter per seconde, soms wel meer. Bij groote machines gaat men zelfs tot boven de 5 meters per seconde.

De grootte der zuigersnelheid is afhankelijk van den explosiedruk; deze is meestal ± 25 atmosferen bij kleine benzinemotoren.

Nu moet men echter niet denken dat gedurende den werkenden zuigerslag — dat is dus bij een-cylindere motoren een halve slag bij elke 2 omwentelingen — deze druk constant blijft; neen, die druk heerscht slechts een zeer klein oogenblik, en is aan het einde van den slag, wegens de expansie der gassen veel geringer, plus minus slechts 1 atmosfeer.

Wij hebben dus slechts een doorsnededruk, m.a.w. gemiddelden druk, waarmede men rekenen kan. In ieder geval kan men bij onze moderne motorfietsen, waarbij men de compressie zoo hoog opvoert, op een gemiddelden druk van 4 à 5 atmosferen rekenen.

Wanneer wij nu, in verband met deze gemiddelde spanning, onzen motor uit het eerste voorbeeld nog eens narekenen, zouden wij om te beginnen van de 3,50 meter zuigersnelheid slechts $3,5 : 4 = 0,875$ meter werkenden zuigerslag overhouden.

Onze motor toch is een viertakt-motor, waarbij zooals van te voren reeds gezegd, bij iedere 2 omwentelingen slechts over een halve omwenteling arbeid verricht wordt; vandaar dat er van de 3,50 meter zuigersnelheid ook slechts een vierde gedeelte of 0,875 meters overblijft, waarover arbeid wordt verricht.

De gemiddelde spanning nu stellen we op ± 4 atmosferen, d.i. op iederen vierkanten centimeter zuigeroppervlakte heerscht een druk van 4 K.G.

Onze zuiger heeft een diameter van 75 m.M., dat is een oppervlakte van 44 c.M². Op deze geheele oppervlakte dus heerscht een druk van $44 \times 4 = 176$ K.G.

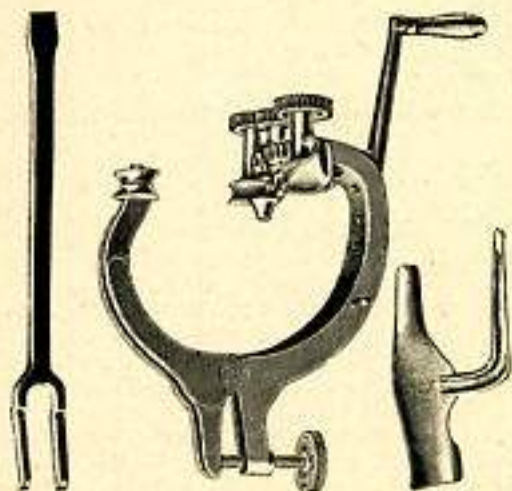
Deze 176 K.G. worden nu verplaatst in de seconde over een afstand van 0,875 M., wat een vermogen van $\pm 2,08$ paardenkracht vertegenwoordigt.

Ik hoop hiermede onzen sportbroeders een idee geven te hebben van de werkwijze hunner machines en tevens dat mijn artikelje tot leering moge strekken aan hen, die de motorsport een warm hart toedragen.

Een nieuw soort bandafnemer.

De eenvoudigste hulpmiddelen voor het afnemen van de zware buitenbanden zijn de hefboomen, die de bandenfabrikanten daartoe leveren. Dat er evenwel ook nog andere toestellen uitgedacht worden, die niet zoo eenvoudig zijn, bewijst de nevenstaande afbeelding.

De drie dingen hooren bijeen en dienen om den band af te nemen of op te leggen, en verder om het ventiel te plaatsen bij het verwisselen van den binnenband. Om de werking van het toestelletje eenigszins duidelijk te begrijpen, lette men er op, dat er drie rolletjes aanwezig zijn, die door eene gleuf op den buitensten rand der velg passen. Twee dezer rolletjes zijn voorzien van groeven, waardoor ze bij draaiing beweging doen ontstaan; ze rollen zich dus langs de velg net als een wiel langs den grond, en nemen daarbij het geheele toestel mee. Deze twee gekartelde rolletjes



worden in beweging gebracht door een paar tandwielletjes aan de onderzijde zichtbaar. Verder zien we nog een ander wormwiel midden in, dat door een schroef met zwengel wordt rondgedraaid. Het is derhalve duidelijk dat deze bandafnemer zich langs de velg verplaatst. De stelschroef bovenaan dient om de armen met de rolletjes vast tegen de velg aan te drukken.

Hoe verkrijgt men nu het afnemen, hoe het monteren van den band? Om hem af te nemen wordt de machine voorzien van het ploegschaarvormig gedeelte, dat bij het apparaat behoort. De voorste punt van deze gootvormig gebogen plaat grijpt onder den hiel, en de gedaante van de plaat bewerkt nu, dat de hiel achtereenvolgens naar binnen en dan naar boven wordt gedrukt, zoodat hij vanzelf uit de velg vliegt.

Deze beweging is volkomen te vergelijken met die eener ploeg. De aarde wordt immers ook op zij en naar boven gedrukt. Door eerst het toestel op de velg aan te brengen en vervolgens het ploegschaarvormig gedeelte onder den hiel te plaatsen, behoeft men verder dus nog maar te draaien. Langzaam verplaatst zich het gedrocht rondom den band en licht hem overal uit de velg. Om den band weer op zijn plaats te brengen wordt een andere drukplaat aangebracht, zooals er op de afbeelding eene in de machine geplaatst is. Het eerste gedeelte daarvan licht den hiel op, het tweede drukt hem naar het midden toe, waarna hij zich weer in de velg drukt. De dienst der in de afbeelding opgenomen vork is bekend; daarmee licht men den band op ter plaatse waar het ventiel moet

AUTO-MECHANISCHE INDUSTRIE, Hofwijckstraat 37-39. DEN HAAG.

Laadstation voor Electromobielen en Accumulatoren.

„Acetylena”

ACETYLEENGAS- EN BENZINE-MAATSCHAPPY.

Kantoor: LEUVEHAVEN 36. Telefoon No. 4155. |
Fabriek: NENNERDIJK 221. Telefoon No. 5266 | ROTTERDAM.

Nederlandsch Indische Benzines.

Machineoliën, Cylinderoliën en Vetten.

Acetylène-dissous. Opgelost Acetyleneegas, gecompriëerd in stalen cylinders voor verlichting van Schepen, Villa's, Tramrijtuigen, Automobielen, Rijwielen, etc.

HET licht voor plaatsen, waar geen gasfabriek of electrische centrale aanwezig is.

Wellen van alle metalen door middel van acetyleneegas en zuurstof. Speciaal aan te bevelen bij gescheurde ketelplaten, cylindermantels, gietgallen, etc. etc.

Complete installatie met Chalumeau (blaaspijp) voor wellen tot 6 m.M. dikte f 245.—.

N. B. Onze fabriek is de eerste en eenige acetylène-dissous vulinrichting in Nederland.



9 P.K., succes te Algiers, 12 K.M. Bergwedstrijden op 16 Febr. j.l. — 12 0/10 stuging.

SIZAIRE-NAUDIN

1e de Malsheive (Sizaire-Naudin 9 P.K.) in 20 min. 25 sec. 2e Darracq 4 cyl. 18 P.K., 21 min. 34 sec. 3e Videau, 4 cyl. F.N. 16 P.K., 23 min. 32 sec. 4e Darracq 2 cyl. 10 P.K., 24 min. 28 sec. 5e Renault 10 P.K., 2 cyl. 25 min. 54 sec.

De Hoofdagenten: **VAN DAM VAN POLANEN & Co. — ARNHEM.**

JAN MULDER,

Van Ostadestraat 183, AMSTERDAM.

••••• Telefoon 6451. •••••

Fabriek en Herstelplaats van alle merken Automobielen.

Garages dag en nacht geopend.

Hoofd-Garage en Fabriek Van Ostadestraat 177-179-191-183.

Filiaal-Garages Reguliersdwarsstraat 117 en St. Willibrordusstraat 41-43, AMSTERDAM.

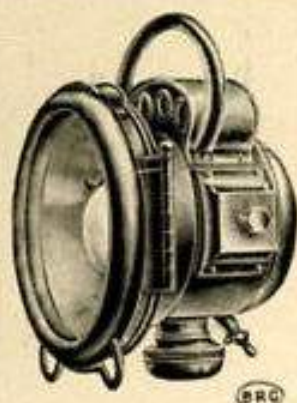
Agent der „ROYAL STAR” Automobielen.

Ter directe levering in voorraad 3 stuks 6 cyl. „ROYAL STAR” en twee 4 cyl. „ROYAL STAR”, alle model 1908.

Vraagt Proefwagen 4 of 6 cyl. „ROYAL STAR”.

Proefrit gratis zonder verplichting te koopen.

Geeft de hoogste prijzen voor gebruikte Automobielen en ruilt alle merken Automobielen bij aankoop van „ROYAL STAR”-wagens in.



B.R.C.=Alpha

lantaarns en generateurs zijn steeds nog **de beste**.

Groote monstercollectie voorradig.

A. G. A. Acetylène-dissous van de oorspronkelijke Zweedsche fabriek. — Onovertroffen.

Vulstation in Nederland ter beschikking.

Telefoon 1269 en 6203
Telegram-adres „Venator.”

J. P. JAGER & Co.

Heerengracht 370 - AMSTERDAM.

**Eerste Amsterdamsche
Vulcaniseer Inrichting.
H. L. HAMERS & Zn.
Ruijschstr. 52-54, Amsterdam.**

Telefoon Interc. 7356.

— telegramadres H. L. Vulcaniser. —

**Oudste en 't best geïnstalleerde
Vulcaniseerinrichting hier te
lande. Gevestigd sedert 1905.**

Wij fabricceeren als specialiteit:

H.L. nagelnonslippingcovers, Dunlop
groeven nonslippingcovers, Palmer groe-
ven nonslippingcovers en gladde covers.

Wij repareeren als specialiteit en met steeds
stijgend succes:

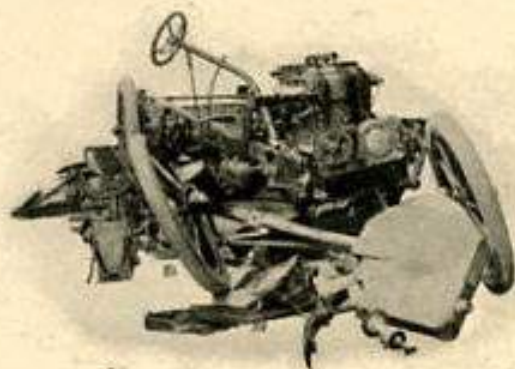
Gaten door en door voor de hoogste
spanning en onder deugdelijke garantie
terwijl wij alle voorkomende reparatiën
absoluut betrouwbaar en tegen billijke
prijzen uitvoeren.

Adviezen en prijzen van reparatiën zoowel
als prijscouranten en monsters van covers
op aanvraag gratis en franco verkrijgbaar.

De Amersfoortsche

Rijwiel-, Automobiel- en Machinefabriek

v/h D. H. EYSINK. — AMERSFOORT.



Afdeeling Reparatie.

Speciaal ingericht voor alle voor-
komende reparatiën aan Motorrijwielen
en Automobielen van **ELK** fabrikaat.

Fraisinrichting voor tandwielen. Vul-
caniseeren van Autobanden. Aanbren-
gen van hoogspanning-magneetappa-
raten aan Automobielen.



Bréveté.

België.

Italië.

Duitschland.

Frankrijk.

**Magneto=Electr. =
= Rijwiellantaarn.**

Prijs Compleet 16 Gulden.

W. HACCOU,
147, Obrechtstraat,
DEN HAAG.

Bekroond op de
TENTOONSTELLING
— in de —
Residentie SOERABAIA
met de
Gouden Medaille en
Eervolle Vermelding.

Bekroond op de
TENTOONSTELLING
PASOEROEAN
met de
Gouden Medaille.

Rijtuigfabriek - Automobiellhandel
en
Auto Carrosseries - Reparatie Atelier.

P. BOUMAN & ZONEN.

Telegram-Adres:
BOUMAN, RIJTUIGFABRIKANT.
— **SOERABAIA.** —

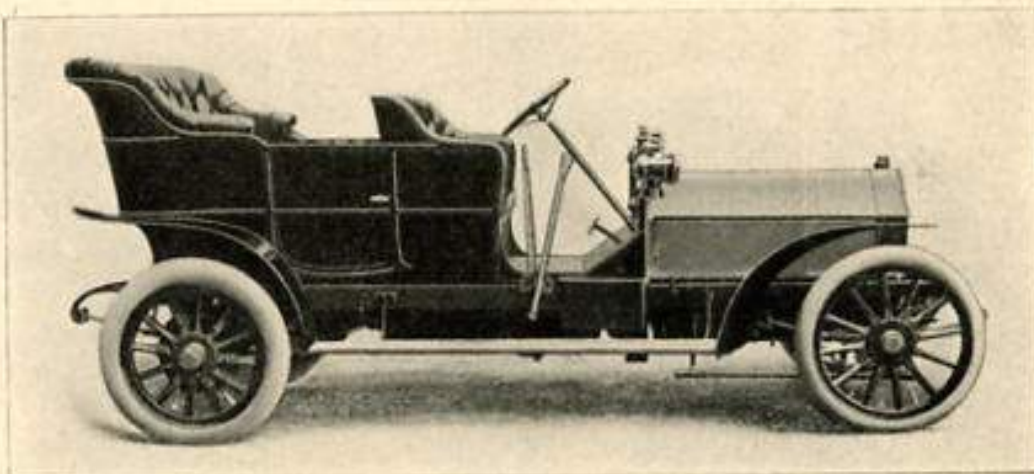
Levert alle 1ste klas merken
AUTOMOBIELEN.

Stock
Le Persan Automobiell
en
Fietsbanden
speciaal voor de tropen.

Diverse soorten
Rijtuig- en Automobiell-
Lantaarns.
Rijtuig- en Automobiell-
Benoodigheden.

EYSINK

AUTOMOBIELEN.



Complete wagens met carrosserie.

2 cyl. 8 P.K. met 2 pers. phaeton, banden 700 × 85.....	f 2400.—
2 cyl. 8 P.K. met double phaeton, banden 760 × 90.....	" 2800.—
2 cyl. 8 P.K. m. coupé (doktersrijtuig) luxe carrosserie, banden 760 × 90 ..	" 3250.—
2 cyl. 10—12 P.K. met 2 pers. phaeton, banden 760 × 90.....	" 2800.—
2 cyl. 10—12 P.K. met double phaeton, banden 760 × 90.....	" 3300.—
2 cyl. 10—12 P.K. m. coupé (doktersrijtuig) luxe carr. banden 760 × 90 ..	" 3550.—
4 cyl. 10—12 P.K. met double phaeton, banden 760 × 90	" 3800.—
4 cyl. 12—15 P.K. met double phaeton, banden 810 × 90	" 4600.—
4 cyl. 20—24 P.K. met double phaeton, banden 880 × 120	" 7690.—
6 cyl. 18—22 P.K. met double phaeton, banden 880 × 120	" 8000.—
6 cyl. 30—40 P.K. met double phaeton, banden 880 × 120	" 9750.—

N.V. Amersfoortsche Rijwiell-, Automobiell-
en Machinefabriek v/h D. H. EYSINK, Amersfoort.

Darracq-Auto's

Amsterdam

Stadhouderskade 100.

Nijmegen

Hugo de Grootstraat 81.

Automobiel-technisch Bureau van -

GEO F. STEINBUCH

e. o. i. (dipl.)

Corn. Speelmanstraat 42 - 's Gravenhage

Telefoon interc. 204

Konstruktie van personen- en lastwagens
met explosie-, stoom- en elektrische
motoren.

Fabrieksinrichtingen.

Organisatie voor massafabrikatie en ka-
liberwerk.

Onderzoek en Expertise.

Konsulteerend Ingenieur voor fabrieken,
autobusmaatschappijen, installatiën, aan-
koop van machines en werktuigen.

Onderzoek van elektrische licht- en
krachtinstallatiën.



PRESTA-BOUGIE voor
Accu- en Magneetontsteking
(Zeer gemakkelijk te reinigen).

Hoofdagenten voor Nederland en Koloniën:
Handelmaatschappij van R. S. STOKVIS & ZONEN.
Afd. Rijwielen. — ROTTERDAM.

F.N. Motorrijwielen

zijn te **AMSTERDAM** verkrijgbaar

— bij —

Dirk van der Mark,
Nicolaas Wilsenkade 39 en 40.

**AUTOMOBIEL- EN MOTORRIJDERS, GEBRUIKT UITSLUITEND
DE SUMATRA BENZINE**

==== **(AUTOLINE).** =====

Steeds verkrijgbaar bij:

E. KUIJPERS Jr. & Co.,
STROOVEER 9, ROTTERDAM.

Benzine-Depôt Ned. Aut. Club
en Alg. Ned. Wielr. Bond.

VRAAGT STEEDS ONZE
MOTOROLIE EN CARBID.

DE NEDERLANDSCHE MAATSCHAPPIJ VOOR ROLLEND MATERIEËL

:-: VOORHEEN :-:

PENNOCK & Co., Carrosserie voor Automobielen

Fabriek en Kantoor: **Binckhorstlaan, 's-Gravenhage.**

ADRESLIJST



HANDEL IN

Benzine en Gas zonder leiding.
F. W. SEEBOLDT, IJsselmonde.

