RESTAURATION PICK-UP PEUGEOT 203 : PREMIÈRE EXPÉRIENCE DIFFICILE

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

p. 76

GAZOLINE Mensuel - Volume 18 - Numéro 191 - Juillet 2012 - 3,90 € - ISSN 1262-4357

COMMENT RECONNAÎTRE UN VRAI CABRIOLET

CITROËN TRACTION

http://gazoline.net
M 05076 - 191 H - F: 3,90 € - RD

Hors-série p. 12

URBANINA TORPÉDO

Redécouverte p. 30

MERCEDES-BENZ 170 W15

Redécouverte p. 38

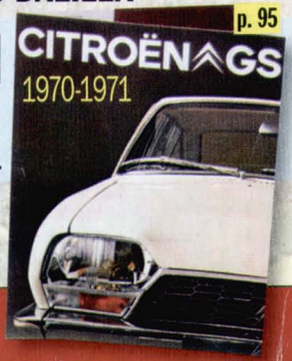
FIAT 508 BALILLA

38 PAGES TECHNIQUES

RENAULT 4 GTL
Montage des ouvrants et jointoyage p. 56
RENAULT DAUPHINE
Montage moteur [1] p. 64
RENAULT 4 CV R1062
Le début de la fin ? p. 80
FICHES PRATIQUES
Comment réguler un boîtier de direction ? p. 91

ÉTUDE LA CITROËN GS À TRAVERS LES DOCUMENTS [1] p. 95

Elue voiture de l'année 1971, la GS va participer activement à redresser une entreprise alors en grande difficulté. Elle doit avant tout son succès à son package technique, la communication de Citroën étant étrangement plus sage et consensuelle que par le passé.



LES TROIS ÉCHECS DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE : ACTE 3. POLLUTION ET CHOCS PÉTROLIERS
MÉMENTO RENAULT 12 ■ LA SAGA DES PETITS CONSTRUCTEURS BRITANNIQUES ■
SUR LES CHEMINS DU MONDE : AMERIKANDO EN... ASIE ■ SIMCA-FIAT BERLINETTE LE MANS [4]

CITROËN TRACTION CABRIOLET • URBANINA • MERCEDES-BENZ 170 • FIAT 508 BALILLA • CITROËN GS (1)

France : 3,90 € • Belgique : 4,60 € • Luxembourg : 4,70 € • Suisse : 7,60 FS • Andorre : 3,90 € • Espagne : 5,30 € • Portugal : 5,30 € • Italie : 5€ • Grèce : 4,90 € •
Roumanie : 3,90 € • Nouvelle Calédonie : 680 CFP • Polynésie : 680 CFP • Guadeloupe : 4,70 € • Martinique : 4,70 € • La Réunion : 4,70 € • Guyane : 4,70 € • Mayotte : 5,60 €

HORS-SERIE
URBANINA

C'est au milieu des années 60 qu'a été conçue cette voiturette électrique. En Italie. Et parce que son mandataire ne supportait plus la cacophonie régnant dans les rues de Rome.

Urbanina Torpédo

CUBE ÉLECTRIQUE

40 ans avant que la vague des citadines électriques ne déboule à nouveau, l'Urbanina se voulait une alternative aux problèmes de circulation dans les centres urbains. La traction électrique n'était pas alors vécue comme une obligation écologique, mais comme une solution économique qui permettait, en outre, de réaliser un véhicule plus compact. Si elle pouvait transporter quatre adultes dans moins de 2 m, se contentait d'une recharge tous les 90 km et roulait à 48 km/h, l'Urbanina n'a pourtant pas rencontré le succès. Parce qu'elle est arrivée avant le choc pétrolier de 1973, et parce que ses géniteurs, un marquis et un mécano, n'avaient pas les moyens de leurs ambitions.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

