



**F. I. A. T.**

De bekende sterke

**TOERWAGEN**

is in alle Paardekrachten  
van 12/16 tot 35/50 ter  
directe aflevering voorhanden en  
aan onze fabriek te bezichtigen.

**Verwey & Lugard**

§ § § 's-GRAVENHAGE. § § §

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

# Geen Automobiel zonder **Theo-Fakkel.**



Het eenige brandblusch-middel bestaande uit droog poeder. Daardoor gemakkelijk mede te voeren. De Theo Fakkel bluscht oogenblikkelijk, zonder schade te veroorzaken, ieder begin van brand en weegt  $1\frac{1}{2}$  K.G. Zij mogen in geen woonhuis, garage, automobiel of motorboot ontbreken.

Prijs f 3. — per stuk tegen inzending van postwissel of onder rembours.

**THEO-FAKKEL-MAATSCHAPPIJ, HAARLEM.**



Zend uwe te repareren  
**Automobielen en Motorrijwielen**  
aan de

**EYSINK-fabriek**

te **AMERSFOORT**

(Afdeeling reparatie),

voorzien van de meest moderne en beste gereedschappen alsmede enorme voorraad materiaal en onderdeelen.



**Automobiel-Technicum**  
te **'s-GRAVENHAGE.**

Goedgekeurd bij K. B. d.J. 4 Febr. 1910, No. 69.

Directeur **G. F. STEINBUCH, c.e.i.**

Corn. Speelmanstraat 42, 's-Hage. Tel. 204.

**Aanvang van den volgende cursus**  
**op 1 September a.s.**

Prospectus te verkrijgen bij den Directeur.



**Aan Alle Automobilisten**

die nimmer

**DUNLOP**  
**GROEVEN BANDEN**

bereden hebben.

---

**Verzoek:**

Om éénen enkelen DUNLOP GROEVEN BAND te bestellen, en deze aan eene eerlijke proef te onderwerpen.

Wij zijn zeker van den uitslag, n.l. dat de Dunlop Groefband een grooter kilometer aantal zal opleveren, dan ooit door een anderen band bereikt.

---

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Ct.) Ltd., Amsterdam, Keizersgracht 258, Telefoon 2478 en 10076. Telegram-adres „Inflater”.

**BAKKER & ZON & RIDDERKERK.**Telegramadres: Bakker-Ridderkerk.  
Telefoonnummer 1640. (Rotterdam).Fabrikanten der **BEKENDE** strikt 1ste Klasse**BAKKER'S BANDEN**bevelen zich bij voortdurend aan voor het herstellen van **alle** systemen **AUTO-, MOTOR- en RIJWIELBANDEN.** — Vanouds bekende, degelijke Reparatie-inrichting voor Banden. Snelste en goedkoopste wijze van toezending: per pakketpost of per Spoor station Barendrecht restant.**NETTE, VLUGGE UITVOERING.****BILLIJKE PRIJZEN.**

N.B. Desverlangd worden de kosten, na ontvangst der banden, eerst opgegeven.

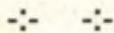


# EYSINK

## MOTORS

hebben een wereldreputatie verworven, dank zij  
de aanbevelingen van de berijders.

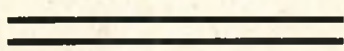
Fabrieken te Amersfoort.



Vraagt catalogus en proefmachine.

**A. E. BEEKMAN, Bloemendaal.****Germain-Automobielen.**

Garage.



Stock Michelin.



**PANHARD & LEVASSOR**



**PANHARD**

**SANS SOUPAPES**

**20 H.P. Cardan Chassis**

met

**KNIGHT MOTOR,**

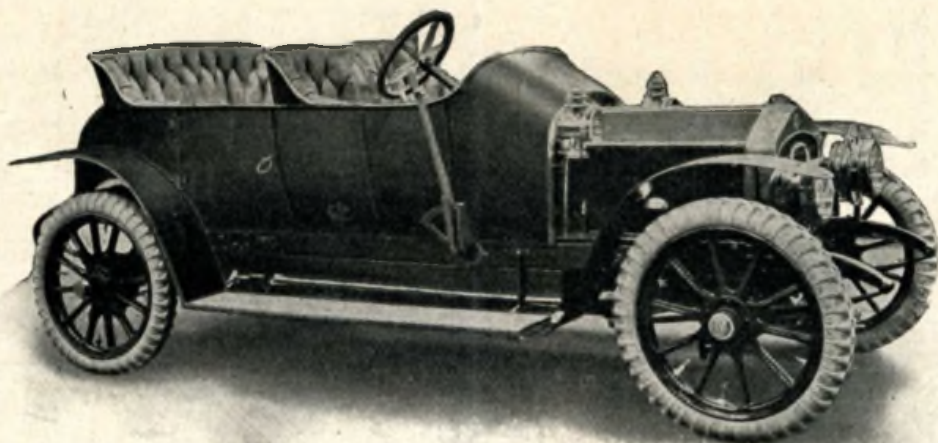
ontwikkelen een effectief vermogen van

**—= 45 P.K. =—**

Volledige inlichtingen en prijsopgave worden gaarne verstrekt door

den vertegenwoordiger voor Nederland en Koloniën:

**W. J. STOKVIS :: ARNHEM.**



# Excelsior-Automobielen

Bekend 1e klas Belgisch fabrikaat.

Hoofdvertegenwoordigers voor Nederland:

**HAARSMA VAN OUCOOP & DE JONG, Nassauplein, Alkmaar.**

Proefritten voor serieuze koopers gratis.

REPARATIEWERKPLAATS EN RUIME GARAGE DAG EN NACHT GEOPEND.

Eigenaar van den wagen:

**C. RUD. POENSGEN,**

Kommerzienrat,

DÜSSELDORF.

Aantal P.K.: 45/50.

Fabrieksmerk: Mercédès.

Soort der carrosserie: Phaëton.

Gewicht van den wagen en carrosserie: 1900 K.G.

Maximum snelheid van den wagen: 85—90 K.M.

Aantal zitplaatsen der carrosserie: 7, chauffeursplaats inbegrepen.

## BERICHT:

Gaarne bevestig ik op Uw verzoek, dat ik over de „**KRONPRINZ**“-wielen, geleverd voor mijn Mercédès 45/50 P.K., bijzonder tevreden ben. Ik heb ze sedert eenige maanden in gebruik en er onlangs eene lange reis van eenige duizenden K.M. mede gemaakt naar Italië, ten deele door moeilijke bergstreken en dikwijls op slechte wegen, zonder dat ik de minste onregelmatigheid kon bemerken. Het op- en afnemen neemt slechts eenige minuten in beslag.

Hoogachtend,

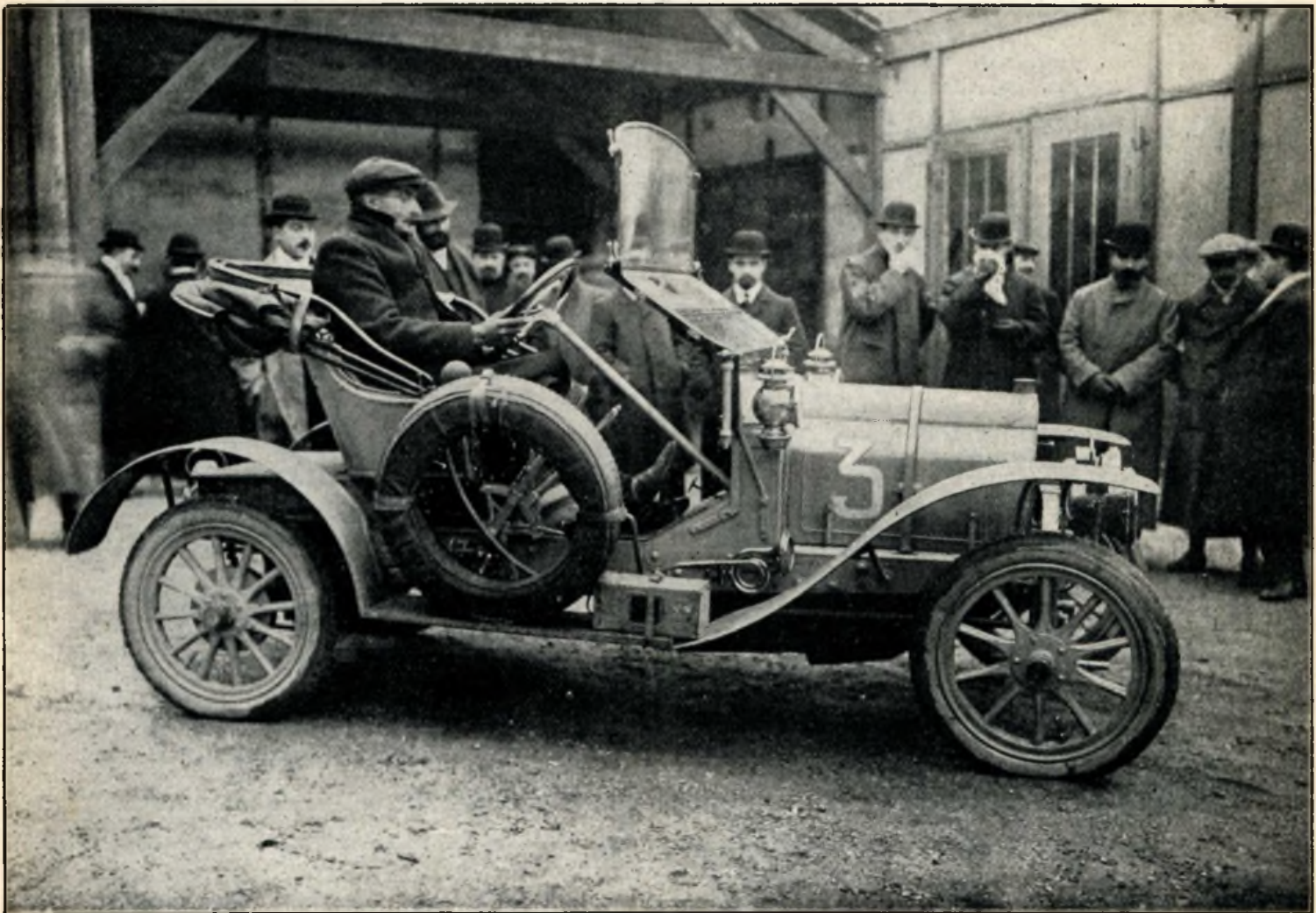
(w.g.) C. RUD. POENSGEN,  
Kommerzienrat.

DÜSSELDORF, 13 November 1909.  
Jägerhofstr. 7,

„Kronprinz“ Actien Gesellschaft für Metallindustrie, Ohligs (Rheinld).

# Sizaire-Naudin

1 en 4 cyl. Automobielen



**1<sup>e</sup> Prijs** Fransche Betrouwbaarheidsrit over 3000 K.M. met bovenstaand type, 9 P.K., magneet-ontsteking (1<sup>e</sup> bel. cat. f 30. —) met lantaarns, hoorn, pomp, cric, gereedschappen enz. **f 2175.**

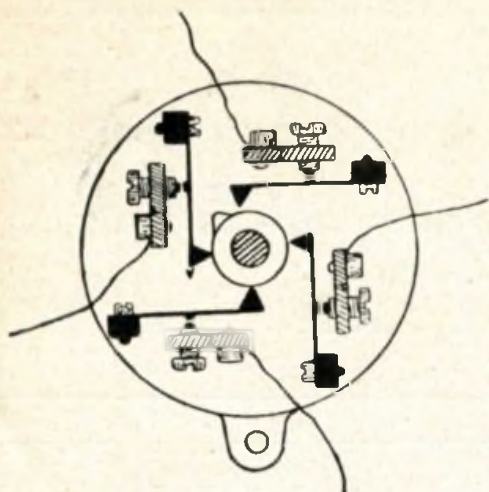
**„Double Phaëton”** 4 cyl. 12/16 H.P. Sizaire-Naudin, compleet als boven, **f 3175.—.**

**Direct leverbaar.**

**VAN DAM VAN POLANEN & Co., ARNHEM (Holland).**

**Hoofdagentuur: Nederland, Denemarken, Zweden en Noorwegen.**

Proeve van illustratie. — Verkleind.



Allumage met veer-contact voor vier-cilindermotor

## De Automobiël en hare behandeling

— door —

J. W. BRAND, Leeraar aan de Haagsche Chauffeursschool.

2e druk

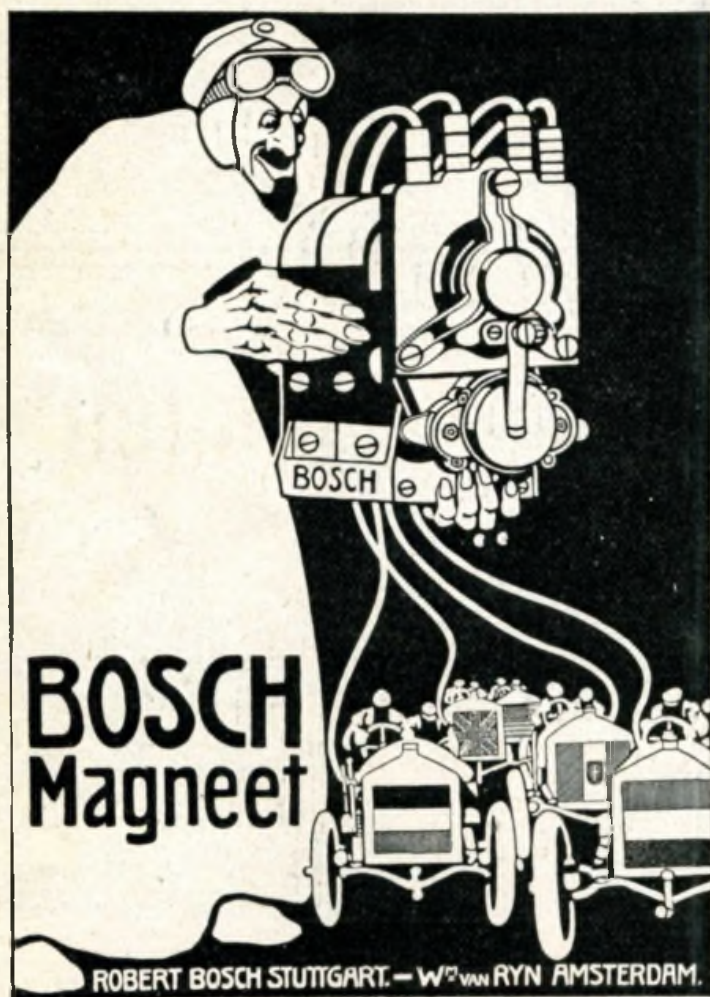
Prijs f1.90, gebonden f2.25.

Wij hebben 't met genoeg doorgelezen. Het bevat, op eenvoudige, dus duidelijke wijze verklaard, de constructie van den geheelen motorwagen. Vooral ten behoeve der verklaring van onderwerpen als magneet-ontsteking en transmissie kunnen we het boekje, waarvan thans de tweede druk verscheen, aanbevelen. Het bevat in alle opzichten de nieuwste verbeteringen op motorgebied. Achterin bevindt zich een uitslaande plaat met de voornaamste carrosserie-vormen.

J. M.

Te bestellen bij den Boekhandel en bij

Nijgh & van Ditmar's Uitgeversmaatschappij. Rotterdam.



**Firma A. J. van der Steur,**

Heeren- en Dames-Kleedermakerij,

**48, Groote Houtstraat  
HAARLEM.**

Telefoon Intercommunaal 477.

Galakleeding, Civielkleeding,  
Automobielkleeding,  
Sportkleeding, Livreien,  
Amazones, enz.

Elken Dinsdag te 's-Gravenhage.  
Elken Woensdag van 2-4 uur Bible-Hôtel  
te Amsterdam.

Bekroond met Gouden Medaille voor Sport-  
kleeding; Tentoonstelling Amsterdam, Sept. 1905.

# Sparre & Nieuwenhuys

Maaskade 61/64 - ROTTERDAM - Tel. 7207.

# Motor=Yachten

Modern ontwerp, elegante uitvoering in verschillende prijzen.  
Booten **TE HUUR** voor vacantiereizen en per enkelen dag.



## Motor-Jachten en Luxe-Booten

met Petroleum- en Benzine-motoren,  
alsmede de motoren afzonderlijk.

Naar verkiezing worden schroeven met  
vaste en verstelbare bladen geleverd.

Complete bootjes in verschillende groot-  
ten kunnen steeds getoond worden.

## Gasmotoren-Fabrik DEUTZ

Filiale: AMSTERDAM, Heerengracht 134.

Van één onzer **grootste automobilisten**  
ontvingen wij nevenstaand



# Ongevraagd Attest



De Heer W. JOCHEMS in de Prinz Heinrich Fahrt op zijn Mercedes-wagen, gemonteerd met

## CONTINENTAL-BANDEN.



Continental-Caoutchouc- & Gutta-  
Percha-Cie.      "      Amsterdam.



4 Korte Vijverberg.

HAAG, 2 Juli 1910.

**CONTINENTAL Caoutchouc- & Gutta-Percha Cie.,  
H A N N O V E R.**

Het is mij een waar genoegen, U na afloop der PRINZ HEINRICH FAHRT te kunnen mededeelen, dat ik over Uwe banden, waarop ik den trainingstocht gemaakt heb, alsook over diegene, welke ik in Berlijn heb laten monteeren en waarop ik den 2000 K.M. langen afstand der PRINZ HEINRICH FAHRT en nu den tocht naar huis en een tocht naar Zeeland, dus tezamen ongeveer 5000 K.M. heb afgelegd, buitengewoon tevreden ben.

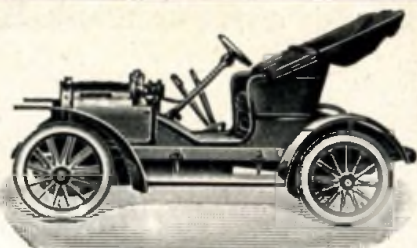
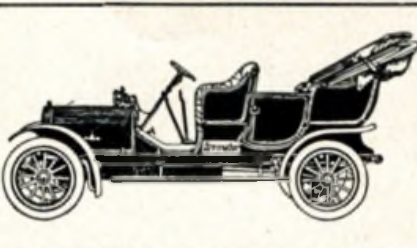
Ik heb op deze 5000 K.M. niet het geringste defect gehad en is dit des te merkwaardiger, daar het profil, 105 m/m., voor een wagen die 125 K.M. per uur loopt, niet bepaald het juiste te noemen is.

Ik heb Uwe banden gekozen, wijl eene langjarige ervaring mij geleerd heeft, dat ten slotte alleen CONTINENTAL-BANDEN een voldoende uithoudingsvermogen voor dergelijke krachttoeren bezitten en heb ik over mijne keuze nog nooit berouw gehad.

Indien ik U met Uw succes in de PRINZ HEINRICH FAHRT 1910 van ganscher harte gelukwensch, teeken ik

Hoogachtend,

(w.g.) W. JOCHEMS.

|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <h1 style="text-align: center;">BRENNABOR</h1> <h2 style="text-align: center;">AUTOMOBIELEN.</h2> <p style="text-align: center;">Importeur:</p> <h2 style="text-align: center;">K. LIMBORGH,</h2> <p style="text-align: center;">:: APELDOORN. ::</p> |  |
|  |                                                                                                                                                                                                                                                       |  |

# OPEL Automobielen

hebben hun **wereldreputatie te danken** aan de **soliditeit** en **fijne afwerking.**

Chassis vanaf **5/10** tot **100 P.K.** worden door deze fabriek gemaakt.

Vraagt prijscouranten bij de Hoofdcontractanten voor Nederland:

## M. van Genderingen & Co. Amsterdam

|                                                                          |                                                                                                                                        |                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>30 H.P.</b><br><b>15 H.P.</b>                                         | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <b>De eerste 6 cyl.</b><br/> <b>Steeds de beste</b> </div> | <b>6 cylinder</b><br><b>4 cylinder</b>                                                     |
| <p>• • • <b>GERUISCHLOOZE</b> • • •</p>                                  |                                                                                                                                        |                                                                                            |
| <h1 style="margin: 0;">NAPIER</h1>                                       |                                                                                                                                        | <p><b>Direct leverbaar:</b><br/> <b>Chassis 15/20 H.P.</b><br/> <b>Chassis 30 H.P.</b></p> |
| <h2 style="margin: 0;">Arnhemsche Rijtuigfabriek B. VETH &amp; ZON.</h2> |                                                                                                                                        |                                                                                            |

**N.V. RIJWIELBANDENFABRIEK**

**VOORHEEN**

**GEBR. VAN BILDERBEEK,**

**Damrak 274, AMSTERDAM, Teleph. 5787.**

Kampersteiger.

Intercomm.

**RUBBER-COVERS EN CANVAS-REPARATIËN**

bewerkt in onze

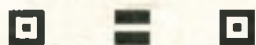
**1e klas Vulcaniseer-Inrichting**

blijken meer en meer door billijke berekening en groote duurzaamheid als een tegemoetkoming te mogen worden beschouwd in de enorme uitgaven voor nieuwe banden.

---

**Advies wordt na beoordeeling  
vooraf verstrekt.**

**N. V. Rijwielbandenfabriek  
voorh. GEBR. VAN BILDERBEEK.**



**TWEEDEHANDSCH AUTO-BUITEN- en BINNENBANDEN**

in verschillende maten, nagenoeg steeds voorhanden.

Op aanvraag wordt direct prijsopgave hiervan verstrekt.

# H.H. Automobilisten!!!

BUSSUM, 14 Juli 1910.

Aan de Firma GEBROEDERS DE WILDE, Techn. Rubber-Artikelen,  
Auto- en Rijtuigbanden, Amsterdam.

*WelEdele Heeren!*

Toen ik 3 jaar geleden in 't land kwam en een Auto kocht, was mijne eerste gedachte om de bij den wagen geleverde banden te doen vervangen door de **Goodrich-Tyres**. Vergeefs heb ik dat merk toen hier gezocht, tot Uwe advertentie mij eenigen tijd geleden onder de oogen kwam. Ik bestelde daarop terstond twee spyker- en twee rubber-nonslipping. De roden daarvan was de ondervinding met die soort banden opgedaan, toen ik nog op Java was.

Ik had daar n.l. een Auto met die banden gemonteerd. Nergens waren ze er toen ter tijd, 3 jaar geleden, te krijgen; trouwens in die maat vond ik op heel Java geen band.

Niettegenstaande dat ongerief besloot ik toch een tocht over Java te maken, 't geen mij tweemaal is gelukt en in beide keeren was de wagen vrij zwaar belast, daar buiten de inzittenden eerst vier, later vijf personen, bagage en nog twee kisten, 76 gallons benzine, meegevoerd werden.



De wegen waren toen nog niet zoo door auto's bezocht als thans, zoodat ik gerust aan mag nemen, dat de gevaarlijke wegen bij die van Bandoeng naar Soekaboemi, nu in uitstekenden staat zullen verkeerren. In 't kort, ik heb op wegen gereden, dat ieder oogenblik verwacht mocht worden, de banden 't op moesten geven, doch de **Goodrich** hebben die angstige gedachten steeds beschaamd. Bijna tien maanden heb ik zonder reserve binnen- en buitenband dag in, dag uit, gereden. Hoeveel kilometers afgelegd zijn, kan ik U niet mededeelen, genoeg met te zeggen, dat ik Java doorkruist heb, langs de kust, zoowel als dwars door de binnenlanden. 't Eenige scheurtje aan een band, niet eens tot aan de canvaslaag, heb ik beschermd door een manchiet van ongelooiid buffelhuid, zooals op de photo die hierbij gaat, zichtbaar; 't was de eenige pech.

Ik geef U vrijheid van dit schrijven gebruik te maken daar, waar U 't wenscht.

Hoogachtend:

w. g. H. BURGEMEESTRE,  
Oud-Planter op Java.

Eischt en probeert GOODRICH-AMERICAN-AUTOBANDEN.

# EYSINK

AUTOMOBIELEN



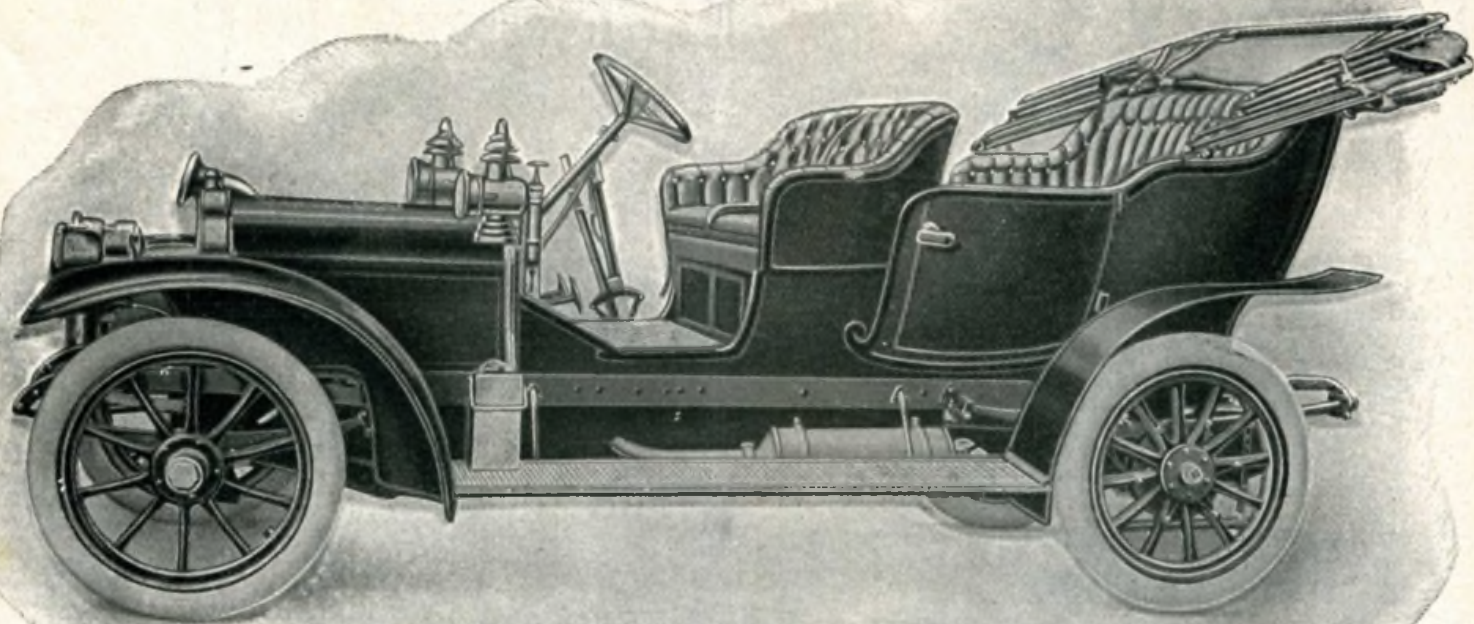
Vergelijkt onze prijzen en chassis met  
andere en Uwe keuze is bepaald  
===== tot ons merk. =====

Fabrieken te Amersfoort.



Catalogus franco.

# N.S.U. 1910 AUTO'S



N.S.U. 6/14 H.P. 4 cyl. 5 zitplaatsen, compleet met kap, verstelbaar glas en alle lampen f 3500. — . Belasting f 30. — in hoofdsom.

Zooeven ontvingen we eene nieuwe zending **N. S. U. Automobielen** van 2 en 4 cylinders voor 2 en 4 personen. Deze wagens zijn zéér eenvoudig in gebruik, loopen geheel geruischloos en hebben boven veel jongere fabrikaten voor: de loopende deelen zijn onverslijtbaar. Rijdt 10000 K.M. met eene N. S. U. Auto en U behoeft geen conus of moer aan te draaien. Dat juist wordt van eene goede Auto verlangd.



**Prijscurant op aanvraag franco.**



## JULIUS HOLZ.

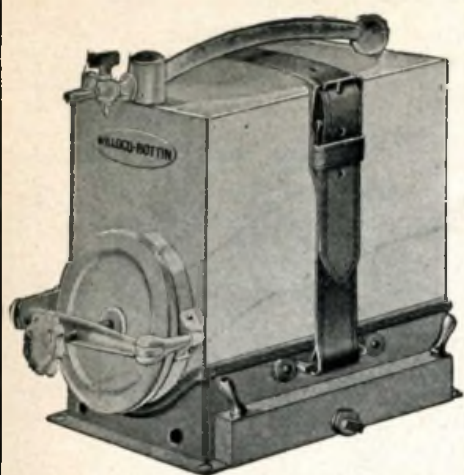
BRUSSEL.

AMSTERDAM.

59 Rue de la Putterie. Prinsengracht 282.

**Verteg. voor Nederland HUGO SMIT Ezn.**

Reparatie-inrichting voor alle systemen Automobielen.



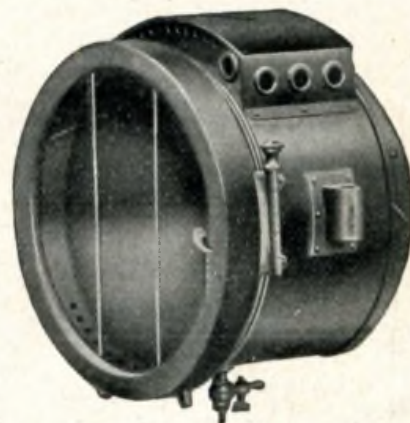
**H.H. Automobilisten!**  
**Vraagt voor Uwen nieuwen wagen**  
**uitsluitend LANTAARNS**

**Willocq-Bottin,**  
**BRUSSEL.**

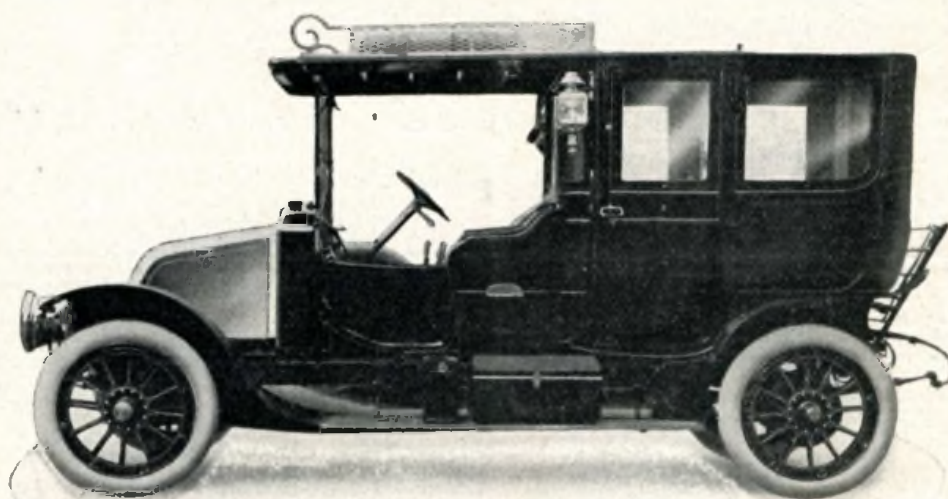
**Sterk LICHTGEVEND - Uiterst**  
**SOLIDE - Sierlijke MODELLEN -**  
**- BILLIJK IN PRIJS. -**

Inlichtingen en Catalogi aan te vragen bij den  
 Generaal Vertegenwoordiger:

**B. J. LINDEBOOM Jr., AMSTERDAM**  
**SINGEL 119. - - Telefoon 8978.**



**STOOM-RIJTUIGFABRIEK, CARROSSERIE D'AUTOMOBILE**  
**- G. J. DONDERWINKEL - DOESBURG. -**



„DONDERWINKEL”

**Bestel geen carrosserie alvorens onze serie foto's van**  
**verschillende nieuwe types open en gesloten carrosseries**  
**gezien te hebben, die op aanvraag gaarne wordt toegezonden.**

**Gewone**

**Stepney Reservewiel**

**en nieuw  
patent met  
Velgranden**

worden ten onzen Kantore ge-  
demonstreerd en verzoeken wij  
te bezichtigen.

---

**STEPNEY RESERVEWIELEN** zijn verkrijg-  
baar door iederen Handelaar of bij het  
Hoofdagentschap:

**Chs. DE GORTER,**

**AMSTERDAM**

**2e Oosterparkstraat 5-7.**



Le KLAXON, het beste signaalapparaat

## J. P. JAGER & Co.

Heerengracht 370, AMSTERDAM.

Telefoon 1269 en 6203.

Telegram-adr. „Venator”.

Contractanten voor Nederland van de **eerste** speciaal fabrieken van automobiel toebehooren.

Levering slechts door bemiddeling van H.H. Automobielhandelaren.

Wilt U zeker zijn, dat Uw automobiel met **prima** toebehooren wordt uitgerust, verlangt dan **onze** merken. Voor elk artikel, dat wij leveren, nemen wij **volledige garantie** op ons.

