

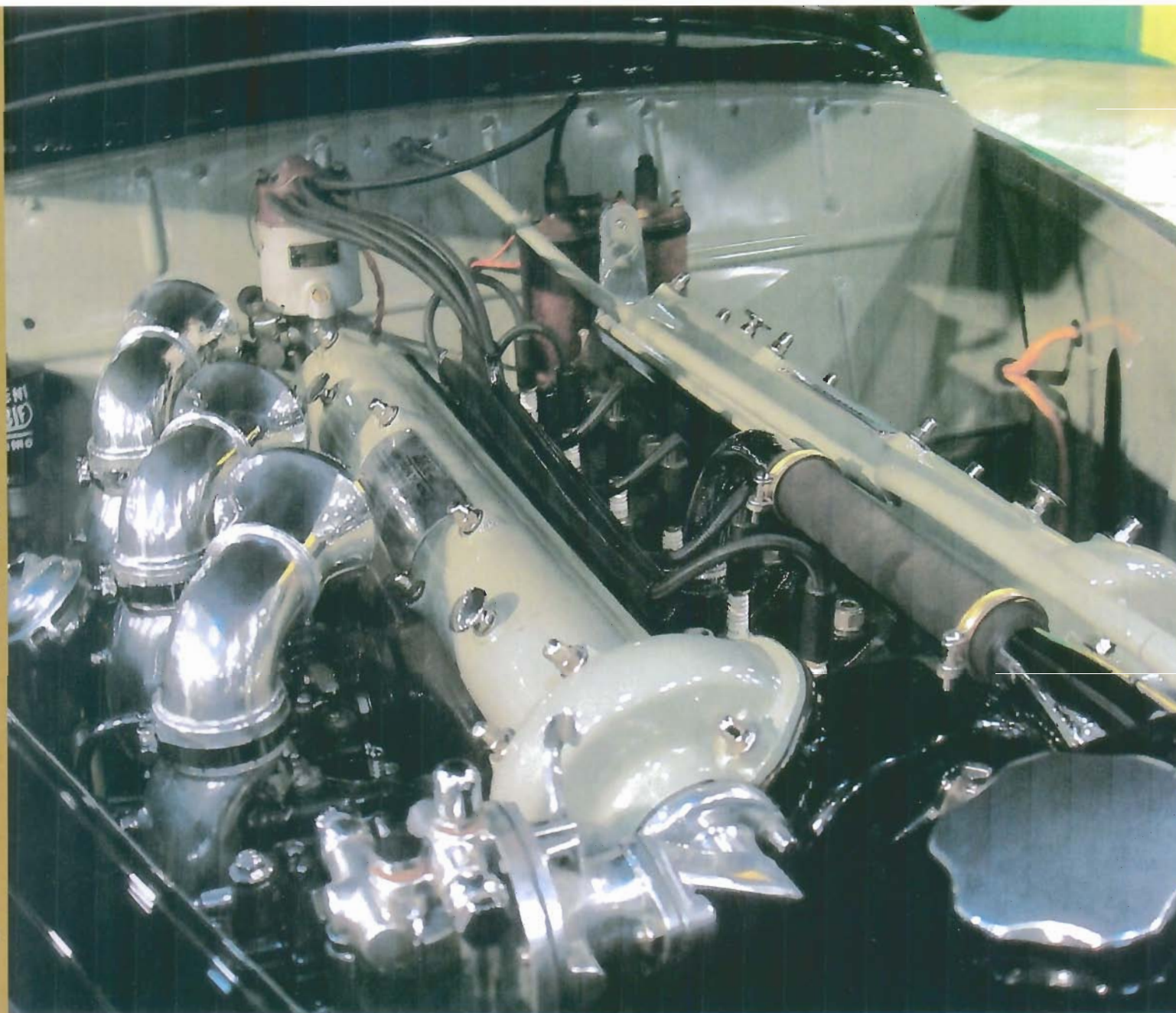
collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento n. 65 del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06

Periodico - Anno 3 - n. 12 - Giugno 2012 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre • Spedizione in abbonamento postale



Notizie
dai

Lambretta Club

A pagina 23: Editoriale del Presidente - Programma Manifestazioni
A pagina 31: Tecniche di restauro. Il montaggio dell'albero motore

curiosità

L' URBANINA, una storia dimenticata



di Alessandro Pisacane

Un'altra ingegnosa opera della meccanica italiana nata troppo presto.

Provate ad immaginare quale successo commerciale se fosse arrivata negli anni '90.

