epocAuto
Anno 13 - N.2
FEBBRAIO 2018
€ 2,80
D.USC. 27-01-18
Belgio € 8,00 - Spagna € 7,00
Svizzera CT. 8,00 Chf - Portogallo Cont. € 7,00
ISSN 1973-5944

epocAuto

11 PAGINE DI PICCOLI ANNUNCI

TATRA
auto veloci, confortevoli e affidabili

- Chiribiri & C
- Milano Autoclassica 2017
- Le Alfa Romeo in divisa, Pantere e Gazzelle
- Don Nichols e la Shadow
- Peugeot 505 Dangel
- Boom FIAT anni '80

Fulvia Sport competizione

Urbanina

l'auto elettrica anni '60

Alpino 48 primo tipo

Mensile - Poste Italiane - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna

In caso di mancato recapito, inviare CMP BOLOGNA, per la restituzione al mittente, che si impegna a versare la dovuta tassa.

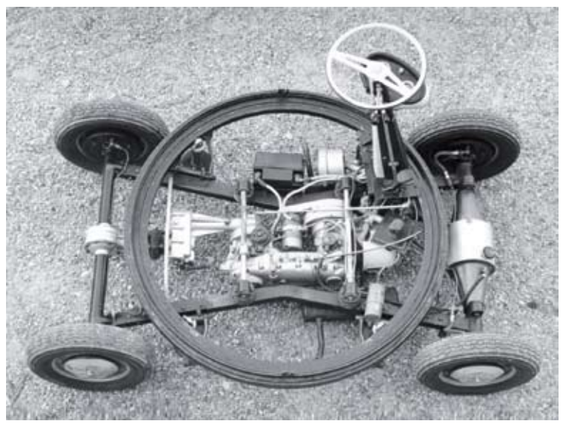
Nella metà degli anni '60, due "visionari", un Marchese e un Meccanico, pensarono a una forma di mobilità cittadina talmente innovativa che non fu compresa in quegli anni. Il concetto della loro Urbanina era così avveniristico che è stato fonte d'ispirazione per modelli nati decenni dopo, quando il progresso ha messo a disposizione dei progettisti le tecnologie per realizzare quello che i due coraggiosi avevano sognato.

URBANINA

L'auto elettrica da città che oggi tutti vorremmo... disegnata e costruita 50 anni fa.

di Antonello Biscini

Si fa un gran parlare oggi di mobilità cittadina, di parcheggi affollati, di auto di ridottissime dimensioni, di inquinamento, di rumore, di auto elettriche, ibride e plug-in e chi più ne ha più ne metta. Torniamo con la mente agli anni '50 e '60, il traffico nelle città era già caotico ma certo non come oggi, di inquinamento non se ne parlava e di propulsori diversi da un rombante motore a combustione interna neppure a pensarci. Anzi, maggiore era il rombo – vedi le famose "marmitte Abarth" – più era "giusta" l'auto. Con la super che costava 120 lire al litro, il consumo di benzina era importante, certamente, ma vuoi mettere una bella sgassata al semaforo con contorno di nuvoletta azzurra al seguito?
In quegli anni, un nobile toscano, il marchese Girolamo Bargagli Bardi Bandini, era solito trascorrere lunghi periodi a Roma, lasciando la sua bella tenuta di Poggio Adorno, vicino a Santa Croce sull'Arno, tra Firenze e Pisa. Abituato alla tranquillità della campagna, fu certo infastidito dal caos e dal rumore del traffico della capitale e pensò a una mobilità diversa, adatta ai trasferimenti in città ma con occhio di riguardo alla praticità, al rispetto della natura e ai costi di gestione. Per realizzare questa idea, o sogno, occorreva un tecnico di primordine e il marchese si rivolse a Narciso Cristiani, anche lui di un paese vicino a Santa Croce sull'Arno, Staffoli. Narciso nasceva da una famiglia benestante ma, invece di prendere la gestione del mulino di famiglia, si appassionò alla meccanica. Osservando il lavoro al mulino e negli stabilimenti vicini, progettò e costruì attrezzature per rendere meno gravoso il lavoro manuale. Durante la guerra lavorò alla Piaggio e conobbe Corradino d'Ascanio, il padre della Vespa. Infine aprì una propria officina meccanica. E proprio nella sua officina, immaginiamo, il Marchese raccontò al Meccanico il suo sogno, che subito stimolò la vena creativa di Narciso Cristiani.



L'originale telaio con la motorizzazione Lambretta e la guida circolare perla rotazione della cabina.

DAL SERVIZIO PUBBLICATO SU "LA DOMENICA DEL CORREIERE"

Cristiana, figlia del marchese Bargagli, mostra la cabina pivotante.
A sinistra, Narciso Cristiani sull'Urbanina rossa e il Marchese Bargagli su quella blu, nel parco della villa.

In Piazza dei Miracoli a Pisa viene simulata quella che potrebbe essere una "stazione di ricarica" per le auto elettriche. Fantascienza allora, realtà nelle nostre città oggi.

Nel parco della villa i primi prototipi con le tre versioni disponibili.

