

№ 25 - 26 JAARGANG
18 Juli 1936

Motorrijwiel en de Populaire Auto

Oppericht 1915

Waarin opgenomen
de
Officiële mededelingen
der K.N.M.U.

JEAN WALTHER

Dit is de SUPER olie

Essolube

Fca. A. L. VAN WIJK & Co.
ARNHEM - VOSSENSTRAAT 43 - TEL. 22785

zoekt ten spoedigste voor Amsterdam voor den verkoop
der door haar geïmporteerde Royal Enfield motorrijwielen een
vakkundig vertegenwoordiger

Alleen zij, die over een flinke showroom beschikken, gelieven te reflecteren.

Een Snel en Elegant Motorrijwiel!

De TWN B 200 L is een snel en sportief motorrijwiel, hetwelk opvalt door de zeer fraaie insluiting van alle werkende deelen, waardoor deze tegen opspattend vuil en daaraan verbonden slijtage volkomen beschermd zijn, terwijl het geheel gemakkelijk is te reinigen. Geheel modern uitgerust, kost dit motorrijwiel slechts **f 365.-**

B 200 L
200 c.c. BLOKMOTOR
2 poort; batterij-ontst.

Vraagt inlichtingen bij de imp.:
Four Gentingen, Drecht, Den Haag, Utrecht en Gollands
land in Nederland van der H. v. N.V. Grachten
Rijwiel- en Motor Industrie, Groningen, Postvst. 21.
Four Friesland: Fries Motos, Leeuwarden, Scharre
131. Four Limburg: Breda in Gollands in Zuiden
van der H. v. N.V. Grachten, 6-Portgen-
bosch, Vrijmarktstraat 126-128. Four Noord-Holland:
Alkermans Motorrijwiel Import Willem Krijnen, Am-
sterdam-W., Overtoom 528. Four Zuid-Holland: Fort
van Wijnbergen, Rotterdam, Vrijmarktstraat 14-16,
Den Haag, Parkstraat 24. Four Zeeland: D. Adriaens
& Zonen, Genu, Genuvoortstraat. Four Zeeland
en overal: Huis & Krübe, Eindhoven, Koningstraat.

TRIUMPH WERKE - NÜRNBERG A.G.

ZÜNDAPP

ZaNDAPP in prijzen van
f 295.- tot f 875.-
ZaNDAPP baart allerwege
opzien, waar zij verschijnt

IMPORTEUR J
CHR. BOER - AMSTERDAM (O.)
DIEMEN - Hartveldscheweg 54 - Telefoon 53791

WEET U DAT ZÜNDAPP IS:

1. Geruisloos ALS EEN AUTO
2. Trekt snel op ALS EEN AUTO
3. Loopt soepel ALS EEN AUTO
4. Ligt vast op den weg ALS EEN AUTO
5. Schakelt ALS EEN AUTO
6. Heeft cardan ALS EEN AUTO
7. Heeft motorblok ALS EEN AUTO
8. Heeft olie-coördatie ALS EEN AUTO
9. Heeft verwisselbare wielen ALS EEN AUTO
10. IS echter in prijs en in gebruik
belangrijk goedkoper DAN EEN AUTO
11. Verlichting ALS EEN AUTO
12. Hydraulische schakelbrekers ALS EEN AUTO

AANBEVOLEN GRADEN
VOOR **DODGE**

WAKEFIELD **PATENT**
Castrol

Import:
K. BUIJ AGES & CO.
DINTELSTR. 11-12
TELEFOON 170847
DEN HAAG

Zomer: **AA**
Winter: **CW**

voor 'n lang leven der cylinders



Kiest een **SPARTA**
LICHT
MOTORRIJWIEL
met SACHS motor 100 cc.
2 1/2 P.K. met Kickstarter.
**Gemakkelijke
bestuurbaarheid**
**Vaste ligging op
den weg.**
Prijs f 205.-

Geen Personeele Belasting
Per jaar slechts f 10.-
wegenbelasting.
Vraagt GRATIS prijscourant

SPARTA

RIJWIELEN- EN MOTORENFABRIEK
Fa. Verbeek & Schakel Apeldoorn



VOOR
GOEDE MOTOREN
NORTON - T.W.N. - CALTHORPE - PUCH
en **GOEDE SERVICE**
NAAR
WILLEM KAPTEIN

OVERTOOM 528
AMSTERDAM
TELEFOON 81705

LEDEREN KLEDING

VOOR DAMES EN HEREN
VLOTTE MODELLEN • PRIMA COUPE
Uitsluitend 1e soort leder. Concurrerende prijzen

Besprek met ons
condities voor inruiling
van uw oude motor
aan termijnbetaling.

Hier is uw nieuwe machine -



DKW
MODEL SPORT 250

Nog nimmer werd U zulk een fraai en compleet motorrijwiel zo uiterst billijk aangeboden. - Wanneer U bedenkt, dat de 250 c.c. DKW tweetact blokmotor met originele DKW omkeerspoeling, niet alleen zeer snel is, doch bovendien uiterst zuinig is en generlei bijzondere controle verlangt - de aangeblokte drie-versnellingsbak is voorzien van een gecombineerde hand- en voetschakeling - de fraaie en verlichte snelheidsmeter is bovenop de voorvork gemonteerd - een sterke lichtinstallatie met groote koplamp draagt zorg voor een ongekend sterk licht - het geheel is voorzien van stevige brede spatschermen, stalen gereedschapskas, bagagedrager - beide wielen zijn gemonteerd op steekassen - handbijstelbare voorvork en sturing-damper zijn standaard uitvoering - dan zult ook U de prijs uiterst billijk vinden, daar deze gesteld is op

COMPLEET f **410.-**



N.V. HANDELMAATSCHAPPIJ R. S. STOKVIS & ZONEN
AFDELING MOTORRIJWIELEN - ROTTERDAM

RUDDGE „RAPID”



*Zuinig - Snel
Duurzaam!*

VOOR DIENST
**SPORT en
GENOEGEN**

GEHEEL COMPLEET

OVERAL AGENTEN

f 495.-

N.V. DELFTSCHE MOTORENHANDEL
1e v. d. Boschstr. 1a - Tel. 772043 - Den Haag

AANBEVOLEN GRADEN
VOOR

Ford

WAKEFIELD **PATENT**
Castrol

Imp.
K. BURLAGE & Co.
DINTELSTR. 17-19
TELEFOON 770642
DEN HAAG

Zomer: **4A**
Winter: **CW**

voor 'n lang leven der cylinders

Sarolea

Hoofdagent voor Rotterdam en Omstreken:

Centrale Motorhandel „DE MEENT”

W. MAARLEVELD - ROTTERDAM
MEENT 15 - TELEFOON 55050

ZATERDAG 11 JULI



TT
ASSEN

GROOTE PRIS VAN NEDERLAND DER K.N.M.V.
INTERNATIONALE MOTORRACES

*Prijzen der
plaatsen
belangrijk
verlaagd*

**T.T.-
VERLOTING**

(Goedgekeurd bij Min. Besluit
van 18 Januari 1936, No. 838).
**LOTEN à 50 CENT BIJ DE
VOORVERKOOPERS.**

11 loten voor f 5.- bij storting
op giro 124219.

**Hoofdprijzen: AUTO
en VIER MOTOREN**

Een abonnement op **Vliegwereld**

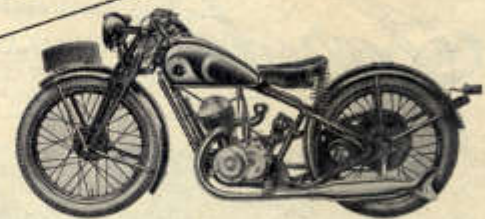
verplaatst U in DE vliegwereld!

Abonnementprijs:
PER KWARTAAL / 1.25
PER JAAR / 4.50
bij vooruitbetaling
LOSSE NUMMERS / 0.10
Verkoopbaar aan alle kios-
ken en bij den boekhandel
Administratie **VLEIWERELD**:
Genl. Oudleggracht 144 - Haarlem

F.N.

Wereldrecord in prijs!!

fl. 195.-



F.N. 200 cc. 2-tact met Bosch verlichting

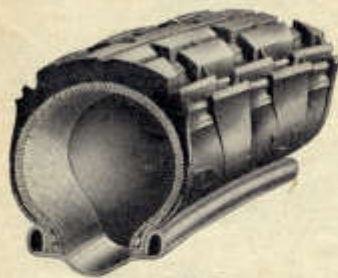
**Geen lilliput, doch een echt
motorrijwiel.**

F.N. HOLLAND N.V. - DEN HAAG
STATIONSPLEIN 7 - TELEFOON 116655

**OVERAL
AGENTEN**

MOTORRIJDERS! DUNLOP

ANNONCEERT BELANGRIJKE PRIJSVERLAGING



DUNLOP FORT



DUNLOP UNIVERSAL



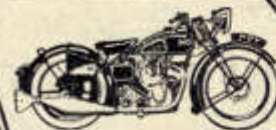
DUNLOP STANDARD

- Dunlop motorrijwielbanden thans binnen ieders bereik!
- De snelste, sterkste en veiligste band die ooit gemaakt is.
- De meeste wedstrijden en betrouwbaarheidsritten ter wereld worden gewonnen op Dunlop banden.
- Daarom kunt ook U gerust uitsluitend Dunlop monteren.
- **VRAAGT DUS PRIJSCOURANT EN OVERTUIGT U!**

N.V. (NED.) DUNLOP, RUBBER EN BANDEN M.J.
Amsterdam - Dan. Willinkplein 12-20 - Tel. 93756-93656

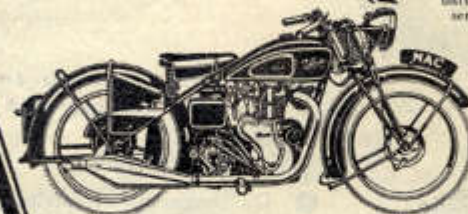
7

Velocette's "M"-Modellen:



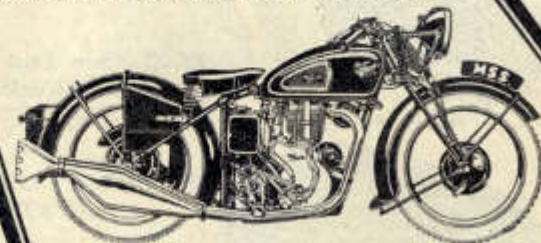
Model M.O.V., 250 c.c. kopklep
„voor zwaar dienstgebruik“

Compleet met licht en hoorn **Fl. 550.-**



Model M.A.C., 350 c.c. kopklep.
„VOOR IDEEAAL TOERGEBRUIK“

Compleet met licht en hoorn **Fl. 625.-**



Model M.S.S., 500 c.c. kopklep.
„VOOR ZORGENLOOS ZIJSPIANRIJDEN“

Compleet met licht en hoorn **Fl. 695.-**

Wanneer wij de 1936-modellen aan U voorstellen, dan behoeven wij weinig meer te doen dan te herhalen, wat wij reeds vroeger van de Velocette machines hebben gezegd. Vergelijken bij het vorige jaar zijn ze nog een beetje verbeterd, hetgeen veel wil zeggen, wanneer men het over Velocette machines heeft! Verder is de serie modellen op passende wijze aangevuld door het model M.S.S., een 500 cc standarde kopklep machine. Geen ogenblik hebben wij uit het oog verloren, dat hoogstaande techniek altijd de specifieke eigenschap van iedere Velocette is geweest. In ieder ontwerp zult U ons streven naar kwaliteitsmachines terugvinden en wel heel in het bijzonder in het model M.S.S. Deze machine, met zijn compacte motor en versnellingsbak zijn internate sterk wiefraam, zijn forse luiden en complete uitrusting wat het opzien in de 1936 serie alzeins waard.

De modellen MOV en MAC vallen ook in het bekende veld van de 1936 serie. Ze zijn ook van een heel goede service voorzien. Tenslotte met het model M.S.S. leestmen af dat de Velocette fabriek met zijn lange en brede ervaringen voldoende van de beste soort machines en gereedschappen van het meeste materiaal, om ook voor de 1936 serie goede machines te maken. In wij weten niet met te zeggen, dat de grootste verdienste van de huidige Velocette fabriek ligt in de productie van werkelijk „betrouwbare“ machines!

Motorrijwiel, zoals onze modellen-serie M.S.S., MAC en MOV, met hun volautomatische smeersystemen, vier-versnellingsbakken met voetschakelingen, oliebadketting-kosten, ingesloten kleppen-commando's, etc. etc., vormen voor degenen, die zoeken naar werkelijk betrouwbare en moderne motoren, een serie motorrijwiel, welke hun het begalen van hun keuze niet moeilijk zal maken. Immers ook hun keuze zal zijn als van zovele anderen: een VELOCETTE — het fijnste motorrijwiel, dat voor geld te koop is! - Vraagt gratis catalogus!

N.V. Handelmaatschappij R. S. STOKVIS & ZONEN
AFDELING MOTORRIJWIELEN • ROTTERDAM

8

Hadt U eigenlijk anders verwacht?

Wie won de Junior Trophy
op het eiland Man?



Natuurlijk:
NORTON!

1^e FREDDY FRITH in **NORTON**
3 uur 17 min 48 sec.
Gemiddelde: 80.14 m. p. uur

2^e CRASHER WHITE in **NORTON**
3 uur 23 min. 18 sec.
Gemiddelde: 77.97 m. p. uur

MERKEN-TEAMPRIJS (1e, 2e, 3e)
(Frith - White - Don Hall) **NORTON**

NIEUW RONDENRECORD, **NORTON**
Gem. 81.94 m. p. u. (Frith)

Een zege over alle Linies, die voor de zoe-
veelste maal aantoonen dat niets op kan tegen
de snelheid en betrouwbaarheid van

„The World's Best Road Holder”

Agenten:

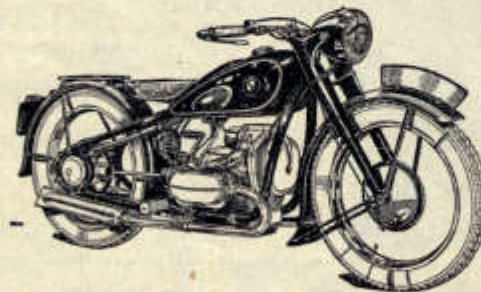
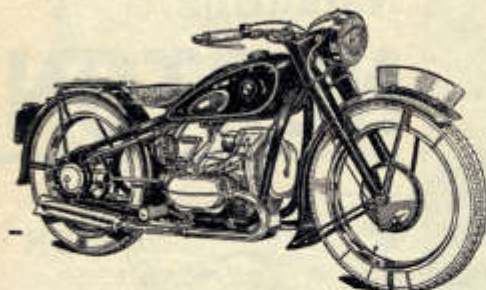
Amsterdam, ALGEM. MOTORRIJWIEL IMPORT W.
KAPTEIN, Overtoom 528; Rotterdam, HEY MOTOR-
PALEIS PIET VAN WIJNGAARDEN, Vijverholstraat 14-16,
Den Haag, Parkstraat 24; Groningen, A. DE BOER,
Zuiderdiep 41; Lippenhuizen (Friesland), A. DE BOER;
Zandaren (O.), J. C. DE WIT, 's-Hertogenbosch, M.
G. VAN DER HEIJDEN, Vughtstraat 126 B; Hoensbroek,
Motorhuis G. VAN DE RIET, Akerstraat 30; Utrecht,
COR DE GROOT, Predikherenstraat 26; Goes,
D. ADRIJANSE & ZONEN, Ganzepoortstraat.



NORTON MOTORS LTD. ASTON. BIRMINGHAM.

8

B M W's MEEST
GENIALE SCHEPPING
MODEL R-5 **f 850.-**
COMPLEET



„Volmaakte motorrijwiel-techniek”
doet toch ook U direct aan de fraaie
BMW-modellen denken — werkelijke
leiders in de motorrijwiel-industrie!
Hier is het nieuwste model — type R-5,
een 500 c.c. kopklep tweecylinder met
totaal ingesloten kleppencommando,
dubbele nokkenas, korte lichter
stangen, haarspeldklepveren, aan-
geblokte vierversnellingsbak met
gecombineerde hand- en voet-
schakeling — regelbare hydraulische
voorvorkvering — snelheids-
meter in koplamp — vanzelf-
sprekend cardanaandrijving van
het achterwiel en beide wielen
op steekassen.

De aangevozen machine voor
liefhebbers van iets apart!



10

B M W - de ideale Zijspan-machine

Geen wonder, dat een dusdanig sterk en onverwoestbaar
geconstrueerde machine als een BMW motorrijwiel bij
uitstek geschikt is voor zijspanwerk.

Wij verstrekken gaarne nadere en volledige inlichtingen.

N.V. HANDELMIJ. R. S. STOKVIS & ZONEN
AFDELING MOTORRIJWIELEN - ROTTERDAM

Motorrijwiel Populaire Auto

No. 25-26 Jaarg.
19 Juni 1936.

Waarin opgenomen de Officieele
Mededeelingen van de K.N.M.V.

Geïllustreerd' Weekblad,
gewijd aan de belangen
van de Populaire Auto-
en Motorsport.

N.V. Uitgevers- en Drukkersbedrijf J. A. BOOM,
Int. Tel. 11802 (2 lijnen), na 6 u. 26343. Postgr. 37788
Kantoren: 8.30-5.30 uur; 's-Zaterdags geopend tot 1 uur.
Drukkings-gesped veerd 7.30 uur.

Hoofdredacteur: J. KOOLHAAS REVERS
Julianalaan 97 — OVERVEEN — Tel. 14881

Rechtskundig medewerker: Mr. F. S. M. B.T.S.
Pieter de Hoochstraat 16 - Tel. 28267 - Amsterdam

ABONNEMENTSPRIJS
Per jaar, bij vooruitbetaling, voor het kwartaal 1.40
Per kwartaal, bij vooruitbetaling, voor het kwartaal 1.10
Luxe editie, per kwartaal, bij vooruitbetaling, vch. leveringsgeld 1.50
Per jaar, bij vooruitbetaling, vch. kwartaal, inclusief bezit en België 5.50
Luxe editie, per jaar 1.30

Medewerkers: G. J. Bosch en W. Boreas de Haan (Toestellen), Muisie
en Buisie (Techniek), John Vermeer, N. J. D. Verbeke (Werkrijke),
Sportieve (Dames-Rijders), A. L. E. S. yffens (Vraagstuk), J. Kleit
(Belasting), Mr. Mikosson, knicker, C. Borsten, G. Sibbe, H. van
Arzet, (Inhoud: Hele) José P. rickels, H. W. Bensch (Dach-
bord), Ferns Andriens (Stapel), Jansen Icke (Idiot).

Technici: Stoorwood, Bryas de Groota, Peur Lutz, Charles
Bak, Wan van Nieuwenhuizen.

Verzekeringszitter: A. N. Nagel, Doornikstraat 27, Schiedamschen
Tebuun 55778.