D'accord, elle n'est pas belle sous cette robe. On dirait un "Lego" mal abouti, un cube qui aurait poussé en hauteur, planté sur quatre minuscules roues de landau. Ce qui n'a finalement rien d'anachronique pour une carrosserie officiellement dénommée Torpédo, mais qui a tout du landaulet ! Cette Urbanina (traduction "petite citadine") aurait même disparu de notre mémoire collective si, depuis quelques temps, n'était revenu sur le devant de la scène un serpent de mer : la traction électrique. Or, cet engin est mû par la fée électricité, ce qui est déjà exceptionnel dans une Italie qui n'a aucune tradition en la matière, et s'est évertuée à bouder cette énergie, bien moins excitante que le moteur thermique et ses enivrantes émanations d'huile de ricin. D'aucuns considèrent d'ailleurs que l'Urbanina est le premier véhicule électrique transalpin. Ce qui n'est pas exact car la première voiture du genre est l'œuvre de Turinelli et Piezza, des Milanais qui ont assemblé

Le marquis Bargagli déteste le bruit ! Il imagine donc créer un véhicule électrique

leur engin dès 1898, suivis l'année suivante par le Génois Dora. Un feu de paille alors qu'en France le mouvement s'est perpétuellement renouvelé.

C'est en Toscane que son histoire débute, dans une région qui n'a participé que de façon très marginale à l'affirmation de l'industrie automobile en Italie. Il faut remonter à 1903, année de la fondation de la Florentia, pour trouver trace d'un constructeur basé à Florence. Modeste, et acculé à la faillite sept ans plus tard, à cause des dettes accumulées par sa filiale, Svan, qui produit des bateaux. Depuis, plus rien, ou si peu. C'est pourtant là, en 1913, et plus précisément à Santa Croce sull'Arno, petite ville à mi-chemin entre Florence et Pise, que naît Narciso Cristiani. Ses parents sont des notables, possédant du terrain et, surtout, un moulin. Très vite, il délaisse les études, préférant les travaux manuels dans lesquels il excelle. Adolescent, il fait son apprentissage chez un réparateur de vélos local avant de travailler pour un tourneur d'Altopascio, M. Pagni. Il y développe une folle envie de créer, et son habileté fait le reste. Chaque jour, il invente quelque chose de nouveau, pour le plus grand bonheur de son père pour qui il modifie le moulin afin de simplifier la manutention des sacs de blé et de farine. Il crée également une pompe mécanique qui permet aux charcutiers de sa région de préparer des saucissons et des salamis en un temps record. Lorsqu'arrive la Seconde Guerre mondiale, on le retrouve aux essais moteurs de Piaggio, à Pontedera. Puis, en 1949, à la tête de son propre atelier de réparations à Staffoli. Trois ans plus tard, il retourne dans sa ville natale pour se lancer dans le commerce des motos, et notamment des Mengoli, fabriquées par une petite entreprise bolognaise dont il devient vite associé. Mais il fait faillite, et se consacre finalement au négoce de voitures d'occasion, entre Milan, Lucca et Livorno.

Au même moment, le marquis Pier Girolamo Bargagli Bardi Bandini, un gentilhomme de la campagne toscane, se désespère. La circulation dans la capitale romaine est chaotique, bruyante, agressive et encombrée. Habitué au calme d'une région bénie des dieux, il trouve cette situation insupportable, et il se met en tête de trouver une solution pour décongestionner le centre-ville. C'est ainsi que naît l'Urbanina, qu'il définit comme une voiturette très compacte, légère et économique, propulsée par un moteur... électrique, celui-ci présentant l'avantage d'être silencieux. Le marquis n'a aucune compétence en la matière, mais qu'importe, il connaît l'homme de la situation : Narciso Cristiani, l'inventeur dont il a croisé plusieurs fois la route, et qu'il convainc sans peine de s'intéresser à son projet. Ses arguments sont, il est vrai, sonnants et trébuchants. Il n'a que peu d'exigences : l'auto devra s'appeler Urbanina, son logotype sera un simple "U", et pour qu'il puisse suivre son élaboration, Cristiani travaillera dans sa propriété de Poggio Adorno, dans un hangar qu'il met à sa disposition.

