

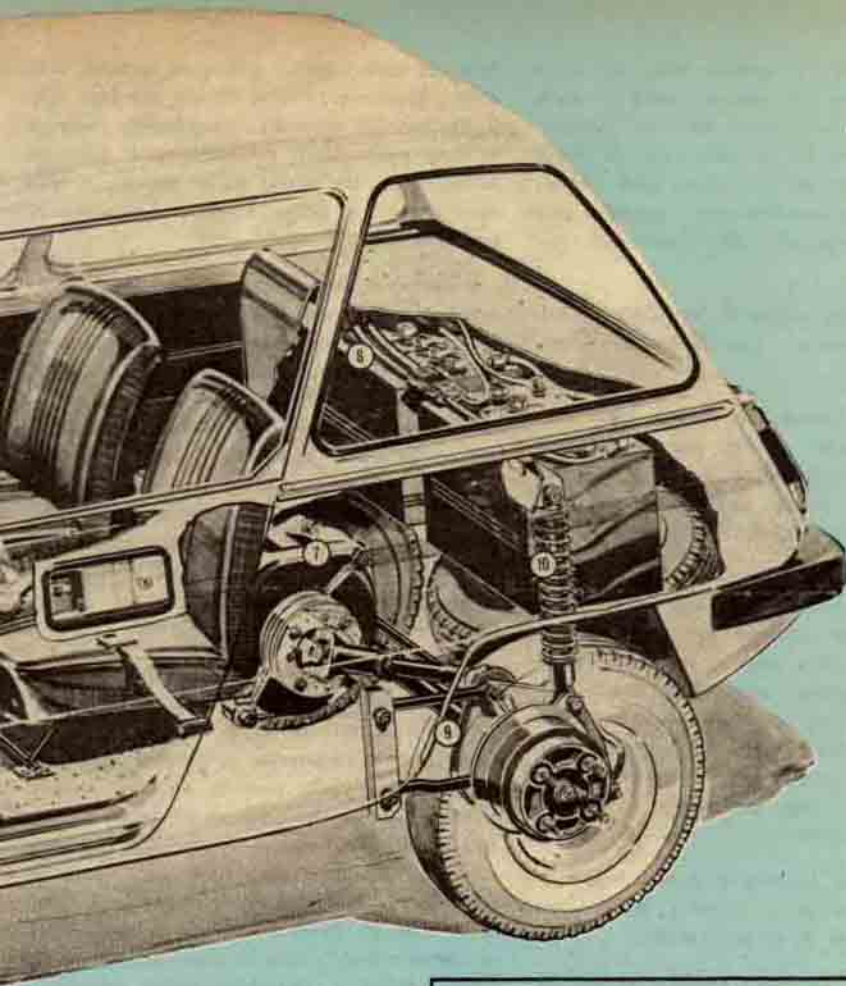
Trafiğin kirlettiği şehir havasını
düzeltecek bir buluş: ENFIELD 465

Elektrikli Otomobil'in Gelişimi



Sehirlerdeki hava kirlenmesi, gün geçtikçe daha önemli bir problem olarak karşımıza çıkıyor, bu gidişle petrol ile çalışan taşıtların şehir merkezlerine sokulmaması pek uzak bir ihtimal olmayacak. Bu takdirde, elektrikli otomobiller derhal ön plâna geçeceklerdir. Bu cins taşıtların ilk örnekleri Londra sokaklarında boy göstermeğe başlamışlarsa da, yaygın olarak kullanılmalarını önleyen bazı sakıncaları henüz ortadan kaldırılamamıştır. Aşağıda ki yazıda, elektrikli otomobildaki en son gelişmeleri ve bu ilk modelin özelliklerini okuyacaksınız.