Accumulatorenfabriek „Driebergen“
L. G. PONNE, Amersfoort-Driebergen.
is het oudste en beste adres voor alle soorten
ontstekings- en andere transporta-
bele accumulatoren. Grootste land-
en best ingerichte reparatieinrichting
— voor Nederland. —

M. L. Hermans & Co., Den Haag. Rijtuigfabrikanten.
AUTO-CARROSSERIEËN.

Twee 1^e Prijzen Concours 1907, Scheveningen.

Keizer Karel
NIJMEGEN.
Garage en Hotel
DAG EN NACHT OPEN.

Restaurant Brinkmann,
Grootte Markt 9-11, Haarlem.
Garage voor Automobielen.
Dejeuner — Plats du jour — Diners à la
carte et à prix fixe.
Zomertuin.

TE HUUR.

TE HUUR.

Hôtel de l'Europe,
AMSTERDAM, DOELENSTRAAT 2.
Huis van den eersten rang. Absolute Fire proof.
Electrisch Licht, Lift, Centrale verwarming.
GARAGE AUTOMOBILES. — Dejeuners à
la Fourchette. Diners à tables séparées.
Omnibus aan het Centraal-station.

Garage „De Stormkoning“,
Toussaintkade 62 — Den Haag.
Reparatie aan AUTOMOBIELEN en MOTOR-
RIJWIELEN.
Agentschap MINERVA-MOTORS.
Dag en Nacht geopend.

VARTA, AMSTERDAM.
Keizersgracht 304.

Groot magazijn ontstekings- en andere
soorten transportabele Accumulatoren.
Grootste Laadstation en Reparatie-
werkplaats in Nederland.

GOTTFRIED HAGEN,
Accumulatorenfabriek,
Amsterdam. — De Clercqstraat 93.
Ontstekings-elementen. — Elementen voor
verlichting van Automobielen, enz.
Laadstation en reparatie-werk-
plaats v. accu's en electromobielen:
Elisab. Wolffstr. 78, Amsterdam.

Hôtel Kon. Wilh. Zeebad
KIJKDUIN-LOOSDUINEN.
Stalling voor Auto's.
GERARD PINKSEN.

Auto's kunnen, door de Auto-Mecha-
nische Industrie, Technisch Direc-
teur C. C. v. d. Valk, Hofwijkstraat
37-39, Den Haag, voorzien worden van
AUTOMATISCHE DYNAMO's, welke
de Accu's geregeld geladen houden en waar-
door men de verlichting, ontsteking enz. mooi,
vertrouwbaar en nagenoeg kosteloos heeft.

DE AUTO-MECHANISCHE
— INDUSTRIE —
Hofwijkstraat 37-39, Den Haag.
Telegram-Adres „Ami“ Telefoon Interc. 4233

RIJTUIGFABRIEK
GEER. MIJNHARDT
Vlijtstr. 7w-7x, Arnhem. Teleph. 1674
LUXE CARROSSERIES
LUXE RIJTUIGEN.

RHENEN Hôtel „De Grebbe“, RHENEN
Electr. Verlicht. Interc. Teleph. No. 66 Wa-
geningen. Gerenommeerd 1^e klasse Hôtel-Café
Restaurant. Zeer vlugge bediening. Dejeun-
ers en Diners à la minute. Dagelijksch
versche Visch, fijne Wijnen, Grootte Remise.
Benzine Depôt, enz. Den geheelen winter
geopend. Aanbevelend. A. VAN ESTERIK

Modelmakerij volgens tekening of in
te zenden defecte deelen

Hôtel DU LION d'OR
AUG. RAYMANN-DUPONT, Prop^{re}.
ROERMOND.
Nieuw gebouwde GARAGE
aan het Hôtel.

DE AUTO-MECHANISCHE
INDUSTRIE. 1-1 1-1 1-1 1-1
Hofwijkstraat 37-39, Den Haag.
Telegram-Adres „Ami“ Telefoon Interc. 4233
is, zoo volkomen als slechts mogelijk,
ingericht met de modernste werktuigen en
Machineriën en bezit een geoefend personeel.

Bondshotel „Harmonie“,
R. TAKENS,
MAARSSSEN.
Benzinedepôt. Stalling voor auto's

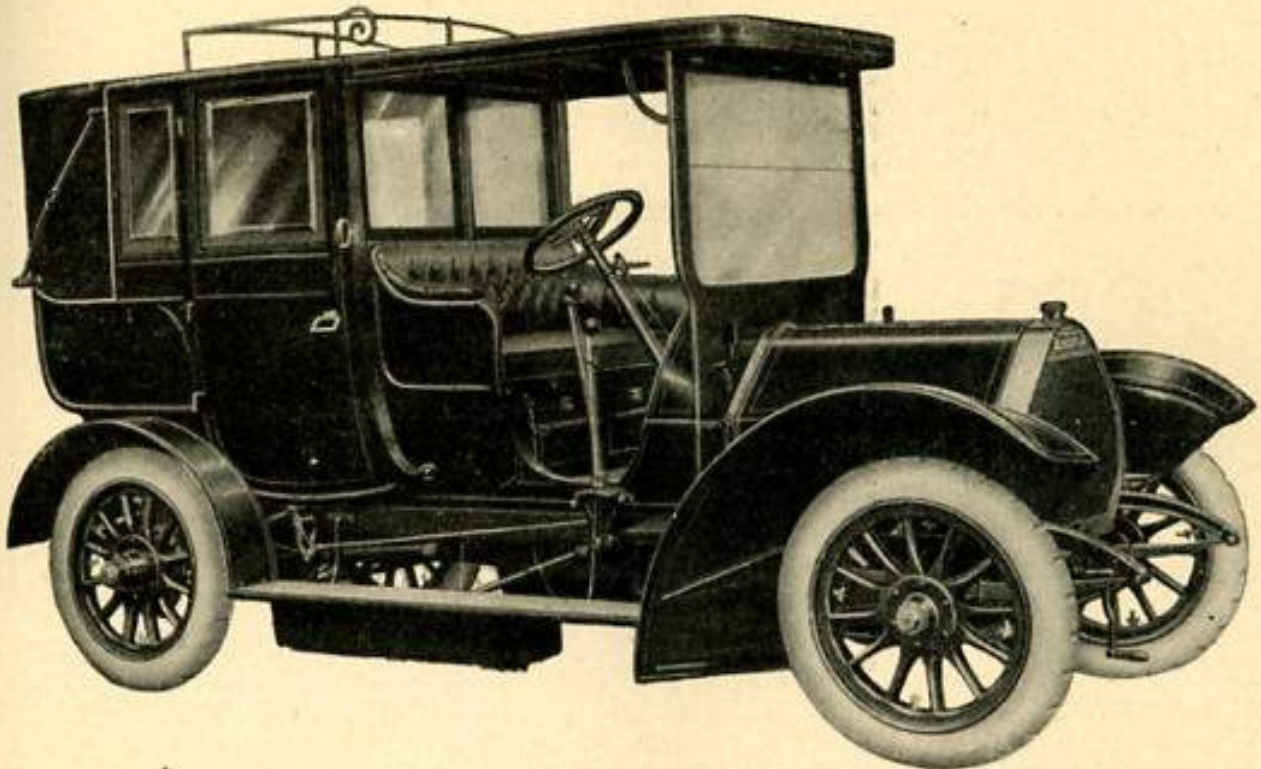
De
Auto-Mechanische Industrie
Hofwijkstraat 37-39, Den Haag.
Telegram-Adres „Ami“ Telefoon Interc. 4233

— LAADSTATION —
voor accu's en electromobielen.
TE KOOP AANGEBODEN:
1 F.N. motorrijwiel
met magneetontsteking
met prima voerspanwagen, alles in uit-
stekende conditie voor spotprijs.
Te bevragen bij A. A. SEEN, Rijwiel-
en Auto's, ARNHEM.

Ingenieurs-Bureau
van
Geo J. Steinbuch,
Civ. en Electr. Ingenieur (dipl.)
's Gravenhage, Corn. Speelmanstr. 42
— Telefoon 204. —
PATENT-BUREAU.
Aanvragen en verkoopen van
Octrooien voor uitvindingen.
Deponeeren van Fabrieks- en
Handelsmerken in alle landen.
Assurantiebureau.

TE HUUR.

HUMBER Automobielen



Wat M. Cordang denkt van de HUMBER AUTO's

SWALMEN, 30 October 1907.

Den Heer M. ADLER, A'dam.

Mijnheer.

Ik kom juist terug van mijn rondreis en gevoel mij werkelijk verplicht U even mede te deelen, dat ik meer dan tevreden ben over de goede hoedanigheden van Uw Beeston Humber-wagen 20/24 P.K.

Ik maakte met een familie een reis door Frankrijk, het is te groot om op te noemen, maar het interesseert U misschien; de plaats van afrit was Maastricht, verder passeerden wij de volgende plaatsen: Luik, Reims, Parijs, Tours, Angoulême, Bordeaux, Dax, Biarritz, Perpignan, Montpellier, Marseille, St. Martin, Lyon, Genève, Epinal, Arlon, Bouillon, Luik, Amsterdam.

Meermalen heb ik dergelijke groote reizen gemaakt maar zooals met een Beeston-Humber was het verschil te groot, panne of overslagen niet het minst gehaperd. Het was een genot te zien hoe dezelve de bergen beklom; wij haalden veel wagens in, zelfs van 30 P.K., die wij voorbij vlogen alsof ze stil stonden.

Dit is dan oók door die familie bewezen, die dadelijk na de reis het vertrouwd vonden om een Beeston Humber te koopen. Ik kan U geluk wenschen met een dergelijk goed agentuur temeer daar ik nu overtuigd ben, dat er geen betere wagen is wat betreft soliditeit, afwerking, buitengewone snelheid of betrouwbaarheid.

Inmiddels teken ik met de meeste

Hoogachting

(w.g.) M. CORDANG.

HUMBER AUTOMOBIELEN

Onze 1906/'07 Humber proefwagens 12/16, 15/18 en 20/24 H.P., doch in uitstekenden toestand, Te Koop tegen eenigszins verminderde prijzen.

M. ADLER = Prinsengracht 581/583
AMSTERDAM.

tigd is en door middel van een hefboom met de hand behandeld wordt.

De twee hoofdinkepingen komen overeen met de serie parallel-koppeling der motoren, met maximale demagnetisatie van den generator.

Van af deze inkepingen, shunt men progressief den demagnetiseerenden stroomloop, waardoor de spanning van den generator vergroot wordt en diens gevolg de snelheid van de motoren. Om de snelheid te vergrooten, kan men den krachtsstroom der motoren verminderen door hun shuntstroom af te breken.

Een pedaaldruk verbreekt den hoofdstroomloop en verzekert de elektrische remming door het inschakelen van een weerstand in den stroomloop der motoren, die dan als generatoren werken, daarbij mechanischen arbeid verbruikende en aldus de levende kracht van het voertuig absorbeerende.

Mercedes-type. De wagens, die dit jaar op den Salon waren tentoongesteld door de „Daimler Motoren Gesellschaft“, zijn bijna identisch aan die van het systeem Lohner-Porsche, welke reeds sedert jaren te Weenen worden vervaardigd en goed hebben voldaan. Zij verschillen slechts daarin van deze, dat de drijfkraft niet op de voorwielen, maar op de achterwielen wordt overgebracht. De moeilijkheden, die voortspruiten uit het monteren van den inductor op een draaiende as, zijn opgeheven, terwijl de gewichtsverdeling belangrijk beter is geworden.

Het anker van den generator is direct bevestigd aan de krukas. Het bevindt zich uitwendig van den zes-poligen inductor, die vast zit. De discoidale collector draagt op zijn contactvlak zes borstels.

De inductor kan licht schommelen onder den invloed van de ankerreactie.

Als de stroomsterkte grooter wordt, dan werkt de ankerreactie op den inductor grooter en evenzoo de verschuiving van dezen laatste in de richting van de beweging van het anker. Hieruit volgt eene betrekkelijke verplaatsing van de neutrale lijnen en eene vermindering van de spanning, welke nog grooter wordt door het grooter worden van het entrefer. De poolstukken en de diameter van het anker zijn in werkelijkheid conisch en bij zijne draaiing verplaatst zich de inductor volgens de lengte-as, dank zij een hélicoidale vaste helling.

Deze twee elementen geven gecombineerd een autoregulering, die binnen ruime grenzen voldoende is.

De electromotoren gelijken in grove trekken op die van Balachowsky en Caire. Zij zijn en serie bewikkeld en ontvangen den stroom van den generator door bemiddeling van een controleur, die geheel van metaal is en geregeld wordt met den gewonen gangwisselhefboom en welke door serie- en parallel-koppelingen de elektrische rem-

ming en de achternitbeweging mogelijk maakt.

Men bestuurt gewoonlijk met de manette, als de hellingen niet sterker zijn dan $7\frac{1}{6}$. Bij grootere hellingen schakelt men de motoren en serie, ten einde de stroomsterkte tot een goede hoogte te beperken.

Type G. E. M. Deze wagens, geconstrueerd door Girardot, verschillen belangrijk van de wagens, die wij beschreven hebben. De wagen G. E. M. is in werkelijkheid het prototype van den mixte-wagen en had tot moeder den auto-mixte-wagen.

In het kort berust het principe van dezen wagen, welke in korten tijd de gunst van het publiek wist te winnen, op het volgende:

De benzine-motor, die een weinig krachtiger is dan noodig voor het rijden op den rechten vlakken weg, drijft de wielen door een koppeling en een direct aangrijpende overbrenging. Het te veel aan mechanisch arbeidsvermogen wordt door de dynamo, welke dienst doet als vlieg wiel, getransformeerd in electrisch arbeidsvermogen, verzameld in een bufferbatterij. Deze batterij is de provisiekamer van den wagen.

Als het rijtuig voor een stijging komt, dan zal de benzinemotor langzamer gaan draaien en zijn kracht wordt spoedig te gering. Hij heeft kans stil te gaan staan. Wat moet men nu doen, om het vermogen te vergrooten, dus om door te rijden?

Wij kunnen, evenals bij een gewone automobiel, de kracht niet vergrooten, door eene kleinere snelheid met den gangwissel in te schakelen, omdat wij slechts de prise directe hebben.

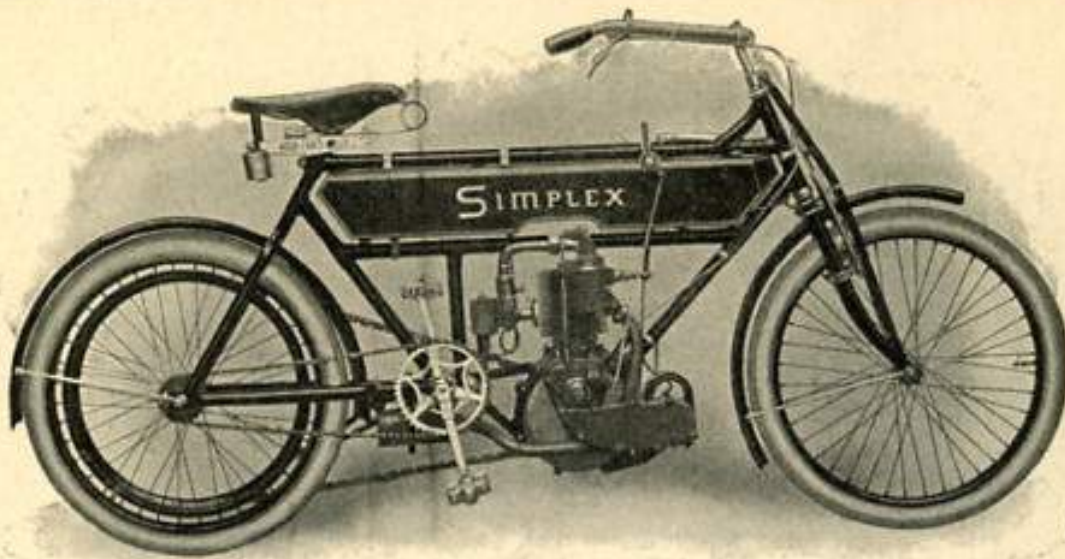
Dan nemen wij onze toevlucht tot den reservevoorraad van den wagen, d. w. z. tot de batterij, en daar de dynamo réversibel is, laten wij deze als motor werken en dus medehelpen om den wagen voort te drijven.

Na het teveel aan arbeidsvermogen van den benzinemotor opgezameld te hebben, zooveel als het profiel van den weg dit gedoogde, wordt nu dit arbeidsvermogen teruggegeven door de batterij en drijft de dynamo den wagen vooruit, waarbij de batterij wordt ontladen.

Hieruit volgt, dat deze batterij, welke slechts nu en dan werkt en welke altijd geladen moet worden gehouden, een zekere capaciteit moet hebben en niet te duur mag zijn. Hare aanwezigheid op den wagen maakt de behandeling zeer gemakkelijk, want daarmede brengt men den wagen in beweging, en achteruit, en embrayeert en remt men hem.

De superioriteit van het beginsel van het mixte-type ligt in het feit, dat het slechts een klein gedeelte van het mechanisch arbeidsvermogen van den benzinemotor omzet in electrisch arbeidsvermogen, waardoor men een beter rendement aan de velgen krijgt.