Dès le départ, Narciso imagine un procédé révolutionnaire. Au-dessus d'un châssis à longerons et traverses tout ce qu'il y a de plus classique, il greffe une deuxième plate-forme, ronde et tournante, qui soutient la carrosserie. Ce qui permet de choisir le sens dans lequel on veut descendre. Devant, derrière, à droite ou à gauche [1].

L'Urbanina a du mal à convaincre. Pourtant Narciso multiplie les astuces techniques

Au centre du châssis prennent place les batteries et le moteur qui, par manque de temps, est tout d'abord thermique, un monocylindre horizontal deux-temps de 175 cm³ emprunté à l'Innocenti Lambretta. Cette première Urbanina fait son apparition au Salon de Turin d'octobre 1965 sous trois carrosseries qui partagent certains éléments communs (passages de roues intégrés, optiques AV et AR, petits pare-chocs...). La version "nue" ne comporte que sièges, volant et combiné, la deuxième ressemble à une cabine de téléphérique (elle est en plastique) et la troisième s'apparente à une corbeille en osier géante. *Quattroruote*, qui leur consacre un tiers de page lors de son compte-rendu, parle d'un concept « déroutant », mettant cependant en avant la compacité de l'engin qui ne mesure qu'1,96 m de long, deux fois moins qu'une berline Fiat 124 !

L'accueil est timide, limite méprisant, mais il ne calme pas les ardeurs de nos deux hommes, désormais associés dans l'aventure au sein de la Bargagli e Cristiani

Dès l'entrée, on se demande dans quel monde on pénètre ! Le volant est quasiment à l'horizontale, comme sur un camion, la colonne de direction est protégée par un imposant coffrage qui supporte le bocal de liquide de frein, le commodo est emprunté à une Fiat 500 F, un champignon rouge commande le klaxon et le pédalier est... au centre de l'auto...

La construction a beau être rustique, elle a été pensée pour offrir un maximum de luminosité à l'habitacle, jusqu'à l'imposante lunette AR.

[1] Cette idée a été reprise par Nissan sur le concept-car électrique Pivo présenté en octobre 2005 au Salon de Tokyo et sur son évolution dévoilée en 2007. La Pivo 3 que l'on a pu voir l'an passé a, elle, abandonné ce principe. Autre exemple, la sophistiquée et sphérique Automodule, dessinée par le Français Jean-Pierre Ponthieu en 1968 et dont les roues lui permettaient de se déplacer dans toutes les directions.

Taille pneumatique réduite, du 10 pouces, comme sur la Mini !

Pas de nom ostentatoire. Le marquis souhaitait juste voir apparaître un "U" sur la carrosserie.

Pas de phares carénés dans la coque, mais extérieurs, comme dans les années 30 !

Un unique balai d'essuie-glace, plein centre.

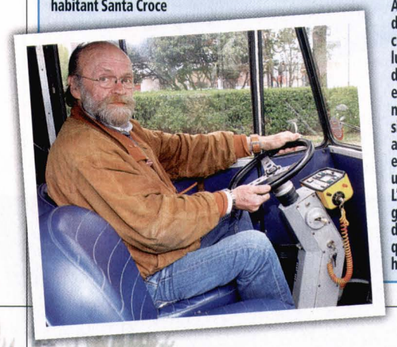
Pour simplifier la fabrication, Narciso Cristiani a revu les lignes de l'Urbanina à grands coups de serpe ! Du coup, le profil évoque plus un œuf carré ou une armoire normande que celui d'une voiture...

