

Dev Otomobil Endüstrisinin Problemleri ve Hava Kirlenmesine Karşı Düşünülen Tedbirler

Amerikan otomobil endüstrisi, ötedenberi Amerika halkı ile otomobil arasında mevcut sevdaya uygun olarak, büyük bir gelişme göstermiştir. Nitekim Detroit de mamullerini halka, sadece bir taşıma aracı olarak değil, aynı zamanda bir zindelik, içtimal durum ve daima tazelenen bir gençlik sembolü olarak satardı. Ancak son zamanlarda halkın hava kirlenmesi, yollardaki izdiham ve fiatlarla zihnen fazlaca meşgul olması neticesinde otomobil satışlarında vaki düşmeden; bu sevdanın yavaş yavaş soğumakta olduğu anlaşılmaktadır. Otomobil cazibesinin hakikaten azalmakta olduğuna inanan endüstri liderlerinden Henry Ford II «Halk, şimdi ona, bir yerden bir yere gitmeğe yarayan veya buna benzer iş gören bir makine gözü ile bakmaktadır.» diyor.

Haften Birleşik Amerikanın otomobil imalatçıları, mevcut olanlardan daha küçük arabaları pazarlama yolundadırlar. Daha iyi bir isim bulunmadığı için şimdilik, «derli toplu'dan da küçük» manasına gelen «Subcompact» adı verilen bu arabalar, doğrudan doğruya eb'at ve fiat bakımından Almanların VOLKSWAGEN'leri ve Japonların TOYOTA ve DATSUN'ları ile rekabet edebilsin diye projelendirilmişlerdir. Nitekim compact arabalar da 1950 lerde ithal malı arabaların artan satışını karşılamak için piyasaya sürülmüştü. Fakat Compact arabaların eb'at ve kuvveti yıldan yıla büyüdü, otomobil imalatçıların da şimdi VOLKSWAGEN'e özenerek, subcompact'lerini eb'at ve stil bakımından esas itibariyle her yıl aynen bırakmaları beklenmektedir. Henry Ford II bu hususta da «her sene yeni modeller ve bunların halka takdimi hengâmesinin artık tamamen modası geçmektedir. Modası geçen planlar kapı dışarı.» diyor.

Geçenlerde American Motors, Gremlin [1] adındaki ilk subcompact'ını teşhir etti. Şirket başkanının dediğine göre, öyle bir maksatla projelendirilmiş ki, «mütcevaz bir araba olsun. Kimse ona karşı karyıtsız kalamasın.»

Volkswagenin 57 beygir olan motor gücüne

mukabil Gremlin'in 128 bg. olan standart altı silindirlil motor gücü ona sür'atli bir akselerasyon (hızlanma) vermektedir.

Bir galon benzinle Volkswagen'in 26 Mil yapmasına karşılık bu araba 23 Mil civarında yapabilecektir.

G.M. in Subcompact'ının ise Gremlin'in 2600 libre olan ağırlığına mukabil ağırlığının 1.800 libre gibi gayet hafif olacağı, keza Motorünün de daha küçük ve takriben 100 b.g. güçte olacağı ve bu sayede G. Mini'nin düz vitesli tiplerinin bir galon benzinle 30 mil yapabileceği söylenmektedir.

FORD'un da eylülde piyasaya çıkması programlanan Subcompact'ının adı «PONY» veya «COLT» [2] olacaktır. Bu araba iki kapılı bir sedan olup, 86 b.g. lik motor gücünde olacağı söylenmektedir.

Chrysler, Subcompact alanında sonuncu olacaktır. Onun ne yapacağı gayet gizli tutulmaktadır.

Projelerinden gözüktüğüne göre Ford ve G. M.'in modelleri, esas itibariyle Birleşik Amerika



Deneyaal benzin - Elektrik malesi



M. G. in XP-883 Test arabası

arabalarının kısaltılmış şeklinde olduğu halde, Gremlin'in görünüşü itibarıyla Subcompact'ların en orijinali olduğu anlaşılmaktadır.

American Motors'un bir yetkilisinin ifadesine göre; G.M. ve FORD ithal malı arabalara benzemeğe gayret etmektedirler. Halbuki kendi planları ithal malı arabaların meziyetlerini benimsemek, fakat hatalarını bertaraf etmektedir.

