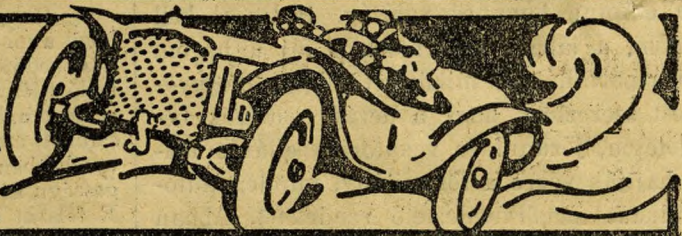


A PESTI HIRLAP AUTOMOBIL ROVATA



Kéziratok a Pesti Hirlap szerkesztőségébe küldendők.

Rovatvezető: Illés István.
Megjelenik minden szombaton.

Hirdetések, szövegek péntek délig küldendők be a kiadóhivatalba.

A budapesti utca.

A ráncszedett forgalom.

Néhány héttel ezelőtt ugyanezen a helyen panasztartam el, milyen pirulva ültem egy amerikai ismerősöm autóján, aki Budapest utcáin kétségbeesve kereste a forgalmi rendet, de képtelen volt megtalálni.

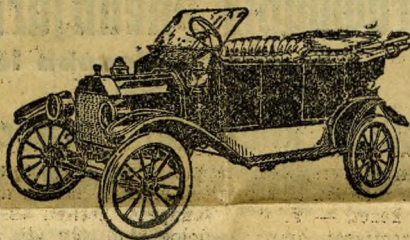
A kitűnő detroiti mérnök felháborodása közben egyenesen engem tett felelőssé a tétlenül álló rendőrökért, a kocsik, autók, járókelők összevisszaságáért és mindenért, ami akadályozta Budapesten a nyugodt közlekedést. Hosszas erőfeszítembe került, amíg megértettem vele, hogy elvégre én nem tehetek egyebet, mint hogy intenzíven ráirányítom az illetékes hatóság figyelmét a hibákra, a budapesti utca sorsa egyebekben már a főkapitány kezébe van letéve.

Ez történt néhány héttel ezelőtt s e pillanatban örömmel konstátálom s üzenem meg temperamentumos detroiti barátomnak, hogy a helyzet lényegesen megváltozott a magyar fővárosban. A főkapitány szigorú rendeletet adott ki a főváros utcáin közlekedő összes járművek szabályozására, amelyet a megszorított számú őrszemek a legnagyobb pontossággal és rigorozitással hajtanak végre. Négy napos az intézkedés életbelépeése és már is szembezőkő módon megváltozott Budapest képe. A rendszertelen összevisszaság, a kocsik, autók felügyelet nélküli ide-oda fordulása, az életveszélyes káosz mintegy varázsütésre megszűnt. Végig a nagykoruton, a Rákóczi-uton léniászerű vonalban sorakozva haladnak föl és le a közlekedő járművek s ha valamelyik kigurik a vonalból, nyomban megmozdul a közeli vagy távolabbi sarkon álló rendőr fehérkeztyűs keze.

A legérdekesebb a forgalom lebonyolítása a kritikus keresztezéseknél. Csütörtökön este három óra hosszáig álltam az utca közepén s alaposan belenéztem az utcai rend gyomrába. A villamos gyerek kétes értékű, zavaros jelzései helyett most a rendőr vette át a dirigensi pálcát s szünet nélkül, mindkét kezével dolgozva teremt rendet a percenként egymásra torló kocsik-áradatban. Nehéz, idegölő, bizonyos órákban határozottan emberfölötti

munka. Az Erzsébet-körutról a Kossuth Lajos-utca felé haladó kocsiknak meg kell kerülni a rendőrt, mert a folyton áramló forgalomba csak így kapcsolódhatnak be zavartalanul. Ha a rendőr előtt vágnak egyenesen jobbra, könnyen összeütközhetnek a szembejövőkkel. Ugyancsak egy rendőr mögött kell elhajtaniok a keleti pályaudvarról jövő s az Erzsébet-körutra, vagy a Kossuth Lajos-utca felől a József-körutra igyekvő kocsiknak is. Természetesen a forduló így utmeghosszabbítással jár. Különösen a bérkocsisoknak, e rakoncátlan és nehezen fékezhető emberfajtának, esik neheze az új rendelkezés, de a rendőr, ha el akarják mulasztani a kitérést, nyomban mellettük terem s nem ereszi tovább mindaddig, amíg a szabályos utat le nem írja.

HABN ARTHUR ÉS TÁRSAI
AUTOMOBILOSTYÁLA
BUDAPEST, VII. ker., Üllői-ut 52B.



