DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

ALFRED NERVØ

100 VINK OG RAAD FOR AUTOMOBILISTER

UDGIVET AF
MAMMEN & DRESCHER - KØBENHAVN

429.113

AUTOMOBILER

CHANDLER
CLEVELAND
TEMPLAR
PEUGEOT
HISPANO-SUIZA
SIZAIRE-BERWICK
MORRIS-OXFORD

DANSK MOTOR COMPAGNI A/S

STRANDVEJ 5-7 — TELF. 4836-10440

ALFRED NERVØ

100 VINK OG RAAD FOR AUTOMOBILISTER

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

UDGIVET AF
MAMMEN & DRESCHER - KØBENHAVN

629.113
Sø

FORORD

Det moderne Motorkøretøj er saa fuldkomment i Konstruktion, at det er paalideligt og driftsikkert nok, naar det behandles paa rette Maade; og de Smaafejl, som en enkelt Gang kan vise sig, vil næsten altid hurtigt og let kunne rettes. Men det er tillige en ret kompliceret Mekanisme, man først lærer at kende tilbunds gennem nogen Tids praktiske Erfaringer. Og det er under Brugen udsat for saa mange forskelligartede Paavirkninger, at det ikke er uden Betydning, om dets Ejer eller Bruger kender disse Paavirkninger og kan mildne dem eller afbøde Følger af dem.

At forebygge er bedre end at helbrede. Det er en Regel, der gælder for Motorkøretøjer, som den gælder for Mennesker. Og saa er den baade den billigste og den behageligste.

Disse „100 Vink og Raad" er derfor ikke, hvad man kunde kalde en „Motorkøretøjets Lægebog", der angiver, hvordan man skal behandle Patienten, naar først Sygdommen er der. Der findes i Forvejen paa Dansk og Norsk flere saadanne Haandbøger med Beskrivelse af Motorkøretøjets enkelte Organer, de Fejl, der kan opstaa i dem, og hvordan de viser sig og rettes. Og iøvrigt gælder jo Reglen, at Haandbøger kun kan være et Hjælpemiddel til den praktiske Uddannelse, man maa erhverve sig i Garagen og paa Landevejen, som Lægen efterhaanden maa erhverve sig sin Viden ved Hospitalstjenesten og Praksis og ikke udelukkende kan læse sig den til.

Det er nærmest en lille kortfattet Samling „Leveregler", der, hvis de overholdes, kan bidrage i nogen Grad til, at

„Sygdommene“ undgaas eller bliver saa milde som muligt, og at Motorkøretøjets Ejer faar den fulde Gavn og Glæde af det. Adskillige af disse Leveregler er naturligvis mest beregnede paa Begyndere og vil forekomme ældre Automobilister ret selvfølgelige. Men jeg haaber dog, at selv mere erfarne hist og her vil finde et og andet, der er værd at lægge Mærke til.

Og vi Mennesker er jo desuden sjeldent saa fuldkomne Pragteksemplarer, at det er rent overflødigt engang imellem at blive mindet om selv de mere almindelige og velkendte Regler for, hvad vi bør, og hvad vi ikke bør!

Alfred Nervø.

Brug altid ***Fisk*** *Auto Gummi.*

Før Købet.

1. Det er med Motorkøretøjer som med Børn; det er ikke Anskaffelsessummen, men Driftsudgifterne, der er det væsentlige. Køb derfor et godt Mærke hos et anerkendt Firma, selv om det skulde være lidt dyrere.
2. Hvis De køber et brugt Køretøj, saa vær dobbelt forsigtig. Selv det fineste Mærke kan i utrolig kort Tid slides eller ødelægges ved ukyndig eller hensynsløs Behandling.
3. Køb ikke flere Hestekræfter, end De har Brug for eller Raad til at holde. Selv om De faar nogle af dem helt gratis, skal de ligesom „Havremotorer" have Føde.
4. Vær paa den anden Side ikke al for beskeden. Bild Dem ikke ind, at De vil nøjes med altid at trille af Sted i et adstadigt 30 Kilometers Tempo.
5. Stol ikke for meget paa andre Motorejere, der anbefaler netop det Mærke, de kører. Tilsyneladende er de meget upartiske, men næsten alle Motorejere er særlig begejstrede for det Mærke, de har valgt, og kender ofte kun det samme. De mangler derfor Forudsætningen for at kunne sammenligne og dømme om, hvad der passer bedst netop til Deres Brug.

I Læretiden.

6. Lær at køre, før De køber Motorkøretøjet.
7. Lær grundigt at skifte Dæk og Slanger og at efterse Tænding, Karburator, Benzintilførsel og Smøring. 99 %

af alle ufrivillige Standsninger paa Landevejen skyldes disse Faktorer, og Skaden kan næsten altid udbedres paa faa Minutter af den kyndige.

8. Kør ikke for lange Ture i den første Tid, inden De har tilstrækkelig praktisk Erfaring i selv at klare en mindre Standsning; men bliv i Nærheden af Steder, hvor De let kan faa en hjælpende Haand, hvis De kører fast.
9. Husk, at Kørekortet ikke er noget Bevis paa, at De er udlært Motorekspert, men kun paa, at De har det Minimum af Øvelse, der skal til, for at de maa færdes paa egen Haand. Kør derfor stadig forsigtig og husk, at Beviset for, om De virkelig kan køre, først kommer den Dag, da De pludselig er i en kritisk Situation.
10. Fordi De har lært at køre en enkelt Type, er det ikke sikkert, at De straks kan sætte Dem op og køre alle andre. Der er Forskel paa at køre en lille, let 2 Personers Vogn og en stor, svær Limousine.

I Garagen.

11. Lad aldrig Motoren arbejde for lukkede Døre. Udblæsningen er giftig og kan medføre alvorlige Ulykkestilfælde.
12. Spild ikke Olie eller Benzin paa Gulvet eller i Bundskærmen, og tør det straks op, hvis der spildes noget. Hvad der spildes, kunde have været anvendt nyttigere, og det forhøjer Brandfaren stærkt.
13. Benyt ikke aabent Lys eller anden Ild i Garagen. Ryg ikke Tobak og tænd ikke Tændstikker. Lad ikke oliemættet Tvist eller Klude ligge i Garagen. De kan bevirke Selvantændelse. Hav en Ildslukker og en stor Kasse med Sand i Garagen for paakommende Tilfælde.
14. Hvis De har Fællesgarage, sørg da for, at Værktøjskasserne er aflaasede, og at der ikke ligger Værdigenstande i Vognen.