Het maakt wel is waar een mechanische koppeling noodzakelijk, maar deze kan zeer eenvoud-



Simplex Motorrijwielen

1 $\frac{3}{4}$ en 3 H.P.
Bosch-magneet.

Amsterdam, Overtoom 271.

Machine-, Rijwiel- en Automobielenfabriek „SIMPLEX”.

Het Lidmaatschap

der

Nederl. Automobiël-Club

geeft recht op:

- Vrijen toegang tot de Clublokalen der N. A. C.;
- Gratis toezending van DE AUTO, officieel orgaan der N. A. C.;
- Introductie in buitenlandsche Clubs, die krachtens een met de N. A. C. afgesloten reciprociteits-contract, aan de leden der N. A. C. dezelfde voorrechten toekennen als aan hare eigen leden;
- Vereenvoudigde douane-formaliteiten bij buitenland-sche automobieltochten, door middel van het s g. trip-tyque-stelsel;
- Gratis toezending van het Jaarboek der N. A. C.;
- Zeer verlaagd tarief voor het sluiten van verzekeringen tegen de wettelijke aansprakelijkheid tegenover derden ingeval van ongelukken;
- Gunstige voorwaarden voor het gebruik maken van de Chauffeurschool te 's Gravenhage;
- Gratis toezending van de Automobiëlkaart van Nederland, uitgave der N. A. C.;
- Kosteloos samenstellen van aangevraagde reisroutes en desgewenscht levering der bijbehorende kaarten.

Aan het Secretariaat
der N. A. C. zijn verkrijgbaar

- Rijbewijzen voor Duitschland.
- Triptieken voor Duitschland, Frankrijk, België, Zwitserland, Italië en Oostenrijk.
- Kaarten voor groot-toerisme voor Nederland, Frankrijk, Duitschland, België, Italië, Zwitserland, Denemarken en Engeland.
- Inlichtingen, alsmede reisroutes voor tochten naar Parijs, langs de Maas, den Rijn naar Monte-Carlo, enz. Men wordt vriendelijk verzocht, de reisroutes in grove trekken op te geven door mededeeling der plaatsen, over welke men de reis denkt te maken.

Heeren automobilisten wordt gewezen op het nut van de dienstboekjes voor chauffeurs, welke gratis aan het Secretariaat worden verstrekt.

vervalt. Natuurlijk kan het voorkomen dat de A.N.W.B. borden plaatst, waar de N.A.C. dit niet noodig acht en zulks omgekeerd. Dit geschiedt dan alleen voor rekening van dien bond die zulk een bord plaatst. Het komt ons voor dat in de meeste gevallen de A.N.W.B. en de N.A.C. hand in hand zullen gaan, zoodat hiermee reeds een flinke stap op den goeden weg is gedaan.

Dat er rivaliteit blijft bestaan, dat is natuurlijk. Gebeurt dit niet, dan slapen we in, zoo zei de Voorzitter, hetgeen zeer juist is. Een contract wordt er evenmin opgemaakt, en weldra vergeleek de vergadering den verkregen toestand bij dien van een „vrij huwelijk”. En het nakomelingschap werd zelfs niet vergeten; vandaar dat die besprekingen zorgvuldig genotuleerd zijn en de correspondenties 'n apart veilig hoekje krijgen. Gedelegeerden van beide lichamen zullen blijven bijeenkomen voor besprekingen over eenige punten, vooral wat de waarschuwborden betreft en verder om de zank warm te houden.

Van beide zijden werd met de meeste welwillendheid onderhandeld. Zoo hoorden wij ook, dat indien indertijd de A.N.W.B. de pré had in Duitschland, dat niet te wijten was aan de mindere activiteit van de N.A.C., maar wel aan de Deutsche attaché Von Bülow, die heel veel steun en toezeggingen deed, alles voor de N.A.C. beloofde in orde te maken, doch toen hij eenmaal Den Haag uit was... niets meer van zich liet hooren.

Geen algemeene vergadering, of er zijn leden die het „naadje van de kous” willen. Dit naadje bestond voornamelijk hierin, dat verschillende leden er op aandrongen, dat de waarschuwborden volgens internationale bepalingen 200 Meter vóór de plek waarvoor gewaarschuwd wordt, moeten geplaatst worden.

Andere leden wilden weer groote cijfers.

Toen bleek dat voor „fatsoenlijke” rijders de cijfers groot genoeg zijn. En voor „onfatsoenlijke” menschen had men niets over.

Summum summarum: de heeren Boisevain en Hooft toonden zich tevreden, en huldigden het Bestuur voor hetgeen dit college in deze gedaan had. Nu kan de „Nederlandsche Sport”, na al haar geschreeuw tegen de N.A.C., ditmaal met een pluimpje voor den dag komen!...

Ten slotte bleken er drie nieuwe bestuursleden noodig te zijn. De heer A. van Hoboken van *Hoedekenskerke* had bedankt, omdat er een nog al „dwaze” bepaling in het reglement voorkomt, die zegt, dat personen, betrokken bij den automobielhandel, geen bestuurslid der N.A.C. kunnen zijn. De Voorzitter zei zelfs, dat hij voor zich het zeer wenschelijk achtte dat er handelaren in het Bestuur zouden zitting hebben. Bovendien bleek dat in geen enkel ander land een dergelijke bepaling in de reglementen der automobielclubs voorkomt. Uit de stemming ter vergadering omtrent dit punt heerschend, maakten wij wel uit, dat weldra dit

meer dan „schrandere” artikel zal verdwijnen. Intusschen verliest het N.A.C.-bestuur een zeer verdienstelijk bestuurslid, als de heer van Hoboken, wegens zijn intrede in de firma, die onder den naam van „Auto-Palace” te 's Gravenhage zaken drijft.

Met instemming van alle aanwezigen, werd den heer Testas tot Oud-Wulven een woord van hulde en afscheid gewijd. Een der oprichters der Club, een ijverig werker en bestuurslid, dien we ongaarne zien vertrekken. De Voorzitter sprak met warmte woorden van waardeering, terwijl hij hoopte dat de heer Testas in den vreemde herstel van gezondheid voor zijn kind zou vinden.

En het derde bestuurslid?

Dat was een „niemand”. Immers nu de N. A. C. in den heer Holtappel een voortreffelijk administrateur heeft gevonden — de eigenlijke secretaris-penningmeester — en door het vervallen van het onder-voorzittersbaantje, moest het Bestuur gecompleteerd worden.

Dat de administrateur lid van het bestuur zou worden, werd vrij algemeen niet wenschelijk geacht. Een o.i. zeer juiste zienswijze. Immers zou hij dan bij een mogelijke crisis moeten verdwijnen en zou alles in 't honderd loopen. Neen, bovendien moet de administrateur een geheel neutraal persoon zijn, hetgeen nu verkregen wordt. De statuten en het reglement eischen een secretaris-penningmeester, daar mocht niet van afgeweken worden. Mogelijk dat er nog wel eens verandering in komt; voorloopig heeft de N. A. C. nu een secretaris-penningmeester-bestuurslid en een administrateur-niet-bestuurslid, die eigenlijk alle administratie en correspondentie voert.

De heer Stoop kwam op het lumineuse idee om eerst maar eens 3 bestuursleden te kiezen, waarna de bestuursleden onderling moeten uitmaken wie secretaris-penningmeester wordt.

Intusschen waren we gaan „lunchen”; de candidaten werden gewogen en onder de koffie bleek het dat de heeren *Scheltema Beduin* te Amsterdam, *Storm de Grave* te Rijswijk en van *Hoek* te Enschedé de uitverkorenen waren. De heer Scheltema Beduin werd nog even apart gewogen, om te zien of hij handelaar was. Jawel, dat was hij, maar *niet* in automobielen, dus absoluut reglementair toelaatbaar.

Een lid voor de sportcommissie werd niet gekozen, omdat het Bestuur zulks reglementair placht te doen.

Toen werden de „propaganda”-plannen voor 1908 besproken. De heer Hombach was vol enthousiasme voor een „Semaine Automobile de La Haye”. Hij zag reeds geheel Den Haag deelnemen aan het bloemencorso, alle automobilisten aan een concours d'adresse, alle handelaren aan het concours de consommation, daarna den betrouwbaarheidsrit naar Spa, om daar van voren af aan opnieuw te gaan „feesten”. De heer Hom-

dig verkregen worden, door gebruik te maken van de electromagnetische aantrekking.

Wij zullen van dezen wagen de details niet beschrijven, daar deze niet in dit blad behooren.

Den mixte-wagen van Berliet, welks zes-cylinders wagens op benzine en op samengeperste lucht kan loopen, zullen wij een volgenden keer behandelen.

(Wordt vervolgd.)

G. F. S.

Het Jaarboek 1908 der Nederlandsche Automobielen-club.

HET nieuwe Jaarboek der Nederlandsche Automobielenclub is verschenen en heeft in een keurig blauw linnen bandje, smaakvol met zilver versierd en met afgeronde hoeken, wat het formaat heel prettig voor het oog maakt, zijn intrede in de wereld gedaan. Aan alle leden der N.A.C. is het de vorige week verzonden. Dit boekje zal weer een goed en nuttig vriend der automobilisten zijn in 't jaar 1908. Het bevat tal van wetenswaardigheden en is voor het toerisme, zoowel in binnen- als buitenland, haast onmisbaar.

Aanvangende met een kalender, waarbij een opgave van zons- en maansopkomst en -ondergang, met 't oog op 't aansteken der lantarens, geeft het Jaarboek verder de statuten en het huishoudelijk reglement der N.A.C., het een en ander over de Chauffeursschool en over het orgaan der N.A.C., *De Auto*, waaruit we zien, dat dit blad zich in een gecontroleerde oplage van 2500 exemplaren mag verheugen, een zeer duidelijke kaart met afbeeldingen van de internationale waarschuwingsborden en een wegeode voor den automobilist. Die wegeode te lezen, doet mij goed. Er is iets bijbelsch eenvoudigs in het gebod van art. 9: „Elke automobilist moet zijn sportbroeder helpen, wanneer deze hem er om vraagt”, en iets communistisch, wat den grooten Rus Kropotkine, die een boek schreef: „Onderling Hulpbetoon”, moet verheugen in art. 10: „Ingeval van gebrek aan benzine, moet de automobilist, wien erom gevraagd wordt, hetgeen hij te veel heeft aan den vrager afstaan.” Wel volgt daarop: deze benzine moet à contant worden betaald, maar dat schaadt het principe niet.

'k Vind 't mooi, dat deze artikelen bestaan, al is 't ook een feit, dat sport verbreedert en automobilisten elkaar ook zonder deze artikelen meestal gaarne van dienst zijn in nood.

Verder geeft het boekje de wettelijke voorschriften betreffende het verkeer met Motorrijtuigen in Nederland, te beginnen met de motor- en Rijwielwet.

Dan volgen de wettelijke voorschriften betreffende den invoer van auto's in Nederland en een lijst der douanekantoren van ons land.

Heel handig voor den toerenden automobilist is de alphabetische lijst van plaatsnamen in Ne-

derland met opgave van bezienswaardigheden, uitstapjes, hôtels, garages, benzine- en olie-depôts enz., benevens een opgave van diensturen en tarieven van veerponten enz.

Het laatste deel van het Jaarboek is gewijd aan het buitenlandsch toerisme en het geeft de wettelijke voorschriften omtrent het automobilisme bestaande in de verschillende landen van Europa en in Amerika.

Een woord van hulde aan den heer Venema, onder wiens toezicht het boekje is samengesteld, is hier wel op zijn plaats.

Het practische en smaakvolle boekje, dat bij J. A. Boom te Haarlem uitgevoerd is, zal in automobielisten-kringen zeker goed ontvangen worden.

Nederlandsche Automobielen-Club.

Buitengewone algemeene vergadering.

ZES bestuursleden, twaalf gewone leden en 3 $\frac{1}{2}$ persoons (een der heeren kwam laat en verdween vroeg, vandaar die „halve” mijnheer). Ziet hier het contingent, dat op Vrijdag j.l. des ochtends om 11 uur de buitengewone algemeene vergadering der N. A. C. vormde.

Welk 'n belangstelling hebt gij leden die wegbleven, getoond! En dit terwijl de agenda niet onbelangrijk kon genoemd worden.

Jhr. Sandberg presideerde... de notulen werden goedgekeurd en gearresteerd, zoodat we weldra het punt: Ingekomen stukken gingen aantasten en daarbij constateerden, dat een automobilist veel, zeer veel gevoel heeft voor een bekoorlijk uitziend landschap, van alle smetten vrij. Tenminste de heer *Manger Cats* kwam met een schriftelijk voorstel, waarbij hij den automobielhandel wilde verbieden het landschap met z'n kleurige reclame te ontsieren. De Voorzitter trok een zeer bedenkelijk gezicht, liet den voorsteller z'n motie toelichten, waardoor we niet veel wijzer werden en ten slotte kwam men tot de overtuiging, dat zulk 'n voorstel niet op den weg der N. A. C. lag. De handel heeft toch een speciale vereeniging, waar deze kwestie veel eerder ter sprake zou kunnen worden gebracht. Edoch, de heer Cats is geen handelaar, en had z'n toevlucht bij de N. A. C. gezocht.

De slotsom was dat het Bestuur zal gaan overwegen, of het wenschelijk is, hieromtrent een schrijven te richten aan de Vereeniging „De Rijwiel- en Automobielen-Industrie”. Intusschen gelooven we niet dat de heer Cats veel succes zal hebben. Bovendien is het heusch niet alleen de automobielhandel die het Nederlandsche landschap ontsiert — als er van ontsieren tenminste sprake is, hetgeen wij wijselijk in het midden willen laten —, maar legio zijn de andere reclame-borden, plakaten etc., die niets met den auto- of rijwielhandel hebben te maken. En om die weg te krijgen, dat

bach is bijna Belg en z'n Fransch bloed stroomt sneller dan dat der meeste Nederlanders.

En zoo gebeurde het dat de heer Hombach zoo ongeveer „heelemaal alleen” bleef staan, niet omdat de andere leden niets voelden voor een dergelijk feest, maar omdat zij het bij ondervinding wisten: wat in België in het kleinste zeeplaatsje gaat, heeft in Nederland geen succes. De aard der Hollanders is anders, we zijn veel kouder van natuur, geen wonder dus, dat zij die hier in het noorden huizen, pessimisten zijn geworden; de heer Hombach stond er over verbaasd. Maar de Voorzitter, lang niet zoo heet gebakerd, begon er aan te herinneren, dat de N.A.C. op 3 Juli 10 jaar zal bestaan. Dan zou hij graag, heel graag zelfs, dat feest herhaald zien. Maar niet door een handjevol menschen. Vóór de a.s. jaarvergadering, die in April gehouden wordt, worden de handelaren nog opgeroepen, ter bespreking van eventuele propaganda-plannen. Voorts kan 'n ieder vóór 1 April bij de sportcommissie plannen of voorstellen indienen.

De heer Aertnys zeide groot voorstander te zijn voor een toer door Nederland voor vrachtwagens, terwijl andere leden het Bestuur in overweging gaven het 10-jarig bestaan niet te vieren, maar te wachten tot de koperen bruiloft.

Nadat aldus verschillende leden eenige woorden hadden gesproken, sprak de Voorzitter den wensch uit, dat de sportcommissie vóór 1 April heel wat voorstellen en plannen zal bereiken; tevens hoopte hij dat de handel mede zal werken tot het welslagen van een eventuele propaganda-agenda voor het jaar 1908.

J. C.



Automobielen-wegen en automobielen-banen.

DIT thema dringt zich voortdurend meer op den voorgrond. Bijzondere automobielen-wegen worden zoowel door automobilisten als door niet-automobilisten gewenscht en wel om redenen, die voor beide partijen even zwaar gelden. De tegenwoordige omstandigheden der wegen, welke door alle voertuigen zonder onderscheid gebruikt worden, zijn geheel anders geworden, toen na het opkomen en na de snelle ontwikkeling van het automobielenverkeer de landweg zijn eigenlijke bestemming, d.w.z. van een zoo groot mogelijk verkeer, terugkreeg. Daardoor zijn ook de omstandigheden van het verkeer geheel anders geworden.

In de eerste plaats is het de snelheid van de automobielen, die hinderlijk is bij het gelijktijdig berijden van die straatwegen voor langzaam rijdende heen en weer slingerende wagens en voor slapende koetsiers.

Als men daartegen inbrengt, dat een te snel rijden toch geheel onnoodig is, dan kan men hier-teen slechts zeggen, dat deze opvatting niet met de werkelijkheid overeenstemt, want waar alles

gericht is op een vluggere uitvoering van elken arbeid, waarvoor de invoering van alle mogelijke machines een klaar bewijs is, daar moet de vermeerderde snelheid van het verkeer medegaan.

Een ander lastig punt biedt de aanleg van onze tegenwoordige straten met betrekking tot de hellingen en de bochten. Ook in deze opzichten waren ze niet berekend op de grootere snelheden.

Voor wagens, welke met paarden bespannen zijn, vooral lastwagens, mag een bepaalde helling niet worden overschreden, omdat het anders een dierenkwelling zou worden.

En zoo wordt het afrijden van sterk hellende wegen spoedig gevaarlijk, ook al is de wagen van remmen voorzien. Dikwijls heeft men daarom, om de helling, d.w.z. de afdaling te verminderen, zijn toevlucht moeten nemen tot het maken van serpentines, waardoor de weg verlengd werd.