Luciano Rinaldi et son Urbanina 1971

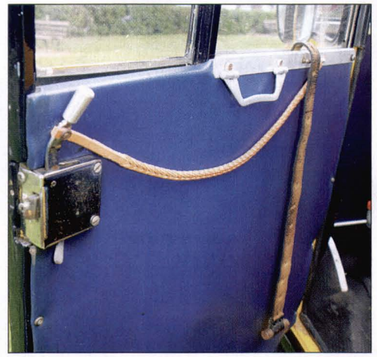
"Un projet humanitaire"

La carrière de collectionneur de Luciano Rinaldi, agent de commerce à la retraite âgé de 63 ans habitant Santa Croce sull'Arno, dans le département de Pise, débute avec les montres, passe par les motos et aborde enfin les quatre roues grâce à une Fiat 500 F et à une Balilla 4 rapports de 1935. Son amitié avec l'abbé Andrea Cristiani, l'un des trois fils de Narciso, créateur de l'Urbanina, lui fait revivre l'aventure de cette citadine pensée et construite dans sa ville natale. Avec une passion telle qu'il possède, aujourd'hui, l'unique exemplaire produit avec une carrosserie torpédo. L'appétit venant en mangeant, il s'est ensuite doté d'une Zagato Zele, qui représente, selon son humeur, la suite industrielle du projet ou son chant du cygne. Les deux étaient exposées, en février 2011, au Salon Auto Moto Retro de Turin sur un stand spécialement consacré aux électriques italiennes d'antan.

« Derrière la redécouverte de l'Urbanina, explique-t-il, il y a également un projet humanitaire. L'association Movimento Shalom, fondée par l'abbé Andrea Cristiani, a édité un livre intitulé *La nostra Urbanina*. Sa vente permet de financer des projets au Burkina Faso ». Une excellente manière de relier la mémoire de Narciso à un projet de coopération internationale, dans l'esprit de générosité qui animait Cristiani et le marquis. ■



La manivelle la plus rustique du monde : deux simples molettes vissées pour faire monter ou descendre la vitre.



Système de fermeture des portes façon armoire normande, emprunt au monde du chemin de fer pour bloquer les vitres en position... On fait dans le rustique et l'ancien !

Piano, piano dans les ronds-points serrés. Mais les faibles performances de l'Urbanina limitent les risques de chavirage.

L'accès aux places AR se fait par un basculement total des sièges AV, ce qui permet de voir la simplicité de leur système de montage, bien qu'ils soient réglables longitudinalement.

S.p.A., vite rebaptisée Urbanina S.p.A. Narciso poursuit le développement en intégrant un moteur électrique de 700 W (équivalant à 0,95 ch, autrement dit pas grand-chose !), un vulgaire démarreur utilisé par les poids lourds Fiat. Alimenté par des batteries de 100 Ah et associé à un sélecteur de tension (12, 24 ou 36 V) qui se comporte comme une boîte à trois rapports, il n'autorise qu'une vitesse de pointe de 30 km/h, l'autonomie étant réduite à 40 km. C'est insuffisant. Notre inventeur se rabat alors sur le moteur Bosch utilisé par les armées allemandes pour faire tourner ses canons. Il offre 1 kW de puissance, et s'accompagne d'un embrayage électrique et de batteries Tudor de 250 Ah installées sur un support aisément escamotable. Bien utile lorsqu'il s'agit de les remplacer rapidement quand elles sont déchargées.

Plus d'habitacle pivotant. Trop cher à produire. Dommage, l'idée était séduisante

