

LỊCH SỬ XE HƠI ĐIỆN

(Sưu tầm)

Người đầu tiên sáng chế ra xe chạy bằng điện là nhà phát minh Gustave Trouvé năm 1881. Để làm được chuyện đó ông phải cần đến một cái mô-tơ điện của hãng Siemens (mua lại từ Johann Kravogl năm 1867) mà ông chế biến lại để tăng công suất, và quan trọng hơn nữa là bình điện ắc-quy do Gaston Planté phát minh trước đó. Rất tiếc Trouvé đã không lấy được bằng sáng chế cho phát minh của mình. Năm 1884 kỹ sư Thomas Parker, người thiết kế hệ thống xe điện cho London và Liverpool, đã thành công trong việc sản xuất xe điện hàng loạt cho người tiêu dùng.



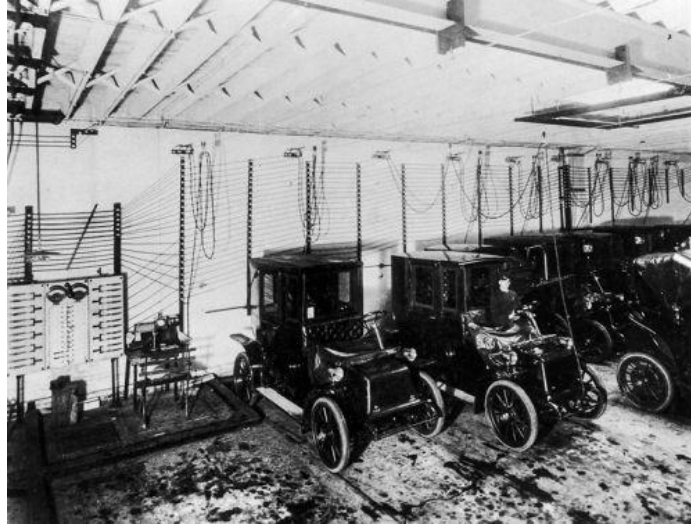
Chiếc xe điện đầu tiên. Paris, 1881. Nguồn: wikimedia

Tại Pháp và Đức kỹ nghệ làm xe điện phát triển mạnh. Đến cuối thế kỷ 19 xe điện đã đạt nhiều thành tích mà mãi về sau xe xăng mới qua mặt nổi. Ngày 29/4 năm 1899, Camille Jenatzy lái chiếc xe điện hình thù giống như chiếc hoả tiễn của mình vượt mốc 100km/h với vận tốc tối đa lên đến 105.88km/h. Bên Đức, Ferdinand Porsche chế ra chiếc xe all-wheel drive đầu tiên bằng cách gắn bốn cái mô-tơ riêng biệt vào bốn bánh xe. Chiếc này cũng đạt nhiều kỷ lục vận tốc.



Camille Jenatzy cùng chiếc xe tên Jamais Contente (Chưa Thoả Mãn). Paris, 1899. Nguồn: wikimedia.

So với Âu Châu thì kỹ nghệ xe điện ở Mỹ phát triển trễ hơn. Chiếc xe 4 bánh chạy điện đầu tiên được làm năm 1891 và chỉ đạt tốc độ tối đa 14mph (23kmh). Mãi đến 1895 ở Mỹ mới bắt đầu có xe 2 bánh và 3 bánh chạy bằng điện, trong khi dân Âu Châu đã có từ trước đó ít nhất 15 năm. Đầu thế kỷ 20, các thành phố lớn như London, New York đều có những đoàn taxi chạy điện. Các bãi đậu xe và garage cho xe đoàn xe điện thời đó đều đã có hệ thống điện tối tân, có thể sạc pin cho mấy chục chiếc xe qua đêm.