Bij de automobielen zijn de omstandigheden voor het rijden vrijwel geheel anders. De stijgingen kunnen gerust iets sterker zijn dan voor het paardenvoertuig geoorloofd is; daarentegen zijn nauwe bochten en kronkelingen, vooral in verband met een daling van den weg, in het algemeen ongunstig en dienen zij vermeden te worden. Hierbij heeft men wegen noodig, aangelegd met groote bochten, zoodat de snelheid van den wagen zoo mogelijk in het geheel niet verminderd behoeft te worden; natuurlijk zal een aantal nauwe bochten toch niet vermeden kunnen worden.

Een derde ongunstige eigenschap van de tegenwoordige wegen zijn de spoorwegkruisingen, die zelden door den aanleg van viaducten worden vermeden.

Nog een vierde punt moet vermeld worden, vooral met het oog op de macadamwegen, namelijk de veel sterkere afslijting en daardoor het kostbaarder onderhoud der wegen door het automobielenverkeer.

Tegen deze hier opgesomde gezichtspunten is niet veel in te brengen en het is dan ook te begrijpen, dat het denkbeeld van afzonderlijke automobielenwegen van beide zijden met groot enthousiasme werd opgenomen. Het eerste plan, dat opdook, was de verbinding van Londen met Brighton, en beide steden, vooral het heerlijk zeebad Brighton, stelden zich daar gouden bergen van voor. Toen nu echter de financieele zijde van het vraagstuk bekeken werd, werkte dit sterk ontnuchterend, want de kosten, niet alleen voor den bouw, maar ook voor het onderhoud, toezicht, verlichting van den weg, waren buitengewoon hoog en de belangstelling in automobielenwegen verdween zoo snel, dat langen tijd niet meer daarover gedacht werd.

In ons land heeft men deze zaak meer van een praktischen kant bezien en is men voornemens om de bestaande wegen te verbeteren en te verbreden. Als eerste proef moet gelden de weg van Den Haag in de richting van Leiden en die van Zandvoort naar Haarlem. Ons dunkt dit de meest praktische

In Engeland is de beweging voor automobielwegen weer meer ter sprake gekomen. Reeds voor een paar jaren trad Balfour op voor een systeem van motorwegen, dat straalsgewijze van Londen zou uitgaan, om de zakenmensen gelegenheid te geven ver weg buiten te gaan wonen en onafhankelijk van de spoorwegen zich te kunnen verplaatsen. Thans is zulk een weg van het noorden van Londen in aanleg, die over anderhalf jaar klaar zal zijn. Een ander ontwerp betreft de verbinding tusschen Londen en Windsor, terwijl wegen in Sussex en in Surrey in ontwerp zijn. De wegen zullen zooveel mogelijk evenwijdig met de hoofdwegen loopen en op bepaalde plaatsen zullen toevoerwegen worden aangelegd. Merkwaardigerwijze maakt zich nu in Engeland ook een zekere oppositie merkbaar tegen automobielwegen en wel omdat na den aanleg van deze wegen de belangstelling van de regeering voor de landwegen zal verdwijnen en de verbetering van deze laatste wegen zal achterwege blijven. Ook de groote spoorwegmaatschappijen zijn zeer tegen deze automobielwegen gekant.

Elders gaat men ter wille van een verhoogd vreemdelingenverkeer over tot den bouw van automobielwegen. Zoo legt men in Dalmatië van Zara tot aan de Montenegrijnsche grens, dus langs de Dalmatische Riviera, een automobiel-kustweg aan. Het lijdt geen twijfel, of zulke wegen, in een mooie streek gelegen, zullen een groote aantrekkingskracht uitoefenen. Het kostenvraagstuk staat veel in den weg. Zoo heeft ook de Automobiellclub van Elzas-Lotharingen het plan, om een automobielweg langs de Vogezen aan te leggen.

In Duitschland wordt de lijn Frankfort a/M.—Berlijn, met latere verlengingen of vertakkingen naar Wiesbaden, Homburg, Bad Nauheim en verder naar Straatsburg, Keulen, Metz, met groote belangstelling beschouwd, waarbij niet alleen utiliteits-, maar ook militaire overwegingen voor het geval eener mobilisatie van belang zijn.

Of het praktischer is een autodroom, een renbaan aan te leggen, of automobiel-straatwegen, dat is niet te zeggen.

De groote vraag blijft hier altijd de kosten, die zeer groot zijn, zooals blijkt uit de Brooklandsbaan. Natuurlijk zullen de belanghebbenden daarvoor moeten opkomen, verder de fabrikanten van automobielen en dan de steden, die aan deze wegen gelegen zijn en daardoor genieten zullen van de voordeelen van een automobielverkeer. De verschillende automobilisten zouden in den vorm van rijabonnementen of door betaling van een bepaald tolgeld voor verschillende gedeelten iets bijdragen.

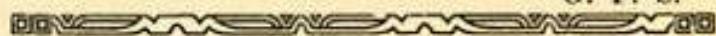
Dat vroeger of later bijzondere automobielwegen zullen worden aangelegd, kan als zeker worden aangenomen, omdat het in het voordeel is van allen. De automobilisten kunnen dan zonder belemmering met elke snelheid rijden, die

zij wenschen, vooral als het uit Amerika gekomen idee tot uitvoering komt, waarbij de automobielweg uit zes gescheiden wegen bestaat, van welke de beide uiterste voor kleine wagens, de middelste voor die tot 50 K.M. uursnelheid en de binnenste voor de nog snellere wagens zullen bestemd zijn.

Dit zou een idealen toestand geven. Geen politie, geen tegenkomende wagens, geen rondsloeterende kudden van schapen en koeien, een bijna onbeperkte vrijheid van beweging. Dat mag wel iets waard zijn. Op den gewonen weg behoeft de voerman zich ook minder te houden aan bestaande bepalingen en kan zich gerust te slapen leggen, het aan zijn paard overlatende om hem naar huis te brengen.

Wij zijn echter nog ver van dien idealen toestand.

G. F. S.



(Opgedragen aan de Auto).

De verwezenlijking van een idee!

L'idée est en marche, rien la retiendra!

DE Auto van 20 Februari l.l. bevatte een ingezonden stuk. Dat feit op zich zelf is van betrekkelijk weinig beteekenis, doch de inhoud van bedoeld stuk was 't wel, en 't onderschrift van de Redactie, zoo stilweg neergeschreven en gedrukt tusschen zoovele andere regels en letters van schijnbaar meer beteekenis, is de merkwaardigste uiting van altruïstische automobielliefde die nog ooit in ons Holland is voorgekomen. De Redactie van *De Auto* schreef dan:

„Wordt er een prijsvraag uitgeschreven voor een automobiellnovelle, dan is *De Auto* bereid een flinken prijs disponibel te stellen!”

Nu zal Nurks uitroepen: Alweer een prijsvraag. Eerst kwam Brandsma en toen van Houten en toen ik geloof Blooker, en toen . . . ja, ik weet eigenlijk niet juist meer wie al geen prijsvragen heeft uitgeschreven.

Zeer juist, Nurks, dat waren alle materialistische prijsvragen. Maar hier is een groter belang in 't spel dan een buik- en buidelvulling.

Hier geldt het de automobiel te vergemeenzamen met heel ons land, dat denkt en leest. Hier geldt 't de automobiel in geschrift binnen te brengen in alle binnenkamers waar nog nooit *De Auto* doordrong.

En als groote resultaten van „de verwezenlijking van dat idee” zullen daar komen liefde voor de auto waar thans haat is, belangstelling waar nu onverschilligheid heerscht.

En als gevolgen daarvan zal een industrie bloeien — een handel progressieëren. Wat al werklieden in verschillende vakken zullen niet dankbaar zijn om de verwezenlijking van dat idee.

Om kort te gaan, daar zal zijn: voordeel voor 't automobilisme, voordeel voor den handel, voordeel voor den werkman, voordeel voor heel het den-

Automobilisten!

VOORZIET UWE WAGENS VAN AFNEEMBARE VELGEN

MICHELIN.

SNELHEID.

• •

BETROUWBAARHEID.



Zonder afneembare velg.



Met afneembare velg.

Profiteert van den winter om Uwe wielen te monteeren met

**AFNEEMBARE
VELGEN**

MICHELIN.

Zendt ze hiervoor aan MICHELIN & C^{ie}.

FABRIEK EN HOOFDKANTOOR TE CLERMONT-FERRAND (FRANCE).

Banden-Depôts:

Amersfoort, Amsterdam,	J. NEFKENS, Auto-Garage. J. LÉONARD LANG, #14 Stadhouderskade. DARRACQ-PALACE, 100 Stadhouderskade.	's-Gravenhage,	AUTO-PALACE, 7a Houtweg. H. ENGLEBERT & C ^{ie} ., 71 Bezuidenhout.
—	—	—	—
Arnhem,	C. HOUTTUIN & Co., Velperweg en Ernst Casimirlaan. CENTRAAL AUTOMOBIEL GARAGE (VAN DAM VAN POLANEN & Co.), 86 Rijnstraat.	Leiden, Maastricht,	ALEX HIEL, 44 Anna Paulownastraat F. KOOLHOVEN & C ^{ie} ., Garage Minerva, 73-77, Nieuwe Schoolstraat. A. J. STALLINGA, 52 Hoogewoerd. THUSSENS Frères & Soeur, 17 Grootestraat.
Deventer,	Eerste Nederlandsche Rijwielen- en Machinefabriek (ADR. BEERS en G. BURGERS, Directeuren). D. BAKKER, 32 Heereweg J. W. KOOPMAN, 1 Ranks. J. INPIJN, 111 Grootestraat.	Nijmegen,	DARRACQ PALACE, 81 Hugo de Grootstraat.
Groningen, Haarlem,	Firma F. H. LATHOUWERS, St. Jorisstraat 153, 154, 155.	Rotterdam, Scheveningen,	W. H. BAYER, 38 Maaskade O. Z. SCHEVENINGSCHE RIJWIG- EN AUTOMOBIELEN-FABRIEK, Garage, 78 Kanaalweg.
's-Hertogenbosch	—	Utrecht,	L. R. GOETTSCH & Co., 71 Maliebaan.

kend en werkend Holland en expansie van onze Nederlandsche litteratuur.

Aan wien de verwezenlijking van dat idee.

Aan de Automobiel-Club?

Aan de Automobielhandelaars-vereeniging?

Aan belangstellende automobielhandelaren?

Aan belangstellende automobilisten?

Of — aan *De Auto*?

En dan meen ik, en dat zullen alle weldenkenden met mij meenen, dat hier aan *De Auto* de eer moet gelaten worden, om te verwezenlijken door „een groote daad”, die groote vooruitgang van het automobilisme door de automobiel-litteratuur.

En alle anderen, hierbovengenoemd, zullen zonder twijfel hun „slinken prijzen” uitloven.

L'idée est en marche, rien la retiendra.

FACHODA.

Winterarbeid.

(Vervolg)

Meer dan men oppervlakkig wel zou denken, ontstaan er in den vlotter langzamerhand kleine openingen, waardoor benzine naar binnen dringt, en daardoor wordt de vlotter zwaarder. In elken vlotter is uit hoofde zijner constructie een zeker vacuum of eene luchtverdunning. Bij het soldeeren wordt de vlotter immers warm en de lucht erin zet zich uit en ontwijkt voor een gedeelte. Zoodra de vlotter dicht is en afgekoeld, krimpt de lucht weer in, en zodoende is er een tekort. De geringste porie in den dunnen metaalwand van den vlotter is nog voldoende om benzine te doen binnendringen. In de meeste vlotters zijn dan ook eenige droppels benzine aanwezig. Deze moeten nu verwijderd worden, wat het beste kan geschieden door den vlotter voorzichtig in warm water te dompelen. De benzine verdampt nu en ontwijkt in dampvorm, wat aan opstijgende belletjes in het water te zien is. Met een potlood maakt men een teeken bij deze plaats, opdat ze later zorgvuldig dichtgesoldeerd kan worden. Is alle benzine op deze manier uit den vlotter verwijderd, en is deze volkomen dichtgemaakt, dan beproeft men hem, door de onderdompeling in het water. Telkens als er nog belletjes ontwijken is dit een bewijs, dat er ondichtheden voorkomen.

Een vlotter, die door het opzuigen van benzine zwaarder is geworden, begint veel later te drijven dan een leege, en het gevolg daarvan is, dat ook alweer benzine over de opening der sproeipijp stroomt of minstens dat ze te hoog staat.

Zoo hebben we reeds twee factoren vastgesteld, die er toe bijdragen, dat het benzineverbruik abnormaal hoog is. Nu komt het er nog op aan om in een ander geval hulp te brengen, namelijk als de vlotter te licht is. Dit is echter zoo erg lastig niet. Zooals we zagen, komt dit voor als

zware benzine gebruikt wordt in een carburator die voor lichte gesteld is. Om dit te beproeven, zetten we den carburator weer gedeeltelijk ineen, zonder echter het deksel erop te schroeven. Met den vinger houden we de vlotterstift neergedrukt, zoodat de opening onder afgesloten is; in de vlotterkamer gieten we uit een fleschje benzine bij zoolang, totdat de vlotter „begint” omhoog te gaan, waardoor de stift zich vanzelf in de boring drukt; op dit punt wordt de verdere toevoer afgesloten. We hebben hier op 't oog carburators, die de hefboompjes voor de beweging der vlotterstift op den bodem hebben. De stand der benzine wordt nu nauwkeurig gemeten, en zijne hoogte teekent men aan den buitenkant door een streepje aan. Even hoog zal de benzine ook in de sproeipijp staan, het kleine beetje capillariteit buiten rekening gelaten. Staat de benzine nu te ver beneden de opening, dan moet de vlotter iets zwaarder gemaakt worden, opdat hij eerst later begint te drijven. Dit is meestal bij onze tegenwoordige motoren het geval omdat, zooals reeds vermeld werd, meer en meer gebruik wordt gemaakt van zware benzine. In den regel is het voldoende, op het deksel van den carburator een klein schijfje, dat slechts eenige grammen weegt, vast te solderen, om den juiste benzinestand te verkrijgen. Eene dergelijke afstelling van den carburator is uiterst gewichtig en men zal later, als men den wagen weer in gebruik neemt, met vreugde constateeren, dat het benzineverbruik weer normaal geworden is. Ook zal men bemerken, dat evenals vroeger de opening voor de additioneele lucht weer gebruikt zal kunnen worden, terwijl reuklooze uitlaatgassen mede een gevolg zullen zijn.

't Is zonder uitleg aan te nemen, dat men deze bewerking niet mag beschouwen als voltooid, wanneer er geen proef heeft plaats gehad, door den motor op verschillende snelheden te laten loopen. 't Beste is het, om dit te doen op een specialen contrôle-rit, als de geheele machine weer in elkaar gezet is. Wij willen, om van dit onderwerp verder af te kunnen stappen, omtrent dit controleeren van den carburator nog een en ander zeggen. Verondersteld, dat de motor overigens in orde is; we laten hem met gasmengsel uit den gecorrigeerden carburator loopen. Hierbij zien we naar de vlotterstift, welke zich langzaam zal draaien zoolang de motor loopt; doch ze mag zich in 't geheel niet opheffen, zelfs als de motor met vol toerenaantal loopt. Doet ze het toch, dan is dit een teeken, dat er iets niet in orde is in de toevoerleiding, of wel is er niet voldoende druk in het reservoir. Door in deze omstandigheden verder te voorzien, wordt de controleering verder doorgezet.

Een niet juist gesteld gasmengsel brandt in den regel te langzaam. En toch is er een zeer vlug ontbrandend mengsel noodig, om den motor op het behoorlijke toerenaantal te brengen. Daarom

moet er al het mogelijke gedaan worden, om de samenstelling van het mengsel zoo gunstig mogelijk te maken.

Een mengsel, dat langzaam brandt, is daaraan te kennen, dat er vaak knallen ontstaan in de zuigbuis. En dit knallen is even goed te merken bij een te rijk als bij een te arm mengsel. Dit zal derhalve eene oorzaak zijn, om roet te doen neerslaan in de gasbuis. Het knallen ontstaat door het terugslaan der brandende gassen in de zuigbuis.

(Wordt vervolgd).

J. M.

Het einde van het Paard.

IS het niet echt Amerikaansche grootdoenerij, die titel van ons collegiale auto-blad van daarginds over den Oceaan: The Horseless age? De twintigste eeuw, de eeuw, die het automobilisme haast zag geboren worden, maar opeens te bestempelen met den naam: De Paardelooze eeuw! Dit is wel vooruitloopen op wat de toekomst brengen zal en kan. Maar de Amerikanen houden van die snoevende, klinkende titels en . . . och, zoo idioot is 't per slot van rekening nog niet eens. Want het is een feit, nu reeds in het eerste decimaal van de twintigste eeuw, dat het aantal paarden, dat in groote steden als Londen en Parijs gebruikt wordt, aan het afnemen is. En ik herinner me de verbazing van een Amerikaansch jongetje van 6 jaar, die in een kleine stad voor het eerst een paardentram zag. Bij hem in New-York had hij nooit anders dan elektrische gezien.

Naar men ons verzekerde, zijn ook de prijzen van luxe-paarden den laatsten tijd aanmerkelijk gedaald. De „jeunesse dorée”, die vroeger groote sommen besteedde voor hunne paarden, gebruikt deze gelden thans liever voor het aanschaffen en het onderhoud van een of meer auto's en de tegenwerpingen van ouderwetsche menschen eenige jaren geleden, dat paarden toch veel chiquer waren en meer distinctie hadden dan auto's, worden nu zelfs niet meer gehoord.