15. Hvis Garagen ikke er frostfri, husk da i god Tid om Efteraaret at sikre Dem mod Frostsprængninger enten ved at tilsætte Kølevandet en af de brugelige Blandinger, eller ved at tappe det af. Lad Motoren arbejde et Minut, naar Vandet er tappet af, saa det sidste tømmes ud. En brugelig Blanding er ca. 15 % Alkohol og Glycerin, lige meget af begge Dele, til ca. 85 % Vand (efter Vægt). Den fryser tidligst ved ÷ 6—7 Grader Celsins. Forøger man Alkohol- og Glycerinmængden til 25 %, fryser den først ved 13 Graders Kulde. Man kan ogsaa anvende Glycerin alene (ca. 25 %) med Vand (75 %) og Klorcalcium (12 %) til 88 % Vand.

I Byen.

16. Gør ikke alle omboende til Deres svorne Fjender ved tidligt om Morgenen at prøve Motoren halve Timer i Træk.
17. Vær ligeledes, hvis Deres Garage ligger omgivet af Beboelser, saa stilfærdig som mulig, hvis De kommer hjem sent om Aftenen eller Natten med Køretøjet.
18. Overhold Færdselsreglerne nøje. Husk, at Rekorder, der sættes i Byens Gader, staar i meget lav Kurs baade hos Publikum og hos de virkelige Sportsmænd, for ikke at tale om Politiet.
19. Brug Hornet varsomt; det kan irritere umaadeligt! Kør særlig forsigtigt om Gadehjørner og over Hovedfærdsels-Aarer.
20. Kør ogsaa særlig forsigtigt i daarligt Føre for at undgaa at stænke mere end nødvendigt paa de Forbipasserende.

Paa Landevejen.

21. Kør ikke i den forkerte Vejside; følg Kørereglerne nøje.
22. Kør ikke hurtigere, end at De altid kan standse indenfor det Stykke af Vejen, De kan overse. Pas paa Sideveje, der er dækkede af Plantning eller Huse. Vær ikke

bange for at skifte Gear paa stejle Bakker. Det er blandt andet dertil, man har de smaa Gear. Mange har den fejlagtige honette Ambition, at Køretøjet skal kunne klare sig altid paa højeste Gear og skifter ikke eller skifter for sent.

23. Vær hensynsfuld overfor andre Vejfarende. Pas navnlig paa Enspænderkøretøjer. De er meget lidt styrbare og kan derfor ofte i sidste Øjeblik foretage ganske uberegnelige Manøvrer. Børn og Cyklister bevæger sig ogsaa ofte efter Naturlove, vi endnu ikke kender.

24. Undgaa saavidt mulig at køre Høns og Hunde over. Hønen er en anden Mands Værdi, der ødelægges; og selv om Hundene ofte er af noget tvivlsom Værdi, bør man huske, at man ved at køre dem over som Regel skaber Sorg i et Par Barnehjærter og ofte hos Voksne med.

Langture.

25. Regn ikke med for høje Dagsrejser, naar De planlægger Turen. Naar det ikke gælder Sportspræstationer eller særlige Sportsture, men Fornøjelsesrejser, navnlig naar Damer deltager, vil Dagsrejser udover ca. 250 Kilometer virke trættende og anstrengende. Er der Tale om længere Ophold i Byer undervejs, hvor der foruden Indtagelse af Maaltider skal aflægges Musæumsbesøg eller lignende, bør Dagsrejsen forkortes i Forhold dertil.

26. Sørg i god Tid for de nødvendige Papirer: Pas, Kørekort, Passersedler og eventuelt andre Papirer paa Vognen.

27. Medbring gode Kort, helst Generalstabskort, og Kompas. Det sidste kan ofte hjælpe til at fastslaa paa Kortet, hvor man nøjagtigt er. Lad en af Ledsagerne stadig passe Orienteringen med disse Hjælpemidler.

28. Tag noget af Farten af Køretøjet, naar De nærmer Dem en Vejgaffel med Vejvisere, De vil aflæse. Det sinker meget mere at skulle bremse op og bakke tilbage, end at køre langsomt forbi.

29. Opdager De, at det er den forkerte Gren af Vejgaflen, De har Retning imod, forsøg da ikke i yderste Øjeblik at svinge om, men brems hellere op og bak. Den anden Fremgangsmaade har været Aarsag til adskillige Ulykker. Skift aldrig om til Bak, før Vognen er standset.

30. Naar De spørger andre Vejfarende om Vej, spørg da efter den nærmeste By eller Landsby, hvis Navn De kan se paa Kortet eller i Haandbogen. Den, man spørger, ved som oftest bedre Besked om den nærmeste Landsby, end om Vejen tillige fører til en fjernere By, selv om den er betydelig større.

Paaklædningen.

31. Klæd Dem altld varmt paa. Selv den varmeste Sommerdag kan Lufttrækket, der fremkommer ved Farten, virke stærkt afkølende. Ved Vintertid er det ofte mest hensigtsmæssigt at anvende to Par af samme Beklædningsstykke, for Eksempel to Par Handsker, et almindeligt Par indenfor og en vid Kørehandske uden paa. Luftlaget mellem de to er det bedste Isoleringsmiddel, man kan faa.

32. Sørg navnlig for at beskytte Hals- og Ærmeaabningerne. Det kan ikke meget nytte, at man har en stor svær Pels paa, hvis Vinden har uhindret Adgang op langs Armene og ind ved Halsen.

33. Medbring ogsaa altid Regnvejrsudrustning. Selv om man kører hjemmefra i Solskin, er det ikke sikkert man kommer hjem i Tørvejr, og er man blot tilstrækkeligt praktisk klædt paa, kan en Dagsrejse i Regn være lige saa fornøjelig som en i Solskin.

34. Hvis man selv er Chauffør og undervejs skal foretage mindre Reparationer, bør man tage Overtøjet af under Arbejdet. Man bevæger sig da friere og bliver ikke saa nemt gennemvarm og atter afkølet. Det er praktisk at have et Sæt Overtrækstøj i Værktøjskassen eller Magasinet og tage det paa.

35. Medfør ikke mere end strengt nødvendigt i Kufferterne. Paa Automobilrejser har man Lov til at fire lidt paa de almindelige Regler for Paaklædning, og Selskabsdress hører ikke hjemme i en Automobilkuffert, det bliver enten krøllet eller støvet. Vil man endelig have det til Disposition undervejs, bør man hellere lade det sende med Bane eller Damper..

Igangsætning.

36. Overbevis Dem altid om, at Motoren staar paa Frigang, inden De starter den. Selv om De har stillet den paa Frigang, da De sidst forlod Køretøjet, kan Pilfingre have manøvreret med den.
37. Overbevis Dem ogsaa om, at Tænding og Benzin staar rigtigt. Navnlig er det vigtigt, at Tændingen staar rigtigt, hvis man trækker Motoren op med Haandsving, da dette slaar tilbage ved for høj Tænding. Man bør derfor ogsaa sørge for at trække opefter i Svinget, naar det føres over den første Kompression. I Tilfælde af Tilbageslag rives da blot Haandtaget ud af Haanden, medens man, hvis man trykker nedefter paa Haandtaget, risikerer at faa Armen brækket.
38. Sæt ikke straks højeste Gear ind. Selv om Motoren er kraftig nok, og det sker forholdvis blødt, vil det dog give et Ryk, som hverken Vognen eller Ringene har godt af.
39. Øg Farten jævnt. En pludselig Forcering tager stærkere paa Ringene end mange Kilometers Kørsel.