FORD 20 HP 4 hengeres Vanadium acél automobil, 5 üléses turagép teljesen felszerelve.
K 4600
Üzeme olcsóbb, mint a lótaras. Nagyszámú előkelő referenciák rendelkezésre állnak — Állandó raktár gépekben és alkatrészekben BUDAPESTEN.

A forgalomnak egy szünetelő zónájában beszélgetésbe elegyedtem a szolgálatot teljesítő 761. számú rendőrrel. Élesre pödört szénfekete bajusza alól mosolyogva válaszolt a kedves arcú biztos ur.

— Igazán, nem gondoltam volna, hogy ennyire szófogadók lesznek a kocsisok. Első napon nehezen ment, mert egyiknek a keze sem ment rá a rendes hajtásra, második nap már türethetően hallgattak a szép szóra. A sofőrökre nincs egyáltalán panaszom, ami baj

még előfordul, azt jobbára mindig a konfliktus és fiakkeres kocsisok idézik elő. Ezeknek fáj legjobban a rend, de biztos vagyok benne, hogy beleszoknak. Elvégre jobb szokni, mint szokni.

Itt az 1913. évi „Alpenfahrt team“-díj nyertese, az

„AUDI“

4 induló kocsival 13 díjat vitt el, 3 kocsit büntetőpont nélkül futotta be a turát.

Luxuskocsik: 8/22, 10/28, 14/35, 14/45. Sport: 22/55. Teherkocsik: 1500 kg.-ig, Type BT 25/28, Type FB 25/28, Type FC 35/36.

7837

... Vezérképviselő: ...

„CENTRAL GARAGE“
Budapest, VI., Lehel-utca 8.
TELEFONSZÁM: 77-20 ÉS 16-29.

Nagy javítóműhely KÁPOSZTÁS ISTVÁN okleveles gépészmérnök és VAN DER LAAR GYULA személyes vezetése alatt.

— Győzi egyedül a munkát?

— Hát nem mondom, hogy nem kelne el ilyen erős sarkon még egy ember, de hát elvégzem én magam is, a folyton cirkáló lovasrendőr is sokat segít s így csak rendbe szedjük a dolgot. Három nap óta egy konfliktus menekült el, anélkül, hogy megkerült volna engem. Nem tudtam elfogni, mert épen valami utcanévet kerestem a könyvben egy járókelő számára.

Órváltás következett. A 761-es birodalmát a 734-es vette át. Szőke, nyulánk ember volt. Vidáman gesztikulált s közben fölényes biztossággal szolt oda a kocsisoknak:

Automobiles
— Peugeot —
a francia és az amerikai
Grand Prix győztese
az 1912. és 1913. évben

Imperial garage VI., Nagy János-u. 5.
Telefon 101-56.

7838

— Gyerünk, gyerünk!

A Kossuth Lajos-utca felől ki akar siklani egy gummirádlis. A rendőr ott terem s a szabályos utra tereli. Mosolyogva szolt le a kövér fiakkeres:

— Esz a kizs ut meg akartam sporolnyi!

— Ne tréfáljon, öreg, mert majd drága lesz, — inti le a 734-es s utjára ereszi a gummitalput. Közben sűrűn hangzik:

— Balra, hé, balra.

Hogy ugy mondjam, rendőrkezek jelzésétől hangos a budapesti utca. Rendőrkezek vasmarokkal fogják az utcai forgalmat. Rendőrök rendet csinálnak. Igazi, hamisítatlan rendet. Megdörzsölöm a szememet, nem aka-

AUTÓK KIRÁLYA!

MERCEDES

KIRÁLYOK AUTÓJA!

Vezérképviselő:

BÁRDI R.-T. Budapest, VI., Andrássy-ut 8
és VI., Lehel-utca 25.

7842

rom elhinni, hogy ez valóság. Pedig el kell hinnem, a lábam még most is fáj a három órai riportállástól, miközben alapos meggyőződést szereztem, hogy a derék rendőrök becsületesen, józanul és vexatorius eljárás nélkül hajtják végre a főkapitány, minden automobilistát megörvendeztető rendeletét. Abban a biztos föltevésben, hogy az új éra statuálásában a Pesti Hirlapnak is része van, ezenel ünnepélyesen megbocsátok a rendőröknek, elfelejtem a sok molesztálást és büntetéspénzt, amelyet tudja a jó Isten, hányadik paragrafusban meghatározott célokra szedtek el tőlem.

I-s.

Alkalmi vételű használt automobilok

luxus, sport, autobuszok s teherautók
legolcsóbban kaphatók.