Paarden gaan langzamerhand tot de geschiedenis behooren. Waar las ik toch deze dialoog:

„Ik heb koningen op mijn rug gedragen,” zegt het ros tegen de auto. „Ik draag er nog wel, op pleinen, maar dat zijn beelden. Maar laten we de geschiedenis er buiten laten. De ruiter, die door het bosch galoppeert, of die door de woestijn rent en over het zand schiet als een schuimend golfje over de zee, zal u zeggen wat poëzie is. Hebt ge ooit er een idee van gehad wat een levenskrachtige centaurus gevormd wordt door het paard en zijn berijder? Ons behoort kracht, vederlichtheid, fantasie en stipte samenwerking! Als mijn neusgaten zich wijd openen, als mijn flanken trillen, als mijn oog vuur schiet, als het schuim om mijn mond vlokt als het schuim der zee; als het getrappel van mijn vier hoeven de stilte

breekt, als mijn berijder mij vastdrukt tusschen zijn knieën, mij aanvuurt met zijn stem en zijn sporen, dan vlieg ik voorwaarts als de losgebroken elementen, sneller dan de wind en dan ben ik meester der aarde, verslinder der ruimte. . . !”

„Overdreven! . . .” sidderde en trilde de auto razend. „De naam „verslinder der ruimte” is voor mij uitgevonden! Wat spreek je van snelheid! Ik vlieg als een kogel door de wereld

Mij behooren velden, bosschen, steden, oneindigheden. Ik verbreek de stilte door het gebrom van mijn motor. En mijn chauffeur, met zijn masker voor, klamt zich vast aan het stuurrad en gelijkt haast niet meer op een menschelijk wezen. Hij buigt zich voorover, klemt de tanden opeen. In dolle vaart geniet hij 't leven. Verbeelding? Werkelijkheid? Droomen? Koningen? . . . Ik, ik ben oppermachtig. Om mij te bezitten, verkoopen vrouwen hare sieraden. Ik ben met een snelheid van 150 K.M. per uur in het hedendaagsche leven, in zijn gewoonten en zeden en gevoelens binnengedrongen. Ja, vroeger hebben revoluties gegromd tegen de tyrannie der tronen! Ik, modern tyran, ik ben machtiger dan koningen; ik ben de absolute macht. Laat mij voorbij.”

En het paard is geweken voor de auto. Neen, niet zoo categorisch: „Het paard is aan het wijken voor de auto.”

Als men cijfers wil, ziehier enkele die spreken.

In 1897 telde men te Parijs 92,026, in 1907 waren er 83,458, dus een vermindering in aantal van 10 %.

Het is nog al aardig op te merken, dat deze vermindering niet gelijk verdeeld is over de geheele stad, maar dat ze afhangt van het aantal automobielen, die in een stadsgedeelte gebruikt worden.

In het 8ste arrondissement, dat van de Champs-Elysées, waren 10 jaar geleden 4,472 paarden en nu slechts 2,878, dat is dus 1,595 minder, dus een getalafname van $\frac{1}{3}$.

In het 17de arrondissement, dat van Monceau, is het aantal paarden in eenige jaren tijds gekomen van 5,886 op 4,538, dus met 1,318 verminderd.

Deze zelfde afname merkten we op in de arrondissementen, waar de telling plaats heeft der paarden van de groote omnibus-maatschappijen.

Tien jaar geleden had de Compagnie des Omnibus 15,987 paarden in dienst; dit jaar zijn er nog slechts 11,925 dus bijna 4000 minder, — een getal voldoende voor verscheidene regimenten artillerie. Nog is dit cijfer niet heel nauwkeurig, want het is gevonden door opname op 1 Januari en sinds dien tijd heeft de Compagnie op verscheidene lijnen méchanische trekkracht verkregen in plaats van paarden.

De Franschen zijn grappenmakers en zoo is het thans een geliefkoosde aardigheid te Parijs, om zich voor te doen als lid van de dierenbescher-

ming en met een angstig gezicht te vragen, waar het toch heen moet met die arme musschen, wanneer de auto het paard absoluut verdrijft. Waar moeten die arme vogeltjes dan hun noodige voedsel vinden. Ze zullen van honger sterven. Is er niet een toestel te bedenken aan de automobiel, dat tegelijk met olie en benzine ook wat fijn gemalen graan op de straten strooit?

Of zou het beter zijn de musschen er maar langzamerhand aan te gewennen zich te voeden met vet en olie? Wie weet of we dan op den duur geen verbazend vette, dikke huismusschen krijgen en daar uit het een altijd het andere voortkomt, daar elke oorzaak een gevolg heeft, zoo zal het spierstelsel van deze vette musschen zich ook gaandeweg wijzigen, om in staat te zijn die zwaardere lichamen op te heffen en te verplaatsen.

hijnschen naar boven.

Zij praten samen, terwijl de koetsiers iets zijn gaan drinken.

De eerste: Weet je, wat de koetsier zei daarnet?

De tweede: Vloeken.

De eerste: Ja, maar nog meer. Hij zei, dat 't gedaan was. Vanaf 1910 opgedoekt.

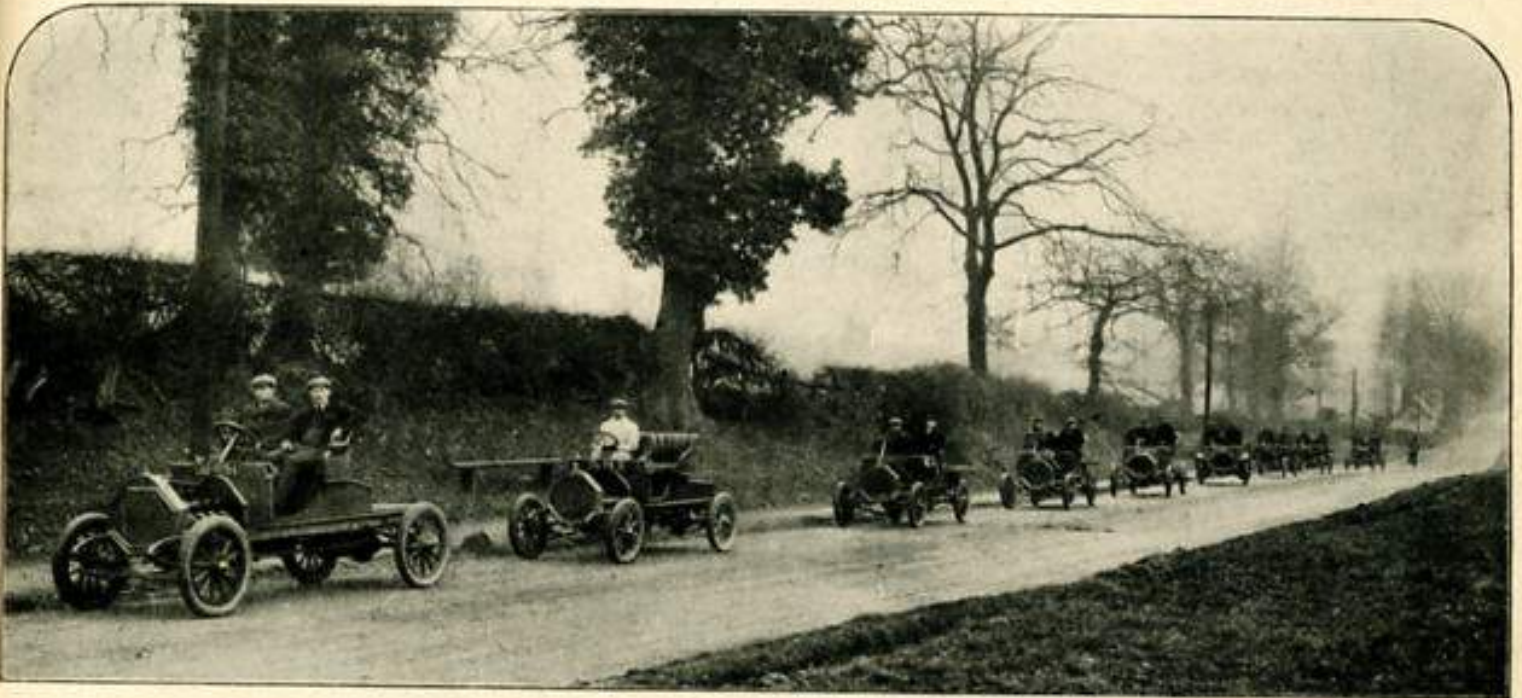
De tweede: Wie, hij?

De eerste: Hij en wij. Hij gebruikte er een geleerd woord voor. De tractie.... 'k weet niet meer. Enfin, we worden opgedoekt. Er zullen dan nog maar alleen van die groote machines zijn, die zooveel leven maken.

De tweede: En wie heeft dat gezegd?

De eerste: De gemeenteraad. Ze hebben er over gestemd. Geen paarden meer.

De tweede: En wat gebeurt er dan met ons?



Een aantal 10-12 P.K. Humber auto's, welke een proeftocht maken, alvorens afgeleverd te worden. Bij zulke proeffritten moeten de wagens een helling van 1:16 op de hoogste versnelling nemen. (Motor Car Journal).

Hiervan zou het gevolg zijn een nieuwe generatie reuzen-musschen, die wellicht de grootte van een kip zouden bereiken.

In plaats van die onnoozele diertjes, die nu alleen geschikt zijn dichters en kinderen te amuseeren, zouden we dan, dank zij de auto's, een nuttig eetbaar gevogelte winnen, dat misschien wel wat naar olie en benzine zou smaken, maar daaraan zouden we wel gauw wennen. En zoo voort.... heerlijk thema om op door te gaan!

Voor de paarden zal intusschen de gouden eeuw aanbreken. Arme, afgewerkte paarden, zooals we ze te Parijs bij honderden zien, wat zal jullie einde zijn? De groene wei met rust voor den ouden dag of.... de paardenslachter?

* * *
Twee omnibusknollen staan gelaten beneden aan een steile straat te wachten op den bus, niet om dien zelf te „nemen”, maar om hem op te

De eerste: 'k Weet niet, hoor; och wat doet het er toe. 't Leven is geen pretje.

De tweede: Ja, maar, ze zullen ons toch niet naar den vilder brengen?

De eerste: Misschien wel. Menschen zijn zoo wreed.

De tweede: 't Is afschuwelijk! Na ons eerst te laten sjouwen en zwoegen voor hen, dag in dag uit, zou dat onze belooning zijn! Het is om te hinneken van afgrijzen.

De eerste: Misschien sturen ze ons wel ergens anders heen.

De tweede: Waarheen? Ze willen nergens meer paarden hebben.

De eerste: Jawel; op het land.

De tweede: Op het land? Dat zou nog eens heerlijk zijn. Op het land? Den ploeg trekken. En in de wei gelaten worden, als we niet werken. Grazen, hollen, trappelen op de zachte aarde, zonder hoefijzers, wat een mooie droom!



„Cowey”

Snelheidsmeter en Afstandswijzer.

Beslist 1e Klas fabrikaat.

Nieuwe constructie.

Geen frictie-overbrenging.

Nauwkeurig aanwijzen, zonder trillen.

Behoeft niet te worden gesmeerd.

Wordt geleverd met Kilometerschaal.

**Wordt geleverd voor
Automobielen en Voiturettes.**

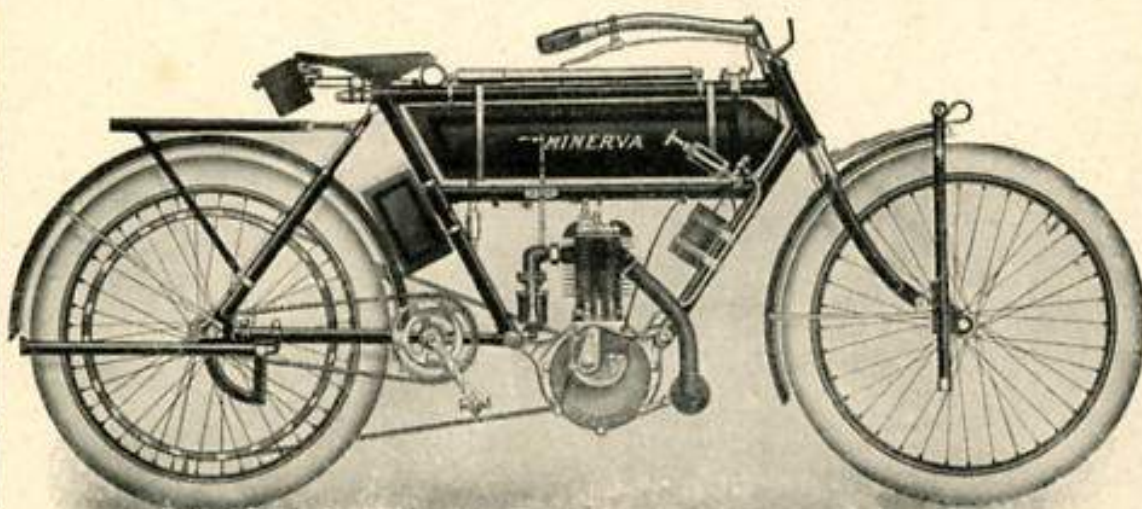
Hoofdagente voor Nederland en Koloniën:

HANDELMAATSCHAPPY VAN R. S. STOKVIS & ZONEN

Afdeeling Rijwielen

ROTTERDAM.

Minerva 1908.



De Heer HENRI MEYER, Hoofdredacteur van „De Kampioen”, schrijft van het **Minerva** motorrijwiel, o.a.:

Dit is onze ondervinding met het lichte motorrijwiel, zoowel als met de motorfiets Minerva, die van de buitenlandse merken de oudste brieven in ons land heeft. Maanden achtereen hebben we deze beide machines gebruikt zonder naar ontsteking, carburatie,

of banden — de drie hoofdergernissen uit den „oertijd” — om te zien. Wij zorgden eenvoudig voor de aanvulling van verbruikte benzine en smeerolie en de machines deden haar werk.

Prijsopgave verstrekken gaarne:

De Hoofdagente voor Nederland & Koloniën.

Handelmaatschappij van R. S. STOKVIS & ZONEN.

Afdeeling Rijwielen.

Rotterdam.

De eerste: Zie je nu wel? Misschien is 't wel heel goed voor ons, wat er gebeurt.

De tweede: Daar komt de omnibus! Goed opletten; bij den eersten zweeps slag aantrekken.

De eerste: O, kijk eens, die dikke, kijk hij hollen om den bus nog te halen.

De tweede: Ik ken dien dikke. Het is een lid van den gemeenteraad.

De eerste: Is 't heusch waar? O, dan verzet ik geen poot meer.

De tweede: Ik ook niet.

(En stoïcijnsch onder de zweepslagen, bedanken ze er voor aan te trekken). B. S.

New-York—Parijs.

DE bladen houden ons trouw op de hoogte van den stand der deelnemers aan dezen raid.

Wat al ongelukken in den aanvang! Alle begin is ook hier moeilijk, hoewel iedereen meende, dat dit spreekwoord gansch niet toepasselijk zou zijn op deze fantastische onderneming. Neen, dachten we, het begin zal niet moeilijk zijn, . . . maar dan . . .

Godard heeft verklaard, dat hij liever honderd kilometer reed in de Siberische vlakten, dan tien kilometer op den weg van den staat New-York. En hij kan dit beoordeelen.

Arme Godard! Eerst met zijn „Motobloc” in een 1½ meter diepe sloot vol sneeuw gezakt; een paar dagen later een „panne” te Utica, waar de motor weigerde te loopen. En zijn chauffeur bekwaam den eersten dag al een gekneusden pols.

Maar Godard laat het hoofd niet gauw hangen. Hij heeft geen haast. „Ik moet nog ver, maar ik behoef niet zoo snel te rijden,” verklaart hij rustig. En als achterhoede neemt hij deel aan eere-maaltijden en feesten, waartoe de voorhoede zich geen tijd gunde.

De Sizaire-Naudin heeft pas de eerste, groote reparatie verricht te Peekskill, of te Red-Hook trof haar een nieuwe panne.

De Protos had op 15 Februari een kapotten band en het omleggen van een nieuwen scheen door de inwerking der koude met veel moeite gepaard te gaan.

De Züst had een vrij ernstige „panne”, doordat een van de kettingen, die de luchtbanden moet beschermen, los had gelaten en zich tusschen de transmissie-deelen had gewerkt, waardoor verscheidene organen versteld en gebroken werden. Met een schok tot staankomend, kantelde de wagen. Gelukkig bevond men zich dicht bij Rochester en Rochester bezit een auto-club en goede garages met alle benodigde wisselstukken, zoodat alles spoedig weer in orde was.

Hoe moet het echter gaan, als zoo'n ongeval voorkomt in de ijs-regionen van Alaska en Siberië? zoo vraagt men zich af.

Tot nu toe hebben alleen de De Dion en de

Thomas nog geen avontuur gehad. Bouvrier Saint-Chaffray, de bestuurder van de De Dion, is in zijn nopjes en zendt opgewonden telegrammen naar Parijs. Vooral op 17 Februari, toen de wegen voor het eerst goed waren, bedekt met harde, bevroren sneeuw, kon men flink vooruit komen.