Standsning.

40. Benyt ikke Bremsen mere end strengt nødvendigt. Hver Bremsning koster mere Gummi pr. Meter end jævn Kørsel pr. Kilometer. Stands Vognen ved at slaa Gassen fra, saa Farten gaar jævnt af den, og der højest behøves et ganske let Tryk paa Bremsen for at standse den helt.

41. Lad aldrig Motoren arbejde, naar De forlader Vognen, selv om det kun er for et Øjeblik,
42. Slaa Tændingen fra og sæt Bremsen for, inden De forlader den. Hvis Vognen staar paa Gader eller Veje, hvor andre kan komme til den, laas da saa vidt muligt Tændingen, saa andre ikke kan sætte den til.
43. Luk for Benzintilførslen, hvis De ikke skal bruge Vognen mere den Dag, eller der er Tale om et længere Ophold. Vær forsigtig med at lade Tæpper eller andre Værdigenstande blive liggende i Vognen, naar den staar uden Tilsyn paa Gade eller Vej.

Motoren.

44. Lad ikke Motoren „løbe tom" mere end nødvendigt. Lad den ikke rase unødigt op under tom Gang eller ved Gearskiften.
45. Hold Motoren ren ogsaa udvendigt. Olie og Fedt samler Støv og Snavs, der kan trænge videre ind og slide paa de løbende Dele og bringe Forstyrrelser.
46. Efterse engang imellem Udblæsningsventilerne og lad dem eventuelt renses for Sod og slibes. Indsugningsventilerne kan bedre passe sig selv, de passeres kun af den indgaaende kølige Luftstrøm, medens Udblæsningsventilerne er udsat for Paavirkningen fra den brændende varme Eksplosionsgas.
47. Vær vagtsom overfor mistænkelige Lyde. Kommer de, søg da snarest at finde Aarsagen; kør ikke videre, eller hvis dette er nødvendigt, gør det da med megen Forsigtighed, og stands snarest for at finde og rette Fejlen. Ellers kan Smaafejl, der fra Begyndelsen er ret betydningsløse, blive Aarsag til alvorlige Standsninger og Brud.
48. Rens engang imellem Motoren ud med Petroleum, der forringer Soddannelsen og hindrer Stempelringene i at klæbe sig fast. Der hældes 2—3 Spiseskefulde Petroleum i hver Cylinder, naar Motoren er varm.

Kølingen.

49. Lad aldrig Motoren arbejde uden Olie og Vand. Benyt altid rent Vand. Hvis De undervejs har maattet fylde Vand paa fra Mosehuller eller Vandløb, skift det saa snarest muligt, for at det ikke skal afsætte Sten og andre Urenligheder, der forringer Køleevnen meget stærkt.
50. Hold ogsaa Køleren ren udvendig, Smuds der forringer ogsaa Kølevirkningen. Foretag Rensningen forsigtig, da Køleribberne er saa fine, at der ikke skal meget til at beskadige dem. Køleren renses bedst med Trykvand, Olie fjernes med Benzin. Pas ogsaa paa, at Ventilatoren altid arbejder.

Smøring.

51. Smøringen er af den allerstørste Betydning for Driftssikkerheden og Holdbarheden. Men man kan dog ogsaa smøre saa meget, at det gaar ud over Driftssikkerheden. Smør derfor ikke paa Steder, der ikke er angivet at skulle smøres, vær for Eksempel meget forsigtig med at anvende Olie til Kobling og Magnet. Sørg altid for, at Oliebeholderen er fyldt paa den for de forskellige Systemer angivne Maade. Naar Motoren smøres rigtigt, giver den svag blaa Røg ved Igangsætning. Vedbliver den at ryge, er Smøringen for stærk.
52. Glem ikke Smørekopper, Gearkasse og Differential. Det er ogsaa Meningen, at de engang imellem skal have Smørelse. Fyld ikke Differentialhuset med Olie, saa denne arbejder sig ud i Bremserne og tilsviner Hjulene. Hav altid Reservebeholder med Olie med.

Tændingen.

53. I koldt Vejr, naar Motoren har staaet stille i længere Tid, kan det hænde, at det varer et Øjeblik. inden Motoren bliver saa varm, at alle Cylindre tænder. Ellers

bør man være meget varsom med at lade en Motor „hikke“, man bør standse den og undersøge, hvor Fejlen ligger, da Motoren ikke har godt af, at en eller flere Cylindre ikke arbejder med.

54. Hvis de løsner Ledningerne fra Tændrørene, vær da forsigtig og byt dem ikke om, naar De sætter dem paa igen. Tændrøret vil da tænde paa et forkert Tidspunkt, medens Ventilerne staar aabne, og det kan bevirke Tilbageslag i Karburatoren og Brand.

55. Kør ikke med for meget Fortænding. Det tager stærkt paa Motoren og fremkalder Bankning og Rystelser. Stil Tændingen tilbage, naar Motorens Fart sagtner op ad Bakker eller paa særlig daarlig Vei.

Karburatoren.

56. Vær forsigtig med at forandre Karburatorens Indstilling. Gør det ikke, uden at De bestemt ved, at der er en Fejl, og hvor den er. Mange har en ulyksalig Tilbøjelighed til hvert Øjeblik at skulle forandre Straalerør, pille ved Indstillingen eller paa anden Maade at lave „Forbedringer“. Men paa et ordentligt Køretøj er Karburatoren naturligvis indreguleret, før det afleveres.

57. Hold Karburatoren fri for Vand og Snavs. Virker den alligevel ikke tilfredsstillende, saa konferér hellere med en dygtig Fagmand om det, inden De foretager Forandringer. For megen Benzin i Gasblandingen viser sig ved, at Udblæsningsgassen bliver sort. En for benzinfattig Blanding giver Tilbageslag i Karburatoren eller Tænding i Lydpotten.

Benzinbeholderen.

58. Sie al Benzin, naar den hældes paa Beholderen, gennem et Stykke Skind eller gennem Gaze, der er fintmasket nok til at kunne tilbageholde Vanddraaber og andre Urenheder.

59. Efterse altid Beholderen, inden De kører ud. Selv om De er nok saa overbevist om, at De har fyldt den Dagen i Forvejen eller har givet Chaufføren eller Karlen Ordre til det, er Benzin en lumsk og flygtig Væske, der ikke altid er, hvor man tror.

60. Dyp aldrig Tvist eller Klude i Benzinbeholderen. Der bliver nemt noget hængende, der senere kan volde ubehagelige Forstoppelser. Tag Benzin til Rensning eller Indsprøjtning fra en Dunk i Garagen ved at hælde forsigtigt af den.