ADVERTENTIËN VOLGENS TARIEF
KLEINE ANNONCEN 20 ct. p. regel v. 24 letters
en leestekens. Commercieele meded. p. regel
90 ct. (72 mm breed, 2 1/4 mm hoog).

Verplicht elke Alle stukken, die redactie betreffende, te onders. met den heer J. Koolhaas Revers, Julianalaan 97. Verboden te
Vrijdag Overveen — Voor vrachtwagen, advertentie en administratieve Gedrukt Gedrukt 144, Haarlem Draken

MOTOR-EVA'S GAAN OP TOER.



De dames Mej. Vos en Mevrouw Labrie—Staat (duo), vertrokken als enthousiaste
K.N.M.V.-leden tezamen op hare Motorspoede vanaf het Secretariaat, voor een toertocht
door Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. De heer Moos, Toer-voorzitter der K.N.M.V.,
en het personeel wenschen den reizigsters een goede reis.



VARTA

MOTORRIJWIEL-ACCU'S

TIJZEN VANAF

5.90

EXCL. DRAGER



DAGELIJSCH BESTUUR

Algemeen-Voorzitter: Mr. J. G. A. van Geldorp Medders, Biltstraat 35a, Utrecht. Tel. 14828.
Sport-Voorzitter: P. J. Norber, Laan van Meerdevoorst 615, Den Haag. Tel. 335148.
Toer- en Propaganda-Voorzitter: J. Moon, Weteringkade 130, Den Haag. Tel. 720437.

HOOFDREESTUUR

Friesland: H. de Boer, Stationsweg 492, Gorredijk.
Groningen: G. C. van Rossum, Hoorestr. 73, Groningen.
Gelderland: J. J. W. A. v. d. Kieboom, Reestraat 42, Nijmegen.
Noord-Holland: G. J. Bruinma, Stadhouderskade 82, Amsterdam.
Zeeland: P. de Hullu, Wilhelmijnstraat 90, Goes.
Limburg: L. Kleymans, Kloosteradeestraat 1, Kerkrade.
Drenthe: Dr. J. Saal, Parallelstraat 1, Assen.
Overijssel: J. H. Spitzers, Rijkstraatsweg 118, Steenwijk.
Utrecht: H. A. v. d. Horst, Rijnkade 5, Utrecht.
Zuid-Holland: C. Borsten, Aart van Noesstraat 60, Rotterdam.
Noord-Brabant: W. Dirks, Wilhelmijnpark 38, Tilburg.
Rechtskundig adviseur: Mr. P. Kaag, Biltstraat 35a, Utrecht. Tel. 14828.
Officieele tijdwaarnemers: F. W. J. Hirschman, Rue Duvivier 34, Liège. — J. J. W. A. v. d. Kieboom, Reestraat 42, Nijmegen.

ALLE CORRESPONDENTIE EN STUKKEN MOETEN (ZONDER VERMELDING VAN PERSOONS-NAMEN) STEEDS WORDEN GERICHT AAN:

Het Secretariaat van de K.N.M.V., 2de van den Boschstraat 38, Den Haag. Geopend van 9 tot 17 uur; 's-Zaterdags van 9 tot 13 uur. Tel. 771873. Postgiro 39196. Bankier: De Twentsche Bank N.V.

NIEUWE LEDEN.

- | | |
|--|--|
| 14409 A. van Vacht, Delft. Voorsteller: P. F. Lemmers, Delft. | 14428 W. F. P. Couteaux, Waalre. Voorsteller: F. Schröder, Waalre. |
| 14410 S. Stoel, Slavenisse. Voorsteller: C. Steendijk Czn., Slavenisse. | 14427 J. F. G. Schouten, Amsterdam. Voorsteller: Secretariaat, Den Haag. |
| 14411 S. Beek, Wormer (N.-H.). Voorsteller: H. D. de Wit, Wormer. | 14425 J. Paehlig, Amsterdam. Voorsteller: A. Chardot, Amsterdam. |
| 14412 G. J. Colenbrander, Amsterdam. Voorsteller: W. G. Groenewoud, Amsterdam. | 14429 Mej. W. H. Beekraad, Amsterdam. Voorsteller: Secretariaat, Den Haag. |
| 14413 Muller, Amsterdam. Voorsteller: J. A. Neeter, Amsterdam. | 14430 G. D. Tewis, Amsterdam. Voorsteller: J. E. v. d. Braek, Amsterdam. |
| 14414 J. A. Boeren, Sittard. Voorsteller: R. J. Smeets, Echt. | 14431 M. N. v. d. Berg, Scheveningen. Voorsteller: P. Kemper, Den Haag. |
| 14415 G. J. L. Offerhaus, Groningen. Voorsteller: E. J. Offerhaus, Groningen. | 14432 A. J. v. d. Berg, Scheveningen. Voorsteller: M. N. v. d. Berg, Scheveningen. |
| 14416 M. van Tijen, Den Haag. Voorsteller: H. Zuur, Den Haag. | 14433 G. G. Danckaart, Bunschoten. Voorsteller: Kl. Huygen, Bunschoten. |
| 14417 A. Koster, Den Haag. Voorsteller: H. de Vries, Rijswijk. | 14434 A. B. Bruins, Saffo. Voorsteller: B. E. J. Ritzema Ikema, Groningen. |
| 14418 S. Hosang, Delft. Voorsteller: J. Timmerman, Delft. | 14435 H. A. Verdegaal, Voorhout (Z.-H.). Voorsteller: Th. C. Diemel, Voorhout. |
| 14419 G. Spindler, Rotterdam. Voorsteller: A. J. Groen, Rotterdam. | 14436 D. W. Vos, Eindhoven. Voorsteller: Secretariaat, Den Haag. |
| 14420 J. Potjewijd, Vlissingen. Voorsteller: A. Ch. H. v. d. Driest, Middelburg. | 14437 J. H. Verhoeven, Waalre (N.-Br.). Voorsteller: D. W. Vos, Eindhoven. |
| 14421 A. Haak, Amsterdam. Voorsteller: J. M. W. Overhorst, Utrecht. | 14438 G. Nierop, Amsterdam. Voorsteller: J. G. Messeling, Amsterdam. |
| 14422 S. Hottentot, Avenhorn (N.-H.). Voorsteller: J. Simons, Edam. | 14439 J. J. Grummels, Amsterdam. Voorsteller: F. J. ten Hove, Amsterdam. |
| 14423 J. W. J. Schreuder Jr., Den Helder. Voorsteller: R. H. Nieuwenhuizen, Delft. | 14440 G. Kortlang, Albevoer (Gld.). Voorsteller: G. H. Meyrink, Velp. |
| 14424 A. L. M. Heeren, Overveen. Voorsteller: Secretariaat, Den Haag. | 14441 W. L. v. d. Hout, Den Haag. Voorsteller: A. G. C. v. Brakel, Den Haag. |
| 14425 B. Meyer, Haarlem. Voorsteller: F. H. Meierdree Jr., Amsterdam. | 14442 Joh. C. Vis, Amsterdam. Voorsteller: W. H. Janssen, Amsterdam. |
| | 14443 F. J. van Hattum, Wassenaar. Voorsteller: Secretariaat, Den Haag. |
| | 14444 H. v. d. Wiel, Utrecht. Voorsteller: N. J. v. d. Brink, Utrecht. |

WIE KENT HET TEGENWOORDIG ADRES VAN:

B. van Wijngaarden, vroeger Singel 104, Dordrecht.

J. Smits, vroeger G. 124, Volker (N.-Br.).
P. J. Meyer, vroeger Rokin 32, Amsterdam.
J. 't Hart, vroeger Oosterstraat 111, Schiedam.

.....

K.N.M.V.-MOTORSPORTPROGRAMMA
Juni Betrouwbaarheidritten.

- 21 Friesche Elfstedentocht, Zuid-Friesche M.C. en Friesche M.C.
21 Prestatierit, M.C. Leiden en Omstreken.
27-28 Plaqueette-Nachtrit, M.C. Groningen.
28 Zomerit, Haagse H.D.-Club.

Juni Snelheidwedstrijden.

- 21 Grasbaanraces voor Amateurs, Zenderen (bij Almelo).
28 Dirttracrace, Valkerveen.

.....

DE GROTTEN VAN HAN EN VAN ROCHEFORT.

(Belgische Ardennen).

In overleg met de Directie der grotten van Han en Rochefort is aan K.N.M.V.-leden op vertoon van de lidmaatschapskaart 1936 een reductie op de toegangsbewijzen toegestaan van 80 % voor twee personen.

AFDEELING SNELHEIDSWEDSTRIJDEN. PROMOTIE.

De Junior-rijder J. Roest is gepromoveerd tot Senior no. 17.

K.N.M.V.-VERKOOPSARTIKELLEN.

K.N.M.V.-leden, u hebt voor uw vacantiereis beslist een of meer onzer verkoopsartikelen nodig:

Rijbewijs-etui	/ 1,25
Triplet-etui	1,—
Carnet-etui	1,50
K.N.M.V.-afstandzoeker	/ 2,50
N.L.-plaat (groot)	0,75
N.L.-plaat (klein)	0,50
Plaatje voor gegevens: gegraveerd / 0,80; ongegraveerd / 0,30.	

.....

Plaatskaarten „Groot Prijs van Nederland der K.N.M.V.“

Op het K.N.M.V.-Secretariaat zijn plaatsbewijzen voor de races om „Den Grooten Prijs van Nederland der K.N.M.V.“ verkrijgbaar tegen de navolgende prijzen:

	De Haar	Hooghalen
		Laaghalerveen
Overdekte tribune	/ 4,—	/ 3,—
Onoverdekte tribune	2,75	2,—
Tribune S-bocht	2,75	
Staanplaatsen	1,50	1,—

K.N.M.V.-leden genieten op vertoon van hun lidmaatschapsbewijs 1936 een reductie op deze prijzen van 25 %.

T.T.
EILAND MAN

De gebruikelijke 100 % SUCCES voor
RENOLD MARK 10 KETTINGEN


JUNIOR

1. NORTON	F. L. Frith	128.567 Km. per uur
2. NORTON	J. H. White	125.475 Km. per uur
3. VELOCETTE	E. A. Mellors	125.378 Km. per uur
4. VELOCETTE	E. R. Thomas	123.992 Km. per uur
5. N. S. U.	O. Steinbach	121.709 Km. per uur
6. N. S. U.	H. Fleischmann	121.548 Km. per uur

Alle machines gemonteerd met

RENOLD KETTINGEN
Er is
**OLIE
en
OLIE**

Als motorrijder moet U noodgedwongen gevoel voor techniek hebben. Men maakt U niet wijs, dat alle oliën gelijk zijn, want op den motor is men één met zijn machine; men voelt duidelijk wanneer de motor het niet naar den zin heeft... waar meestal de olie de schuld van is.

Uw moderne motor, een wonder van techniek, eischt Mobiloil "D" Special, de "olie voor snelheid". Zij beschermt, heeft een langen levensduur en groot weerstandsvermogen, welke eischen er ook aan worden gesteld. Warmte, drukken of snelheid, niets verandert haar **onverwoestbaar** smeervermogen.

Alle technici zullen het U zeggen, met gewone olie is de motor "stroef". Met ricinus-olie is de motor "droog". Met Mobiloil "D" Special is de motor "vet".

Rijdt snel, goedkoop en veilig met Mobiloil "D" Special.

**ONVERWOESTBAAR
SMEERVERMOGEN**
Mobiloil

Special
VOLG DE AANBEVELINGEN OP DE RECOMMANDATIELIJST

HALT EN FRONT!

Ontstellende incompetentie van Regeeringsadviseurs inzake een wettelijke regeling van rijtijden voor bestuurders van motorvoertuigen.

Er zijn bijzonderheden bekend geworden omtrent het wetsontwerp tot regeling van de rijtijden van bestuurders van motorvoertuigen. Een felle schok is door de geleerden der gemotoriseerde massa's gegaan. Een schok, die een soort verdoovende uitwerking had, omdat men met oogen vol ongelooft het nieuws dat bekend werd bestaarde en maar niet kon begrijpen, dat dit werkelijkheid kon zijn, in het jaar 1936 van de eeuw, die niet voor niets de eeuw van de motor heet. Het is waar, we zijn op het gebied van „motor-minded" zijn van onze Nederlandsche Overheid niet veel gewend, we houden er te allen tijde reeds rekening mede, dat hare visie op de ontwikkeling van het verkeer van dezen tijd en dat van de naaste toekomst achterlijk is en breedheid mist. Maar wat nu zou gaan gebeuren, als een wettelijke rijtijdsregeling werd ingesteld in den geest van hetgeen van de plannen wordt gemeld, getuigt wel van zoo'n ontstellend gebrek aan kijk op de algemeene ontwikkeling van het anelverkeer, dat men zich in volen ernst hoofdechuddend afvraagt wie in 's hemels naam de adviseurs van onze regeering zijn en hoe het mogelijk is, dat men met dergelijke „verlichte geesten" zijn kostbaren tijd nog verknoeft. Natuurlijk, men wist dat een wettelijke regeling van rijtijden achter het autostuur op komst was. Waarbij men dan alleen het oog had op bestuurders van vrachtauto's en bussen. Men wist, dat daar misstanden heerschten, dat menschen zoo lang achter het vrachtwagenstuur in actie werden gehouden, dat oververmoeidheid niet uit kon blijven, met de daaruit logischerwijs voortvloeiende gevaren voor de veiligheid van het verkeer. En algemeen was men van opinie, dat contrôle, — al was die dan niet eenvoudig — op de rijtijden van althans bepaalde categorieën van vrachtwagenchauffeurs een daad van gezond regeeringsbeleid zou zijn.

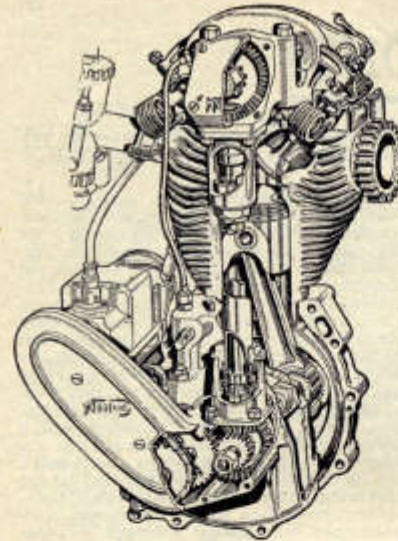
Men was er zelfs op voorbereid, dat ook van deze gelegenheid wel weer zou worden gebruik gemaakt om de spoorwegen in den strijd tusschen Route en Rail te bevoorstellen en het vrachtwagenverkeer weer wat meer in den hoek te duwen, maar wat nu wordt gemeld van de plannen van den wetgever is zóó erg, zóó in strijd met den geest van het moderne anelverkeer, dat een golf van verontwaardiging door de gemotoriseerde massa's gevaren is. Afgezien nog van de brutale bevoordeling die deze voorstellen inhouden voor de spoorwegen ten koste van het autovervoer, zijn het vooral de plannen tot regeling van den rijtijd van de bestuurders van personenauto's die een storm

van verontwaardiging deden opsteken. Het klinkt bijna ongelooflijk, dat een handelsreiziger, die een personenauto gebruikt voor zijn zaken, 's avonds na 10 uur zijn wagen daarvoor niet meer zal mogen benutten en ook van Zaterdagmiddag tot Maandagochtend gehouden zal zijn alleen voor zijn plezier op stap te gaan, waarbij hij dan blijkbaar ineens niet meer de veiligheid van het verkeer in gevaar schijnt te kunnen brengen. Maar nog ongelooflijker klinkt, dat men ook alle „heerrijders" qua rijtijd aan banden wil leggen en hun wil gaan voorschrijven, dat ze maar hoogstens 4 uur achtereen het stuur mogen blijven hanteeren, waarna dan een gedwongen rust van een half uur zou moeten volgen. Een dergelijke „snormiteit", die eenvoudig lachwekkend zou zijn, als het niet in waarheid om te hullen was, wordt Motor-Holland opgediend als de vrucht van overpeinzingen van blijkbaar verslagen incompetente adviseurs. Terwijl overal in de wereld wordt gewerkt om de wegen steeds meer in te stellen op de behoeften van het motorvoertuigenverkeer dat de wereld reeds nu beheerscht en steeds vorder beheerschen gaat, terwijl autosnelwegen en kunstwerken worden geschapen om te kunnen voldoen aan den eisch „tempo", terwijl het motorvoertuig steeds meer een integreerend bestanddeel uitmaakt van ons degelijksch leven en auto en motor geleidelijk aan de rol gaan spelen van „motorische ledematen" van den mensch van heden, komen een paar „brainwashers" op de gedachte, die motorische ledematen ter bevordering van de veiligheid van het verkeer en tot steun van de sen verloren strijd strijdende spoorwegen aan knellende banden te leggen.

Heel auto- en motorrijdend Nederland is gealarmeerd. Hoe geabsorbeerd ook in den strijd om het bestaan, deze aanslag op hun bewegingsvrijheid is zóó dom en zóó ondraaglijk, dat midden in dien strijd de massa's vastbesloten halt houden en front maken tegen dergelijke regeeringsplannen. Het „serrez vos rangs" is niet noodig. Vol verontwaardiging sluiten zich de rijen vanzelf aan en de motormenschen van alle deelen van Nederland gorden zich eensgezind ten strijde tegen een dergelijken, aanslag op hun persoonlijke vrijheid.

Er wordt halt en front gemaakt! Om met hand en tand zich te verdedigen tegen het noodlottige werk van adviseurs, die zoo'n ontstellend gebrek aan competentie toonen, dat men zich geërgerd afvraagt, waarom de Nederlandsche Regeering met dergelijke raadgevers nog kostbaren tijd verknoeft?

Koolhaas Revers.



Engeland's beroemdste camshaft-constructie, die van den één-cilinder Norton.

De rondjes op het eiland Man zijn weer gdraaid.

Tenminste, wanneer dit „Motorrijwiel" bij u in de bus komt. Nu, terwijl ik deze gedachten hier vastleg, zit half Engeland nog in spanning of Jimmie Guthrie tijdig van zijn val tijdens de training hersteld zal zijn, of niet een ongelukkig toeval voor Stanley Woods de Lightweight voor Engeland kan behouden, of de compressors van A.J.S. en Vincent-H.R.D. tijdens de oefenrondjes werkelijk hun best gedaan of alleen maar gesabbeld hebben.

Ook hier, al hebben we niet ons halve salaris in weddenschappen gestoken, gaan de gedachten van menig man in het leer dezer dagen naar het wie, wat en hoe van de T.T.