### B.R.C.-Alpha lampen en generateurs.

Binnenverlichting.

**O. S.** Kilometertellers, snelheidsmeters, registreerapparaten, afzonderlijk en gecombineerd.

**A.G.A.** Acétylène-dissous van de Zweedsche fabriek. Vulstation in Nederland.

**Mestre & Blatgé.** Grootste magazijn van alle benodigdheden voor auto's en aëroplanes.

**Dutrieux**-Schokbrekers.

**MEA**-magneten.

**Fafnir** stationaire en bootmotoren.

**Argo**-riemen

**Acla**-poulies

**Argol** riemenvet.

} voor  
Motor-  
rijwielen

Onontbeerlijk voor elken automobilist:  
Tinol-soldeer in pasta of stangen.  
Schweizer benzine soldeerbout à f2.—  
Lantaarnontstekers à f0.50.  
Diamant inslijpmassa à f1.— per tube.

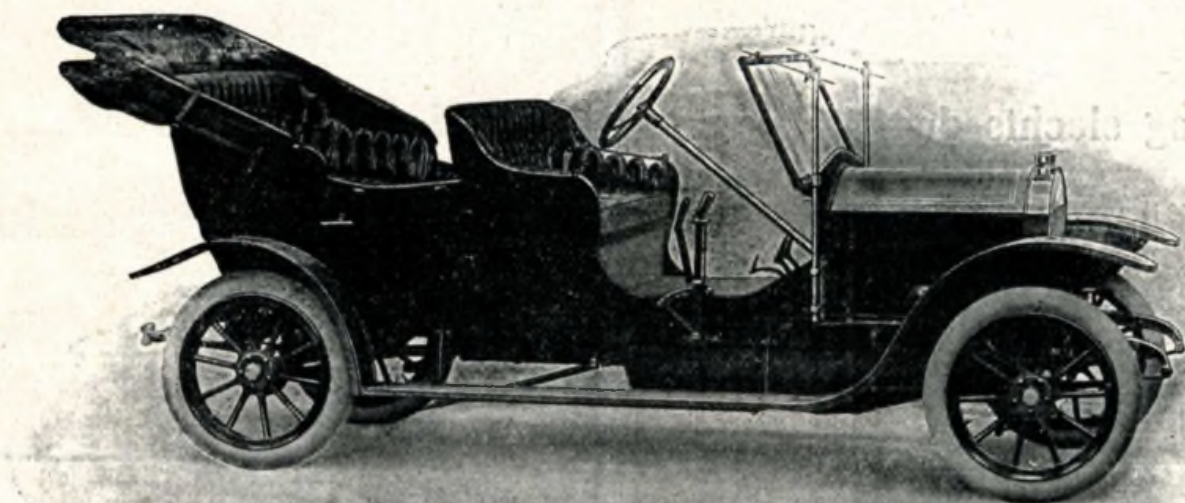
SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS ETABLISSEMENTS

**J. B. TORRILHON** (Clermont-Ferrand).

Capital 6.000.000 francs. Maison Fondée en 1850.

**Pneumatiques à Câbles.**

Agent: C. BIJ 'T VUUR - ARNHEM.



**COLIBRI**

Double phaëton 4 cyl. 10 H.P.

**f 2500.-**

met kap, ruit, 5 lampen, hoorn, geheel  
compleet

**f 2850.-**

Vraagt geïllustreerde prijscourant.

Importeur: G. D. HARMSSEN, ARNHEM.

**Carbid- en Benzinehandel**

**E. KUIJPERS Jr. & Co.**

STROOVEER 15—16

TELEPHOON 3097

ROTTERDAM.

Vraagt prijscourant van onze bekende prima  
Motoroliën en vetten. & Carbid en Benzine.  
Benzinedepôt Ned. Aut.-Club en Alg. Ned. Wielrijdersbond.

MARQUE  
DÉPOSÉE

BAYARD

SANS PEUR  
ET SANS REPROCHE

# Clément Bayard

MARQUE  
DÉPOSÉE

BAYARD

SANS PEUR  
ET SANS REPROCHE

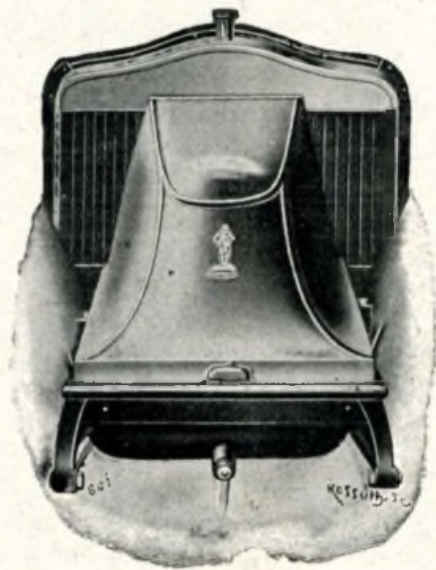
## AUTOMOBIELEN,

met Radiator achter den Motor.

Moderne hoogst eenvoudige constructie.

9 H.P. 4 cyl., 12 H.P. 4 cyl., 20 H.P. 6 cyl.  
met MICHELIN-BANDEN.

**Ter directe  
levering  
voorhanden.**



**Prijscouranten  
en volledige  
inlichtingen  
gratis.**

DE HOOFD-AGENT VOOR NEDERLAND EN KOLONIËN:

## W. J. Stokvis = Arnhem.



Hier ziet u de rijk uitgeruste **PERFECTA AUTO** à f 4250.—, die met Limousine of Landaulette-carrosserie geleverd wordt.

## HET EEREPREDICAAT,

„een Meesterstuk der Automobieltechniek”, is niet zoo heel gemakkelijk te krijgen. Maar een merk, dat onder de toonaangevende automobilisten in het buitenland als zoodanig erkend is, mag met recht dit predicaat toegekend en met vertrouwen de eerste plaats worden gegeven in de rij der 1ste klas fabrikaten, ook voor dit land.

Daarom heb ik mij dan ook van den alleenverkoop der

# PERFECTA Automobielen

verzekerd voor Holland en Koloniën.

Het is het fabrikaat der firma **RAMESOHL & SCHMIDT**, Actiengesellschaft, Oelde in Westf.

Deze qualiteits-automobielen kunnen niet overtroffen worden in snelheid en geruischloos loopen en evenmin in betrouwbaarheid en duurzaamheid.

Moderne 2, 4 en 6 persoons wagens (Runabouts double phaëtons, Landaulettes, Limousines, Dokters-coupé's enz.) Prijzen vanaf f 2300.—.

Magneet en dubbele ontsteking. Meer dan eenvoudig in de behandeling voor iedereen. Weinig benzineverbruik. Cardan transmissie.

De in alle deelen der wereld gepatenteerde Eclipse Schokbrekers zijn natuurlijk ook aan de Perfecta Automobielen aangebracht tegen zeer matige verhooging en doen deze zeldzaam zacht veerend loopen, zelfs op de slechtste wegen.

Één proefrit maakt U enthousiast.

Gratis alle inlichtingen op eerste aanvraag.

**KLAAS BAVING, Zwolle** -

Interc. tel. Clubnummer  
No. 77. N.A.C. 512.

# ENFIELD

## AUTOMOBIELEN EN MOTORRIJWIELEN

16 H.P.  
Double-  
phaëton  
ameri-  
kaansche  
kap.



2 1/4 H.P.  
2 cylinder  
BOSCH  
magneet-  
ont-  
steking.

„ENFIELD-KWALITEIT” DE BESTE AANBEVELING.

IMPORTEUR:

**J. WITMONDT - AMSTERDAM** - Prinsengracht 291-293.

## ADRESLIJST.

|                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Badplaats Noordwijk,<br/>Auto-garage.</b><br>JAN VAN KAN.                                                                                                                                                | <b>Restaurant BRINKMANN en<br/>Restaurant DE KROON</b><br>GROOTE MARKT — HAARLEM.<br>Garage voor Automobielen.<br>Dejeuner — Plats du jour — Diners à la<br>carte et à prix fixe.<br>Zomertuin. | <b>American Hotel</b><br>AMSTERDAM, Leidsche Plein<br>Hotel & Café-Restaurant v/d 1 <sup>en</sup> Rang<br>Club-Hotel N. A. C.                                                                                                                                                                     |
| <b>Hôtel „De Keizerskroon”</b><br>ZWOLLE.<br>Huis 1 <sup>e</sup> Rang.<br>GARAGE aan het hotel.<br>Aanbevelend, T. H. VAN DIJK.                                                                             | <b>HOTEL „DUIN EN DAAL”</b><br>Bloemendaal (bij Haarlem).<br>Winter en Zomer geopend.<br>AUTOGARAGE.                                                                                            | <div data-bbox="1098 500 1522 648"> <b>Vulcan-Fibre</b> </div> <div data-bbox="1204 672 1416 697">           voor Motoren.         </div> <div data-bbox="1098 721 1522 795"> <b>Holl. Asbest Maatschappij</b><br/>v/h v. d. LINDEN &amp; VELDHUIS,<br/>Leuvehaven 171, ROTTERDAM.         </div> |
| <b>Hôtel „Des Pays Bas”</b><br>UTRECHT.<br>Huis 1 <sup>e</sup> rang, Lift, Electr. licht,<br>Apartementen met bad- en toilet-<br>kamers, Annex restaurant, Garage.<br>Aanbevelend, Th. KOCK.                | <b>Hotel Moderne</b><br>NIJMEGEN.<br>— GARAGE. —                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>VARTA, AMSTERDAM.</b><br>Keizersgracht 304<br>Groot magazijn ontstekings- en andere<br>soorten transportabele Accumulatoren.<br>Grootste Laadstation en Reparatie-<br>werkplaats in Nederland            | <b>HOTEL - ROOZEN</b><br>(voorh. Scholten's Familiehôtel)<br>1 <sup>e</sup> klas hôtel-restaurant<br>DREEF - HAARLEMMERHOUT.<br>HAARLEM.                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Hôtel Restaurant „Het Hof van Holland”</b><br>NOORDWIJK. - Teleph. 48.<br>Huis 1 <sup>e</sup> Rang. Electr. licht.<br>Apartementen met Bad- en Toiletkamers.<br>GARAGE.<br>Aanbevelend, F. C. ZEMROWSKY. | <b>Arnhem</b><br><b>Hôtel des Pays Bas</b><br>MET GARAGE.                                                                                                                                       | <b>Hotel, Pension, Restaurant</b><br>„NIEUW BUSSUM”<br>BUSSUM.<br>19 min. van Amsterdam.<br>GARAGE VOOR 10 AUTO'S.                                                                                                                                                                                |
| <b>PLATINA</b><br>J. MARTENS - AMSTERDAM.<br>PRINSEGRACHT 487. TELEF. 9486.                                                                                                                                 | <b>Noordwijk a/Zee,</b><br>„STRAND-HOTEL” Huis 1 <sup>e</sup> rang<br>Rustig gelegen aan den Zuid-Boulevard.<br>Tel. Interc. 56. — Matige prijzen.<br>Dir. SAUER & BENEKEN.                     | <b>Hôtel „DE GREBBE”, Rhenen.</b><br>1 <sup>ste</sup> KLAS RESTAURANT.<br>Flinke garage, den geheelen winter<br>geopend<br>Aanbevelend, A. VAN ESTERIK.                                                                                                                                           |

## Het lidmaatschap der Ned. Automobiel-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 buitenlandse automobieltochten, door middel van het z.g. trip-tique-stelsel;
- Gratis toezending van het Jaarboek der N. A. C.
- Zeer verlaagd tarief voor het sluiten van verzekeringen tegen de wettelijke aansprakelijkheid tegenover derden in geval van ongelukken bij de Maatschappij Zürich;
- Gunstige voorwaarden voor het gebruik maken van de Chauffeursschool te 's Gravenhage;
- Kosteloos samenstellen van aangevraagde reisroutes en desgewenscht levering der bijbehorende kaarten, waarop eene belangrijke reductie wordt gegeven.  
Voor het sluiten van verzekeringen tegen
  - Schade door ongevallen,
  - brand, explosie en zelf-ontbranding.
  - tengevolge v. transport te land en binnenwater,
  - tengevolge van diefstal
 genieten leden der N. A. C. 10% reductie bij de Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam. Anno 1720.

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

- Rij- en Wagenbewijzen voor Duitschland.
- Triptieken voor Duitschland, Frankrijk, België, Zwitserland, Italië, Oostenrijk, Denemarken, Spanje en Rusland.
- 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.

# = S.C.A.T. =

van de Societa Ceirano Automobili Torino is DE luxe toer- en stadswagen met de beroemde zelfstarter.

===== VERVAARDIGD SLECHTS TWEE TYPEN. =====

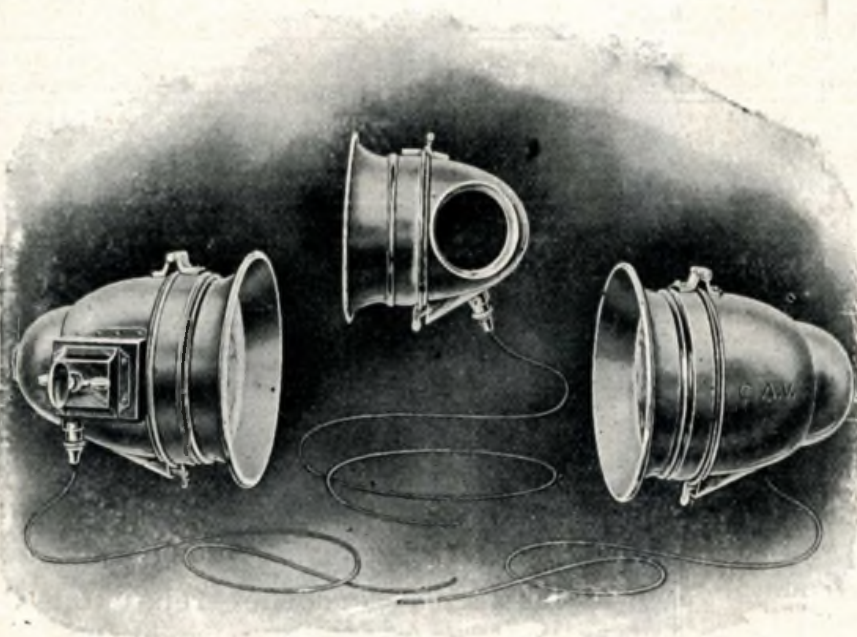
**Het laatste succes was vorige maand in Manchester.  
WINNER VAN DE CUP IN ALLE KLASSEN.**

HEBBEN IN ONZE GARAGE VOORRADIG:

|          |       |               |                        |                            |          |
|----------|-------|---------------|------------------------|----------------------------|----------|
| 1 4 cyl. | 14-20 | H.P. chassis, | Mich. banden           | 815 × 105....              | f 4400.— |
| 1 4      | „     | 14-20         | „ dokters-landaulette, | geheel compleet...         | f 5600.— |
| 1 4      | „     | 22-30         | „ chassis,             | Mich. banden 880 × 120.... | f 5500.— |
| 1 4      | „     | 22-30         | „ luxe landaulette,    | 4 pers. binnen.....        | f 8000.— |

Vraagt prijscouranten en proefritten bij de Hoofdagenten:

**N. V. AUTO-RIJ TUIG ONDERNEMING,**  
===== M. SCHUTTER = BAAN 86-88 = ROTTERDAM. =====



## Rijden bij avond met C. A. V.'s Electric Set H.S.

Is een waar genoegen.  
Zekere verlichting  
Geen onheilen meer  
bij avond  
Geen onderhoud  
Geen water  
Geen carbid  
Kan onder het rijden  
aangestoken worden.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en Koloniën Technisch Handelsbureau:

Telefoon 6216 **E. CHAULAN** Telefoon 6216  
Sweelinckstraat 73, 's-Gravenhage.

# DE AUTO

GEILLUSTREERD WEEKBLAD VOOR DEN AUTOMOBILIST EN MOTORWIELRIJDER

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

Hoofdredacteur: G. F. STEINBUCH

Automobiel-Ingenieur,

's-GRAVENHAGE — Corn. Speelmanstr. 42 — Tel. 204

Directeur-Uitgever: J. A. BOOM

HAARLEM — Ged. Oudegracht 144.

Interc. Telef. 457 — Telegr.-adres: De Auto, Haarlem

Redactie Afdeeling Motorwielrijden: JEROME MERTENS, te Grathem (Limburg).

Medewerkers: JOHN COUCKE en vele anderen.

## ABONNEMENTSPRIJS

Voor het binnenland: per halfjaar bij  
vooruitbetaling .. " " " " " f 2.50  
Voor het buitenland idem idem " 6.50  
Idem op dun mailpapier idem " 5.—

Verschijnt  
elken Donderdag

## ADVERTENTIËN volgens tarief.

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

Alle stukken de redactie betreffende te zenden aan den hoofdredacteur, den Heer G. F. Steinbuch, Den Haag,  
en voor de afdeeling Motorwielrijden aan den heer Jer. Mertens te Grathem.

Auteursrecht verzekerd overeenkomstig de Wet van 28 Juni 1881, Stbl. 124.

INHOUD Off. med. van de N. A. C. — Invloed van de carrosserie op den gang van een automobiel. — De organisatie van het Oostenrijksche vrijwillige automobielcorps. — Uit de practijk van den automobilist. — De tegenwoordige stand van het automobilisme. — Uit Engeland. — Over Wedstrijden. — Ingezonden mededeelingen van lezers. — Autovallen in ons land. — Luchtscheepvaart: — De luchtscheepvaart in Frankrijk. — Een vliegvedstrijd van stad tot stad. — Motorwielrijden. Off. med van de N. M. V. — De besturing. — Ontsteking en verlichting. — Een goede carburator. — Van hier en daar. — Vragenbus voor motorwielrijders. — Industrieële Mededeelingen. — Ontvangen boekwerken. — Allerlei.

## OFFICIEELE MEDEDEELINGEN

VAN DE

## NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL-CLUB

GOEDGEKEURD BIJ KONINKLIJK BESLUIT VAN 4 JUNI 1902, No. 88.

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.

Voorzitter: Jhr. Mr. R. A. P. Sandberg tot  
Essenburg te Colmschate.

Secretaris-Penningm.: B. W. van Welderen  
Baron Rengers.



Commissarissen:

W. H. van Heek te Enschedé.  
F. C. O. M. Hombach te Hulst.  
E. L. C. Schiff te Scheveningen.  
F. W. des Tombe te Utrecht.  
J. Leonard Lang te Amsterdam.  
A. van Hoboken van Hoedekenskerke  
te 's-Gravenhage.  
P. W. Scheltema Beduin te Amsterdam.

## PROVINCIALE VERTEGENWOORDIGERS DER N. A. C. voor

**FRIESLAND:** Ch. L. A. J. Graaf van Limburg Stirum te  
Oranjewoud.

**GRONINGEN:** W. A. Scholten te Groningen, Groote Markt 29.

**DRENTE:** W. A. Scholten te Groningen, Groote Markt 29.

**OVERIJSEL:** W. H. van Heek te Enschedé.

Plaatsverv. Vert.: G. D. Ribbuis te Deventer.

**GELDERLAND:** Mr. P. W. N. Merkus te Velp.

Correspondent: Jhr. Mr. J. C. Schorer te Culemborg, Ridderstr.

**UTRECHT:** H. Wesselijs Sr. te Baarn, Wilhelminapark.

Plaatsverv. Vert.: Mr. W. H. J. Blanckenhagen te Zeist, Huize  
„Livland”.

Alle brieven en stukken te adresseeren aan: het Secretariaat der N. A. C., Kneuterdijk 4a, Den Haag, alwaar  
tevens een clublokaal ter beschikking voor H.M. leden is. Secretariaat en clublokaal zijn geopend van  
9.30 v.m. tot 5 uur n.m. op alle werkdagen. Telefoonnummer 4780.

Correspondent: H. Meursing te Amersfoort, Stationsplein 23

**NOORD-HOLLAND:** Mr. C. P. Donker te Bloemendaal, Parkweg.

**ZUID-HOLLAND:** M. Ravenswaay Pzn. te Rotterdam, Honiger-  
dijk 3 en J. W. Schiff te Wassenaar, Huize „Nieuw Rijksdorp”

**ZEELAND:** F. C. O. M. Hombach te Hulst.

Plaatsverv. Vert.: Jhr. J. van Vredenburg te Tholen, Huize  
„Buitenzorg”.

**NOORD-BRABANT:** Aug. Meëus Smits te Breda, Catharina-  
straat.

**LIMBURG:** J. Koster te Heerlen.

Correspondent: J. Mertens te Grathem.

## Candidaat-Leden:

Voorgesteld voor de tweede maal:

W. J. Enger te 's-Gravenhage, Juliana v. Stolberg-  
laan 77. Voorstellers: P. C. van Vloten te  
's-Gravenhage en E. L. C. Schiff te 's-Gra-  
venhage.

H. de Mol van Otterloo, civ.-ingenieur te 's-Gra-

venhage, Malakkastraat 226. Voorstellers: Jhr.  
H. Loudon te 's-Gravenhage en E. L. C. Schiff  
te 's-Gravenhage.

G. L. J. D. Kok te 's-Gravenhage, adres: Verwey  
& Lugard's Automobiel-Maatschappij, Laan v.  
N. O.-Indië 187. Voorstellers: B. E. Lugard te  
's-Gravenhage en D. Siem te 's-Gravenhage.

**Jhr. Mr. L. den Beer Poortugael** te 's-Gravenhage, Amaliastraat 14. Voorstellers: W. Jochems te 's-Gravenhage en A. van Hoboken van Hoedekenskerke te 's-Gravenhage.

**I. Bäck**, Exporteur, te 's-Gravenhage, Frederik Hendrikplein 25. Voorstellers: G. F. Steinbuch te 's-Gravenhage en B. W. van Welderen Baron Rengers te 's-Gravenhage (q.q.).

**Mevr. de Wed. M. J. C. Laurillard van Streefkerk de Bruyn** te Wassenaar, Hotel Kasteel Oud-Wassenaar. Voorstellers: B. W. van Welderen Baron Rengers te 's-Gravenhage (q.q.) en J. P. F. Pool te 's-Gravenhage.

**Joh. Brugma** te 's-Gravenhage, Verhulststraat 44. Voorstellers: W. Heidebroek te Amsterdam en Ernst Hagen te Amsterdam.

**H. A. Matthes** te Amsterdam, Keizersgracht 756. Voorstellers: T. de Wit Hzn. te Hilversum en W. K. W. Matthes te Amsterdam.

#### Vorgesteld voor de eerste maal:

**Mevrouw Gevers van Rethel en Spaland** te Noordwijkerhout, Leeuwenhorst. Voorstellers: L. Graaf van Limburg Stirum te Noordwijk en Jhr. Mr. H. M. van Haersma de With te 's-Gravenhage.

**J. D. A. Schuddeboom** te Rotterdam, Voorschoterlaan 65. Voorstellers: M. Schutter te Rotterdam en B. W. van Welderen Baron Rengers te 's-Gravenhage (q.q.).

**François Theodore Joseph Bouvy** te Bussum, Singel 6. Voorstellers: Jhr. Mr. R. Sandberg tot Essenburg te Colmschate (q.q.) en B. W. van Welderen Baron Rengers te 's-Gravenhage (q.q.).

**J. F. van Panthaleon baron van Eck** te Rijswijk (Z.H.). Voorstellers: Jhr. Mr. R. A. P. Sandberg tot Essenburg te Colmschate (q.q.) en B. W. van Welderen Baron Rengers te 's-Gravenhage.

### Nieuwe Leden.

Aangenomen als nieuwe leden, de Heeren:  
No. 920. J. N. van den Berg te 's-Gravenhage, Plaats 11A.

No. 921. H. W. Barentz te 's-Gravenhage, Prins Mauritslaan 15.

No. 922. N. G. van Heek te Enschedé.

No. 923. A. Labouchère te Rijswijk (Z.-H.)

### Clubhotels.

Aangenomen als Clubhotel in Nederland:  
**Hotel Phoenix** te Leeuwarden. Eigenaar: J. Jonker.

**Met het oog op de bijzonder drukke werkzaamheden van het Secretariaat, wordt H.H. Leden verzocht aanvragen voor triptieken en reisroutes bijtijds in te zenden ten einde teleurstellingen te vermijden.**

Aan H.H. Leden der N. A. C. wordt het volgende bekend gemaakt:

1e. De Wet, waarbij het Internationale Verdrag van Parijs

van 11 October 1909 wordt goedgekeurd, is thans afgekondigd in Staatsblad No. 236 van 3 Augustus 1910 en treedt met dien datum in werking.

2e. Het Verdrag zelf wordt daardoor volgens zijne bepalingen (art. 13), voor Nederland van kracht met 1 Mei 1911, wanneer de ratificatie dit jaar ter kennis der Fransche Regeering is gebracht.

3e. Zooals reeds vroeger werd vermeld, wordt langs diplomatieken weg getracht te verkrijgen, dat het Verdrag, in afwijking van art. 13, nog dit najaar voor Nederland in werking kan treden.

4e. Voor dien tijd kan de N. A. C. haren leden dus geen Internationaal Rijbewijs verstrekken en kunnen buitlandsche douanen en politiebeambten van Nederlandsche automobilisten het bezitten daarvan niet vergen.

5e. Naar aanleiding van de moeilijkheden door Fransche automobilisten aan de Belgisch-Fransche grens ondervonden, heeft de N. A. C. aan de Belgische Automobiellclub verzocht het Belgische Ministerie van Financiën er op te wijzen, dat Nederlanders geen Internationaal Rijbewijs kunnen hebben en het te vragen maatregelen te willen nemen, om moeilijkheden uit dien hoofde voor Nederlanders te voorkomen. Aan dit verzoek is door de Belgische Club gevolg gegeven.

6e. Ten einde zooveel mogelijk te voldoen aan de bepalingen in vreemde landen, waar het verdrag reeds in werking is getreden, zal men goed doen met reeds thans zijn automobiel te voorzien van:

A. Op den wagen (b.v. binnenkant der tablier) een plaatje (van een of ander metaal) waarop vermeld:

a. fabriek en fabrieksnummer van het chassis.

b. aantal en boring der cylinders of vermogen in paardekrachten (het beste is dan de belasting-paardekrachten te noemen).

c. eigen gewicht van het geheele voertuig.

B. Aan de achterzijde van het voertuig, bij de nationale nummerplaat, eene ovale plaat (30 × 18 c.M.), wit geschilderd, met de Latijnsche hoofdletters NL in zwart, hoogte minstens 10 c.M. en dikte der strepen 15 millimeters.

7e. Vreemdelingen kunnen dus ook nog niet met een Internationaal Rijbewijs in Holland rijden, doch alléén met de voorloopige achtdaagsche rijbewijzen welke zij aan de grenzen verkrijgen, of met de hun door het Ministerie van Waterstaat afgegeven nummer- en rijbewijzen.

De aangenomen Wet tot wijziging van de Motor- en Rijwielwet, betreffende de Internationale Rijbewijzen, treedt dan ook pas in werking met den datum, waarop het Verdrag voor Nederland van kracht wordt.

Aan H.H. Leden wordt herinnerd dat zij in Clubhotels niet onder alle omstandigheden recht hebben op vrije garage. Slechts dan als zijzelf, of hun dienstpersoneel in dat hotel gelogeed zijn, zal voor de eerste tweemaal 24 uur geen garagegeld in rekening worden gebracht.

Overigens moeten zij het overeengekomen tarief betalen, dat in het Jaarboekje der N. A. C. vermeld is.

H.H. Leden wordt bekend gemaakt, dat de Broekweg en andere wegen in den Polder Tedingerbroek voor motorrijtuigen gesloten zijn.

# SPYKER AUTO'S

## IN HET LEGER.

### COPIE.

's-GRAVENHAGE, den 28sten Juni 1910.

Het is mij aangenaam Uwe Maatschappij te kunnen mededeelen, dat de Landaulette-limousine (Spykerwagen) in gebruik geweest tijdens de kaderoefening op het terrein, gehouden onder mijne leiding in Oost Noord-Brabant, **aan alle verwachtingen** heeft beantwoord.

De wagen liep zeer snel en gemakkelijk, terwijl, niettegenstaande de zeer groote afgelegde afstanden en de dikwijls moeilijk te berijden wegen, zich **geen enkel gebrek** aan het mechanisme heeft voorgedaan.

**„DE SPYKERWAGEN VOLDEED IN ALLE OPZICHTEN  
„AAN DE EISCHEN, WELKE MEN AAN LEGERAUTOMO-  
„BIELN MOET STELLEN”.**

(i.g.) De Luitenant-Generaal  
Commandant van het Veldleger,  
W. DE MEESTER.

Aan  
de MAATSCHAPPIJ TROMPENBURG  
te  
AMSTERDAM.

# Automobielen

**DELAHAYE**

en

**BRENNABOR**

Het inladen van benzine door automobielen  
en motorbooten voor ons magazijn, Koninginnegracht 11.

✻ ✻ Voor Soerabaya: P. BOUMAN & ZONEN. ✻ ✻

**Haagsche Automobiel My.,  
Dir.: P. J. ADRIAN,**

**KONINGINNEGRACHT 11**

✻

**DEN HAAG.**

Aan het Secretariaat der N. A. C. is van de Association Internationale des Automobiles Clubs reconnus, het volgende bericht ingekomen.

J'ai l'honneur de vous informer qu'une voiture Benz, conduite par M. Victor Hémerly, a établi sur la piste de Brooklands, le 8 Novembre 1909, le record du demi-mille, du kilomètre, du mille arrêtés et le record du demi-mille, du kilomètre et du mille lancés.

*Temps justificatifs:*

Records Benz — 8 Novembre 1909.

|                         |           |             |                  |
|-------------------------|-----------|-------------|------------------|
| Lancé                   | 1 Mille   | 14.076 secs | 127.877 m. p. h. |
|                         | Kilomètre | 17.761 secs | 125.947 m. p. h. |
| 202.691 kil. par heure. |           |             |                  |
| Arrêté                  | Mille     | 31.055 secs | 115.923 m. p. h. |
|                         | 1 Mille   | 25.566 secs | 70.406 m. p. h.  |
|                         | Kilomètre | 31.326 secs | 71.409 m. p. h.  |
| 114.921 kil. par heure. |           |             |                  |
|                         | Mille     | 41.268 secs | 87.233 m. p. h.  |

Het Bestuur der N. A. C. heeft van de Royal Automobile Club de Belgique bericht gekregen, dat de leden der N. A. C. gedurende de tentoonstelling te Brussel van de hieronder vermelde garages tegen den genoemden prijs kunnen gebruik maken en daar ook benzine en olie kunnen krijgen tegen de vermelde prijzen, die gedurende de tentoonstelling niet verhoogd mogen worden. Eventuele klachten worden bij de Royal Automobile Club de Belgique te Brussel, Avenue de la Toison d'Or 17a, ingewacht.

| Namen van de garages.      | ADRESSEN.                   | Aantal automobiel-<br>garage kan<br>bergen. | Prijs van de<br>garage per<br>etmaal. | Prijs voor<br>het reinigen<br>van de auto-<br>mobiel. | Prijs van de<br>benzine per<br>Liter. | Prijs van de<br>olie. |
|----------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Bouvier                    | 9, place du<br>Marché       | 50                                          | 2 Frs.                                | 3 Frs.                                                | 0.25                                  | 0.80                  |
| Cie. Internatio-<br>nale   | 14, rue du Ma-<br>gistrat   | 25                                          | 2                                     | 2                                                     | 0.20                                  | 0.75                  |
| Deschrijver &<br>Blanchart | 15, rue Veydt               | 30                                          | 2                                     | 5                                                     | 0.21                                  | 0.70                  |
| Germain                    | 33, rue Marcelis            | 45                                          | 2                                     | 3                                                     | 0.25                                  | 1.00                  |
| Kinet                      | 18, pl. du Châ-<br>telain   | 40                                          | 1                                     | 3                                                     | 0.22                                  | 1.00                  |
| Moto-Club de<br>Belgique   | 11, Boulevard<br>du Régent  | 10                                          | 2                                     | 3                                                     | 0.25                                  | 1.00                  |
| N. A. G.                   | Chaussée de<br>Charleroi    | 60                                          | 2                                     | 2.50                                                  | 0.21                                  | 0.60                  |
| Traction Auto-<br>mobile   | 12, Place des<br>Barricades | 30                                          | 1.50                                  | 5                                                     | 0.21                                  | 0.75                  |
| Bruxelles Auto-<br>mobile  | 21, rue Simonis             | 15                                          | 2                                     | 2                                                     | 0.25                                  | 1.00                  |

## Chauffeursschool te 's-Gravenhage.

(Afdeling van de Ambachtsschool).