Prototipo versione "berlinetta".

La prima serie con i doppi fari. In versione priva della cabina, offerta in tre diverse configurazioni.

Un progetto innovativo

Gli "input", si direbbe oggi, che il marchese Pier Girolamo dette a Narciso furono pochi: un'auto da città, piccola, con due posti, facilmente accessibile (anche col cappello in testa, noblesse oblige), semplice da parcheggiare anche in spazi ridottissimi e, naturalmente, con motore elettrico. Si sarebbe chiamata "Urbanina" con una semplice "u" come logo. Al progetto fu destinato un capannone nel parco della villa ottocentesca di Poggio Adorno di proprietà della famiglia Barbagli. Immaginiamo quali potevano essere state le fonti d'inspirazione di Narciso Cristiani: la Fiat 500, la Isetta, le piccole macchinette tedesche o inglesi, miniature della auto "vere", e per la trazione elettrica le buffe golf-car americane. Niente a che vedere con quello che Narciso aveva in mente.
Dalla sua matita nacque un progetto totalmente innovativo, diremmo rivoluzionario se confrontato con quello che era disponibile in quegli anni. Partì da un telaio ad X, con le ruote alle 4 estremità, sul quale installò una piattaforma rotante che alloggiava il volante, il cruscotto e i due sedili per guidatore e passeggero. La piattaforma, con la cabina, poteva ruotare di 360° così da rendere possibile l'accesso da ogni posizione. Per quanto riguarda la "carrozzeria" che completava la piattaforma, era possibile scegliere tre diverse soluzioni, intercambiabili tra di loro: la "base" con un semplice parabrezza, la "primavera" con una leziosa cabina in vimini che la faceva sembrare un grosso cestino per la frutta e la "berlinetta" con una struttura chiusa in materiale plastico per maggiore protezione. La prima versione della Urbanina fu motorizzata con un convenzionale motore termico di origine Lambretta 175 installato sotto la cabina con trazione sull'asse posteriore. Il cambio era a tre velocità con il comando del volante. Il serbatoio del carburante, la batteria e le sospensioni erano situate sotto la piattaforma rotante. Il peso totale del veicolo era di circa 260 kg e il suo consumo di soli 3 litri per 100 km. Ridottissime le dimensioni: lunga 1,96 mt, addirittura un metro più corta della già minima Fiat 500 di quegli anni. Tanto come riferimento ai nostri tempi, la Smart occupa 2.69 mt. Le foto ritraggono l'Urbanina parcheggiata "a coltello", impaccata tra due auto con il passeggero che può agevolmente decidere, ruotando la cabina, se uscire lato strada o lato marciapiede. La vetturetta fu presentata al salone di Torino del 1965, suscitando più curiosità che interesse, e qualche perplessità o addirittura ilarità per la cabina in vimini e le rifiniture minimali. Davvero troppo innovativa per quegli anni dove l'auto era, per moltissimi, anche uno status simbol.

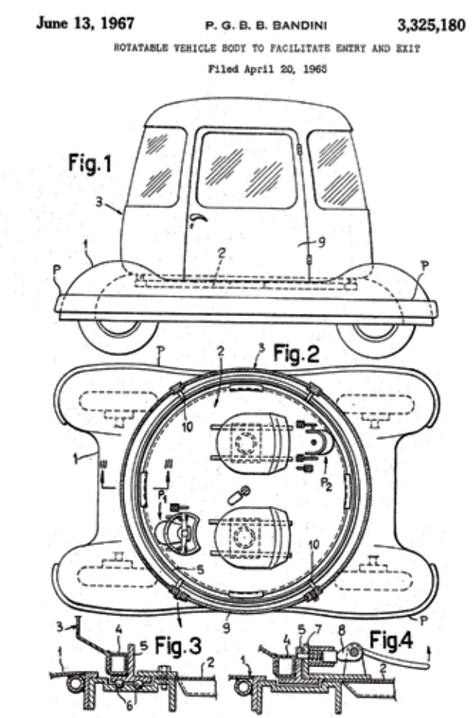
Il Marchese Bargagli mostra la facilità di accesso

Urbanina modello "Primavera". *Questa versione suscitò ilarità per la cabina in vimini. Sopra una dimostrazione della semplicità di montaggio delle cabine intercambiabili. Sotto, parcheggio trasversale, con discesa ruotando la cabina a 360°.*