Maar die belangstelling is hier niet zoo persoonlijk. Het winnende merk, daar gaat het om. En terecht, want het is ten slotte toch de motor, die het hem doen moet. Wel zien we wedstrijd na wedstrijd dezelfde namen op de eereplaatsen voorkomen, maar het zijn ook weer telkens dezelfde supermerken, die zij berijden. Hoe zou anders een rijder als Ley plotseling tot een ster van de eerste grootte opgedrommen zijn, die in den Grooten Prijs van Zwitserland de bewondering van zijn Engelse collega's afdwong door de manier waarop hij zijn kwispelende B.M.W. meester bleef. Alleen doordat zijn motor zoo fenomenaal snel was, kon hij opvallen en ondanks de moeilijkheden met de besturing als gevaarlijke tweede

KLEPPEN

EN WAT
ER BIJ HOORT

DOOR MANIAC

eindigen. Was zijn motor maar iets beter geweest, dus niet alleen snel, maar ook stabiel, dan had hij zeker een doorgewinterden renner als Guthrie zijn rug laten sien.

Het spreekt ook vanzelf, dat prima renners geen outsiders rijden en de beste paarden van de beste renstallen krijgen. Die renpaarden verdienen dan ook wel de noodige belangstelling.

Renmotoren zijn buitengewoon ingewikkelde mechanische samenstellingen, waarvan elk onderdeel het resultaat is van een slordige hoeveelheid piekeren en praktisch uitproberen. Maar wanneer je welken willekeurige ook, die er een pietse verstand van heeft, vraagt van wat voor type dit of dat winnende merk is, zal hij gegarandeerd beginnen te vertellen op welke manier de kleppen aangedreven worden. Tenzij het toevallig een meercilinder is, waarvan hij dan in de eerste plaats het aantal zal noemen. Maar de multi is dit jaar op de T.T. nog schaarsch en wordt gerekend tot de „dark horses". Daarna zal de ingewide willekeurige wellicht nog noemen de achterwiel-veering en den compressor, die plotseling zoo sterk op den voorgrond treden. Maar het feit dat de motor in kwestie een bovenliggende nokkenas of vier radiaal geplaatste kleppen heeft — voor zoover het geen loeiende tweetakt is — wordt vrijwel steeds als belangrijkste kenmerk opgegeven.

Zijn de kleppen werkelijk zoo belangrijk?

Ja. De kleppen vormen den nauwsten doortlaat, dien de versche en verbrande gassen moeten nemen, bepalen dus den vullingsgraad en daarmee de kracht van den motor per slag. Die kracht en het aantal krachtslagen geven ten slotte het vermogen, dat is de snelheid op den weg, waar alles om draait. De constructeur is gebonden aan de afmetingen van de klep, die bepaald worden door den vorm van den cilinderkop; dus moet hij, om de vulling bij hooge toerentalen te verbeteren, zijn kleppen zoo snel en zoo wijd mogelijk laten openen. Door de snelheid van die beweging treden massakrachten op, die fantastische afmetingen kunnen aannemen. Die krachten worden overgebracht op de aandrijving van de kleppen: tuimelaars, lichterstangen, nokkenas, die daar-

door tot de zwaarst belaste onderdelen van een motor behooren. En belasting beteekent: slijtage, kans op breuk. Met andere woorden: de kleppen bepalen het vermogen en de snelheid van een motor, de klepaandrijving het uithoudingsvermogen ervan.

De compressor kan tijdelijk wel de sandacht afleiden naar het weerstandsvermogen van bougie en zuiger, omdat die zelfs bij heel tamme klepdiagrammen een geweldigen slok gas in den cylinder kan pompen, maar dan moeten we niet vergeten, dat die dommekracht vrijwel uitsluitend den inlaat bewerkt en dat zuiger en bougie het door de warmte moeten opgeven. En oververhitting wijst onmiddellijk op een slecht functionneeren van den uilaat. Het komt dus ook bij compressor-motoren weer uiteindelijk op het klepmechanisme terecht.

De willekeurigheid, die er een pietas van weet, heeft den spijker dus boven op zijn kop geslagen.

Toevallig. Want de reden waarom hij dat klepmechanisme in de eerste plaats noemde, berust in de meeste gevallen op uiterlijkheden. Cylinder en carter verbergen hun geheimenissen onder een tamelijk glad en uniform uiterlijk, de kleppen en haar aanhang liggen er gewoonlijk zoo maar buiten tegenaan en verraden daardoor haar constructieve bijzonderheden. Al mag dan ook een enkelen keer een lichterstang-stofbus voor een aandrijving van een bovenliggende nokkenas aangezien worden. Ook de illustraties van door-gesneden en opgelegde motoren zijn het meest interessant waar het de details tuschen distributierondsel en klepzitting betreft, geven daar aanleiding tot diepzinnige technische puzzels. Wat zegt ook een buitengewoon belangrijk detail als een aluminium cylinder — die er steeds meer in komt, met of zonder voering, zooals nu J.A.P. volgens Cross-patent uitgebracht heeft, tegenover de ingewikkelde vernuftigheden van radiaal geplaatste kleppen. Toch zijn beide constructieve afwijkingen van minstens evenveel invloed op de kwestie van het halen of niet halen van de eindstreep.

En ten slotte is het klepmechanisme één van de minst constructief gestabiliseerde onderdelen van het heele motorrijwiel-complex. Dus heeft de willekeurigheid ook wel eenigszins gelijk, als hij dit voor een motor-typeering de eerste plaats geeft.

Ook dit jaar staan de kleppen en toebehooren bij de prominente renmotoren weer in de volle belangstelling van verachillende meeningen.

De „gewone” lichterstang-kopklepper heeft

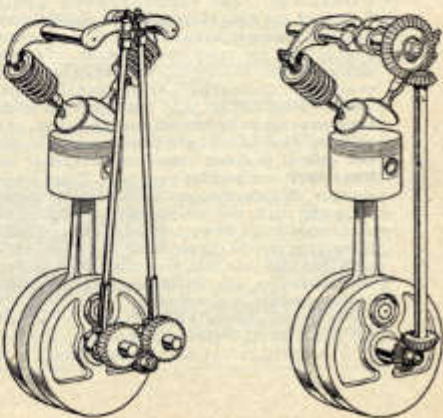
nu vrijwel gedaan gekregen. Alleen op de tweecylinders van New-Imperial en Husqvarna, waarbij de bewegende deelen uiteraard al lichter zijn, zien we ze nog toegepast. Ook in de Lightweight is het meerendeel nog „ouderwetsch”. Overigens is het al camshaft wat de klok slaat.

Met dien verzamelaars camshaft houdt overigens de gelijkenis van de concurrenten op. In goed vaderlandsch vertaald heet het nokkenas en, zooals vermoedelijk bekend, kan zelfs de tamme zijklepper niet buiten zoo'n apparaat. Maar in de wandeling verstaan we er onder, dat die nokkenas in enkel- of meervoud ergens boven den cylinderkop is aangebracht, met twee, vier, zes of heelemaal geen tuimelaars, met of zonder klepstooters, al of niet geheel ingesloten. Dus: uitzoeken maar.

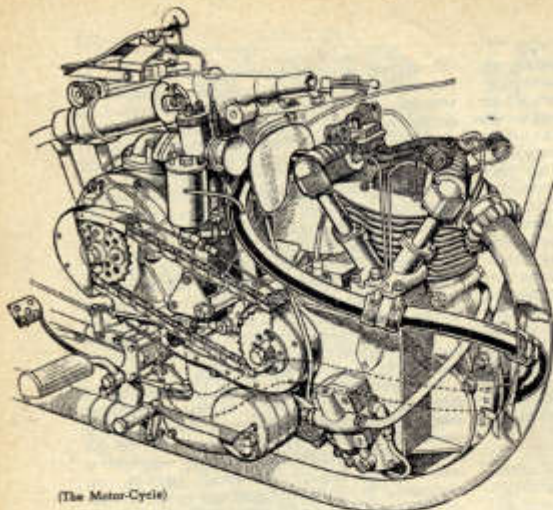
En dan niet te vergeten, den „high camshaft”-motor, die op de T.T. alleen vertegenwoordigd was door Vincent-H.R.D., maar die toch meer voorkomt, o.a. bij Francis-Barnett en de '34 Excelsior Manxman (in dubbele uitvoering zelfs). Het is zoo op het eerste gezicht een eenigszins potsierlijke kruising van de boven- en onderliggende nokkenas, maar bij nadere beschouwing blijken er toch zeer groote voordelen aan vast te zitten.

Ondanks alle verscheidenheid is het doel van al die constructies hetzelfde: vergrooten en vernemen van de klepopening door een minimum gewicht van de heen-en-weer-gaande deelen (bij de vierkleppers bovendien nog door vergrooten van den totalen klep-omtrek) met inachtneming van de eischen, die door breuk- en slijtage-vastheid, koeling en nastelbaarheid gesteld worden. Dat die constructies zoo uiteenloopen, bewijst, dat de praktijk nog geen opvallend besten vorm heeft kunnen aangeven. En de theorie evenmin!

Daar is om te beginnen de Norton, de meest prominente door een eindeloze reeks overwinningen, maar tevens constructief de minst volmaakte. Aandrijving



Links: Kopklep-mechanisme van een stoterstangmachine. Rechts: Kopklepper met bovenliggende nokkenas, dat een minimum heeft aan heen- en weer bewegende deelen. (The Motor Cycle)



(The Motor-Cycle)

De motor van Vincent-H.R.D. met Zoller compressor. Men ziet hoe de lange inlaatleiding zich als een slang om den motor kronkelt.

van het aantal tandwielen, dat hiervoor benodigd is; niet bevorderlijk voor de mechanische geruisloosheid, maar dat komt er voor een T.T.-motor niet zoo heel erg op aan. Deze constructie geeft wel het absolute minimum aan gewicht van heen-en-weer-gaande deelen, dus massakrachten. Twee korte, holle klepstooters, die tevens het stelwerk bevatten, nemen den zijdelingschen druk op. Het lijkt me overigens geen genoeg en tuschen haarspeld-klepveer en nokkenascarter met twee platte sleuteltjes te moeten peuteren om de klepspeling te stellen.

Op zichzelf staat de high-camshaft-machine van H.R.D. Een lichterstang-kopklepper met

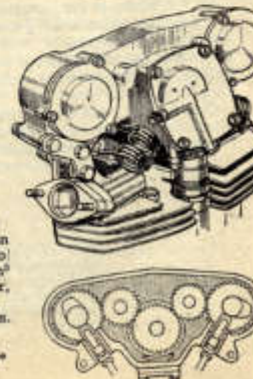
alle onderdeelen daarvan: klepstooters, lichterstangen en tuimelaars. Maar de stangen zijn veel korter, daardoor gunstiger op knik belast. Het mes snijdt dus aan twee kanten het gewicht er af. Zij staan schuin uit elkaar, evenwijdig aan de klepetelen; daardoor kunnen de tuimelaars overdwars, niet Z-vormig, maar recht en kort, licht en krachtig uitgevoerd worden. Men verwijt de high-camshaft het groote aantal benodigde tandwielen. Het zijn er goed geteld vier, en sterke rechte wielen ook nog, terwijl een „simple” bovenliggende nokkenas als b.v. Norton er evenveel kegelwielen op na houdt en bovendien nog een aparte reductie voor de magneet-aandrijving. Daarbij heeft de high-camshaft een koeling van den cylinderkop, waar geen enkele echte camshaft, en zelfs geen gewone lichterstang-machine, tegen

door een verticale as en twee stelwielwielen in een goed gesloten en gesmeerd omhulsel. Tot zoover alles wel, maar dan: een niet geheel gesloten nokkenas-carter — de tuimelaars steken er doorheen — en nastelling van de klepspeling met tapboutjes in het tuimelaars-einde. Zooals bekend, beschrijven de tuimelaars een korten hoog en moet daarom het drukvlak dat op de klep rust, iets gebogen zijn. Wanneer dat drukvlak zich echter op een stelboutje bevindt, moet het bol uitgevoerd worden. In plaats van lijn-aanraking krijgen we dan punt-aanraking, daardoor veel hooger vlaktedrukken en grooter slijtage. Dat zijn echter, gezien de resultaten, voor den tijdsduur van een enkelen wedstrijd geen overwegende bezwaren.

Over een heel anderen boeg gooit A.J.S. het bij zijn viercylinder. Aandrijving door een veer-gespannen ketting. Op het eerste gezicht niet zoo mooi, en Velocette, die met een dergelijke aandrijving een reeks éclatante overwinningen boekte, is er ook van afgestapt. Vermoedelijk niet uit puur genoeg om weer eens wat nieuws te kunnen brengen. Dan, om weer op de A.J.S. terug te komen, per cylinder een geheel gesloten carter met nokkenas en tuimelaars, voorbeeldig gemeerd. Korte klepstooters, die de kleppen ontlasten van zijdelingschen druk, die noodzakelijk ontstaat door de boogvormige beweging van den tuimelaar. Nastelling van de klepspeling door excentrische lagering van den tuimelaar, een manier van verstellen, die buitengewoon handig en snel uitgevoerd kan worden.

Als derde opvallende constructie van dit soort komt Velocette met een dubbele bovenliggende nokkenas. Schrik niet

Cylinderkop 'en nieuwe vorm van kleppenscommando bij den 350 cm³ Velocette T.T.Racer, die een soort dubbele camshaft is.



(The Motor Cycle)

Voor
goede
accessoires:

BOSCH

BOSCH bougies	BOSCH koplampen	BOSCH bobines
BOSCH magneten	BOSCH ruitenwissers	BOSCH stop-achterlampen
BOSCH dynamo's	BOSCH schijnwerpers	BOSCH looplampen
BOSCH starters	BOSCH berm-mistlampen	BOSCH schakelaars
BOSCH batterijen	BOSCH richtingaanwijzers	BOSCH dashboardlampjes
BOSCH hoorns	BOSCH zoeklichten	BOSCH smeerolie-filters



LET OP HET MERK ROTODYN

N.V. WILLEM VAN RIJN KEIZERSGRACHT 171 AMSTERDAM-C.
TELEF. 31308 (4 lijnen)

12 JULI 1936 **KANALISATIE-STERRIT**

voor auto's en motorrijwielen
naar **SCHAGEN (N.-H.)**

HOOFDPRIJS een
VELOCETTE-
MOTORRIJWIEL model MOV

ter gelegenheid van de feestelijke
opening van Kanaal en Haven te
Schagen (N.-H.).

Vraagt prospectus aan bij Motor-
handel N. KAMP - SCHAGEN

H.H. AUTOMOBILISTEN EN MOTORRIJDERS

U kent deze de „WELCOIL“ Motorolie rechtstreeks van
zijn fabrikant. Proef het van het doordere voor U uitbreide
specie tevens de levering geschiedt
FRANCO DOOR GEHEEL NEDERLAND

„WELCOIL“ ORIGINAL (dat heet van het beste) 0,45 per L.
„WELCOIL“ DIAMOND (merk-keuze) 0,35 per L.
„WELCOIL“ PATULAIR (beste soort) 0,25 per L.
in flesjes 60 Lit. direct met afsluitende van 3 Lit. GRATIS
VOOR PROEF, zonder verplichting. Overzicht

In 25 Lit. tas 3 vts. per L. In 5 Lit. en 10 Lit. tas
10 vts. per L. Samen, vsm. FRANCO.
Over meer 25-jarige ervaringen te Uw gunst. Talrijke
referenties, ook met vakanties. Bij bestelling op te geven
naam en jaar van merk of model.

Nieuw U een goed. — U High class. — DO IT NOW!!!



N.V. WELCA* LAURIERSTRAAT 10-18 ROTTERDAM.

BETERE MOTOREN EN SERVICE BIJ:

AMSTERDAM
HOLLANDIA - ZIJSAN
Fa. J. A. Bon
ZWANENBURGERSTRAAT 3-7 - TEL. 4387

AMSTERDAM
JLO en SACHS MOTOREN
MOTORHANDEL „DE HINDE“
Stadhouderskade 64 - Tel. 92801

MOTORKLEDING
Met de motor op de gootsteen
MOTORMEYER
AMSTERDAM
OVERTOORN 12-12

VACANT

AMSTERDAM
JAC. SCHOT
Gezondheidsstr. 83 h.d. Overtoorn. Tel. 8942
Hoofdstad:
TRIUMPH - ARDIE - D.K.W.

AMSTERDAM
JLO en SACHS MOTORONDERDEELLEN
Grote voorraad
Voor alle typen alle overtoorn leverbaar
MOTORHANDEL „DE HINDE“ Amsterdam
Stadhouderskade 64
Telefoon 92801

VACANT

GRAVENHAGE
KAREL CHR. v. EGMOND
ARDIE MOTOREN B. 213-7, de eerste werklijke
motor; geen P.V.S. Belasting.
VALKENBOSCHKADE 306 - Tel. 331234
Vraagt toezending prospectus of demonstratie.

GRAVENHAGE
MOTORHUIS MAASLAND
Tel. 770357. Hoofdstad voor DEN HAAG van
MATCHLESS motorrijwielen en MORGAN CARS.
Agents ARDIE - SIMPLEX.

GRAVENHAGE
Binnenste Ploet Heistraat 58.
Verkoop en service: Elzendaalstr. 25. Tel. 337191
LES. RAVENHALL
ALLE COVENTRY-EAGLE - ALBION EN
VILLETS ONDERDEELLEN WARRADIG

HAARLEM
Fr. P. VAN RUMPT
Speerwaaierstr. 103-105 - Telefoon 13127
Agents: ARDIE, NORTON, B.M.W.
VELOCETTE, D.K.W., O.K. SUPREME

Mooi HOLLAND, ONZE HOTELS



ALKMAAR Bondscafé Restaurant „HOUTLUST“
REDSSTRAATWEG 16 - TELEFOON 4186
Gezochte restaurant voor motorrijders en automobilisten.
Prima consumptie. Blijde prijzen. Edele J. v. DOORN.

VALKENBURG Tel. 51
Hotel CREMERS
Modern afsluiter
K.N.M.V. Hotel - Motorrijden.

APELDOORN N.V. Hotel Café Restaurant
„ATLANTA“
MODERNSTE HOTEL TER PLAATSE.
K.N.M.V.-lid - Populaire prijzen - Grote zaal.

VALKENBURG Bondscafé „VONCKEN“
A.M.W.B.
80 kamers met air. water, 150 bedden. Garage voor
25 wagens. Stalling vrije. Tel. 72. Vraag prospectus.

DEN HAAG Café-Rest. „DE HERMITAGE“
BEZUIDENHOUT HOEK SCHENKWIJEG 7
Gezocht restaurant voor automobilisten en motorrijders.
Prima keuken. — Blijde prijzen.

WIERINGEN Laatste café naar den afsluiter,
CAFÉ-RESTAURANT PAVILLOEN
Nieuw gebouwd. Prima consumptie. Zeer matige
pr. Netje bediening. Shell pomp. Eig. Alb. Klein.

GIETHOORN (Noord) Hotel-Rest. „LINDENHOF“
Tel. 6 Noord. Alle kamers met stroomend water.
Pantieren door het schoone Hollandsch Venne-
Geen seizoenprijzen. Garage. Eig. H. H. Bakker.

DIVERSEN

GOES BEZOEKT Café-Restaurant DE BEURS - MARKT
Matige prijzen. Netje bediening. Spec. prijzen voor K.N.M.V.-leden.
J. M. LIJPLIN.

