

vozili  
smo

# CHRYSLER EIGHT LETNIK 1931

Tom  
Pleterski

„Zaklepajte svoj avto! Chrysler Eight je opremljen s ključavnico na vžigu in s ključavnicami na vratih. Namen ključavnice je, da lastnika varujejo pred tatovi.

Zaklepajte svoj avto! Zavarovalnica nikakor ne povrne celotne vrednosti avtomobila, bodisi da gre za finačno plat, ali pa za uporabno vrednost. Izguba denarja pomeni investicijo v napačen posel; izgube zaradi tega, ker avtomobila ne morete uporabljati, ni moč oceniti.

Zaklepajte svoj avto! Avtomobile kraдеjo zlasti takrat, ko jih lastniki rabijo, ali na poslu, ali za zabavo. Če vam avtomobil ukradejo, ko ga uporabljate za svoj posel, se vam lahko zgodi, da boste zamudili nadvse važne poslovne sestanke!

Kaže, da so bili tatovi avtomobilov v času prohibicije skoraj tako huda nadloga, kot gangsterji, ki so razpečevali prepovedani alkohol. Gornje besede so namreč le izvleček iz cele strani opozoril, s katerimi je tovarna na dolgo in široko rotila novopečenega lastnika dragocenega osemvaljnega „chryslerja eight“, naj za božjo voljo uporablja njihovo „praktično zaščito zoper tatove“ in zaklepa svoj avto.

Ker so to Američani že pred 41 leti na moč pehali za denarjem, je bil prikaz poslovne izgube, ki lahko nastane zaradi kraje avtomobila, najbolj prapričljiv. Zato je tovarna svoja opozorila natisnila prav na začetku debele knjžice z navodili za uporabo avtomobila.

## MOTORNA KOČIJA

Slabih pet metrov dolgi „chrysler eight“ ima značilno obliko ameriških avtomobilov okoli leta 1930, ki so zdaj podobni zaprtim kočijam. Razmeroma nizek prostor motorja in daleč, nazaj za-

V TEHNIŠKEM MUZEJU V BISTRI PRI VRHNIKI JE TUDI 14 STARIH AVTOMOBILOV. KO JE PRED DNEVI EDEN NJIH SODELOVAL NA RALLYJU VETERANOV GRADE—MARIBOR, SMO SI GA ZA KRATEK ČAS SPOSODILI, DA BI ZVEDELI, S KAKŠNIMI AVTOMOBILI SO SE VOZILI PRED 40 LETI.



krivljeni blatniki, dajo slutiti razvojnemu karoeriji, ki so pozneje postale bolj aerodinamične. Kljub svojemu „serijskemu“ videzu, je bil „chrysler eight“ med dražjimi avtomobili. Glede na opremo karoerije je stal 2800 do 3500 dolarjev.

V tistih časih se je še dalo parkirati. Zato so zunanje mere veličastne. Brez odbijačev in prtljajnika na zadku, je namreč

chrysler dolg „samo“ 4,40 metra. Znotraj je izjemno prostoren, kar nima pravega prtljajnika, rezervna kolesa so pa zunaj, na blatnikih.

Poskrbeli so za udobje in luksuzni videz. Notranjost je oblečena v žametno tkanino in sedeži so oblaženi kot najbolj luksuzni fotelji. Čeprav je „chrysler eight“ za tiste čase hudo hiter avto, se sedeži slabo oprimejo telesa. Tudi

zadnja vrata se odpirajo v nevarno smer, tako kot pred tremi leti naš fičko. V avtomobilu je tudi slika z oznekami posameznih naprav. V tem veteranu lahko nekoliko odprete tudi vetro šipo. Zaganjač se vključuje s pedalom, ki najprej pritakne pastorek zaganjača k vztrajniku motorja, ker še niso poznali elektromagnetnega vklopa, in na koncu giba vključuje električni zaganjač.

