

# W jaki sposób zwiększyć czas pracy samochodów

Zanim rozwinęła się dzisiejsza serjowa i masowa produkcja samochodów, każdy wóz, wypuszczany z fabryki, był szczegółowo badany i wszystkie jego części dokładnie sprawdzane i przypasowane. Dziś niema mowy o takim dokładnym sprawdzaniu. Po krótkiej próbie wóz idzie na rynek, jakkolwiek zdarza się, że nie wszystko jest w nim wykończono z należytą dokładnością i precyzją. Praktyka okazuje jednak, że takie powierzchowne sprawdzanie jest często niedostateczne. Następnym tego jest, że samochody tego samego typu, tej samej fabrykacji mają często różny „okr. s życia”. Powodem tego są często niedostrzegane defekty i nieprawidłowości w motorze. Powierzchnia tłoku, ściany cylindra nigdy nie są matematycznie ścisłe, dokładne. Metal jest czasem niedostatecznie gładki, odznacza się czasem szkodliwą chropowatością, co wpływa nadzwyczaj niekorzystnie na pracę motorów. Z tego względu ogromne znaczenie ma zastosowanie odpowiedniego oliwienia, które przy posiadaniu wszelkich właściwości dobrej oliwy, zarazem mogłoby usuwać chropowatości ścian cylindra lub tłoków.

Takimi właściwościami obdarzony jest grafit. Rzecz jasna, musi on być specjalnie do tego użytku zastosowany, rozproszkowany na niezwykle drobne cząsteczki. Dość powiedzieć, że takie cząsteczki grafitu mają jedną miljonową część milimetra. A jednak materiał nawet przy takim rozdrobnieniu zachowuje charakterystyczną dla grafitu postać płytek. Te cząsteczki dostają się do wszelkich porów w materiale a wygładzają jego chropowatość. Po pewnym czasie, pod wpływem grafitu, metal otrzymuje idealnie gładką powierzchnię. W dodatku blonka grafitu posiada już sama przez się świetne właściwości jako smar. W ten sposób materiał ów pełni rolę podwójną: jednocześnie działa wspólnie z oliwą w smarowaniu motoru i zapewnia skuteczność jego działania. Zresztą grafit oddaje niesłychane usługi nie tylko przy ochronie działalności motoru, ale i przy innych częściach wozu. Wszędzie okazuje się świetnym środkiem zabezpieczającym. Jedno z niemieckich pism technicznych wyliczyło, że przy pomocy tego materiału osiągnąć można ogromne zmniejszenie szkodliwej siły tarcia o 32 proc.

—ooo—

## W sprawie budowy dróg

Na koniec i w sferach rządowych przekonano się, że dotychczasowa polityka drogowa była zupełnie bezcelowa i doprowadziła raczej do zaniku niż do poprawy sieci dróg. Jak słychać w sferach rządowych opracowuje się plan budowy dróg w ciągu 2—3 lat, któryby objęła 1500 km. kosztem 200 milionów zł. — Zobaczmy, co z tego projektu wyjdzie.

Ze swej strony przemysłowcy również mówią o planie budowy dróg. Zrozumiałe, że chodzi im przede wszystkim o otrzymanie zamówień, a ciężar finansowania robót publicznych chciałby przerzucić na spożywców. Przemysłowcy, jak słychać byłby skłonni obniżyć wysokie ceny kartelowe, ale pod tym warunkiem, że wpływy z obniżki cen poszłyby na owe roboty, na których chcieliby sobie niegorzej zarobić. Dalsze fundusze manoby osiągnąć od przedsiębiorstw autobusowych, fabryk samochodów i innych przemysłów zainteresowanych. Ma to pozostać w związku z wypuszczeniem przez Państwowy Fundusz Drogowy specjalnych oblikacji na uruchomienie budowy dróg.

Pomysły te idą ściśle po linii interesów kapitału.

Ceny produktów kartelowych są w istocie wysokie, a tu proponuje się utrzymać je na wysokim poziomie, z tym tylko zastrzeżeniem, że rzekoma obniżka wpłynie pod inną postacią do kieszeni fabrykantów. Wielkie przedsiębiorstwa samochodowe otrzymałyby specjalne przywileje w postaci koncesyj i ulg celnych w zamian za przyjęcie oblikacji Funduszu Drogowego.

Z punktu widzenia automobilizmu ten ostatni punkt budzić musi jaknajwiększe zastrzeżenia. Nowe ulgi dla wielkich przedsiębiorstw byłyby nowym ciosem dla naszego i tak słabego przemysłu samochodowego i zwiększyłoby się obciążenie automobilizmu na rzecz chciwego zagranicznego kapitału w przemyśle samochodowym. Z drugiej strony dotychczasowa polityka rządowa budzi poważne wątpliwości co do owych nowych planów w dziedzinie budowy dróg. Sprawa budowy dróg jest problemem ogólnokrajowym, jest jednym z głównych sposobów walki z kryzysem i winna być traktowana jako jeden z najważniejszych punktów polityki państwowej.

—//—

## Rozwój automobilizmu w Danii

Pomimo kryzysu gospodarczego w Danii automobilizm rozwija się pomyślnie. Waito, aby nasi czytelnicy zapoznali się ze stosunkami duńskimi, gdyż w kraju tym jest u władzy rząd socjalistyczny. Rząd ten wszelkimi środkami stara się zwalczyć kryzys i przyspieszyć rozwój gospodarczy kraju, a więc i rozwój przemysłu samochodowego. To też kryzys w Danii jest mniej groźny niż w innych krajach. Rząd zatrudnia bezrobotnych przy całym szeregu konstrukcyj, zwłaszcza robót drogowych, które przeprowadza się nie na koszt automobilizmu, ale ze środków skarbu państwa. Podiето naprzykład

nów złotych. Jeden z tych mostów jest prawie gotów, a drugi podjęty będzie na wiosnę i będzie największym mostem w Europie.

Automobilizm rozwija się jakby kroczył w siedmiomilowych butach. Głównie używa się wozów amerykańskich lub angielskich, ale własne montownie są również czynne i zaczęła się rozwijać produkcja motorów dieselskich. Pomyślnym objawem dla automobilizmu jest fakt niskiego opodatkowania samochodów. Podczas ostatnich paru lat wożono przeciętnie około 3811 gotowych wozów oraz części, ważących przeciętnie 280 kg, dla