Arriva la motorizzazione elettrica

I due non si persero d'animo e nel capannone di Poggio Adorno cominciarono a lavorare sulla motorizzazione elettrica. La prima Urbanina elettrica era mossa da un piccolo motore da 700W alimentato da quattro batterie da 100 Ah, associato ad un selettore di tensione (da 12, 24 e 36 volt) che svolgeva la funzione di un cambio a tre rapporti. L'autonomia era scarsa: 40 km, e bassa la velocità: 30 Km/h. La successiva versione adottò un motore Bosch da 1 Kw ed un pacchetto di batterie Tudor da 250 Ah. Le batterie erano fissate su un basamento che ne consentiva la rapida sostituzione con un pacchetto già carico (proprio come sull'attualissima Tesla). Il motore elettrico fu nuovamente sostituito con una versione più potente di 2 kW.
La nuova generazione di Urbanina tornò al salone di Torino del 1967 con la versione elettrica affiancata da una più convenzionale motorizzazione a due tempi Lambretta portato a 198 cc. Per la cabina fu scelto un design meno basico e "campestre" della prima serie e fu adottato – anche grazie ai buoni rapporti di Narciso Cristiani con la Piaggio – la struttura di un motocarro Ape, meno originale ma certo più protettiva. Le prestazioni dichiarate, 70 Km/h e 150 Km di autonomia, apparvero perlomeno ottimistiche. La produzione partì a rilento e si stimano circa 200 le Urbanine prodotte nel capannone della villa di Poggio Adorno. I bassi volumi produttivi e la complessità della cabina ruotante influirono anche nel prezzo, circa 600.000 lire per la versione base. Troppo se confrontato con una Fiat 500 che costava 475.000 lire, una Fiat 600 D da 640.000 lire o con la quasi lussuosa Bianchina a 515.000 Lire. Auto di gran serie, sicuramente meno originali ma con quattro posti e certamente più "macchine".
Il canto del cigno della Urbanina arrivò con l'ultima versione denominata "F" alla fine degli anni '60, sempre con motore elettrico ma con quattro posti, purtroppo a scapito della originalità della cabina pivotante. Una "Urbanina F", forse l'unica rimasta, è stata recentemente venduta a un'asta di auto d'epoca a Firenze per 11.000 Euro. Veramente poco se pensiamo alla carica innovativa del progetto (o del sogno?) dei due innovatori di Santa Croce sull'Arno. Purtroppo le loro intuizioni e il loro coraggio furono frustrati dal livello tecnologico dell'epoca sia sui motori elettrici che, soprattutto, nelle pesanti batterie al piombo. L'avventura della Urbanina terminò nei primi anni '70 e dopo il clamore iniziale, con la presentazione alle esposizioni in Italia e all'estero e due ampi servizi su settimanali diffusi come La Domenica del Corriere ed Epoca, su questa originale vettura cadde l'oblio. Poco citata anche nelle riviste specializzate in auto classiche e trascurata dai musei, l'unica fonte completa è un libro "la nostra Urbanina", purtroppo quasi introvabile. Il libro si deve alla passione del prof. Giancarlo Andreanini che ha raccolto informazioni e documenti dai figli di Narciso Cristiani, Andrea Pio e Aimone, dalle figlie di Pier Girolamo Bargagli, marchesa Letizia Bargagli e la sorella Cristiana Frescobaldi Bargagli, ed ha intervistato alcuni dei tecnici che collaborarono al progetto: Ivano Ragoni, Italiano Fraccari e il prof. Enrico Micheletti, cui si deve il geniale "cambio" elettrico a tre marce.

Il brevetto, poi ceduto a Zagato.


June 13, 1967 P. G. B. B. BANDINI 3,325,180
ROTATABLE VEHICLE BODY TO FACILITATE ENTRY AND EXIT
Filed April 20, 1965

La seconda serie, con la cabina di origine Piaggio Ape.

L'ultima serie "Urbanina" in una foto dell'epoca.

La "Urbanina F" venduta nel settembre 2017 per 11.000 euro all'asta Pandolfini a Firenze.

L'evoluzione dell'auto elettrica

Dopo l'Urbanina, periodicamente sono apparsi altri tentativi di auto elettriche soprattutto pensate per la città. La Zagato fu l'azienda che più credette in questa motorizzazione tanto da acquistare il brevetto della Urbanina e produrre nel 1972 il prototipo Milanina da cui sviluppò la ZELE (Zagato ELEttrica). La crisi energetica dei primi anni '70 rinvigorì l'interesse per la energie alternative, ma la produzione Zagato non superò i 500 esemplari. Seguirono negli anni tanti studi e prototipi, anche interessanti come la LEM (Laboratorio Elettrico Mobile) disegnato da Michelotti. Troviamo tracce dell'inventività dell'Urbanina nella Smart che, pur con un convenzionale motore termico, riprese il concetto della dimensione minima con due posti, ma sono stati soprattutto i progettisti della Nissan ad ispirarsi alla Urbanina per disegnare la PIVO, con la sua cabina pivotante a 360°, proprio come la vetturetta di Santa Croce. Nella presentazione della PIVO i Giapponesi hanno avuto la correttezza di ricordare, con ammirazione, la paternità dell'auto cui si erano ispirati. Sarà infine la Toyota – grazie anche all'evoluzione delle batterie e dell'elettronica – a dare impulso alla motorizzazione elettrica. La motorizzazione elettrica che è oggi, giustamente, considerata la motorizzazione del futuro … proprio quello che dicevano un marchese ed un meccanico, nel parco di una villa ottocentesca, più di 50 anni fa. ◣

La Nissan Pivo del 2005, dichiaratamente ispirata alla pivottante Urbanina.