Jaarlijks worden twee cursussen gehouden voor aanstaande chauffeurs en wel van 1 Maart tot einde Juni en van 1 October tot einde Januari. Leergeld f 10.— per cursus. De kandidaten moeten minstens 18 jaar oud en met metaalbewerking bekend zijn. Diploma Ambachtsschool geeft vrijstelling van het toelatingsexamen.

Verder worden jaarlijks twee cursussen van één maand (Februari en September) gehouden voor particulieren. Leergeld f 100.—, voor ondergeschikten van particulieren f 60.— per cursus.

Aangezien de Chauffeursschool door de Nederlandsche Automobiellclub en door de Nederlandsche Vereeniging „de Rijwiel- en Automobiell-Industrie” gesubsidiëerd wordt, bedraagt het leergeld voor leden dezer corporatiën f 60.— en voor hunne ondergeschikten f 40.— per cursus.

Uitvoeriger inlichtingen te bekomen bij den Directeur der school, Nieuwe Haven 95.

VERORDENING tot aanvulling en wijziging der Algemeene Politie-verordening voor de gemeente Vianen, vastgesteld door den Raad der gemeente in zijne vergadering van den 8 Februari 1887.

ART. 3. Tusschen de artt. 26 en 27 van Hoofdstuk III afdeling III, het rijden, de paarden, het vee en de honden, wordt het volgende artikel gevoegd:

ART. 26a. »Met hechtenis van ten hoogste zes »dagen of eene geldboete van ten hoogste vijf-en-»twintig gulden wordt gestraft:

»de bestuurder van een motorrijtuig of van een »rijwiel, waarmede in de bebouwde kom over wegen »met eene grootere snelheid gereden wordt dan »zestien kilometer per uur met uitzondering van de »gedeelten in de bebouwde kom, waarop niet snel-»ler mag gereden worden dan tien kilometer per »uur. Deze in acht te nemen maximum-snelheden »worden aangeduid door waarschuwborden van »een door den Minister van Waterstaat vastgesteld »model.»

ART. 5. Tusschen de artt. 79 en 80 van Hoofdstuk XI, Algemeene bepalingen, wordt het volgende artikel gevoegd:

ART. 79a. »Voor de toepassing dezer verordening »wordt verstaan onder »bebouwde kom” het gedeelte »der gemeente omgeven door den Ringdijk, Singel-»laan, Lindelaan, den Rijksstraatweg tot den Hooge-»landsche weg, Touwbaan, Kanaalweg, Zomerdijk »en de Buitenstad. Genoemde wegen en straten zijn »in de bebouwde kom begrepen.»

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van den Raad der gemeente Vianen den 21 Juli 1910.

(w.g.) J. C. F. HOEUFT, Voorzitter.

(w.g.) C. P. NUMAND, Secretaris.

De Raad der gemeente Westwoud, gehoord Burge-meester en Wethouders;

Overwegende, dat het met het oog op de openbare orde en veiligheid wenschelijk wordt geacht

eenige bepalingen op te nemen in de Politieverordening dezer gemeente, vastgesteld bij Raadsbesluit d.d. 12 October 1906 en medegedeeld aan Gedeputeerde Staten dezer Provincie volgens hun bericht van 24 October 1906 n°. 84, waarbij verboden wordt het verblijf in deze gemeente met woonwagens en het door meer dan één persoon gelijktijdig berijden van één en hetzelfde rijwiel;

Gelet op de Gemeentewet;

#### BESLUIT:

de Algemeene Politieverordening voor de gemeente Westwoud, vastgesteld bij Raadsbesluit van 12 October 1906 en medegedeeld aan Gedeputeerde Staten, volgens hun bericht van 24 October 1906 n°. 84,

te wijzigen als volgt:

Aan artikel 20 bij te voegen: sub. o.

»Het is verboden zich op wegen, straten of »pleinen met een rij- of voertuig, uitsluitend of »hoofdzakelijk tot bewoning dienende, binnen deze »gemeente op te houden.

»Op eene herhaalde aanmaning der politie zijn »de eigenaars of geleiders van dergelijke rij- of »voertuigen verplicht de gemeente te verlaten.«

En aan artikel 20 bij te voegen: sub. p.

»Het is den bestuurder van een gewoon of een »motorrijwiel verboden iemand op hetzelfde rijwiel »met zich mee te voeren.«

Gedaan ter Openbare Raadsvergadering van den 15<sup>den</sup> Juli 1910.

(w.g.) C. NEEFJES, Voorzitter.

(w.g.) M. BUURMAN, Wethouder.

### Bekendmaking betreffende afgegeven NUMMERBEWIJZEN.

#### Provincie GRONINGEN (Letter A).

- No.  
641 Roosjen, David, Stads kanaal, (gem. Wildervank)  
642 Dijkema, Albertus, 't Zandt

#### Provincie FRIESLAND (Letter B).

- 508 Barlj, L. H., Dokkum, Hoogstraat 76  
509 Broekhuizen, Christiaan, Oostrum  
510 Lukkes, Jan, Arum  
511 Kuipers, Sjoerd, Marssum

#### Provincie DRENTHE (Letter D).

- 198 Heithuis, Johan, Paterswolde (Eelde).

#### Provincie OVERIJSSSEL (Letter E).

- 714 Kate, D. ten, Deventer, Papenstr. 28  
715 Volmerink, J. H. A., Borne, Hengelosche straat  
716 Rekers, Bernardus, Denekamp  
717 Minkhorst, J., Enschede, Getferstr. 24

#### Provincie NOORD-HOLLAND (Letter G).

- 310 Titsingh—de Koning, C., Hilversum  
2749 Westdorp, A. J., Sloten (N. H.), Baarsjes D 50  
2750 Brunott, W. J. M. F., Amsterdam Ceintuurbaan 420  
2751 Koen, J., Hoorn, Groote Oost 141  
2752 Hamaker, L. H., Nieuwer-Amstel, Amstelveensche weg F 218  
2753 Metelkamp, P. J. P., Amsterdam  
2754 Teves, A., Haarlem, Raamsingel 16  
2755 Geerling, J. H. M. J., Amsterdam, Lijnbaansgracht 119  
2756 Ceevers, G. J., Anna-Paulowna, Ewijkvaart, wijk H, 8  
2757 Meuring, F. W., Amsterdam, Lijn, baansteeg 4  
2758 Geer, C. v. d. Zandvoort, Kerkstr. 13

#### Provincie ZUID-HOLLAND (Letter H).

- No.  
3017 Mol van Otterloo, H. de, 's Gravenhage, Malakkastraat 236  
3291 Ruwe, Th. de, Gouda, L. Tiendeweg 23  
3292 Notenboom, A., Delft, Hooikade 3a  
3293 Notenboom, J., Delft, Havenstr. 1a  
3294 Weelden, A. van, Gorinchem, Arien Brandsteeg C 339a  
3295 Smit, J. J., Ridderkerk, (Slikkerveer)  
3296 Wille, J. B. A. & F. C. A., Koudekerk  
3297 Ruyter, Cornelis de, Meerkerk  
3298 Kant, F. H. van der, Noordeloos  
3299 Knuyver, S. P., 's Gravenhage, Leuvense straat 58  
3300 Selderbeek, H., 's Gravenhage, Daguerrestraat 123  
3301 Wilk, D. H. G. v. d., Leiden, Rijn-en Schiekade 17  
3302 Wilk, D. H. G. v. d., Leiden, Rijn-en Schiekade 17  
3303 Takken, Jan, Hei-en Boeicop  
3304 Beek, A. W. v. Lange-Ruige-Weide  
3305 Mil, J. C. v., Kethelen Spaland  
3306 Barendse, L. G. J., 's Gravenhage, Schedeldoekshaven 2  
3307 Schouten, J., Rotterdam, Agniessestraat 17  
3308 Bruggemans, H. J. S., Rijswijk, Geestbrug 15  
3309 Schuddeboom, J. D. A., Rotterdam Honingerdijk 4

#### Provincie ZEELAND (Letter K).

- 437 Schorer, Jhr. G. L., Middelburg  
438 Schotman, A., Goes, Korte Kerkstraat A 115  
439 Jonge, S. de, Domburg, Het Groentje A 2  
440 Kakebeeke, J. M., Middelburg

#### Provincie UTRECHT (Letter L).

- 890 Mees, Mr. W. C., Utrecht, Maliesingel 15

No.

- 891 Hurk, J. v. d., Grietstraat 24  
892 Baams, G., Zeist, Odijkerweg 27

#### Provincie GELDERLAND (Letter M).

- 1315 Hau, P. B. du, Nunspeet, (em Ermelo)  
1316 Weber, W. F. C., Heelsum, (gem. Renkum)  
1317 Beuker, C. F. D., Renkum, A 233

#### Provincie NOORD-BRABANT (Letter N).

- 810 Heijlaerts en Zonen, Firma P. J. F. Prinsenhage, Dreef  
1022 Wouters, J. W., Waalwijk  
1023 Wijers, A. J., 's Hertogenbosch, Koningsweg 93  
1024 Walsum, P. A. van, Gemert  
1025 Louw, F. A. M. de, Tilburg, Markt 23.  
1026 Laarhoven, J. J. van, Helvoirt.

#### Provincie LIMBURG (Letter P).

- 494 Schagen, C., Sittard, Rijksweg, wijk B 67  
495 Kessels, H. J. A. Neeritter  
496 Kloppenburg, K. W. C., Maasbree-Blerick, Baarlosche weg 681.

#### DEPARTEMENT (Letter R).

- 1874 Gagarine, Prins N., St. Petersburg  
1875 Lille, A. G. F. G. C. C. F. de, Maledghem  
1876 Passmann, E., Hannover  
1877 Delden, J. van, Ahaus (W.F.)  
1878 Braas, A. L. F., Luik  
1879 Amerlinck, H. G. J. C., St. Nicolaas (B)  
1880 Hertz, M., Lodz, Polen  
1881 Brunlik, .., Praag  
1882 Luc, Victor, Nancy

### Bekendmaking betreffende afgegeven RIJBEBWIJZEN.

#### Provincie GRONINGEN.

- 96 Roosjen, D., Stads kanaal (gem. Wildervank)  
97 Roosjen, M., Stads kanaal (gem. Wildervank)  
98 Dijkema, Albertus, 't Zandt  
99 Geuns, Johan van, Uithuizen

#### Provincie FRIESLAND.

- 131 Bolman, Helwig, Sneek, Kleinzand  
132 Reis, Hendrik, Sneek

#### 133 Broekhuizen, Chr., Oostrum

- 134 Lukkes, Jan, Arum  
135 Bosgra, Joh. O., Bergum  
136 Barlj, W. H. Th., Dokkum, Hoogstr.  
137 Wiersma, S., Heerenveen, A. van Riezenstraat  
138 Kuipers, Sjoerd, Marssum

#### Provincie DRENTHE.

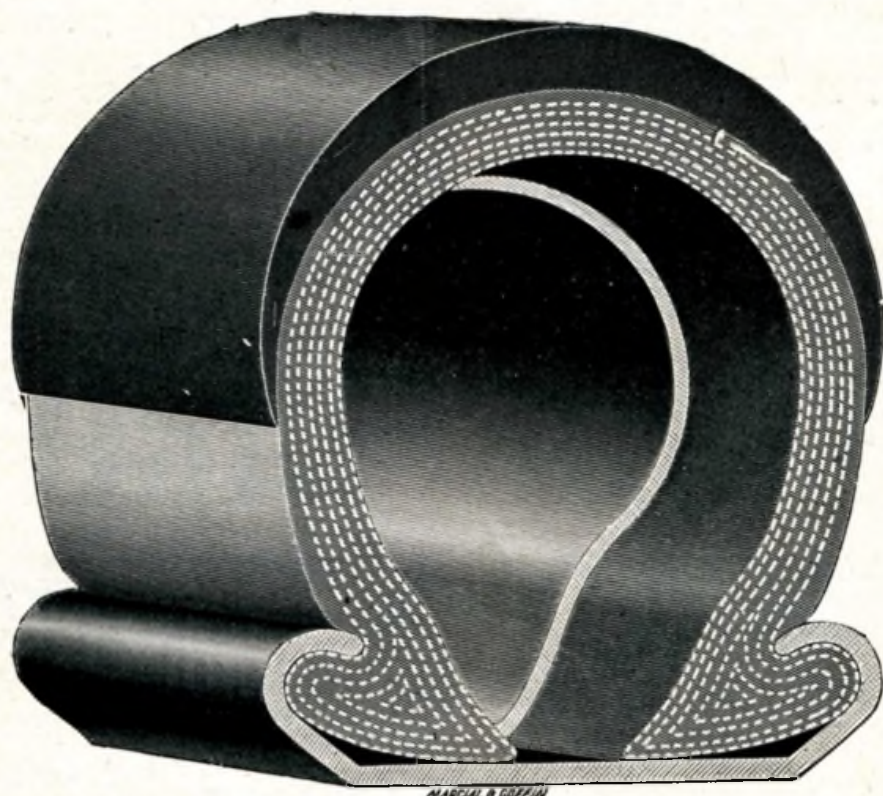
- 37 Heithuis, Johan, Paterswolde (Eelde)

#### Provincie OVERIJSSSEL.

- 137 Hoek, H. v. d., Kampen, Groenestraat 98  
138 Kate, Dirk ten, Deventer, Papenstraat 28  
139 Rekers, Bernardus, Denekamp  
140 Beldman, G. W., Zuna (gem. Wierden)  
141 Minkhorst, Jan, Enschede, Getferstraat 24  
142 Warmink, Theodoor Johan, Goor

# PERSAN

banden zijn de beste



Hoofd-depôt voor HOLLAND:

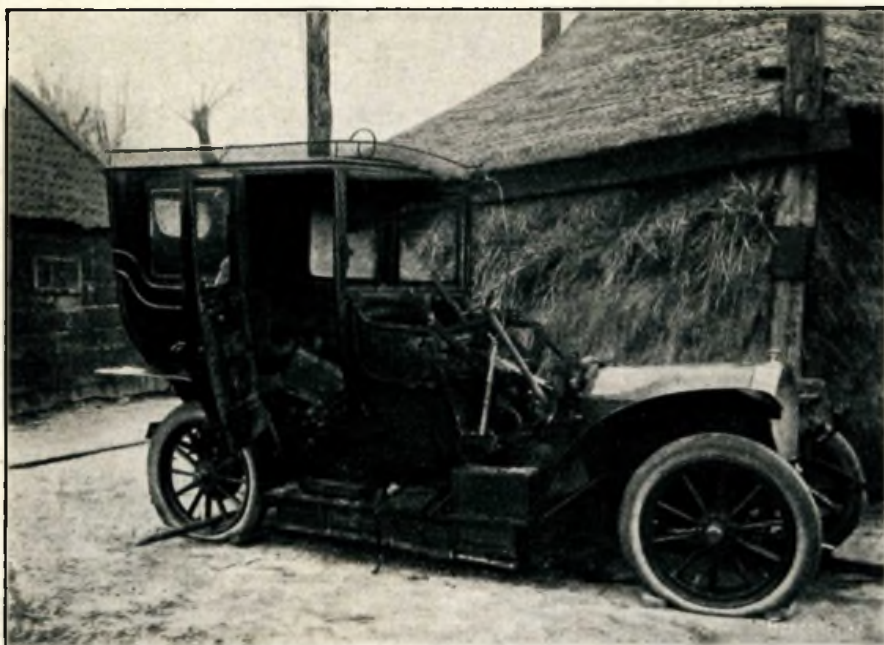
**WESTEINDE 33, 's-Gravenhage.**

Telegr. adres „RUBBER”.

Teleph. No. 1776.

Te Soerabaia in voorraad bij de firma **P. BOUMAN & ZONEN.**

## EEN AUTO-ONGEVAL.



Het is voor eigenaars van automobielen van belang te weten, dat zij zich tegen billijke premieën kunnen verzekeren tegen schade overkomen bij het rijden zoowel als bij stilstaan in de garage of op den weg. Dat de verzekering al naar omstandigheden kan worden gecombineerd en gewijzigd is een groot voordeel, hetwelk uitsluitend wordt geboden door de polissen van

**The Excess Ins. Cy. Lim.,  
LONDEN.**

DIRECTIE VOOR NEDERLAND EN KOLONIËN:

===== **Firma J. HERM. SCHRÖDER.** =====

KEIZERSGRACHT 39I.

AMSTERDAM.

# Lorraine Dietrich

## 1910

|         |        |                                 |                            |
|---------|--------|---------------------------------|----------------------------|
| Chassis | 4 cyl. | 12/16, 15/20, 20/30 P.K.        | } met cardan-transmissie.  |
| "       | 6 "    | 15/20 P.K. en 2 cyl. 10/12 P.K. |                            |
| "       | 4 "    | 20/30, 30/40, 40/50, 60/70 P.K. | } met ketting-transmissie. |
| "       | 6 "    | 70/80 P.K.                      |                            |

De kettingwagens LORRAINE DIETRICH hebben prise directe, zoowel op de 3e als 4e versnelling. Bijbetaling voor kettingkasten f 175.—.

===== **Prijzen van af f 3100,— tot f 13800,—.** =====

Vraagt prijscouranten en inlichtingen bij de

Hoofdvertegenwoordigers voor Nederland en Koloniën:

**C. HOUTTUIN & Co.**

ERNST CASIMIRLAAN/VELPERWEG.

**- ARNHEM.**

Interc. Tel. 693.

**Provincie NOORD-HOLLAND.**

- 578 Wessels, H. Haarlem, Ged. Oudegracht 80 rood  
 579 Westdorp, Andr. Jac., Sloten (N. H.) Baarsjes D 50  
 580 Reus, Klaas de, Winkel  
 581 Dijt, Marius Dirk, Texel  
 582 Brunott W. J. M. F., Amsterdam, Ceintuurbaan 420  
 583 Elias, Jhr. J. M., Zaandam, Westzijde 114  
 584 Westerling, Fredericus, Amsterdam, Overtoom 425  
 585 Koen, Jan, Hoorn, Groote Oost 141  
 586 Krijtenberg, A. J., Amsterdam, Gerard Doustraat 35  
 587 Dijkman, H. R., Haarlem, Olieslaegerslaan 38  
 588 Sweers, Johan Amsterdam, St Jansstraat 29  
 589 Clinge Doorenbos, Jaap, Bussum, Huizerweg 3  
 590 Ansljn, Joh. G. E., Amsterdam, Blankenstraat 3 (huis)  
 591 Geerling, J. H. M. J., Amsterdam, Lijnbaansgracht 119  
 592 Verbeek, G. M., Amsterdam, 1e Oosterparkstraat 132m  
 593 Blokker, Pieter, Blokker (Ooster-Blokker)  
 594 Blokker, Martinus, Blokker (Ooster-Blokker)  
 595 Spruit, J. W., Grootebroek (Lutjebroek)  
 596 Hempelman, Hendrik, Amsterdam, 1e van Swindenst. 109 [huis]  
 597 Waal, B. B. van de, Amsterdam, 1e Helmerstraat 71 [huis]

**Provincie ZUID-HOLLAND.**

- 798 Verheul, C. P., Gorinchem, Revetsteeg C 433  
 799 Ruwe, Th. de, Gouda, Lange Tiendeweg 23  
 800 Kosney, P. C. G., 's-Gravenhage, Heerenstraat 6  
 801 Lely, Joh. van der, 's-Gravenhage, Paviljoensgracht 25  
 802 Notenboom, Arie, Delft, Hooikade 3a  
 803 Notenboom, Joh. Delft, Havenstr. 1a  
 804 Oosterloo, N., Delft, Harmenkoks-laan 59  
 805 Weelden, A. v., Gorinchem, Ariën Brandsteeg C 339a  
 806 Weerd, P. G. de, Ouderkerk a/d. IJssel  
 807 Ruyter, Cornelis de, Meerkerk  
 808 Kant, F. H. van der, Noordeloos  
 809 Bauta, K. W., Leiden, Rapenburg 5

- 810 Baardewyk, J. L. A. v., Gorinchem, Groote Markt B 20  
 811 Ruizeveld, C., Nieuw-Beijerland  
 812 Knuyver, S. P., 's-Gravenhage, Leuvensestr. 58  
 813 Selderbeek, Huibert, 's-Gravenhage, Daguerrestr. 123  
 814 Wilk, D. H. G. van der, Leiden, Rijn-en Schiekade 17  
 815 Vreugdenhil, J., Wateringen  
 816 Haar, T. van de, 's-Gravenhage, Koninginnestr. 91  
 817 Dros, A. H., Leiden, Hooigracht 79  
 818 Takken, Jan, Hei-en Boeicop  
 819 Beek, A. W. van, Lange-Ruige-Weide  
 820 Kok, P. M., Sliedrecht  
 821 Hanzon, P. Joh., 's-Gravenhage, Kempersstr. 101  
 822 Hollander, T. A. den, Leiderdorp  
 823 Kievit, Pieter, Sommeldijk  
 824 Lekkerkerk, C. M., Leiden, Jan v. Houtkade 20 A  
 825 Meijer, Joh. C., 's-Gravenhage, Passage 49  
 826 Leeuwen, G. van, Nieuwkoop, Noorden.  
 827 Bakker, Peter, Giessendam  
 828 Vervloet, W. J. A. L., 's-Gravenhage, Papestr. 21  
 829 Vogels, C. W. H. M., 's-Gravenhage, H. Nieuwstr. 36  
 830 Visser, Henricus, Scheveningen, Vijzelstr. 107  
 831 Tollens, Henricus, Dordrecht, Voorstraat 289  
 832 Huiskens, C. D., Dordrecht, Noordendijk 72  
 833 Bruggemans, H. J. S., Rijswijk, Geestbrug 15  
 834 Roos, A. J. M., Rijswijk, Villa "Martha"  
 835 Bekooy, J. J., Leiden Langestr. 34  
 836 Schuddeboom, J. D. N., Rotterdam, Honingerdijk 4  
 837 Schreuder, F. H. J. E., Hellevoet-sluys, a/b Hr. Ms. "Reinier Claeszen"  
 838 Graaff, Pieter de, Rotterdam, Katshoek 35  
 839 Engelen, W. J., 's-Gravenhage, Gerard Doustraat 91

**Provincie ZEELAND.**

- 116 Wilde, C. J. de, Sint-Maartensdijk  
 117 Schorer, Jhr. G. L., Middelburg  
 118 Schotman, A., Goes, Korte Kerkstr. A 115  
 119 Kakebeek, J. M., Middelburg  
 120 Dominicus, D. P. A., Kruiningen

- 121 Muijnck, Jacob de, Middelburg Spanjaardstraat F 56

**Provincie UTRECHT.**

- 186 Kooten, Th. v., Utrecht, Balistr. 70  
 187 Baams, G., Zeist, Odijkerweg 37  
 188 Veer, M. C. v. d., Bunnik, Dorpsstr. wijk A, 113  
 189 Setten, W. v., Doorn, Dorpsstr. A 368  
 190 Bakker, V., Doorn, Kampweg A 70

**Provincie GELDERLAND.**

- 222 Harmsen, H., Arnhem, Raapopscheweg 2  
 223 Leeuw, G. de, Barchem [gem. Laren]  
 224 Heu, P. B. du, Nunspeet [gem. Ermelo]  
 225 Weber, W. F. C., Heelsum [gem. Renkum]  
 226 Tjaarda, H. J., Arnhem, Eusebiusplein 20

**Provincie NOORD-BRABANT.**

- 182 Schraven, H., Tilburg, Wilhelminapark 115  
 183 Laane, W. J. M. C., Roosendaal  
 184 Wouters, J. W., Waalwijk  
 185 Wijers, A. J., 's-Hertogenbosch, Koningsweg 93  
 186 Marechal, P., 's-Hertogenbosch, Snellestraat 19  
 187 Laarhoven, J. J. van, Helvoirt

**Provincie LIMBURG.**

- 63 Adam, E. J. J., Meerssen  
 64 Schagen, C., Sittard, Rijksweg, wijk B, 67  
 65 Kessels, H. J. A., Neeritter  
 66 Kloppenburg, K. W. C., Maasbree-Blerick, Baarlosche weg 681

**DEPARTEMENT.**

- 201 Isselé, L. A., Bischweiler  
 202 Gagarine, Prins N., St. Petersburg  
 203 Lille, A. G. F. G. C. C. F. de, Maldeghem  
 204 Schmitz, Clemens, Aken  
 205 Heithoff, Georg, Hannover  
 206 Delden, J. v., Ahaus, [W. F.]  
 207 Braas, A. L. F., Luik  
 208 Massagord, L. A., Luik  
 209 Amerlinck, H. G. J. C., St. Nicolaas [B.]  
 210 Köhn, Amandus, Lodz. [Polen]  
 211 Sedemeijer, Eduard, Praag  
 212 Luc, Victor, Nancy  
 213 Laugustin, Louis, Nancy

## 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> Jaargang van „De Auto”

1000 bladzijden met meer dan 300 illustratiën, voor zoover de voorraad strekt,  
 verkrijgbaar à f 2.50 franco bij vooruitbetaling per jaargang.

De Administratie van DE AUTO, Ged. Oudegracht 144, Haarlem.

## Linnen Stempelbanden

Bestellingen worden ingewacht bij:  
 Administratie

voor den 6en jaargang

zijn tegen den prijs van f 1.75 per stel  
 (1e en 2e halfjaar) verkrijgbaar gesteld.

„DE AUTO”, Haarlem.

## Invloed van de carrosserie op den gang van een automobiel.

### De automobiel en het gangwisselcarter.

Het is bekend, dat het gewicht van een wagen weinig invloed heeft op de snelheid in rechte richting, maar dat daarentegen de invloed van den weerstand van de lucht aanzienlijk is. Op een helling is precies het tegenovergestelde het geval: het gewicht is hier overwegend en de luchtweerstand komt pas in de tweede plaats in aanmerking. De verschillende weerstanden, die een motor dus moet overwinnen, zijn: de weerstand bij het rollen, die men gelijk kan stellen aan 13 K.G. per ton; de weerstand van de lucht, welke bedraagt 6,5 gram per M.<sup>2</sup>, oppervlak gericht normaal op de richting van den wagen en bij een snelheid van 1 M. per seconde. Deze weerstand neemt met het oppervlak toe, d.w.z. de weerstand is tweemaal zoo groot, als het oppervlak tweemaal zoo groot is en neemt toe met het kwadraat van de snelheid; de weerstand is dus vier maal zoo groot bij een tweemaal zoo groote snelheid.

Bij een helling komt daar een weerstand bij van 1 K.G. per ton en dat evenveel malen als er millimeters verheffing per meter zijn; die weerstand is b.v. bij een helling van 5%, als de wagen 1000 K.G. weegt, 50 K.G.

Laten we nu eens een wagen tot voorbeeld nemen, die 1000 K.G. weegt, een oppervlak van 1 M., gericht normaal op de richting van voortbeweging en die op den rechten weg 84 K.M. per uur aflegt, d.i. 23,33 M. per sec.

We kunnen bij benadering de kracht berekenen, die de motor van dezen wagen ontwikkelen moet.

De weerstand bij het rollen is 13 K.G.; de luchtweerstand is  $(23,33)^2 \times 6,5 \text{ gram} = 3,54 \text{ K.G.}$ ; dus de totale weerstand op den rechten weg is 16,54 K.G. Deze 16,54 K.G. bij een snelheid van 84 K.M. per uur of 23,3 M. per seconde geven  $16,54 \times 23,3 = 385,4 \text{ K.G. M. seconden of}$

$$\frac{385,4}{75} = 5,2 \text{ P.K.}$$

Dus de kracht van den wagen op de velg moet grooter zijn dan 5,2 P.K.

Als de wagen zich nu in prise directe bevindt, met een nuttig effect van de overbrenging op de velg van 72%, dan moet de motor

$$\frac{5,2 \times 100}{72} = 7,2 \text{ P.K.}$$

ontwikkelen.

Als de wagen, inplaats van 1 ton, het dubbele woog, dan zou de auto, om dezelfde snelheid op den rechten weg te bereiken (verondersteld dat het schadelijke oppervlak hetzelfde is) een motor van ongeveer 15 P.K. moeten hebben, of, met denzelfden motor van 7,2 P.K. zou de wagen van 2 ton op den rechten weg een snelheid van 50 K.M. kunnen bereiken, dus een snelheidsvermindering van 27% tengevolge van het gewicht.

Als we, inplaats van het gewicht te vergrootten, slechts de weerstand bij de voortbeweging vergrootten, door het normale oppervlak met 1 M.<sup>2</sup> te vermeerderen (door een spatscherm aan te brengen b.v.) dan zal

de wagen niet sneller kunnen rijden dan met 68 K.M. per uur, wat een snelheidsvermindering beduidt van 19%.

Laten we nu eens de gang van de twee wagens vergelijken; de eene die 1000 K.G. weegt en een schadelijk oppervlak heeft van 1 M.<sup>2</sup>. (b.v. de carrosserie runabout of een torpedo) en de andere een limousine van 2000 K.G. en een schadelijk oppervlak van 2 M.<sup>2</sup>.

Ze hebben beide een motor met een maximum effectief vermogen van 28 P.K. bij 1200 toeren met een rendement aan de velg van 72%; de kracht, die aan de velg van elken wagen beschikbaar is, bedraagt dus ongeveer 20 P.K.

De twee wagens worden zoodanig gedomultipliseerd, dat de eerste wagen A, 84 K.M. per uur zal afleggen als de wagen met 1200 toeren draait en de tweede, wagen B, zal 66 K.M. per uur afleggen, maximum snelheid op den rechten weg voor hetzelfde regime van den motor.

Er komt een helling van 3%. Wagen A kan deze beklimmen met een snelheid van 73 K.M. per uur en wagen B slechts met 48 K.M. per uur, als het gangwisselen progressief plaats heeft, d. w. z. als men het regime van de motoren kan houden op 1200 toeren. Maar de verbinding van motor en wielen is stijf verondersteld; bij 73 K.M. per uur zal de motor van wagen A 16,9 P.K. leveren en bij 48 K.M. per uur levert wagen B niet meer dan ongeveer 16 P.K. De snelheid van deze twee wagens zal dus verminderen op deze helling van 3% tot het moment, dat er een toestand van evenwicht intreedt, d. w. z. tot het moment waarop de weerstanden gelijk zullen zijn aan de kracht, die aan de velg beschikbaar is. Deze toestand van evenwicht zal zeker op een gegeven moment optreden, omdat de kracht van den motor minder snel vermindert dan de weerstanden.

We behoeven slechts te weten, of die evenwichtstoestand optreedt, voordat de motor stil blijft staan. Als we veronderstellen, dat de motor stil staat bij 400 toeren, dan moet die evenwichtstoestand dus optreden tusschen 1200 en 400 toeren. En dat heeft inderdaad plaats. Na een enigszins ingewikkelde berekening blijkt, dat die toestand van evenwicht plaats heeft bij 70 K.M. per uur voor wagen A als de motor draait met 1000 toeren en 19 P.K. ontwikkelt en voor wagen B bij 40 K.M. per uur als de motor draait met 580 toeren en 13,5 P.K. levert. Dus kunnen de beide wagens de helling van 3% beklimmen, zonder om te schakelen. De eerste zal 15% van de snelheid verliezen, de tweede 26%.

Welke maximum helling kunnen deze twee wagens beklimmen zonder om te schakelen?

Dat zal de helling zijn, die de wagen kan beklimmen als de motor draait met 400 toeren, het minimum regime; dan wordt er 9 P.K. aan de velg ontwikkeld. Wagen A loopt dan met 28 K.M. per uur en zal een helling van ongeveer 7% kunnen bestijgen, terwijl de tweede wagen loopt met 22 K.M. per uur en slechts een helling van 3,9% kan bestijgen zonder om te schakelen.

Zoo kan een helling van 5% zonder gangwisselen door wagen A bestegen worden met 58 K.M. per uur, waarbij de wagen ongeveer 17,5 P.K. ontwikkelt.