61. Kom aldrig med brændende Tændstikker eller aabent Lys til Benzinbeholderen, selv om Benzinen er tappet ud. Luften, der bliver tilbage i Beholderen, er alligevel stærkt mættet med Benzindamp, der kan foraarsage en farlig Eksplosion. Beholderen maa tørres og udblæses omhyggeligt, inden der for Eksempel i paakommende Tilfælde kan loddes paa den.

62. Hav et Stykke Sæbe i Værktøjskassen. Smaa Utætheder i Beholder eller Ledninger kan undertiden tættes med det, indtil man kan naa ind og faa repareret.

63. Hav altid et Par Dunke Benzin i Reserve i Vognen, og forny dem straks ved første givne Lejlighed, saasnart der er brugt af dem. For en Automobilist er der ikke noget mere ærgerligt end at staa paa Landevejen med et ellers fejlfrit Køretøj og ikke kunne komme videre, fordi Benzinen er sluppet op. Daarlige Veje, mange Bakker og lignende Forhold, der medfører megen Kørsel paa de mindre Gear, kan bevirke, at man bruger mere Benzin end beregnet, og at Beholderens Indhold ikke rækker til.

64. Lad aldrig Benzinbeholderen eller Dunke eller Beholdere i Garagen staa uden tæt tilskruet Laag eller Prop, det vil bevirke et stærkt Svind i den let fordampelige Vædske og kan medføre Eksplosionsfare. Luk af for Beholderen, naar Vognen ikke skal bruges mere den Dag, eller der skal gøres længere Ophold. Sker Benzintilførelsen ved

de nu saa almindelige Vacuum Tanks, saa rens engang imellem den ovenpaa Tanken siddende Si og rens Tanken for Vand og Snavs ved at aabne den i Tankens Bund siddende Hane. Kommer der intet ud, naar Hanen aabnes, er denne forstoppet af Snavs og maa renses med en Naal.

Hjulene.

65. Overbevis Dem engang imellem om, at Forhjulene er rigtigt indstillet. Et Hjul, der ikke „sporer", vil i Løbet af uhyggelig kort Tid „æde" ethvert Dæk, der sættes paa det.
66. Hvis De har skiftet en aftagelig Fælg, stands da efter nogle faa Kilometers Kørsel og efterspænd Møtrikkerne, saa De er ganske sikker paa, at Fælgen sidder forsvarlig fast.
67. Efterse jævnlig Fælgene og hold dem glatte og fri for Rust paa Indersiden, eventuelt ved at slibe dem og lakere dem. Ellers ødelægges Dæk og Slanger før Tiden.
68. Brug Snekæder, hvis De skal køre i dyb Sne eller paa islagte Veje. Navnlig i bakket Terræn vil Dækkene alene ikke kunne fremkalde den nødvendige Friktion og forhindre farlige Ud- og Tilbageskridninger. Snekædernes Led skal være hærdede, da de ellers hurtigt slides over og slaar mod Skærmene. Man bør, hvis Vejr- og Terrænforhold er skiftende, ikke betænke sig paa at have den forholdsvis ringe Ulejlighed at lægge Snekæder paa eller tage dem af igen, da de, naar det ikke er nødvendigt at benytte dem, er ubehagelige at køre med og nogle Konstruktioner beskadiger Dækkene ved at skære sig ind i dem.

Ringene.

69. Den største Post paa Motorkøretøjets Driftsregnskab er Udgiften til Ringene. Dæk og Slanger er den Del af Køretøjet, der slides mest paa og er udsat for de vold-

somste Paavirkninger. Samtidig med, at de er byggede af de forholdsvis sarteste Raamaterialer. Ingen Del af Køretøjet kræver derfor saa megen Opmærksomhed som Ringene, og det betaler sig glimrende at ofre dem denne Opmærksomhed. Pas derfor Ringene med særlig Omhu!

70. Brug altid den nøjagtigste Størrelse Dæk og Slanger. Hvis Fælgen pssser til to Størrelser Dæk, bør man anvende den største, det er mest økonomisk.

71. Pump Ringene til det rette Tryk, og prøv jevnlig med Manometret, om de stadig har dette Tryk, det forlænger Ringenes Levetid meget betydeligt. En for haardt pumpet Ring er ubehagelig at køre paa og udsætter ogsaa Køretøjets Dele for ødelæggende Rystelser ved ikke i tilstrækkelig Grad at opfange Vejens Uhjævnheder. En for blødt pumpet Ring bliver ved Kørselen stærkt ophedet, hvorved baade Gummi og Lærred skørner. Den bløde Ring bliver ogsaa lettere skaaret, den gnaves af Fælgen, slides mere og taaler daarligere Virkninger af Stød og Bump under Kørselen.

72. Hav altid rigeligt med Gummi. De slider dog aldrig mere end paa højst fire Hjul ad Gangen, saa det er kun den øjeblikkelige Anskaffelsessum, De skal ud med. I Længden betaler det sig udmærket, fordi De saa i Tide kan skifte og faa repareret Smaaskader, inden de bliver uoprettelige, ligesom De ikke er saa udsat for kedelige, langvarige Standsninger paa Landevejen. Paa kortere Ture bør man altid medføre et Reservedæk og et Par Slanger, paa længere Ture mindst to Dæk og 3-4 Slanger.

73. Hav det nødvendige Værktøj til Ringskiftning med. En solid Dunkraft, der kan bære den fornødne Vægt og har saa bred en Fod, at den staar godt fast, saa der ikke er Fare for, at Vognen skal vippe ned under Arbejdet, og med saa langt et Skaft, at man ikke behøver at foretage alt for gymnastiske Bevægelser, naar man skal dreje den op. En god, solid, ikke for lille Pumpe med en tilstrækkelig lang Gummislange og solidt fast-

gjorte Forbindelses-Stykker. 3 lange solide Dækjern uden skarpe Kanter eller Skaar, der kan beskadige Slangerne. Reservedækholdere, Talkum, Solution, Sandpapir, Gummi Dæklapper samt en lille Benzinkande. Et solidt Brædt til at lægge under Dunkraften ved Brugen er heller ikke af Vejen.

74. Brug ikke Dækholdere, hvor Beskyttelseslaget af Læder eller Lærred er krøllet saa stærkt, at Slangerne kan beskadiges af dem, eller hvor Beskyttelseslaget er borte, og Metallet under det rustnet, saa Slangerne ødelægges deraf.

75. Efterse Reservedækket og rens det indvendigt, hvis der er kommet Grus eller Fugtighed i det, inden De lægger det paa. Gnid det indvendigt med Talkum, og gnid ogsaa Slangen ind med Talkum, men hæld ikke større Mængder Talkum i Dækket, da det gør Slangen porøs.