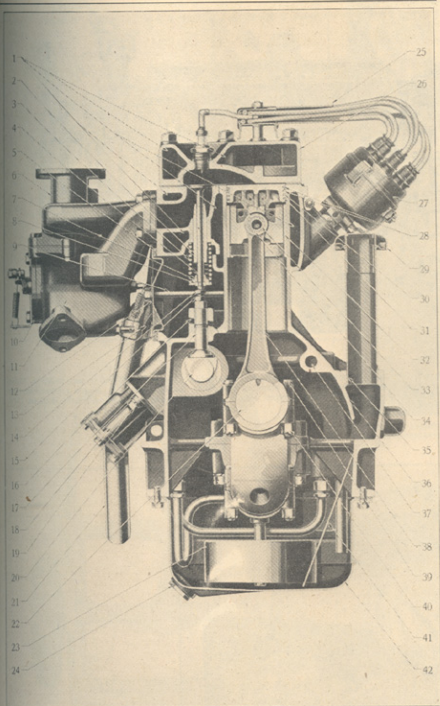
Na volanu je tudi ročica za ročno dodajanje plina. „Če želi voznik daljši čas voziti z enakomerno hitrostjo“ piše v tovarniških navodilih. „lahko nastavi plin z ročico na volanu in umakne nogo s pedala za plin“.

## TEHNIKA

Čeprav so že precej pred letom 1930 poznali tudi motorje z odmično gredjo v glavi in visečimi ventili, je štirilitrski osemvaljnik (od tod ime „eight“ – osem) chryslerja narejen še po starem: odmična gred je spodaj, zraven ročne grede, ventili so stoječi. Motor ima za današnje pojme zelo dolg gib 108 mm pri vrtni 76,2 mm. Motor ima 80 KM in stari chrysler zmore še danes 110 kilometrov na uro, v svojih najboljših letih pa je ta težki avto hitel preko 120 km/h. Podatkov o pospeških nimamo, 41 let stari avto se nam je zdel predragocen, da bi ga mučili z meritvami pospeškov.

Kaže, da v Ameriki gorivo ni bilo nikoli drago. V tehničnih podatkih ni moč zaslediti nikakršnega podatka, koliko porabi. Popil je preko 40 litrov na 100 km in ne vemo, če zaradi starosti ali zato, ker je težje sote.

Menjalnik je štiristopenjski. Prvo prestavo uporabimo le, kadar gre za speljavanje v strmino. Menjalnik sicer ni sinhroniziran, vendar pri pretikanju navzgor ne potre-



S prečnega prereza je moč natanko videti zgradbo motorja, kakršne seveda že dolgo ni več videti. Odmična gred (20) leži spodaj ob rolični gredi in odmika stoječe ventile (4). Zavrlojke take namestitve ventilov zgorajni prostor ni neposredno nad batom (32), marveč odmaknjen v stran. Za nastavitve ventilov pri takem motorju niso smekali glave, marveč pokrov (12) ob strani bloka in na ta način pršli do nastavitvenih vijakov (14, 15).

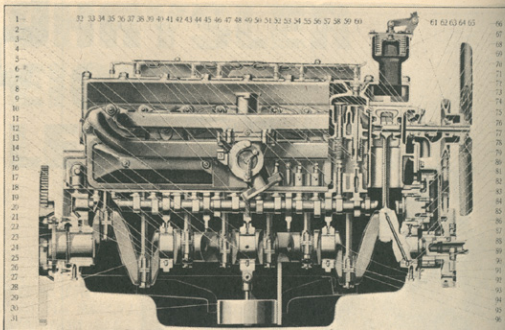
Pri Chryslerju so že poznali ogrevanje uplinjača in sicer je bil izpuh napravljen tako rekoč v istem bloku z uplinjačem. Tako so izpušni plini gredli zgorajno mešanico. Voznik je ogrevanje uplinjača ravnal z ročico na armaturni plošči s katero je bolj ali manj zapiral usmerjevalno loputo v izpuhu. Tovarna v svojih navodilih piše: „Ogrevanje vstopnega kanala uplinjača krajša čas, ko je vključen „čok“, skrbi da je tudi hladen motor prožen in zmanjšuje količino saj v motorju in razredčevanje olja v karterju.“

buje dvojnega vklopjanja sklopke, pretikanje navzdol pa zahteva vmesni plin.

