

kaka nezgoda, in dva tekmovalca sta izgubila celó življenje pri tej predrzni dirki!

Gotovo bo zanimalo čitatelje, če jim natančneje razložimo, kakšna je ona sila, ki goni avtomobil.

Ogenj ali razgreti par goni lokomotivo. To ve danes že vsakdo. Delujoča sila ali energija ognja ali vodenih soparjev daje tisto gibalno silo, ki goni vlake po železni cesti. Tudi avtomobil more gnati vsaka taka sila, ki utegne vrteti kako kolo. A vsaka taka sila ni pripravna za vožnjo. Z vodenimi soparji bi že gonili avtomobile, ko bi ne bilo treba voziti s seboj težkega kotla, peči in kurjave! Saj vidimo, da mora imeti lokomotiva za seboj cel vagon premoga. Bolj pripravne so take snovi, ki same hité izpuh-



Preizkušnja avtomobila.

tevat, kakor n. pr. bencinov ali petrolejev par, katera vsakdo lahko proizvaja na majhnem prostoru z malo špiritovo lučjo. Še pripravnejša je energija močno napitega električnega toka; kjer pa te ni dobiti, dobro služi stlačen zrak.

Zrak, s silo stlačen v močno železno posodo, se dá jako dobro rabiti namesto razgretih vodnih soparjev. Zadostuje mu prav tak stroj, kakršnega ima v sebi lokomotiva za svoje vodene soparje. Tudi v navadnem življenju nam nadomešča stlačen zrak vodene soparje tam, kjer se moramo izogibati kurjave, ki kvarí zrak s tem, da požira kisik ter dela strupeno ogljikovo kislino. Zato v rudnikih gonijo in vrtajo skale s stlačenim zrakom.

V več ameriških mestih imajo stlačen zrak napeljan po ceveh na vse kraje mesta, kakor pri nas svetilni plin. Rabijo ga za to, da jim goni obrtne stroje. Po takih mestih rabijo stlačen zrak tudi kot gibalno silo pri avtomobilih. Tam goni tudi pošta svoje avtomobile s stlačenim zrakom, ki prevažajo zaboje in prtljago vsake vrste, le ne prav težkih bremen.

Umeva se samo po sebi, da tak avtomobil ne sme zapustiti tistega okrožja, kjer se dobiva stlačen zrak; če vozi nekaj ur, mu sila poide, in treba ga je napojiti iznova.

V Ameriki so tudi poizkušali goniti avtomobile z zvođenim zrakom. A ti poizkusi se niso obnesli, kajti zvođeneli zrak se mora zapirati v steklenicah s podvojenimi stenami, a take steklenice se pri vožnji hitro ubijejo; če se voz preveč tresse ali celo prevrne, gre tudi steklenica v kose. Ako bi bilo mogoče zvođeneli zrak shranjevati v močnih železnih posodah, bi le-ta hitro pregnal smrdljivo bencinovo in petrolejevo kurjavo, ki se dandanašnji najbolj rabita. Zakaj pri zvođenem zraku ni nevarnosti, da bi se vnel, in tudi onega slabega, dušičnega duha ni, kot ga povzročata bencin in petrolej.

V Berolinu so pred dvema letoma pri pošti poizkušali prevažati zaboje in druga manjša bremena z avtomobili, katere gonijo akumulatorji namesto bencina. Voz, čigar akumulator je napojen z elektriko, vozi po 10 do 12 ur, ne da bi ga bilo treba napajati vnovič. Poleti je šlo še precej po volji; a pozimi se je pokazala sitnost, ker se kolesa niso prijemala tal toliko, da bi vlekla voz naprej po gladkem ledu ali po zdrsanem snegu. Kolesa so bila po robu preoblečena s kavčukom, kakor je sploh navada pri avtomobilih, da se stroj ne pokvari od sunkov in tresljajev. A voz ne more priti v tek, ako se kolesa ne drgnejo ob trda tla toliko, da ga porinejo naprej; to je pa na snegu in ledu nemogoče. Dokler se ta nedostatek ne odpravi popolnoma, ni misliti, da bi pošta zamenila konjske vozove z avtomobili.

Vendar so pa avtomobile že tolikoboljšali, da jih sedaj preizkuša že tudi vojaščina pri večjih vojaških vajah. Prav resno mislijo že na to, da bi v vojnah rabili avtomobile. S tem namenom preizkušajo zdaj avtomobile, ki so jih sestavili Daimler, Bollée, Dion,