Yeryüzünde mevcut her otomobil sahibinin her çeşit motorlu taşıtı, canının istediği her yere götürabilme hürriyeti, gelecekte bize çok kötü günler hazırlamaktadır. Fakat buna karşı bir hareket de başgöstermektedir. Yürümenin, otomobille gitmekten daha az vakit aldığı Roma şehri merkezini bütün motorlu taşıtlara yasaklamak için bazı plânlr yapılmaktadır. Hollanda'da Eindhoven ve İngiltere'de Norwich şehirleri de, bazı kısımları trafiğe yasaklayarak, şehir halkının; taşıtların, eksoz gazlarının, motor ve klâkson gürültülerinin tehlike ve zararlarından uzak olmaları



- 1) ön süspansiyon, 2) çelik şasi, 3) şarjör, yüksek akım, 4) cam sileceği, 5) ABS plastik gövde,
- 6) sürgülü kapı, 7) motor, 8) 12 V. Akümülatör,
- 9) arka dingil, 10) arka süspansiyon.

nı sağlamışlardır.

Genel taşıtlar, halkın çabuk ve rahat ulaşım isteklerine cevap verdiği gün, otomobile şehir içinde ihtiyaç kalmamış olacaktır. Bugün büyük şehirlerdeki yüzbinlerce insan, iş saatleri içinde özel taşıt kullanmaya kendini zorunlu hissetmektedir.

Özel olarak şehir içi ulaşımı için ihmal edilmiş, azami hareket kabiliyeti ve park etme kolaylığı olan çeşitli taşıtların prototipleri yapılmış, fakat hiçbirisinde seri imalâta geçilmemiştir. Bu maksada en fazla yaklaşan, iki kişi için mümkün

olan en büyük konforu ve minimum büyüklüğü sağlayan Fiat 500 olmuştur. Fakat ne yazık ki bu araba da petrol ile çalışmaktadır. Halbuki ideal şehir otomobili, elektrikle çalışacaktır. Bunların ilk örneklerinden biri olan Enfield 465, Londra sokaklarında boy göstermeğe başlamıştır bile. Gürültüsü olmayan, havayı kirletmeyen bu otomobil, 8 saatte şarj edilen akümülatörü sayesinde ve saatte 65 km. süratle, şehir içinde 65 km., şehir dışında 130 km. yol alabilmektedir.

Enfield Otomotiv'in başkanı olan Adraktas her günden evinden işine bu otomobile gidip

gelmekte ve sürati 10 saniyede 0'dan 46 km'ye çıkan otomobilden çok memnun olduğunu söylemektedir. (Ford firmasının elektrikli otomobili Comuta'nın sür'atli 14 saniyede 0'dan 48 km'ye çıkmakta ve saatte 40 km. süratle şehir dışında ancak 40 mil yol alabilmektedir.) Enfield'in gövdesi vakumla kalıplanmış ABS plastikten mamuldür

Elektrik üretim endüstrisi, bu elektrikli otomobil'in kullanılmasını yaygınlaştıracağını ummaktadır.

Enfield 465 otomobilinin fiatı da çok yüksek değildir. Takdim edildiği geçen yıl, taşıt alım vergisi dahil 550 İngiliz Lirası (yaklaşık olarak 22,000 T.L.) olacağı ilân edilmiş, seri imalâta geçildiği zaman bundan biraz fazla olacağı belirtilmişti.

En mühim mesele, halkın bir Leyland Mini fiatına, sınırlı bir çalışması olan ve azami 80 mil'lik bir yolculuktan sonra 8 saatlik bir şarj'ı gerektiren bu otomobili satın almak isteyip istemeyeceğidir. Bu sınırlı yolculuk Enfield 465'in en büyük sakıncası olup, normal bir otomobil'in yerini alamıyacak, ancak bir şehir içi taşıtı olarak kullanılacaktır. Diğer bir deyişle, ancak ikinci bir otomobil olacaktır.

Her ne kadar İngiltere'de, birden fazla otomobil'e sahip aile sayısı artmakta ise de, seri imalât için bu gene de az sayılmaktadır.