76. Opbevar ikke Reserveslanger, De medbringer, i Papæsker eller løse i Magasinet eller Værktøjskassen, da de saa vil være udsat for Gnidninger og Paavirkninger, der ødelægger dem. Opbevar dem i en Voksdugspose, efter at Luften er presset ud af dem, og Ventilen atter skruet fast. Inden de kommes i Posen, lægges de udstrakt paa et Bord med Ventilen paa Midten og opefter og rulles derefter sammen fra begge Ender ind mod Ventilen. Denne kan da heller ikke beskadige Slangen eller rives løs.

77. Stands øjeblikkelig, saa snart De mærker, en Ring taber Luften. Blot nogle faa Hundrede Meters Kørsel paa en lufttom Ring er tilstrækkelig til at ødelægge baade Dæk og Slange, og undertiden ogsaa Fælgen og andre Dele af Køretøjet. Er Vejen meget hældende og fedtet eller blød i Yderkanten, og det er et Højrehjul, der er punkteret, bør man køre forsigtigt over i den venstre Side, for at faa Dunkraften anbragt paa den fladere og haardere Del af Vejkanten.

78. Olie og Benzin er Gift for Ringene. Spild derfor ikke

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

paa dem eller paa Gulvet eller paa Jorden, hvor Ringene kan komme i Berøring med det spildte, og tør Ringene omhyggeligt af, hvis de har været i Berøring med Benzin eller Olie.

79. Ringene har heller ikke godt af Solskin (Lakken forresten heller ikke). Under længere Ophold undervejs bør man derfor anbringe Køretøjet paa et skyggefuldt Sted, og Reservedækkene bør være beskyttede med et Overtræk. Reservedæk, der ikke medbringes, bør opbevares paa et mørkt, tørt og køligt Sted, enten ophængte paa en Træknage eller liggende paa et Træunderlag. Brugte Slanger opbevares bedst liggende inde i Dækket eller hængende over en Knage, idet man giver dem et Par Pumpeslag, tilstrækkelige til at der ikke dannes Folder paa dem.

80. Hvis Køretøjet ikke benyttes i længere Tid, bør Hjulene klodses op for at skaane Ringene; de har ikke godt af, at hele Vægten stadig hviler paa samme Sted.

81. Gennemskæringer i Dækket og Rifter, der gaar ind til Lærredet, bør hurtigst muligt repareres og vulkaniseres, for at ikke Fugtigheden skal trænge ind og hurtigt raadne Lærredet, saa det sprænges, og Dækket ødelægges. Mindre Revner kan midlertidigt udbedres med Dækkit eller Dækcement, men bør ogsaa vulkaniseres senere.

82. Slanger, der er punkterede, bør ogsaa vulkaniseres snarest muligt. Har man ikke haft flere Reserveslanger, saa man har lappet en Slange undervejs med Solution og Gummilap, bør man erindre, at det kun er en Nødhjælp, der som Regel kun vil kunne holde, hvis man kører meget forsigtigt videre, og som snarest kræver en sikrere Afløsning. Hurtig Kørsel vil næsten altid løsne selv den omhyggeligst anbragte Lap. Man har dog nu selvvulkaniserende Lapper, der holder bedre end de almindelige.

83. Maa man undervejs klare sig med Dæk eller Slanger,

der ikke er helt paalidelige, bør man helst skifte om, saa disse kommer paa Forhjulene, og de bedre paa Baghjulene. Den lille Smule Ulejlighed giver bedre Chancer for at klare sig hjem eller til næste Sted, hvor man kan faa repareret, da Forhjulenes Ringe ikke skal præstere nær saa haardt Arbejde som Baghjulenes.

84. Brug Knopdæk enten paa alle Hjulene eller i det mindste paa Baghjulene, det formindsker Faren for Udskridning. Er det af den foran anførte Grund ønskeligt at flytte et af Knopdækkene frem til Forhjulet, anbring det saa paa den modsatte Side af det med Knopdæk forsynede Baghjul.

85. Lær nøjagtigt den rette Maade at montere og afmontere Slanger og Dæk, og vær altid yderst omhyggelig med dette Arbejde. Det betaler sig, og De kører meget sikrere, naar De ved, at Gummiet ligger, som det skal. At skifte Dæk eller Slanger er et Arbejde, enhver Automobilist lidt før eller lidt senere kommer ud for, og medens det for den øvede kun betyder en lille Standsning paa nogle Minutter eller højst en halv Time, kan det for den uøvede blive Aarsag til mange Ærgelser og Vanskeligheder. Vent derfor ikke med at forsøge Dem i den Kunst, indtil De staar med en punkteret Ring paa Landevejen, men lad det være noget af det første, De lærer, naar De begynder at køre.

86. Naar det under Arbejdet er nødvendigt at løsne Bremsen og at dreie Hjulet rundt, bør det ske forsigtigt for ikke at skubbe Køretøjet ned fra Dunkraften. Og Bremsen bør snarest sættes for igen. Det er lettere at pumpe Ringen, medens den staa klodset op, end efter, at Dunkraften er fjernet.

87. Paa de fleste moderne Automobiler benyttes nu aftagelige Fælge eller Hjul. Montering af Gummi paa disse sker i det væsentlige paa samme Maade som paa faste Fælge, og selv om man bruger aftagelige Fælge eller Hjul, bør man kunne montere eller afmontere et Dæk

og en Slange, da der før eller senere kan komme en Lejlighed, hvor man har brugt sit medbragte Forraad af færdigmonterede Ringe og kan blive nødt til at montere om paa Landevejen.

Selv om man har aftagelige Hjul eller Fælge, bør man derfor ikke altid overlade Arbejdet hjemme i Garagen eller paa Reparationsværkstedet til andre, men benytte Lejligheden til at lære det grundigt. Har man blot prøvet nogle Gange, gaar det saare let.

88. Taber Ringen Luften langsomt, kan det være Ventilen, der er utæt. Inden man begynder at afmontere, bør man da prøve Ventilen ved at holde et Glas med Vand op omkring den. Kommer der stadig Luftblærer, er den utæt, og man kan da som Regel let rette Fejlen blot ved at skille og efterse Ventilen, eventuelt ved at skifte dens Dele med de tilsvarende Dele fra en Reserveslange. At der sidder enkelte Luftblærer uden paa Ventilen, skal man dog ikke regne med, der hænger som oftest noget fast ved Metallet; kun hvis der stadig kommer Bobler op til Overfladen, siver der Luft ud.

89. Har De ikke flere Reserveslanger, men maa klare Dem ved at lappe en, maa Reparationen ske meget omhyggeligt, hvis Lappen skal holde. Find det beskadigede Sted ved at punpe Slangen lidt op og føre Haanden hen over den eller holde den op for Øret, De vil da som Regel kunne mærke eller høre Luften presse gennem Hullet. Eventuelt kan man fugte Fingeren og gnide paa det mistænkte Sted; der vil da, hvis der er en Utæthed, danne sig Luftblærer. Er Hullet for fint til at opdages paa denne Maade, maa den let pumpede Slange Stykke for Stykke holdes under Vand og eventuelt presses lidt med Hænderne, til der viser sig Luftblærer.