● REISINLICHTINGEN en BROCHURES ●
over de in deze rubriek adverteerende plaatsen en
hotels worden gaarne en geheel gratis verstrekt door het
Bureau voor Toeristische Publiciteit en Propaganda
JOHN L. OPPENHEIM

OUD-LEUSDEN Bezoekt op Uw tochten
Hotel-Café-Rest. Pension „WATERLOO“,
bezoekelijke prijzen v. d. Landstreek, weg Amsterdam-Duyn.
Bondscafé A.M.W.B. Lid K.N.M.V.

Amalia van Solmsstraat 65 - DEN HAAG - Tel. 720631
Steeds omgand antwoord! — (Indie per stiegpost).

op kan. En hetzelfde kan gezegd worden van de bouwhoogte, die bij de bovenliggende nokkenas griezelige afmetingen aanneemt. Welbeschouwd is de lighcamshaft dus lang geen onaanzienlijke proportie, hoewel deze het, wanneer het om de laatste grammen gaat — en dat doet het bij een wedstrijd als de T.T. — tegen de bovenliggende nokkenas moest afleggen. Voor een compressor, die immers het zwaartepunt min of meer verlegt van de steile nokken naar de goede koeling, is dit type als geknipt.

Niet iedere motor en onderdeel is zoo maar geschikt voor een compressor, dat hebben de H.R.D.-mensen ook moeten ondervinden. Het begon al met een veel te groot gasdebiet, waardoor een krankzinnig hoge compressiedruk ontstond, met alle gevolgen daarvan. En verder merkten ze, dat bij het afsluiten van gas voor de bochten de motor nog een poos volle kracht doortoerde. Zij schreven dit toe aan de lange inlaatbuis, waarin een nog voor vele krachtslagen strekkende voorraad gas zou zitten en namen al een magneet-kortsluiter in overweging. Toen kwamen ze er achter, dat door de sterke en continue zuiging van den compressor de gaschuil tegen den wand gedrukt werd en door de wrijving bleef hangen. Een binnenkabel van pianodraad, die zoowel gedrukt als getrokken kon worden, maakte aan dat grapje een einde.

Maar een compressor is een paardenmiddel, dat niet zelden een voortijdig overlijden in plaats van verbetering geeft. In de motorwereld is er nog maar heel weinig succes mee bereikt. Ik schakel hierbij de DKW uit, waarbij de compressor meer als spoelpomp dan als „supercharger“ dienst doet. Daarom trachten enkele constructeurs, met behoud van den natuurlijke trek, de vulling te verbeteren door het aantal kleppen te verdubbelen. Rudge is hiervan het klassieke voorbeeld van meer recenten datum zijn Excelsior, Royal-Enfield en Velocette. Het gewicht van de heen-en-weer-gaande de-

len (wie helpt me aan een behoorlijken vakterm, reciprocierend is zoo on-Hollandsch) is niet of nauwelijks grooter dan van de enkele kleppen. We kunnen het vergelijken met de Nijmoegsche brug; die is toch oneindig veel zwaarder dan de twee, die voor de montage gebruikt werden. De kleppen van een Rudge zijn elk op zichzelf ook kleiner dan die van een tweeklepper, de gezamenlijke omtrek, dus bij gelijke lighthoogte ook de doorlaat, echter een stuk grooter.

Bij geringere gas-aneelheid is het drukverlies kleiner, dus de vulling beter; de warmte-overdracht kleiner, dus de uitlaatklep koeler.

De gewone vierkleppers zijn nauwelijks gecompliceerder dan hun tweekleppige concurrenten, daarbij zijn de vitale deelen minder zwaar belast. Voor top-prestaties hebben zij echter een nadeel: de twee aan twee ovenwijdig en naast elkaar staande kleppen geven den cylinderkop een dakvorm, staan daarin ten achter bij den tweeklepper, die een half-bolvormige verbrandingsruimte benadert. Om dit zwaar op te heffen zijn de kleppen van den Excelsior Manxman radiaal geplaatst. Zij kunnen dan niet meer door eenvoudige gevorkte tuimelaars gelicht worden, omdat die de kleppen scheef zouden drukken. Ieder paar moet daarom door drie afzonderlijke tuimelaars bediend worden, ongeveer op de wijze waarop dit ook bij enkele Rudge-modellen is opgelost.

Bij den Manxman moet ook de bougie de meest gunstige plaats, in het midden, hebben. Dat is dan ook alleen bij radiale vierkleppers mogelijk. Hoe de rijder echter een vette pit moet verwisselen, is me niet bekend; vermoedelijk zal de fabriek er wel wat op gevonden hebben, dat het overbodig maakt om daarvoor eerst tank en nokkenas te moeten demonteren.

Zoo heeft ieder van deze constructies een voor en tegen. De praktijk zal moeten uitmaken welke voor- en nadelen doorslaggevend zijn.

de reeds binnengekomen inschrijvingen bekend gemaakt worden, doch het staat thans, een maand vóór de races, reeds vast, dat deze een interessante bezetting zullen hebben, door internationale cracks van den allereersten rang. Dit is dan wel de meest verdiende belooning voor de enorme uitgaven, die men zich dit jaar voor de verbetering van het „Circuit van Drenthe“ heeft getroffen.

Motorfeest M.C. Venlo.

De Motorclub Venlo en Omstreken organiseert op Zondag 5 Juli a.s. een groot motorfeest in het schitterende Sportpark „de Berckt“ te Baarlo bij Venlo, dat zal bestaan uit een Sterritt naar Baarlo, behendigheidswedstrijden voor automobielen en motorrijwielen en als bijzondere attractie een geweldige programma, te geven door de welbekende kunstrijdersvereniging de Zenderensche Motorclub.

Verdere inlichtingen zijn te bekomen bij den Secretaris, H. Holla, Herungerweg 131, Venlo.

Belangrijke inschrijvingen voor Assen.

Naar de K.N.M.V. ons bericht, hebben de onderhandelings met verschillende rijders en fabrieken voor den „Grooten Prijs van Nederland der K.N.M.V.“ te Assen een buitengewoon bevredigend verloop. Het is waarschijnlijk, dat niet minder dan 4 Norton-rijders zullen deelnemen; onderhandelings worden gevoerd over het uitkomen van een 7-tal Husqvarna's. De deelname van den bekenden Finschen kampioen Lampinen, alsmede van den bekenden Deenschen motorrijder Sørensen, is vrijwel zeker.

Ten slotte is de officiële inschrijving reeds binnen van een 500 cm³ B.M.W.-compressormachine, die de gevaarlijkste concurrent geacht wordt van de snelle Nortons. De topsnelheid moet boven de 200 km liggen! Latere berichten vermelden onder meer de inschrijvingen van Fergus Anderson en van onzen bekenden Frantz Binder.

Binnenkort zal een volledig overzicht van



De Tijger.

LILLIPUTTERS

van HET
MOTORPALEIS
draaien proef

Een prettige kennismaking met de 100 cm³ Olympiade en Tijger tweetaktmachines met Sachs-motor.

We leven momenteel in een tijdvak, waarin het heele lichte motorrijwiel, in onze Nederlandsche motorwereld althans, een enorme opgang maakt. Het heeft, dank zij de enorme vorderingen van de techniek, zich definitief een plaats onder de motorzou weten te veroveren en die vaste plaats — eenmaal ingenomen — blijkt een met den dag grooter wordend grondgebied op te eischen en het lilliputter-motorrijwiel steeds meer op den voorgrond te doen treden. Geheele nieuwe, dichte drommen nemen, dank zij het ultralichte hakkepotterij, hun plaats in temidden van de ontelbare volgelingen van Koning Motor, en het staat nu al wel als een paal boven water, dat het heel goedkoop motorrijwiel van een paar honderd gulden zoo goed, handig, zuinig en betrouwbaar is geworden, dat het een factor van machtige betekenis is geworden inzake de hand over hand toenemende motorisering van de massa. Kortom, het heele lichte motorrijwiel is vandaag troef en er is welhaast geen Nederlandsche motorrijwiel-firma van betekenis, of zij voert een of meer van deze kleine, zoo in trek zijnde machines, wier totaal gewicht — indien het onder de 60 kg blijft — den eigenaar vrijstelt van Personeele Belasting en slechts een minimum Wegenbelasting van / 10,— doet betalen. Geen wonder dat breede lagen van het Nederlandsche publiek door deze lichte, aardige machientjes stormenderhand worden veroverd, en geen wonder dus ook, dat een actief man als de heer Van Wijngaarden van het Rotterdamsche en Haagsche Motorpaleis er zorg voor heeft gedragen, dat zijn uitgebreide clientèle ook in dit opzicht uitstekend bij hem terecht kan. Twee van zijn baby-machines, die beide den volke, klaar voor den weg inclusief licht, worden geleverd voor heelmaal / 215,—, kregen we dezer dagen geruimen tijd ter beschikking, nl. de Olympiade en de Tijger, en in dien tijd hebben we met evenveel genoegen met beide kennis gemaakt.

Wat de Vorst van Het Motorpaleis met deze beide lichte machines brengt, is wel iets heel goeds, iets, wat dan ook, waar de vraag naar dit genre machine zoo groot is,

vandaag aan den dag succes moet hebben. Zoowel de Olympiade als de Tijger hebben dezelfde krachtbron ingebouwd, nl. den welbekenden 98 cm³ Sachs tweetak-blokmotor met afneembaren, licht metaal kop, boring en slag van 48 bij 54 mm en een krachtontwikkeling van 2,5 rem-pk bij 4000 toeren.

Toch was er een verschil in prestatie tusschen de beide machines, want de Tijger nam Panther-afures aan en was duidelijk sneller en feller dan de Olympiade, die het wat rustiger aandeed. Maar dat was alles toeval, alleen te danken aan de omstandigheid dat de Tijger al wat meer kilometergetjes gedraaid had en diensengevolge ook al wat beter was ingeloopt dan de nog vrijwel splinternieuwe Olympiade. Maar juist door dit verschil kregen we een alleraardigst gevarieerd beeld van wat een 100 cm³ Sachs-motor wel vermog. De motor van de Tijger — al wat lossier — toonde aan, hoe snel en fel zoo'n eenmaal ingereden Sachs-product het machine-geheel laat optrekken en hoe met gemak een topsnelheid van 60 km per uur door zoo'n lilliputter wordt gehaald; de Olympiade-motor, nog vrijwel stijf en oningereden, demonstreerde hoe zelf onder dergelijke ongunstige omstandigheden een Sachs-motor tot verrassende soepelheid in staat is. Deze splinternieuwe krachtbron voerde ons toch niet meer zoo licht gewicht met Olympiade en al met een taai, zekere kracht en een soepelheid, tegen een straf windje in, de hellingen van het Bloemendaalsche Kopje op, als was er, bij wijze van spreken, geen hoogteverschil van betekenis, zoodat hij, onverstoortbaar op de hoogste versnelling boven gekomen, van ons beiden — den Tijger-rijder en onszelf — een „open doeltje“ in ontvangst had te nemen. Waarop de Tijger, blijkbaar een tikje jaloeersch geworden, eens even liet zien, hoe een Sachs een helling opspuit als hij „loos“ is. Het was keurig en we brengen gaarne openlijk hulde aan de bouwers van deze pittige, krachtige en soepele theekopmotorjes, die het even goed mogelijk maken de Tijger en de Olympiade in stevig bergterrein te berijden als hier in Nederland op onze vlakke wegen. Beide machines

lagen en stuurden onberispelijk. Bij hoogere snelheden was er geen sprake van onrust of van trillingen en de tweetakt-motoren werkten beide met de regelmaat en de onverstoortbaarheid van een uurwerk. Bij langzaam loopen en geringe belasting was het tweetakten niet altijd even onberispelijk, maar over het algemeen was ook in dit opzicht de prestatie zeer goed te noemen. Evenals alle concurrenten in dit genre is de Sachs-blokmotor niet geheel geruischloos, de transmissie zorgt voor het noodige gedruisch, dat echter niet hinderlijk is, de knaldemping der beide machines was behoorlijk. Zoals reeds gezegd, lagen beide machines keurig op den weg en waren absoluut trillingenvrij. De gewichtsverdeling van beide was uitstekend en ook voor de voorverkeering dezer beide habies hebben we niets dan lof. Eenig verschil was er qua totaal-indruk wel, omdat ook constructief beide machines niet geheel en al gelijk gebouwd zijn.

Zoo is er een verschil in den frame-bouw. De Tijger heeft een zwaar buizenframe, dat een iets meer gedrongen bouw heeft, waarbij de onderzijde van het frame over langeren afstand door een dubbele buis wordt gevormd, de Olympiade heeft een iets lagere frame-constructie, die meer aan een lusframe doet denken en waarbij de onderframeverbinding tot aan het achterwiel bestaat uit één enkele buis.

Alle twee de machines hebben verder een geperst stalen voorvork met zware centrale veer, maar bij de Tijger is die vork van het gesloten type en voorzien bovendien van een handverstelbaren schokbreker, terwijl die handverstelbaarheid bij de Olympiade mankeert en daar de geperst stalen voorvork bovendien open is. De rijpositie van de Tijger is dan ook iets anders dan die op de Olympiade. De Tijger-rijder zit iets meer rechtop en iets korter op het stuur, terwijl de man op de Olympiade door een iets grooteren afstand van het daar verstelbare stuur is gescheiden. Bij allebei is het resultaat hetzelfde: prachtig vast liggen en zoo goed sturen, dat men gerust beide handen van het stuur kan halen. Naar onze smaak was echter de Tijger-positie nog iets prettiger dan die van de Olympiade.

Wat echter bij alle twee deze kleine, maar dappere machines speciaal opvalt, dat is de stevige, robuuste bouw, wars van elk idee van „Spieletje“ of kleppermanaspul. Het zijn allebei forsche knapen met een robuust frame, zware wielen, sterke voorvork, uitgerust met een groot, comfortabel rubber-zadel, een sierlijke zadeltank, die een brandstofvoorraad van 7½ liter herbergen kan, met breede spatschermen en 25 x 2,75" ballonbanden.

En zoowel de Olympiade als de Tijger vormen zoo'n robuust, rammel en ratelvrij geheel, dat het waarlijk een genoegen is er

mee op stap te gaan, temeer waar beide machines er alleraardigst uitzien in hun keurigen rooden finish, met apart tank-transfer. Vooral de uitvoering van de Olympiade, met de bekende 5 werelddeel-ringen op de fleurige tank, is een vondst op zichzelf, en qua finish vinden we deze machine nog aantrekkelijker dan de Tijger, die ons qua ligging en rijpositie weer iets meer kon bekoren. Ook de centrale standaard van dezen laatste bleek ons in de praktijk praktischer dan de achterstandaard van de Olympiade, die nog wel eens door zijn tamelijk zware uitvoering neiging heeft om uit de veerende chip, die hem moet vasthouden, los te schieten.

Deze beide hupsche „vedergewichten“ zien er in hun smakelijken rooden finish zoo massief uit, dat in den tijd, dat ze te onze beschikking waren, tweemaal iemand in volen ernst is komen vragen „wat de prijs was van deze nieuwe, aardige, kleine Indians?“. Niettegenstaande deze massieve uitvoering verzekert Het Motorpaleis ons, dat het gewicht van beide machines onder de zoo belangrijke grens van 80 kg blijft. Allebei de machines hebben een ingebouwd vliegwielmagneet en een vliegwieldynamo (5 Watt, 7,2 Volt), die voor behoorlijk licht bij ritten in de duisternis zorg draagt. Voor het dimmen van het licht uit de Bosch koplamp is een dim-schakelaar op het stuur aanwezig, een droge batterij levert den stroom voor parkeerlicht. De machines, die draaien op gemengde smering van 1 deel olie op 20 deelen benzine, leggen op 1 liter van deze gemengde brandstof rustig een kilometer of 50 af en, met een volle tank uitgaand, is men dus voor een 390 à 400 km „onder de pannen“.

Al met al aardige, mooie en krachtige, goedkoope snelvervoermiddelen, zuinig in bedrijf, veilig door vaste ligging en zeer goede remmen, handig te berijden met hun, makkelijk te schakelen, twee versnellingen en met den kickstarter onmiddellijk aan te trappen motor en uiterst betrouwbaar.

Wie voor stadsgebruik zoowel als voor verkeer op den buitenweg in Nederland, maar ook desnoods daarbuiten in bergterrein, iets zoekt in het welbekende genre van 125,—, denke ook eens om Het Motorpaleis en zijn agenten.

Want Tijger en Olympiade zijn beide aanbiedingen in deze klasse, die den kijk op de zaak van den heer Van Wijngaarden alle eer aandoen. K.R.



De Olympiade.



G. J. van Dijk (Eysink) was te Alkmaar de held van den dag.

Vijftien jaar geleden was het — en in den prunentijd, zooals Nico Burlage zich vroeger placht uit te drukken — toen Alcmara V.V.V. haar eerste races organiseerde op de baan, die het bolwerk zou worden van onze nationale grasbaansport, en Zondag j.l. heeft de Alkmaarsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer dit jubileum gecombineerd met dat van haar eigen veertigjarig bestaan en ter eere daarvan jubileumsraces en een jubileums-Sterrit uitgeschreven. De Sterrit trok een 400 deelnemers en had er zeker 1000 kunnen trekken, als de samenwerking tusschen de Alkmaarders en de mannen van het Provinciaal Bestuur van de K.N.M.V. in Noord-Holland wat nauwer was geweest, maar door een samenloop van toevallige omstandigheden — terwijl de onderlinge verhouding allerprettigst is — kwam de samenwerking niet geheel tot haar recht, en kreeg Alkmaar, met zijn Opel Olympia-auto, „maar“ 400 deelnemers. Dat „maar“ klinkt een beetje zonderling, want inderdaad is een deelname van 400 voor een Sterrit nu niet wat men in de wandeling pleegt te noemen „kinderachtig“, maar we zijn momenteel bij dergelijke evenementen zoo'n groote deelname

gewend, dat men voor Alkmaar ruwweg op een duizend liefhebbers gerekend had. En die zullen er komen ook — een volgenden keer — want de opzet van het geheel was aantrekkelijk genoeg. Niet alleen vanwege de Opel, maar ook omdat in het inschrijfgeld de entree voor de grasbaansraces inbegrepen was. Weers- en andere omstandigheden hebben ditmaal niet ten volle medegewerkt, maar de inschrijvers hadden waar voor hun geld en velen hebben, behalve met de mooie Alkmaarsche baan, ook eens met genoeg leeren kennismaken met Alkmaar's bekoorlijke omstreken en het keurige, aantrekkelijke Muziepark, zoodat het geheel een zeer goede daad is geweest ter bevordering van het Alkmaarsche vreemdelingenverkeer en bij herhaald en uitgebreid succes we de dankbare Alkmaarders nog wel eens een standbeeld in den Alkmaarder Hout zien oprichten voor Kater, als uitvinder van dezen Sterrit, die veel voor de toekomst belooft, of anders een eerezuil met opschrift!

„Aan onzen gemeenschappelijken Kater — het dankbare volk van Alkmaar“.