Tra le piccole autovetture italiane, prodotte in piccole serie o rimaste allo stadio di prototipo, c'è l'Urbanina, nata in Toscana, a Santa Croce sull'Arno, che può essere definita come la prima city-car ad emissioni zero. Un'auto elettrica con l'abitacolo pivotante a 360 gradi, nata per l'uso cittadino, ma che era anche perfettamente a suo agio negli spostamenti estivi in campagna e nei luoghi di villeggiatura.

Un progetto d'avanguardia, nato in un'epoca dove il petrolio (e quindi il motore a scoppio) non aveva antagonisti e non era diffusa la coscienza ecologista.

Il marchese Pier Girolamo Bargagli Bandi Bandini e il meccanico Narciso Cristiani di Staffoli, pensarono per primi ad una vettuercina "urbana", che potesse risolvere i crescenti problemi di circolazione nelle città e i conseguenti problemi di parcheggio.

Fu così che il marchese mise a disposizione un capannone nelle sue proprietà e vi fece installare una piccola officina, diretta da Cristiani. I primi prototipi presentavano un telaio a "X", con quattro ruote di diametro ridotto alle estremità.

Il telaio sosteneva un pianale circolare su cui era fissata la carrozzeria, di forma cilindrica, in vetroresina per l'inverno e in vimini per l'estate, oppure aperta ai lati ma dotata di tela protettiva.

Tutta la carrozzeria poteva ruotare, in quanto fissata, tramite due fermi, sul pianale.

Liberando i fermi la cabina girava manualmente su una cremagliera. L'accesso, quindi, era possibile da qualsiasi lato e i posti erano due, guidatore e passeggero.

La prima versione del veicolo era dotata di un motore a scoppio a sviluppo orizzontale e dal ridotto ingombro, per poter trovare collocazione sotto il pianale rotante; e guarda un po', fu scelto quello della Lambretta 200 (si dice anche che fosse il motore della TV 175).

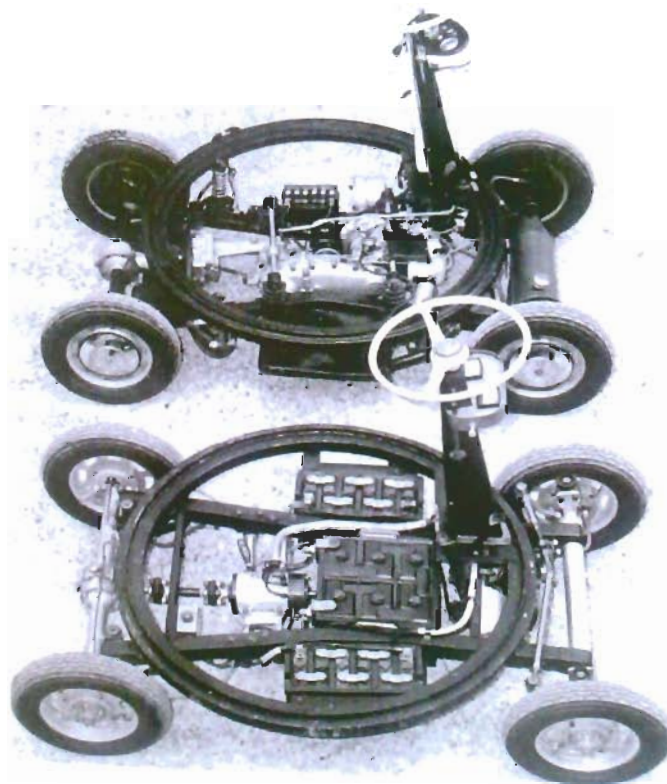
Il propulsore fu acquistato direttamente dal Cristiani, nel settembre 1966, presso il concessionario Del Seppia di Pisa, come da fattura emessa e ancora esistente. Il motore permetteva al veicolo di raggiungere gli 86 Km/h, con un'autonomia di 180 Km. Questo era posizionato al centro del veicolo, fissato al telaio a "X" tramite due bracci che passavano attraverso gli occhielli del carter. Fu necessaria una modifica del cambio, posizionando un riduttore sul semiasse posteriore.

È bene ricordare che l'Urbanina era monomarcia.

Il serbatoio, invece, era collocato sul semiasse anteriore. La sospensione anteriore assomigliava alla sospensione Mc Pherson, utilizzata allora solo su auto prestigiose.

Il progetto fu depositato presso il Canadian Patents Database.

Il passo immediatamente successivo fu quello di pensare ad un propulsore elettrico, una serie di comuni batterie al piombo, sul cui inadeguato rendimento in termini di potenza e autonomia si arrovelarono per anni, giungendo a risultati per quei tempi accettabili,



In alto la versione con motore a scoppio Lambretta; sotto la versione elettrica.

grazie all'utilizzo di batterie Bosch, utilizzate per far muovere i cannoni delle navi tedesche.