**MICHELIN & C<sup>IE</sup>.** 19bis, RUE DE LA CHARITÉ **BRUSSEL.**

# LET WEL!

Het bewijs, dat de

# MICHELIN BAND

de beste is,

is, dat men hem altijd copiëert,

zonder hem

# ooit te evenaren.

MICHELIN BANDEN zijn in depôt in Nederland bij:

|                   |                                                                                        |               |                                                   |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------|
| Amersfoort,       | N. V. Amersfoortsche Rijwiël-,<br>Automobiël- en Machinefabriek,<br>v/h. D. H. EYSINK. | Haarlem,      | J. W. KOOPMAN, 1 Raaks.                           |
| Amsterdam,        | J. LEONARD LANG, 114 Stad-<br>houderskade.                                             | Den Haag,     | H. ENGLEBERT & Co., 71<br>Bezuidenhout.           |
|                   | A. DARRACQ & Cy. Ltd., 100<br>Stadhouderskade.                                         | —             | ALEX HIEL, 85, 87 Balistraat.                     |
| Apeldoorn,        | K. LIMBORGH, Deventerweg.                                                              | —             | H. J. KONINGS, 62, Toussaint-<br>kade.            |
| Arnhem,           | F. GRUND & Co., 24 Velperweg.                                                          | Hilversum,    | J. W. TEN DAM, 16 's-Grave-<br>landscheweg.       |
| —                 | W. J. STOKVIS, 62 Oude Kraan.                                                          | Lelden,       | A. J. STALLINGA, 68 Hooge-<br>woerd.              |
| —                 | VAN DAM VAN POLANEN<br>& Co., 86 Rijnstraat.                                           | Maastricht,   | THIJSSENS Frères & Soeur,<br>10 O.L. Vrouwekade.  |
| Bloemendaal,      | A. E. BEEKMAN, 229 Straatweg.                                                          | Nijmegen,     | A. DARRACQ & Cy. Ltd., 81<br>Hugo de Grootstraat. |
| 's-Hertogenbosch, | F. H. LATHOUWERS, 153<br>St. Jorisstraat.                                              | Rotterdam,    | N.V. AUTO RIJTUIGONDER-<br>NEMING, 86—88 Baan.    |
| Deventer,         | JOHs. HARDONK, 44 Lange<br>Bisschopstraat.                                             | —             | A. SMITS, 125, Noordsingel.                       |
| Enschede,         | J. H. NIJHOF, 36 Haaksberger-<br>straat.                                               | Scheveningen, | A. BRUNTING, 78 Kanaalweg.                        |
| Groningen,        | D. BAKKER, 32 Heereweg.                                                                | Utrecht,      | F. GRUND & Co, 71 Maliebaan.                      |
| Haarlem,          | J. INPIJN, 111 Groote Hout-<br>straat.                                                 | Zandvoort,    | J. LEONARD LANG.                                  |
|                   |                                                                                        | Zeist,        | H. BROEDELET, 18 Eerste<br>Dorpstraat.            |

Voor den export wende men zich tot:

**Michelin & Cie., Clermont Ferrand (Frankrijk)**



# **Darracq**

# **Automobielen**

**met Michelin banden**

**van 12/14 tot 40/50 H.P. met hoogspanning magneet-ontsteking.**

**Eerste prijs Betrouwbaarheidsrit N. A. C. 1909.**

**Abonnement voor het mechanisch onderhoud f 200.—.**

Tallooze getuigschriften ter inzage. Vraagt onze geïllustreerde catalogus aan  
een onzer beide huizen.

**A. DARRACQ & Cy., Ltd.**

**AMSTERDAM,  
Stadhouderskade 100.**

**NIJMEGEN,  
Hugo de Grootstraat 23.**

De tweede wagen zal moeten omschakelen; dan kunnen er zich twee gevallen voordoen:

1<sup>o</sup>. het gangwisselingscarter heeft één prise directe en de snelheid, die onmiddellijk op de hoogste volgt is gedemultipliceerd.

2<sup>o</sup>. het gangwisselingscarter heeft twee prises directes en de snelheid, die op de hoogste volgt, is eveneens een prise directe.

Nemen we b.v. eens een gangwisselingscarter met 4 snelheden, waarvan een prise directe, dan is de verhouding tusschen de 4 snelheden:

$$\frac{1^e}{2^e} = 0,46 \quad \frac{2^e}{3^e} = 0,65 \quad \frac{3^e}{4^e} = 0,77.$$

We krijgen dus voor wagen B bij 1200 toeren:

|                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| 4e snelheid . . . . .    | 66 K.M. per uur. |
| 3e           " . . . . . | 50   "   "   "   |
| 2e           " . . . . . | 32   "   "   "   |
| 1e           " . . . . . | 14   "   "   "   |

Met dezen gangwissel zal wagen B de helling van 5% noch met de 4e, noch zelfs met de 3e kunnen bestijgen. Het rendement van de overbrenging, dat 72% bedroeg bij prise directe, vermindert tot 50% bij een gedemultipliceerde snelheid en de maximum kracht, die aan de velg beschikbaar is zal slechts 14 P.K. bedragen inplaats van 20 P.K. Alleen door het omschakelen verliest men 6 P.K.

Het evenwicht zal optreden bij 12 K.M. per uur, waarbij de motor draait met ongeveer 250 toeren, wat we verondersteld hebben onmogelijk te zijn (de motor stopt bij 400 toeren). We moeten dus de 2e snelheid nemen, waarmee wagen B de helling kan bestijgen met 28 K.M. per uur en de motor ongeveer 13 P.K. ontwikkelt. Hier doet zich de invloed van de carrosserie zeer merkbaar gevoelen. Als het verschil op den rechten weg niet zeer groot is, als het bij een helling van 3% nog niet enorm is, dan wordt het toch enorm bij een helling van 5%, die door den eersten wagen wordt genomen met prise directe en die de tweede nog niet eens kan beklimmen met de derde snelheid.

Verder heeft men bij den tweeden wagen de hefboom viermaal moeten aanraken, terwijl men er bij de lichte wagens niet eens naar behoeft te kijken.

Laten we nu eens het tweede geval beschouwen, waarbij er twee prises directes zijn in het gangwisselcarter.

Veronderstel de snelheidsverhouding is dezelfde.

Wagen B zal dus de helling van 5% kunnen beklimmen met de derde snelheid met ongeveer 36

K.M. per uur, dus met een snelheidswinst van 8 K.M. en waarbij minder brandstof wordt verbruikt, dan bij een carter met een prise directe. Als we inplaats van een carter met 4 snelheden een carter met 3 snelheden, waarvan de verhoudingen bij benadering zijn

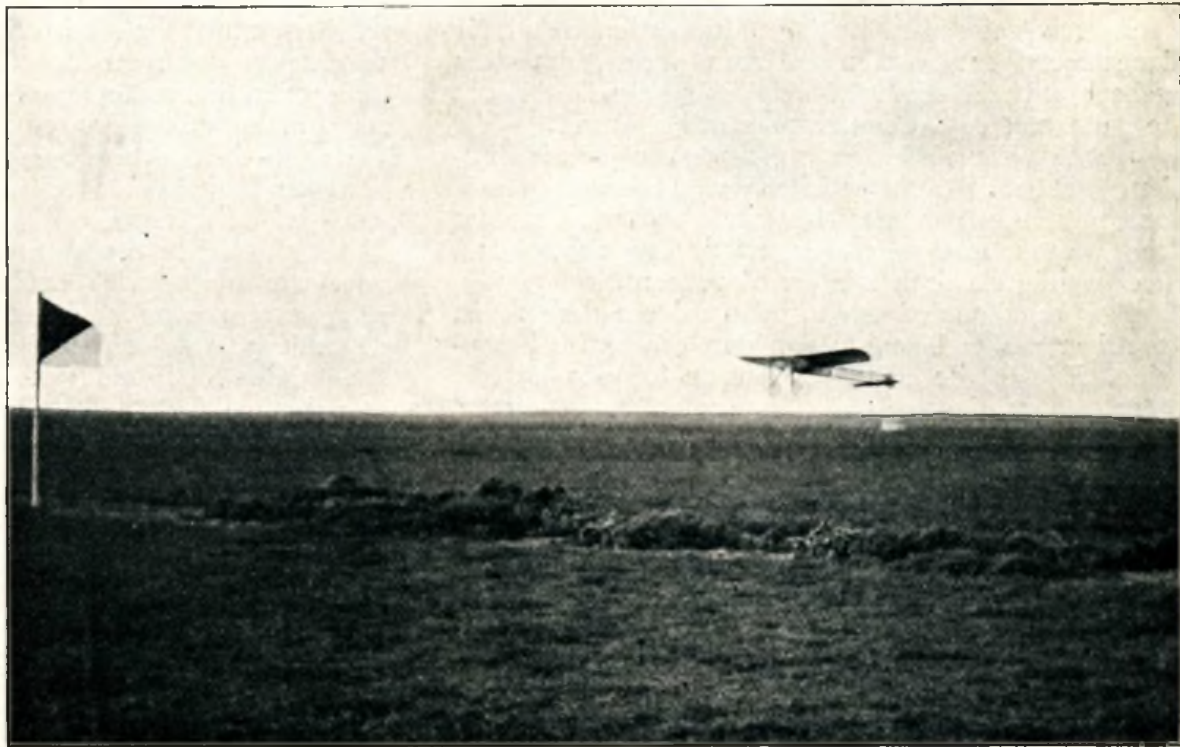
$$\frac{1^e}{2^e} = \frac{1}{2} = 0,50 \quad \frac{2^e}{3^e} = 0,57,$$

dan zal wagen B nog meer in het nadeel zijn en de helling van 5% slechts kunnen nemen met de eerste snelheid, dus met 16 K.M. per uur.

We hebben gezien, dat wagen A een helling van 7% kan beklimmen zonder om te schakelen, maar wanhopig langzaam.

De helling van 5% wordt tamelijk snel genomen met 58 K.M. per uur, een helling van 6% met 42 K.M. per uur en een van 7% met 28 K.M. per uur.

Is er een voordeel in gelegen om om te schakelen



De eerste vlucht op 29 Juli 1910 van Hilgers op het vliegveld te Ede der firma Verwey & Lugard.

voor de snelheid van 5%? A priori niet. Als er slechts een prise directe is, hebben we er geen belang bij om om te schakelen, daar de motor met gedemultipliceerde snelheid slechts een maximum van 14 P.K. aan de velg kan ontwikkelen en de motor bij 58 K.M. per uur 17 P.K. aan de velg ontwikkelt. Hetzelfde geldt voor de helling van 6%, die we niet sneller kunnen nemen dan met 42 K.M. per uur, wat we ook doen. Het is nutteloos om om te schakelen als we geen tweede prise directe hebben.

De helling van 7% kan genomen worden met de 3e met 35 K.M. per uur; daarbij worden 7 K.M. per uur gewonnen. Daarentegen zal men er met een tweede prise directe — al wint men er niet veel bij, wanneer er wordt omgeschakeld bij een helling van 5%, die niet anders genomen kan worden dan bij 61 K.M. per uur, dus met een winst van 3 K.M.

per uur — veel bij winnen als men omschakelt bij de helling van 6 %, die genomen moet worden met de 3e met prise directe bij 56 K.M. per uur, met een winst van 14 K.M. per uur en voor de helling van 7 %, die genomen wordt met bijna 50 K.M. per uur, dus met een winst van meer dan 20 K.M. per uur.

Men ziet uit deze paar voorbeelden, dat dat niet voldoende is.

Het besturen van een wagen is te aangenaam, naarmate men minder met den gangwisselhefboom heeft te maken.

Men gebruikt den gangwisselhefboom in de volgende twee gevallen:

1° Op den rechten weg als de wagen stilstaat of langzaam rijdt en op gang moet worden gebracht of als de wagen op gang is en langzamer moet gaan rijden; in dit geval zal men te minder met den hefboom te maken hebben naarmate de motor een betere vertraging en op gang brenging veroorzaakt, m. a. w. naarmate de motor elastischer is.

2° Als men een helling ontmoet en de motor langzamer gaat werken en men vreest, dat deze geheel stil zal staan of wel als men sneller hoopt te gaan met een gedomultiplieerde snelheid.

Het is dit tweede geval, dat we zoo juist besproken hebben. De elasticiteit van den wagen is onafhankelijk van de elasticiteit van den motor; een wagen met een zeer elastischen motor kan zeer weinig elastisch zijn en omgekeerd.

Een runabout of een torpedo zal om deze reden prettiger om te besturen zijn dan een zware limousine. En als de runabout en de torpedo bij niet zeer bergachtige streken kunnen volstaan met 3 snelheden en een enkele prise directe, dan moet de limousine van eenzelfde vermogen 4 snelheden en de twee grootste als prise directe hebben om den wagen sneller en gemakkelijker te besturen te maken en om het brandstofverbruik te verminderen.

De constructeurs, die in de zeer bergachtige streken rondom Lyon hunne fabrieken hebben, zijn reeds lang tot de dubbele prise directe overgegaan. Cottin-Desgouttes, Pilain, La Buire, Berliet, hebben twee prises directes. Pipe construeert zijn gangwisselcarter eveneens met twee prises directes.

We besluiten hieruit dus, dat het chassis al naar de carrosserie, die er op komt te staan, moet voorzien zijn van een geschikt gangwisselcarter, b. v. drie snelheden waarvan 1 prise directe voor een lichte carrosserie, die weinig weerstand biedt aan de voortbeweging en 4 snelheden, waarvan 2 prises directes voor limousine en landaulet, wat natuurlijk alleen mogelijk is bij de kettingoverbrenging.

Het besturen van den wagen zal dan in beide gevallen aangenaam en gemakkelijk zijn.

(Vie Automobile).

## De organisatie van het Oostenrijksche vrijwillige automobielfcorps.

*Vervolg.*

**Het Kon. Keiz. Oostenrijksche Automobielfcorps.**

*B. Algemeene bepalingen.*

§ 9. Het Oostenrijksche vrijwillige automobielfcorps bestaat uit den commandant, den plaatsvervanger

van den commandant en uit leden.

§ 10. De commandant en diens plaatsvervanger worden op voorstel van den chef van het Oostenrijksche vrijwillige motorcorps benoemd door het Ministerie van oorlog in overleg met het Ministerie van landsverdediging.

§ 11. De oproeping tot toetreding tot het corps gaat uit van den commandant in overleg met den plaatsvervangenden commandant. Bij hem berust ook de beslissing omtrent opname in het corps.

Tegen deze beslissing is geen beroep mogelijk.

§ 12. De oproeping kan alleen gericht worden tot hiervoor geschikte heeren, die

a. staatsburger zijn in een van de in den Rijksraad vertegenwoordigde koninkrijken en landen of in de landen, die tot den Hongaarsche Kroon behooren.

b. in het bezit zijn van een automobielf van goede constructie en wel een explosiemotorwagen van minstens 16 P.K. en van een rijbewijs (overeenkomstig de hiervoor geldende bepalingen).

§ 13. Voorwaarde tot opname is verder de schriftelijk aan het Ministerie van oorlog ingezonden verklaring, dat men zich verplicht in den oorlog onbeperkt dienst te doen. De vrijwilligers, zoowel als hunne chauffeurs en bedienden, zijn in den oorlog — in zooverre ze niet als militaire personen van huis uit onderworpen zijn aan de militaire straf- en disciplinaire wetten — van af den dag van in dienst treding te beschouwen als gevolg van een op voet van oorlog zich bevindende legerafdeeling en zijn daarom zonder uitzondering onderworpen aan de militaire straf- en disciplinaire wetten.

In tijden van vrede:

a. binnen verloop van 4 achtereenvolgende jaren tot drie dienstoefeningen van ten hoogste 10 dagen, de reisdagen inbegrepen.

b. onvoorwaardelijk te gehoorzamen aan de bevelen van die commando's, waaraan ze gedurende den duur van hunne dienstoefening onderworpen zijn.

Gemeenschappelijke militaire oefeningen in vredes-tijd kunnen door het legerbestuur worden opheven of verkort.

§ 14. Het lidmaatschap houdt op:

a. wanneer de vrijwilliger na verloop van den tijd, waarvoor hij zich verbonden heeft, zijn uittrede schriftelijk meldt aan den commandant van het vrijwillige automobielfcorps. Zonder schriftelijke opzegging wordt het lidmaatschap als verlengd beschouwd.

b. op grond van een besluit van den commandant van het vrijw. aut. corps, die het lidmaatschap opzegt en welk besluit moet worden bekrachtigd door het Min. van oorlog in overleg met het Min. van landsverdediging.

§ 15. Bij het niet nakomen van de verplichtingen (onder § 13b).

§ 16. Het vrijw. aut. corps is na den chef van het vrijw. motorcorps direct onderworpen aan het Min. van Oorlog (met goedkeuring van het Min. van landsverdediging); dienovereenkomstig heeft het dienstverkeer direct plaats met het Ministerie van oorlog.

§ 17. Op den 1sten Januari van elk jaar zendt de commandant van het vrijw. aut. corps aan het Min. van oorlog een lijst van alle leden van het corps en een lijst van de in het loopende jaar voor

**FRICTIE AUTOMOBILE „FISCHER”,**

4 cyl. 16-20 P.K. (90 × 100) met verwisselbare Patentcarrosserie, type de luxe, voor 2 of 5 plaatsen, met 2 lantaarns, hoorn en slang en complete gereedschappen :: ::

**f 3575.—**

franco vracht en invoerrechten Den Haag.

**MAATSCHAPPIJ „HELVETIA” :: Van Boetzelaerlaan 64 :: DEN HAAG.**

BEH. VENNOOTEN:

**F. H. J. MARTIJN,** Gep. Officier-mach. 1e klasse Koninklijke Marine en **J. B. GOUDRIAAN.**

**NAGANT**

Chassis 4 cyl. 14-16 H.P. (cardan), boring en slag 90-120 m.M.

**Eenvoudig - Geruischloos - Robuste - Snel.**

**Compleet met banden**

**f 4000.**

Nadere inlichtingen bij de: Internationale Automobiel Centrale

**K. LANDEWEER,**

**BILTSTRAAT 74.**

**UTRECHT**

**ACÉTYLÈNE-DISSOUS**

(OPGELOST ACETYLEENGAS GECOMPRIMEERD IN STALEN CYLINDERS)

Ideaal verlichting voor auto's, jachten, villa's,  
geen onaangename reuk, geen onzindelijk carbidafval, geen  
bevroren, steeds gereed ten gebruike, kost minder en geeft  
meer licht dan met een generator ontwikkeld gas.

Vraagt beschrijvende brochure en prijscourant aan:

Telefoonnummer 4155

de N.V. „ACÉTYLENA”,

Groote Markt 6

1-1

ROTTERDAM.

**ACÉTYLÈNE-DISSOUS**

# Carrosserie-Fabriek PENNOCK



**Binckhorstlaan    □    Den Haag.**

# CHARRON.

**Het goedkoopste der 1<sup>e</sup>  
klasse merken.**

Het **groote nieuws** voor 1910 is het chassis **6 cyl. 18 H.P.**, het toppunt van **eenvoud, soliditeit en robustheid**. Chassisprijs **f 6600.—**

|         |       |      |   |      |     |                         |   |         |
|---------|-------|------|---|------|-----|-------------------------|---|---------|
| Chassis | 8—10  | H.P. | 2 | cyl. | met | cardanoverbrenging..... | f | 3100.—  |
| „       | 12—14 | „    | 4 | „    | „   | „                       | „ | 4000.—  |
| „       | 16—20 | „    | 4 | „    | „   | „                       | „ | 5800.—  |
| „       | 18—24 | „    | 6 | „    | „   | „                       | „ | 6600.—  |
| „       | 20—30 | „    | 4 | „    | „   | ketting                 | „ | 7000.—  |
| „       | 30—40 | „    | 4 | „    | „   | „                       | „ | 8000.—  |
| „       | 50    | „    | 4 | „    | „   | „                       | „ | 9500.—  |
| „       | 75    | „    | 4 | „    | „   | „                       | „ | 11500.— |

**Chassis 12-14 H.P. 1910 direct leverbaar.**

# GAGGENAU

**Omnibussen. Vrachtwagens.**  
**Lasttreinen. Luxe wagens.**  
**2 Taxameterrijtuigen. 2**

Door mij werden geleverd aan de N. V. „HATO”, alhier, 14 Taxameterrijtuigen „Gaggenau“. Chassis 4 cyl. 6-14 H.P. „Gaggenau“ met keurige carrosserie landaulet, geheel compleet met volledig gereedschap en vijf lantaarns, bijzonder geschikt voor H. H. **Doctoren**, kost **f 4500.—**.

De meest volledige inlichtingen worden gaarne op aanvraag verstrekt door:

TECHNISCH  
- BUREAU - „HOLLAND-AUTOMOBILE”  
HENRI M. ENTHOVEN, Ingenieur - 51 Stationsweg - 's-GRAVENHAGE.

militaire dienstoefeningen ter beschikking staande vrijwilligers in tweevoud (een exemplaar is bestemd voor het Min. voor landsverdediging.) In de lijst moet worden vermeld:

*a.* naam, woonplaats en staatsburgerschap van den vrijwilliger, opgave van zijne militaire geschiktheid,  
*b.* soort krachtsoverbrenging en vermogen van elke machine, verder het aantal zitplaatsen en de soort carrosserie,

*c.* namen en eventuele militaire geschiktheid van de chauffeurs en verdere bedienden.

In vredetijd geschiedt het oproepen van de vrijwilligers en de indeeling van deze bij de afzonderlijke commandoplaatsen door den commandant van het vrijw. aut. corps, op grond van de door het Min. van oorlog met toestemming van het Min. voor landsverdediging gegeven aanwijzingen.

In tijd van oorlog staan alle vrijwilligers uiterlijk na afloop van den 3<sup>en</sup> dag na het bevel tot mobilisatie ter beschikking van het legerbestuur; plaats waar en tijd waarop moet worden verzameld, benevens de commandoplaatsen, waarnaar de vrijwilligers moeten oprukken, worden jaarlijks in het voorjaar door de militaire besturen gepubliceerd.

§ 18. Leden van het vrijw. aut. corps, die een militairen rang bekleeden, worden met hun titel, de overige leden met „mijnheer” en de hen toekomende titel en naam aangesproken.

Aan de leden wordt het militaire saluut gegeven.

§ 19. Alle vrijwilligers, dus ook reserve- (niet-actieve) officieren en cadetten enz. dragen gedurende de oefeningen van het corps, de voor het vrijw. aut. corps bepaalde uniform, in dienst bovendien een gordel, kaartentasch en revolver.

Tot de militaire uitrusting behoort verder een veldkijker.

De chauffeurs dragen gedurende de militaire oefeningen de genummerde chauffeurspet en een zwartgele band om den arm met het kenteken van de automobiel (geveleugeld wiel).

Civiele bedienden krijgen bij het oprukken van het militaire bestuur een zwartgele band om den arm.

De vrijwilligers, de chauffeurs en bedienden moeten in tijd van vrede en in tijd van oorlog een legitimatiebewijs, dat hen door het commando waarbij ze zijn ingedeeld, voor den duur van hunnen diensttijd wordt uitgereikt, bij zich hebben.

§ 20. Den leden van het vrijw. aut. corps wordt toegestaan om ook buiten oefeningstijd bij geschikte gelegenheden de uniform van het corps te dragen.

In elk afzonderlijk geval wordt hierover beslist door het commando van het vrijw. aut. corps.

§ 21. Het meenemen van een chauffeur, die staatsburger moet zijn, is verplichtend. Is de chauffeur in het bezit van een wettelijk rijbewijs, die mag hij ook in dienst de automobiel besturen, maar niet de diensten verrichten, die door de vrijwilligers zelf moeten worden verricht.

De militaire besturen hebben het recht om chauffeurs, die door hun handelwijzen aanleiding tot klachten geven, in tijd van vrede uit te sluiten van verdere deelname aan de oefeningen; in tijd van oorlog gelden de bepalingen van § 13.

Civiele bedienden, die bij het oprukken in den oorlog meegebracht worden, moeten staatsburgers zijn.

(Wordt vervolgd.)

#### AANSTEKEN DER LANTAARNS.

Het aansteken der lantaarns van rijwielen, motorrijwielen en automobielen moet deze week ten 8 ure geschieden.



Een Hollandsche vliegmachine. Het toestel van den heer van der Burg.

### Uit de praktijk van den automobilist.

*De behandeling van de kleppen.* — De behoorlijke toestand en het goed werken van de kleppen draagt veel bij tot het goed en geruischloos werken van een motor. Maar goed werkende kleppen heeft men alleen als ze zorgvuldig zijn geregeld en ze goed worden ingeschuurd.

Het regelen en stellen van de kleppen kan het best gebeuren, als de motor zooveel mogelijk is uitgezet, dus als de machine nog warm is. Men kan dit werkje dus heel goed verrichten als men na een tocht weer in de garage is teruggekomen. Het instellen luistert zeer nauw. De kleplichers moeten goed en vast zitten, zoodat ze niet de minste beweging kunnen maken. Bij een 4-cylinder is het eens gebeurd, dat door een gebrekkig instellen een van de 4-cylinders niet voldoende comprimeerde. Dit moet men dan onderzoeken door den motor na het openen van drie compressiekleppen te draaien tot de fout gevonden is. Zoo'n fout kan bijvoorbeeld daaraan liggen, dat de verstelbare kleplichter te hoog is gesteld of dat er vuil is gekomen tusschen klep en lichter. Zijn de kleplichers van fiberschijven voorzien, dan zijn deze dikwijls hol uitgesleten en de klep treft dan niet

altijd precies in de holte, maar daarnaast en werkt dus niet goed. Om dit gebrek te verhelpen, vijlt men de lichter met de schijf glad af, of men vernieuwt de schijf.

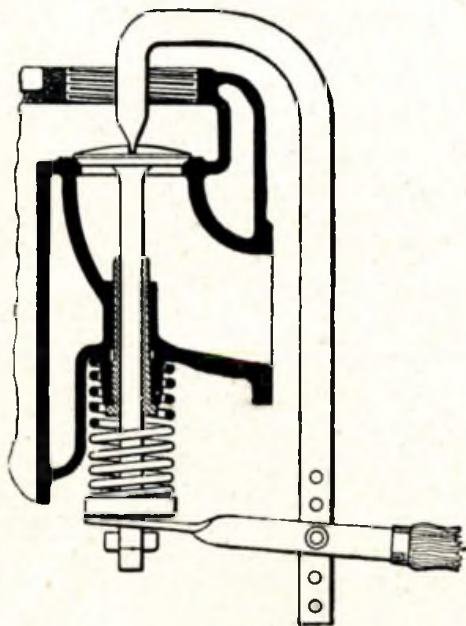
Behalve het goede instellen is het goed schuren van de kleppen een van de belangrijkste punten die tot een juiste behandeling van den motor behooren en bijdragen tot het onberispelijk loopen van den motor. Van tijd tot tijd moeten de kleppen dus opnieuw worden ingeschuurd. Wel is dat inschuren geen aangenaam werk; vooral het demonteeren biedt veel moeilijkheden. Maar het werk loont de moeite en men vermijdt ermee, dat men onderweg pannes krijgt.

Om de klep te demonteeren, moet men eerst de spie losmaken en dat is daarom zoo moeilijk, omdat men daarbij aan twee handen niet voldoende heeft. Om de klep naar beneden te houden, neemt men zijn toevlucht tot verschillende hulpmiddelen. Het eenvoudigste is om een stuk hout tusschen klepkop en klepdeksel te klemmen. Men kan dan gemakkelijk de klepveeren met de schijf optillen en de spie er onder wegslaan, zonder dat de klep zelf beweegt.

Verder zijn er een heele reeks werktuigen maar die niet op elke motor passen. Daarvan moet men zich bij aankoop steeds overtuigen. Een zeer eenvoudig werktuig en dat men zelf kan maken, zien we in bijgaande figuur. Een bijschrift lijkt ons overbodig.

Heeft men spie en veer verwijderd, dan maakt men deze en de klep goed schoon. Dan monteert men de klep weer, en schuift een zwakke veer tusschen de klep en den klepgeleider, die juist sterk genoeg is om de klep van de zitting te kunnen opheffen.

Nu kan men met het eigenlijke schuren beginnen. Als materiaal voor het schuren kan men het beste

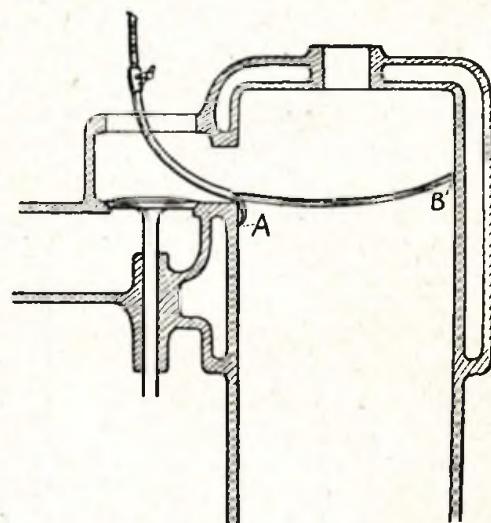


een brei van amarilpoeder en olie of petroleum gebruiken. De brei moet zeer dun zijn en meer olie dan amaril bevatten en wordt op de klepzittingen gesmeerd. Om het slijpmiddel voortdurend dun en vloeibaar te houden, droppelt men herhaaldelijk olie bij. Bij het slijpen duwt men een schroevendraaier in de zaagsnede van de kop van de klep en draait deze laatste heen en weer, dus niet in de rondte. Van tijd tot tijd laat men de veer de klep omhoog duwen, zoodat het slijpmiddel zich weer

over het oppervlak verdeelt. Heeft men geen veer, dan is het ook goed om de klep van tijd tot tijd met de hand naar boven te lichten. Men slijpt onder een gelijkmatig bewegen en een matige druk. Van tijd tot tijd neemt men de klep er uit en onderzoekt het resultaat van het slijpen. Het schuren is geëindigd als beide deelen, kop van de klep en klepzitting volkomen glad en schoon zijn en geen poriën hebben. Dan monteert men de klep weer zooda's het behoort, stelt de kleplichter goed in en overtuigt zich er van, dat alles goed werkt, door de motor even in gang te zetten.

\* \* \*

*Het meten van de cylinderboring.* — Er zijn verschillende methoden en apparaten om de cylinderboring te meten, zonder de motor te demonteeren.



In hoofdzaak komen die apparaten allen op het zelfde neer.

In bijgaande figuur geven we een typische inrichting, die verkrijgbaar is bij Mr. W. Eden Stiff, 52 London Road Sevenoaks.

Het wordt gebruikt door de opening van de klepdop en wijst tot op een honderdste van een inch nauwkeurig. We deelen echter het optimisme van den uitvinder niet geheel, omdat het moeilijk is om te weten, wanneer het instrument zich in horizontalen stand bevindt. De stalen veer die door de opening naar binnen wordt gebracht kan of zoodanig zijn, dat de aflezing direct kan geschieden of de afstand tusschen de punten *a* en *b* kan worden gemeten.

Het instrument heeft het groote voordeel, dat het zeer eenvoudig is, maar aan den anderen kant kan het niet worden gebruikt voor alle motoren en daar 1 m.M. in sommige gevallen de classificatie van een wagen verandert, lijkt het ons noodig, dat het apparaat nauwkeuriger wordt gemaakt, maar, als we goed ingelicht zijn, dan is Mr. Eden Stiff daar reeds aan bezig.

## De tegenwoordige stand van het automobilisme.

(Vervolg.)

We zullen in 't kort een oud strijdpunt aanroeren, dat weliswaar niet van de grootste beteekenis is, maar met welker beantwoording een einde kwam

aan een voornaam deel in de ontwikkelingsgeschiedenis van het normale type. De vraag, of men de ketting of de cardanoverbrenging moet prefereren, werd door de ervaringen van de laatste vijf jaren steeds meer ten gunste van de cardan beantwoord, omdat de ketting inferieur is gebleken wegens het leven dat deze maakt. Al zijn de ongeveer massa's bij de kettingoverbrenging ook kleiner dan bij de cardanoverbrenging, en moge ook bij het gebruik van den ketting de mogelijkheid bestaan om de overbrengingsverhouding op willekeurige wijze te veranderen en de achterwielen een zekere vlucht te geven, dan zijn dit wel zeer belangrijke factoren, maar die op den duur niet van groote beteekenis konden blijven.

Het is bekend, dat de kettingoverbrenging hare meest succesvolle en meest behoudende belichaming heeft gevonden in den Mercédès-wagen, maar ook dit type heeft den drang der tijden moeten volgen.

Welke verbreiding de cardan heeft gevonden, leert ons de statistiek. Onder de wagens tot 10 belasting-P.K., vormt de kettingoverbrenging een tamelijk eenzame verschijning; onder de wagens tot 20 P.K. vindt men er wel wat meer, maar toch veel minder dan de cardan-overbrenging. Zelfs bij de wagens van 20 tot 50 P.K. heeft de ketting sterk aan beteekenis verloren.

De sterkste cardanwagen wordt door de Engelsche firma Napier gemaakt. Deze machine heeft 6 cyl. met een boring van 159 m.M. en een slag van 152 m.M.; het vermogen bedraagt 90 P.K. Als men in de toekomst van een automobiel spreekt, dan is het sous-entendu, dat men spreekt over een z.g. cardanwagen en het moet speciaal vermeld worden, als bij uitzondering de kettingoverbrenging wordt toegepast.

De voordeelen van het normale type zijn zoo veelbeteekenend, dat daarnaast alle afzonderlijke constructie's steeds meer op den achtergrond zijn gedrongen. Een kenner van de Fransche automobiëlconstructie zeide onlangs, dat het karakteristieke van de laatste tentoonstelling in het Grand Palais bestond in het verdwijnen van de »camelots», waarmee bedoeld worden alle constructie's, die van het normale type afwijken.