L'Urbanina ainsi revisitée revient sur le devant de la scène au Salon de Genève de mars 1967, puis dans une nouvelle évolution à celui de Turin à l'automne. On y retrouve le monocylindre Lambretta dont la cylindrée a été portée à 198 cm³ [2] aux côtés d'une version de base dotée du moteur Bosch, sans chargeur intégré, ce qui oblige à troquer les batteries, une fois leur limite d'autonomie atteinte, et avec un nouveau moteur électrique de 2 kW, cette fois avec un système de recharge complet, incluant même une récupération de l'énergie lors des freinages. Le constructeur la donne pour 60 km/h de vitesse maxi, ce qui apparaît bien optimiste. La carrosserie est simplifiée : les passages de roues sont en forme de trapèze, la cabine est issue de celle du trois-roues Piaggio Ape, les phares et les optiques AR sont extérieurs et non plus intégrés, les jantes sont communes aux trois-roues Innocenti et elles ont perdu leurs beaux enjoliveurs chromés. Les trois versions reçoivent une dénomination commerciale : Primavera (printemps), Quattro Stagioni (quatre saisons) et Berlinetta (berlinette). Le dépliant qui accompagne son lancement insiste sur l'interchangeabilité des éléments de carrosserie sur un même châssis. 30 ans plus tard, Smart ne dit pas autre chose pour parler de ses voitures !

La production démarre lentement, sans le soutien d'une campagne publicitaire digne de ce nom. Sans doute Bargagli considère-t-il que les cinq pages que l'hebdomadaire populaire *Domenica del Corriere* a consacrées à l'Urbanina, en juillet 1967, sont suffisantes. Elle y est annoncée comme étant la « toute première voiturette électrique », légende qui, comme on l'a vu, perdure. Et on ne s'attarde pas sur son prix, beaucoup trop élevé, à cause du système de carrosserie tournante. A 600.000 lires pour la version de base, elle ne soutient pas la comparaison avec une Fiat 500 F (475.000 lires) ou avec la 600 D (640.000 lires). Il faut impérativement revoir la copie.

La deuxième série de l'Urbanina renonce donc à l'habitacle pivotant, et se replie sur un style plus banal misant sur l'aspect pratique. Les lignes, simplifiées à l'extrême, permettent, de plus, d'en décliner des versions quasi infinies, qui s'adaptent à la demande du client : monospace, camionnette tôlée, fourgonnette à hayon enroulant, toit repliable... On peut même y ajouter une deuxième banquette, ce qui transforme cette auto lilliputienne en une quatre places ! Pourtant, malgré cette flexibilité engageante, les clients ne se bousculent pas et, fin 1971, Bargagli et Cristiani doivent se résoudre, à contrecœur, à céder le projet et ses droits d'utilisation à la carrosserie Zagato. Celui-ci en extrapolera la Zele (Zagato Elettrica, produite à environ 500 exemplaires entre 1972 et 1976), qui reprend le package technique de l'Urbanina, mais se dote d'une carrosserie en matière plastique plus moderne et plus soignée [3].

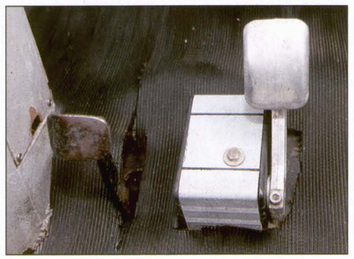
Les raisons de cet échec sont multiples, mais elles tiennent d'abord à la structure de la société qui ne compte pas le moindre salarié. Les voiturettes sont assemblées par des... volontaires qui travaillent le soir et la nuit après leur journée de travail habituelle. Les relations avec les sous-traitants sont tout

La rusticité n'exclut pas un certain confort et le sens du détail

aussi archaïques, l'entreprise n'achetant qu'au compte-gouttes et en fonction des commandes ce dont elle a besoin. Elle n'hésite pas à changer de source d'approvisionnement en fonction du prix ou de la disponibilité des pièces. A cela s'ajoute l'absence de réseau commercial, l'Urbanina se contentant d'enregistrer des commandes dans les salons où elle s'expose (y compris à l'occasion de l'Exposition Universelle de Montréal en 1967), sans même chercher à convaincre les grandes administrations qui y auraient, pourtant, trouvé un intérêt. Résultat : seuls une quarantaine d'exemplaires, y compris les prototypes de 1965, auront été réalisés, tous différents les uns des autres. Parmi eux, cette Urbanina à carrosserie torpédo, mise en circulation le 20 mars 1971 pour le compte de l'Ente Fiera di Milano, la société publique qui organisait les foires dans le quartier des expositions de la ville

Sur le combiné, on peut voir le variateur qui permet de choisir le sens de la marche (Retro ou Avanti) ou le point mort (0).