Một trạm xe điện năm 1909. Nguồn: wikimedia

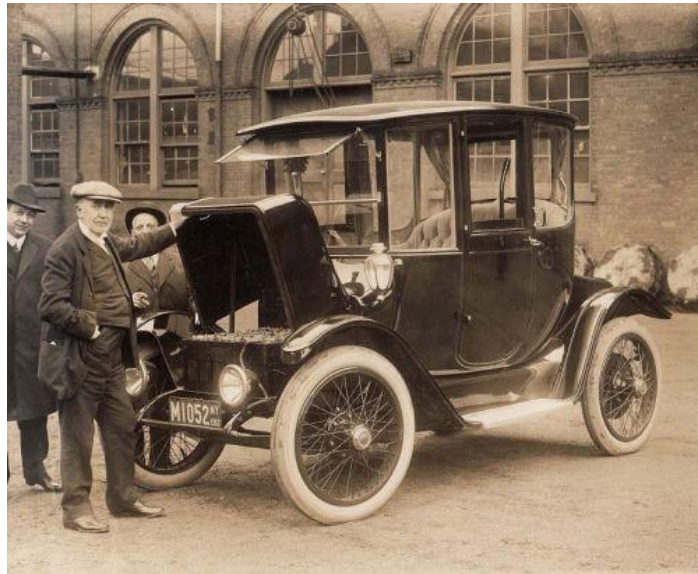
Xe điện có nhiều ưu thế so với các phương tiện khác ở chỗ nó không cần sang số, không phun khói, không ồn ào, và đặc biệt là êm hơn. Do đó nó còn được xem là loại xe dành cho phụ nữ. Thậm chí nhiều hãng xe đã phải gắn bộ phận toa nhiệt (radiator) giả ở đầu xe để đàn ông không bị mắc cỡ khi lái xe điện. Giới quý phái ở thành phố thích đi xe điện vì coi nó sang hơn. Mạng lưới điện DC thời bấy giờ cũng đang bành trướng nên việc sạc điện cho xe ở nhà cũng rất dễ dàng. Tính đến đầu thế kỷ 20, khoảng 40% xe ở Mỹ chạy bằng hơi nước, 38% bằng điện, 22% bằng xăng.



Một trụ sạc điện tại gia vào năm 1912. Nguồn: wikimedia

Một trong những điều kiện cần thiết cho xe điện là pin – và điện để sạc pin. Thuở ấy đang có một cuộc thư hùng giữa hai hệ thống điện nhà là AC và DC. Direct Current (DC) do Thomas Edison sáng chế là tiêu chuẩn được dùng ở Mỹ. DC tuy tiện dụng nhưng bị hạn chế ở chỗ rất khó tăng hay giảm voltage. Nikola Tesla bèn chế ra điện AC (Alternating Current) như một giải pháp cho bài

toán voltage. Hai bên đã phải giằng co ác liệt để giành chiếm thị phần, cuối cùng thì hệ thống AC của Tesla đã thắng và điện DC dần biến mất trong mạng lưới điện quốc gia. Kỹ nghệ xe điện do đó cũng bị yếu theo. Cuộc điện chiến giữa Edison và Tesla sẽ được đề cập đến trong một bài viết khác.



Thomas Edison và chiếc xe điện của ông năm 1913. Nguồn: wikimedia

Tuy đi sau Âu Châu trong ngành xe điện, nhưng đến cuối thập niên 1910 Mỹ đã đứng đầu thế giới với số lượng sản xuất trên 33,000 chiếc. Để giải quyết những hạn chế của xe điện trên đường dài, một hệ thống các trạm thay pin đã được thiết lập bởi hãng General Electric Vehicle (GEV) hợp tác cùng hãng điện Hartford Electric Light. GEV bán xe không có pin sẵn, khách hàng phải mua và đổi pin tại các đại lý của Hartford (mô hình này giờ cũng được một vài hãng xe điện ngày nay bắt chước). Với đạo luật mới của California, rất có thể kỹ nghệ xe điện sẽ dần chuyển sang hướng dùng pin cùng một tiêu chuẩn để người dùng có thể tự thay đổi pin dễ dàng hơn. Có như vậy thì thiên hạ mới không lo hết điện giữa đường hoặc tốn thì giờ chờ sạc pin. Dù gì chẳng nữa, thời của xe điện đã trở lại, và lần này chắc chắn nó sẽ lớn mạnh hơn lần trước. (ST)



Xe điện vượt rặng núi Mount Rainier (Oregon-Washington) năm 1920.