Van alle verwachtingen omtrent het probleem der voiturette, die ons nieuwe constructieve openbaringen deden verwachten, is zeer weinig in vervulling gekomen.

De Secessionisten in de automobiëlconstructie, die er naar hebben getracht om den wagenbouw in een andere richting dan de klassieke nieuw leven in te gieten, »de Fouillaron's e.a., hebben zich wel den roem verworven van groote mechanische talenten te zijn, die soms verbazingwekkende resultaten bereikten met even verbazingwekkende eenvoudige en merkwaardige middelen, maar hunne constructie's zullen geen blijvende sporen achterlaten, die ook maar in de verte kunnen worden vergeleken met de moreele veroveringen van een type, zooals b.v. van Mercédès e.d.

Wanneer er steeds rennen voor éencylinders werden uitgeschreven, dan zou de automobiëlconstructie daarvan geen nut kunnen verwachten. We zijn reeds te ver. Enkele jaren geleden liet men zich nog wel door den ingewikkelden vorm van een 4 cylinder afschrikken; zoo hier en daar hoorde men verkondigen,

dat de bedrijfszekerheid omgekeerd evenredig is met het aantal afzonderlijke deelen, dat wordt gebruikt. Tegenwoordig zijn de meeste taxi's al 4 cylinders.

De een-cylinder geeft ons kippenvet; voor den tweecylinder trekken we, ofschoon ten onrechte, onzen neus op, maar de 4 cyl. levert ons een goed voorproefje van de kaviaar van den 6-cylinder.

Tengevolge van de groote gelijkvormigheid en de goed uitgebalanceerde massa vormt de 4-cylinder machine een gelukkige harmonie tusschen hoofd- en nevenorganen, de drijvende en gedreven deelen. Ze heeft zich daarom met recht ontwikkeld tot de normale machine binnen het normale type en de één- en 2 cyl. machines moeten dikwijls wijken. Het is nauwelijks aan te nemen, dat de 4-cyl. machine hetzelfde lot als de 6 cyl. machine zal ondergaan, hoewel het gebruiksgebied van de laatste steeds grooter wordt. Door de bekende firma Delaunay-Belleville is reeds een 6 cyl. wagen op de markt gebracht van iets meer dan 11 P.K. Boring 72 m.M., slag 105 m.M.

Het streven naar eenvoud heeft slechts een wezenlijke verandering gedurende de laatste jaren veroorzaakt. De door den Mercédèswagen opgewekte sympathie voor de magneetontsteking met laagspanningsstroom door stroomverbreking is verminderd en de reeds in den beginne van den gasmachinebouw opgetreden kaarsontsteking, die ook bij het automobilisme langen tijd goed bekend was, is weer in eere hersteld. Hieraan heeft men niets, alleen de verbeterde constructie van de hoogspanningsstroomapparaten en de bougie's te danken, maar bovenal ook de omstandigheid, dat men de oorzaken van het vervuilen van de bougie's heeft ingezien en deze weet te ontgaan door een geschikte montage van de bougie's binnen de compressieruimte, en verder door doelmatige smeerinrichtingen.

Niettemin is het weigeren van de ontsteking de storing, waarvan de moderne automobiël den meesten last heeft en het is begrijpelijk, dat een afslag-inrichting in den eenvoud van den Italawagen alleszins gunstig kan worden beoordeeld. Uit de berichten omtrent de ongelukken met vliegmachines en de oorzaken daarvan, blijkt maar al te dikwijls, dat de tegenwoordige ontstekingsinrichtingen nog niet geheel volmaakt zijn.

De gevolgen van het trachten naar vereenvoudiging heeft in het afgelopen jaar slechts dit bewerkt, dat er een paar onbeduidende bijorganen, zooals een manette en een pedaal verdwenen en reeds is er een reactie ingetreden tegen veranderingen van zoo geringen aard. Terwijl er voor jaren heftige critiek werd uitgeoefend, op de gecompliceerdheid van de automobiël, beweert men tegenwoordig, dat men den eenvoud te ver heeft gedreven en door het weglaten van zekere deelen hebben belangrijke functie's van den wagen geleden. Kortom de voordeelen, die het normale type reeds jaren heeft, worden steeds meer erkend en gewaardeerd. De koper van een kleinen wagen wenscht meervoudige trains-balladeurs, bougieontsteking en last not least een gaspedaal en aan zijn eischen wordt voldaan. Welk verschil bestaat er nu nog tusschen een grooten en een kleinen wagen?

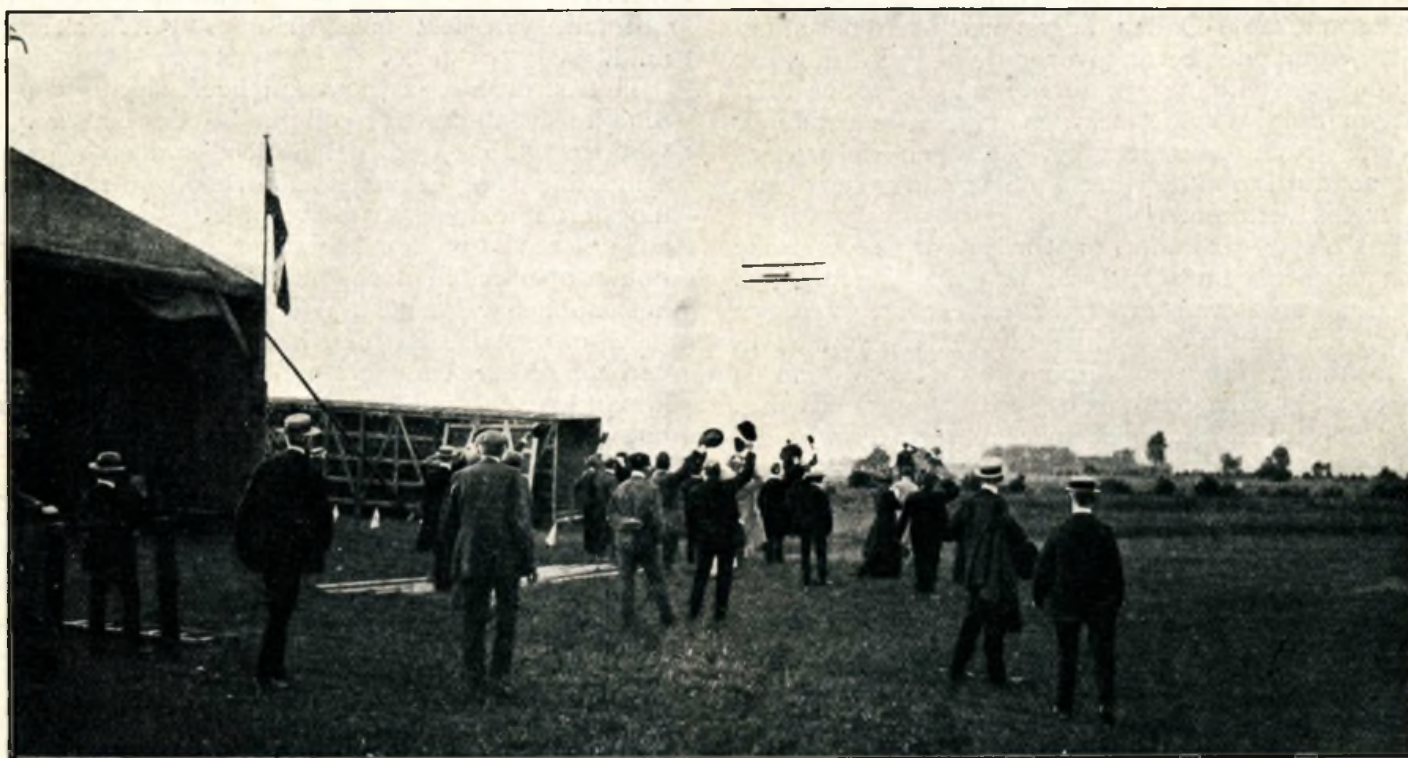
Vatten wij het voorgaande samen, dan zien we, dat weliswaar het normale type van de automobiël

in de laatste 5 jaren zekere ondergeschikte veranderingen heeft ondergaan, zonder dat echter de kleine wagens op deze ontwikkeling een noemenswaardigen invloed hebben uitgeoefend en zonder dat door de pogingen van enkelen, iets nieuws van groote waarde is tot stand gebracht. De klassieke voorbeelden van de groote ren- en toerwagens hebben ook de richting voor de constructie van den kleinen wagen bepaald. Daarmee worden de moeilijkheden, die de kleine wagen aan den constructeur biedt, geenszins geloofwaardig en onderschat; het onvermoeide verstandige uitwerken van de afzonderlijke deelen is dikwijls voor de uitbreiding van een nieuwen tak van industrie even belangrijk als de eerste grondgedachte — alleen dient in verband met de dagelijks veranderende meeningen te worden vastgesteld, dat de veel gecritiseerde groote wagens, als schragende

een onjuiste beoordeling van de feitelijke toestanden. Daarom is het zeer interessant om hier te spreken over eenige conclusie's, die men kan trekken uit de automobieltatistiek van de laatste jaren en wel van het Duitsche Rijk.

Op 1 Januari 1909 waren er in Deutschland 2004 lastwagens en 18547 personenwagens. Dus 90.2 % personenwagens en 9.8 % lastwagens. In het jaar 1907 waren die getallen respectievelijk 91.3 en 8.7 %. De automobiel speelt dus een grootere rol in het vervoeren van personen dan in het vervoeren van lasten. De kleine vergroting van het percentage van de lastwagens wordt veroorzaakt door de sterke vermeerdering van de z.g. subventiewagens, die vervaardigd werden ten behoeve van het leger. Afgezien van de subventiewagens neemt de constructie, zooals

#### Vliegemonstratie te Heerenveen.



Een mooie vlucht van den aviateur van Maasdijk te Heerenveen.

zuilen van de automobieltatistiek, niet alleen een zekere piëteitvolle bewondering verdienen, maar ook uit zuiver technische overwegingen als van zeer groot belang moeten worden erkend.

#### De automobieltatistiek.

Zonder twijfel zijn in de laatste jaren in den bouw van kleine wagens groote vorderingen gemaakt, en er zijn een reeks van kleine automobielen, die er voor bekend staan, dat hare technische praestatie's zeer groot zijn. Het afzetgebied voor de automobieltatistiek is hierdoor aanzienlijk grooter geworden. De neiging tot den kleinen wagen was dus niet alleen daardoor verklaarbaar, maar ook door den eisch, dat de gebruikswaarde van de automobiel moest worden verhoogd. Het kan echter het geheele belang van het automobilisme niet veel baten, wanneer men voor deze nieuwigheden de oude richtingen van ontwikkeling gaat verwaarloosen. Het tegenover elkaar stellen van groote en kleine wagens, van sport- en nuttige wagens leidt maar al te licht tot

uit het volgende staatje blijkt, van lastwagens steeds toe.

Het aantal automobielen in het Duitsche Rijk op 1 Januari 1907, 1908 en 1909 was als volgt:

| Datum.       | Totaal aantal. | Personenwagens. | Lastwagens. | Deel van het geheel in %. |             |
|--------------|----------------|-----------------|-------------|---------------------------|-------------|
|              |                |                 |             | Personenwagens.           | Lastwagens. |
| 1 Jan. 1907. | 11072          | 10115           | 957         | 91.3 %                    | 8.7 %       |
| 1 Jan. 1908. | 16214          | 14671           | 1543        | 90.5 %                    | 9.5 %       |
| 1 Jan. 1909. | 20551          | 18547           | 2004        | 90.2 %                    | 9.8 %       |

De tijden, dat er nog nieuw land voor de last-automobiel werd ontdekt, zijn voorbij; alle gebruiksmogelijkheden, alle gebruiksgebieden zijn bekend. Vooral merkwaardig is het echter, dat volgens de uitgebreide ervaringen van het legerbestuur alleen een zwaar voertuig met een motor van minstens 35 rem P.K. bestand is tegen alle te overwinnen moeilijkheden. Wanneer de constructie van subventiewagens buitengewoon gelukkig en vruchtdragend is gebleken te zijn, dan is het succes niet alleen te



HET  
**Toppunt**  
van  
**Volmaaktheid**  
is de

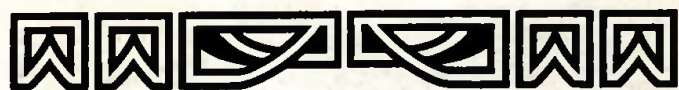
**CALMON** Garantie-  
band.

**5000 K.M. garantie op de gladde banden.**

**3000 K.M. " " " N/S "**

  **Proeven leiden tot nabestellingen.**  

**Hoofdagente: R. S. STOKVIS & ZONEN Ltd.**  
**Afdeeling Rijwielen en Auto-Materiaal — ROTTERDAM.**



„DE LAMPEN  
MAKEN  
DE AUTOMOBIEL”

# BLERIoT

LAMPEN

= EEN EISCH = EEN SIERAAD =

voor iedere auto.

Prachtcatalogus franco op aanvraag.

Hoofdagenten:

**R. S. Stokvis & Zonen Ltd.**

Afd. Rijwielen en Auto-Materiaal.

ROTTERDAM.

danken aan de betrekkelijk lage premien voor aanschaffing en onderhoud, maar de technische ervaringen, die zich in het constructieprogramma van het legerbestuur weerspiegelen, hebben een beteekenis, die reikt tot over de grenzen van de zuiver militaire vraagstukken: de bedrijfszekerheid is niet alleen voor militaire doeleinden beslist noodzakelijk, maar ze vormt de hoofdvereischte van elk behoorlijk automobielbedrijf; een voldoende groote reserve aan materiaal en kracht vormt voor de rentabiliteit een belangrijker factor dan b.v. het benzineverbruik. De subventiewagens hebben het voordeel, dat ze voor velerlei doeleinden kunnen worden gebruikt en ze kunnen nagenoeg niet technisch mislukken, wat natuurlijk niet uitsluit, dat 'het mogelijk is, dat er voor een speciaal geval een nog doelmatiger wagen wordt vervaardigd. We gaan nu over tot de personenwagens.

Op den 1sten Januari 1907 waren er 10115 personenwagens in Duitschland, op denzelfden datum van 1908 totaal 14671 en op 1 Januari 1909 18547. Van 1907 tot 1908 nam het aantal dus met 45 % toe, van 1907 tot 1909 met 83,5 %.

De wagens van 16—40 P.K. hebben zich in de beide laatste jaren het sterkste vermeerderd, n.l. met 114 %. Ze zijn dus van 1907 tot 1909 meer dan verdubbeld. Dit feit wordt nog belangrijker doordat niet de sport, maar ook handel en industrie, het openbaar verkeer enz. in hooge mate tot deze gunstige ontwikkeling hebben bijgedragen. Men krijgt niet den indruk alsof de beteekenis van den grooten wagen afneemt.

De verklaring, dat het meerendeel van de fabrieken in de laatste jaren de prijzen voor luxewagens belangrijk heeft verminderd om hun voorraad op te ruimen en dat dit de oorzaak was van de groote toename van den grooten wagen, is onvoldoende. Geheel afgezien daarvan, dat de prijzen van de kleine en gemiddelde wagens in dien tijd even gedrukt waren als die van de groote wagens kan men toch niet aannemen, dat iemand door de berekening der rentabiliteit besluit tot het koopen van een wagen, die niettegenstaande den verminderden prijs duurder is bij aankoop en ook meer kost in gebruik en onderhoud dan een kleine wagen. Wanneer in kringen, die zich het eerst door zuiver praktische overwegingen laten leiden, de wagens van 16—40 P.K. een zoo grooten en snel toenemenden aftrek hebben gevonden, dan is dat veel meer een bewijs daarvoor, dat de groote wagen als nuttige wagen een gebruikswaarde heeft, die hem in veel gevallen aan den kleinen wagen superieur maakt. De beteekenis van den kleinen wagen behoeft daarom niet gering geschat te worden.

Het gaat niet op om te zeggen, dat de kleine wagen alleen voordeelen en de groote alleen nadeelen heeft. De groote en de kleine wagen hebben zekere technische eigenschappen, die speciaal bij het eene of bij het andere type behooren en bij den aankoop zullen deze eigenaardigheden den doorslag geven, onafhankelijk van den prijs.

Het gebeurt dikwijls, dat er onnoodig een groote wagen wordt gekocht, terwijl een kleine wagen even goed, zoo niet beter voor het doel geschikt zou zijn geweest. Maar even dikwijls gebeurt het, dat een kleine wagen fiasco maakt en door een grooteren moet vervangen worden.

Bij elk geval moet afzonderlijk bepaald worden, welke wagen het beste aan de eischen zal voldoen en bij de zuiver technische beoordeeling van deze vraag moeten een reeks van omstandigheden overwogen worden: het doel, het arbeidsveld, de gemiddelde praestatie per dag, den meer of minder goeden toestand van straten of wegen, de landstreek, de bevolking, de kwaliteit van den chauffeur enz.

Moet er dagelijks een grooten afstand worden afgelegd, dan is er een bepaalde maximum snelheid van den wagen noodzakelijk.

Den vijanden van de automobiel moet altijd voorgehouden worden, dat de snelle voortbeweging het grondelement der auto is. Een automobiel, waarvan men de snelheid aan banden legt, doet denken aan alcoholvrijen wijn en nicotinevrije sigaren. Wat de snelheid aangaat zijn de groote wagens superieur. Men kan hiertegen in brengen, dat ook de kleine wagen in den laatsten tijd groote snelheden kan bereiken, die niet te veel voor die van den grooten wagen behoeven onder te doen. Maar wat de groote wagen spelend verricht, eischt van den kleinen wagen een veel grootere krachtsinspanning en onder sommige omstandigheden een te groote inspanning, die vroegtijdige slijtage tengevolge heeft. De kracht van den grooten wagen ligt dus niet alleen in zijn groote snelheid, maar ook in de voldoende reserve van materiaal en kracht.

Ieder automobilist weet, dat de maximum snelheid van een wagen slechts onder zekere omstandigheden wordt gebruikt en dat dientengevolge het verschil tusschen de gemiddelde snelheid en de bereikbare maximale snelheid naar gelang van de plaatselijke omstandigheden meer of minder groot is. De groote wagen zal dus zijn superioriteit boven den kleinen wagen alleen dan kunnen toonen, als de plaatsen, waar langzaam gereden moet worden, niet al te snel op elkaar volgen en de wegen geen druk verkeer hebben. Verder moeten de wegen in goeden toestand zijn en recht, want door het snelheid verminderen of door de bochten gaat veel tijd verloren.

Deze eenvoudige overwegingen gelden zoowel voor het vlakke land als voor glooiend terrein. Wat de groote wagens als bergbestijgers vermogen, heeft men kunnen zien bij den laatsten Semmering-wedstrijd. Hieruit blijkt, dat de groote wagen zijn waarde als toerwagen heeft behouden en dat men alleen kan spreken van een vermindering van de automobiel-sport ten opzichte van den kleinen en den gemiddelden wagen. Het aandeel, dat de kleine wagen in de automobielsport heeft genomen, is verminderd met 3,0 à 3,1 %, het aandeel van den grooten wagen daarentegen is toegenomen met 0,7 %. De gebruikswaarde van een wagen is echter niet afhankelijk van het vermogen van de machine, maar ook van de grootte en het gewicht van den wagen zelf.

Kan men van een hooge gebruikswaarde spreken, als men aan het einde van een langen tocht alle ledematen voelt?

Voor den sportsman, die de inspanning zoekt, moge dit nog dragelijk zijn, maar de handelsman, die groote afstanden in het land moet afleggen, verlangt met recht een zekere behaaglijkheid gedurende den rit, die voor hem slechts middel voor het doel is. Welke goede diensten bewijzen in dit

opzicht een groote wieldoorsnede, een groote aswijdte en een massa dingen, die bij een grooteren wagen grooter zijn dan bij een kleine. Dan is in veel gevallen een grooter aantal ruime zitplaatsen een onmisbare noodzakelijkheid; het is buitengewoon typeerend, dat in Frankrijk de wagens met 1 en 2 zitplaatsen veel langzamer toenemen dan die met meer dan 2 zitplaatsen. In het jaar 1899 waren er een 726 met 2 zitplaatsen, in 1903 3849, in 1907 6069, terwijl het aantal wagens met meer dan 2 zitplaatsen in die jaren resp. 946, 9138 en 25226 bedroeg.

Menschen, die in den automobielhandel werkzaam zijn, zullen zich hier niet over verbazen. De koper van een kleinen wagen is zelden met het aantal zitplaatsen tevreden en ook heeft hij een natuurlijke voorliefde voor breede en diepe zitplaatsen. En zoo ontstaat er dikwijls tusschen koper en verkooper een weliswaar stillen maar taaien strijd om het aantal en de grootte van de zitplaatsen. Er is groote bekwaamheid toe noodig om in elk afzonderlijk geval het juiste compromis tusschen technische verantwoordelijkheid en handels-ondernemingslust te treffen en gelukkig de verkooper, die verschillende automobieltypen kan aanbieden. Men ziet duidelijk welke grenzen er voor den kleinen wagen zijn getrokken en er is geen ingewikkelde verklaring noodig om uiteen te zetten, waarom de groote wagen ook voor nuttige doeleinden een uitgebreide toepassing heeft gevonden.

De superioriteit, die de groote wagen buiten de steden heeft, verandert in een nadeel, waar het verkeer druk is en de steden elkander snel opvolgen. In een drukke stad heeft een kleine wagen minder tijd noodig om van het eene einde naar het andere te komen dan een groote, zonder dat er aan een te groote snelheid aanstoot wordt genomen. De groote wagen is bij zoo'n tocht niet in de gelegenheid zijn krachten te ontwikkelen; het vermogen van den motor van den kleinen wagen daarentegen is volkomen voldoende voor de geringe eischen, die de straten en goede landwegen aan den kleinen wagen stellen. Het drukke verkeer eischt een beweeglijkheid en een aanpassingsvermogen, welke in zoo groote mate geleverd kunnen worden door den kleinen wagen. Juist door den betrekkelijk geringen omvang kunnen hinderissen gemakkelijker worden ontweken en de kleine auto sluipst door vele gaatjes, waar de groote niet doorheen kan. Het is de vraag of in theorie een kleine dan wel een groote wagen gemakkelijker kan worden vertraagd en geremd. Het is een feit, dat de grootere massa een grootere voorzichtigheid noodzakelijk maakt, omdat bij botsingen de beschadigingen veel aanzienlijker zijn. Ook vindt de kleine wagen op het kritieke moment veel eerder een uitweg.

Als men hieruit wil concludeeren, dat de kleine wagen buitengewoon geschikt is voor het verkeer in de groote steden en voorsteden, dan sluit dat natuurlijk niet uit, dat de kleine wagen ook niet voor andere doeleinden kan worden gebruikt; ook buiten de stad kan die wagen veel toepassing vinden in gevallen, waarbij dagelijks slechts een gemiddeld aantal K. M. — 50 à 70 — behoeft te worden afgelegd en ook die, waarbij het op een kwartiertje niet aankomt en wat komt het er bij een lange reis ook op aan als men wat langzamer vooruit komt dan met een grooten wagen.

De eene zoekt de bekoring van het tochten maken bij voorkeur buiten den wagen in de natuur, de andere vindt zijn vermaak in de aesthetische gevoelens, die de machine en de wagen in hem opwekken.

Hoe verlokkelijk is verder bij kleine wagens de gelegenheid om zelf te sturen; bij een grooten wagen heeft men daarvoor al wat meer moed noodig.

Dit alles, in verband met de prijzen bij aankoop, leidt tot het resultaat, dat 50 % van het geheele aantal automobielen een kleiner vermogen heeft dan 8 (belasting) P.K. (We spreken van Duitschland). Hierbij zijn 7,1 % voor het openbare vrachtvervoer, 33 % voor handel en industrie, 21,1 % voor doctoren en verder zijn er 62,4 % voor de nuttige wagens, waarvan slechts 37,6 % voor de sport.

60,3 % van alle wagens, die in handel en industrie worden gebruikt, 83,5 % van alle dokterswagens en 42,3 % van alle sportwagens hebben een kleiner vermogen dan 8 P.K. De beteekenis van den kleinen wagen en de eigenaardigheid van zijne toepassing blijkt duidelijk hieruit. Opmerkelijk is, dat men de dokterswagens moeilijk als 8 P.K. wagens kan aanduiden. Ze schijnen zeer geliefd te zijn, omdat ze door den eigenaar kunnen worden bestuurd.

In de beide laatste jaren is het aantal kleine wagens tot 8 P.K. slechts met 0,3% toegenomen, het aandeel van de sport verminderde van 1 Jan. 1907 tot 1 Jan. 1909 van 43,8% tot 37,6%.

Stilstand is achteruitgang; het is te verwachten, dat in de eerstkomende jaren de beteekenis van de wagens tot 8 P.K. zal verminderen ten koste van die tot 16 P.K. Dit blijkt niet alleen uit de Deutsche automobielstatistiek, maar ook uit de Fransche.

Het gemiddelde vermogen bedroeg in Frankrijk:

|      | Luxe wagens. | Beroepswagens | Van het totaal. |
|------|--------------|---------------|-----------------|
| 1901 | 4,8 P.K.     | 4,1 P.K.      | 4,8 P.K.        |
| 1902 | 5,3 "        | 4,4 "         | 5,1 "           |
| 1903 | 6,2 "        | 5,2 "         | 5,9 "           |
| 1904 | 7,4 "        | 6,1 "         | 7,0 "           |
| 1905 | 9,4 "        | 7,3 "         | 8,3 "           |
| 1906 | 10,3 "       | 8,0 "         | 9,5 "           |
| 1907 | 11,8 "       | 8,9 "         | 10,8 "          |

Het dient vermeld te worden, dat niet alleen het vermogen van de luxe wagens toeneemt, maar ook dat van de beroepswagens; een maximum wordt voorloopig niet bereikt.

Om de Deutsche automobielstatistiek juist te kunnen beoordeelen, moet men ook letten op de waarde van de verschillende wagentypen. Een wagen van 40 P.K. heeft een geheel andere waarde dan een van 8 P.K. Veronderstel dat tot klasse *a* wagens behooren met gemiddeld 8 P.K., tot *b* die tot 12 P.K., tot *c* die van 28 P.K. en tot *d* ten slotte die tot 70 P.K.

De prijs van een chassis voor een wagen van 8 P.K. bedraagt ongeveer 2000 gld., die voor een van 12 P.K. 3000 gld., voor een van 28 P.K. 5000 gld. en voor een van 70 P.K. 10.000 gld.

De prijzen van de complete wagens staan in dezelfde verhouding als die van de chassis. Ze verhouden zich dus ongeveer als 1 : 1,5 : 2,5 : 5.

Hieruit blijkt dat het totale kapitaal gevormd wordt door 34% van klasse *a*, 31% van klasse *b*, 34% van klasse *c* en 1% van klasse *d*. Dit is natuur-

# Dames en Heeren Stofjassen.



**NIEUW en PRACTISCH**  
Zijden Auto Kappen. Zeer licht.  
Poreus  
Prijs f 7 50. Op aanvraag zichtzend.



**DAMES STOFJASSEN,**  
elegant model.  
Prijs van af f 14.—.



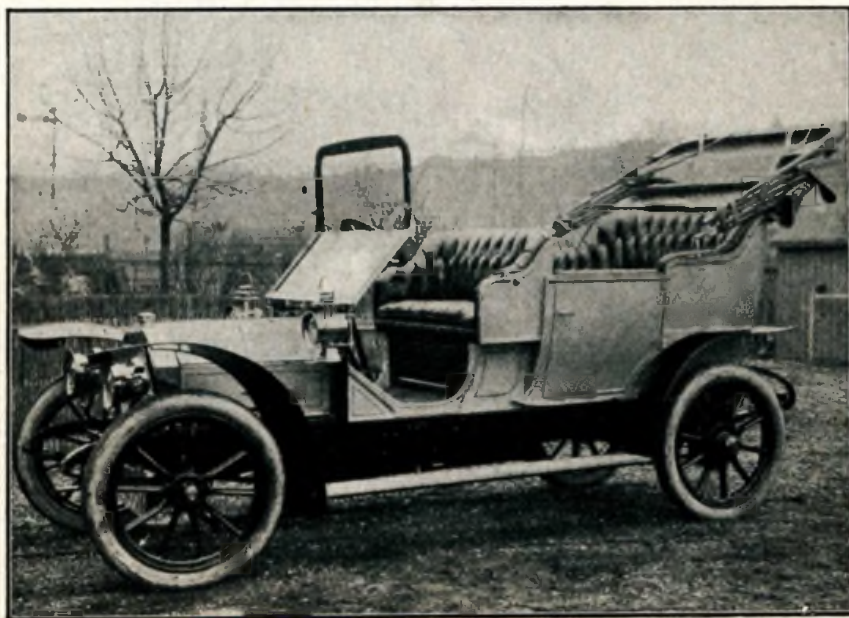
**HEEREN STOFJASSEN.**  
Prijzen f 6.50, f 8.50, f 11.—.

## HET JAGERSHUIS,

SINGEL 238—236, AMSTERDAM.  
Telef. Interc. 8732.

Op aanvraag franco onzen rijk geïllustreerden sportcatalogus.

# F.N. Automobielen F.N.



## F.N.

## F.N.

Bevestigen en verspreiden den roem van de vermaarde F.N.-fabriek. Dragen in alle opzichten de kenmerken van een eerste klas, ongeëvenaarde instelling.

HOOFDVERTEGENWOORDIGERS voor NEDERLAND en KOLONIËN:

**H. ENGLEBERT & Co. — Bezuidenhout 71 — DEN HAAG.**

Vertegenw. voor Ned.-O.-Indië, „L'AUTO", Soerabaya, waar tegen de Holl. prijzen verkocht wordt

# Czaar Nicola

== Petersburg = Kiew  
3000 KIL

Schitterende overwin  
**Peter's Union**

EERSTE: Dir. Willy Pöge op

TWEEDE: Consul Fritsch „

DERDE: Arthur v. Lüde „

VIERDE: Walensky „

ZEVENDE: Kraft „

NEGENDE: Thorton „

TWAALFDE: de la Croix „

Daar de Czaar Nicolaas Wedstrijd onder de meest denkbare bestrating plaats had, is deze overwinning wederom een treffend

## Peter's Union

en rechtvaardigt hare eerste plaats, welke zij inneemt.

## Peter's Union Pneumatic

# Maas-Wedstrijd

v = Moskau = Petersburg ==  
KILOMETER.

winning behaalde wederom

## n Pneumatic.

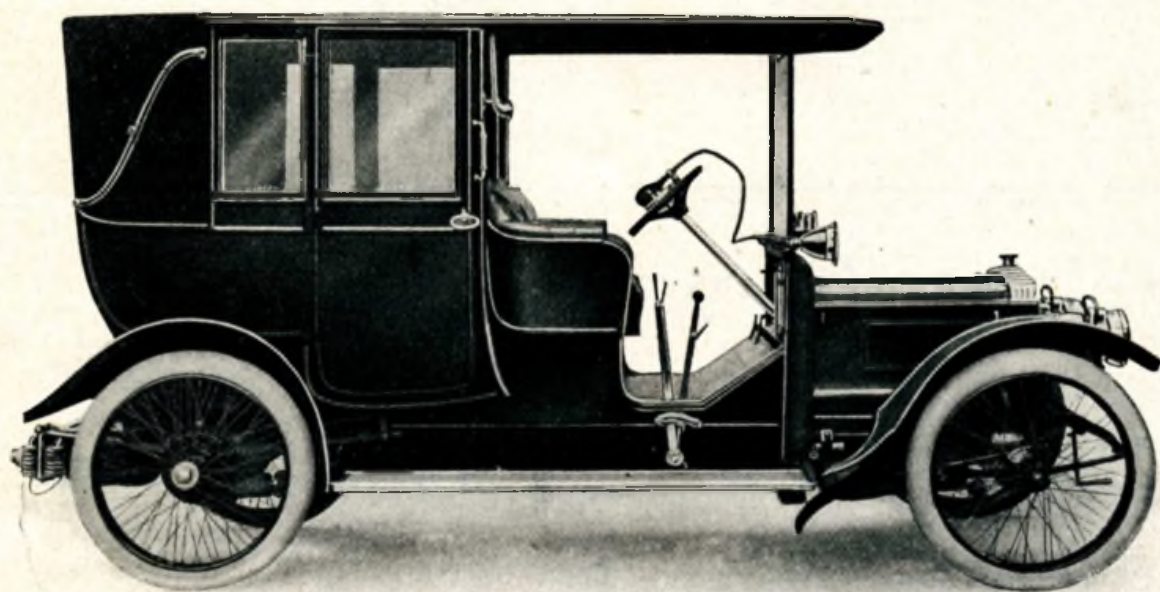
|      |          |     |                      |
|------|----------|-----|----------------------|
| e op | Mercédès | met | <b>Peter's Union</b> |
| „    | „        | „   | <b>Peter's Union</b> |
| „    | „        | „   | <b>Peter's Union</b> |
| „    | Gaggenau | „   | <b>Peter's Union</b> |
| „    | „        | „   | <b>Peter's Union</b> |
| „    | „        | „   | <b>Peter's Union</b> |
| „    | „        | „   | <b>Peter's Union</b> |

kbare moeilijkheden en enorme hitte, alsook over uiterst slechte  
offend bewijs voor de uitmuntende qualiteit der

## n Pneumatic.

C, FILIAAL: AMSTERDAM, N.Z. Voorburgwal No. 294

# DAIMLER AUTO'S



- DAIMLER AUTO'S**, de gemakkelijkste in behandeling.
- DAIMLER AUTO'S**, de billijkste in onderhoud.
- DAIMLER AUTO'S**, de geruischlooste op den weg.
- DAIMLER AUTO'S**, de aangenaamste veering.
- DAIMLER AUTO'S**, de geringste bandenslijtage.
- DAIMLER AUTO'S**, de beste motor (KNIGHT'S KLEPPENLOOZE).
- DAIMLER AUTO'S**, de fijnst afgewerkte carrosserie.
- DAIMLER AUTO'S**, de zuinigste in benzine-verbruik.
- DAIMLER AUTO'S**, de eenvoudigste montage.
- DAIMLER AUTO'S**, met 4 cylinders 15/20, 38/50 P.K.
- DAIMLER AUTO'S**, met 6 cylinders 33/45, 57/70 P.K.
- DAIMLER AUTO'S**, afbeeldingen en brochures gratis.
- DAIMLER AUTO'S**, beweegbare modellen van den motor f 1.—.
- DAIMLER AUTO'S**, steeds voor proefritten beschikbaar.