V tistih časih se ni govorilo o legi na cesti. Težko si predstavljamo, kako so se gangsterji in policaji vozili po ovinkih tako hitro kot je to videti v televizijskih serijah o Eliotu Nessu. Podvozja avtomobilov so bila v tistih časih komaj kaj boljša kot pri kočijah. Spređaj in zadaj je toga prema in avto ima krepko, jekleno šasijo. Vzmeti so seveda listnate; tovarna ponosno omenja, da je avto serijsko opremljen z blažilniki. Gre za oljne blažilnike, ki so predniki današnjih hidravličnih, teleskopskih.

Hitra vožnja ovinkov s takim podvozjem niso mačje solze. Zlasti rado spodnaša zadek. Je pa zato razmeroma trd volan dovolj neposreden.

Zanimivo je, da se vožnji z 41 let starim avtomobilom ni težko privaditi. Nekoliko posluša za pretikanje nesinhroniziranega menjalnika in privajanje na volan, to je vsa umetnost. Pri veliki hitrosti je na ravnem avto nemiren in zahteva stalno popravljanje smeri. Treba je pa upoštevati, da zavore niso od večerj. Tudi potem, ko pod pritiskom na pedal kolesa zablikirajo, avto še nekaj časa drsi.



Za boljšo predstavo o veteranom motorju iz tovarniških navodil objavljamo tudi vzdolžni prerez motorja. Nekaj bistvenih delov: vztrajnik z zobnim kolesom (16), odmična gred (17), ročična gred (24), zobnik s posredovanjem katerega odmična gred poganja razdelilnik vžiga in oljno črpalko (32), sesalna cev (1), izpušna cev (2), dročnik (40), sesalni in izpušni ventili (49), ojnica (47), bat (54).

## VZDRŽEVANJE

Že takrat so imele tovarne posluh za prodajo dodatne opreme. Le pa, žična kolesa, je moral lastnik doplačati, serijska so bila namreč leta 1930 še vedno lesena. Za velike gume 5,50-18 je predpis: 2,8 atmosfere.

Vzdrževanje tega avtomobila je bilo zapleteno. Na osmih mestih ga je bilo treba mazati na vsakih 800 km, na štirih na 3000 in na 13-ih na vsakih 8000 km.

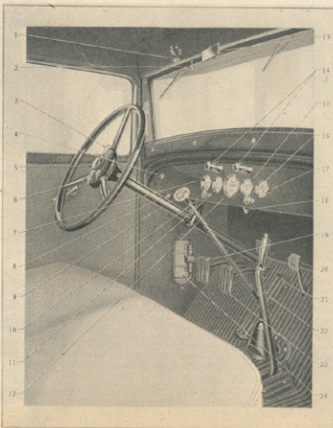
Menjava olja v motorju pa: poleti na 1600, pozimi na 800 prevoženih kilometrov.

Garancijska doba: 90 dni od nakupa vozila.

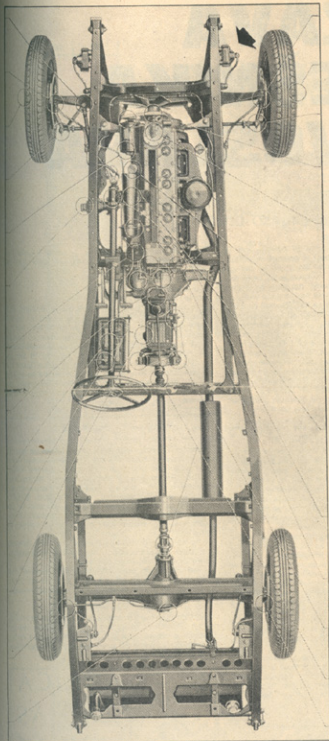
Prav tako je 90-dnevna garancija veljala za originalne rezervne dele.