Le combiné comporte un contrôleur de charge et quelques voyants. Point barre.



Le pédalier avec, sous l'accélérateur, le potentiomètre relié au contrôleur de puissance.

[2] 11,5 ch DIN, pour une vitesse de pointe de 65 km/h, grâce à son poids de 295 kg contre les 380 de la version électrique. La consommation est de 4 l/100 km.
[3] Après avoir participé, chez Zagato, au développement de la Zele, Narciso Cristiani a abandonné le monde de l'automobile pour s'occuper de la restauration d'une église et produire un petit train pour les enfants. Il est décédé, à 68 ans, le 18 juin 1981.

lombarde. Longtemps utilisée comme véhicule d'assistance, elle a connu trois autres propriétaires, parmi lesquels une aciérie, avant d'arriver, en 2010, entre les mains de Luciano Rinaldi, collectionneur atypique (voir encadré). « J'ai eu de la chance. Elle était quasi parfaite, explique-t-il. Je me suis limité à une révision de la partie électrique, et au remplacement des batteries ». Son côté chaise à porteurs peut être déroutant, mais ce style revêche obéit avant tout à la rationalité. Pas de porte-à-faux AV, ce qui transforme les pneus en... pare-chocs, un seul balai d'essuie-glace central, des portes s'ouvrant à 180° pour une accessibilité parfaite, des roues petites sur des jantes de 10" mais relativement larges (4.00, autrement dit du 145 en mesure moderne) pour un bon appui au sol. Les traverses du châssis, légèrement proéminentes, servent comme support pour le cric... mais aucune roue de secours n'a été prévue ! Dans l'habitacle, l'ambiance est austère sans être triste, grâce à des sièges bleu, une nuance que l'on retrouve sur les contre-portes et le tablier. L'instrumentation est

On ne roule pas vite, mais en silence. C'est top l'électrique d'il y a... 40 ans !

réduite à un petit combiné accroché à la colonne de direction surmonté d'un volant quasi horizontal, et incorporant un ampèremètre central, quatre témoins (clignotants gauche et droite, feux de route et de croisement) et deux interrupteurs avec, sur le côté droit, un minuscule levier pour la sélection de la marche AV ou AR. Les commodos sont d'origine Fiat 500 F, tout comme les guides des sièges et le frein à main.

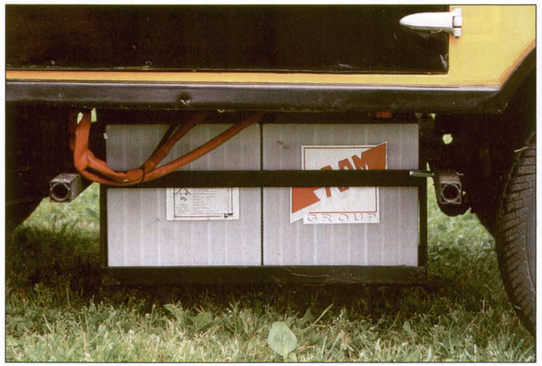
Tout ce qui ne sert à rien (le tachymètre, par exemple, inutile vue la vitesse de pointe annoncée et les performances réelles de l'auto) a été banni. Pour manœuvrer les vitres descendantes, pas de manivelles ni de mécanismes complexes, juste deux fixations vissées à la partie supérieure et une sangle pour les bloquer dans la position choisie. Le klaxon se commande du pied gauche, là où se trouverait normalement l'embrayage. Par contre, la position des pédales de frein et d'accélérateur est fortement désaxée vers le centre, ce qui oblige à prendre une position pour le moins étrange. Heureusement que les trajets effectués ne peuvent être que courts.