Te Buffalo werden ze geestdriftig ontvangen.

Na Buffalo zullen de wegen nog beter worden en hopen ze grootere dagritten te kunnen maken. De eerste dagen ging het meer kalmpjes, want soms was de smalle weg gebarricadeerd door omgehouden boomstammen, die eerst uit den weg moesten geruimd worden. Dat hield erg op. Vooral Hansen scheen uitstekende diensten te doen in zijn houthakkers-functie.

Ook stuitten ze soms op enorme ijsblokken, daar neergelegd door de boeren als wintervoorraad. Verder hebben ze een oud houten bruggetje moeten opruimen en een andere maken. Dit kostte aan de negen mannen van De Dion, Thomas en Züst meer dan drie uur.

Tusschen Utica en Canastota was de weg echter vrij, hoewel niet veel breeder dan hun wagens en loopend langs het Erie-kanaal. Er werd zeer snel gereden. De Züst voorop. Thomas zei later: „Het was idioot, maar ik moest de Züst wel volgen”, en de Dion verklaarde: „Het was onzinnig, maar ik moest de Thomas wel volgen.” Dit was: „excellent sport”, zooals Bouvrier Saint-Chaffray seinde. Het ging er als sneltreinen over.

Op een der eerste dagen waren de Züst-mannen zelf genoodzaakt met schoppen een soort tunnel te graven door de sneeuw, die soms 8 voet dik lag. Luitenant Hoeppen van de Protos zuchtte: „Ik wilde, dat ik al in Alaska was; dat zal niet zóó moeilijk zijn; het gedeelte door Siberië zal een pic-nic zijn, vergeleken bij deze eerste Amerikaanse wegen.”

Kranig was de rit van de Züst, om na de ernstige panne de voorhoede weer in te halen. Hij reed 's nachts door en vervolgde te Buffalo aangekomen dadelijk haar weg. En Godard telegrafeerde op 19 Februari: „Ik heb vandaag Genova—Buffalo gedaan, dat is 180 K.M. Ik begin te wennen aan den modder en den regen. De bevolking enthousiast. Maar wat moet men steeds een handteekening geven. Als ik er 1 francs per stuk voor kreeg, zou ik millionnair worden.”

In Amerika worden met verbazende belangstelling en gretigheid alle berichten over de auto-reizigers ontvangen en de reuzen-kaart van de New-York Times, waarop van uur tot uur de stand der concurrenten wordt aangegeven, is al lang niet meer voldoende. Bij de Automobile-Club en in andere clubs zijn soortgelijke kaarten geplaatst en zelfs groote magazijnen vragen ze aan.

Alle couranten interesseeren zich voor 't geweldige van deze onderneming en juichen het toe, dat er op den huidigen dag nog mannen gevon-

Kendallville, zag Bourcier Saint-Chaffray de Züst het dorp binnereiden.

Wat zagen die Italiaansche wagen en zijn bestuurders er uit!

De reizigers, die sedert Rochester niet te bed waren geweest, waren zwart van de modder, hun kleeren hingen aan flarden en hun lichaam zat vol stukken ijs. Als eenig voedsel hadden ze eieren gebruikt, die van binnen geheel bevroren waren, en brood zoo hard als steen. Searfoglio vertelde, dat zijn thermometer soms 18° Celsius beneden 0 had aangewezen. De Züst had op een gegeven punt 7 uren achtereen in de sneeuw vastgezeten.

De berijders van dezen wagen zijn voornemens te Chicago eenige dagen rust te nemen om op hun verhaal te komen.

Een telegram van 22 Februari van Godard meldt, dat hij Toledo bereikt heeft en op een dag ongeveer 200 K.M. heeft kunnen afleggen. Dat was dus mooi. Hij is heel tevreden over het verloop.

Zaterdagochtend bereikte de Thomas Elkhert. De Züst is gezien in de buurt van Ligonier. De Motobloc en de Protos reisden een dag samen en arriveerden te Toledo.

Die Dion-Bouton was nog in reparatie te Kendallville.

Een telegram van 23 Februari (Zondag) meldt, dat de Thomas te Goshen (Illinois) is gearriveerd 's Zaterdagavond om 8 uur, op 40 K.M. afstand gevolgd door de Dion en de Züst. Ook hooren we voor het eerst weer iets over het rijtuig Werner, dat op zijn eigen houtje den raid maakt. Het vordert zeer gelijkmatig en doet per dag gemiddeld 125 à 150 K.M.

Het vertrok Donderdagmiddag uit Gettysburg, kwam door Fairfield en met een snelheid van meer dan 40 K.M. beklom het rijtuig de lange helling voor Hagerstown. Om 4 uur kwam het door Paw-Paw en overnachtte te Cumberland.

In den morgen van den 22sten Februari vertrok de Werner naar Oakland. Den 23sten 's ochtends werd deze stad verlaten in de richting van Athens.

De mededingers aan dezen rit zijn thans allen 1500 K.M. van New-York verwijderd. De 60 P.K. Thomas is vooraan tot voorbij Michigan, daarop volgt de Züst, de Protos is te Bryan en de Motobloc te Edgerton. De Dion Bouton is weer gerepareerd en gevorderd tot Goshen.

B. S.

Meten met twee maten.

IN de *Gooi- en Eemlander* van 21 Februari wordt uit Soest het volgende gemeld:

„Woensdagavond omstreeks 11 ure reed zekere v. L. uit Driebergen met paard en wagen, zonder licht over den Rijksweg alhier. De politie hield den bestuurder aan, doch deze weigerde zijn naam op te geven. Daar hij eenigzins beschonken was, werd de

man mede genomen naar de cel in het Raadhuis; hij bleef echter weigeren zijn naam bekend te maken, hoewel daartoe later nog eene poging werd gedaan. Men hield dus den man in bewaring tot hij den volgenden morgen op zijn besluit terugkwam. Paard en wagen, die bij den heer S. ondergebracht waren, kon hij toen weer gaan halen. Dit grapje zal hem echter nog lang heugen, daar zijne arrestatie met hevig verzet gepaard ging.”

Vraag: Hoelang zal men in Nederland nog voortgaan, met het meten met twee maten, één maat voor den automobilist, een andere voor alle andere van de publieke wegen gebruikmakenden? Met andere woorden: Hoelang zal het nog duren eer alle eigenaren, zonder onderscheid, van rij- en voertuigen, rijwielen enz. gedwongen zullen worden, hunne voertuigen voor en achter te voorzien van duidelijk zichtbare kentekens en nummers, van overheidswege aan te geven? In het hierboven genoemde zeer bijzondere geval werd de schuldige getroffen. In de meeste gevallen echter loopen zij door gebrek aan herkenningsteeken vrij.

Uit den Roman van Trimm.

(HENRY KISTEMAECKERS.)

(Vervolg.)

„Ik ga terug naar Parijs,” zei Trimm dof. „Stop dat ding maar in een remise en neem dan ook den trein. Morgen zal ik het laten halen.”

En hij ging heen.

Pistache hilde nog steeds. Pistache was een eenvoudige van hart. Daar hij niets levends lief had, kende hij aan voorwerpen een geheimzinnige ziel toe en hechte er zich aan met sterke gevoelsbanden. Op dit oogenblik weende hij over de Fortè, als over een gestorven vriend. Een groepje menschen verzamelde zich om hem en beklagde hem. Hij werd bewogen door deze volks-sympathie en voelde zich genoopt te spreken.

„Samen hadden wij hem in orde gebracht en ingereden... En een wagen ingereden door Trimm en Pistache is geen diligencie, hoor... dat gaat er over! Zoowaar als ik hier voor u sta... ik heb er den kilometer in 28 mee gedaan, zonder te smokkelen met de chrono! En op den vlakken weg... niet een helling af!

En 't ging gesmeerd! We waren al no. 1. Och, ellendig! Ik zeg nog tegen Trimm: „We loopen warm!” zeg ik. Denk je, dat hij naar mij luisterde. En dat is nog niet het ergste. Daar gooit hij warempel water in de kersroode cylindres. 't Is of hij gek was! Ik roep nog: „Laat afkoelen”, maar de boel vloog al kapot. Want voor de boring en 't gewicht is alles heel dun, o, zoo dun; begrijp je!”

„Natuurlijk,” antwoordt iemand uit beleefdheid. Niemand begreep er iets van, maar toch stemmen ze allen met overtuiging in. Alleen een oud

den worden, die zoo iets aandurven. En als men de groote woorden kent, waarvan de Amerikaansche pers zich gaarne bedient, dan kan men zich een voorstelling kunnen maken van al de klinkende, enthousiaste, soms opgeschroefde artikelen, die de bladen van over de zee aan den raid wijden.

Ook het wedden houdt stand. Er is een pari aangegaan van 10.000 francs tusschen Frederic Thompson, directeur van het Lunapark-theater, die beweert, dat minstens één wagen te Parijs zal aankomen, en Rex Beach, New-Yorksche schrijver, die van meening is, dat geen enkele wagen dit stoute stuk volbrengen zal. De twee wedders hebben ieder de som bij de New-York Times gedeponeerd.

Dinsdag 18 Februari had de Dion de eer, de leiding te hebben en de Thomas volgde op twee uur afstand. De Züst rijdt prachtig, om den verloren tijd in te halen en de „equipage” gunt zich haast geen tijd om te slapen en te eten.

Bourcier Saint-Chaffray seint, dat ze mooi gepileteerd werden door een auto Pierce Company, die snel liep, naar Erie, aan het meer van dien naam, dat geheel bevroren is. Er restte de mededingers nog 19.000 K.M. van den grooten rit.

De Protos schijnt weer een ongeluk te hebben gehad. Een der wielen was gebroken. Godard had het tot Buffalo gebracht en de Sizaire-Naudin heeft het definitief opgegeven.

Pons verklaarde, dat zijn machine niet te repareren was en keerde naar New-York terug, vanwaar hij weldra terug zal gaan naar Frankrijk.

Woensdag 19 Februari was een bijzonder zware dag door ontzettende sneeuwstormen, die zelfs het tramverkeer in verscheidene Amerikaansche steden stop zetten. Maar de kloeke mededingers gunden zich geen rust en hoewel ook het escorte van auto's, dat hun van uit Chicago tegemoet zou komen en den weg wijzen, in gebreke bleef, toch hielden zij dapper den strijd tegen de elementen vol.

In drie uur tijd legden de Thomas en de Dion, kampend tegen den sneeuwstorm, slechts dertig K.M. af.

's Avonds arriveerden beide wagens te Gorrune (1427 K.M. van New-York).

Het Italiaansche rijtuig Züst was harder opgeschoten. Zonder ophouden werd doorgereden tot 's avonds 7 uur, toen men Bryan (1373 K.M.) bereikte. Hier werd gegeten en even na middernacht vertrok de Züst weer.

De Protos en de Motobloc volgden in goede conditie 300 K.M. achter de anderen.

Drie der mededingers hadden meer dan 1000 K. M. achter den rug, dat is één twee-en-dertigste van de af te leggen route. Twee en dertig maal zullen ze te doen hebben, wat ze nu ten koste van zoo-veel moeite en inspanning volbracht hebben. Daar mag men niet gering over denken. Na alle groote

moeielijkheden van den aanvang, gelooft haast niemand meer, dat ze 't zullen kunnen ten einde brengen.

Donderdag 20 Februari lag de sneeuw zoo dik, dat de Thomas en de Dion 5 uur noodig hadden voor 11 K.M. en toch werden zij voorafgegaan door een andere auto, waarop zes mannen plaats hadden genomen. Bourcier Saint-Chaffray telegrafeerde: „De motoren hebben vandaag rust gehad en onze armen hebben gewerkt om ons een weg te banen door de sneeuw. Boeren uit den omtrek hielpen ons met spaden. Soms stond ik tot aan mijn schouders in de sneeuw en de wagens tot aan hun stuurwiel. We hebben een helsch werk

De automobiel in het zwarte werelddeel.



Keizer Menelik van Abessynië in een automobiel. De zwarte gebieder zit naast den bestuurder. (Motor Car Journal).

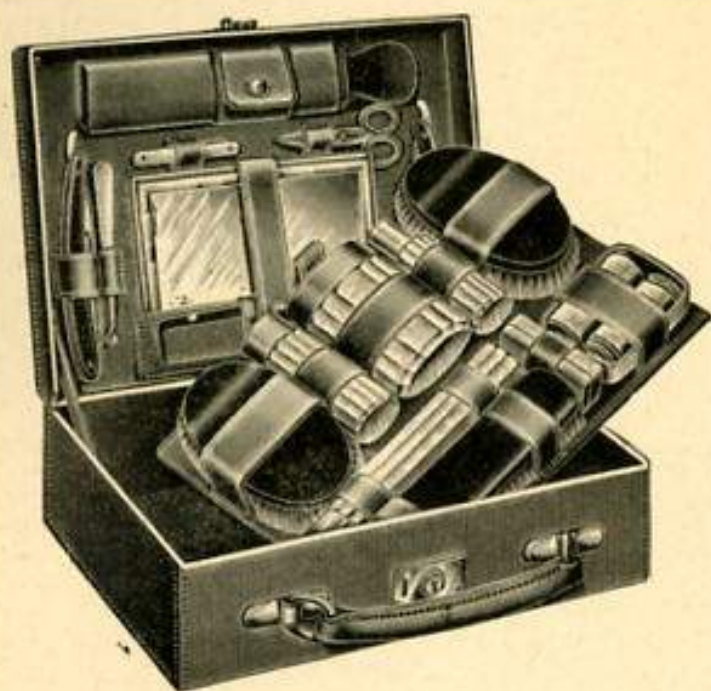
gehad om de auto later te ontdoen van sneeuw en ijs. Wij moesten bijna geheel demonteeren en alle stukken drogen en schoonmaken. Tot mijn spijt ontdekten we, dat een kamrad gebroken was. We zijn dus tijdelijk geïmmobiliseerd”.

Het verwisselstuk zal wel spoedig aanwezig zijn, en dit defect dus hersteld worden. Autran, de mécanicien van de Dion is met Hansen per trein naar Chicago gegaan om het verwisselstuk te halen.

De Motobloc is 's middags te Cleveland aangekomen. Ook de Protos was daar in de buurt.

De Thomas is thans alleen voorhoede en heeft Ligonier (Indiana) tegen twaalf uur 's middags bereikt. Hij had in een ochtend maar 9 K.M. kunnen afleggen door de dikke sneeuwlaag.

Terwijl de Dion-Bouton gedwongen rust had te



Automobiël-

Verweegen & Kok,

Zadelmakerij

Reisartikelen - Lederwaren.

Kalverstraat 88/90

- AMSTERDAM -

plaid
horloges
tassen
koffers
bandenkoffers
nécessaires
thermosflesschen
étui's m. gereedschappen
apotheken

Société des Anciens Etablissements

Duhanot

Contractant voor Nederland en Koloniën:

C. E. WOLFF, Maarssen

Telegr.-adres:
WOLFF-MAARSSSEN.

Telef. Intercomm.
7 en 9.

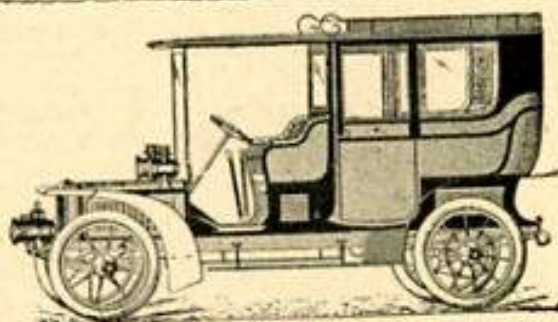
Chassis 2 cyl. 8/10 P.K. f 3200.-

Chassis 4 cyl. 12/14 P.K. f 3625.-

Chassis 4 cyl. 17/20 P.K. f 4375.-

Magneetontsteking. Cardan. Kogellagers overal.

Geruischloos. - Snel. - Zuinig. - Solide.



CARROSSERIE

Schutter & Van Bakel, Amsterdam.

Banden

voor den 4^{en} jaargang.

Lezers die zich een stel linnen stempelbanden (2 stuks, 1^e en 2^e halfjaar) wenschen aan te schaffen, worden beleefd verzocht dit thans op te geven aan het bureau van „DE AUTO”, te Haarlem.

De prijs bedraagt **f 1.50** voor de twee banden.

zijn. Door de ruimte tusschen de tanden der vork heeft men geen hinder van den buitenband, die door zijne veerkracht maar steeds naar beneden dringt. Automobilisten hebben voorwaar niet te klagen: ze hebben afneembare velgen, Stephney-reserve-wielen, en dan nog een menigte automatische pompen; voeg daar nog bij de hier beschreven bandafnemers en eenige andere apparaten, dan zult ge overtuigd zijn, dat er voor de banden heel wat gedaan wordt.

J. M.



Door Zwitserland en Savoye per Motorfiets.

(Vervolg).

Een bedriegelijke oppervlakte van den weg.

Gedurende een of twee keeren tijdens de beklimming stopten wij, om het landschap te bewonderen.

Het uitzicht vanaf den berg was dan ook in één woord verrukkelijk; het was een voorbeeld van werkelijk Alpenschoon, dat wij niet spoedig zullen vergeten.

