

Nowy program obciążeń dla automobilistów

W piśmie ekonomicznych oraz fachowych z dziedziny przemysłu naftowego pojawił się ostatnio szereg artykułów, poświęconych sprawie ewentualnego wprowadzenia przymusu domieszki spirytusu do benzyny.

Ostatnio spotykamy obszerne artykuły na ten temat w piśmie „Nafta” oraz „Przemysł Naftowy”.

Pomysł wprowadzenia przymusu owej domieszki uważać należy, zgodnie zresztą z opinią kół fachowych u nas i zagranicą za całkowicie chybione. Przymus takiej domieszki oznacza dla automobilizmu przymus stosowania materiału pędnego gorszego i droższego od benzyny. Nie mówimy już o fakcie, że pozbawi to automobilistę prawa swobodnego wyboru paliwa. Łatwo zrozumieć, że, gdyby mieszanka spirytusowa była praktyczniejsza od benzyny, sami automobilisci zastosowaliby ją.

Powołać się tu można na ogłoszoną niedawno obszerną publikację francuską pod tytułem: „Nowe obciążenie automobilizmu”, ogłoszoną przez Międzynarodowe Biuro Konstruktorów Automobilowych w Paryżu. Czytamy w tej publikacji, że stałe użycie mieszanki powoduje niedomagania w pracy motoru, a nawet znaczniejsze zaburzenia. Dzisiejszy motor samochodowy jest przystosowany do benzyny. — Przeróbki, których należy dokonać, by przystosować motor do mieszanki, są bardzo duże, a więc kosztowne, a przytem motor po tych przeróbkach może pracować mniej sprawnie.

Mieszanka jest w gruncie rzeczy droższa od czystej benzyny: 1 hektolitr spirytusu etylowego wobec niskiej wartości cieplnej odpowiada zaledwie 66 litrom benzyny. Dla tej samej pracy należy więc użyć większej ilości materiału pędnego, co podraża koszty pracy motoru.

Memorjał, o którym piszemy, podkreśla, że dla skutecznego stosowania mieszanki należałoby całkowicie przebudować motory, które nie mogłyby już działać przy zastosowaniu benzyny. Oznacza to jednak zupełny przewrót w przemyśle samochodowym i ruchu automobilowym.

Prócz tego jest cały szereg innych niedogodności, związanych z użyciem spirytusu: nieznaczna ilość wody, która dostała się do paliwa może spo-

wodować rozkład mieszanki. Kierowca musi więc bardzo często wypróżniać zbiorniki samochodu. — Trudność zapuszczania silnika, zwłaszcza w porze chłodnej, jest przy mieszance o wiele większa niż przy czystej benzynie. Dalej, mieszanka benzyny ze spirytusem z łatwością rozpuszcza lakier karoserji i powoduje znaczne szkody. Wreszcie należy używać o wiele więcej oliwy przy mieszance, niż przy benzynie.

Przejdziemy teraz do doświadczeń poszczególnych krajów. Stwierdzić należy, że nie wprowadzić przymusu mieszanki, żaden kraj posiadający własny przemysł naftowy: ani Stany Zjednoczone, ani Rosja, ani Rumunja, Anglja, nie posiadająca kopalń nafty w Europie również nie wprowadziła tego przymusu. Uczyniły to jedynie kraje, zdane całkowicie na import benzyny. Rozważmy sytuację w tych krajach.

W Niemczech w kwietniu 1930 r. wprowadzono przymus mieszanki. Zaczęło od obowiązku przy mieszce 1½ proc. spirytusu i doszło się po długim czasie do 6 proc. Właściwie biorąc w Niemczech nie ma przymusu użycia mieszanki, ale przymus odbioru spirytusu. Dlatego też w praktyce nabywca benzyny kupować musi jednocześnie pewną ilość spirytusu, którą ośprzedaże ze stratą, a do napędu motoru używa czystej benzyny. W gruncie rzeczy niemiecki przymus mieszanki jest obciążeniem automobilizmu na rzecz monopolu spirytusowego. — W ten sposób pragnie się ratować monopol oraz przyjść z pomocą rolnictwu. Zresztą, jak to piszemy w innem miejscu, w grę wchozą tu interesy potężnych ugrupowań kapitalistycznych, które potrafią państwu narzucić politykę, oświadczając tym interesom. Niemieckie sfery automobilowe ostrzegają, że dalsze obciążenia tego rodzaju doprowadzą do katastrofy w przemyśle samochodowym, a rolnictwu nie sprawią żadnej korzyści.

We Francji zaprowadzono również przymus domieszki. Pamiętać należy, że i Francja zdana jest na przywóz benzyny i przymus domieszki, tłumaczy się chęcią zrównoważenia bilansu handlowego, drogą ograniczenia zużycia przywożonego paliwa. Automobilisci francuscy skarżą się na ten przymus, tłumacząc, że obciążenie na rzecz rolnictwa (10 fran-

Motory Diesla w zastosowaniu do samochodów

(Dokończenie)

3. Trzeci typ z tak zwanym śpichlerzem jest dla nas specjalnie interesujący, gdyż używa się go w konstrukcjach Saurera, rozpowszechnionych w Polsce. Motor Saurerowski, oparty na zasadzie Acro-Bosch, posiada śpichlerz powietrzny na zewnątrz cylindra; bywają jednak motory o śpichlerzu wewnętrznym. Przestrzeń sprężania w motorach tego typu jest podzielona na trzy części: śpichlerz, gdzie zgęszcza się około 70 procent powietrza, lejek — około 7 procent i właściwa przestrzeń spalania — około 23 procent. Wtrysnięte paliwo natrafia na lejek i tu następuje spalanie. Charakterystyczny dla tego motoru jest sposób dopływu powietrza.

Wobec małej przestrzeni lejka spalanie wtedy tylko może trwać, jeżeli jest zapewniony stały dopływ powietrza i odpływ spalin. Właśnie ów śpichlerz ma na celu zaopatrzyć w sprężone powietrze. Zalega motoru Acro-Bosch polega na przystosowaniu dopływu powietrza do obrotów motoru, oraz na dużej szybkości obrotów, jaką można pozyskać. Motor Saurera dokonywa 1600 obrotów na minutę, a motor Londyńskiej Fabryki ASSOCIATED EQUIPMENT Co. — 2500. Jest to dotąd najszybszy z motorów Diesla.

Ostatnio przystąpiono do budowy lżejszych motorów Dieslowskich n. prz. Mercedes-Benz o pojemności 3,77 ltr.

Do właściwych konstrukcyj Dieslowskich nie można zaliczać mieszanej konstrukcji na ciężkie oleje i benzynę Kruppa. Jest to jednak konstrukcja bardzo pomysłowa. Motor ten różni się od zwykłego benzynowego, że jest zaopatrzony w tak zw.