De honderden deelnemers hebben zich met

mannen- en vrouwenmoed geworpen op de schaffing van den stapel kaas, en er is vermenigvuldigd, als tot nu toe nooit in den Alkmaarder Hout had plaats gehad, en we zijn ten slotte als deelnemers allen met eere op punten geslagen door een heer „uit de branche“, die zoo veel kaas had gegeten van kaasgewicht, dat de uitslag „kaasie“ voor hem werd en hij, op enkele decimale na nauwkeurig radend, den terugweg naar Mokum met zijn levensgezellin aanvaardde in de nieuw gewonnen Opel Olympia, na eerst, nadat de pauze afgevoerd was, des middags een jubelronde op de baan te hebben gedraaid. Gezien de deskundigheid van velen in Noord-Holland in de materie „kaas“, lijkt ons een andere beslissingsproef beter en stellen we voor de Opel een volgende keer toe te kennen voor b.v. een snelste ronde koorddans, waarbij Kater dan wederom als bochtcommissaris zou kunnen schitteren en Gude — onvergelykelyk op dit ondermaansche als starter — als zoodanig zou kunnen fungeeren.

En naast den Sterrit waren er dan de races, die met goed weer in den namiddag veel publiek trokken, al was die volte niet zoo groot als op Tweeden Paaschdag.

De baan was prachtig in conditie en er is over alle linien zeer goed gereden. Alle Nederlandsche renners waren bijna present, met uitzondering van Kas, die „stout“ was geweest op Woudestein, hetgeen een gereede aanleiding bleek voor de vroede vaders van den Rennersbond om een lastigen en moeilijck te overwinnen concurrent uit de baan te houden. Buitenlandsche renners waren er heelmaal niet en dat vonden we bij deze jubileumsraces toch eigenlyk we jammer. Want een

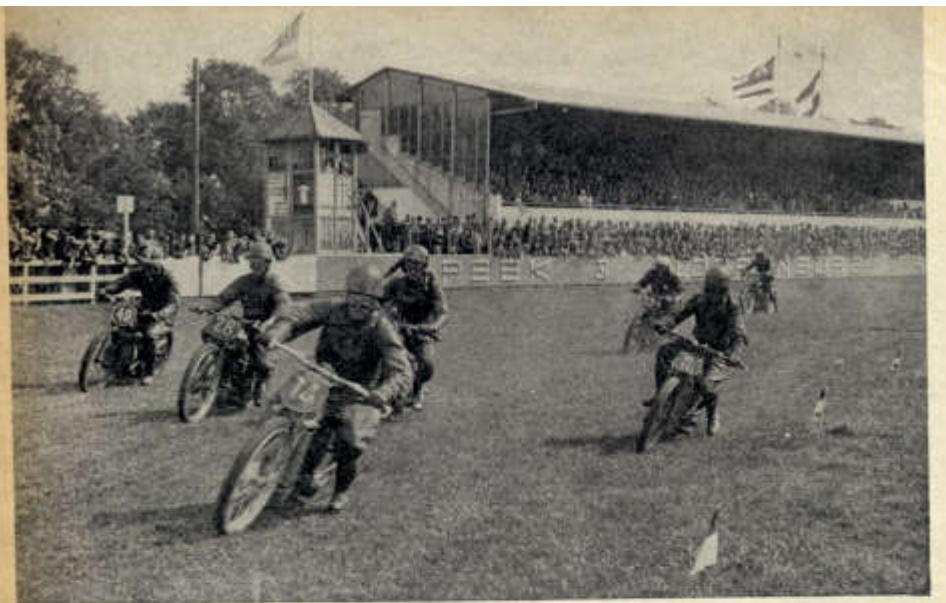
renner als Walter Butler, die toch nog altijd van een klasse is, die maar zeer weinigen onzer besten benaderen kunnen, zou het publiek gaarne juist in Alkmaar weer eens in actie hebben gezien.

Overigens — we zoiden het reeds — is er goed gereden en snel gereden, maar toch ontbrak het dezen dag eigenlyk aan de groote sensaties, die een grasbaan-programma zoo menigmaal brengen kan. Er was niet al te veel spanning. Van Dijk met zijn Eysink was stukken sneller dan de rest en kon doen wat hij wilde, zelfs tegen Houtop's Rudge en Jac. Al's zeer snelle Royal-Enfield, en Jan Bosman, die een ware dirt-track-matador is geworden, kan nu op het gras blykbaar niet meer zoo goed wennen. Hartman is en blijft goed, maar we zouden hem graag eens zien op een machine, die voldoende snel is om den strijd om den kop met kans op succes te kunnen aanbinderen, en hetzelfde geldt voor „Kuyperje“, die voor ons altijd een schitterend grasbaanrijder blijft, die met voldoende snelle machines onder hem tot allerlei verrassingen in staat is. Rehorst blijft constant en bescheiden, Hamers gaat er niet op vooruit, Jac. Al blijft een onzekere factor, die af en toe enorm uit zijn slot kan schieten, om daarna voorloopig weer heelmaal niet op te vallen. Roest is een „coming-man“, die nog veel leeren moet, Iesberts en Van Aartsen zijn felle en snelle vechters en De Jonge is een jonge ouderling, dien we met veel genoege aan het werk hebben gezien. Laat deze knaap het eens op den weg probeeren te Assen. We hebben zoo'n idee, dat hij ook daarvoor uit het goede hout gesneden zal blyken.

Het waren de 350 cm² Juniores, die ditmaal het feest openden over 6 baanronden en dit direct flink deden met een mooie, beheerschte race tusschen Jan Rijk (Gillet), v. d. Linden (Eysink), Moeke (B.S.A.), Peters (Royal-Enfield), Q. van den Berg (H.D.), De Graaf (J.A.P.) en Van Ekris (Eysink). Mooi, snel werk wordt geleverd, waarbij Jan Rijk, de oude rot,



Boven: De gelukkige winnaar van de Opel Olympia, de heer S. A. Bakker uit Amsterdam, neemt voor het Alkmaarsche „schavot“ zijn prijs in ontvangst. Onder: Kaaschatters in den Muziektuin te Alkmaar, die er geen kaas van hadden gegeten.



Strijd in de 500 cm² Seniores-klasse. V.l.n.r. Houtop (Rudge), Hartman (Exelstor), Van Dijk (Eysink) die den kop heeft, Rehorst (Bayliss Thomas), Hamers (Royal-Enfield) en Kuyper (Chater Lea).

op een zeer snelle Gillet met hoofd en schouders boven de rest uitstak, tot een klepdefect hem tot opgeven dwong. Het was de jeugdige Van der Linden, die zich opnieuw een all-round rijder betoonde met veel talent, die met zijn Eysink allen anderen de hielen liet zien en won in 3 min. 2 1/2 sec. Peters (Royal-Enfield), een andere veelbelovende coming-man, was een zeer goede tweede in 3 min. 4 sec. en Van Ekris werd derde. Onmiddellijck na dit zeer goede begin kwamen de 350 cm² Seniores in twee series aan den start, waarbij in de eerste De Jonge (Rudge), Nico Kuyper op de oude „Kater“, Hamers (R-Enfield), Iesberts (Lady) en Van Aartsen (New-Rapid) een nummertje knokten, dat de veeren — pardon, de gras-prieten — rondvliegen. Hier is het vooral een fel duel tusschen J. H. Iesberts en De Jonge, dat aller aandacht geboeid houdt en waarbij De Jonge schijnt te gaan segevieren, als hij plots ten val komt, en daarmede zijn kans verloor. De manier, waarop hij, op den grond liggende, bliksemsnel zich buiten bereik van Iesberts' aanstormende machine rolde, toonde aan, dat deze rijder niet alleen een moedige vechter is, maar ook daarbij het hoofd koel houdt. Aartsen moest opgeven door kettingpech en Hamers en Kuyper vochten samen een vinnig robbertje, dat ten voordeele van den laatste werd beslist, Iesberts' Lady werd eerste in 2 min. 59 1/2 sec., Kuyper tweede in 3 min.

1/2 sec. In de tweede serie streden Roest (Eysink), Hartman (Motosacoche), Jac. Al (Royal Enfield) en Jaap Houtop (Rudge). Hier blijkt, dat Al er vandaag weer eens zin in heeft en dat hij tot groote dingen in staat is op een van die Royal-Enfields, die telkens op de baan opvallen door fel optrekkende en hooge snelheid. In een spannend strijd tusschen Houtop's Rudge en Al's Enfield blijkt de laatste op het rechte eind duidelijck sneller, zoodat Houtop alles moet geven om het te houden en in de bochten zeer gedurfd werk gaat vertoonen, waarbij een te geforceerde poging om binnendoor te komen hem noodlotig wordt en hij, ten val komend, zijn kans verspeelt. Ons compliment voor de sublieme wijze, waarop hij tot het laatst de wegglijdende machine in zijn macht hield. Dat was eerste klasse! Al won in 2 min. 54 sec.

Een Nieuwelingen-wedstrijd voor 350 cm² tusschen Passior (Lady), Huyzman (Velocette), Giesbers (Rudge), Kloe (Speciaal) en Abelskamp (Lady) brengt dan een volgend aardig nummer, waarin Kloe, rijdend als wijlen de heer Mazeppa op het ongezadelde kozakkenpaard, een wedstrijd à mort rijdt en vroeselijck vecht met Passior, totdat Huykman, als de bekende derde hond, het been inplukt en, voorbij beiden spuitend, eerste wordt.

Dan komen de mannen van den halven liter (cilinderinhoud dan) uit het Juniores-kamp:

Westerop (Lady), Jan Rijk (Gillet), Van Rijssel (B.S.A.), Buys (Norton), J. H. Iesberts (Lady) en Piet Oosterbaan op een New-Imperial, die achteraf een Rudge blijkt.

Helaas werd er nog onder allerlei benamingen op diverse „speciale“ merken gereden. Juridisch is hier niets tegen te doen; wel heeft de K.N.M.V. een voorloopige oplossing gevonden, door het noemen van motormerken in de programma's te verbieden. Blijkbaar is dit door een misverstand over het hoofd gezien.

Jan Rijk blijkt weer de sterkste, maar draait weer kapot met een klepdefect en de oude rot Oosterbaan pikt op het nippertje de eerste plaats in, in 3 min. 7 1/2 sec., met Buys' Norton in 3 min. 7 1/2 sec. vlak achter zich, waarna de 500 cm³ Seniores in de baan komen voor de eerste van een uit drie manches bestaanden wedstrijd.

Niet minder dan 9 „kanonnen“ verschijnen hier in het strijdperk: Kuyper (Chater Lea), Van Dijk (Eysink), Hamers (Royal-Enfield), Rehorst (Bayliss-Thomas), J. H. Iesberts (Lady), Van Aartsen (Rudge), Hartman (Excelsior), Houtop (Rudge) en Bosman (Maailand Special). Een mooie start en een zeer snelle race volgen, waarbij Van Dijk's Eysink definitief de sterkste blijkt en geleidelijk uitloopt. Houtop kan hem niet hebben, maar ontmoet na scherp strijd den vinnig rijdenden Van Aartsen de tweede plaats. Jantje Bosman is er heelemaal uit en ligt heelemaal achter en Kuyper wordt vierde, achter Van Aartsen. Van Dijk won in den snellen tijd van 2 min. 53 sec., Houtop maakte 2 min. 56 1/2 sec., Aartsen 2 min. 56 1/2 sec. In de herkansing, die dan volgt tusschen Moeke, Ekris en v.d. Berg (Van der Graaf start niet), weten Moeke Ekris zich in de finale voor de 350 cm³ Juniores te plaatsen. Een herkansing voor de 350 cm³ Seniores-finale brengt Hamers, De Jonge, Aartsen en Houtop tegen elkaar, terwijl Hartman wegens defect niet kan starten, en Houtop en Van Aartsen grijpen hier hun kans en weten zich in een snel gereden race, waarin Houtop's Rudge een ronde draait van 27 1/2 seconde, voor deze finale te classeren.

Een 350 cm³ Nieuwe-lingen-nummertje tusschen Hoogerhuis (Bayliss-Thomas), v. d. Kley (Ariel), Beyersbergen (Ariel), Dijs (Motosacoche) en Hooymans (Cotton-Rudge) brengt

Jac. Al (Royal-Enfield) en Houtop (Rudge) in 't heetst van den strijd in een bocht.



een handige overwinning voor v. d. Kley, die een vlot rijdertje is en heel aardig zijn meerdere snelheid boven Dijs' Motosacoche uitbuitte, maar zich wachten moet voor rijden „voor de galerij“. Tot slot kwam voor de pauze de tweede manche van de 500 cm³ Seniores, waarbij Van Dijk weer verreweg de snelste bleek en nu een nog beteren tijd maakte van 2 min. 50 1/2 seconde, met een snelste ronde van 27 1/2 seconde. Houtop was weer tweede in 2 min. 52 1/2 sec., en kon niet bij Van Dijk komen, en Van Aartsen was drie. Bosman speelde opnieuw geen rol, wat anders niets voor hem is.

Na de pauze en de huldiging van den heer S. A. Bakker, den gelukkigen winnaar van de Opel Olympia, met een geraden gewicht van 160,812 kg, terwijl het juiste gewicht 160,881 kg bedroeg, kwam eerst de finale Seniores 350 cm³, waarbij Al's snelle Royal-Enfield de zege wist te behalen, wat nog een open vraag zou zijn gebleven (daar Houtop, na rondelangen nek-aan-nek-strijd, binnendoor den kop had genomen), als Houtop's machine niet kapot was gedraaid. Iesberts werd een goede tweede, Aartsen was drie, Kuyper vier en Roest vijf, zoodat de uitslag luidde:

Seniores, 350 cm³:

1. Jac. Al op Royal Enfield, in 2 min. 52 1/2 sec.
2. Iesberts op Lady, in 2 min. 53 1/2 sec.
3. Van Aartsen op Rudge, in 2 min. 55 1/2 sec.
4. Kuyper op Chater Lea, in 3 min. 2 1/2 sec.
5. Roest op Eysink, in 3 min. 2 1/2 sec.

De finale van de 350 cm³ Juniores tusschen Van der Linden, Peters, Moeke en Ekris was voor Moeke, die beslist won, in 2 min. 57 sec., met Peters in precies 3 minuten op de tweede plaats, Ekris op de derde en Van der Linden op de vierde. Een goed gereden, vlotte race, met onderling krachtsverschil.

En daarna bracht de derde manche van den

500 cm³ Seniores-strijd, korten afstand, de derde verwachte eerste plaats voor Van Dijk en de dito tweede voor Houtop. Bosman begon er ineens wat meer zin in te krijgen en werd derde, vóór Hartman. De totaal-uitslag voor de voornaamste plaatsen luidde:

Seniores, 500 cm³:

1. G. J. van Dijk op Eysink, totaal 3 punten (driemaal 1e).
2. Houtop op Rudge, totaal 6 punten (driemaal 2e).
3. Van Aartsen op Rudge, totaal 14 punten (betere tijd dan 4).
4. Hartman op British Excelsior, totaal 14 punten.

De derbiende race van het programma en tweede manche van den 500 cm³ Juniores-wedstrijd bracht in zoverre een verrassing, dat Westerop, die altijd behoorlijk strijd geeft, maar zelden een rol van betekenis speelt, zoodat hij gewoonlijk eer achterzitter dan voorzitter is, nu, na een goed gereden race, werkelijk op de voorzittersplaats belandde in 3 min. 3 1/2 sec., met Oosterbaan vlak achter zich 1/2 sec. later, en Van Rijssel als derde. Waar later in de derde en laatste manche van deze race Oosterbaan weer eerste werd, Westerop tweede en Van Rijssel derde, werd hier de uitslag:

Juniores, 500 cm³:

1. Oosterbaan op Rudge, met 4 punten.
 2. Van Rijssel op B.S.A., met 9 punten (betere tijd).
 3. Westerop op Lady, met 9 punten.
- Tot slot vermelden we dan nog de beide lange-baanraces over 10 baanronden, waarbij

De Belgische Grand Prix voor Motorrijwielen. — Als laatste nieuws van den Belgischen Grand Prix des Motocyclettes kunnen we nu eindelijk onzen lezers mededeelen, dat de datum daarvan nu toch definitief is vastgesteld op Zondag 26 Juli, hetgeen betekent, dat Norton — en behalve Norton, de voornaamste Britsche concurrenten — niet aan den start zullen verschijnen. Gezien de betrekkelijk geringe belangrijkheid van de races zonder Norton en andere Engelsche merken, kan men het nu wel als vaststaand beschouwen, dat er geen mogelijkheid meer overblijft om dezen wedstrijd op het kleinste Circuit van Francorchamps te doen verrijden, en dat nu het gebruik van het Circuit van Floreffe bij Namen praktisch vast staat.

De Ronde van Zuid-Holland. — De Motorclub Wassenaar en Omstreken organiseert Zondag 19 Juli a.s. een prestatierit ter lengte van 250 km, in hoofdzaak gaande langs de grenzen van de provincie Zuid-Holland.

Fraase prijzen zijn beschikbaar, Het inschrijfgeld bedraagt f 1,—. Reglementen verkrijgbaar: Rijksstraatweg 465 te Wassenaar.

in de 500 cm³ Seniores-klasse Kuyper, Van Dijk, Hamers, Rehorst, Van Aartsen, Iesberts, Hartman, Houtop en Bosman elkaar in de motorharen vloegen en waarbij Jan Bosman even liet zien, dat hij het ook nog wel „n pietnie“ kent. Hier kreeg Houtop eindelijk zijn kans, want Van Dijk, aan den kop liggend, kreeg aanzienlijk oponthoud door een lossen bougiekabel. Ook Iesberts viel uit en Bosman liep alles voorbij en eindigde achter Houtop op de tweede plaats, zoodat het resultaat werd:

Seniores, 500 cm³ lange-baan:

1. J. Houtop op Rudge, in 4 min. 38 1/2 sec.
2. J. Bosman op Maailand Special, in 4 min. 47 1/2 sec.
3. P. J. W. van Aartsen op Rudge, in 4 min. 48 1/2 sec.
4. L. Rehorst op Bayliss-Thomas, in 4 min. 52 1/2 sec.

En als slot-vuurwerk bracht dan eindelijk nog de 350 cm³ lange-baanrace voor Seniores opnieuw een keurige zege voor Jac. Al in een strijd met Kuyper, Hamers, Roest, Iesberts en Van Aartsen, waarbij Al en Iesberts een narrow escape hadden, toen ze elkaar in een nek-aan-nek-duel in een bocht bijna raakten. Gelukkig liep alles goed af en werd het resultaat:

Seniores, 350 cm³, lange-baan:

1. Jac. Al op Royal-Enfield, in 4 min. 38 1/2 sec. (dus sneller dan de 500 cm³ a).
2. J. H. Iesberts op Lady, in 4 min. 52 1/2 sec.
3. P. J. W. van Aartsen op New-Rapid, in 4 min. 54 1/2 sec. K.R.

Welcoil.