De beklimming ging toch met eenige voorvallen gepaard. De weg was voor een groot gedeelte bedekt met een laag van fijn, wit stof, en daar er geen wind was om dit weg te blazen, scheen de weg zeer goed. Maar zooals het spreekwoord zegt: „schijn be-

driegt" en onder het stof waren sommige zeer diepe wagensporen. Toen het voorwiel in een van deze sporen beklemd raakte, verspreidde de „Vindee" zichzelf plus de reizigers netjes over den weg, want het voorwiel werkte zich gewoonweg in het diepe stof vast en dan was de kar niet meer te besturen. Dit was de oorzaak dat wij op dien weg tot drie keeren toe slipten, maar iederen keer was de val voorzien en wij noch de machine bekwamen ook de minste averij.

De vrijloop-poelie, benevens de lage versnelling, maakten het weder starten, ondanks den stijgenden weg tot een doodeenvoudig iets, want met de 2 rijders schrijdelings op de machine, reden wij, stilstaande, overal dadelijk weder weg.

Hoe een zware 2-cylinder, zonder genoemde uitrusting, zulks had moeten doen, ik weet het niet, doch ik weet wel dat indien wij dan vanaf een rechten weg hadden moeten starten, wij zeker wel 10 á 12 K.M. hadden moeten teruggaan, want op een heuvel naast een motor te hollen, is onmogelijk, zelfs voor den kleinsten afstand. Dien dag eindigden wij in Bulle, waar wij het hotel even comfortabel vonden als de prijzen laag. Daar brieven voor ons naar Montreux geadresseerd waren, gingen wij den volgende dag zuidelijk en bereikten ten derden male de oevers van het Leman-meer, ditmaal te Vevey. Daar vandaan reiden wij naar Montreux, onderweg het vriendelijk Ile de Salagnon te Clarens passeerende. De noordzijde van het meer vonden wij veel mooier dan de zuidelijke; de bergen van Savoye leken daar heel anders dan over het meer van Genève gezien, en het was voor ons moeilijk te begrijpen, dat wij slechts een paar dagen geleden langs deze zelfde bergen had-

De Dion Bouton, Delaunay Belleville en Panhard Levassor automobielen

Coupé „de Dion Bouton" voor H.H. Doctoren, Notarissen, Industrielen, kooplieden enz.

f 4300.—

Chassis: geperst staal, motor: gecommandeerde kleppen, 1 cylinder, (10) x 120 m.M.) 8 P.K., wielbasis 2.6 Meter, spoorbreedte 1.22 Meter, wielen 750 x 85" (extra fort), grootste snelheid 35 K.M., automatische smeering, metalen frictie-koppeling, drie versnellingen vooruit en één achteruit, systeem „double train balladeur", cardan transmissie, patent „De Dion Bouton".

Chassis „De Dion Bouton" 12 P.K. vier cylinder

f 4400.—

Chassis „De Dion Bouton" 18 P.K. vier cylinder

f 6200.—

Chassis „De Dion Bouton" 30 P.K. vier cylinder

f 8600.—



L. A. MOLL Nijmegen.

L. A. MOLL - NIJMEGEN.

Zeer vele attesten. algeheele tevredenheid betuigende omtrent door onze Firma geleverde automobielen, worden gaarne toegezonden.

Gebruikte AUTOMOBIELEN.

den gereden, welker fijne kleuren en prachtige omstreken er betooverend uitzagen.

Geheel naar het westen nu rijdend, verlieten wij de omliggende landen van het meer bij Lausanne, en reden zoo naar Pontarlier. Deze weg gaf ons eene groote verscheidenheid in natuurschoon te bewonderen; dichte pijnboomwouden, rivier-gezichten en de wilde Alpen wisselden elkaar af. Vooral bij Orbe en Vallorbe (Zwitserisch donane-station) waren de rivier-gezichten heerlijk schoon. In Ferrière sur Jongne waren wij weder op Fransch grondgebied en hier moest ik voor het laatst mijne papieren vertoonen.

Eene welkome weg-verbetering!

Het speet ons werkelijk de Zwitserse Alpen te moeten verlaten, doch desondanks voelden wij ons toch een weinig opgelucht, toen de slechte Zwitserse wegen overgingen in de goed-onderhouden Fransche Routes Nationales.

Gedurende dien rit werden wij geplaagd door een lekkend benzine-reservoir, hetwelk hoe langer hoe meer begon te lekken, terwijl ten langen leste de benzine er met een straatje uitstroomde. Wij vonden iemand in Pontarlier, die met soldeeren bekend was en met veel handen-taal en geld-gerinkel kregen wij hem er eindelijk toe, het lek te soldeeren.

De tank moest natuurlijk afgenomen worden, maar de moeite en kosten waren ruimschoots gedekt door de benzine, die wij ermede spaarden en door het wegnemen van brandgevaar, wat toch altijd bij een erg lekkend reservoir bestaat. (M.i. nog veel meer tijdens het soldeeren bij dien dorpsmid. Vertaler.)

Aldus waren de voornaamste schoone plekjes van onzen toer nu gezien; nog ongeveer 750 Kilometers lagen tusschen ons en Boulogne, want wij hadden besloten vanuit deze plaats naar ons vaderland te varen en dan nog hadden wij meer dan 300 Engelsche mijlen te tuffen, voordat wij thuis waren.

Langs mooie streken gingen wij over Pontarlier naar Besançon. In deze plaats was een kermis in vollen gang en daar het Zondag was, waren wij goed in de gelegenheid het groote verschil op te merken in de manier, waarop de Franschen en de Engelschen hunne vrijen dag doorbrengen.

De tenten enz. waren op zichzelf met meer zorg bewerkt dan in Engeland, maar wat er vertoond werd, viel bitter tegen.

Wij versnoepten een halven franc voor het bezichtigen van eene menagerie, waar eene uitgemarkelde leeuw en een kortstaartige leeuw door hoepels en over hindernissen sprongen, terwijl de arme beesten eruit zagen of ze allang „in kooi" moesten liggen.

Eene hinderlijke „puncture."

Toen wij Besançon verlaten hadden, werden wij onaangenaam verrast door een lekken band. Twee keer namen wij den achterband eraf, doch beide keeren konden wij tot onze spijt de juiste plaats niet vinden. In Gray zochten wij een rijwielhersteller op, dien wij opdroegen den binnenband eruit te nemen en drie pleisters, die wij het meest verdachten, door nieuwe te vervangen. Toen hij in de brandend heete

zon aan de deur van zijn werkplaats stond te zwoegen, verlieten wij hem om den lunch te verorberen.

De band hield zich na de bewerking tamelijk goed en na een mooien rit bezochten wij zonder eenig ongeval Langres, doch wel een weinig laat, want het schemerde reeds. Deze plaats bezit vele interessante bezienswaardigheden. Hare fort, die zeer oud moeten zijn, zijn in opmerkelijk goeden staat gehouden en zelfs de zware ophaalbruggen, waarover al het vervoer door de verschillende stadspoorten geleid werd, waren in prima „working order." Langs de oevers van de prachtige rivier „de Marne" gingen wij van Langres naar Chaumont. Het was een drukkend heete dag en daarom stopten wij een paar keeren om in de schaduw eens rustigjes een sigaretje te rooken.

Een keer haalden wij een fruitkar in en nadat wij den voorman uit zijn slaapje hadden gewekt, kochten wij een heelen hoop perziken, kersen en oranje-appelen — alles heerlijke fruit — voor dertig cents. Ik wensch hier op te merken dat bijna alle voerlui op die zich langzaam voortbewegende karretjes, die wij in Frankrijk ontmoetten, schenen te slapen; in enkele gevallen was de voorman zelfs achter in zijn wagentje gezeten met zijn rug naar zijn havermotor gekeerd.

Deze voerlui schijnen de regels van het verkeer overbodig te vinden. Zij vinden alles wat hunne muilezels of jonge stieren doen, uitstekend en blijven geheel en al doof en blind voor de verlangens van de andere weg-benutters.

In Chaumont aangekomen, namen wij den weg door Bar-sur-Aube met bestemming naar Troyes. Tot nu toe waren wij gelukkig bevrijd gebleven van de lange, rechte, vervelende wegen, die ons zoo vermoeiden, toen wij over Yonne en de Côte d'Or door Frankrijk trokken.

(Slot volgt.)

A. C. KEN.

Vragenbus voor Motorwielrijders.

Antwoorden op vragen in deze rubriek worden gaarne in ontvangst genomen. Vragen, waarvan de beantwoording aanleiding zou moeten geven tot reclame voor speciale merken, worden niet opgenomen.

Vraag 367. A. M. te H. vraagt: Gaarne zag ik me ingelicht omtrent het volgende, betreffende den F. N. 4 cyl. model 1908. Ik las in een der nummers van *De Auto* van het vorige jaar een bericht, dat het nieuwe model werd vervaardigd met mechanische inlaatklep; is dit gebeurd of staan die machines ons nog te wachten? Verder las ik ergens, dat de gewone machines nu 4½ P. K. ontwikkelen en toch kon ik daaraan hoegenaamd geen verschil zien met die van 4 P. K. Ook verzekert men nog, dat de boring en de slag hetzelfde zijn gebleven. Zoudt U mij tevens willen mededeelen, wat te verkiezen zou zijn voor 't volgende geval. Ik wensch de motorfiets bijna uitsluitend te gebruiken voor mijn practijk, doch 's Zondags bijvoorbeeld iemand daarmee te kunnen voeren. Nu weet ik, dat het bevestigen van een voorspanwagen een heel werk is; er blijft me dus de keus tusschen zijspan-, aanhang-, of een soort koppeling met een damesfiets. Welk zou van deze drie te verkiezen zijn? Met

AUTO-MECHANISCHE INDUSTRIE, Hofwijckstraat 37-39, DEN HAAG.
Précisionswerk voor en aan Automobielen. — Fabriek van Magneten.

**DE NEDERLANDSCHE
VULCANISEERINRICHTING,
BILDERDIJKKADE 37,
AMSTERDAM**

ANDRÉ J. J. HACCOU

REPARATIËN
ONDER GARANTIE
AAN BINNENBANDEN,
HIELEN, CANVAS en RUBBER der BUITENBANDEN.

Lorraine-Dietrich

1908

Geruischloos. Snel. Betrouwbaar. Solide.

Chassis 14/18 P.K. met CARDAN, boring en slag	90 × 120 m.M.	f	6200.—
" 18/28 P.K. " id.	" " " 110 × 130 m.M.	"	8000.—
" 18/28 P.K. " KETTINGEN	" " " 110 × 130 m.M.	"	8000.—
" 15/20 P.K. 6 cyl. CARDAN	" " " 80 × 120 m.M.	"	8300.—
" 28/40 P.K. met KETTINGEN	" " " 120 × 140 m.M.	"	9250.—
" 40/50 P.K. " id.	" " " 130 × 150 m.M.	"	10750.—
" 60/70 P.K. " id.	" " " 146 × 180 m.M.	"	13000.—
" 70/80 P.K. 6 cyl. id.	" " " 130 × 150 m.M.	"	14000.—

De Cardan-chassis hebben prise directe op de 4e, de ketting-chassis op de 3e en 4e versnelling. ALLE chassis hebben triple train-balladeur en twee voetremmen.

Hoofdvertegenwoordigers voor Nederland en Koloniën

C. HOUTTUIN & Co. — ARNHEM.
Velperweg/Ernst Casimirlaan. Interc. Tel. 693.

KLEINE ADVERTENTIËN, 15 cent per regel.

Van ons onbekende adverteerders worden kleine annonces alleen bij vooruitbetaling aangenomen. Minimum 5 regels. Voor brieven aan het bureau van De Auto wordt 10 cent porto in rekening gebracht.

TE KOOP voor billijken prijs, een in uitstekenden staat zijnde,

4 cyl. 15/20 H.P. Darracq,

met afneembare kap.

Brieven fr. onder lett. W 216, Bur. De Auto, Haarlem.

Renault.

Te koop een uitstekende 4 cyl. 14/20 H.P. Renault.
Brieven fr. onder lett. E 242, Bur. De Auto, Haarlem.

TE KOOP

Bébé Peugeot

met veel reservedeelen.

Br. fr. lett. F 250, Bureau De Auto, Haarlem.

12 H.P. Darracq.

Een in bijzonder goede conditie verkeerende en prima onderhouden 2 cylinder wagen wordt wegens aanschaffing van groteren wagen te koop geboden, voorzien van afneembare kap met ruit, 5 lampen, alle gereedschap en prima banden en reserven. Loopt 45 à 50 K.M. 2 nonslippingbanden als nieuw op de achterwielen. Prijs f 1350.—. Eventueel geneigd voor verdeelde betalingstermijnen.

Brieven fr. onder lett. M 257, Bur. De Auto, Haarlem.

Velen die steeds sukkelden

met warmlopen der cylinders vonden direct baat bij het gebruik van eene **voor het doel geschikte** smeerolie en hoewel de prijs van Orion-Valvoline hooger of ten minste even hoog is als die van vele andere merken, is de omzet steeds toegenomen, daar de ondervinding den verbruikers bewezen heeft dat op geen enkel gebied het spreekwoord: „goedkoop is duurkoop” méér wordt bewaarheid.

Niet alleen dat voor het doel ongeschikte, goedkope smeeroliën de motoren in korten tijd aantasten door korsten, heetlopen enz., doch deze **schijnbaar** goedkope oliën zijn inderdaad in het gebruik duurder, daar zij geen hitte verdragen en, door hun lager ontvlammings- en kookpunt direct dun worden, hun smeerkraft verliezen en herhaaldelijk smeren noodzakelijk maken.

VRAAGT OFFERTE AAN:

JAN VAN HEIJNINGEN — Oliefabriek „ORION” — ZAANDAM.

KLEINE ADVERTENTIËN 15 cent per regel.

Darracq.

Ter overname aangeboden een in uitstekende conditie verkeerende 8/10 H.P. 1 cyl. **DARRACQ-Auto**, met afneembare tentkap en voorruit.

Brieven fr. onder lett. G 251, Bur. De Auto, Haarlem.

Automobielen.

Te koop aangeboden voor billijken prijs een 4 cyl. „**BAYARD**” 12/16 P.K. en een twee cyl. „**DE DION BOUTON**” 10/12 P.K.

Beide auto's zijn in uitmuntenden staat en voor serieuze koopers voor proefrit beschikbaar. Te bevragen onder letter K 255 Bureau De Auto, Haarlem.

Automobiel 16/22 P.K.

Te koop wegens gezondheidsredenen een prachtige prima eerste klas automobiel 4 cyl. limousine reiswagen (nieuw gekocht Augustus 1907), veel ruimte, reservebanden, gereedschap enz.

Br. fr. onder lett. L 256, Bureau De Auto, Haarlem.

AUTOMOBIEL.

Te koop voor f2150.— een bijna nieuwe

Sizaire & Naudin,

type course 1908, geheel compleet; gegarandeerd zonder eenig gebrek.

Brieven onder No. 565 aan het Advertentie-Kantoor van J. H. DE BUSSY, Rokin 60, Amsterdam.

Renault Automobiel

14/20 H.P., vier cylinders, carrosserie limousine, 5 lantaarns en onderdeelen; alles keurig onderhouden. Zeer billijk te koop.

Brieven fr. lett. N 258, Bureau De Auto, Haarlem.

Particulier biedt te koop aan zijn weinig gebruikte en gegarandeerd goed loopende

4 cyl. Darracq.

Voor serieuze liefhebbers dagelijks te probeeren.

Brieven, onder lett. O 259, Bureau De Auto, Haarlem.

Gevraagd:

Te huur voor 1 week in Maart een compleet chassis met minimum carrosserie oppervlak van 4 M².

Moet slechts een dag rijden.

Brieven, met volledige opgaven, onder letter P 260, Bureau De Auto, Haarlem.

Biedt zich aan een bekwaam

Chauffeur-Mécanicien,

tevens bekwaam vakman, in staat alle voorkomende reparatiën zelf in orde te brengen, 28 jaar oud, P.G., v.g.h.

Br., onder lett. Q 261, Bureau De Auto, Haarlem.

Gediplomeerd Chauffeur

van geg. huize en van g.g.v.z., biedt zich aan om direct of later in dienst te treden.

Br., lett. P. L., aan Boekh. EIGEN HULP, Nobelstraat 6, Deh Haag.

een spoedige beantwoording in *De Auto* zult u mij ten eerste verplichten.

Antwoord. Volgens informatie aan de fabriek worden de machines met mechanische inlaatklep nog niet vervaardigd en er bestaat nog in 't geheel geen zekerheid, dat ze ooit vervaardigd zullen worden. Er bestaan wel proefmodellen, die in zooverre goed voldoen, dat ze zeer langzaam kunnen loopen, wat de automatische kleppen minder goed doen, doch de machine wordt er veel door verzwakt en meer gecompliceerd. Dat de machines van 1908 heeten 4½ P.K. te ontwikkelen, is werkelijk zo, en toe te schrijven aan een klein verschil met die van 't vorige jaar. Als u goed toeziet, zult u weten, dat de cylinderflenzen, waardoor de cylinders op het carter bevestigd zijn, ongeveer 2 m.M. dunner zijn dan eerst, zoodat de cylinders lager komen, de compressie hooger wordt en de kracht vergroot. Voor uw geval raad ik aanhangwagen; deze heeft het voordeel gemakkelijk afneembaar te zijn en de minste kracht te vragen van den motor.

J. M.

Industriële Mededeelingen.

Hoe maak ik mijn automobiël-budget kleiner?