Stedet mærkes med et Blyantskryds, og renses med Sandpapir og en Klud eller lidt Tvist dyppet i Benzin; og Lappen, der maa være saa stor, at den kan naa et Par Centimeter ud til alle Sider fra Hullet, renses paa

samme Maade. Derefter smøres med Fingeren et jevnt Lag Solution paa Lappen, og denne Proces gentages et Par Gange, naar Solutionen omtrent er tørret ind. Lappen anbringes bedst paa en tyk Stok eller lignende (et Hammerskaft, Skaftet til en Skruetrækker eller andet Stykke Værktøj) for at den ikke skal krølle sig sammen; og Stedet omkring Hullet smøres paa samme Maade. Naar Lappen og Stedet om Hullet er næsten tørre, lægges Stykket af Slangen med Hullet paa et fast jevnt Underlag, og Lappen trykkes fast der imod og presses fladt ud, saa den binder overalt: hvorefter den holdes i denne Stilling et Par Minutter, til der ikke er mere Fare for, at den slipper. Derefter smøres lidt Talkum over Kanterne for at det eventuelt udpressede Solution ikke skal klæbe til Dækket, og Slangen lægges ind.

Koblingen.

90. Man har tre Typer af Koblinger: 1) Den nu ikke meget anvendte Remkobling, som bestaar af en Staalrem med en Foring af Læder eller Raybestos, som klemmer sammen om en roterende Tromle. 2) Læderkonus Koblingen, en flad afstumpet Kegle, hvis skraa Sider, der er beklædt med Læder, presses ind i en tilsvarende Hulhed i Svinghjulet. Og 3) Pladekoblingen, der bestaar af flere eller færre Plader, der presses sammen imod Svinghjulet. Pladekoblingen kan være tør, eller den kan løbe i Olie. Men lad ikke den tørre Kobling faa Olie eller den, der skal løbe i Olie, blive tør! Resultatet bliver, at Motoren løber op paa fuld Hastighed, uden at Vognen følger med; eller Pladerne bliver varme og slides op. Koblingshuset til en tør Kobling har i Almindelighed et Hul for neden, for at den Olie, der arbejder sig derind fra Motoren eller Gearkassen, kan finde Afløb. Mange Forbandelser har lydt over en uskyldig Kobling, der ikke kunde arbejde, fordi en nævenyttig Reparatør havde skruet en Prop i Hullet.

I meget vanskeligt Terræn kan det undertiden knibe med at klare sig med Læderkonuskoblingen, den glider og faar ikke Vognen med. Man kan da undertiden klare Situationen med lidt stødt Sukker, som man med et Knivsblad søger at faa smurt ind i Revnen mellem Koblingen og Svinghjulet. Det er derfor ingen Skade til at have nogle Stykker Sukker i Værktøjskassen.

Dynamo og Selvstarter.

91. Misbrug aldrig Selvstarteren. Søg ikke at imponere Deres Venner med, at den kan trække Vognen. Lad den ikke rotere mange Minutter ad Gangen, hvis Motoren ikke starter, men stands og se efter, hvad der er i Vejen. Husk at give Dynamoen lidt Olie engang imellem, og lad den rense et Par Gange om Aaret og efterse af kyndige Folk. Pil ikke selv ved den, hvis De ikke har nøje Kendskab til den.

Akkumulator Batteriet maa passes med destilleret Vand, saa Vandet staar op over Pladerne, og holdes opladet. Stilles der store Krav til Batteriet, hyppige Startninger, meget Lys, saa der ikke kan faas fuld Erstatning for den brugte Elektricitet, maa Batteriet oplades engang imellem, men brug da Etablissementer, der er indrettet paa at foretage saadanne Opladninger, Lad Batteriet blive efterset et Par Gange om Aaret.

Værktøjskassen.

92. Hav altid en velforsynet Værktøjskasse med rigeligt med smaa Reservedele som Møttrikker, Pakringe, Tændrør, Isolerbaand o. s. v. Hav Værktøjet og Reservedelene velordnede i Rum eller Holdere, saa det er let at finde og let at komme til, hvad De skal bruge, og saa det ikke rasler under Kørslen. Læg altid Værktøjet tilbage paa dets bestemte Plads, naar De er færdig med at brnge det. Hav det mest brugte, en solid engelsk Skrue-

nøgle og en Skruetrækker, lige ved Haanden, enten i en af Sidelommerne eller under Sædet, saa behøver De ikke at skulle i Værktøjskassen, blot De vil rette en Bagatel.

Lygterne.

93. Hav altid en kraftig Lommelygte og tilsvarende Reserveelementer med; eller, hvis der er elektrisk Lys paa Vognen, en Snorelampe med saa lang Snor, at den kan naa fra Stikkontakten hen til alle Dele paa Vognen. De er uundværlige ved Standsninger om Aftenen eller Natten.

94. Lad ikke Projektørerne brænde i lange Tider, naar Vognen holder stille; saa vil De snart faa udladet Deres Batteri. Brug ikke Projektørerne inde i Byen, det er overflødigt Pral. Vær hensynsfuld overfor andre Vejfarende, De møder, og blænd dem ikke mere end nødvendigt. Der er delte Meninger om, hvorvidt man skal slukke de elektriske Projektører, efter at have blinket med dem et Par Gange i passende Afstand, naar man møder et andet Automobil. Det lader sig bedst gøre, naar det ikke er for mørkt i Vejret. Man bør i alt Fald passere hinanden forsigtigt og, hvis man har slukket, holde et meget langsomt Tempo, da man vil have meget vanskeligt ved at skelne Ting, der kan være paa Vejen forude.

95. Overbevis Dem engang imellem om, at Baglygten brænder. Paa Landevejen vil man let kunne se dens Skær ud til Siden; og inde i Byen kan et hastigt Sideblik ind i en stor Butiksrude hurtigt overbevise Dem om, hvorvidt den er i Orden.

Chaufføren.

96. Hvis De ikke har Tid eller Lyst til selv at beskæftige Dem ret meget med Deres Automobil, og det er et

større Køretøj, vil det ofte være nødvendigt at holde Chauffør. Og det er naturligvis ikke udelukkende Udgift at have en Chauffør; han kan udføre meget Arbejde paa Køretøjet, man ellers skal betale for i Reparationsværkstedet eller i Garagen.