Le caratteristiche principali della versione elettrica sono le seguenti:

- dimensioni: lunghezza 196cm, larghezza 128cm, altezza 170cm (due passeggeri);
- peso a vuoto di 335 Kg (con il motore Lambretta, 310 Kg);
- velocità massima dichiarata 70 Km/h;
- Motore elettrico da 1 KW, 24 V, posto nel telaio;
- batteria ad accumulatori, sistema brevettato;
- autonomia di 180 Km;
- trasmissione progressiva;

- carrozzeria in plastica vetrificata o in vimini (a seconda delle stagioni).

Dopo un breve entusiastico successo (presenza al Salone di Torino nel '66, a Montreal, una festosa tournée lungo il Tirreno da Montecarlo alla Sicilia, l'interessamento di Fiat e di Mercedes - che arriva ad offrire iperboliche cifre per comprare la licenza - le svariate omologazioni e i brevetti ottenuti) tutto cade nel silenzio generale.

Qualche anno più tardi, agli inizi degli anni '70, Zagato ne acquista i brevetti e inizia la produzione di serie, cambiando il nome in "Zelex" (Zagato Elettrica), ma presto deve

cedere il passo di fronte ad un muro di indifferenza e di ostacoli.

L'Urbanina fu studiata a più riprese dal suo inventore, cambiandole spesso l'aspetto esteriore o dotandola anche di quattro posti

Conobbe anche fama all'estero, soprattutto in Inghilterra, Stati Uniti e Germania. Dei trenta modelli prodotti alcuni si trovano, infatti, in Svizzera e nel centro Europa.

Ebbe una certa eco anche in Cina. Quarant'anni dopo la prima apparizione dell'Urbanina, la Nissan propone la PIVO, un'auto elettrica che, a detta della casa nipponica, è "una vettura nata per stupire e dotata di caratteristiche tecniche mai applicate prima al mondo dell'automobile".

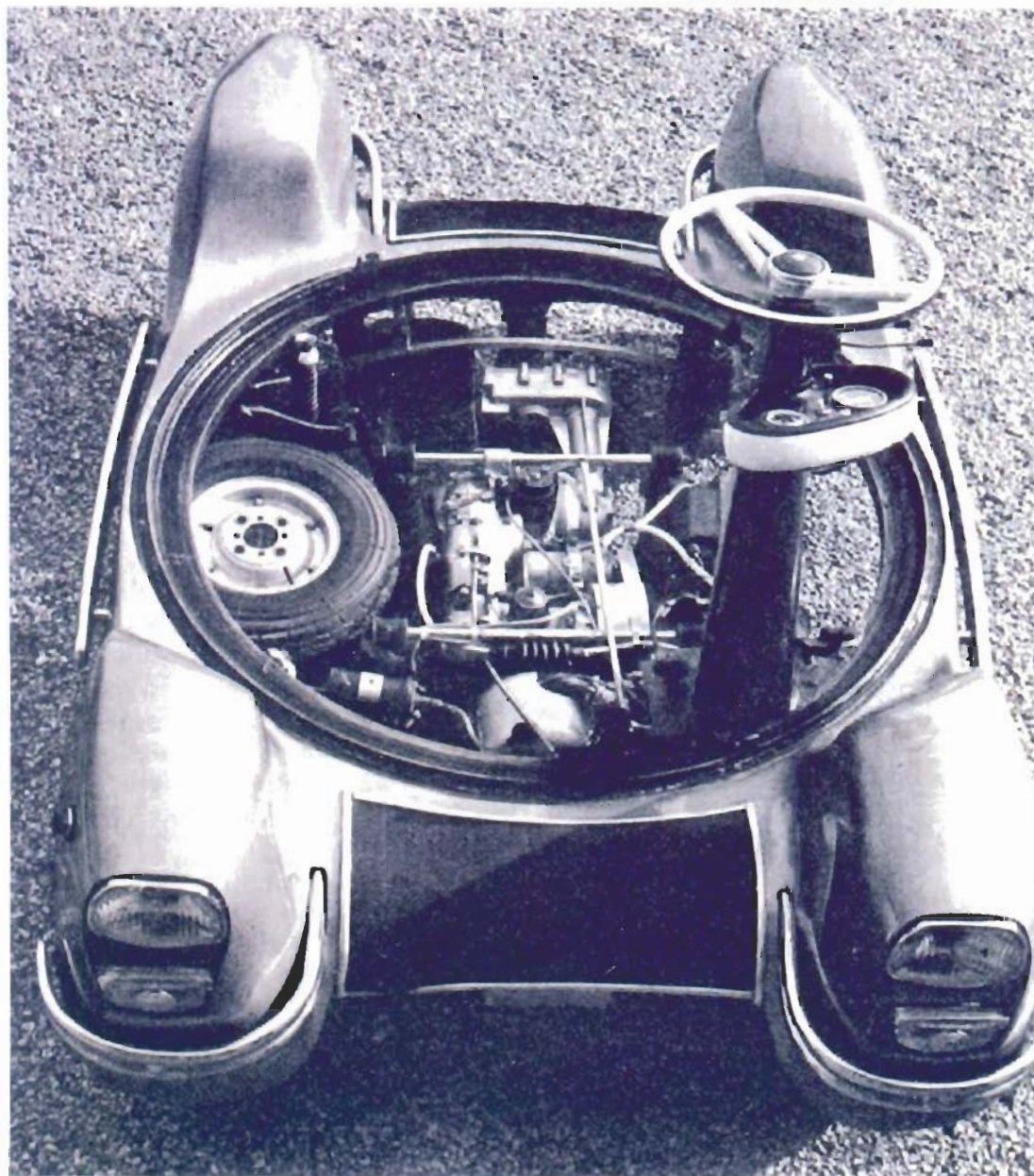
Queste caratteristiche hanno il loro punto di forza nella rotazione della cabina di guida!

