

tesla2

Soumis par Jean

09-10-2015

Dernière mise à jour : 14-12-2016

Vous connaissez peut être la Tesla 85s qui repousse les limites des véhicules électriques tant en vitesse de pointe (250km/h) qu'en autonomie (500kms)... http://www.teslamotors.com/fr_FR/

Mais ce que vous ne savez certainement pas c'est qu'il y a 85 ans, un savant génial avait déjà conçu une voiture électrique qui avait une autonomie quasi-illimitée.

Au cours de l'été de 1931, le Dr. Nikola Tesla fit des essais sur route d'une berline Pierce Arrow haut de gamme propulsée par un moteur électrique à courant alternatif, tournant à 1.800 t/m, alimenté par un récepteur de l'énergie puisée dans l'éther partout présent.

Pendant une semaine de l'hiver 1931, la ville de Buffalo, au nord de l'état de New York, USA, fut témoin d'un événement extraordinaire. La récession économique, qui avait ralenti les affaires et l'industrie, n'avait cependant pas diminué l'activité grouillante de la ville.

Un jour, parmi les milliers de véhicules qui sillonnaient les rues, une voiture de luxe s'arrêta le long du trottoir devant les feux à un carrefour. Un piéton observa cette toute nouvelle berline Pierce Arrow dont les coupelles de phares, d'un style typique de la marque, se fondaient joliment dans les garde-boue avant.

L'observateur s'étonna de ce que, par cette fraîche matinée, aucune vapeur ne semblait jaillir du pot d'échappement ; il s'approcha du conducteur et, par la fenêtre ouverte, lui en fit la remarque. Ce dernier salua le compliment et donna comme explication que la voiture ne « possédait pas de moteur ».

NEXUS N°37 mars-avril 2005 – Par Igor Spajic 2004.

Cette réponse n'était pas aussi saugrenue ni malicieuse qu'il n'y paraissait, elle comportait un fond de vérité. La Pierce Arrow n'avait, en effet, pas de moteur à explosion, mais un moteur électrique. Si le conducteur avait été plus disert, il aurait ajouté que ce moteur fonctionnait sans batteries, sans « combustible » d'aucune sorte. Le conducteur s'appelait Petar Savo, et bien qu'il fut au volant de la voiture, il n'était pas l'inventeur de ses caractéristiques étonnantes.

Celles-ci étaient dues à l'unique passager, que Petar Savo désignait comme son « oncle », et qui n'était autre que ce génie de l'électricité : le Dr. Nikola Tesla (1856-1943). Vers 1890, Nikola Tesla révolutionna le monde par ses inventions en électricité appliquée, nous donnant le moteur électrique à induction, le courant alternatif (AC), la radiotélégraphie, la télécommande par radio, les lampes à fluorescence et d'autres merveilles scientifiques. Ce fut le courant polyphasé (AC) de Tesla, et non le courant continu (DC) de Thomas Edison, qui initia l'ère de la technologie moderne.

Revenant sur la Pierce Arrow, une voiture luxueuse de cette époque qui avait été mise à l'abri dans une ferme, pas loin des chutes du Niagara.

On en avait enlevé le moteur sans toucher à l'embrayage, ni à la boîte de vitesses ni à la transmission aux roues arrière.

Le moteur à essence avait été remplacé par un moteur électrique totalement fermé, cylindrique, d'environ 1 mètre de long et 65 cm de diamètre, muni d'un ventilateur de refroidissement à l'avant.

A ce qu'on dit, il n'y avait pas de distributeur.

Tesla ne voulait pas dire qui avait fabriqué ce moteur, mais il s'agissait probablement d'un département de chez Westinghouse.

Le récepteur d'énergie (convertisseur d'énergie gravitationnel) avait été fabriqué par Tesla lui-même.

Le boîtier du convertisseur mesurait environ 60 x 25 x 15 cm et était installé devant le tableau de bord.

Le convertisseur contenait, entre autres, 12 tubes à vide dont 3 de type 70-L-7.

Une lourde antenne, d'environ 1,8 m de long en sortait.

Il semble que sa fonction était identique à celle du convertisseur de Moray.

En outre, deux grosses tiges sortaient d'environ 10 cm du boîtier du convertisseur.

Tesla les poussait en disant : « Maintenant, nous disposons de l'énergie »...

Le moteur tournait au maximum à 1800 tours par minute et avait besoin d'un ventilateur pour être refroidi. Tesla ajoutait que le convertisseur était suffisamment puissant pour éclairer aussi, en plus, toute une maison.

Les essais ont duré une semaine.

Les 130 km à l'heure ont été atteints sans peine, les données des performances étant comparables à celles des automobiles à essence.

Quelques mois après ces essais... et en raison de la crise économique, Pierce Arrow, arrêta sa production. Il est très probable que la connexion entre moteur électrique et transmission avait été réalisée dans cette compagnie. Studebaker, dans le South Bend a racheté le matériel de Pierce Arrow.

Moins de 30 ans après, cette société disparaissait pour former avec Nash la firme « American ».

Plus tard, certains des fans de Pierce Arrow essayèrent, mais sans succès, de faire revivre cette compagnie dont le nom figure aujourd'hui dans un mausolée en compagnie des Horch, Maybach, Hispano-Suiza, Bugatti et Isotta-Fraschini.

Tesla savait bien que tout ceci était en contradiction avec les concepts techniques de son époque.

C'est pourquoi il évitait les discussions avec les ingénieurs, les théoriciens, ou les compagnies, à de rares exceptions près.

Cette voiture avait bien évidemment été construite seulement pour le plaisir, mais elle annonçait celles du futur, économiques et non polluantes.

Top secret...

Quelques mois après la mort de Nikola Tesla, en 1943, la Cour suprême américaine frappa de nullité le brevet de la radio de Marconi, reconnaissant un peu tard l'antériorité des travaux de Tesla, Oliver Lodge et John Stone.

Ne s'étant jamais marié, Nikola Tesla n'avait pas d'héritiers directs et ne laissa pas de dispositions testamentaires.

Ainsi, le FBI saisit l'ensemble de ses papiers et les fit transporter à Washington où ils furent mis sous scellés et classifiés Top Secret.

Jusqu'au bout, ce visionnaire aura défendu ses inventions et ses théories envers et contre tous...

Le mystère et la solitude qui avaient entouré son existence semblaient également vouloir l'accompagner par-delà le trépas.

Aujourd'hui, le voile n'est toujours pas levé...

Ses funérailles se déroulèrent le 12 janvier 1943 à la cathédrale de New

York Saint-Jean-le-Divin au nord de Central Park, église qui se voulait la plus vaste du monde mais ne fut jamais achevée...