Ford, British Leyland, Chrysler, Vauxhall gibi firmalar bu sayıyı yılda 100,000 olarak kabul etmektedirler. Bu sebeple Ford, Comuta projesini şimdilik bir kenara koymuş bulunmakta ve klâsik kurşun-asid akümülatörünün yerine yeni bir şey bulmadıkça seri imalâta geçmeyi düşünmemektedir. Bunun için yapılan hesaplar da şöyledir: Bir aile otomobilindeki normal piston motoru, 1 libre petrolden 1800 wattaat'e eşit enerji üretebilmektedir. Buna karşılık en iyi kalitede kurşun-asid bataryası 18 wattaat elektrik üretmektedir. Aradaki oran 1'e 100 petrol motoru lehindedir. Elektrikli otomobil'in, aynı verime ulaşabilmesi için, 100 misli fazla yakıt harcaması gerekmektedir.

Bataryaların daha mütakâmil tipleri mevcut ise de, böyle bir projede kullanılmayacak kadar pahalıdır. Meselâ 2 yıl önce bir İngiliz firması, normal bir akümülatöre eşit enerji üreten, fakat ağırlığı onun sekizde biri, büyüklüğü

üçte biri kadar olan bir çinko-hava bataryası imâl ettiğini açıklamıştır. Fakat bunlar, tamamen farklı fiat-uygunluk kriterinin uygulandığı havacılık ve uzay endüstrisinde kullanılmaktadır. Şunu da hemen not etmek gerekir ki, en son sistem sivil jet uçakları bile, bilinen kurşun-asid bataryalarını kullanmaktadırlar.

Elektrikli otomobiller için en ümit verici enerji kaynağı, çeşitli memleketlerde imâl edilen «yakıt hücre» olup deneme araçlarında ve Amerikan uzay taşıtlarında kullanılmaktadır. Bunlar, işlerine elektrik depo edilen bataryaların aksine, hidrojen ve oksijenden direkt olarak elektrik üretmektedirler. Fakat kullandıkları yakıt çok pahalı ve tehlikelidir, ve kendileri de çok yer kaplamaktadır. Bir elektrikli otomobilde kullanılacak bir «yakıt hücre»nin 5 yıldan önce imâl edileceğine dair en ufak bir belirti yoktur. Çinko-hava bataryası içinde daha kısa bir zaman söylenemez.

Bu durumda, mevcut elektrikli otomobillerin önümüzdeki yıllarda, şehir içi ulaşımında yaygın olarak kullanılması ümidi var mıdır? Bunun cevabı, teknik ilerlemeden çok politik kararlarda yatmaktadır. Bugünkü şartlarda elektrikli otomobil kullanılmasını teşvik edecek bir müeyyide yoktur. Küçük petrol motorlu otomobiller, herhangi bir kanunî kısıtlama olmaksızın, şehir içinde ve şehir dışında serbestçe kullanılabilmektedir. Her ikisi içinde 25 sterlin'lik bir ehliyet gerekmektedir. Buna mukabil, daha az olan performansı yüzünden elektrikli otomobilin sigorta masrafı az olacaktır. Bunun yanında 4-5 yılda bir değişecek akümülatör dışında yakıt masrafı da daha az olacaktır. Eğer 3 tekerlekli otomobillere tanınan alım vergisi muafiyeti buna da tanınırsa en büyük avantaj kazandırılmış olacaktır. Hele bir de benzin motorlu otomobillerin şehir merkezine girmesi yasaklanırsa, o zaman bu otomobil şehirde kullanılacak en uygun ve ideal taşıt olma niteliğini kazanacaktır. Şehir dışı için durum değişecektir. Halihazırda Birleşik Devletlerde hava kirlenmesi, eksozların çeşitli şekillerde kontrol altına alınması ile, büyük ölçüde azaltılmıştır. Elektronik endüstrisi de zamanla ilerleme kaydedeceğine göre, yapılacak tek çare olarak bu görülmektedir.