De N.V. „Welca“, Laurierstraat 10—16, Rotterdam, fabrikante van de „Welcoil“, bericht in een annonce in dit nummer, dat haar product thans rechtstreeks van haar betrokken kan worden.

COMMERCIEELE MEDEDELING
à 50 cent per regel (72 mm breed, 2 1/2 mm hoog)



FREDDY FRITH wint voor Norton de Junior T.T.

Alweer heeft Norton een Junior T.T. gewonnen — en een van de snelste en opwindendste der laatste jaren, niet door Guthrie, maar door Frith, die zich een ster van de eerste grootte heeft getoond en de leiding nam, nadat Guthrie tot na de vierde ronde den kop had gehad. Later liep de ketting van Guthrie's machine en werd beweerd, dat hij hulp had geaccepteerd, waardoor hij zou worden gediskwalificeerd. Guthrie protesteerde en na de race werd dit protest aangenomen. Daar de officiële plaatsing niet meer kon worden veranderd, bevalen de stewards van de race hem aan voor het uitbetalen van het geld van den tweeden prijs, dien hij anders zou hebben gewonnen. Nu was de tweede plaats voor Crasher White, den schoolmeester, die in de laatste ronde Ted Mellors op Velocette nog net met een voorsprong van 9 seconden van die plaats wist te verdringen door die ronde 33 seconden sneller dan den Velocette-man af te leggen. Thomas zou echter vrij zeker de tweede plaats voor Velocette hebben bezet als hij niet juist in het critieke stadium van de race het ongeluk had van te vallen. Hij werd na vierde, terwijl de beide Duitse N.S.U.-rijders Steinbach en Fleischmann op kranige wijze de 5e en 6e plaats bezetten, dan kwam Don Hall (Zuid-Afrika) op Norton en daarna waren Daniell en Rowley (A.J.S.), 8e en 9e. Het weer was niet best, de rijders hadden te kampen met mist, motregen en gladde wegen. Sunnqvist op Husqvarna eindigde als No. 16 en was de laatste, die een eerste klasse replica haalde. Frith reed de race uit met een gemiddelde van 80,14 miles, brak drie maal het ronde-record en bracht het op 81,94 miles. De Nortons waren beslist sneller dan het vorig jaar en accelereerden sneller nog dan voorheen, niettegenstaande een hogere gearing. Norton won den merkenteamprijs en Velocette had pech door den val van Thomas, maar vooral door het uitvallen van Stanley Woods met motorpech reeds in de eerste ronde. De vier eerste plaatsen waren voor machines met veerend frame.

De bezetting der eerste zes plaatsen was als volgt:

1. Frith, Norton, 3 uur, 17 min. 46 sec., gem. 80,14 m.p.u.; 2. White, Norton, 3 uur 23 min. 16 sec., gem. 77,97 m.p.u.; 3. Mellors, Velocette, 3 uur 23 min. 28 sec., gem. 77,91 m.p.u.; 4. Thomas, Velocette, 3 uur 26 min. 22 sec., gem. 76,80 m.p.u.; 5. Steinbach, N.S.U., 3 uur 29 min. 23 sec., gem. 75,63 m.p.u.; 6. Fleischmann, N.S.U., 3 uur 29 min. 50 sec., gem. 75,53 m.p.u.

De snelle toezending en publicatie dezer foto's was mogelijk dank zij de hoffelijkheid en medewerking van „The Motor-Cycle“.



Boven: Een merkwaardige foto van Frith's Norton, aan het „gras-snijden“, in de Hillberry bocht. Midden: Otto Steinbach in actie op zijn N.S.U. Onder: Jimmy Guthrie passeert Keppel Gate.



STANDARD

breekt alle
prijsrecords!

STANDARD was al Besuinigings-kampioen!
(zuiniger wagen bestond er niet!)
STANDARD was al Kwaliteits-kampioen!
(het was en is nog steeds de
Engelsche Ewaliteits-wagen!)
STANDARD is NU „PRIJSKAMPIOEN“ bovendien:

f 1175.-.

ELF HONDERD—VIJF EN ZEVENTIG GULDEN!
Voor een wagen met een schuifdak!
Voor een „STANDARD“!
Nu is het tijd kennis te maken met



Voor enkele districten nog agenten gevraagd.

STANDARD

Imp. N.V. Eggelmeijer & Co's Automobiel Mij.
ROTTERDAM — Oostreedijk 276 — Tel. 23115

AANBEVOLEN GRADEN
VOOR
BUICK

WAKEFIELD PATENT
Castrol

Imp. K. BURLAGE & Co
DIJTELSTR. 1739
TELEFOON 770847
DEN HAAG

Zomer: AA
Winter: CW

voor 'n lang leven der cylindere

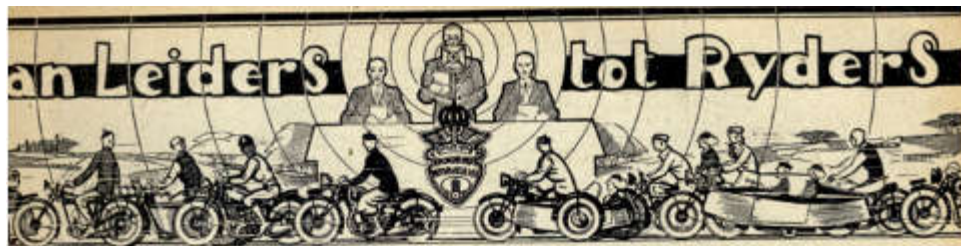
AANBEVOLEN GRADEN
VOOR
DKW

WAKEFIELD PATENT
Castrol

Imp. K. BURLAGE & Co
DIJTELSTR. 1739
TELEFOON 770847
DEN HAAG

Zomer: C
Winter: AA

voor 'n lang leven der cylindere



TOERTOCHT NAAR BELGIË OP 5-8 JULI 1936.

In het vorige nummer hebt u een beschrijving van den ontworpen weekend-tocht naar België kunnen lezen.

Reeds kwamen op het Secretariaat diverse aanmeldingen binnen van K.N.M.V.-toeristen, welke deze gelegenheid, om voor slechts f 21,— per persoon een mooien tocht door de Belgische en Luxemburgsche Ardennen te maken onder deskundige leiding, niet willen laten voorbijgaan. De inschrijving is tot uiterlijk Woensdag 24 Juni geopend. K.N.M.V.'ers, haast u!!

TOERTOCHT NAAR FRANKRIJK VAN 15-26 AUGUSTUS A.S.

K.N.M.V.-toeristen, hebt u reeds de beschrijving van dezen tocht in het nummer van 5 Juni gelezen?

Zoo ja, dan mogen wij zeker spoedig uw opgave als deelnemer tegemoetzen. Voor degenen, die over 14 dagen vacantie en een niet al te smalle beurs beschikken, is dit een prachtige vacantiereis.

Een toer van 12 dagen naar het Zuiden van Frankrijk voor slechts f 100,— (welk bedrag in 3 termijnen kan worden betaald) is toch ongetwijfeld een aanbieding, waarvan iedere rechtgeaarde toerist moet waterdanken.

Desgewenscht worden nadere inlichtingen gaarne verstrekt door het K.N.M.V.-Secretariaat of den leider, den heer G. J. Hamer, De Bruynestraat 43, Den Haag.

OEFENGELEGENHEID VOOR ADSPIRANT-MOTORRIJDERS.

Ook de Gemeente Aikmaar heeft de welwillendheid gehad een oefengelegenheid voor de motorrijders in spé, welke zich voor het rijbewijs-examen willen bekwamen, beschikbaar te stellen.

Gebruik gemaakt kan worden van de wegen in het bouwterrein ten Zuiden van den Bergerweg, loopende langs de Houtvaart, van den Bergerweg af tot de Hoevervaart en langs de Hoevervaart, van de Houtvaart af tot den Hoeverweg, onder de volgende voorwaarden:

1. dat het oefenen op deze wegen niet mag geschieden op Zon- en feestdagen en op de andere dagen gedurende de maanden October tot en met Maart alleen van 8 uur voormiddags tot 4 uur namiddags (op Woensdagen en Zaterdag van 8-12 uur voormiddags) en gedurende de overige maanden alleen van 6-12 uur voormiddags;
2. dat de aanwijzingen der Politie stipt en terstond worden opgevolgd.

AMATEUR-GRASBAANRIJDERS.

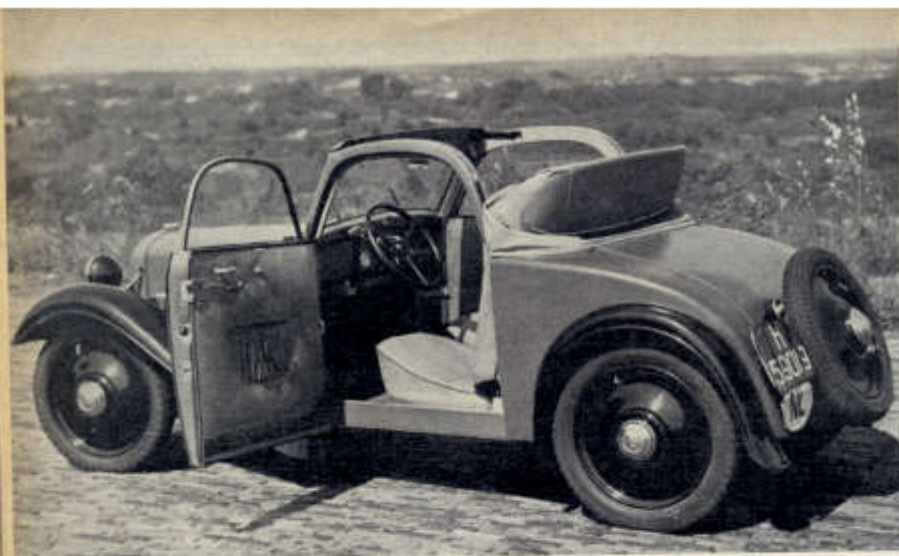
De actieve Zenderensche Motorclub geeft op 21 Juni a.s. de gelegenheid aan amateur-grasbaanrijders om aan door de K.N.M.V. goedgekeurde races deel te nemen.

Hebt u niet reeds ingeschreven, verzuimt dan in ieder geval niet deze wedstrijden te gaan bezoeken. U zult dan het groote verschil kunnen opmerken tusschen de z.g. wilde grasbaanraces en die, welke onder controle der K.N.M.V. verreden worden, en begrijpen waarom dergelijke snelheidswedstrijden, in het belang van de rijders en het publiek, door het officieele lichaam voor de motorsport in Nederland moeten worden gecontroleerd.

INSCHRIJVINGEN GROOTEN PRIJS VAN NEDERLAND DER K.N.M.V.

Sluitingsdatum Nederlandsche T.T.

De motorrijders, welke nog willen inschrijven voor den Grooten Prijs van Nederland der K.N.M.V., worden er op gewezen, dat de inschrijvingstermijn sluit op Maandag 23 Juni a.s., des middags 12 uur, op welk tijdstip de inschrijfbiljetten op het K.N.M.V.-Secretariaat moeten zijn ingekomen.



Een kijkje op den DKW twee-zitter met neergeslagen kap.

Een Dumonceau-Bekerrit-ster op bezoek

Indrukken uit de praktijk van de goedkoopste DKW-auto — de 2-persoons Cabriolet van f 985,—.

Een wagen van heelemaal f 985,— en dan — een ster uit den zoo zwaren, veeleischenden Dumonceau Bekerrit. Inderdaad — we moeten toegeven, de combinatie lijkt zoo op het eerste gezicht wel wat zonderling. Maar toch, we houden u niet voor den gek, want de kleine wagen, dien we geruimen tijd als gast hadden en die men voor heelemaal nog geen duizend Nederlandsche guldens overal in ons dierbare Nederland koop kan, heeft het hem inderdaad gelapt om derde prijswinnaar te worden in het algemeen klassement van den laatst gehouden Dumonceau Bekerrit, die — zooals algemeen bekend — zeer zwaar is geweest.

„Een boffe wellicht?" zal de geïnteresseerde out-sider vragen; „een kwestie van geluk tegenover de vele andere en zwaardere auto's, bestuurd door mannetjes puffers van bestuurders? Dat kan toch immers haast niet anders, als men bedenkt hoe de DKW's maar goedkoop en kleine auto's zijn." Maar het antwoord op deze vraag kan volmondig „neen" luiden, want het beste bewijs, dat hier niet van een toevalstreffer sprake was, bracht wel de uitslag van dezen grooten rit, die uitwees, dat te midden van tal van zwaardere en veel duurder concurrenten, drie DKW-auto's de eerste drie plaatsen bezetten en het eenige overlevend merkteam vormden. Van deze drie bracht „onze" DKW het tot de derde plaats, maar hij was dan ook de kleinste en vocht den strijd uit

met een motor van 584 cm³ tegenover de 700 cm³ motoren der beide grootere broers.

Datzelfde kleine wonder nu hebben we op bezoek gehad en niemand minder dan de groote Cornelius kwam den kleinen two-seater brengen. De Luxemburgsche alang-alang en de Ardennenmodder zaten er nog aan vastgebakken (aan de DKW dan altijd — niet aan Cornelius) en toen de kleine maar dappere wagen voor onze deur stond, toen moest het ons toch onwillekeurig van het hart dat het vertrouwen van Cornelius in zijn lievelingsmerk toch wel heel groot moest zijn, dat hij onmiddellijk na zoo'n zware krachtproef den wagen, zonder er iets aan te laten nakijken of bijstellen, ons in handen dorst te geven voor een „road-test". Maar hij haalde de schouders op. „'t is immers DKW" zei hij — „dat draait altijd en goed ook. Het eenige wat niet in orde is, is de rechter richtingsaanwijzer, waar blijkbaar zooveel Ardennenblubber in gekomen is, dat hij af en toe geen zin heeft om zijn huisje te verlaten en dan heb ik er nog een groteren sproeier inzitten, voor den Dumonceau gemonteerd, waardoor iets meer brandstof wordt gebruikt, maar invloed van betekenis heeft dat niet, want je zult toch altijd nog maar 1 Liter brandstof noodig hebben op ongeveer 17 kilometer. Met den normalen sproeier haalt hij er zeker 18".

Inderdaad draaide de kleine, maar dappere wagen een 17 kilometers op 1 liter benzine

gemengd met olie en inderdaad staakte af en toe de rechter richtingsaanwijzer en hield zijn werkplaats bezet. Mischien een stakingsverschijnsel dat hij bij de Fransche-grens te pakken had gekregen! Maar overigens hebben we met dezen kleinen two-seater niets gehad, tijdens de tien dagen dat hij in onzen dienst was en voor de zooveelste maal hebben we bewonderend kunnen constateeren, hoever DKW het met zijn goedkoopsten, lichten wagen heeft gebracht in de richting van den veel besproken volkswagen. Want hier wordt den volke toch waarlijk een goed en goedkoop middel van snelvervoer gebracht, dat uiterst laag in aanschaffingsprijs is en — wat op den duur nog veel interessanter is en veel meer den doorslag geeft — uiterst goedkoop is in onderhoud. Een minimale consumptie van benzine en olie, een minimum aan wegenbelasting door het zeer laag gehouden gewicht, een minimum aan alijage door vaste legging op den weg en door een minimaal aantal bewegende deelen van de pittige krachtbron en een minimum aan onderhoudskosten vooral ook door den spreekwoordelijk lagen prijs der onderdeelen. Voeg daarbij een zeer comfortabel vervoer en imponeerende rijprestaties, zoowel in geaccidenteerd terrein als op den vlakken weg, en u zult kunnen begrijpen waarom tegenwoordig de DKW vier- en tweezitters om ons heen zweerven als de muggen op den Zuiderzee-dijk. De goedkoopste 4-persoons Cabriolet van de Reichsklasse kost / 1085,— en die zouden wij, met zijn zwaarderen 700 cm³ motor en zijn royale ruimte voor 4 personen, voor het betrekkelijk gering prijsverschil toch altijd wel prefereren boven onzen tweezitter, maar dat is natuurlijk een quaestie van smaak en voor hen, die liever een tweezitter hebben en die hun autorijden moeten betalen uit zeer bescheiden beurs is er niet alleen het verschil van / 110,— in aanschaffingsprijs, maar ook dat van een brandstofverbruik, dat van 1 op 15 à 16 wordt teruggebracht naar 1 op 18. Voor / 985,— is de DKW 2-persoons Cabriolet momenteel de goedkoopste vierwielige auto, die aan de Nederlandsche markt verkrijgbaar is.

En voor die / 985,— krijgt men werkelijk een klein wonder, dat, hoe meer men er mee vertrouwd raakt en mee meemaakt, duidelijk een groot wonder lijkt — een wonder van de hedendaagsche automobieltchniek, dat een machtigen greep vormt naar de massa.

De 894 cm³ tweetaaktmotor is een juweel van betrouwbaarheid en gewilligheid, een apparaat dat in actie komt bij de eerste starterbeweging (voor aanslaan van een geheel kouden motor, is er een choke) en dat, zijn levenslied gezagig uitgonzend, onverstoortbaar zijn taak verricht. Die krachtbron, met zijn boring en slag van 76 bij 76 mm en zijn totaal cilinder-inhoud van 884 cm³, ontwikkelt een vermogen van 18

De tweezitter van Zschopau leent zich, evenals de vierzitter, bijzonder voor het rijden over allerlei binnenwegen en door het terrein.

pk op de rem en blijkt tot verrassende prestaties in staat. Waarbij we naast snelheid, ruïgnigheid, flinke acceleratie en groote soepelheid ook zeker zouden willen noemen regelmaat van werking en betrekkelijk stille. Want dit meesterstuk van Zschopauer tweetaaktwagen valt bijzonder op door het prachtig regelmatig „tweetakten“ ook bij heele langzame snelheden en door een goed gedempt uitlaatgeluid. Zij die van oudsher een seker vooroordeel hebben tegen den tweetaaktwegens een knetterenden, lawaalerigen uitlaat en bij langzamen loop constant en onregelmatig over slaan, moeten eens een ritje maken in een DKW twee- of vierzitter en bij alle mogelijke tempi den motor zijn levenslied eens zacht en regelmatig hooren ronken. Ze zullen dan een besef krijgen van den ontzaglijken vooruitgang op het gebied van tweetaaktmotorbouw, waarbij dient opgemerkt, dat juist DKW in dit opzicht al wel een heel bijzondere ervaring heeft. Ook in het interieur van den wagen is het aparte gezapige geluid van den DKW tweetaaktmotor allerminst hinderlijk. Trilling of resonans was in onzen wagen in geen velden of wegen te constateeren en het ontbreken van hinderlijke en op den duur vermoeiende geluiden draagt in hooge mate bij tot het comfort van het rijden dat werkelijk zeer goed is, dank zij vooral ook de onafhankelijke wielveering voor en de Schwabeachse achter. Niettegenstaande zijn licht gewicht ligt de kleine DKW op den weg, op een wijze, die waarlijk buitengewoon goed mag heeten, iets wat men pas gaat beseffen als men op slechte wegdekken andere grootere wagens te keer ziet gaan en men met welgevallen daarbij



constateert, hoe rustig het kleine wonder zich, daarbij vergeleken, gedraagt. Vooral de Zandvoortsche weg van Aardenhout naar Zandvoort en de entree van Amsterdam als men de Rijkshoofdstad binnen komt tuffen via den Hoofdweg, geven alle gelegenheid tot het maken van vergelijkende studies, die beslist ten voordeele van de lichte DKW uitvallen.

