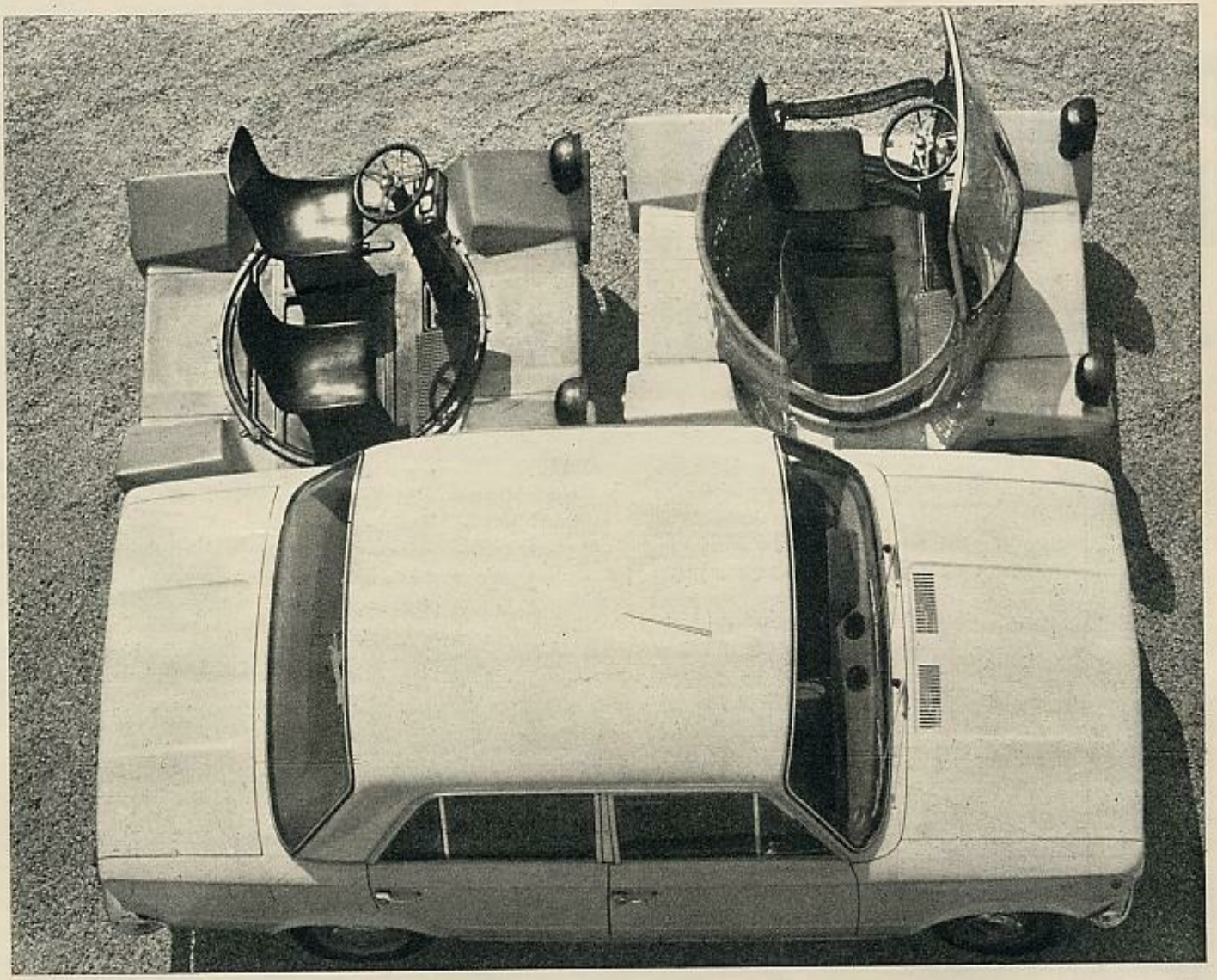


Dos «Urbanina» junto a un «124». Puede apreciarse el ahorro de espacio que supone este minicoche eléctrico, exactamente la mitad de tamaño del modelo «500». En la otra foto, los coches del futuro en la plaza de los Milagros, junto a la Torre de Pisa. Los coches cargarán de esta forma sus baterías eléctricas, en vez de gasolina.