De automobiëlsport staat tegenwoordig in het teken van de afneembare velg, die zich door hare voordeelen snel heeft ingevoerd en reeds op de laatste automobiël-tentoonstellingen op vele wagens te zien was. De praktijk heeft bewezen, dat het onderhoud van een automobiël met afneembare velg goedkoper en zekerder is dan zonder deze, daar men door de gemakkelijke en snelle montage dezer velg de a's reserve medegenomen drie antislippingbanden eenzijdig slechts bij nat weder in gebruik behoort te nemen, anderzijds echter ook bij een banddefect er eerder toe komt, den band direct om te wisselen dan bij de vroegere omstandige montage.

Vele automobilisten zullen zich wel reeds de vraag gesteld hebben, of zij hunnen wagen met afneembare velgen zullen laten monteeren, zonder echter tot een bepaald systeem besloten te hebben. Bij de tegenwoordig op de markt gebrachte vele velgensystemen is voorzichtigheid beslist noodzakelijk, en de ervaren automobilist zal liever een velgensysteem kiezen, dat de grootste zekerheid biedt, steeds te functioneeren, dan een systeem, dat misschien op het eerste gezicht eenvoudiger is, maar nog geene bewijzen eener daadwerkelijke bruikbaarheid heeft gegeven.

De grootste garantie en besparing biedt natuurlijk slechts eene in ieder opzicht *beproeide* velg, die hare uitmuntende eigenschappen reeds in de praktijk heeft bewezen. In aanmerking komt hierbij alleen de *afneembare Continental-velg*, systeem Vinet, die als eenig velgensysteem sedert twee jaren in de grootste wedstrijden en touren met voorbeeldeloos succes bereden werd, en die dus *alleen* aanspraak mag doen gelden op den roep, in ieder opzicht *beproeide* te zijn.

Naast de lichte montage, die zelfs door den leek in minder dan 2 minuten kan worden uitgevoerd, biedt de afneembare Continental-velg door de tusschen boven- en grondvelg liggende vrije luchtruimte nog het voordeel, dat hare montage zelfs bij gedeukte en scheef geworden wielen mogelijk is, terwijl bij andere, op het eerste gezicht misschien eenvoudiger schijnende velgen steeds een precies recht bewerkte velg noodig is, om een montage of demontage te kunnen uitvoeren.

De Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha Compagnie Hannover—Amsterdam heeft eene speciale

brochure over hare afneembare velgen uitgegeven, en is deze voor een ieder, die er belang in stelt, gratis en franco te verkrijgen.

Handels- en Financiële Mededeelingen.

Van de Mach. Rijw. & Aut. fabriek „Simplex” te Amsterdam ontvingen wij een zeer praktische vloeimap en de nieuwe prijscourant voor 1908.

De prijscourant bevat een aantal afbeeldingen van de welbekende Simplex rijwielen en motorrijwielen. „Goede wijn behoeft geen krans”, zegt het spreekwoord en dit is op het Simplex fabrikaat volkomen van toepassing.

De vloeimap zal zonder twijfel in dank ontvangen zijn en druk gebruikt worden.

De firma Arentsen & Kölling te Dieren zond ons hare zeer uitgebreide prijscourant van onderdeelen voor het seizoen 1908-1909.

Deze prijscourant is uitsluitend voor den handel en bij het doorzien bleek ons dat de firma ruim gesorteerd is.

Handelaars welke deze prijscourant nog niet ontvangen hebben, zal een exemplaar op aanvraag zeker worden toegezonden.

Allerlei.

Zuidpool-post. — Luitenant Shackleton, leider der Engelsche Zuidpool-expeditie, die de Zuidpool per automobiël hoopt te bereiken, is bij zijn vertrek uit Nieuw-Zeeland door den postmeester-generaal Sir Joseph Ward plechtig tot postmeester van King Edward VII-land uitgeroepen.

Shackleton kreeg 100 vel penny postzegels mee, speciaal voor het Zuiden gedrukt en die in een door hem op te richten „postkantoor” verkocht zullen worden. Tevens een koperen doosje met postzegels van N.-Zeeland om op het zuidelijkste punt, dat de expeditie bereiken zal, te deponeren.

Of het den zeerobben veel interesseeren zal?

Circuit Permanent. — Behalve de Puy du Dôme is nu ook een terrein bij Pas-de-Calais voorgesteld voor een circuit permanent.

Automobielen bij de brandweer. — Ook te Nürnberg wordt de auto bij de brandweer ingevoerd. Voor dit doel is voorloopig 25000 Mark uitgetrokken.

Taunus-baan. — Keizer Wilhelm II heeft zich verklaard voor het Taunus-plan. Eerstdaags zal men beginnen met de gedetailleerde plannen. Alleen in het Zuiden zullen er eenige veranderingen gemaakt worden, om aan de wenschen der stad Homburg tegemoet te komen.

In het Engelsche Lagerhuis is een wetsontwerp ingediend voor den bouw van een automobiëlweg van Londen naar Windsor. Op dien weg zal men geen politie-agenten hebben, geen slapende koetsiers, geen kinderen die nog gauw willen overloopen, enz. Langs één kant zal alleen de electrische tram rijden. De weg wordt 20 M. breed.

Een aardig cadeau. — De bewoners van het dorp Weaverham in Engeland hebben hun geneesheer, Dr. J. W. Smith, ter gelegenheid van zijn veertigsten verjaardag een mooie landaulet-automobiel aangeboden. Het voorbeeld van den bisschop van Londen, die zijn paarden heeft afgeschaft en zich thans van een auto bedient, vindt navolging bij de Engelsche bisschoppen.

De bisschop van Southwell heeft een mooie limousine cadeau gekregen van zijn diocese.

Een tentoonstelling van landbouw-automobielen zal dezen zomer te Bourges plaats hebben. Deze zal gepaard gaan met proeven met deze machines en tevens met brandweer-auto's.

Californische Dames-Auto-Club. — Deze vereniging is onlangs opgericht en houdt maandelijksche vergaderingen, met een gezellig zoowel als een technisch doel. Lady Montagu of Beaulieu van de Engelsche D. A. C. is tot eereid benoemd.



„Zeg Jaap, ik geloof dat onze benzine bijna op is. In de eerstvolgende plaats zullen wij nieuwen voorraad innemen.“
(Sportuumor).

Het stopzetten van de Itala-fabriek. — Op 15 Februari is plotseling de Itala-fabriek gesloten en al het werkvolk werd naar huis gestuurd. De directeur is naar Milaan vertrokken.

Men dacht, dat er financiële moeilijkheden waren gerezen, doch naar het schijnt, is dit niet zoo. Alleen wil de directie andere arbeids-reglementen invoeren en om daarin vrij te zijn, dankt ze eerst al het werkvolk af, om later uitsluitend diegenen weer in dienst te nemen, die genoeg nemen met de nieuwe schikkingen.

De Duitse kroonprins zal dit jaar den Grand Prix te Dieppe bijwonen, incognito echter, onder den naam Graaf von Oels.

Petersburg-Moskou. — Op 31 Mei a. s. zal de wedstrijd Moskou—Petersburg voor de tweede maal ver-

reden worden, samenvallend met de auto-tentoonstelling te Moskou. Deze wedstrijd wordt georganiseerd door de A. C. van Rusland met medewerking van l'Auto. De totale afstand bedraagt 680 K.M.

Brooklands. — Op de Brooklandsbaan heeft Newton op een Napier eenige wereldrecords gemaakt op 19 Febr.:

50 mijl in 35 m. 151 sec.

100 mijl in 1 uur 10 m. 22 sec.

150 mijl in 1 uur 36 m. 18 sec.

In een uur: 85 mijl.

In twee uur: 169 mijl.

Gedurende het rijden regende en woei het zonder ophouden. De snelste ronde is gedaan met een snelheid van 140 K.M. per uur, de minst snelle met een van 129 K.M.

De Cordingley Show te Londen zal dit jaar van 21-28 Maart gehouden worden in de Agricultural Hall.

Dit is reeds de 13e expositie, welke de heer Cordingley, de directeur van The Motor Car Journal, organiseert.

De voornaamste merken uit Engeland, Duitschland, Frankrijk, Italië enz. zullen geëxposeerd zijn. De tentoonstelling zal de volgende afdelingen bevatten:

Toerwagens, omnibussen, vrachtauto's, bestuurbare ballons, aeroplanes enz.

Circuit des Ardennes. — De Métallurgiefabriek heeft aan de Belgische Automobiel Club voorgesteld bij den Ardennenwedstrijd een afzonderlijken prijs uit te loven voor wagens met een maximum-boring van 140 m.M. De sportcommissie der B. A. C. heeft dit voorstel ernstig besproken en zich in principe er voor verklaard.

De automobiel wordt tegenwoordig ook gebruikt bij het verhuren van woningen, hetgeen blijkt uit een annonce in een der Londensche bladen. Na de beschrijving der woning, leest men: „Op verlangen worden reflectanten uit de voorsteden of ver verwijderde gedeelten der stad per auto gehaald en weder naar huis gebracht“.

München's eerste chauffeuse. — Ook in de Beiersche hoofdstad oefent thans een dame het chauffeursberoep uit. De naam van deze chauffeuse is geheel in overeenstemming daarmee, n.l. Ella Schnell.

Voiturettenwedstrijd Madrid-Lissabon. — In de Spaansche automobielkringen interesseert men zich sterk voor het plan om een wedstrijd voor voiturettes van Madrid naar Lissabon te houden. Ofschoon een definitief besluit nog niet is genomen, bestaat er alle kans dat het plan verwezenlijkt wordt.

De automobiel op de planken. — In het hippodrome te New-York is een stuk opgevoerd, getiteld „De automobielwedstrijd“. Het eerste bedrijf speelt op den raceweg te Long Island tijdens den Vanderbiltwedstrijd. Tegelijkertijd ziet men 3 race-, 6 toeren 1 electrischen vrachtwagen op de planken.

Automobieliimport in Zuid-Afrika. — De automobielsport en als gevolg daarvan ook de invoer hebben zich den laatsten tijd buitengewoon ontwikkeld.

Automobielen

Mercédès Unic Itala Saurer

Auto-Palace-'s Gravenhage

- Telefoon 3416 - Houtweg 7^a Telegram-adres: Mercédès

Wij berichten hierbij dat wij de volgende week gedurende veertien dagen ten demonstratie en ter beproefing disponibel hebben een

Saurer-Omnibus

met Carburateur, Automatische mise en marche
en motorrem patent Saurer.

Wij verzoeken degenen die in deze zeer interessante Auto-omnibus belangstellen, ons aanvragen voor proefritten zoo spoedig mogelijk te willen doen toekomen, of eventueel bezoek vooraf aan te kondigen.

Brandstofverbruik is bij deze Omnibus met motor van 30 H.P. belast met 24 personen 3.56 Ct. per K.M.

In de havens van Natal en de Kaapkolonie werden tijdens de 11 eerste maanden van 1907 voor f 2.320 815 automobielen ingevoerd.

Bovendien werden nog auto's ingevoerd over Lorenzo Marques (Portugeesch Afrika.) De meesten dezer wagens gingen naar Transvaal, Oranjerivierkolonie en Rhodesia.

Ingezonden.

(Buiten verantwoordelijkheid van de Redactie.)

De Redactie van „De Auto”
Haarlem.

Mijnheer de Redacteur,

Dezer dagen op een automobieltocht had ik bij Den Haag, vlak bij het Roomhuis „Boschhek”, eene kleine aanrijding en was ik genoodzaakt daar binnen te rijden om de automobiel te repareren.

Het is mij aangenaam te vermelden, dat de eigenaar, de heer van der Meer, met de meeste welwillendheid zijn inrichting en personeel te mijner beschikking stelde. De daar ondervonden behandeling is van dien aard geweest, dat ik gaarne door middel van uw geacht blad publiciteit daaraan geef, en deze inrichting aan toeristen en automobielrijders ten volle aanbevel.

U, Mijnheer de Redacteur, beleefd dankzeggend voor de verleende plaatsruimte,

Hoogachtend
Een trouw lezer.

INGEZONDEN MEDEDEELINGEN.

Bulletin van Michelin.

Het te schrijven bulletin.

Gij zult op een goeden dag den kleinen koekbakker met het telegrambestellertje zien praten op straat en waarover? Zij zullen het hebben over de banden van het rijwiel van den jager uit het nabijgelegen café.

Spreeken over banden, dus leeren hoe er zich van te bedienen; ze beter leeren kennen, dat is een dienst bewijzen aan eene menigte personen.

In vele dagbladen vindt men medische consultaties en elke lezer vraagt den redacteur om raad als hij iets mankeert. Waarom zou men niet ook zoo handelen ten opzichte van de banden? Banden hebben ook hun ongesteldheden en hun zwakte vereischt bijzondere zorg.

Allen, die er mee omgaan, hebben minstens eenmaal eene moeilijkheid op te lossen, een inlichting te vragen gehad, een goeden raad te ontvangen.

Wij kunnen, trots onzen goeden wil, niet alle bijzondere gevallen voorzien; derhalve staat het aan u, om ons nwen wensch, om iets te weten, mede te deelen, ingeval wij het een en ander nog niet in onze artikelen behandeld hebben.

Elk onderwerp van algemeen belang zal plaats vinden in onze bulletins en wij vragen slechts er van gebruik te maken. Maar zelfs ook in gevallen van meer particulieren aard, stellen wij ons steeds ter beschikking onzer lezers voor de beantwoording met een persoonlijk brief.

De hoofdzak, waarop wij den nadruk willen leggen,

Correspondentie.

Aan J. B. te S. Uw stukje zal in een der volgende nummers komen. Echter hebben we de namen uit de trigonometrie weggelaten, daar de meeste onzer lezers hier geen weg mee weten; 't doet aan de duidelijkheid van uw betoog ook niets af.

Aan inzenders. Copie moet slechts aan één kant beschreven worden. Teekeningen liefst met O.-I. inkt op ongelinieerd papier.

J. M.

L. A. S. te Delft. Uwe vraag is opgezonden aan onzen medewerker voor de rubriek „Motocyclisme”. Antwoord ontvangt U spoedig.

(DE RED.)

3^e Jaarg. „De Auto”.

1000 bladzijden met meer dan

300 illustratiën, voor zoover de

voorraad strekt, verkrijgbaar

à f 2.50 franco bij vooruitbetaling.

De Administratie van „DE AUTO”.

Klein Heiligland 5, HAARLEM.

is dat zij ons opgeven, opdat onze bulletins nog meer practisch nut zullen leveren voor onze lezers, „het te schrijven bulletin.”

Behalve de raadgevingen, die in onze kolommen zullen verschijnen, zullen wij altijd geheel ter beschikking zijn van onze lezers om hun per brief alle inlichtingen te verstrekken, welke zij mochten verlangen. Zij hebben slechts te schrijven aan het adres: Michelin & Co. te Clermont-Ferrand.

De Michelinpomp.

Sommige klanten merken bij het gebruik van onze pompmachine, dat deze warm werd en zij waren bevreesd, dat zij zodoende warme lucht in den band zouden persen.

Wij kunnen hen geruststellen.

Het is zeker dat bij het oppompen van een zwaren band de Michelin pompmachine een grooten arbeid verricht, hetgeen met een warmteontwikkeling gepaard gaat. Maar de luchtband heeft er niet door te lijden, omdat de lucht zich in den band dadelijk verspreidt, en zijn warmte verliest in de omringende deelen. Bovendien zet zich de samengeperste lucht in den band uit, waarmee een temperatuursverlaging gepaard gaat.

Wij hebben dienaangaande proeven genomen, die den meest sceptische zullen geruststellen.

Om een band van 920 bij 120 in vijf minuten tijds op te pompen, hebben wij de volgende temperaturen gevonden.

De temperaturen, welke bij het begin van de proef heersehten, waren voor de drie proeven respectievelijk 12°, 15° en 17°.

MICHELIN.

AUTOMOBIELEN

GERMAIN

met Michelin Banden

Snel, sterk en zuinig in 't gebruik.

J. LEONARD LANG

AMSTERDAM & Stadhouderskade 114.

RENAULT

Automob-
ielen

Contractanten voor N.-Holl., Z.-Holl. en Utrecht:

L. R. Goettsch & Co. = Utrecht

Hoofdagenten voor Nederland der

White Steam Cars, Florentia en Grégoire

Florentia, 6 cyl. 40/45 H.P. fl 8500.— chassis

 " 4 " 16/18 " " 4500.— "

Grégoire 2 " 8/9 " " 1985.— met carrosserie

Prijzen van VERWEY & LUGARD's

F.I.A.T.

voor 1908.

Type	Overbrenging	Banden	Plaats voor de Carrosserie	Prijs van het chassis
4 cyl. 15/20 P.K. (doorgebogen chassis voor landauletto 3/4)	Cardan	820 x 120	2.60 M.	f 5500
4 cyl. 18/24 P.K.	Ketting	920 x 120	2.50 M.	f 7450
4 cyl. 20/30 P.K.	Cardan	880 x 120	2.60 M.	f 7950
4 ¹ /2 cyl. 40 P.K.	Ketting	920 x 120	2.70 M.	f 9900
6 cyl. 40/50 P.K.	Ketting	920 x 120	2.70 M.	f 12000
6 cyl. 60/70 P.K.	Ketting	920 x 120	2.50 M.	f 15000
4 cyl. 80/90 P.K. (Coupe de l'Empereur)	Ketting	920 x 120	2.50 M.	f 17500