Augner és Csermely
autótelep X. ker., Halom-utca 7. szám.

Telefon 109-65.

7346

Telefon 109-65.

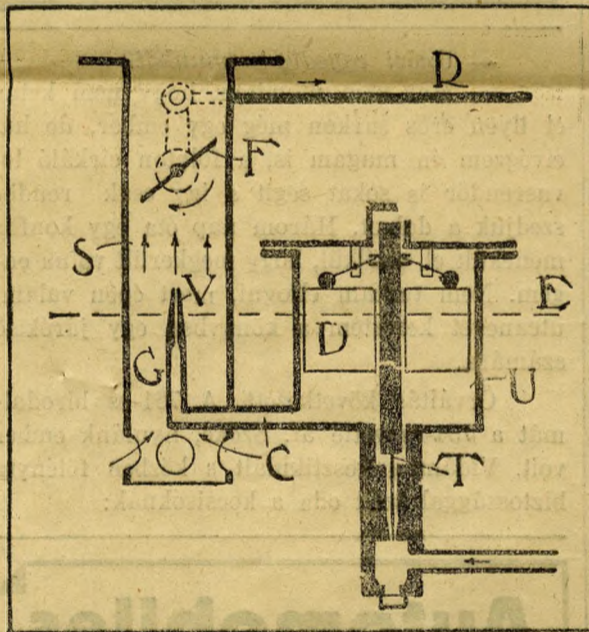
A modern automobil szerkezete és működése.

Irtta: Róna István.

III.

A gázosító.

idegen szóval karburátor a folyékony benzint elpárologtatását, elgázosítását és levegővel való keverését végzi. Szerkezete egyszerű (3. ábra). Két rész-



ből áll: az u. n. uszódházból (U), amely nem más, mint egy szabályozható benzintartály és a gázosító csőből (G), melynek vége (V) tűvékonyságra van szűkítve. A két részt a „C” cső köti össze egymással.

Ha jól megnézzük az ábrát, rögtön látjuk, hogy a mi gázosítónk alapjában nem más, mint egy közlekedő edény, melynek két szára G és U. Közlekedő edénynél az egyik szárnál lévő folyadék felszíne mindig megegyezik a másik szárnál lévő felszínnel, ami a jelen esetben azt mondja, hogy az U uszódházban lévő benzint felszíne állandóan egy magasságra a G gázosító csőben lévő felszínnel (E). Az E felszín konstans, mert ha leszál (ami a motor üzembe vétele után hamarosan bekövetkezik), úgy vele megy a benzinen uszó D dob is, a vele összeköttetésben lévő karok pedig a T tűt emelik fel. A tű felemelkedésével a nagy benzintartánnyal összekötött B cső nyílását teszi szabaddá. A csővön friss benzint ömlik az uszódházba, addig amíg csak az előbbi felszín el nem éri. Itt az uszódob újra régi helyzetébe kerül; a tű ismét zár.

A benzint elpárologtatásához nem volna egyéb szükséges, mint az S cső alsó nyílásain levegőt átszívni. A légáram erőssége elég volna ahhoz, hogy a gázosítócső tűvékony végéből a benzint kiragadják és keveredjen vele. De éppen egy multkorai fejezetben láttuk, hogy a dugattyu, mikor a kitolási ütem végére ért és a felső holtpontról lefelé indul, szívó hatást fejt ki (el is neveztük szívási ütemnek). Ha tehát a szívási ütem kezdetén kinyitjuk a szívó szelepet és ezáltal összeköttetést létesítünk a henger és a karburátor szívósőve (S) között, akkor a dugattyu az S-en levegőt fog átszívni, amelyben a gázosító-csőből kiragadott benzint elpárolog és vele jól elkeveredve jut a hengerbe.



Miért nem próbál

„Prowodnik” pneunjárni,
hiszen olcsóbb lett.

Egy készletnél: 5978

24.000 kilométer garancia.

Stock: KIRÁLY GARAGE

Budapest, VII. ker., Király-utca 11. sz.

Orosz Gummiáru Behozatal Budapest, V,

Váci-ut 18. sz.

Sürgönyeim: Prowodnik. :: Telefon 112-15.