EL MINICOCHE ELECTRICO

LA puesta a punto del coche eléctrico interesa a las grandes firmas internacionales. Sin embargo, se está aún en el proceso inicial: Westinghouse ha presentado un prototipo no muy convincente; Ford anuncia que lo producirá dentro de algunos años, y otras firmas en un futuro más indeterminado todavía. En esta situación, surge la noticia de que en una pequeña localidad de la provincia de Pisa nace un prototipo italiano de coche eléctrico que puede empezar a producirse a escala industrial: 150 kilómetros de autonomía, seiscientas mil liras —sesenta mil pesetas— de primer precio, coste de uso reducido a pocas liras el kilómetro. Pudiera parecer que estas ventajas casi milagrosas se han obtenido gracias a los organizados servicios de una importante fábrica en pleno funcionamiento; sin embargo, se trata de la iniciativa privada de dos hombres: el marqués Piero Girolamo Bargagli Bardi Bandini, financiador, y Narciso Cristiani, mecánico e inventor del coche.

El modelo se llama «Urbanina», porque está concebido específicamente para el tráfico en ciudad. El marqués explica la «genealogía» del nuevo coche eléctrico: «En el principio fueron las carrozas arrastradas por caballos; los caballos delante, luego la cabina para los viajeros, y detrás el lugar para las maletas. El automóvil ha conservado el mismo esquema: delante, los caballos mecánicos, después los pasajeros

SIGUE

EL MINICOCHE ELECTRICO

y, por último, las maletas. Cuando se ha tratado de pasar al coche de ciudad, todos, instintivamente, se han acordado del mismo modelo: pero ahí estaba el error, porque el coche de ciudad no debe descender del coche de caballos sino de la silla de manos: son dos generaciones distintas, dos "objetos" diferentes que responden a diferentes necesidades. Nuestra "Urbanina" es la hija de la silla de manos».

El coche eléctrico italiano está provisto de una cabina giratoria sobre un anillo de acero, de forma que la puerta puede situarse donde se quiera: delante, detrás, a la derecha y a la izquierda. El objetivo es aparcar donde se quiera; los coches deben poder estar uno al lado de otros como los huevos en el cesto.

características

Un coche silencioso y cómodo, fácil de manejar. No hay secreto: el inventor, Cristiani, explica las características del modelo utilitario: «Hemos adoptado un principio que me parece muy racional. A bordo hay cuatro baterías eléctricas, un cambio y tres marchas. Con la primera funciona una sola batería, con la segunda dos y con la tercera las cuatro, según ciertos acoplamientos: así, la duración está en función de la velocidad que se quiera alcanzar. Pero, en cualquier caso, la autonomía no será inferior a ciento cincuenta kilómetros». En definitiva, el cálculo se establece sobre la base de que durante la semana laboral el coche pueda funcionar sin necesidad de que se repongan las baterías, operación que puede llevarse a cabo el día de fiesta. Naturalmente, en un futuro próximo se podrá llegar a disponer de baterías que garanticen una autonomía de dos semanas. Y, al construir en serie, los precios descenderán notablemente.

En este sentido se han hecho ya estudios. Un coche eléctrico, sólido y sencillo, puede llegar a costar unas veinte mil pesetas. Podría funcionar por fichas, a unas cinco pesetas el kilómetros y por correr cincuenta kilómetros al día gastaría unas doscientas cincuenta pesetas: en tres meses de funcionamiento, su coste quedaría amortizado. Podría pensarse, incluso, en la posibilidad de hacer del coche eléctrico un bien público, colectivo: se sale a la calle, se monta sobre el primer coche libre, se colocan cinco pesetas y se recorren dos, tres kilómetros, los que queramos.