Dan daarnaast is er, o.i. als allervoornaamste attractie van dezen kleinen, goedkoopsten wagen, de voorwielaandrijving, die voor ons persoonlijk altijd een charme apart heeft. Het bochten „pilken“ met een DKW-Front en trouwens met elken wagen met voorwielaandrijving, het met behulp van gas „bij“ geven snel door de bochten „trekken“ van den als een rots op den weg liggenden wagen blijft iets waarvan men telkens weer de bekoring ondergaat. En waar deze DKW voor alles bedoeld is als wagentje voor iedereen, onder het bereik vallend van zeer bescheiden beurzen, daar stuiten we hier op een factor, die haar verkooppositie heel sterk maakt. Want zij die vele jaren het motorrijwiel trouw bleven, die eindelijk, den normalen weg volgden, omzwaaien naar een auto in de eerste plaats ter wille van een voldoende beschutting tegen de weersomstandigheden en een over de heele linie meer comfortabel vervoer van vrouw of kinderen, die vinden in het rijden van een DKW-Front een sportieve bezigheid, die veel biedt wat een gewone auto met aandrijving op de achterwielen den oud-motorrijwiel-enthousiast niet kan geven. Wie er met een DKW op uitgaat, wie telkens weer onderweg zichzelf erop betrapt dat hij, vooral door het prachtige bochtenwerk, met het grootste plezier het DKW stuur hanteert, die kan begrijpen, wat een machtige attractie er uitgaat van deze wagens voor hen, die tenslotte het motorrijwielstuur voor dat van een populaire auto denken te gaan verwisselen. De zeer lichte bestuurbaarheid, het buitengewoon handige en vlotte manoeuvreeren en het snelle optrekken en korte draaien van den wagen, maken het rijden van het geheel nog sportiever en men krijgt dan ook tenslotte niet alleen den indruk, dat men met een DKW alles kan doen, maar men gaat zoo vlót en sportief door bochten, men kruipt zoo makkelijk door allerlei openingen in het verkeer, dat men waartje soms de impressie krijgt, dat men op een motorrijwiel zit. Geen wonder dan ook dat op de zware trajecten van den laatste Dumonceaurit — in de Ardennen-rimboe, deze handige, snelle, lichte wagens tegenover zwaardere concurrenten zoo'n goed figuur sloegen. Snel zijn ze naar verhouding zeer zeker. Onze kleine 600 cm³-er draaide op den vlakken weg tusschen Haarlem en Amsterdam tusschen de 85 en 88 km als maximum, terwijl een hooge kruissnelheid van 66 à 70 km gemakkelijk langen tijd wordt volgehouden. Trouwens, dat de kleine DKW een heel handig vervoermiddel is voor groot-toerisme, heeft alweer de laatste Dumonceau duidelijk bewezen.

Speciaal wat bergwerk betreft is de DKW

— wat onze Oosterburen zoo typisch noemen — een „bergfreudiger“ wagen. Hij is bepaald in zijn knollentum als hij flink klauteren kan en behalve de bijzondere capaciteiten van den motor komen dan de krachtige mechanische remmen en de voordeelen van de aandrijving op de voorwielen tot hun recht. Bij het klimmen tegen lange hellingen of passagen met veel haarspeldbochten kan men den wagen veel langer op een hoogere versnelling houden, omdat men voor de bochten niet zooveel vaart verliest met gas afsluiten en remmen, maar dank zij de voorwielaandrijving de verdragende werking der bochten grotendeels kan uitschakelen. Bij dit alles komt dan nog dat de kleine krachtbron een prachtige souplesse heeft, die het mogelijk maakt dat op den vlakken weg bij langzaam rijden op de prize de naald van den snelheidsmeter daalt tot tusschen de 10 en 15 km. Ook in heuvel- of bergterrein komt deze soepelheid duidelijk tot uiting.

Het kort draaien, licht sturen en snel optrekken zijn verder in de bergen een bron van minstens even constante vreugde als bij het rijden in druk verkeer in een groote stad.

Tja — wat blijft er nu eindelijk verder nog te vertellen? Dat DKW ook uiterlijk een trouvaille is, dat de lijn, ook van den goedkoopsten tweezitter, sierlijk is en vlót, dat er binnen plenty ruimte is in de carrosserie, ook al omdat de voorwielaandrijving naar achter doorlopende transmissie-organen overbodig maakt, dat er een flinke bagageruimte is, achter de zitting-leuning, dat er veel beenruimte is, vooral ook doordat de bediening der versnellingen vanaf het dashboard plaats heeft en niet vanaf den carrosserievloer, zoodat men b.v. even gemakkelijk naar rechts kan uitstappen als naar links, dat het licht zeer goed is en het dashboard hoogst eenvoudig, maar practisch is ingericht, dat een eenvoudige handige kapconstructie mogelijk maakt, dat in een minimum van tijd de DKW tweezitter eigenaar van zijn gesloten wagentje een open kan maken en omgekeerd?

Ach, we zouden nog wel zoo door kunnen gaan, maar waarom zouden we uilen naar Athene dragen? Iedereen wist en weet, dat de kleine DKW-auto, zoodat in den volksmond heet, „een luizig wagentje“ is, een propositie die haast verbluffende waarde voor het geld biedt. En dat DKW's laatste creatie, de tweezitter Cabriolet, met een lichter 584 cm³ motor en nog geringer aanschaffings- en bedrijfskosten, een Benjamin is, die de eervolle reputatie van zijn familie op kranige wijze mee helpt hoog houden — wel, dat heeft de historie van den laatste Dumonceau zoo duidelijk bewezen, dat dit artikel daarvan tenslotte alleen nog maar een bevestiging kon zijn.

De kleine, dappere tweepersoons Cabriolet vormt een waardig onderdeel van de creatie van een fabriek, die den machtigsten greep deed naar de auto voor iedereen, die de geschiedenis der internationale automobieltindustrie tot op heden heeft gekend.

K. R.

VOOR DE ZOOVEELSTE MAAL

DKW AAN DE SPITS!

EEN
AUTO-UNION-PRODUCT

NA ALLE
WEDSTRIJDSUCCESSEN
THANS:

DE DKW
LUXE CABRIOLET
VAN / 1595.-

EERSTE

IN DE CABRIOLET-KLASSE TOT f1800.-

Concours van Koetswerken te Scheveningen.



DKW

SNEL • SIERLIJK • BETROUWBAAR

IMPORTEURS VOOR NEDERLAND:
HART NIBBRIG & GREEVE - PARKSTRAAT 91a - DEN HAAG

DE AUTO-UNION SCHRIJFT VOOR: MENGSMERING MET



VRAAG EN AANBOD

Prijs per regel 20 cent,
minimum 5 regels.

Een regel bevat plm. 22 letters en leestekens. Kleine advertenties moeten uiterlijk Woensdagmorgen in ons bezit zijn.

Postgirorekening 37758.

GEVRAAG

Een **AGENTSCHAP** in motorrijwiel en ben. 60 kg., voor de stad Groningen. Br. fr. onder lett. M 80, Bureau van dit blad.

Wie ruilt luxe runabout **glijboot** m. 13 pk Johnson-motor, compleet ongeroest, tegen zwaren Norton, Velocette of Saroléa, handelswaarde ± / 500. Te bevr.: I. Bijlsma, Oostrijstr. 36, Davenport.

Contant, 3^e, of 5 pk. k.k. **Motor**, nieuw of even gebruikt, Norton, Red Hatter of ander goed merk; moet DKW '33 ingevuld worden. Aanb.: Broekstraat 259, Arnhem.

Een **Cylindex** en **Zaiger** voor Peugeot P 111, 1932. L. Harrewijze, Rijwiel- en Motorhandel, Mijdrecht, Prov. Utrecht.

AANGEBODEN

VELOCETTE camshaft '35, met Steib zijspan 1936, pr. comb., geh. a. nw., Natbew., km-tell., sch. werper, f 575. J.W. Smelt, Doveniersweg 128, Zwolle. Tel. 4962.

Electr. Handboormach., zoo goed als nieuw, 220 Volt, gen. te ruilen voor motor of auto; eventueel bijbet. mijner. **Gevraagd:** à contant, kleine auto's. Br. fr. onder lett. M 79, Bureau van dit blad.

RUDGE Uster, eind 1933, prima motor, 5 pk, k.k., Natbew., Recr. duo, snelle sportmot., f 275. Linnaeus-kade 1 n, Amsterdam (O.).

Te koop: grasbaanmotor **RUDGE**, 250 cm³. Ook snel voor toeristritten. M. v. d. Linden, Burgem, Grothe-straat 6, Tel. 750, Soest.

AANGEBODEN

ENORME KOOPJES GEBRUIKTE MOTORRIJWIELEN

NORTON 5 pk, kopklep, geheel gereviseerd.
NORTON 5 pk, kopklep, 2.5.2, 1934, met een goed als nieuw.
MATCHLESS 4-cyl., in prima staat.
D.K.W. 200 cm³, twee-takt, zeer goed bevestigd.
D.K.W. 175 cm³, twee-takt, in perfecte staat.
INDIAN 2-cyl., 5 pk, 1934, zeer goed.
VELOCETTE 350 cm³, 1935, origineels motor-mechanisch, met een goed als nieuw.

B.S.A. 8 pk, kopklep, 1935, in nieuwe conditie.
B.S.A. 5 pk, zijspan, in prima staat.
P.N. 5 pk, zijspan, perfecte sportmachine.
A.J.S. 4 pk, zijspan, hoog verbruiksrijk.
O.E. SUPREME 2^{1/2} pk, kopklep, bijzonder snel.
T.S.M. 3^{1/2} pk, zijspan, 1934, met weinig gebruikte motor.
GRINDLAY-PEERLESS 5 pk, kopklep, met Pflieger Ultra motor, zeer snel, zeer goed als nieuw.

NORTON 5 pk, kopklep, geheel gereviseerd.
TERROT 5 pk, kopklep, met J.A.P. dubbelvoort-motor, sneller verbruikt.
NORTON 5 pk, kopklep, 1934, nog een goed als nieuw.
MATCHLESS 4-cyl., absolute motor geboden, geh. gereviseerd.
A.J.S. 5 pk, kopklep, in-vert. 1933, in nieuwe staat.
NORTON 5 pk, kopklep, 1934, met weinig gebruikte motor.
SAROLEA 5 pk, zijspan, perfecte sportmachine.
NEW-EMERALD 1934, 3^{1/2} pk, zijspan, met een goed motor.
T.W.N. 200 cm³, twee-takt, 1933, 1000-cc motor met dubbelvoort-tractie, slechts 1000 km gereden.

ARIEL 2k Red Hatter, geheel nieuw, met snelle sportmachine.
EXCELSIOR 150 cm³, twee-takt, absolute motor een zeer goed als nieuw.

B.S.A. 5 pk, zijspan, met vijf versnellingen, weinig gebruikte.
T.W.N. 200 cm³, Sachs-motor, onder 60 kg., met goed als nieuw.
T.W.N. 150 cm³, Sachs-motor, onder 60 kg., als nieuw.
SUNBEAM 3^{1/2} pk, kopklep, geheel gereviseerd, niet een nieuw te onderscheiden.

INDIAN 2-cyl. 5 pk, 1934, met weinig gebruikte, in prima staat.
NORTON 4 pk, kopklep, 1935, met Royal zijspanmotor, snelle sport-mechanisch, met een goed als nieuw. Spec. aandrijving.
SWALLOW, zeer hoog-snel, nog als nieuw.

Al deze machines zijn geheel compleet afgewerkt met elektrische verlichting, afsluiters, knop, handbrems, spiegels, door met voortvarende en vroege als met knop-afsluiters en deugdelijke accessoires. De prijzen zijn uiterst laag, gewild, terwijl alle machines met een jaar volledige garantie en een jaar gratis service worden geleverd.

U doet Uzelf een groot voordeel wanneer U een gebruikte machine koopt in

"HET MOTORPALEIS"
P. VAN WIJNGAARDEN
ROTTERDAM **DEN HAAG**
Voorhofstraat 15 Parkstraat 34
Telefoon 40637 Telefoon 117438
GROOTSTE MOTORZAKEN IN NEDERLAND

TE KOOP:
HUDSON, 4-deurs sedan, 1932, direct van particulier, prachtwagen en nog in goede conditie staat, f 450,-. Ook gen. te ruilen voor prima motor.

G. v. d. Heijden, Oosterspoorlaan 11, Holl. Rading bij Hilversum.

HANDELAARS! Voor Uw 2e handsch auto's en motoren hebben wij prima

geperste nummerborden, per stel f 2.25.

N.L.-platen f 0.50. Rembours franco.

Pers-afzetting - Jasmijnstraat 15 - Den Haag.

18 Bij het schrijven op advertenties wordt men beleefd verzocht *Het Motorrijwiel* en de *Populaire Auto* te vermelden.

AANGEBODEN

Te koop: **ARIEL** 4-cyl., 1931, maar ± 3000 km gereden, compl. met duo, teller enz., voor f 475.-. Moet weg wegens doktersadvies. Te bevragen bij K. Manneveld, Motorhandel, Popelstraat, Assendelft, Post Krommenie.

4-cyl. **ZUNDAPP K. 800**, m. orig. Zundapp zijspan, grise, jr. 1935, als nieuw. Hydraul. schokbr. Van f 1050.- v. f 550.-. Imp.: W. Gerth & Zn., Utrecht, Trans II, Tel. 10173.

Te koop: **N.S.U.** met zijspan, 1933, 5 pk, z.k. De zijspan in voort. van rem. Frachtkomb. R. v. KOOIJ, Oosterspoorlaan 10, Holl. Rading bij Hilversum.

HARLEY-DAVIDSON 5-7 pk, 1934, in staat van nw., geh. compleet, heeft bijna niet gel. Tegen spotprijs. A. A. H. Dijkman, Garage, Tel. 36, Rijnsburg.



VELOCETTE 350 cm³, camah, 1935, niet er uit als nieuw; ook ruilen H.D. 5-T, niet ouder dan 1934. Weg. omst. pracht H.D. comb., 1930-31, 1200 cm³. Binnen Dommerstr. 2 bov., Amsterdam.

F.N. 1934, 3^{1/2} pk., goeden staat, lagen prijs. W.b., voor den weg klaar. D. Schaap, Schiedamschedweg 29a, Kethel (Z.-H.).

MOTOBECANE

350 cm³, k.k., geh. compl., duo, km-teller, als nieuw, wegens omstandigheden. Kerkstr. 149, Amsterdam.

Te koop: een **J.A.P. dirt-track-machine**, 350 cm³. Zoo goed als nieuw. Te bevragen bij J. Kruitbos, Sportterrein Woudestein, Rotterdam.

INDIAN Super Scout met ideal duo, als nw., n. g. 8000 km gel., prachttuk, f 325. Van part. „Bellevue“, Buitstr. 51A, Soest.



Geen sprookje
maar werkelijkheid

DE WOLF IS BETER

4 P.K. Villiers motor. - Twee uitlaten. - 25 x 2.75 inch banden. Verchroomde zadeltank. - Drie versnellingen f 215.-
Onder de 60 kg.

LES. RAVENHALL. - DEN HAAG
HET HEINSTHAAT 56 - TEL. 3074

AANGEBODEN

IJNDAPP 4-cyl., 1935, te koop, niet van nieuw te onderscheiden, gekost / 875.-, voor / 525.-, met stu. Adress: K. B. C. van Straaten, Newtonstr. 506, Den Haag.

RUDGE Ulster 1933, roode uitvoering, voetschakeling, 8000 km geloopt, type Replica T.T., electr., met starter, slechts / 375.
NORTON '34, 509cm³, k.k., 4 versn. voetschakeling, met teller, 14000 km gel., supersport, / 450.
Willy van Gent, Schiedskade 136, Rotterdam, Tel. 40990.

DOLLAR 500 cm³, k.k., eind '33, n. geh. in nieuwen staat, prijs / 375. genogon lichte motor in te ruilen. Liefst DEW. A. Janse, Tel. 16, Groot-Ammers.

Wegens abch. in nw. st., 2 1/2 pk. Eng. motor, merk **NONE BETTER**, eind '33, prijs / 110. H. Rehorst, Radiocontrole, Hoofdst., Bergambacht bij Gouda (Z.-H.).

COTTON T.T. RACER met J.A.P. T.T. motor, 250 cm³, 4 versn. voetsch., 15 L. tank, opgehogen uitl. enz. Lage prijs. Zeer geschikt voor grasb. an terreinwedstr. Ook ruilen met prima toermotor. Vink's Motorenhandel, Maasland (Z.-H.).

DKW

te koop, 4 o. d. k., type Meisterkl. '33-'34, prima st., / 335. Br. fr. onder len. M 81, Bur. van dit blad.

NORTON 500 cm³, k.k. de luze, eind 1934, als nieuw, / 425. Vogelsangstr. 40', Amsterdam (W).

Wij verzoeken beleefd bij opdracht tot plaatsing van een annonce voor onze 2e handsch rubriek, vooral te willen vermijden, dat deze in „Het Motorrijwiel en de Populaire Auto“ geplaatst moet worden.



Geef uw motor het beste smeermiddel dat ge krijgen kunt, een olie die bij elke temperatuur vloeibaar blijft en geen nadelige bestanddelen bevat...

Neemt
AMERICOL RACING OIL

N.V. OLIEHANDEL „AMERICOL“ DELFT
v/h JAC. TRINTHAMER & Co.

Adverteeren heeft als
consequentie:
Leest elke andere
advertentie.

GELEGENHEIDSKOOPJE!

Uitmuntend bereden en onderhouden

B.M.W. - R-4

400 cm³, k.k., één-cyl., 4 versn., cardanmach., MODEL 1935,

loopt schitterend en absoluut geruisloos, compleet / 375.-. Als nieuw, gegar. prima.
Een pracht vakantie-aanbieding.

Volledige inlichtingen fr. onder letter M 82, Bureau van dit blad.

Bij het schrijven op advertenties wordt men beleefd verzocht Het Motorrijwiel en de Populaire Auto te vermelden. 17

OP REIS DOOR EUROPA!