Hoofdagent voor Nederland en Koloniën:

**M. ADLER - Prinsengracht 581-583. - Amsterdam.**

Telef. 1002. - Telegr.-adres: RELDA.

— BIRMINGHAM — BRUSSEL — PARIJS. —

lijk maar een schatting, maar er blijkt toch uit dat alle klassen (uitgenomen die van boven 40 P.K.) even druk aan den automobiellbouw deelnamen en dat er geen bepaalde grootte is, die sterk de voorkeur heeft.

De statistiek maakt den indruk, alsof de beteekenis van den handelswagen reeds die van den sportwagen overtreft; 55 % van alle wagens zijn nuttige wagens, 45 % zijn sportwagens. De constructie van nuttige wagens heeft reeds vroeg ingang gevonden in Duitschland en daardoor een hoogen trap van ontwikkeling bereikt.

In Frankrijk werden in 1907 63 % van alle personenautomobielen voor de sport en 27 % als beroepswagens gebruikt; in Duitschland daarentegen in denzelfden tijd 51 % voor de sport en 49 % voor beroepsdoeleinden.

Zijn deze cijfers echter in elk opzicht geschikt om te bevredigen?

Men overwege daarnaast het feit, dat de invoer van automobielen naar Duitschland in 1907 ongeveer 11 miljoen gulden bedroeg, de uitvoer 10 miljoen; daartegenover staat, dat Frankrijk terzelfder tijd voor 8 miljoen gulden heeft uitgevoerd en dat er voor ongeveer 5 miljoen gulden werd ingevoerd.

Dus in Frankrijk, het land van den luxewagen, een prachtige automobiellbalans en in Duitschland voor enkele jaren het treurige resultaat, dat de invoer van vreemde merken een miljoen meer bedroeg dan de uitvoer.

Voor hen, die met de geschiedenis van het automobilisme in Frankrijk eenigszins bekend zijn, lijdt het geen twijfel of de sterk ontwikkelde sportzin van de Franschen heeft de ontwikkeling van de Fransche automobiellindustrie niet alleen krachtig bevorderd, maar was ook de eigenlijke drijvende kracht, de ziel voor het vooruit komen op den weg van het succes.



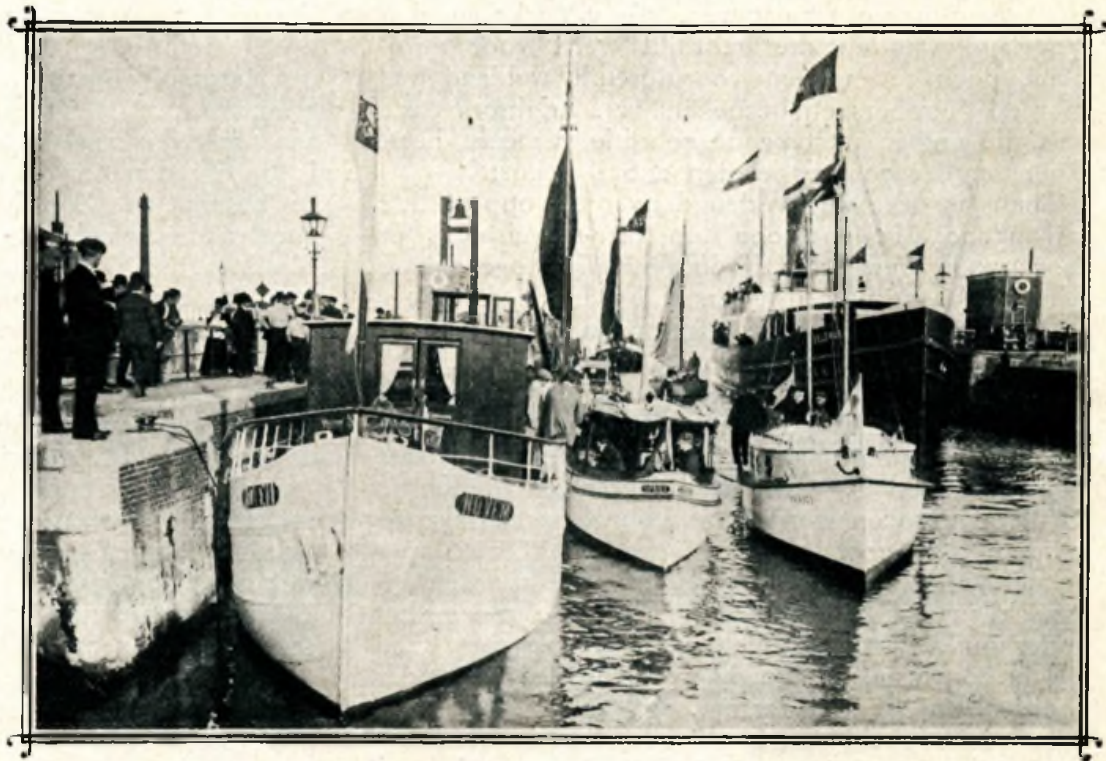
## Uit Engeland.

De staking op de North Eastern Railway, die in Juli plaats vond, heeft weer eens getoond, wat een nut automobielen stichten onder zulke omstandigheden; want al duurde deze staking slechts drie dagen, in de gevolgen is deze toch weer voor veel zakenmensen zeer schadelijk geweest. Duidelijker dan ooit is 't gebleken, hoe raadzaam het is niet geheel afhankelijk te zijn van één vervoer-systeem, vooral in deze tijden nu er een tweede systeem bestaat. Zeker zal de dag komen, dat het aantal motorwagens, in staat menschen, goederen enz. te

vervoeren, zoo groot zal zijn, dat een spoorwegstaking in welk district ook, veel minder ernstig zal zijn dan nu. Thans reeds zou een staking in 't spoorwegverkeer, voor plaatsen op b.v. 150 K.M. van Londen, eerste klas passagiers niet erg treffen en met een dienst van motorbussen en andere publieke auto's zou zulk een een staking ook zelfs tweede en derde klasse passagiers niet erg in ongerief brengen. Wat goederenvervoer betreft, alle groote firma's in Londen, zooals Harrod, Selfridge, enz. zijn reeds onafhankelijk in zulke gevallen, want zij hebben hun eigen motor-goederenwagens. Hun zaken zouden gewoon voortgaan.

Het is daarom van belang voor een natie, dat de

### De Zuiderzeewedstrijd op 31 Juli.



De booten met begeleidende stoomboot in de Oranjesluizen. Winner van den Zuiderzeewedstrijd was de „Novem” van den heer Boissevain.

wegen goed onderhouden worden, waar ze goed zijn en verbeterd worden, waar dat noodig is, om zich zodoende een vervoer-systeem te verzekeren van motorwagens over goede wegen, waardoor spoorwegmaatschappijen niet meer het monopolie daarvan hebben. Het stakingsgevaar zal dan vanzelf tot kleinere proporties teruggebracht worden. Niet alleen ieder goed-gezind automobilist moet hiervoor voelen, maar ook de regeering en de geheele natie.

In de Vereenigde Staten heeft men ook reeds het groote belang van automobielen en wegen beseft, als een verzwakking van de alleen-heerschappij van spoorwegen.

Onlangs zei een Amerikaan, dat zijn landgenooten nooit echt vrij zouden zijn vanuit een handels-oogpunt, voordat een net van goede wegen zich over de Staten uitstreckte en voordat men tegenover gevallen van onrechtvaardigheid of van pressie, uitgaande van spoorwegmaatschappijen, zoo onafhankelijk staat, dat men doodeenvoudig het vervoer overbrengt op den weg in plaats van op de rails.

In Engeland heeft men wel is waar niet te klagen over de spoorwegmaatschappijen. Deze zijn eerlijk

en trachten niet alleen hun aandeelhouders maar ook het publiek zooveel mogelijk te dienen. Maar het is toch altijd goed, als men niet absoluut van iets afhangt, doch daarnaast nog andere hulpmiddelen heeft.

Het is dus wenschelijk dat de Road Board spoedig aan het werk tigt, dat de automobilisten zooveel mogelijk blijven aandringen op verbeteringen, dat het publiek er toe meewerkt de hoofdwegen zooveel mogelijk veilig te maken voor snel-verkeer en voor verkeer met zware vrachten.

De wegentoestand begint al veel beter te worden in Engeland. Een dezer dagen is de nieuwe tarmac-weg geopend te Brighton en dit is te danken aan particulier initiatief. Aldaar werd zeer sterk de behoefte gevoeld aan een stofvrijen weg. Er bestond reeds een mooie tarmac-weg, die vijf jaar geleden aangelegd was en die gebruikt werd voor autoraces, doch tevens een voortdurende weldaad was voor de bewoners en bezoekers van Brighton. Deze weg, die nog in uitstekende conditie verkeert, heeft aan ieder der commissieleden 200 £ gekost.

Thans is deze weg verlengd over een oppervlakte van 25000 M<sup>2</sup>. en 5000 ton teer-plaveisel is er voor noodig geweest. Hierdoor was de zoogenaamde King's Road bijna drie maanden aan het verkeer onttrokken, maar in de afgelopen maand is de nieuwe weg feestelijk geopend.

De kosten zijn wel hoog, maar men is van oordeel, dat binnen weinig jaren alleen aan reparatiekosten zooveel zal uitgespaard zijn, dat de weg haast daaruit betaald is. Want ieder jaar moest de King's Road opgebroken worden en nieuw gemacadamiseerd worden, wat 2000 pond kostte. De nieuwe weg behoeft in twee jaar niet nagezien te worden en dan zal jaarlijks slechts 500 £ noodig zijn voor het onderhoud. Met deze cijfers voor oogen, komt men tot de conclusie, dat goede wegen aanleggen eerder voordelig is, dan andersom.

De plechtigheid van het openstellen van den weg werd bijgewoond door veel autoriteiten. Na een lunch, begaf het comité zich naar den nieuwen weg. Een lange sleep auto's stonden te wachten. Deze reden door de stad, toen naar Madeira Road en hier werd halt gehouden. De burgemeester en de andere leden van het comité bestegen een verhooging bij het begin van den nieuwen weg, waarover een lint gespannen lag. De burgemeester trok dit lint weg en verklaarde de weg opengesteld voor het publiek. Toen, in een lange processie trokken de wachtende auto's op langs den nieuwen, prachtige tarmac-weg, terwijl aan weerszijden duizende toeschouwers geschaard stonden.

Brighton bezit in deze nieuwe zeeboulevard een volmaakt stofvrijen weg.

Te Bournemouth, te Blackpool enz., overal vliegmeetings. In dit opzicht gaat het in Engeland al net zooals in Frankrijk. Iedere plaats, die de beschikking heeft over een flink, ruim terrein, wil zijn eigen vliegmeeting hebben. De dood van den jongen, algemeen beminden Rolls heeft wel even groote schrik en angst verspreid, maar voor korten tijd slechts en ook de vele ongelukken met doodelijken afloop in het buitenland schrikken de gepassioneerden van deze nieuwe sport niet af.

Dit brengt de beroemde Engelsche schijver Rudyard

Kipling er toe in *The Car* een denkbeeld te opperen; n.l. waarom zouden aviators niet zoeken naar een lichaamsbedekking, in staat de val eenigszins en zooveel mogelijk te breken.

Wij zien zeelieden hun schip voorzien van reddingsbooten en zwemgordels; wij zien brandweermannen zich hullen in natte lakens, om de vlammen gloed te verdragen; we zien poolreizigers zich kleeden in dikke dierenvachten, om de koude te kunnen weerstaan; we zien cricketers hun scheenbeenen beschermen.... doch de aviator gaat zorgeloos als een kind omhoog, de lucht in, zonder eenige voorzorgsmaatregel,

Waarom geen hoofd- en schouderbedekking van met lucht opgepompte caoutchouc-stof. Het heele lichaam zou gehuld kunnen zijn in een opgeblazen kleedingstuk, maar de aviator zou dan veel lijken op de grotesque Michelin-pop, waar wij allen op een automobieltentoonstelling wel eens hartelijk om hebben staan te lachen. Ook zou de aviator dan zeer in zijn bewegingen belemmerd zijn. Maar er is geen reden om de meest kwetsbare plekken niet te beschutten. Zoo het bovendee van het hoofd, zoodat de schedel beveiligd is en dan de nek. Kipling denkt zich een beschuttingsapparaat, bestaande uit een hoofdstuk en een schouderstuk. Een helm van opgepompt rubber op het hoofd en ook om den rug en hals als bescherming der nekbeenderen. Het geheel behoeft niet zwaar te wegen. Hoofdzaak zou zijn bij een val een grotere kans te hebben, dat de ruggegraat niet gekwetst wordt en dat de hersenpan ongedeerd blijft. Onder de kin moest het luchtkussen vrij dik zijn, zoodat het hoofd voorover gedrukt kan worden zonder dat de nek breekt. Op de borst zou men nog een losse bekleeding kunnen dragen, eveneens van gummi-stof, waarin lucht gepompt is.

Het denkbeeld van Kipling is zeker voor uitvoering vatbaar en is wel waard ernstig overdacht en bestudeerd te worden.

## Over wedstrijden.

Er gaan wel eens stemmen op tegen automobieltwedstrijden. Waarom toch? Waarom verheffen die zelfde stemmen zich dan niet eveneens tegen paarden races? Ik weet, dat er menschen zijn, die absoluut geen belangstelling aan den dag leggen, noch voor hardrijderijen van paarden, noch voor automobielt-races, die dood nuchter verklaren, dat zij het weten, dat het eene paard harder loopt dan het andere, en dat de eene auto sneller rijdt dan de andere. Doch dat zijn menschen, die zich er niet verder in verdiepen, waarom het eene paard harder loopt en de eene auto harder rijdt; dat zijn menschen, die geen begrip hebben van den bouw van een paard, van de veredeling der soorten, van de fokkerij, en ook niet weten hoe een auto er van binnen uitziet, hoe een auto gemaakt wordt, hoe een auto ingereeden wordt, hoe een auto verbeterd wordt. Dat zijn menschen, die zelf nooit dat prikkende, opzweepende, animeerende gevoel gekend hebben om door eigen gave, door eigen kunnen, hetzij uit een paard, uit een fiets of uit een auto het meeste te



# F. GRUND & Co.

Leverancier van Z. K. H. Prins Hendrik  
der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg.

ARNHEM, Velperweg 24. UTRECHT, Maliebaan 71.

## Automobielen

„RENAULT”, „BERLIET”, „DELAGE”.

Hoofdagenten voor GELDERLAND, OVERIJSEL en UTRECHT.

Direct leverbaar een chassis 20-30 H.P. RENAULT, 4 cyl. 1910.

# HARBURG-WIEN

MOTOR-PNEUMATIC

Vereinigte Gummiwaaren-Fabriken  
„Harburg-Wien”

Fabrieken in: Harburg a. E. } c.a. 4500 Arbeiders  
Hannover-Linden }  
Wien-Wimpassing }

FILIALE:

Telefoon  
9699.

## AMSTERDAM

Telegr. Adr.  
Venivici.

Damrak 28-30.

**Société A. E. C. PARIS,**  
**24 Rue de la Folie Méricourt.**

Succursale pour la Hollande  
et ses colonies,  
**RIDDERSCHAPSTRAAT 2, UTRECHT.**  
Telefoon Interc. No. 2021.  
Telegramadres: Glorius, Utrecht.

## HEEREN HANDELAREN IN AUTOMOBIELEN.

Het is ons aangenaam, aan onze geachte clientèle te kunnen berichten, dat wij te UTRECHT, RIDDERSCHAPSTRAAT 2 een filiaal hebben opgericht van de Société A. E. C. 24 Rue de la Folie Méricourt, Parijs, onder den naam van SUCCURSALE POUR LA HOLLANDE ET SES COLONIES, tengevolge waarvan een zeer belangrijke voorraad van onze automobielmotor en carrosserie benodigdheden voortaan in de magazijnen van die Société aan de Ridderschapstraat 2, Telefoon Interc. No. 2021, aanwezig zal zijn.

Wij zijn tot het nemen van dezen maatregel overgegaan, wijl onze zaken in Nederland in den laatsten tijd een enorme vlucht hebben genomen.

Door het in het leven roepen van een STOCK te Utrecht, hebben wij gemeend onze Nederlandsche clientèle geheel naar haar wensch op eerste aanvraag te kunnen bedienen en haar zoo mogelijk nog nauwer aan ons te verbinden.

Wij hopen en vertrouwen, dat U ons met Uwe geëerde orders zult blijven begunstigen, terwijl wij U van onze kant de verzekering geven, dat wij steeds al het mogelijke zullen doen om U geheel overeenkomstig Uwe wenschen te bedienen.

Wij hebben de eer te zijn,

Hoogachtend,

**SOCIÉTÉ A. E. C. PARIS,**

24 RUE DE LA FOLIE MÉRICOURT.

P.S. Wij maken U er op opmerkzaam, dat ons huis uitsluitend zaken doet met erkende handelaren en niet levert aan particulieren.

Evenals voorheen zal de Heer JEAN CORBIERE, wonende te Amsterdam, Marnixstraat 372, de clientèle bezoeken.

halen, of eigenlijk *alles* te halen, wat er in zit.

En wat paarden-rennen beduiden voor de paarden-fokkerij, de eenige en beste mogelijkheid om een goed paard op te fokken, dat zijn betrouwbaarheids-wedstrijden en auto-races voor de ontwikkeling van den motor-wagen. Ook in den buiten-vorm toont deze ontwikkeling zich. De wagens hebben langzamerhand een geheel andere gedaante aangenomen; vroeger vertoonde zich het begin van zulk een omwenteling slechts bij de modellen van sommige fabrieken; nu echter is die verandering compleet. Er wordt nog wel wat gelachen en gespot om die »badkuipen op wielen». Maar ernstig beschouwd is er geen quaestie van een modegril. Van een praktisch en aesthetisch oogpunt uit is een groote stap naar voren gedaan.

Bij een snelheidswedstrijd zal alles gedaan worden, om de auto zulk een vorm te geven, dat deze geen groote snelheid tegenwerkt en de vernuftigheid gaat daarin zeer ver, zoo ver zelfs, dat wel eens wat opgeofferd wordt aan uiterlijk schoon. Maar uit de bereikte resultaten wordt een les getrokken, en het geleerde wordt te pas gebracht bij het vervaardigen van andere wagens, die *niet* bestemd zijn voor snelheids-races, maar die *ook* bestemd zijn de luchtdruk te overwinnen en zoo makkelijk mogelijk te overwinnen. En ditmaal kan tevens rekening gehouden worden met aesthetische eischen.

Betrouwbaarheidswedstrijden zijn van groot belang voor de ontwikkeling der automobiël-industrie, tot vervolmaking der motorwagens. Daartoe moeten de omstandigheden wel strenger, maar verder zooveel mogelijk normaal zijn, n.l. zooveel mogelijk overeenkomstig de omstandigheden, waaronder in 't gewone leven gereden wordt: 't Lijkt ons daarom zonderling en niet praktisch, dat bij den Reliability-wedstrijd in Frankrijk, de bestuurder absoluut niets van zijn wagen mag nazien; dat niet eens water mag bijgevoerd worden. Natuurlijk is zulk een bepaling wel interessant, maar in het gewone doen zal geen enkel bestuurder op 't idee komen 4000 K.M. te rijden zonder water bij te vullen, zonder zwaar-beproefde deelen na te zien en te smeren, enz. Dat wat hier verlangd wordt, is onnatuurlijk en daarom niet goed.

Tenminste niet voor een betrouwbaarheidsrit, die bewijzen moet, dat een merk goed is en een zekere mate van arbeid kan verrichten.

Laat men de constructeurs, de fabrikanten er geheel buiten en wil men er een echten sport-tocht van maken, waarbij alles van de handigheid van den bestuurder afhangt, waarbij deze toonen moet, hoe een machine door allerlei moeilijkheden tot zijn doel te brengen, desnoods een defecte auto nog te laten loopen, goed, maak dan allerlei onnatuurlijke voorwaarden. Hoe moeilijker dan hoe beter, maar noem het geen betrouwbaarheidsrit om de deugdelijkheid van een merk te doen uitkomen.

Om nog eens even op snelheids-wedstrijden terug te komen; het is wel eigenaardig dat zulke races bestaan en bestaan hebben, voor alle vaar- of voertuigen. Pas was de fiets geboren of wedstrijden werden georganiseerd.

De oude Grieken hadden al wedstrijden voor zegekarren. In onzen tijd wordt om het snelst geroeid, gefietst, gereden, . . . . . gevlogen!

Misschien is 't niet algemeen bekend, dat er zelfs eens een snelheids-wedstrijd uitgeschreven is voor locomotieven. Dit gebeurde in Engeland.

Vóór de lijn Manchester—Liverpool tot stand kwam, besloot de directie een wedstrijd uit te schrijven voor de beste locomotief, waarvoor een premie van f6000 werd uitgelooft.

De voorwaarden voor den wedstrijd werden zorgvuldig vastgesteld en 6 Oct. 1829 kon te Rainhill bij Liverpool de proefrit plaats hebben.

Vier mededingers waren ingeschreven de »Rochet», de »Novelty», de »Sans-Pareil», en de »Perseverance», nog een vijfde de »Cyclopede» was opgegeven, maar deze werd niet toegelaten, omdat de beweging daarbij niet door stoom werd verkregen, maar door een paard, dat in de machine op een hellend beweegbaar vlak geplaatst was.

De uitslag van den wedstrijd, die zich in een buitengewone belangstelling mocht verheugen, was, dat de »Rochet», ingezonden door Stephenson hare mededingers met glans versloeg; de machine bleek aan de gestelde eischen te voldoen en weer moest worden afgelegd, met een gemiddelde snelheid van 14 Engelsche mijlen per uur af; bij den laatsten rit werd een snelheid van 29 Engelsche mijlen bereikt, dat is + 46 K.M.

En nu de vliegwedstrijden. . . . Dank zij deze, zijn er den laatsten tijd groote vorderingen gemaakt.

Het vorige jaar te Reims is er ontzachtelijk veel geleerd. Europa leerde van Glenn Curtis; later weer Glenn Curtis van Europa. Engeland en Duitschland leerden van Frankrijk; later zal 't misschien weer andersom gaan. Men leerde dat de monoplanen sneller zijn dan de biplanen, en men leerde, helaas, ten koste van eenige precieus menschenlevens, hoe sommige ongelukken te voorkomen, of in alle geval in welke richting gezocht moet worden, om dezulke niet meer te doen plaats hebben. Daar waar theorie moet getoetst worden aan de praktijk, vallen licht slachtoffers en de groote uitvindingen, die in den aanvang geen menschenlevens gekost hebben, zullen wel zeldzaam zijn. We kunnen niet anders dan vurig hopen, dat dit aantal niet grooter behoeft te worden, nu er reeds in den laatsten tijd zooveel jonge levens zijn weggenomen uit het kamp der aviators, die wel reeds veel voor de aviatie gedaan hadden, maar ook nog zoo veel beloften inhielden voor de toekomst.

Quand même zal er gevlogen worden. De mensch heeft gevoeld, dat hem vleugelen zijn gewassen. Hij zal ze gebruiken voortaan, ook al moet hij er voor sterven. En vliegwedstrijden zullen gehouden worden, waarbij van elkaar veel geleerd wordt, waarbij een ieder geprikkeld wordt tot meer, tot beter, tot sneller dan de anderen. En zoo zal de volmaking komen!

## Ingezonden mededeelingen van lezers.

*Geachte heer Redacteur.*

Wilt U onderstaand als waarschuwing opnemen:  
Automobilisten, Utrecht verlatende in de richting

den Haag—Leiden—Rotterdam, zullen aldaar op den Leidschen weg 3 tunnels aantreffen.

De 1e is voor voetgangers.

De 2e voor motorrijtuigen verboden (beh. 2 wielers.)

De 3e is voor automobielen enz.

Door een *misplaatsing van het roode bord* nemen vele auto's de 2e tunnel, vooral doordat ook een *groen bord*, max. 6 K.M., zich daar bevindt.

Deze tunnel is zeer laag en het gevolg is beklemd raken en zware beschadiging.

Dit is reeds dikwijls voorgekomen en alzoo acht ik het mijn plicht H.H. automobilisten te waarschuwen.

EEN ABONNÉ.

## Autovallen in ons land.

Wij zullen voortaan zooveel mogelijk geregeld de plaatsen, waar zoogenaamde autovallen aangekondigd zijn, vermelden, ter waarschuwing van argelooze automobilisten. Men mijde zooveel mogelijk die plaatsen.

### Beek bij Ubbergen.

**Brummen.** — Max. snelheid 15 K.M. De autoval strekt zich uit vanaf het waarschuwbord tot aan de eerste bocht; ongeveer 1 K.M.

**Delft.** Men verzoekt ons mede te deelen, dat men te **Delft** per automobiël, als de stoomtram stil staat, ook stil moet gaan staan, en men de tram niet mag passeeren.

Er zijn er, die bekeurd zijn, die stapvoets doorreden, toen de stoomtram stil ging staan en zij reeds bij het laatste rijtuig gekomen waren.

Het zal ons echter benieuwen of tegen dergelijke arbitraire maatregelen niet wat in te brengen zal zijn, want de Wet geeft duidelijk aan, dat de gemeentebesturen wel een minimum snelheid van 10 K.M. kunnen vaststellen, maar niet van minder dan 10 K.M., dus zeker niet van 0 K.M., of stilstand.

Voorloopig geven wij den automobilisten in overweging om het stedeke Delft te mijden en den weg om die plaats heen te nemen.

**Elden.** — (Tusschen Arnhem en Nijmegen), max. snelheid 15 K.M.

**Elst—Elden—Lent (gem. Elst).** Beruchte autoval. In een paar maanden tijds zijn hier ruim 70 automobilisten bekeurd en tot hooge boeten veroordeeld.

**Halfweg.** — Komende van Haarlem van K.M.paal 6.4 tot 6.8. **Beruchte autoval;** bijna alle Haarmsche en Bloemendaalsche automobilisten zijn hier reeds bekeurd.

**Luik.** — De omstreken van Luik zijn tot autovalen gemaakt tot op 30 K.M. van die plaats. Men lette op de aangegeven snelheidsborden.

**Naarden.** — De dorpsveldwachter controleert de snelheid met zijn horloge.

### Rijsenburg.

**Soest.** — Max. snelheid 15 K.M.

De beruchte auto-val alhier strekt zich in de meeste gevallen uit van den Molenweg tot de R.-K. Jongensschool, zijnde een afstand van 500 M.

**Zeist.** — Rijksweg van Utrecht, van K.M. 79 (buitenplaats »Ma Retraite») tot K.M. 79.8 (tramremise).

**Zutphen.** — Deventerweg, max. snelheid 15 K.M.

Gaarne houden wij ons voor completeering dezer rubriek aanbevolen. Wij hopen echter, dat het niet noodig zal zijn.

## Automobiëlkalender 1910.

### AUGUSTUS.

15. Wedstrijd der A. C. van Salon.
21. Bergwedstrijden op den Mont Ventoux.

### SEPTEMBER.

- 1—15. Concours van vrachtwagens, A. C. de France.
- 3—6. Coupe de Liedekerke, Coupe d'Ostende en wedstrijd voor kleine wagens te Ostende.
18. Semmering-bergwedstrijden in Oostenrijk.
- September. Circuit van Boulogne-sur-Mer, bekerwedstrijd voor kleine wagens.

### OCTOBER.

- October. Parijs, Congres voor internationale regeling van het automobiëlverkeer.
2. Bergwedstrijden van Gaillon (Frankrijk).
- 20—21. Groote Prijs van Amerika.

## VICTORIAWATER

### OBERLAHNSTEIN

Vermengd met limonade- of andere sirophen de ZOMERDRANK bij uitnemendheid.



## LUCHTSCHEEPVAAART



## De luchtscheepvaart in Frankrijk.

### I.

Op het gebied van de luchtscheepvaart is Frankrijk een der toonaangevende landen. Daarom lijkt het ons belangrijk genoeg om in een serie artikelen het een en ander daarover mede te deelen.

### 1. De militaire bestuurbare luchtschepen.

Het vraagstuk van de bestuurbare luchtballons is in Frankrijk geboren, zooals de luchtscheepvaart zelf trouwens. De voornaamste wetten werden slechts enkele jaren na de proeven van de gebroeders Montgolfier opgesteld door den helaas te vroeg gestorven generaal Meusnier. Bijna een eeuw later werden ze gecompleteerd door de onderzoekingen van Dupuy

**GLADIATOR****Automobielen****Chassis 1910****4 cyl. fl. 3700.—.****ALEX HIEL.**

Stalling voor Automobielen.

**DEN HAAG.**

Wegens inruiling voor grootere wagens te koop een paar zeer goed onderhouden  
**4 cylinder Landaulettes Clément.**

**WAT IS NU DE BESTE AUTOBAND?**

De volgens het nieuw systeem vervaardigde

**GAULOIS****BAND**

type course

uit de fabrieken der Firma **BERGOUGNAN & Co.** CLERMONT-FERRAND (Frankrijk).**Vraagt prijscourant bij den****GENERAAL AGENT VOOR NEDERLAND****PIERRE DELESCLUZE, Singel 158, AMSTERDAM.**

Telefoon Interc. 9491.

Telegram-Adres: **BERGOLOIS.**

**TECHNISCH BUREAU**  
**T<sup>H</sup>. R. BUCKMANN.**  
**De Riemerstraat 44, DEN HAAG.**  
 Telefoon 3716.

Transportabele- en Stationaire T. B. Accumulatoren.