Der er jo dem, der overlader alt til Chaufføren, baade Kørsel, Pasning og Reparationer. For dem er Automobilet kun et Befordringsmiddel som de andre: Jernbane, Dampskib og Hestekøretøjer, og det ejendommeligste og interessanteste ved Automobilet kender de ikke. At køre et Køretøj selv, det er en af Glæderne og Nydelserne ved at have det. Men en ikke mindre Glæde og Nydelse er det at kende sit Køretøj, at kunne klare en Situation paa Landevejen, selv finde, hvor Fejlen er og udbedre den. Heri ligger Motorkøretøjets „Sport", der kan gøre det til en Fornøjelse at benytte det, selv i det daglige Hverdagsarbejde. Og har De Sans for og Glæde af denne Sport, saa er Chaufføren enten overflødig, eller han bør kun være Deres „Aide-Pilot", hvis Arbejde De har Forudsætninger og Erfaringer nok for at lede og bestemme.

Lær derfor, selv om De holder Chauffør, Deres Køretøj grundigt at kende og tag selv Del i, hvad der foretages med det, hvis De vil nyde Motorkørslens bedste Glæder.

97. Har man Chauffør til et aabent Automobil, man selv delvis kører og passer, bliver Forholdet mellem Ejer og Chauffør af en meget mere personlig Art, end det rene Tjenesteforhold mellem en „Limousine-Chauffør" og hans Herskab. Og der kræves da et vist Maal af Takt fra begge Sider for altid at finde den til Øjeblikket passende Tone. Paa raske Sportsudflugter kan det være naturligt, at selv en Prins eller en Greve og hans Chauffør delvis „lægger Titlerne bort", som Svenskerne siger, og kun er Mænd, der mødes paa et Felt, hvor de er nogenlunde jævnbyrdige. Det er kun Parvenuer, der er saa imponeret af egen Fornemhed, at de aldrig kan

glemme den og tror, at man hævder den ved altid at være „storsnudet". Men til andre Tider kan det naturligvis være lige saa selvfølgeligt, at Chaufføren holder sig diskret i Baggrunden. Heldigvis er Takt en Egenskab, der ikke er forbeholdt noget enkelt Samfundslag, og har man en god, forstaaende Chauffør, vil man let kunne „opdrage" ham ved at rette eventnelle Smaafejl paa en rolig, ikke saarende Maade.

Man bør derfor før Ansættelsen af en Chauffør til en saadan Stilling ikke alene tage Hensyn til, om han er en dygtig Mekaniker, men ogsaa søge at danne sig et Skøn over hans Karakter og Væremaade og i sit senere Forhold til ham vise en passende Forstaaelse af hans menneskelige Egenskaber.

Reparatøren.

98. Det er selvfølgelig af stor Vigtighed, at Reparatøren er en Dygtighed, man kan have Tillid til. Man bør dog ikke ubetinget stole paa, at alle Reparatører er Eksperter i deres Fag, og deres Mening ufejlbarlig i alle Tilfælde. Der er mange dygtige Reparatører; men med den hurtige Vækst, Motorbranchen har haft, er der selvfølgelig ogsaa kommet Folk ind i den, der ikke har Uddannelse og Erfaring nok, og, hvad værre er, mangler de naturlige Forudsætninger for i det hele taget at gøre Fyldest i Arbejdet, de paatager sig. Og som oftest er det de mest selvglade Folk, der er overbeviste om at vide bedre Besked end nogen Fabrikskonstruktør om alle Arter og Mærker af Motorkøretøjer.

Vær derfor forsigtig med at tro for ubetinget paa den Landsbysmed, der straks fastslaar, at Deres Køretøj lider af væsentlige Konstruktionsfejl. som det er bedre at ændre efter det lokale Patent. De kan være ganske rolig for, at selv paa de billigste Køretøjer — og maaske mest paa dem! — har Konstruktøren haft sine paa prak-

tiske Erfaringer og grundige Eksperimenter meget solidt opbyggede Grunde til at lave netop paagældende Del saaledes og ikke anderledes.

Prøv derfor i Tvivlstilfælde eller i særlig vanskelige Tilfælde hellere at sætte Dem i Forbindelse med vedkommende Mærkes Hovedforhandler, og spørg ham til Raads, inden De indlader Dem paa Eksperimenter med Forandringer eller opgiver Mærket som „umuligt“,

Vær paa den anden Side ikke altid mistroisk overfor Deres Reparatør og gaa ikke ud fra som givet, at han altid vil trække Dem op. Det er ikke ualmindeligt at høre et indigneret Udbrud som dette: Der var ikke for 50 Øre, og saa kostede det alligevel 10 Kroner! Men det er ikke altid let for Ikke-Fagfolk at bedømme saadant Specialarbejde. En Synaal eller en Møttrik kan fremstilles i Tusindvis i Timen paa en Specialfabrik for en Brøkdel af en Øre pr. Stk. Men skal man bruge en Ting, hvad enten det er en Synaal eller en Møttrik eller en anden Genstand, af en ganske bestemt Størrelse, der ikke er paa Lager, men maa fremstilles for Tilfældet, er der intet urimeligt i, at den bliver mange Hundrede Gange dyere.

Passagererne.

99. Indret Turen etter Passagererne, eller vælg Passagererne efter Turen. De bereder ikke ældre, ængstelige Damer nogen ublandet Glæde ved at spurte afsted i 100 Kilometers Tempo; og De har heller ikke selv den rette Glæde af en rigtig „Mandfolke-Sportstur“, hvis Passagererne ikke forstaar at nyde Strabadserne sammen med Dem, men nærmest døjer ondt af dem. Det kan være herligt at køre en kold Vinternat og maatte standse midt i en øde Skov for at skifte en Fælg eller rette en anden Bagatel; men Duften gaar af Oplevelsen, hvis der sidder et forpylret Individ bag i Vognen og for-

tæller at hun — eller endnu værre han — fryser og er søvnig, træt og ødelagt og længes efter en varm Seng og uafladelig spørger: „Kan vi ikke snart komme afsted"? „Kan vi ikke snart være der"? eller endog — hvad der kan bringe selv den koldblodigste Automobilist ud af Ligevægt — „Det er vist alligevel et rigtigt daarligt Køretøj, siden der saadan kan være noget i Vejen med det"!

Tag raske, unge, glade Mennesker med paa Sportsture, nogle der forstaar at glæde sig med Dem selv over Oplevelser og Naturen. Kør saa de ældre en lille, fredelig, forsigtig Sommerskovtur paa nogle Timer; og tril dem, der ikke har Sans for Naturen eller Sporten, men for god Mad, en lignende Tur der kan give dem Appetit, ud til et af de nærmeste anerkendte Madsteder. Hverv Proselytter for Deres Glæde ved Automobilet blandt dem, De kan antage ere ligesindede, men som endnu ikke kender disse Glæder. Det er en stor Fornøjelse, mindst lige saa stor som at nyde disse Glæder selv! Men lad være at forsøge at omvende dem, der mangler Forudsætninger for at kunne forstaa og nyde disse Glæder. Det bliver kun til Fortrydelse for begge Parter.

De selv.