BELGIË	LUXEMBURG
BRUSSEL (Midi) Hollandsch Hotel-Rest. „HOOGHUIS“ AVENUE DU MIDI 40. Uitsluitende keuken, Eetruimte in Bruidst. Ege J. HEUKENS.	BERDORF PARKHOTEL Het nieuw gebouwd hotel met alle moderne comfort. Grote garage. Tuis. Vrijdag gratis 45 uren. Geopend Mei 1936.
2 adressen om te bezoeken in LUIK in het volle centrum der stad. Grand Hotel Moderne Rue du Pont d'Arroy 29 Grand Hotel des Boulevards Boulevard de la Sarventière 153 Huizen van den eersten rang. Het laatste comfort. Schoonste restaurant. Zelfde eigenaar.	ZWITSERLAND INTERLAKEN HARDER HOTEL MINERVA 15 Harderstrasse. In het centrum van 't dorp. Het huis van den tweeden rang, waar de Hollanders goede verzorging, uitstekende keukenen vriendelijke ontvangst vinden.
FRANKRIJK	DIVERSEN
GRAND HOTEL DE GENÈVE MARSEILLE 3bis Rue Reine Elisabeth Waar aan Nederlandsche families de beste ontvangst bereid wordt. Centrum der stad. Uitzicht op zee. Tegenover de Beurs en de Canebière. GARAGE IN DE NABIJHEID. Tel-adres: Hotel Centre-Marseille	REISINLICHTINGEN en BROCHURES over de in deze rubriek adverteerende plaatsen en hotels worden gaarne en geheel gratis verstrekt door het Bureau voor Toeristische Publiciteit en Propaganda JOHN L. OPPENHEIM Amalia van Solmsstraat 63 - DEN HAAG - Tel. 720651 Steeds omgand antwoord! - (Indië per vliegpost).



CYLINDERS OPZUIVEREN met de MODERNSTE MACHINES
 Voor alle motoren en auto's uitgevonden
PRIMA WERK - BILLIJKKE PRIJZEN
Chr. de Vries, Amsterdam
 Tel. 2080. Werkplaats v. Oudestraat 209-211

DE BESTE AANBIEDING VOOR 1936

Prijzen vanaf / 255.-, zilver berekend naar de Belgische prijzen, verhoogd met waakt en rechten. Weest verstandig. Betaalt geen fantastie-prijzen, doch steekt 100% waar voor Uw geld.

Dit biedt U alleen **SAROLEA**, de kwaliteitsmachine met de beste service. Alle onderdeelen, ook van de oudste typen, onmiddellijk uit voorraad leverbaar. Kooptkwaliteit en service. Koopt **SAROLEA**.

Catalogus gratis en franco op aanvraag
 Imp.: **G. JOH. BRUINSMA** - Amsterdam
 STADHOUDERSKADE 82-83 - TELEFOON 20020

Het is niet moeilijk.....

een keus te maken als U alléén eerste klas merken ziet
VELOCETTE - DKW - B.M.W. - O.K.-SUPRÈME

Zij hebben een reeds lang verworven reputatie op te houden! Laat U eens geheel vrijblijvend inlichten. HET VERPLICHT U TOT NIETS!

Steeds voorradig
 groote keuze
 gebruikte motoren.

HET MOTORHUIS F. H. MEIERDRES Jr.
 AMSTERDAM - VAN OSTADESTRAAT 312-314 - TEL. 20064



Een keurige Cabriolet met dickey-seat van Opel, die in hare afdeeling een eersten prijs behaalde.

IMPRESSIES VAN HET CONCOURS VAN KOETSWERKEN TE SCHEVENINGEN

DOOR SPORTVROUW

Toen het een feit was, dat ook dit jaar door de K.N.A.C. het Concours van Koetswerken zou gehouden worden, heb ik vrienden en vriendinnen, bezitters van mooie en minder mooie wagens, aangemoedigd om toch vooral niet te verzuimen daar eens heen te gaan, en daarbij heeft 't me verwonderd hoe bij velen een verkeerd begrip bestaat omtrent dan aard van deze show.

Wie wel eens een Concours d'Élégance des Carrosseries bij een der Zuidelijke automobielclubs aan de Riviéra of elders bijwoonde, en daar behalve vele prachtige auto's, ook een wedijverende schare mooie en elegante bestuursters te bewonderen kreeg; wie daar den fleurigen optocht zag van de langzaam voorbij paradeerende wagens met de donkere beauties aan den volant, zal teleurgesteld uitkomen, als hij (of zij) datzelfde in Scheveningen verwacht, want dat speciaal Zuidelijke élan

om 't effect van een mooie wagen nog eens extra te accentueeren door hem te laten rijden door een vrouw, die in toilet en allures harmonieert met het paardje dat ze bestuurt, ontbreekt hier geheel en al.

Gek toch, alle factoren om deze show tot een waar autofestijn te maken waren hier! Zaterdag aanwezig: het zonnige, fleurige, zomersche Scheveningen, met de zee en de blauwe lucht als achtergrond; een boulevard met een parkeerplaats, geknipt om als „Ring“ te dienen, waarin de auto's kunnen worden „vergefuhr“; een sportief, jong, opgewekt publiek als decoratie; elegante vrouwtjes met chic als bestuursters en, last not least, een keur van schitterende wagens, en tóch..... een autofestijn is 't niet geworden. Het geheel was daarvoor te nuchter en te zakelijk. 't Was een zeer keurig opgestelde reeks van prachtige auto's, een openlucht-tentoonstelling in een fraaie



De allersadigste kleine Fiat Coupé, die de algemeene aandacht heeft getrokken.

omgeving, waar we zeer zeker alles goed konden bekijken, maar 't leefde niet! Zou het Nederlandsche auto-rijdende publiek er heusch niet meer voor voelen en in grooter aantal komen opdagen, als het concours wat meer in den zin van Nice wordt opgezet? Of is men hier te bang voor de wisselvalligheid van het klimaat? (Zaterdag hadden we er weer een staaltje van!) Cf — en ik denk, dat hier de schoen wringt — is de Hollander, en speciaal de Nederlandsche vrouw, er niet toe te bewegen om in eigen land aan zoo iets mee te doen? Wie zal 't zeggen?

Dit moest me even van 't hart, en ik weet, dat van vele kanten dergelijke opmerkingen gemaakt zijn; mijn verdere indrukken kunnen alle in majeur zijn. Want bezien we het Concours als een zakelijke tentoonstelling van koetswerken, die onderling wedijveren om door de jury met een prijs te worden bekroond, dan is het geheel een waar succes geworden. Hoe hebben de exposanten hun best gedaan om hier prachtige en doelmatige auto's bijeen te brengen! 't Zijn voornamelijk de groote auto-importeurs en carrossiers, die hier tentoonstellen, sporadisch komt er ook een enkele auto in particulier bezit tusschen. Jammer, dat er van de laatste categorie nog zoo weinig komen; er zijn toch zoo vele bezitters van mooie wagens, daarvoor behoeven we maar eens te kijken op den Boulevard.

Als we om één uur, dus een uur vóór den aanvang, het groote parkeerterrein voor het Grand Hotel afwandelen, is er nog geen publiek en kunnen we alle wagens nog „vrij“ zien. Honderddertig auto's vertegenwoordigen hier de idealen van zeer uiteenlopende beurten: de snoeisge, kleine 2-persoons Skoda, een aardig, grijs koetswerk met rood leeren binnenbekleding, blinkt en glanst even triomfantelijk zijn begeerigen bewondersaars en toekomstigen bezitters tegemoet, als de vorstelijke Mercedes-Benz, die boven de 10 mille noteert en waarvoor we dus 7 à 8 kleine Skoda's zouden kunnen koopen. En daartusschen is keus en keur in alle prijsvariaties!

De meeste wagens hebben we op de R.A.L. al gezien; ik geloof niet, dat er dit jaar een nieuw merk was, of 't zou het nieuwe model

Fiat 500 moeten zijn, dat in Amsterdam buiten de zaal te zien was. Wel vertoonde Opel hier een nieuw, zeer mooi model Cabriolet met dickey-seat, waarop een keurige Glaser-carrosserie gebouwd was. Voortaan zal de fabriek de wagentjes aldus uitgerust in serie fabriceren. Als we bedenken, dat alle Horch-carrosserieën uit deze fabriek stammen, dan weten we ook, dat 't geleverde ook hier wel tot in de puntjes verzorgd zijn zal. M.i. zeer terecht bekroonde de Jury hier ook met een eersten prijs.

Over de Jury gesproken..... als we zoo al die fraai glanzende en mooi gebouwde wagens langs loopen, dringt het tot ons door, hoe moeilijk de taak bij de beoordeeling wel moet geweest zijn. Want we kunnen toch gerust zeggen, dat bij alle wagens groote zorg is besteed aan de afwerking. Behoudens een enkele uitzondering of een klein detail heeft men overal met veel smaak lijn en kleur gekozen, en het comfort van den rijder en de passagiers wordt over de heele linie zeer wel behartigd. Ook de nuttige bergruimte in een punt, waarop vooral de laatste jaren extra geteld wordt en ik meen, dat vele carrossiers goed geslaagd zijn in de oplossing van dit moeilijke vraagstuk. Wat zijn we de laatste jaren vooruitgegaan! Zelfs de wagens in de goedkoopere, citewel populaire klasse tot zoo / 2500,— (die we voor ons blad voornamelijk bekeken!) zijn zoo mooi en wel overwogen gebouwd en fraai afgewerkt, bovendien zoo comfortabel en geriefelijk ingericht, als we dit maar wenschen kunnen. Vergelijken we daarmee datgene wat ons in die prijzen voor een tiental jaren geboden werd, dan is 't voordeel wel overwegend aan het product wat thans geleverd wordt. Ik noem b.v. enkele merken als: DKW, Fiat, Citroën, Renault, Peugeot, Morris, Ford, Hillman, Lafayette, Terraplane en andere, ze wedijveren alle om voor weinig geld een maximum aan comfort, degelijkheid en schoonheid te bieden. Persoonlijke smaak en aanpassing aan speciale behoeften kunnen de voorkeur voor het een of ander merk beïnvloeden, maar alle voldoen ze aan groote eischen. Bovendien moeten we bij de beoordeeling niet vergeten, wat b.v. een prijsverschil van / 1800,— en / 2400,—

beteekent voor de carrosserie, waar vaak de kosten van het chassis weinig uiteenloopen.

Wat de kleur van de carrosseriedelen betreft, de lichte tinten waren wel overheerschend, alleen bij enkele zeer dure wagens bleef men conservatief deftig bij de donkere kleuren. Hoe fleurig deden al die klourtjes het in den fellen zonneschijn, maar ik vind, dat ook bij somber weer of bij regen een licht getint wagentje altijd toch ook nog aardiger staat! Ik zag veel licht beige en grijs, in glanzend lak en ook in irrisé, ook goudbrons was toegepast, wat me niet zoo bekoorde, maar dat is „Geschmacksache", verder crème en citroengele, weinig groene en bijna geen helrood, maar daarentegen een voorkeur voor een nieuwe kleur rood, bessensap zou ik 't kunnen noemen (licht-Bordeaux misschien?), een tint, die op zichzelf heel mooi is, maar moeilijk om er harmonieerende tinten bij te vinden!

De half-stroomlijn domineert over het heele veld, een enkele (Cord) komt met gedurfd, absoluut aerodynamischen vorm. Ik geloof, dat velen, die deze lijn op de R.A.I. nog leelijk vonden, nu wel al bekeerd zijn, doordat ze gelegenheid hadden dezen vorm op den weg, dus in beweging, te beoordeelen, want vooral op zij is hij wel heel mooi. Uit het feit dat de enkele koetswerken, die nog geen afstand deden van hun vierkante en hoekige lijnen, bepaald detoneerden en een ieder opvielen, blijkt wel, hoe we al aan de stroomlijn zijn gewend geraakt en er mee verzoend zijn. Trouwens, als we eens keken naar de oude Dodge 1914, die over den Boulevard heen en weer reed — een model, dat toch zeker door de sportieve „men" uit die dagen als mooi gekwalificeerd werd — dan voelen we, hoe we met de ontwikkeling van de auto zijn meegegrooid.

Tegen drie uur liep 't aardig vol op de show: vroolijk weerspiegelde de zon in de glanzende lak van de wagens, vroolijk wapperden de vlaggen, vroolijk klonk de muziek en vroolijk trippelde het publiek om en bij de tentoongestelde modellen. Sneezige toiletjes waren er te bewonderen en menige fotograaf, die eigenlijk gekomen was om de wagens te kien, maakte dankbaar gebruik van zijn kansje om er ongemerkt ook een schatig figuurtje bij te nemen. De jury deelde toen de bekro-

Van boven naar beneden: 1. DEW-Cabriolet, getooid met oranje strik en winnaar verrijd zilveren medaille als eerste in sld. 3, klasse A. 2. Een kourijpe combinatie van Renault Primaquatre. 3. De elegante, sierlijke lijn van Citroën bleek ook te Scheveningen wederom een groote attractie. 4. Hillman Minx trok als altijd levendige belangstelling.



ningen uit en sierlijke strikken in oranje, rood, wit en blauw prijken dra op de radiators van de gelukkige winnaars.

Jammer, dat tegen 5 uur, juist toen men het défilé ging houden, het wispelturige Noordzeeklimaat water in den wijn kwam gieten, en dat wel op een manier, die aan alles voorgoed een eind maakte en die iedereen dwong tot een snauwe qui peut, wilde men niet totaal verregenen. Wat zonde voor de prachtige open carrosseriedelen, die niet tijdig haar dak hadden opgezet, maar ook hoe sneu voor de fonkelnieuwe wagens, die op zulk een intensieve

manier werden natgeplensd. „Nu wordt er beproefd, of de ruitenwischers goed werken en of de kappen waterdicht zijn", merkte een vader op tegen zijn zoonje, toen de enkele „bestrikte" wagens, malgré tout, een eere-rondje gaven over den uitgestorven, leeggeveegden Boulevard.

Dat was een nat en kil en ruw slot, een tegenval, waar niemand iets aan doen kon! Wie er lachten, dat waren de auto-verhuurders, want iedereen was dol en dol blij, om deemoeds met een aftandsch Fordje droog huistoe te komen!

F.N. in de Asser T.T. — De Fabrique Nationale zal op het Circuit van Drenthe uitkomen met alle vier haar race-machines, waarvan de drie 500 cm³ racers zullen worden gereden door Milhoux, Charlier en Willy van Gent. Naar men ons mededeelt, krijgt elk dezer drie renners precies eenzelfde, gelijkwaardige machine in handen. Wat betreft

met een vijfde versnelling zal zijn uitgerust, wel eens in staat kunnen blijken het Norton en Velocette op het Circuit van Drenthe geducht lastig te maken.

Saroléa in de T.T. te Assen. — Gezien de onophoudelijke vertraging voor wat betreft de constructie en de proefnemingen met de nieuwe Saroléa race-machines, is Monsieur Dony, de Saroléa-constructeur, van plan om in Assen uit te komen met zijn Monotube lichtstang-machines. Drie van deze Saroléa-machines zullen aan den start te Assen verschijnen, nl. twee 500 cm³ racers, gereden door den Belg Grizzly en den Fransman Cora, en een 350 cm³ machine, bestuurd door den Haarlemer G. de Ridder. De tweede 350 cm³ Monotube zal niet beschikbaar zijn voor Assen, want Cora rijdt deze machine de week te voren op 5 Juli in den Grooten Prijs van Europa op het Circuit van Hohenstein-Ernstthal bij Chemnitz, en er bestaat geen kans haar nog geheel in orde gemaakt te Assen ter beschikking te krijgen.

De Tour de Belgique. — Le Tour de Belgique — de groote en zware prestatie, die langs de grenzen van België wordt georganiseerd door de Luikse Motor-Union om het „Championnat d'Endurance", is, in verband met het kiezen van

den datum van 26 Juli voor den Belgischen Grand Prix, nu definitief vastgesteld op Zaterdag 8 en Zondag 9 Augustus.

COMMERCIEELE MEDEDEELINGEN
à 50 cent per regel (72 mm breed, 2 1/4 mm hoog)

Prestatie-rit Rotterdamsche H.-D.-Club
21 Juni.

Secret: Pijperstraat 52b, Rotterdam.

HUMOR UIT HET BUITENLAND

HET TEGENDEEL WAS WAAR.



Automobilist: „U scheen absoluut niet te weten waar U heenging".
Wielrijder: „O nee? Ik wist toch zeker van het begin af aan, dat ik in den greppel terecht zou komen".
(The Motor)

de 350 cm³ race-machine van F.N. is nog geen definitieve beslissing genomen. De Fabrique Nationale had haar bestemd voor Bertus van Hamersveld, maar waar deze dit keer voor Stokvis rijdt en op Velocette uitkomt, is het zeer waarschijnlijk, dat zij nu een Engelschen crack er voor zal aanwijzen. Men fluistert zelfs, dat F.N. zich de medewerking hoopt te verzekeren van een, die als een der allerbeste coureurs ter wereld wordt beschouwd. Als dat inderdaad kan plaats hebben, zou de 350 cm³ F.N., die reeds eerder tot schitterende prestaties in staat bleek en die voor Assen vermoedelijk

**WEET U HET NIEUWS
AL VAN DE
„CLUBMAN" SERIE?**

**1936
MACHTHLESS**

UIT VOORRAAD LEVERBAAR

N.V. v/h CROES & Co. - HILVERSUM

Gedeeft 1936 Catalogus te zenden:

Naam

Adres

**SPECIALE
MOTOR
KOOPIES**

Wij hebben tegen contant
geld speciale aanbiedingen in
gebruikte motorrijwielen w.o.

**B.S.A. - Zündapp - DKW
Panther - Sunbeam - F.N.
Gazelle - Calthorpe - Bay-
liss Thomas - Triumph -
Ariel enz.**

SCHELLAARS

GRAAF FLORISSTRAAT 99
ROTTERDAM - TEL. 30436

Wie Smeert met
DELUXOL
*Rijdt Steeds
succesvol*



**DELUXOL
MOTOR OIL**
GEEFT UW MOTOR
VEEL LANGEREN
LEVENSDUUR EN
GARANDEERT U
ONDER ALLE TEM-
PERATUREN 100%
SMEERCAPACITEIT

N.V. DELUXE OILS
ROTTERDAM-TOEGESLUI-
D GALLESTRAAW 414-416

DKW MOTORRIJWIelen
AUTOMOBIELEN
VRACHTWAGENS
Het gespecialiseerde adres:
W. BREEMAN OOSTPLEIN 23 ROTTERDAM
TELEF. 50524

B. M. W.
SNELSTE TER WERELD

HET SPECIAAL ADRES IN NEDERLAND

ARIEL • VELOCETTE • DKW
O.K. SUPREME • NEW-IMPERIAL
Agent der HOLLANDIA-ZIUSPAN

H. ZUUR - DEN HAAG
NOORDWAL 10 - TELEFOON 114978

DE MOTOREN VOOR IEDEEREEN!



TIJGER

f 215.-

Allen vrij van
Personeele belasting!
ONDER 60 K.G.
BETER BESTAAT NIET



OLYMPIADE

f 215.-

Allen slechts f 10.-
Wegenbelasting per
jaar. Zien doet koopen
Vraagt prijscouranten

EXCELSIOR

„HET MOTORPALEIS" P. VAN WIJNGAARDEN
ROTTERDAM, VIJVERHOFSTRAAT 14-16 • Grootste Motorsaken in Nederland • DEN HAAG, PARKSTRAAT 24