Tovarna lastnika prav posebej opozarja, naj vedno zahteva originalne rezervne dele, ki so najboljše kvalitete in poceni, češ: „Deli, ki niso izdelani v tovarni, so slabe kvalitete! Izdelujejo jih dobričkarji zato, da bi na hitro zaslužili.“

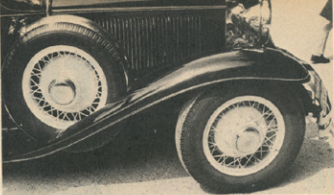
To je pa že področje, ki ni prav nič zastarelo in je moderno še danes.



Armatura plošča in organi za upravljanje: 1 – ročica za dvigavanje vetrne lile, 2 – vklop brzdilnikov (na pnevmatice), 3 – ročica za ročni plin, 4 – kontaktna ključavnica, 5 – troblja, 6 – stikalo žarometov, 7 – termometer, 8 – stikalo za osvetlitev instrumentov, 9 – prestavna ročica, 10 – črk, 11 – merilnik pritiska olja, 12 – merilnik hitrosti s skupnim in dnevnim (!) števcem kilometrov, 13 – vzvratno ogledalo, 14 – luči za osvetlitev instrumentov, 15 – merilnik goriva, 16 – nastavitve ogrevanja upljarja, 17 – ampermeter, 18 – nastavitve dnevnega števca kilometrov, 19 – pedal sklopke, 20 – pedal zaganjača, 21 – pedal za plin, 22 – ročica ročne zavore (prjemlje na menjalnik), 23 – nožne zavore, 24 – odprtina za zračenje.



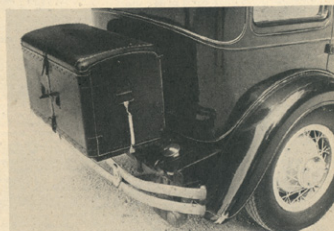
Na tovarniški sliki so označena mesta, ki zahtevajo mazanje. Sicer pa sliko objavljam zovojto podvozia: avtomobili so imeli pred leti krepko šasijo, kolesa so spredaj in zadaj na togi premi oprti na listnate vzmeti. S puščico je označen oljni amortizer. Motor je bil nameščen vzdolžno za prednjo premo in je zavzel veliko prostora.



Kolesa so bila v tistih časih še lesena, vendar pa je bilo moč za doplačilo dobiti žična kolesa. Zaradi to so že imeli žarnice z dvema žarilnima nitkama (bilux).



Notranjost je kajpak sila reprezentančna. Sedeži zdržijo primerjavo z najdražjimi fotelji, preproge so božajoče mehke in na zadnjih sedežih je moč okna zagrniti z zavesami.



Na prtjago včasih niso veliko mislili. Prtljažnik je v primerjavi z avtomobilom zelo skromen. Povsem v zadku, med blatniki, je tudi posoda za gorivo.

#### TEHNIČNI PODATKI:

MOTOR: osemvaljni-štiriraktni-vrstni-vrtnica in gib 76,2 x 109 mm — gibna prostornina 3939,8 kubika — največja moč 80 KM (SAE) — literska moč 20,3 KM na liter — ročična gred v 6 ležajih — spodaj ležeča odmična gred — padatočni uplinjač — vodno hlajenje s črpalko in termostatom — tlačno mazanje — akumulator 6 voltov, 100 amperskih ur.  
 PRENOS MOČI: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiritopenjski nosnihronizirani menjalnik — lesena platišča — gurne 5,50 — 18 — pritisak 2,8 atm.  
 VOZ: limuzine za 5 oseb — štiri vrata — karoserija na šasiji iz jeklenih okvirjev — spredaj in zadaj toga prema, listnate vzmeti in oljni blažilniki — spredaj in zadaj hidravlične bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na menjalnik — volan s polžem — posoda za gorivo 58,5 litra.  
 MERE: dolžina 4,77 m (brez odbojačev 4,44 m) širina 1,80 m — višina 1,80 m — kolotek spredaj 1,41 m, zadaj 1,47 m.