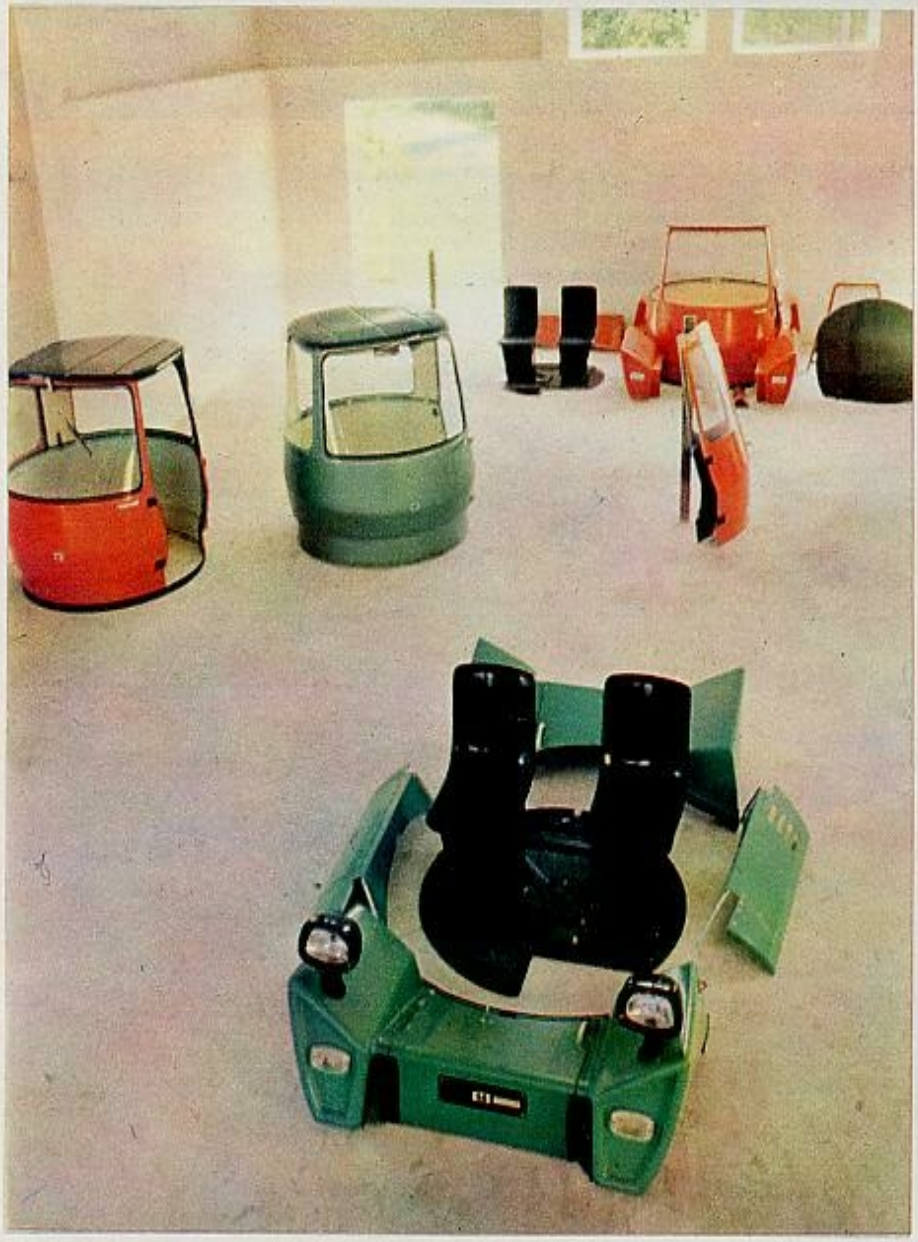
En Poggio Adorno, la modesta localidad de Pisa que ha alumbrado el nacimiento del coche del futuro, dos hombres ponen a punto su invención. En el próximo septiembre, producirán diez coches al día, y el próximo año, veinte.