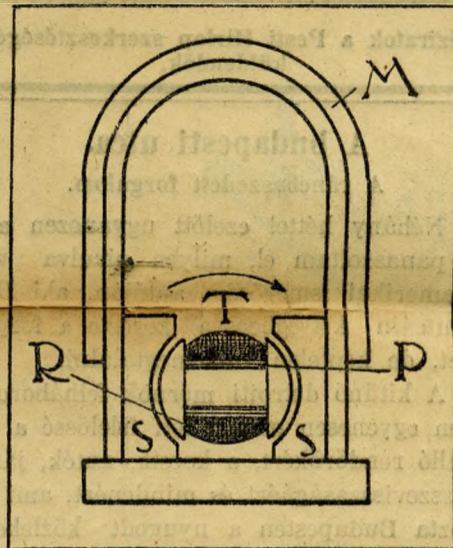
A friss gázkeverék beözönlése a dugattyunak alsó holtpontra jutásáig fog csak tartani. Itt megszűnik a szívó hatás, a szelep bezárul és mint már tudjuk, rendre az összenyomás, robbanás stb. következik be.

Igen sok függ a levegő és a benzingáz keverései arányától is. Legrobbanékonnyabb a keverék, ha a benzingáz mennyisége a teljes térfogatnak kb. 2,3 százaléka. Kisebb vagy nagyobb százalék mellett a keverék veszít robbanékonyságából. A gázkeverék e tulajdonságát használjuk fel a motor járatának szabályozására. A keverék arányát ugyanis az F fojtószelep illetve az R rud segítségével tetszésünk szerint változtathatjuk. Az R rud előretolásával vagy hátra húzásával a fojtó szelep több vagy kevesebb levegőt enged át a csővön és ezzel összefüggésben a motor fordulatszáma nő, illetve csökken.

A gázosító nélkülözhetetlen, szabályozó szerve a motornak, jó működése igen nagy befolyással van a motor teljesítő képességére.

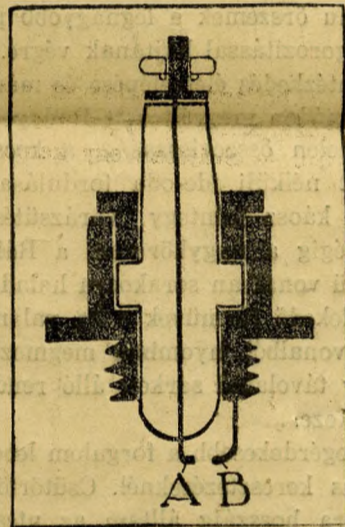
A mágnes.

Az elektromosság egyik törvénye azt mondja: „Ha zárt dróttekerescen keresztül menő mágneses erővonalak számát folyton változtatjuk, áram keletkezik.” A mi nyelvünkön ez annyit tesz, hogy ha egy szigetelt dróttekerescen között egy mágnesrudat ide-oda mozgatunk vagy ha egy tekercset (T a 4. ábrán) egy mágnespatkó (n) sar-



kai (s) között forgatunk, elektromos áram keletkezik. Az utóbbi elven épül föl az automobilok mágnesese, precízen; a mágnes elektromos gyújtókészülék.

A modern automobil magas feszültségű mágnessel van felszerelve. Magas feszültségű mágnesnél kettős tekercselést alkalmazunk. Az első a vastagabb drótból álló primár (P) tekercs, a második a szekundár (R) tekercs, melynek drótja vékonyabb. A primár tekercsben kis feszültségű áram keletkezik, mely nem elég erős ahhoz, hogy a gyújtógyertya (5. ábra) sarkai között átesaphasson, de ha ezt a kis feszültségű áramot egy árammegszakító készülékkel megszakítjuk (feszültsége már ezáltal is megnagyobbodik) és bevezetjük a szekundár tekercsbe, úgy az áram feszültsége akkorára növekszik, hogy a gyertya A és B sarka között erőteljes szikra alakjában egyenlítődik ki (5. ábra.)



Többhengeres gépeknél még egy áramelosztó is szükséges, amely arra szolgál, hogy az áramot mindig annak a hengernek gyújtógyertyájába vezesse, ahol éppen a robbanásnak kell bekövetkeznie.

A mágnes hasonlóképpen a gázosítóhoz igen fontos alkotó része a motornak. Finom részecskéi vannak, melyek folytonos gondozást és óvatos manipulációt kívánnak.

(Folytatjuk.)

PUCH

1914. típus

ellentálló képessége felülmúlhatatlan.

Elsőrendű szerkezet.

9|23 HP.

11|30 HP.

13|35 HP.

17|42 HP.

22|58 HP.

Puch Művek Részvénytársaság, Grác

Fióktelep: Budapest, VI., Andrásy-út 10. sz.

Bécs, Prága, Trieszt, Grác.

Erdélyrészi kirendeltség MADAY PÁL, Kolozsvár, Deák Ferenc-utca 11.