A.M.C. başkanına göre «ufak arabalara yönelmek, tazyik, trafik tıkanıklığı, fiat yükselmeleri ve birden fazla arabalı ailelerin çoğalması gibi bir çok yönden gelmektedir. Bu sebeple imalatımızın hedefe uygun olduğuna inanıyorum.»

Şimdi bütün oto endüstrisi bu hedefe yönelmektedir.

HAVA KİRLENMESİNİ ÖNLEME ÇARELERİ

Subcompact'ların artışı, Detroit'in karşılaştığı yegâne dikkate şayan değişiklik değildir. Zira 1970 lerin başlarında, otomobil yapımcıları, Federal hükümetin hava kirlenmesine karşı isteklerinin neticesi olarak, yüksek takatlı arabalarının kuvvetini, muhtemelen düşürmek mecburiyetinde kalacaklardır. Bu takdirde, MUSTANG Mach 1 ve BUICK GRAND SPORT 455 gibi enerjik arabaların, ışıklı kavşaklardan gürleyerek fırlamaları, lastik dumanları ve egzoz borusu patlamaları için gençlere imkân bahşeden şikayet konusu haller artık kalmayacaktır. Çünkü, bu günkü yüksek takatlı arabalar, muhtemelen istikbalin kurşunsuz benzinini [3] yakmak için projelenmiş alçak kompresyonlu

motörlerini kullanacaklarından, lüks arabalardaki büyük motörler, muhtemelen biraz daha az kuvvetle olacaktır.

Filhakika, otomobil egzoz dumanlarının sebep olduğu hava kirlenmesini önlemek için benzin'den kurşunu çıkarmak, zaruri bir adım olarak görülmektedir. Her ne kadar kurşun bizzat kendisi, çok önemli bir hava kirleticisi değilse de, bu günkü hava kirlenmesini önleyici araçları, üzerine sıvaşarak çalışmaktan alıkoyucu mahiyettedir.

Diğer taraftan otomobillerin sebep olduğu hava kirlenmesini 1975 yılına kadar kökünden bertaraf etmek için hükümet önemli kararlar almıştır.

Detroit bunu ancak, iç patlamalı motör yerine, bir küçük benzin motörü ve bir elektrik motörünü kombine eden melez arabalar ikame etmek veya tamamen elektrik kuvveti, buhar yahut tabii gaz ile işleyen motörler kullanmak suretiyle başarabilirdi. Bunun için G.M. in benzin, elektrik veya melez sistemler kullanabilen XP-883 rumuzlu bir test modeli var. Bu tip arabalardan bazısı, belki uzun-zaman sonrası için bir ümit vaadedebilirse de bugün için hepsinin de çok masraflı ve pratik olmadıkları söylenmektedir.

Bu sebeptendir ki, Motörleri değiştirmek yerine Detroit, mevcutlar üzerinde kirlenmeyi önleyici cihazlar koyarak şümulü değişiklikler yapmağa niyet etmektedir. Bunlar ortalama bir yeni araba fiyatını % 10 kadar veya biraz daha fazla yükseltebilirse de, asıl acil problem bu değildir. Zira kirlenmeyi önleyici halen başlıca cihaz, egzoz'da

hidrokarbonları tamamen yakan «Katalitik Konverter» dir. Müşkülâtı odur ki, bu konverter, bugünkü benzinlerin terkinde bulunan kurşun tetrazatil tarafından hemen kaplanarak, çalışamaz hale getirilmektedir.

Kurşun; Detroit'in beygir gücü yarışına başladığı 1950 yıllarından beri, benzine gittikçe artan bir miktarda karıştırılan önemli bir katkı maddesi olmuştur. Kuvvetleri günden güne artan motorlar, gittikçe daha yüksek (vuruntu önleyici özelliğinin bir ölçüsü olan) oktanlı benzine ihtiyaç göstermişlerdir.

Oktan yükseltmenin en ucuz yolu tasfiye (rafineri) ameliyesi esasında kurşun ilave etmektir. Kurşunsuz olarak yüksek oktanlı benzin nadirdir.

ÇİFT MAKSATLI MOTÖRLER

Detroit'in otomobil yapımcıları için şüphesiz en ideal çözüm, Akaryakıt şirketlerinin bu günkü yüksek oktan seviyesinde kusursuz benzin imal etmelerini gerektirirdi. Amerikan petrol enstitüsünün raporuna göre, bu yeni tesislerin maliyeti 4 Milyar dolar kadar tutmaktadır. Bu masraf ise, arabalara konulacak kirlenmeyi önleyici cihazların ekstra maliyetine ilaveten, Galon başına 30 kuruş kadar benzin fiyatının yükseltilmesi ile tüketiciye intikal edecektir.