Un libro, "La nostra Urbanina" a cura di Giancarlo Andreani (Ed. Movimento Shalom), ricorda le due figure artefici di questa validissima idea e tutti i loro collaboratori, ripercorrendo la storia e le vicissitudini dell'Urbanina.

Scopo del libro è di dare il giusto riconoscimento ad un'idea avveniristica che, ancora una volta, esaltò il genio nostrano, restituendo agli inventori dovuti meriti.

Sfortunatamente, come spesso accade sia per l'Urbanina sia per la Lambretta, il patrimonio storico, industriale e inventivo italiano viene lasciato cadere nell'oblio, esaltando magari invenzioni straniere "originali" che devono molto ai progenitori dello Stivale.

Un sentito ringraziamento va anche a Luciano Rinaldi, persona gentile e disponibile



Base con meccanica completa, carrozzata senza pianale

e che, oltre ad essere molto informato sulla storia dell'Urbanina,

essendo possessore di uno dei trenta modelli prodotti e marcianti su

strada, è un appassionato collezionista di Lambrette.



La Nissan Pivo con cabina passeggeri pivotante (ruotante) arrivata 40 anni dopo, esattamente nel 2005, al salone di Tokyo.

IE • BREVI COMUNICATI • NOTIZIE • BREVI COMUNICATI • NOTIZIE • BREVI C

Caccia all'intruso

Abbiamo introdotto con il numero passato, l'11, una novità in parte per rendere più accattivante e attenta la lettura e in parte per premiare i nostri lettori ai quali teniamo in modo particolare.

L'INTRUSO è un vocabolo che nulla ha da spartire con l'argomento trattato. Nel numero scorso l'intruso era a pag. 9 nella rubrica curiosità a cura di Bruno Nicolini, alla quarta riga compare la parola DIMITROV che nulla ha in comune con il motore FIAT.

Il primo lettore che ci segnalerà l'intruso riceverà al proprio domicilio un libro "3° ... Ettore Bugatti" senza nessuna spesa. L'intruso del n.11 è stato catturato da ben 3 lettori il premio naturalmente è andato al 1°.

L'intruso in questo numero cercatelo nella rubrica restauro FRENI.

Errata Corrige

REFUSO
Viene chiamato l'errore che malignamente colpisce alle spalle il redattore di un articolo. Allora bisogna, dopo essersi cosparsi il capo di cenere, ricorrere all'errata corrige.

Ed è quello che facciamo noi in merito alla didascalia della copertina dove per errore abbiamo invecchiato JARNO TRULLI, con la "J" e non con la "I" come abbiamo scritto, di 20 anni in un colpo solo, infatti Jarno inizia a correre in formula 1 nel 1997 e non nel 1977.

Ci scusiamo con JARNO per l'errore che certamente, da quel grande sportivo che egli è, ci avrà già perdonato.



Manifestazione e raduni auto-moto d'epoca

Informiamo i lettori collezionisti che intendessero partecipare a manifestazioni sportive e raduni che, a seguito dei gravi eventi sismici che hanno colpito la regione Emilia-Romagna, molte manifestazioni sono state spostate o annullate. Sugeriamo di informarsi, prima di programmare una eventuale partecipazione, presso l'ente organizzatore o l'ufficio preposto del comune dove si svolge la manifestazione.