L'espace et la lumière ne manquent pas dans une auto qui n'atteint même pas les deux mètres de longueur. C'est assez surprenant, et si la place est comptée pour les genoux des passagers AR, les centimètres aux coudes et pour la tête sont généreux. Surtout si l'on escamote la capote. Quant aux rangements, ils existent aussi, mais avec une discrétion de bon aloi, au-dessus des passages de roues AV.

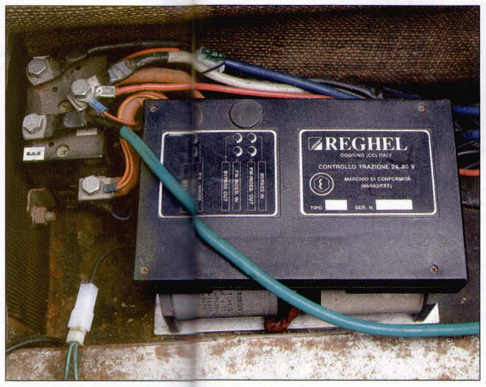
Sous-virage, survirage, tangage, roulis. Autant de notions hors de propos avec l'Urbanina, ses performances étant tellement réduites qu'elles ne viennent jamais traquer les limites de son châssis, et la bonne répartition des masses fait le reste, les batteries placées au centre abaissent, par ailleurs, le centre de gravité. Les suspensions, quant à elles, sont très sophistiquées pour une voiturette de ce gabarit. Elles font appel à des triangles superposés à l'AV et à un essieu rigide associant biellettes de poussée et barre Panhard à l'AR. A échelle réduite, c'est le même dessin que pour la Fiat 124.

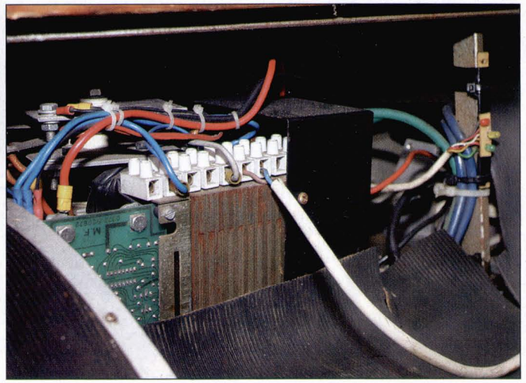
Au volant, on comprend très vite que l'Urbanina peut digérer une puissance bien supérieure aux 2,7 ch dont elle dispose. Là, bien que l'on retrouve la linéarité d'accélération propre à l'électrique, l'auto apparaît paresseuse, limite souffreteuse. La faute à une autre particularité car, contrairement aux premières versions dotées d'un contrôleur de puissance, les dernières Urbanina n'en disposent pas. Elles ont simplement un inverseur de marche. Du coup, même la plus petite des pentes la voit se fatiguer. Pour ne rien arranger, la faible hauteur sous charge est un vrai handicap sur nos routes défigurées par les gendarmes couchés et autres douceurs destinées à faire ralentir les modernes. Le plaisir est donc ailleurs. Dans le silence de fonctionnement, dans la maniabilité d'un engin que l'on peut garer n'importe où ou presque, dans son insertion au millimètre dans une circulation même dense, un peu à la manière d'un scooter. Avec juste un bémol : il ne faut pas prendre trop vite les ronds-points serrés. La hauteur du bahut et le minuscule empattement ont tendance à rechercher le chavirage. Mais comme dit Luciano : « Tu ne vas jamais vite, et comme le principe c'est de charger au maximum l'auto pour ramener ses courses à la maison, le risque est quasi nul. Tu ne fais que de petits parcours, tu prends ton temps et tu calcules ton autonomie. Tu sais, en partant, que tu as deux heures de "roule" devant toi. Et que plus tu vas vite, plus tu consommes. Alors, tu y vas *piano, piano*. » Ce qui, vous vous en doutez, va à l'encontre de la mentalité italienne et explique également le peu d'intérêt que nous manifestons envers l'électrique. Aujourd'hui comme hier... ■

Décapoté, l'arrière est finalement plus agréable à regarder. On notera l'importance de la voie, à peine inférieure à l'empattement !