Complete verlichtingen met METAALDRAAD lampen voor Auto's.**GROOTSTE LAAD- EN REPARATIE-INRICHTING.**

# Automobielen „MIXTE”.

HOOFDVERTEGENWOORDIGER

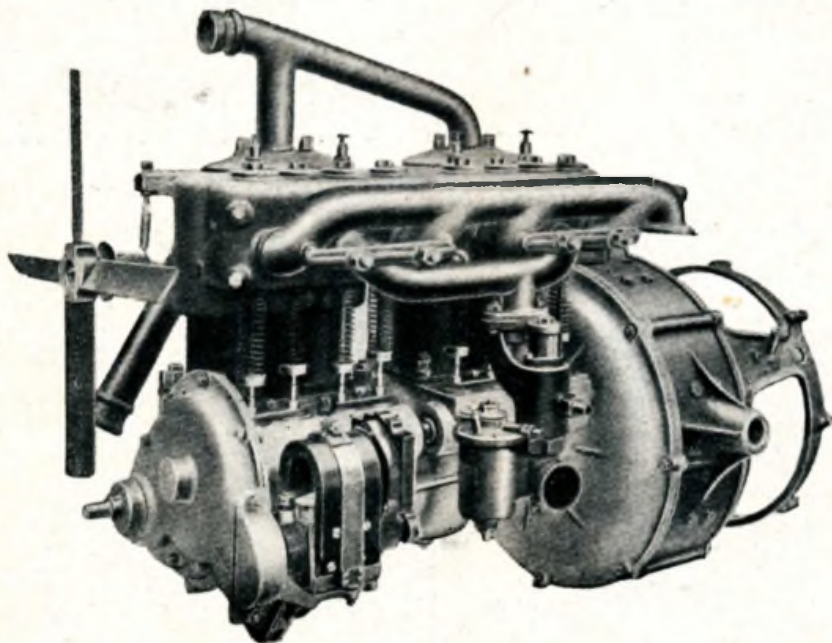
:- voor NEDERLAND :-

:- en KOLONIËN :-



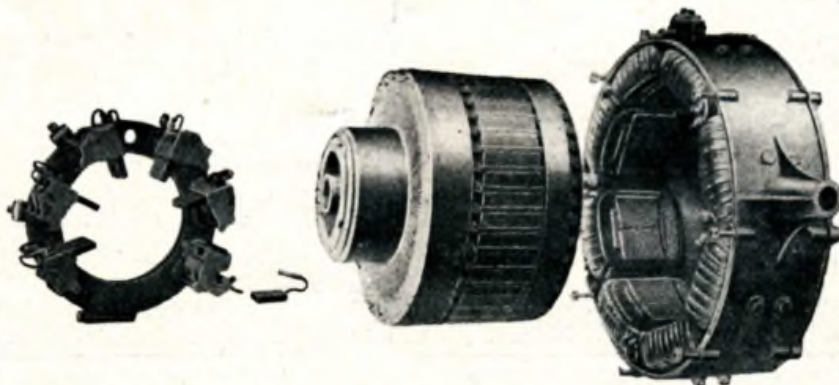
RICHARD LINN,

:- RENKUM. :-



15 H.P. 4 cyl.  
benzine-motor met  
dynamo-mantel

Onderdeelen  
dynamo  
(motor).



Borstelring met borstels. Collector en ankerbewikkeling. Mantel met veldmagneten.

## Bijzonderheden en Voordeelen:

4 cyl. benzinemotor, direct gekoppeld met dynamo, die automatisch eene kleine krachtige accumulatorenbatterij (onder de zitplaatsen) laadt of door deze van stroom voorzien wordt om den motor van de zitplaats af aan gang te zetten, „en prise directe” af te rijden en onderweg nog meerdere kracht en snelheid te kunnen bijzetten.

Geruischlooze gang! Ideaal wagen voor dames! Slechts met één handle regelt men alles! Automatisch in werking zetten van de zitplaats af (geen aanzetten met den slinger!) Kan zelfs met de goedkoopste benzine-soort loopen. Altijd afrijden en bergbeklimmen „en prise directe” (geen gebruik maken van versnellingen!) Geruischloos rijden; soepel en toch krachtig afrijden en snelheid vermeerderen. (geen slijtage van frictiekoppelingen en remmen. **Magneet-electrische frictie-remmen en gasregeling!** (waardoor ook geringere bandenslijtage). **Electrische binnen- en buiten-verlichting**, zoowel aan den wagen als van woning en garage! **Eigen electrische centrale** in den wagen (max. ontlading tot 400 ampère, 15 à 20 kilowatt).

Verkrijgbaar in diverse modellen van af 15 H.P. Luxe landaulette of limousine, totaal geruischloos, met 4 cyl. DAIMLER-KNIGHT benzine-motor (zonder kleppen). **NORMALE PRIJZEN. VRAAGT CATALOGUS.**

**Verhuren van Automobielen** — Luxe wagens voor binnen- en buitenlandsche tochten — Dienstwagens tot stroomlevering voor verlichting, illuminatie en beweegkracht — Transportwagens — Ziekenwagens — Omnibussen — Zoeklichten — Brandweerwagens.

de Lôme en van Tissandier, terwijl kolonel Ch. Renard ze geheel vaststelde. Niettegenstaande de zeer aanmoedigende resultaten, in 1885 te Chalais-Meudon bereikt, wilde het Ministerie van Oorlog de proefnemingen niet laten voortzetten.

Waardoor die verandering van houding op een moment, dat men het doel scheen te bereiken en waarop juist de eerste luchtreis was afgelegd?

Kolonel Renard had het eerste ingezien, dat het noodzakelijk was om een lichten motor te hebben, waarvan toch het vermogen groot genoeg is. Het was de automobiël-industrie, die dezen zoo vurig door kolonel Renard en door Adèr (en andere voorgangers van de luchtscheepvaart) verlangden lichten motor creëerde; en deze motor moest zijn de viertakt explosiemotor, die gevoed werd door benzine. Deze bewonderenswaardige motor moest de aeronautiek een heele stap vooruit brengen en als we nagaan, wat er in de laatste jaren zooal door de verschillende constructeurs is bereikt, dan kunnen we zeggen, dat dat geheel te danken is aan het gebruik, dat ze ervan gemaakt hebben om de schroeven van hun luchtschepen er mee in beweging te brengen.

De adoptatie was betrekkelijk gemakkelijk; de voornaamste moeilijkheid was van finantieelen aard, want dergelijke studie's zijn zeer kostbaar. Voornamelijk industriële personen bemoeiden er zich mee en het gouvernement deed zijn plicht.

We zullen nu den tegenwoordigen stand van de aeronautiek in Frankrijk bespreken.

*Romp.* De algemeen gebruikelijke vorm van romp is die, welke Kolonel Renard heeft aangegeven, n.l. de vischvorm, die het minimum van weerstand aan de voortbeweging biedt.

Het gebruik van de caoutchouc stoffen voor de bekleding van de ballons is eveneens te danken aan de automobiël-industrie, maar speciaal aan de bandenfabrikanten.

*Het behoud van den vorm.* De vorm van de romp speelt een hoofdrol bij het doorklieven van de lucht, ook in verband met het evenwicht. Het is dus zaak, dat die vorm zoo volkomen mogelijk behouden blijft. Daaromtrent heeft men 3 voorstellen gedaan, en deze hebben geleid tot het ontstaan van 3 soorten van luchtschepen:

Het stijve type.

Het slappe type.

Het half-stijve type.

1. *Het stijve type.* Dit model werd in 1870 uitgevonden door een Fransman, Ipiess. Het werd in Duitschland overgenomen door graaf Zeppelin en heeft niet aan de verwachtingen beantwoord, die Zeppelin er in meende te kunnen stellen.

De eenvoudige, compleete, en betrekkelijk gemakkelijke oplossing van het vraagstuk (het behoud van den vorm) was wel geschikt om de methodische geest van de Duitschers te bekoren, maar de constructie is te zwaar, te onelegant en te onartistiek voor den meer luchtigen en ingenieusen Franschen geest.

2. *Het slappe type.* Dit systeem werd reeds voorspeld door generaal Meusnier en werd definitief doorgevoerd door kolonel Renard. Het behoud van den vorm wordt hier verkregen door een kleine overdruk van het gas in de ballon en door de toevoeging van een nieuw orgaan, de luchtballonnet,

die met lucht wordt gevuld, welke onder een zekeren druk staat en waarvan de hoeveelheid er op berekend is om de gasverliezen te compenseeren. Deze constructie werd door de meeste Fransche firma's aangenomen en heeft over het algemeen goede resultaten opgeleverd.

*Het halfstijve type.* Dit systeem werd uitgevonden door de firma Lebaudy en bestaat hieruit, dat er in het benedenste deel van de romp een stijf platform, bestaande uit stalen buizen en waaraan het schuitje direct is opgehangen, wordt omsloten. Om het overige van de romp wordt het behoud van den vorm verzekerd op dezelfde wijze als bij de slappe modellen.

Deze constructie heeft geen volkomen bevredigende resultaten opgeleverd en bij alle luchtschepen van dit model heeft men een inzinking van het bovenste deel van de romp, door de zwaarte van het schuitje, geconstateerd.

(Wordt vervolgd.)

## Een Vliegwedstrijd van stad tot stad.

(Circuit de l'Est).

De onderneming van de *Matin* was stoutmoedig.

Een wedvlucht uitschrijven van stad tot stad in zes étapes van 160 K.M., — jongens, veel aviateurs, zelfs de beste, zullen opzien tegen een dergelijke opdracht. Zij die met succes gevlogen hebben dwars over land, of dwars over zee, zullen zich nog wel eerst eens bedenken vóór ze zich verbinden deel te nemen aan een vlucht, die zes maal achter elkaar van hen vraagt, wat ze eens met succes betracht hebben. Maar juist het stoute van het stuk trok aan en zestien, niet minder dan zestien, mededingers gaven zich op voor de rondvlucht door 't Oosten van Frankrijk, die bij Parijs begint en eindigt.

De deelnemers zijn:

De Baeder (biplane de Baeder); Hubert Latham (monoplane Antoinette); E. Aubrun (monoplane Blériot); Brégi (biplane Voisin); Métrot (biplane Voisin); Biélovucie (biplane Voisin); Ed. Château (monoplane l'ellier); Legagneux (biplane Farman); A. Leblanc (monoplane Blériot); A. Noël (monoplane Blériot); R. Sommer (biplane Sommer); Weymann (biplane Farman); Busson (monoplane Blériot); De Pischhof (monoplane de Pischhof); Lindpaintner (biplane Sommer); Mamet (monoplane Blériot).

De toestellen werden van een zegel voorzien door de sportcommissarissen en dit gebeurde op het vliegekamp van Issy-les-Moulineaux, het punt van uitgang, den dag vóór den start.

Latham en Weymann kwamen door de lucht over Parijs te Issy-les-Moulineaux aan, ondanks regen en wind.

Latham had Châlons om 6 uur 's morgens verlaten, hij voerde 110 liter benzine mee, voldoende voor drie uur. Hij had veel moeite zich te oriënteren door de mist, en verloor daardoor veel tijd. Toch bracht hij den tocht er goed af. Weymann

steeg te Bouy op met zijn Farman; ook hij tobde met het vinden der juiste richting door de mist en maakte daardoor den meest eigenaardigen tocht.

In Parijs vloog hij over de boulevards en over de gebouwen van *l'Auto*. Als eerste, die dit stukje volbracht, zal hem een herinnerings-penning aangeboden worden door *l'Auto*.

Hij had natuurlijk veel bekijks op zijn vlucht boven de reuzenstad en daar hij vloog op een hoogte van slechts 150 M. kon hij de hulde-kreten en groeten van handen, hoeden en wuivende zakdoeken gemakkelijk in ontvangst nemen.

#### PARIJS—TROYES (140 K.M.).

(7000, 3000 en 1000 fr.)

1. Leblanc, monoplane Blériot, motor Gnôme, in 1 uur, 32 min., 20 sec. Gemiddelde snelheid per uur: 89 K.M. 900 M.
2. Aubrun, monoplane Blériot, motor Gnôme, in 1 uur, 37 min., 25 sec.
3. Lindpaintner, biplane Sommer, motor Gnôme, in 2 uur, 25 sec.
4. Weymann, biplane Henry Farman, motor Gnôme, in 4 uur, 56 min., 45 sec.
5. Legagneux, biplane Henry Farman, motor Gnôme, in 3 uur, 59 min., 35 sec.

#### De vliegtocht door Frankrijk.



Blériot, per auto den weg volgende van Parijs naar Troyes. Leblanc, op Blériot, De belangstelling bij den start. winner van de eerste étape.

Een der mededingers onderweg. Twee der deelnemers in de lucht.

Luitenant Crosnier en luitenant Jost zouden op bevel van den minister van oorlog bij den start tegenwoordig zijn. Ook zij begaven zich door de lucht naar Issy-les-Moulineaux vanuit Caen.

Zij maakten ook ondanks regen en mist een prachtige raid vanuit Caen met twee landingen te Brey en te Vincennes.

Ook de Baeder legde den afstand van Douai gedeeltelijk per aeroplane af. Zijn toestel werd echter bij een landing beschadigd en daarom kwam hij den volgende dag uit op een ander toestel van eigen constructie.

Zoo kwam de groote dag; werkelijk een onvergetelijke dag voor hen, die de een na den ander de reuzen-vogels weg zagen vliegen van Parijs naar Troyes; de eerste étape. Negen aviateurs startten en zes zijn goed en wel te Troyes aangekomen; zie hier in welke volgorde zij geclasseerd zijn:

6. Mamet, monoplane Blériot, motor Gnôme, in 5 uur, 8 min., 19 sec.

Ook volbracht deze étape, doch niet als deelnemer, luitenant Chevraux met een passagier op een Wright.

Het weer was prachtig; een overgroote menigte woonde den start bij en ook op de wegen van Parijs tot Troyes toe heerschte groote geestdrift. Om drie uur in den vroegen morgen was het al zwart van menschen om het vliegveld van Issy-les-Moulineaux. Om 5 uur begon het wegvliegen der race-vogels.

Eerst Aubrun, eenige minuten later Leblanc, dan Mamet, dan Lindpaintner en terwijl deze vier vogels aan den horizon verdwijnen zijn Brusson, Noël, Métrot, Biélovucie, Château en Brégi aan het evolueeren boven het vliegveld.

De zon gaat op. 't Is bladstil.

Opeens een verrassing: een aeroplane nadert, komt dichterbij; het is Moisant, die uit Etampes

# MATHIS

## Automobielen en Aëroplanes.

Snel, geruischloos, zuinig, onverslijtbaar

Chassis 15, 20 P.K. **f 3900.=.**

- Voor ernstige reflectanten proefwagen beschikbaar. -

Verdere inlichtingen en prijsacouranten verstrekt:

**GRAND GARAGE L'AUTO - ROTTERDAM.**  
SCHIEKADE 106.



**Verweegen & Kok**  
Kalverstraat 88/90,  
== **AMSTERDAM.** ==

Auto-koffers ::  
Bandendoozen ::  
Termos- en Isola-  
flesschen - ::  
(van af f 4.50).

# PLAIDS

in grootst mogelijke sortering.

|                 |        |         |                         |
|-----------------|--------|---------|-------------------------|
| Waterproof      | plaids | . . .   | van af f 6.50           |
| India-Rubber    | „      | (zwart) | van af f 10.—           |
| Peluche         | „      | . . .   | van f 16.— tot f 75.—   |
| Schotsch wollen | „      | . . .   | van f 4.50 tot f 30.—   |
| Laken en linnen | „      |         | met kameelhaar gevoerd. |



# LEGGINGS

Zwart met riemen  
f 4.- en f 5.- p. p.

Bruin met riemen  
f 6.— tot f 12.50 p.p.

Zwart en bruin  
met veersluiting  
f 6.- tot f 10.- p. p.

**AEROBENZINE** voor luchtschepen en vliegmachines.

**AUTOLINE**

voor auto's en motorrijwielen.

**GASOLINE**

voor Aeroheen- en Benoidgas.

**ZWARE MOTORBENZINE. BORNEOLINE** voor bootmotoren.

**Benzines der Koninklijke Nederlandsche Petroleum-Maatschappij.**

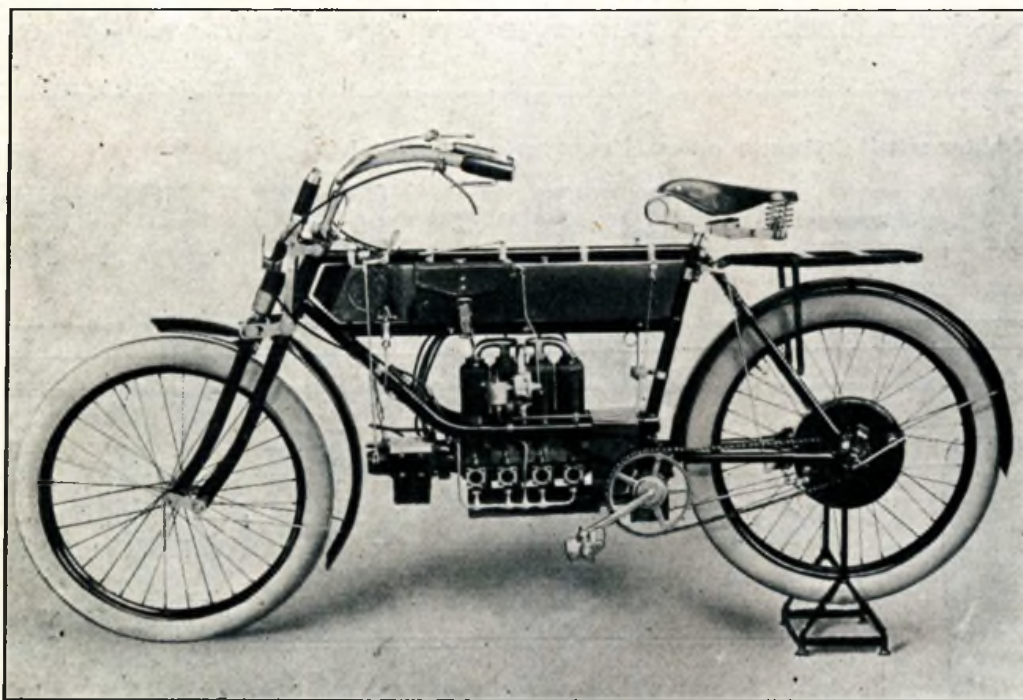
Vraagt prijs aan de verkoop-agenten voor Nederland:

**N.V. „ACETYLENA”, GROOTE MARKT 6, ROTTERDAM.**

400 depôts over het geheele land.

## **F.N. MOTORRIJWIELEN F.N.**

### **Vier cylinders.**



Worden geroemd

door elken vakman.

Zijn de machines

voor het groot-

toerisme door hun

absoluut

stootvrijen gang.

snelheid, klimver-

mogen en volkomen

betrouwbaarheid.

Hoofdvertegenwoordigers voor Nederland en Koloniën:

**H. ENGLEBERT & Co. - Bezuidenhout 71 - DEN HAAG.**

Speciaal ingericht voor het  
COVEREN der Buitenbanden.

**DE NEDERLANDSCHE VULCANISEER INRICHTING**  
**ANDRÉ J.J. HACCOU**  
**BAARSJES** (einde de Clercqstraat) **AMSTERDAM.**

Telefoon: 6714.

Reparatiën onder garantie aan  
**BUITEN- en BINNENBANDEN.**

Het **EENIGST** adres dat zich **ALLEEN** toelegt  
op **REPARATIËN** aan **GUMMIWAREN.**

Speciaal ingericht voor het  
COVEREN der Buitenbanden

komt aanvliegen met een passagier aan boord van zijn Blériot.

Nu maken Busson, Brégi, Legagneux en Weymann hun start en verdwijnen in de richting van Troyes. Latham vertrok niet om gezondheidsredenen.

Nooit, hoorden we zeggen, sinds Parijs—Weenen of Parijs—Madrid, waren er zooveel menschen op den weg. Auto's trachtten zooveel mogelijk de vliegers te volgen, maar... auto's kunnen niet den rechten, kortsten weg nemen en zoo was 't onmogelijk om tegenwoordig te zijn bij start en aankomst.

Leblanc kwam als eerste aan; hij en Aubrun hadden te kampen om die eer, beide zagen elkaar vliegen bij Nogent-sur-Seine, verloren elkaar toen weer uit 't oog. Hun beider vlucht verliep zonder ongeval; Lindpainter dwaalde ietwat af van den kortsten weg; Legagneux had een benzine-panne even voor Troyes; Weymann landde vier keer onderweg.

Hij raakte n.l. op ongeveer 40 K.M. van Troyes absoluut verdwaald, en daar hij zich er geen denkbeeld van kon vormen, waar hij was, landde hij. Het bleek toen, dat hij op 6 K.M. afstand van

Coulommiers was. Een boer, die zich bijzonder voor z'n toestel interesseerde, verklaarde, den weg naar Troyes goed te weten en was bereid met Weymann mee te vliegen. Dat was echter meer dan de passagier kon verdragen, want al heel spoedig werd hij duizelig en »luchtziek», hetgeen vrijwel hetzelfde schijnt te zijn als zeeziek, zoodat om het den menschen waarboven ze vlogen, niet al te onaangenaam te maken, Weymann z'n passagier maar spoedig weer op den vasten grond bracht. Twintig Kilometer verder, nog steeds niet wetende waar hij was, moest hij voor een motordefect voor de vierde en laatste maal op den grond komen.

Mamelt dwaalde en kwam zelfs in de buurt van Châlons terecht, waarop hij naar Troyes vloog. In 't geheel heeft hij wel 260 K.M. afgelegd. De ochtend-nevels maakten het oriënteeren vrij lastig. De overige aviateurs die deelnamen aan den start, waren door pannes genoodzaakt te landen.

Tē Troyes sliepen de bewoners nog toen Leblanc en Aubrun landden. In het volgende nummer zullen wij den uitslag van den wedstrijd mededeelen.

## MOTORWIELRIJDEN

### OFFICIEELE MEDEDEELINGEN

VAN DE

### NEDERLANDSCHE MOTORWIELRIJDERS-VEREENIGING

#### BESTUUR:

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

A. CITROEN KZN., Kalverstraat 1, Amsterdam, Secretaris.

H. J. GORTER, Kamperstraat, Zwolle, 2e Voorzitter.

J. A. BOOM, Ged. Oudegracht 144, Haarlem, Penningmeester.

JOH FERWERDA, 118 Vondelstraat, Amsterdam

W. RUURDS, Utrecht, Commissaris.

H. W. DE GRAAFF, de Steeg, Commissaris.

*Vertegenwoordiger voor Ned.-Indië: A. L. THEUNISSEN te Weltevreden.*

Goedgekeurd bij  
Koninklijk Besluit van  
2 Nov. 1904 N<sup>o</sup> 37.



#### PROVINCIALE VERTEGENWOORDIGERS

*Gelderland*, J. W. Terlet, Zutphen.

*Overijssel*, H. J. Gorter, Kamperstraat, Zwolle.

*N.-Holl.*, J. G. Victor, Alb. Perkstr. 2, Hilversum.

*Zuid-Holland*,

*Utrecht*, E. J. E. Maas, Vaartsche str. 29, Utrecht.

*Drenthe*,

*Friesland*, J. van der Hoek, Achter de Hoven 2,

*Leeuwarden*.

*Groningen*, R. Paarhuis, Groningen.

*Zeeland*, H. von Brucken Fock, Seissingel R 68,

*Middelburg*.

*Noord-Brabant*, H. Fritsen, Aarle-Rixtel.

*Limburg*, J. Mertens, Grathem.

In het belang der administratie wordt onderstaande heeren beleefd verzocht hun A. N. W. B. nummer aan den secretaris te willen opgeven:

F. B. Adèr, Leiden.

G. Rincker, Sampali Deli.

Jhr. J. C. N. v. Eys, Wiesbaden.

Joh. F. Engel, Den Haag.

G. J. B. Heyting, Doesburg.

J. S. Hussem, Scheveningen.

H. J. Kerbert, Nijmegen.

Hugo Kerbert, Hellevoetsluis.

F. E. Muller, Utrecht.

W. v. Sinninghe Damsté, Huizum.

J. L. van Sonsbeeck, Nijmegen.

D. B. Sluyter, Amsterdam.

E. L. Soesman, Soerabaja.

J. v. Zwieten, Pretoria.

A. CITROEN KZ., *Secretaris*,  
1 Kalverstraat, Amsterdam.

## De Besturing.

(Slot.)

Waarom nemen de fabrikanten deze wenken niet in acht? Welke theorieën volgen zij bij het bepalen der afmetingen hunner machines? Als een voorbeeld kunnen we hier aanhalen de hollandsche Simplex-machine met veerende vork. Deze bestuurt zich heel gemakkelijk en is dan ook zeer aangenaam te berijden. Maar de Simplex-fabriek heeft ook voor de veering van het voorwiel een afzonderlijke vork gebouwd met *rechte* scheeden; de meeste fabrikanten, die b.v. de fransche Simplex-vork gebruiken, passen die toe bij het gewone model stijve vork en dat is verkeerd. De besturing met de stijve vork zou misschien goed zijn, maar door het aanbrengen van het veer-toestel wordt de wielas wel 8 c.M. naar voren gebracht, en daardoor wordt de afstand *ε g* te klein, of nul, of

*negatief.* We drukken er op, dat volgens onze bescheiden meening eene veerende vork *als zoodanig* gebouwd moet worden, en niet moet bestaan uit de gewone stijve vork met een veerend toevoegsel. We geven aan koopers van motorfietsen den raad, het bovenstaande te onderzoeken bij den aankoop van nieuwe machines.

Uit onze omgeving zijn ons voorbeelden bekend, dat alleen door den verkeerden vorm der vork ongelukken zijn gebeurd. In een geval viel een motocyclist, die met een snelheid van ongeveer 40 K.M. per uur reed, doordat hij één hand had losgelaten om den motor te smeren. In een ander geval brak iemand een arm, terwijl hij reed op een motorfiets en aan eene hand 'n bus olie droeg. In beide gevallen hebben we de stuurinrichtingen beproefd en gevonden dat ze volstrekt niet vast stuurden. Een overtuigend bewijs is nog het volgende: Een mijner motorvrienden doet aan die sport van af 1900 en heeft steeds zeer veel gereden, en zeer veel bij avond; we mogen dus met grond aannemen, dat het een goed geoefend motocyclist is. Hij gebruikte oorspronkelijk een Minerva, toen een F.N. 1902, vervolgens een Griffon, en nu een ander merk sinds drie jaren. De Griffon was eene machine, die zich zeer slecht liet besturen. Met eene hand rijden ging haast niet. Overigens was die motorfiets goed. Hoe vaak mijn vriend echter met die kar gevallen is, kan ik niet juist zeggen, doch de ergste buitelingen herinner ik me nog zeer goed. Minstens zes maal in drie jaren tijd is hij thuis gekomen met bebloed gezicht, geschaafde beenen en armen, gescheurde en bevlekte kleeren; pijn en genezende wonden noodzaakten hem dan soms, om een week lang 't bed te houden. Thans is de toerwoede van dien sportkameraad nog evenmin bevredigd, maar sinds dat hij een andere motorfiets berijdt, is hij *niet* meer gevallen. Dat komt door het vaster loopen dezer machine. Een sprekend bewijs, dat een stuurvaste motorfiets veiliger is dan een, die erg onzeker is in het stuur.

Een lang stuur heeft natuurlijk ook invloed op de stuurvastheid, maar toch minder dan men oppervlakkig zou meenen. De hefboomsarm, waaraan de hand werkt, is langer, maar we hebben immers beweerd, dat bij het rechtuit rijden de stoomfiets vanzelf door moet loopen, zonder dat de berijder daartoe kracht moet aanwenden. Maar dan heeft een lange hefboom ook geen nut. Alleen bij het draaien van het stuur kan hij zijn nut hebben, al is het dan ook nog maar gering. Een lang stuur is dan ook maar alleen ontstaan doordat de zitplaats naar achteren verplaatst werd. 't Is als het ware een noodzakelijk kwaad. Men bepaald eerst de zitplaats van den berijder, en geeft dan het stuur zoodanigen vorm, dat de motocyclist een gemakkelijke houding heeft.

Onder de lezers van *De Auto* zullen er zonder twijfel velen zijn, die nu opmerkzaam zijn gemaakt op een punt dat hun nog onbekend was. Zij gaan hunne machines controleeren of ze voldoen aan de vereischte voorwaarden. Dat is zeer goed; maar nu kan zich de vraag voordoen: Hoe is het mogelijk verbetering aan te brengen bij een bestaande machine, die verkeerd is gebouwd?

We hebben in een paar gevallen eenige verbetering kunnen aanbrengen door het voorwiel te verplaatsen, maar in de meeste gevallen stuit men terug op moeilijk

te veranderen vorkscheeden. Deze zijn immers steeds voorwaarts gebogen, (uitz. Chater Lea, e.a.) en dan steekt nog de scharnierende arm vooruit.

*Rechte* vorkscheeden passen bij een veerende vork. In een geval was het onmogelijk de bedoelde verbetering aan te brengen, doordat er geen ruimte meer was tusschen motor en voorwiel. Bij rijwielen geeft te weinig afstand tusschen voorband, en pedaal in horizontalen stand, wel eens aanleiding tot een foutieve vork-constructie, maar bij een motorfiets waar overvloed van ruimte is, kan dat bezwaar niet geldig zijn.

Ondoordachte plannen, en gebrek aan ervaring zijn bij vele makers van motorfietsen oorzaak van foutieve vormen, die met *dezelfde kosten* vermeden konden worden, en waardoor de motorfiets een *aangenamer* vervoermiddel werd.

J. M.

## Ontsteking en verlichting.

(Slot.)

Andere minder groote lampen hebben 4 tot 5 en 8 uren aan één stuk kunnen branden. In de practijk hebben zich deze resultaten ook onder zeer ongunstige omstandigheden bevestigd. Bij manoeuvres, bij dienstgebruik, automobielritten, in de hand van jachtopzieners, jagers, dokters, in chemische fabrieken, dynamietfabrieken, bij de brandweer, in rijtuigen, op schepen, overal hebben deze lampen zich buitengewoon goed gehouden, zoowel wat lichteffect, soliditeit, duurzaamheid, als wat gemakkelijke behandeling betreft. De algemeene teleurstelling, die de particulier ondervond met goedkoope handlampen, waren oorzaak, dat de overtuiging van de deugzaamheid der Ferabin-lamp zich slechts heel langzaam baan brak. Zelfs na een gebruik van uren aan één stuk branden de lampen onmiddellijk daarna weer met volle sterkte. Men verwondert zich over de duurzaamheid der batterijen. De prijs van aanschaffing der lampen is niet aanmerkelijk hooger dan die van de meeste gewone lampen. De batterijen schijnen duurder, maar na onderzoek blijkt toch, dat de kosten van vernieuwing zeer gering zijn. Behalve de gewone typen worden ook nog andere vormen gemaakt voor rijwielen, signaalapparaten, fotografische doeleinden, die aan de hoogste eischen voldoen.

Nog gunstiger resultaten dan met draagbare electrische lampen en droge elementen zijn door de firma Adolf Wedekind bereikt met koperoxyde-elementen, die de verlichting onafhankelijk maken van een electrische centrale. Door verwarmen worden de gebruikte platen weer in een paar uren tijd klaar gemaakt.

Als deze droge elementen nu zoo goed geschikt zijn voor verlichting, dunkt ons, dat ze ook vele diensten kunnen bewijzen als ontstekingsbatterij. Wel vervalt men dan van tijd tot tijd in de onkosten der vernieuwing, doch daartegenover staat, dat men niet behoeft te laden.

\* \* \*

In verband met dit artikel over de electrische aangelegenheden van de stoomfiets moeten we nog melding maken van de Nitroïne-batterij, welke be-

### KLEINE ADVERTENTIEN, 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.*

### Gevraagd

een **4-persoons auto**, 2 of 4 cyl., 10-12 P.K.

Brieven franco onder letter N 263, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Gevraagd

**Binnen- en buitenbanden**, 875 X 105.

Brieven met prijsopgave onder letter O 264, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Aangeboden

een 4 cylinder **BRASIER**, 16/26 H.P., model 1907, hoogspanning-magneet, in uitstekenden staat, geheel herzien, carrosserie doublephaëton met amerik. kapen voorruit.

Te bezichtigen en te probeeren Auto Garage Central, Kapoenstraat, Maastricht.

Ter overname aangeboden van particulier een

### Mercédès-wagen

26/45 P.K. limousine en een automobiel **DARRACO**, 16/22 P.K. double phaëton.

Brieven franco onder lett. P 265, Bureau *De Auto*, Haarlem.

## Motorzaak

ter overname aangeboden door omstandigheden; inventarisprijs. Br. lett. O. Adv.-Bur. Betteke R'dam.

### Je koop:

een bij uitstek goed onderhouden **DARRACO-AUTO**, 12 P.K., 2-cyl. tonneau, voorruit, 5 lampen, reservebanden. Zeer goede binnen- en buitenbanden om de wielen, loopt prachtig, voor den spotprijs van f 625.—, van particulier.

Brieven franco onder lett. V 247, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Ze koop

wegens aanschaffing van een zwaarder, chassis **FIAT**, 12/16 P.K., voor fl. 750.

Te bezichtigen bij den heer J.W. KOOPMAN, Raaks 1, Haarlem.

### Billijk te koop,

20/24 P.K. **Clément-Bayard**, limousine, absoluut zonder gebreken, met 5 lantaarns, hoorn, gereedschappen, enz., in uitmuntenden staat van onderhoud.

Br. fr. onder lett. I 260, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Zeer billijk te koop

een 12/16 P.K. **Vivinus**, coupé landaulet, 2 pl. voor en 2 binnen, compleet met 5 lantaarns, generator, gereedschappen, enz.

Brieven franco onder lett. K 261, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Je koop

zoo goed als nieuwe lichte **Motorfiets PEUGEOT** 1 1/4 P.K., snel loopend en zeer gemakkelijk te behandelen. Prijs zeer billijk.

Brieven fr. lett. K. A. 3086. Alg. Adm. Bur. A. de la Mar Azn., Amsterdam.