100. Automobilkørsel er et fortrinligt Middel for daarlige Nerver. Det giver Ro og Selvbeherskelse at føre et Automobil. Er De af et iltert eller et forsagt Temperament saa søg bevidst at overføre denne Ro og Selvbeherskelse i hele Deres Forhold til Køretøjet. Tab ikke straks Lysten og Modet, hvis De har et Par Smaauheld, eller hvis De ikke straks føler Dem som fineste Motorekspert.

Men ras og band heller ikke Køretøjet, mishandl det ikke med Stød og Slag med Værktøjet, blot det betænker sig lidt paa at trille videre. Det har det ikke

Spor af Respekt for, og De vil hurtigt opdage, at De klarer den Slags smaa Situationer meget bedre, naar De tager dem roligt og kolblodigt.

Tag altid de Stød, Verden og Vejen giver Dem og Deres Motorkøretøj, med Sindsro og Overlegenhed. Saa vil Deres Automobil blive Dem kærere og uundværligere Dag for Dag; og De vil snart være klar over, at De aldrig har givet Penge bedre ud end dem, De ofrer paa Deres elskede Vogn!

Tryktabel.

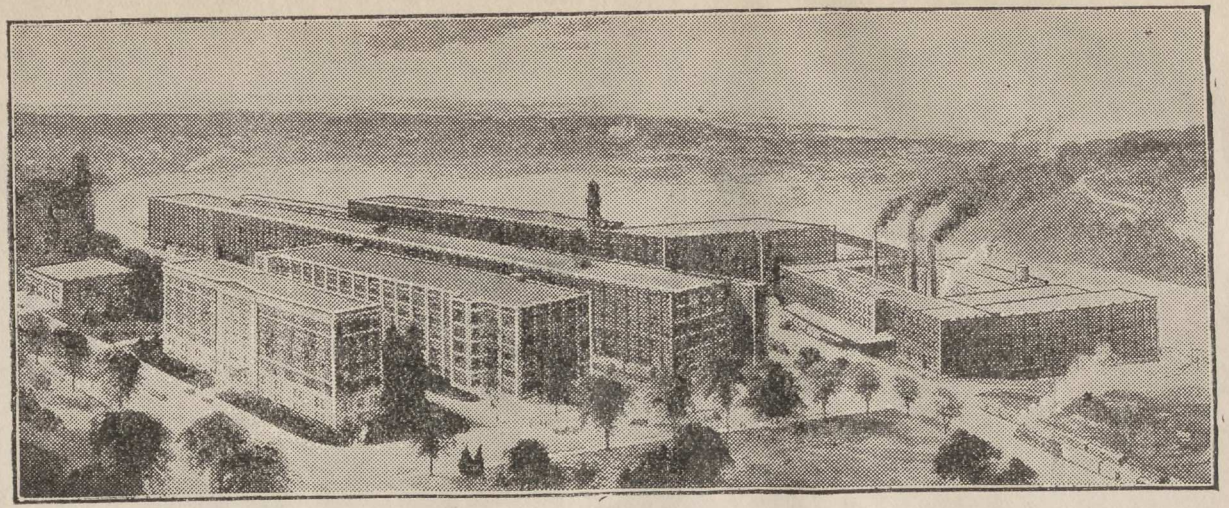
Tværsnit	Tryk udtrykt i kg pr. cm^2	Tryk udtrykt i lbs. pr. $inch^2$
85 m/m el. 3"	4	65
90 m/m el. $3^1/_2$"	$4^1/_2$	70
105 m/m el. 4"	5	80
120 m/m el. $4^1/_2$"	6	90
135 m/m el. 5"	6	90
150 m/m el. $5^1/_2$"	6	90

Man kan regne, at man skal have 20 lbs. eller 1,35 kg Tryk for hver inch Ringene maaler i Tværsnit, *eller* hvis man bruger metriske Ringe da 0,75 lbs. eller 0,05 kg for hver m/m i Tværsnit. I Almindelighed dog ikke over 90 lbs. eller 6 kg naar det ikke drejer sig om særlig stor Belastning. Altid fuldt Tryk naar De kører med alle Pladser optagne. Hellere *lidt* for meget Luft end *lidt* for *lidt.* Defekter opstaaede ved Kørsel med for lidt Luft erstattes ikke af noget Firma.

Lidt om FISK Rubber Company.

For 20 Aar siden købte Noyes W. Fisk en lille Cycleringefabrik ved Chicopee Falls en lille By udenfor Springfield i Massachusetts, og nu er denne Virksomhed udvidet saaledes, at hvor man dengang kunde nøjes med 1 acre (0,4 hectar) Gulvflade, benytter Fabriken nu 30 acres (12 hectarer) Gulvflade og har en aarlig Omsætning paa 31 Millioner Dollars. Selv i vore Dages Amerika, hvor alt foregaar i et hastigt Tempo, maa det imponere, at et Firma i en enkelt Branche forøger sin Forretning 450 Gange i et Tidsrum af 20 Aar. Desværre er vi ikke i Stand til i dette lille Hæfte at give vore Læsere noget virkeligt Begreb om Fabrikens nuværende Størrelse, dens tekniske Hjælpemidler og dens enestaaende gode Lokaler, der yder Arbejderne de bedste Arbejdsvilkaar og den størst mulige Sikkerhed. Den sidste store Tilbygning til Fabriken der fuldførtes i Maj 1919 staar som et Mønster paa moderne Fabriksteknik. Man kan sige sig selv, at et saadant Forretningsresultat kun opnaas ved at fremstille absolut første Klasses Produkter, og dette Ræsonnement har ogsaa bevirket, at vort Firma, der altid har bestræbt sig paa at betjene vore ærede Kunder paa bedste Maade, allerede i 1915 sikrede sig Repræsentationen for dette fortrinlige Gummimærke. Det skyldes kun Krigsindskrænkningerne, at vi først i 1919 kunde paabegynde rationel Handel med FISK's Produkter. FISK Fabrikens Motto: „At være det bedste Firma i Verden at arbejde for, og det mest honnette Firma i Verden at gøre Forretning med" skal vi bestræbe os paa at opfylde i vort Forhold til vore ærede Kunder.

MAMMEN & DRESCHER
Fisk Auto-Gummi Depot.



FISK RUBBER COMPANY, CHICOPEE FALLS, MASS., U. S. A.

EFTER DEN SIDSTE STORE TILBYGNING I 1916.

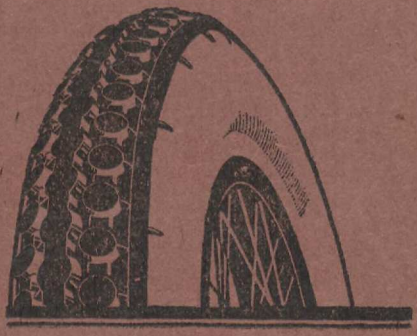
Trade Mark Reg. U. S. Pat. Off.

Time to Re-tire?

(Buy Fisk)

F. Rannje, Kbhvn

1920



FISK GUMMI

DET YPPERSTE

F. Rennje, Kbhvn.