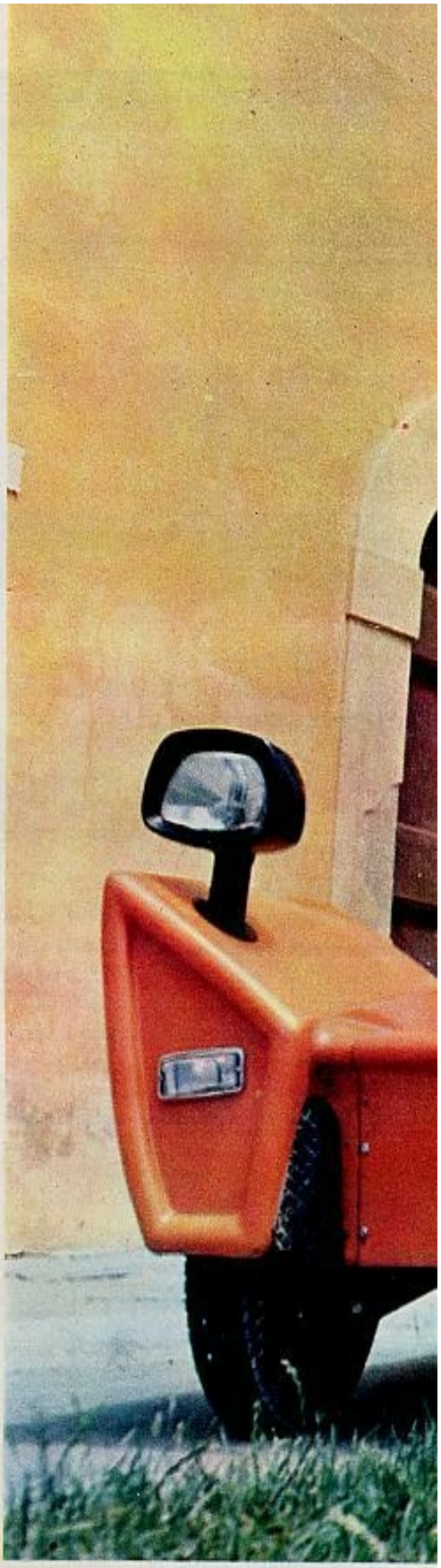
otros prototipos

Veamos otros prototipos. «Markette» es el nombre que ha puesto Westinghouse al suyo. Es un coche dispuesto para entrar en producción, pero sus características no parecen demasiado convincentes. Tiene un motor eléc- SIGUE

En la foto superior, el «Urbanina» sin carrocería: un descapotable eléctrico. En la inferior, los creadores del minicoche: a la izquierda, el marqués Piero Girolamo Bargagli Bardi Bandini, promotor de la empresa; en primer término, el mecánico e inventor de este sensacional minicoche, Narciso Cristiani.

La comparación con el «seiscientos» pone de evidencia las ventajas utilitarias del «Urbanina». En la foto inferior, el pequeño automóvil desmontado en sus varias partes. Puede advertirse la cabina de los pasajeros, colocada sobre un anillo giratorio de acero: puerta a gusto del cliente. Una creación de porvenir.





La autonomía del «Urbanina» está calculada en 150 kilóm

trico de cuatro caballos y medio que le consiente una velocidad máxima reducida: cerca de cuarenta kilómetros. Mide dos metros y noventa y cuatro centímetros de largo. El «Markette» posee una autonomía de ochenta kilómetros. El precio anunciado es elevadísimo: ciento veinticinco mil pesetas.

Los Estados Unidos se sienten muy interesados en el estudio de los coches eléctricos: es

EL MINICOCHE ELECTRICO

ros, lo que correspondería a un uso durante una semana laboral. Otra ventaja del coche eléctrico es su precio: un poco más de las veinte mil pesetas...

uno de los países que más trabajan en la materia. La General Motors ha presentado el «Electrovair II», versión eléctrica experimental del Convair. Por su parte, el presidente de la Chrysler, Lynn Townsend no ha dudado en declarar que «el porvenir de la circulación urbana está, sin ninguna duda, en los coches eléctricos».

También en Inglaterra se han hecho intentos por poner a punto estos coches predominantemente urbanos. Existen dos modelos: «Scamp» y «Trident». El primero pesa 408 kilos, tiene una velocidad máxima de 56 kilómetros por hora y una autonomía de sólo 32 kilómetros. El «Trident» pesa 340 kilos, tiene la misma velocidad máxima y una autonomía doble que el anterior. El «Scamp» cuesta cerca de las sesenta mil pesetas y el «Trident» cerca de las cuarenta y cuatro mil.

Como puede apreciarse, las diferencias son sensibles, a favor siempre del «Urbanina». Los meses venideros nos dirán si la industrialización del coche eléctrico es aceptada masivamente. En cualquier caso, los problemas de tráfico que tienen planteadas las grandes capitales exigen medidas prontas para resolver la situación urbana.

R. M.

(Fotos: ALDO PATELLANI)