### Je koop

**BOSCH 4 cyl. Hoogspanning Magneet, D. R. 4.** Nieuw laatste type. Prijs 100 gulden. Brieven lett. D 426, Adv.-Bureau C. W. Betteke, Rotterdam.

### Ze koop

Eene zeer kleine in goeden staat zijnde **Carrosserie Landaulette**.

Brieven franco onder lett. Q 266, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Carrosserie te koop.

Aangeboden ruime limousine (fabrikaat Van den Plas) met strapon-tins, face à la route. Geheel compleet, in prima staat. Te bezichtigen Garage Zonneheuvel, Saxenburgerweg, Bloemendaal.

Bekwaam

### Chauffeur-Mecanicien,

met reparatie en bankwerk op de hoogte, biedt z.a. bij partic. of werkplaats, bekend met alle wegen en m. mod. talen. V. g. g. v.

Brieven franco onder letter R 267, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Chauffeur.

Net jongmensch, 23 jaar oud, in theorie eenigzins bekend met automobielen, wenscht gaarne opleiding voor chauffeur. Liefst bij particulieren.

Brieven franco onder letter S 268, Bureau *De Auto*, Haarlem.

### Chauffeur-Koetsier

b. z. a.; ook bekend met tuinvak. v. g. g. v. Br. fr. n°. 542. Boekh. Firma R. Los, Bussum.

### Het Lidmaatschap der Nederl. Motorwielrijdersvereniging geeft recht op:

- Gratis toezending van het geïllustreerd weekblad „DE AUTO”, waarin een vragenbus opgenomen is.
- Vrije deelname aan alle binnen- en buitenlandse clubtochten en reünies, jaarlijks door de N. M. V. georganiseerd.
- Een reductie van 15% op alle uitgaven van den A. N. W. B. Toeristenbond voor Nederland, zooals atlas, reisiwijzer enz., mits aan het secretariaat der N. M. V. opgegeven.
- Kosteloos samenstellen van reisroutes (op ervaring gebaseerd).

- De handboekjes der buitenlandsche verenigingen benevens toerismekaarten enz.; e. e. a. wordt den leden gratis in bruikleen afgestaan.
- Kosteloze verzorging van douanekaarten, verstrekking van formulieren voor het aanvragen van rij- en nummerbewijs.

De plaquette der N. M. V. is tegen betaling van f 2.50 aan het secretariaat verkrijgbaar; franco per post a f 2.65.

Lidmaatschap voor het tweede halfjaar 1910 f 2.50, vermeerderd met f 2.50 voor entrée.

stemd is om gebruikt te worden in verbinding met een kleine accu. Deze batterij werkt met kool en zink. De kool is tevens gevormd tot poreuzen pot. Erin wordt gegoten een groenachtige vloeistof, die door de makers Nitroïne wordt genoemd, en in eigenschappen veel weg heeft van salpeterzuur. In het buitenste of glazen vat hangt een zinkcilinder, die de negatieve pool der batterij vormt. Van boven is elke cel afgesloten door een deksel; bovendien is in den poreuzen koolpot een glazen bakje met soda geplaatst, waarin de ontwikkelde dampen opgeslorpt worden. We ondervonden dan ook, dat de batterij reukeloos is, en gerust opgesteld kan worden in bewoonde vertrekken.

Het gebruik der Nitroïne-batterij is het volgende:

Een kleine accu blijft *steeds* met de batterij in verbinding, en wordt met zwakken stroom geladen. 's Avonds kan de accu dan bijna haar ganschen voorraad afstaan voor verlichting. Wordt de accu voor ontsteking van een motor gebruikt, dan krijgt zij een steekcontact, waarmee de batterij telkens verbonden wordt, zoodra de motor in de garage is teruggekeerd. De accu behoeft dus voor het laden niet uitgenomen te worden.

Het onderhoud der batterijen is niet lastig. Een kleine areometer dient voor het onderzoeken van het S. G. der buitenvloeistof. De zure vloeistof moet gedeeltelijk vernieuwd worden, als ze kleurloos wordt.

\* \* \*

De accu-ontsteking heeft den motor een flinken stap voorwaarts doen maken in den tijd, dat de motoristen kampten met de gloeibuis-ontsteking. De magneto heeft weer meegewerkt om de uitbreiding der motorsport te bespoedigen. Door de goede eigenschappen der laatste soort van ontsteking moeten we echter niet de accu-ontsteking voor uitgestorven wanen; zij heeft ook hare voordeelen. De aandacht daarop te vestigen, was het doel van 't bovenstaande

J. M.

## Een goede carburator.

Het is een verblijdend verschijnsel, dat de fabrikanten van motoren en onderdeelen er voor gaan zorgen, om de vroeger zoo gecompliceerde machine een beter uiterlijk te doen krijgen. Niet zoozeer is dit noodzakelijk voor het oog, dat volgens de populaire spreekwijze ook wat hebben wil, maar vooral is het gemakkelijk bij démontage langs den weg. Vroeger toch, toen de pioniers van de motorsport er niet tegen opzagen om aan den kant van de route in het gras, en tijdens een stovende zomerhitte, het interieur van een pieperig klein machinetje bloot te leggen, en de oorzaken van een der honderden kwalen op te sporen, toen werd de rebellische stoomfiets zeer vaak verwenscht. Wat is dat sinds dien tijd veranderd? Maar hoe lang heeft 't ook geduurd, eer bij vele kortzichtige fabrikanten de oogen open gingen?

Tot de vooruitstrevenden op motorgebied behooren ook de fabrikanten Brown and Barlow Ltd., makers van den carburator, dien we hier gaan bespreken. Hij is reeds vroeger besproken, maar sinds dien tijd

is er nog veel aan verbeterd en vereenvoudigd, zoodat men zich nu wel eens mag afvragen: kan het nog beter? De hoofdpunten van dezen carburator mogen niet onbekend blijven voor onze lezers.

In figuur 1 zien we hem in zijn geheel voorgesteld, en als hoofdeigenschap valt daarbij op, dat hij stuurregeling heeft. Stuurregeling is de vertaling van het Engelsche »handle-bar control». Er zijn nog menschen, die het voordeel van stuurregeling durven ontkennen!! Zoo schreef ons dezer dagen nog een a.s. kooper, die nooit iets anders had bereden dan een F. N. 1903, waarbij dus de kleplichter niet eens aan 't stuur voorkomt, dat hij aan zijn nieuwe machine beslist geen stuurregeling wilde hebben, omdat de motor van een zijner vrienden oversloeg, ten gevolge van.... de stuurregeling. We hebben

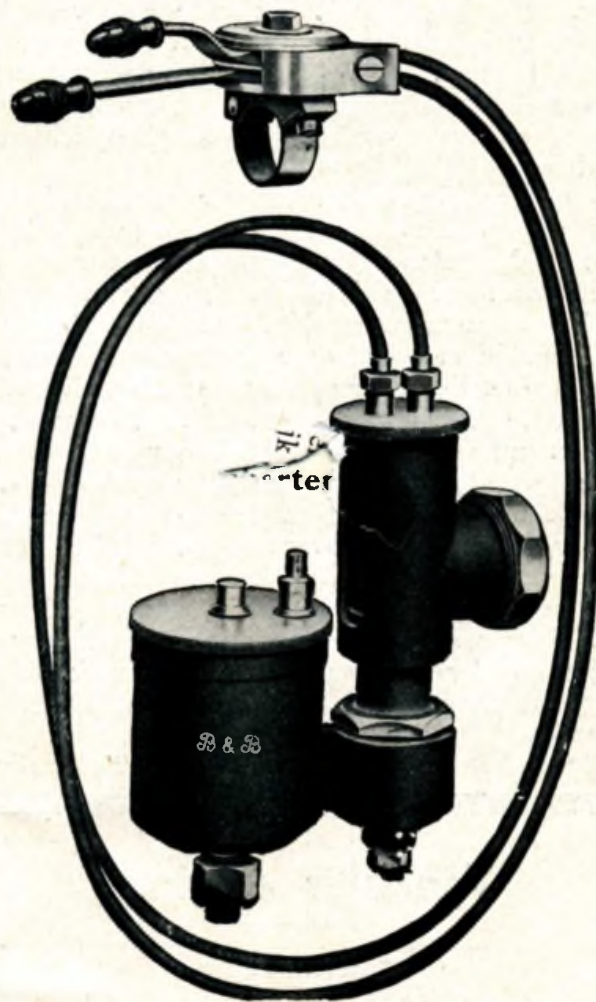


Fig. 1.

getracht den man verder te overreden, maar 't mocht niet helpen. *Onze* opinie omtrent stuurregeling is deze: Ze is de ideale en moet voor *alle* bedieningen van den motor toegepast worden. We berijden nog een paar motors, waarvan de carburator geen stuurregeling heeft, en gebruiken de stuurregeling toch misschien langer dan een ander motorrijder hier te lande. Welnu de lastige kraantjes op de reservoirs geven zoowat wekelijks aanleiding tot verstellingen, vooral omdat de fabrikanten niet gezorgd hebben voor goede palllen.

Stuurregeling door Bowden-draden is sierlijker en eenmaal goed gesteld, blijft zij dat voor jaren. *Het* groote voordeel is echter, dat de motocyclist het stuur niet meer behoeft los te laten. Wat is dat bij die andere motors eene ellende! 's Winters, als de

wegen glad of besneeuwd zijn, moet men soms tegen wil en dank blijven rijden met den eenmaal gestelden gastoevoer, omdat men buiten machte is om het stuur ook maar even los te laten. En wanneer men dat doet, geeft men gewoonlijk de gas- of luchtkraan een flinken opstopper, in de plaats van haar nauwkeurig te verstellen, wat toch het gewenschte is. Met de handvatten op het stuur werkt men heel licht, en is elke gewenschte stelling gemakkelijk te verkrijgen. Ook blijven ze in dien stand, wat de slecht gemaakte kraantjes op het reservoir niet steeds doen. Dan ondervonden we nog dit: Bijna alle motorfietsen met ouderwetsche regeling laboreeren aan het euvel, dat de kraantjes slechts sprongsge wijze verplaatst kunnen worden, doordat ze in tandjes vastgezet zijn. En wat is nu 't geval: in het eene tandje, te weinig gas; in het andere, te veel. Daar tusschen in is geen stand mogelijk, en die moesten we juist hebben. We hebben nu nog een motorfiets, waarvan het niet mogelijk is, elk gewenscht tempo te houden dan door het gedeeltelijk oplichten der uitlaatklep.

Bij stuurregeling kan men zeer nauwkeurig elken stand der gaskraan verkrijgen, en men kan den motor heel regelmatig in elk gewenscht tempo doen loopen. Wanneer de draden verkeerd van lengte zijn doordat de carburator niet ingesteld is, dan is het best mogelijk dat de motor er door overslaat, maar daarom moet de stuurregeling nog niet veroordeeld worden. Ze geeft benzine-besparing, aangenamer gang van den motor, meer veiligheid voor den bestuurder en een sierlijker uiterlijk van de machine. We zijn dan ook zoo overtuigd van de voordeelen der stuurregeling, dat we hopen over eenigen tijd alle kraantjes op het stuur te kunnen hebben, zoodat de berijder nooit meer het stuur los behoeft te laten tijdens den rit. Aldus: we verwachten nog: regeling der ontsteking en der smering van af het stuur; wanneer ten minste deze laatste verdrongen wordt door automatische.

(Wordt vervolgd.)

## Van hier en daar.

### Motorkleeding.

De motocyclist klaagt er steeds over dat het zoo lastig is om eene geschikte kleeding te vinden. We hebben reeds vaak onze raadgevingen daaromtrent verstrekt. Meestal ging het dan er over om zich in het koude jaargetijde tegen de woedende elementen te beschutten. Doch hoe geschiedt dat in het warme jaargetijde? De laatste zomers hebben ons geleerd, dat ook dan woede kan zijn in de lucht, dat ook dan de toerist zijn tochtjes vergald kan zien door overvloedige toediening van hemelwater. Daarom is het noodzakelijk, zich in den zomer evengoed waterdicht te kleeden als in den winter. Gummi-kleeding is de aangewezen bedekking. Een jasje van 92 c.M. lengte, wijd gesneden, met dubbele borst, en lange mouwen en jachtkraag, en dan absoluut waterdicht; een paar broekpijpen uit dezelfde stof en tevens eene kap welke hoofd en schouders overdekt en alleen het gezicht vrijlaat; daarin zit men ook tijdens de heftigste stortbuien volkomen droog.

Zoodra echter de regenbui geëindigd is, wordt minstens de kap afgeworpen, want op den duur is de gummi-kleeding benauwd, doordat ze niet alleen water- maar ook luchtdicht is.

### Een race-zijspanwagen.

Op de Brooklands-baan hadden onlangs wedstrijden plaats tusschen berijders van motors met zijspanwagen. Een der mededingende driewielers is hierbij af-



gebeeld, en daarbij valt op den eigenaardigen vorm van het mandje; dit is van voren spits bijgewerkt om den weerstand der lucht te verminderen. De berijder doet natuurlijk ook zooveel mogelijk moeite, om zijn lichaam in het mandje te verbergen. Het hoofd legt hij op den bagagedrager, zoodat de last van den passagier dichter bij de motorfiets is gelegen.

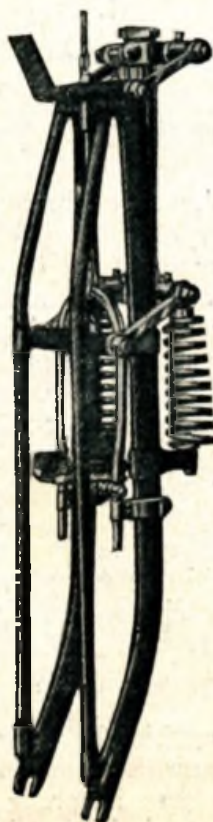
### De Drind-veerende vork.

Van deze in Engeland wel het meest gebruikte vork kwam ons zoo juist een duidelijke afbeelding in handen. De vork is, zooals men ziet, door twee paren scharnieren verbonden aan het balhoofd. Twee spiraalveeren rusten tegen de vorkkroon, en drukken de vork steeds omlaag.

### Nieuwe motorrijwielen.

Pas heeft de heer Witmond te Amsterdam de vertegenwoordiging op zich genomen van de keurige Royal Enfield motorrijwielen, of de heer Croes te Bussum bericht ons, dat hij naast de Douglas- en Rocmotors ook nog de Grandex J. A. P. motor gaat importeerden. Deze laatste motor is van de klasse der lichte motors, doch gebouwd volgens de lijnen der moderne, zware motors. Te zijner tijd zullen we deze Grandex verder bespreken.

J. M.



## Vragenbus voor Motorwielrijders.

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

*Vraag van B. J. te P.:*

Als getrouw lezer van *De Auto*, en speciaal van de rubriek die gij wekelijks daarin pleegt te vullen, neem ik de vrijheid U het volgende te vragen.

Kunt U mij opgeven waar ik het materiaal zou kunnen krijgen om nieuwe stelen te maken voor de talrijke gebroken zuigklepjes van mijn Panhard-motor. Stokvis in Rotterdam levert mij nieuwe kleppen, doch meldt mij dat hij aan bovenvermeld verlangen niet kan voldoen. De steel is precies 6 m.M. dik.

Bij voorbaat mijn beleefden dank.

*Antwoord:* Staafjes nikkelstaal voor kleppen zijn te bekomen bij de: Vereinigte Deutsche Nickel Werke A. G. vormals Fleitmann-Witte & Co., *Schwerte* in Westfalen.

De heer M. F. J. v. d. W. te R. schrijft:

*WelEd. Heer,*

In *De Auto* van den 28 dezer, las ik uw antwoord op de vraag van den heer K. Z. te A., waarin gevraagd werd om het adres van de dichtst in de nabijheid zijnde fabriek welke speciaal werk maakt van zijspanwagens.

Met verwondering las ik uw antwoord. Het is u toch zeer goed bekend, dat de Motoren-Fabrik »Magnet» te Berlijn—Weissensee reeds gedurende eenige jaren bij hare motorrijwielen zijspanwagens levert, waarvan er op het oogenblik vier in Nederland in gebruik zijn.

Om bovengenoemde reden zag ik gaarne, dat u uw antwoord op bedoelde vraag in het volgende nummer van *De Auto* wat vollediger maakte en ook de fabriek »Magnet» als specialiteit in zijspanwagens noemde.

Hopende dat u aan mij verzoek voldoen zult,  
Hoogachtend,

M. F. J. v. D. WIELEN.

BIJSCHRIFT. Gaarne voldoen we aan het verzoek van den heer v. d. Wielen. Het is ons echter niet bekend, dat de Magnet-fabriek speciaal werk maakt van zijspanwagens ter directe montage aan andere motorrijwielen. Wel is ons bekend dat genoemde fabriek zijspanwagens vervaardigt voor hare *eigen* motors. En de bedoeling van den vrager in no. 30 van *De Auto* was een *afzonderlijken* zijspanwagen te hebben met universeele bevestiging. Daarom verwezen we alleen naar Engelsche fabrikaten.

J. M.

## Industriële Mededeelingen.

**Per auto naar Nongko-Djadjar.**

Wat tot nog toe onmogelijk scheen, is 6 Juli gebleken toch zeer goed mogelijk te zijn, meldt de

*Javabode* Nongko-Djadjar, het eenige herstellingsoord in de bergen van den Oosthoek, dat tot nog toe alleen per tandoe of te paard te bereiken was, is per auto bereikt; de tuf-tuf heeft een nieuwe overwinning behaald op de hellingen van het Tenggergebergte.

's Morgens ging de heer P. Bouman, rijtuigfabrikant en autohandelaar, met een 13-16 P.K. Delahaye, om 8.15 uur van Poerwosari, dicht bij Lawang, op weg, en reed om 11 uur het hôtél te Nongko-Djadjar binnen.

Onderweg waren eenige kiekjes genomen, waardoor de duur van den tocht met  $\frac{3}{4}$  uur verlengd werd; de weg van Poerwosari naar het hotel is dus in twee uur af te leggen. Uit Soerabaja kan men dus in 4 uur tijds op Nongko-Djadjar zijn.

## Ontvangen Boekwerken.

Van de firma R. S. Stokvis & Zonen Ltd. ontvangen wij N<sup>o</sup>. 12 van de *Industriële Gids* waarin o.m. een uitgebreid geïllustreerd artikel voorkomt over »Automatische verstelling van het ontstekingsmoment bij magneet apparaten.»

## Allerlei.

**De 2e Intern. Rubbertentoonstelling.** — Men meldt aan de *N. Courant*.

Ter bevordering van het tot stand komen eener Nederlandsche en koloniale inzending op de 2e Intern. Rubbertentoonstelling, die van 24 Juni tot 11 Juli 1911 te Londen in de Royal Agricultural Hall zal worden gehouden, heeft zich hier te lande een commissie geconstitueerd, welke is samengesteld als volgt:

H. S. J. Maas, consul-generaal der Nederlanden te Londen, eere-voorzitter;

Mr. A. G. N. Swart, directeur van Caoutchouc Cultuurmaatschappijen te Scheveningen, voorzitter en commissaris-generaal.

Jac. Musly, lid der firma Weise & Co. te Rotterdam, en J. G. von Hemert, voorzitter der Vereniging voor Suriname, ondervoorzitters. H. H. van Bennekom, honorair-consul van België te 's-Gravenhage, eerste secretaris; Ch. Moens, lid der firma Mees & Moens te Rotterdam, tweede secretaris; B. Bakker, Nederlandsche Caoutchouc- en Guttaperchafabriek St. Joris te Ridderkerk; dr. A. E. Berkhout, oud-houtvester in Ned.-Indië, te Wageningen; S. P. van Eeghen, voorzitter van de Kamer van Koophandel te Amsterdam; prof. dr. S. Hoo-gewerff, oud-hoogleraar aan de Technische Hoo-geschool te Delft, te Wassenaar; prof. dr. G. van Iterson, hoogleraar aan de Technische Hoogeschool te Delft; K. F. Katz, secretaris der Vereniging voor Tentoonstellingsbelangen te Amsterdam; J. Merens, lid der firma Gebrs. Merens te Haarlem; E. P. de Monchy Rzn., voorzitter der Kamer van Koophandel te Rotterdam; J. Pompe, directeur der Amsterdamsche Caoutchoucfabriek te Amsterdam;

prof. dr. P. van Romburgh, hoogleeraar aan de Rijksuniversiteit te Utrecht; A. Slingervoet Ramondt, technoloog te Delft; prof. dr. M. Treub, oud-directeur van Landbouw in Nederlandsch-Indië te Saint-Raphaël; prof. dr. F. A. F. C. Went, hoogleeraar aan de rijksuniversiteit te Utrecht.

Met autoriteiten in Oost- en West-Indië wordt overleg gepleegd over de vorming van sub-commissies voor de koloniën, terwijl tot de regeering het verzoek is gericht om door een matige subsidie het streven der commissie te willen steunen.

Z. M. de Koning van Engeland heeft het be-



De voorbereidselen voor den grooten tocht.

schermheerschap der tentoonstelling aanvaard, die, blijkens de talrijke reeds ingekomen aanmeldingen, zeer belangrijk belooft te worden.

Binnenkort zal een circulaire met nadere bijzonderheden aan belanghebbenden worden verzonden, terwijl inlichtingen inmiddels te verkrijgen zijn ten kantore van den voorzitter, Zeekant 99, Scheveningen.

**De Nederl. Vereeniging voor Luchtvaart** heeft besloten aan den heer Clement van Maasdijk een zilveren plaquette aan te bieden, als hulde en ter herinnering aan de eerste Nederlandsche vlieg-demonstratie op 31 Juli te Heerenveen.

**Ook te Groningen** zal Woensdag 10 Augustus gevlogen worden, n.l. door den Belg Jan Olieslagers.

**Voor den Parijschen Automobiel-Salon** (3—18

December) zijn reeds een honderdtal firma's ingeschreven, waaronder: Peugeot, Darracq, Mercédès, Panhard-Levassor, Renault, Brasier, Delaunay-Belleville, Delahaye, Charron, Minerva, Daimler enz.

**De Engelsche auto-racer Edge** heeft onlangs op de Brooklandsbaan interessante proeven genomen over het glijden van de voor- en de achterwielen van een automobiel.

Het resultaat daarvan was, dat het bij groote snelheid onmogelijk is den afgelegden afstand te berekenen door het aantal wiel-omwentelingen te tellen.

Bij een der proeven van den heer Edge veranderde het verschil tusschen het aantal wentelingen van een zelfde achterwiel bij een snelheid van 32 K.M. en bij een snelheid van 144 K.M. dikwijls met 8 %. Ditzelfde phenomeen van 't glijden van wielen is reeds waargenomen bij zeer snel rijdende locomotieven.

**Voor den Mont-Ventoux-automobiel-wedstrijd** die op 20 en 21 Augustus zal plaats hebben, zijn tot nu toe ingeschreven:

1<sup>e</sup> categorie.

1. Tribet-I (X...).
2. Lion-Peugeot-I (Boillot).
3. Lion-Peugeot-II (Goux).
4. Lion-Peugeot-III (Giuppone).

3<sup>e</sup> categorie.

1. Rip (X...).

4<sup>e</sup> categorie.

1. Tribet-II (X...).

1<sup>oe</sup> categorie.

1. Rossel (Gasté).

De moto-cyclettes, die deelnemen, mogen geen pedalen hebben.

**In het landleven in Amerika** wordt de auto meer en meer benut. Uit een statistiek blijkt dat de »farmers» in Noord-Amerika 67000 auto's bezitten!

Voor al in de landbouw-staten is het procent-getal opmerkelijk hoog; zoo bezitten de farmers in Iowa 3000 van de 60000 ingeschreven auto's. In Kansas gaven de landbezitters meer dan 640000 pond sterling uit voor auto's over 't jaar 1909 en in een dorpje in Nebraska, dat slechts even 500 inwoners telt, werden in 't afgelopen jaar 40 auto's aan landbouwers verkocht.

**De Hessische Automobiel-club** te Darmstadt heeft de volgende tien geboden opgesteld voor koetsiers en chauffeurs:

1. Gij zult altijd de rechte straat- of wegzijde houden.
2. Gij zult de u inhalende voertuigen altijd links voorbij laten.

# Auto=Palace

## **Direct leverbaar af fabriek:**

Nieuw type 16 H.P. MERCÉDÈS, 75/120  
Blokmotor, Radiator à nid d'abeilles, Pomp,  
4 snelheden, conuskoppeling, met Landau-  
let, 3 plaatsen binnenin, luxe afwerking, don-  
kerbruin geschilderd. Franco 's-Gravenhage

**fl 6800.—.**

# M E R C É D È S.

## **Ter overname aangeboden:**

**Limousine Mercédès 1907, als nieuw, geheel  
compleet. .... fl 4500.—.**

**Laudalet Mercédès 1907, als nieuw, Car-  
rosserie Rothschild, Parijs, prachtwagen,  
speciaal chassis.**

**Fiat 18 H.P., Limousine en Phaëton, zeer billijk.**

**Buick, 3 zitplaatsen, 6 nieuwe banden, kap,  
ruit, etc. .... fl 1500.—.**

# 's-Gravenhage.

3. Gij zult voor de u tegenkomende voertuigen altijd naar rechts uitwijken.

4. Gij zult altijd een lantaarn bij u hebben.

5. Gij zult bij duisternis uw wagen zoo verlichten, dat die lantaarns van voren en achteren gezien kunnen worden.

6. Gij zult nooit op uw wagen in slaap vallen.

7. Gij zult den kinderen leeren niet met steenen naar auto's of rijtuigen te werpen.

8. Gij zult een zijstraat naar rechts altijd met zoo kort mogelijke bocht inrijden.

9. Gij zult een zijstraat naar links altijd met een zoo groot mogelijke bocht op de rechtsche zijde van die zijstraat inrijden.

10. Gij zult acht slaan op de waarschuwings-signalen van automobielen en die opvolgen opdat geen ongeluk geschiedde en gij niet aangeklaagd en gestraft worde.

Deze regels zijn zeer goed; ieder automobilist zal ze onderschrijven; of ze echter ook opgevolgd zullen worden is een andere vraag.

**Nicolas Kinet**, de aviateur die bij de vliegmeeting te Brussel zulke mooie vluchten liet bewonderen en die no. 1 was voor den totalen afstand, die gevlogen was, is op 3 Augustus, terwijl hij zijn kansen nog trachtte te verbeteren, door een rukwind gegrepen en omlaag gestort. Kinet was door den motor verpletterd en onmiddellijk dood. De meeting werd dadelijk opgeheven. De ouders van den ongelukkigen aviator woonden het vreeselijk schouwspel bij.

Dit is de tweede aviator van dien naam, die bij het vliegen het leven liet. De vorige maand berichtten wij den dood van een Kinet, die echter geen bloedverwant is van den Kinet, die thans om 't leven gekomen is. De Belgische koning zond een telegram van rouwbeklag aan de zwaargetroffen ouders.

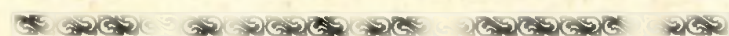
**Mooie proeven van vliegekunst** kunnen wij deze week vermelden, n.l.:

1°. Te Mourmelon-le-Grand vloog Henri Farman op 1 Augustus, op een toestel type Reims no. 11, met drie passagiers één uur en 4 minuten. Met de olie en benzine inbegrepen voerde hij 285 K.G. mee.

2°. Eveneens op 1 Augustus vloog de Baeder op een biplan Bréguet te Douai met drie passagiers. Hij voerde mee een totaal gewicht van 322 K.G.

3°. Chavez vloog op 2 Augustus met een Blériot ter hoogte van 1755 meter en Weijmann wist te Mourmelon een hoogte van 1250 meter te bereiken. Het hoogte-record staat dus nog op naam van Brookins, die op een Wright in Amerika 1904 meter hoogte haalde. Olieslagers verhief zich te Brussel met zijn Blériot ter hoogte van 1720 meter.

**Paulhan** is tot ridder van het legioen van eer benoemd naar aanleiding van zijn mooie vluchten in den vreemde, waardoor hij aldaar den naam en de eer der Fransche natie hoog gehouden heeft.



**TEPLITZER** overtreft alle bronwateren in smaak. Practisch voor tochten. Flesschen worden niet berekend, behoeven niet bewaard te worden.

**Te Genève** zal einde September een vliegmeeting plaats vinden.

**De president van de provincie Brandenburg**, met standplaats Potsdam, schijnt een verbod uitgevaardigd te hebben, tegen het vliegen van aeroplanes boven het land. Dit wekt veel verbazing, vooral nu in Duitschland de regeering zelf het initiatief genomen heeft voor een reglement voor luchtvaarders. Daartoe heeft de minister van publieke werken reeds een commissie benoemd. De president van de provincie Brandenburg had dus wel af kunnen wachten, hoe deze bepalingen er uit zien.

**De bekende Engelsche schrijver Rudyard Kipling** oppert in »The Car« van 27 Juli een denkbeeld voor een met lucht opgeblazen lichaamsbescherming voor aviators. Voornamelijk hoofd en nek worden er door beveiligd bij een val. De luchtkussens dezer hoofdbekleding dienen als schokbrekers. Hij geeft eenige ruwe schetsen van de hoofd- en schouder-stukken, zooals hij zich die voorstelt.

Juist nu in den laatsten tijd de aviatie zoo vele offers heeft geëischt, is het van belang over Kipling's idee na te denken. Men wapent zich tegen koude, tegen warmte; men heeft zwemgordels om het verdrinkingsgevaar kleiner te maken; waarom dan niet valhoeden enz. om de val te breken voor aviators?

**De aviateur Olieslagers**, die te Helpman bij Groningen vertoeft, is aldaar zeer geestdriftig verwelkomt.

Hij hoopt het vliegrecord op Nederlandschen grond te verbeteren.

**Te Mourmelon** is een tot nu toe onbekend aviateur, Wijnmalen, tot een hoogte van 1100 M. gestegen, ofschoon hij pas 3 maal gevlogen had.

De aviateurs, die hooger dan 1000 M. gevlogen hebben zijn:

Brookins (Wright), Atlantic City, 1.904 M.

Chavez (Blériot), Blackpool, 1.793 M.

Olieslagers (Blériot), Bruxelles, 1.720 M.

Latham (Antoinette), Reims, 1.384 M.

Morane (Blériot), Bournemouth, 1.365 M.

Paulhan (H. Farman), Los Angelès, 1.269 M.

Weymann (H. Farman), Mourmelon, 1.250 M.

Wijnmalen, (H. Farman), Mourmelon, 1.100 M.

## A. J. STALLINGA,

Hoogewoerd 52-68-146. — Interc. telefoon 361.

— LEIDEN. —

### Agent der F.N. Automobielen.

Ter directe levering gereed een 16/20 P. K. F.N. met landaulette Hermans, voor 6 personen, geheel compleet met lampen, hoorn, enz., donker groen geschilderd, electrisch licht, binnen alles prima afgewerkt.

#### TE KOOP OCCASIONS:

1 cyl. Renault, tonneau, f 700. 2 cyl. Spyker, tonneau, f 500. 4 cyl. F.N.-motorrijwiel f 150.

# Germain Automobielen

**MET MICHELINBANDEN.**

**Chassis 18 P.K., 4 cylinders**

**Snelheid ruim 80 K.M. PER UUR.**

Belastingformule:  $0,3 \times 4 \times 10,2^2 \times 0,11 = 13,73$  P.K.

**Chassis 14 P.K., 6 cylinders**

**Snelheid 85 K.M. PER UUR.**

Belastingformule:  $0,3 \times 6 \times 8,4^2 \times 0,11 = 13,9708$  P.K.

**Belasting dus op deze automobielen slechts  
70 gulden in hoofdsom.**

## J. LEONARD LANG,

**AMSTERDAM - 114 Stadhouderskade.**

## Maatschappij tot Installatie van Onontplobbare Tanks

**systeem Martini & Hüneke**

**Amsterdam. Int. Tel. 8784. Keizersgracht 257a.**

GEHEEL VEILIGE inrichtingen tot het OPLEGGEN, VERVOEREN  
en VERWERKEN van brandgevaarlijke vloeistoffen.

Beveiligen tegen brand en ontploffing van tankwagens en tankschepen.

Veiligstellen van benzine-voorraden in auto garages van Auto's, Motor-  
booten, Luchtschepen, enz.

Toegepast op oorlogsschepen en de militaire luchtschepen in Duitschland.

**Nederlandsch fabrikaat.**

**Plannen en begrootingen gratis.**

# ORYX AUTOMOBIEL

**4 Cyl. 10/12 P.K.  
MODEL 1910.**

De ideaal lichte wagen wordt  
in den kortst mogelijken tijd  
afgeleverd door :-: :-:

**VERWEY & LUGARD**