Entre les deux essieux, un berceau accueille les batteries qui, vous le voyez, frôlent le sol !





Gros plans sur le contrôleur de puissance et le chargeur de batteries.

A l'arrière, une petite banquette a été installée entre les passages de roues, sur le moteur et le contrôleur dont on voit le fil d'alimentation qui permet d'assurer la recharge sur le courant 220 V.

Passeport technique Urbanina

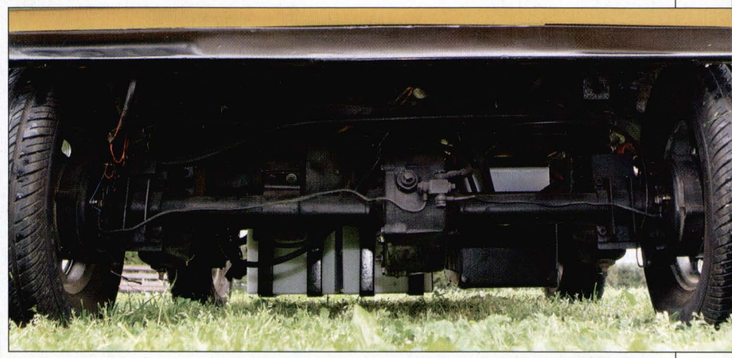
▼ **Moteur**
Bosch à excitation séparée, 2 kW (2,72 ch), en position centrale devant le pont AR ■ **Batteries :** 6 accumulateurs Tudor 6 V au plomb 250 Ah, au centre du plancher ■ **Chargeur :** transformateur intégré.

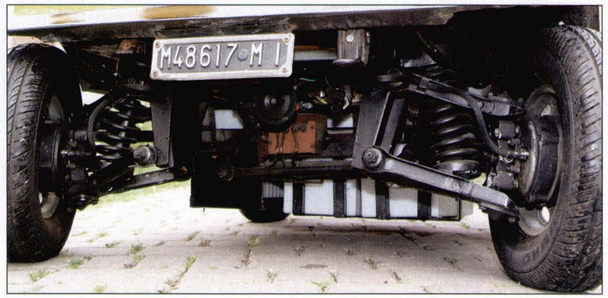
▼ **Transmission**
Roues AR motrices - Variateur électrique avec inverseur marche AV + MAR.

▼ **Structure**
Châssis à longerons et traverses en acier. Carrosserie torpédo à deux portes en tôles d'acier, capote en toile ■ **Suspensions AV :** à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** essieu rigide, bielles de poussée, barre transversale Panhard, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** à tambours, commande hydraulique ■ **Direction :** à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage :** 4,60 m entre murs ■ **Jantes :** en acier ■ **Pneumatiques :** 4.00 x 10 (145/80 R10 69T) ■ **Dimensions :** 1,850 x 1,320 x 1,780 m ■ **Empattement :** 1,270 m ■ **Voies AV/AR :** 1,040/1,000 m ■ **Poids à vide :** 390 kg.

▼ **Performances**
Vitesse maxi : 48 km/h ■ **Autonomie :** 90 km ■ **Temps pour une recharge complète :** 9 h.

▼ **Exemplaires produits Urbanina (1965-1971, toutes carrosseries et moteurs confondus, y compris les prototypes et les unités avec moteur à deux temps) :** environ 40.





Les dessous, somme toute classiques, avec des suspensions qui rappellent celles de la Fiat 124.