Halbuki, daha düşük oktan seviyeli kurşunsuz benzin, Akaryakıt şirketleri tarafından nisbeten küçük bir tadilat ve masrafla ve fiyatlara bir zam gelmeksizin üretilebilir. Bütün bunları nazarı dikkate alarak, birçok uzmanlar, en ekonomik ve en emniyetli çözümün arabaların kompresyonunu ve beygir gücünü düşürmek olduğunu düşünmektedir.

FORD ve General Motors bunu yapmağa çoktan razıdır. Nitekim G. M. geçenlerde, nisbeten daha düşük oktan seviyeli kurşunsuz benzinlerle işlemlerini temin için gelecek yıl yapacağı arabaların çoğunda kompresyon seviyesini düşüreceğini ilân etti.

Henry Ford II. 19 Akaryakıt Firmasına bir kaç ay evvel gönderdiği bir mektupla «yeterli miktarda hazırlamak ve her yerde bulundurmak hususunda bizleri temin eder etmez, belirli sabit oktan seviyesindeki bir yakıtla en iyi işleyebilecek surette tadil edilmiş kuvvet sistemli yeni arabalarımızın imaline derhal başlayacağız» diye ilân etti. Bu güne kadar en büyük akaryakıt firmalarının ço-

ğu verdiği cevapta genellikle kullanacak motorların servise konması kesinleşir kesinleşmez, istenilen tip benzini sağlayacaklarını beyan ettiler.

Şayet ve ne zaman kuvvetli araba pazarı zeval bulursa, FORD ve G.M. kirlenmeyi önleyici cihazların ilavesi dışında pek küçük bir değişiklik yapmak mecburiyetinde kalacaklardır. Çünkü bu iki firmanın motorlarının ekserisi iki maksatlıdır. Yani yüksek takatlı arabaları, alelade benzin kullanan aile arabaları motorlarının, kuvvetleri artırılmış nüshalarını kullanırlar. Birkaç küçük değişiklikle, yüksek takatlı motor kurşunsuz benzinle işleyebilecek şekilde tadil edilebilir.

Fakat Chrysler, üç büyükler içinde yalnız o (A.M.C. nisbeten yeni kurulmuş ve daha küçük bir firma olduğu için, diğerlerine «üç büyükler» denilmektedir.) ısrar etmektedir ki; «kurşunsuz düşük oktanlı yakıt için yapılmış bir motor, bugünün arabalarına nazaran gerek kullanma ve gerekse ekonomi bakımından beklenilenden fazla kayıplara yol açacaktır.»

Chrysler'in endişesini anlamak kolaydır. Çünkü onun en kuvvetli motorlarından bazılarının kompresyon seviyesi o kadar yüksektir ki, düşük oktanlı benzine kat'ıyyen intibak edemezler. Ve nisbeten küçük olan üç motorü müstesna, diğerleri artık kullanılmaz.

Mamafî bir gün eğer kurşunsuz benzine geçiş yapılırsa, Chrysler en fazla kaybeden firma olmayacaktır. Zira bu takdirde, hasil olan şartlar, kurşun katkı maddesinin dünyada en büyük imalatçısı olan ETHYL CORP. için çok daha güç olabilir. Nitekim bu firmanın hisse senetlerinin borsadaki değeri bir yıl içinde yarıdan aşağıya düşmüştür.

Time'dan
Çeviren: A. Turik TAHİROĞLU

- [1] Gremlin = Cin, Peri manasına gelmektedir.
- [2] PONY = Midilli Atı COLT = Sıpa manasına gelmektedir.
- [3] Dört zamanlı motorlerin fonksiyonu icabı, ategleme safhasından evvel sıkıştırılan benzin + hava karışımı basıncının, yüksek takatlı motorlerde, çok fazla olması neticede hasil olan hararete normal benzinlerin ategleme noktasından evvel patlaması mahzuru dolayısıyla «oktanını yükseltmek» diye bildiğimiz patlamayı geciktirici katkı maddelerinin bağında kurşun gelmektedir.