

Paryski salon samochodowy

Jesienią każdego roku w Paryżu można zorjentować się na wystawie, w jak im stopniu rok obecny przyczynił się do rozwoju produkcji samochodów.

Dla roku ubiegłego są charakterystyczne następujące konstrukcje techniczne: jak dotąd mały wóz z motorem aż do 1200 cm pojemności już dotąd rozwinał się w sposób praktycznie zadawalający; obecnie w grę wchodzi inny typ wozu. Mianowicie wóz o pojemności motoru 1500—2000 cm. Konstrukcje tego typu wystawiły firmy Citroen, Peugeot, Adler, Mercedes-Benz i inne. W dodatku pokazano różne nowe typy karoserji, jakkolwiek dotąd nie udało się jeszcze osiągnąć całkowitej zmiany budowy karoserji, o czym fachowe pisma szeroko się rozpisują.

Bardzo poważny problem, z którym usiłuje się załatwić technika automobilowa, dotyczy przystosowania samochodu do różnych typów dróg. Byłoby utopją domagać się całkowitej reformy i przebudowy sieci dróg w Europie, która przedstawia się zupełnie w niezadawalający sposób. Raczej pomyśleć trzeba o typach samochodu, które dawałyby dobre efekty niezależnie od takich czy innych usterek drogi. Pod tym względem duże znaczenie przedstawia swobodne zawieszenie kół. Wówczas każde koło, że się tak wyrazimy, na swoją rękę, porać się będzie z przeszkodami, ułatwiając posuwanie się wozu. Daje się to osiągnąć zarówno przy napędzie na tylne koła jak i na przednie. Nad tą sprawą pracują liczne fabryki europejskie. Oddawna już znana jest konstrukcja małych wozów Mercedes-Benz. Poza tem pokazano w Paryżu cały szereg wozów o napędzie na przednie koła, typu mniej lub więcej nowego. Inny sposób uporania się z trudnościami dróg polega na pracy nad nowym typem opony.

Ostatnie salony w Paryżu, Genewie i Londynie mogły wzbudzić przewidywanie, że motor czterocylindrowy, przynajmniej jeśli chodzi o większe wozy, zanika. Tymczasem za firmą Chrysler podążył cały szereg firm Citroen, Peugeot, które wystawiły nowe dobre typy motorów czterocylindrowych, działających niemal tak dobrze jak w dobrej maszynie sześciocylindrowej.

Rozmaitości

Najdroższy samochód na świecie

Według wiadomości angielskich pism fachowych najdroższy samochód na świecie wystawiony był na zeszłorocznej wystawie londyńskiej. Jest to słynny „Złoty Bugatti“ typu Royal, który przy wydajności motoru 77 koni mechanicznych kosztuje 130 tysięcy franków szwajcarskich. Motor ośmiocylindrowy posiada pojemność 12,76 litrów. Wóz zaopatrzony jest we wszelkie najbardziej współczesne udoskonalenia.

Nowy wóz wyścigowy Campbella

Słynny rekordzista angielski Campbell wyjeżdża w m. styczeniu przyszłego roku do Ameryki, gdzie na brzegu morskim Florydy (Dayton Beach)

Posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców

Dnia 18. grudnia 1932 r. odbyło się w Warszawie posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Zaw. Transportowców R. P. przy współudziale przedstawicieli poszczególnych sekcji i okręgów. Powzięto cały szereg uchwał, które będą poszczególnym oddziałom okólnikiem zakomunikowane.

Szczegółowe sprawozdanie umieścimy w numerze następnym naszego pisma.

zaatakuje dotychczasowy rekord świata w jeździe automobilowej.

W poprzednim już roku Anglik ustanowił fantastyczną szybkość rekordową, no dziś dzień nieosiągalną, wynoszącą 408 721 klm. na godzinę.

Rekord ten jednak nie zadowolił go i jego „Niebieski Ptak“ zaraz po powrocie z Ameryki poddany został przerobieniu. Oczywiście, iż prace nad rekonstrukcją wozu były przeprowadzone w jak największej tajemnicy. Dopiero w tych dniach prace zostały ukończone. Teoretycznie jego motory Rolls-Royce pozwolą mu osiągnąć szybkość 480 km na godzinę. Jak się okaże to w praktyce, zobaczymy.

Czas „życia“ samochodu

Amerykańska „Automobile Chamber of Commerce“ (Samochodowa Izba Handlowa) usiłuje na podstawie corocznych statystyk obliczyć okres „życia“ samochodu. Rzecz jasna, na ten temat można dać tylko cyfry przeciętne. Angielskie pismo „Motor Commerce“ ze swej strony przeprowadziło podobne obliczenia dla Anglii. Jedno i drugie obliczenia dało rezultat, że w Anglii przeciętny okres używania samochodu wynosi 6 i pół lat, a w Stanach Zjednoczonych 7 lat. Warunki pracy samochodu w obu krajach są zupełnie różne, a jednak okres „życia“ samochodu jest mniej więcej podobny.

Nowy motor Dieslowski

Piszemy w obszernym artykule, poświęconym motorom Diesla, a wciąż trwa praca nad udoskonaleniem mniejszych i lżejszych typów samochodów Dieselowskich. Ostatnio szwajcarska firma Motorsache w Genewie zbudowała motor na ciężkie oleje nadzwyczaj lekki, który pracuje z siłą sześciu k. przy jednym cylindrze i spala około 220 gramów materiału pędnego na godzinę i na konia mechanicznego. Motor wraz ze wszystkimi dodatkami waży 215 kg.

Ten nowy typ motoru Dieslowskiego ma bardzo poważne zalety i wprowadza niezwykle doniosłą zmianę w sytuacji szwajcarskiego przemysłu samochodowego: przemysł ten pod względem produkcji samochodów Dieselowskich całkowicie uniezależnia się od zagranicy.