

CitiCar Sebring-Vanguard



CitiCar zaparkowany przy współczesnej Tesli wygląda jak toporna zabawka niedbale sklecona w przydomowym garażu

To małe, trapezoidalne autko wielkości wózka golfowego jednym kojarzy się z harcerskim namiotem, a innym – z kawałkiem sera, jakim zajadają się myszy na dziecięcych kreskówkach. I choć trudno w to uwierzyć, był to w Stanach Zjednoczonych najlepiej sprzedający się samochód elektryczny do czasu pojawienia się Tesli w 2012 roku.

W dobie kryzysu paliwowego lat siedemdziesiątych zaprojektował go dealer Chryslera – Robert Beaumont, prezes firmy Sebring-Vanguard. CitiCar produkowany w latach 1974-77 w Sebring na Florydzie występował w trzech wersjach. Wczesne coupé, oznaczone symbolem SV-36, wyposażono w silnik elektryczny General Electric o mocy 2,5 KM (1,9 kW) i akumulator 36 V. Drugi model (SV-48) miał silnik o mocy 3,5 KM (2,6 kW) i akumulator 48 V. W ostatnich latach produkcji powstał trzeci wariant

nazwany Transitional CitiCar. Otrzymał on ulepszonego układu napędowy z najmocniejszym silnikiem o mocy 6 KM (4,5 kW). We wszystkich modelach pod kanapą znajdowała się bateria złożona z kilku akumulatorów kwasowo-ołowiowych.

Prędkość maksymalna samochodów zależała od mocy silnika oraz pojemności akumulatorów i wynosiła od około 50 km/h do 80 km/h. Zasięg na jednym ładowaniu sięgał 64 km. SV-48 ważył 570 kg, a jego długość nieznacznie przekraczała 2,40 m. Konstrukcja pojazdu składała się z solidnej ramy ze spawanych rur aluminiowych i osadzonego na niej nadwozia, wykonanego z odpornego na uderzenia i korozję tworzywa ABS. Zawieszenie obejmowało dwa resory piórowe i cztery amortyzatory.

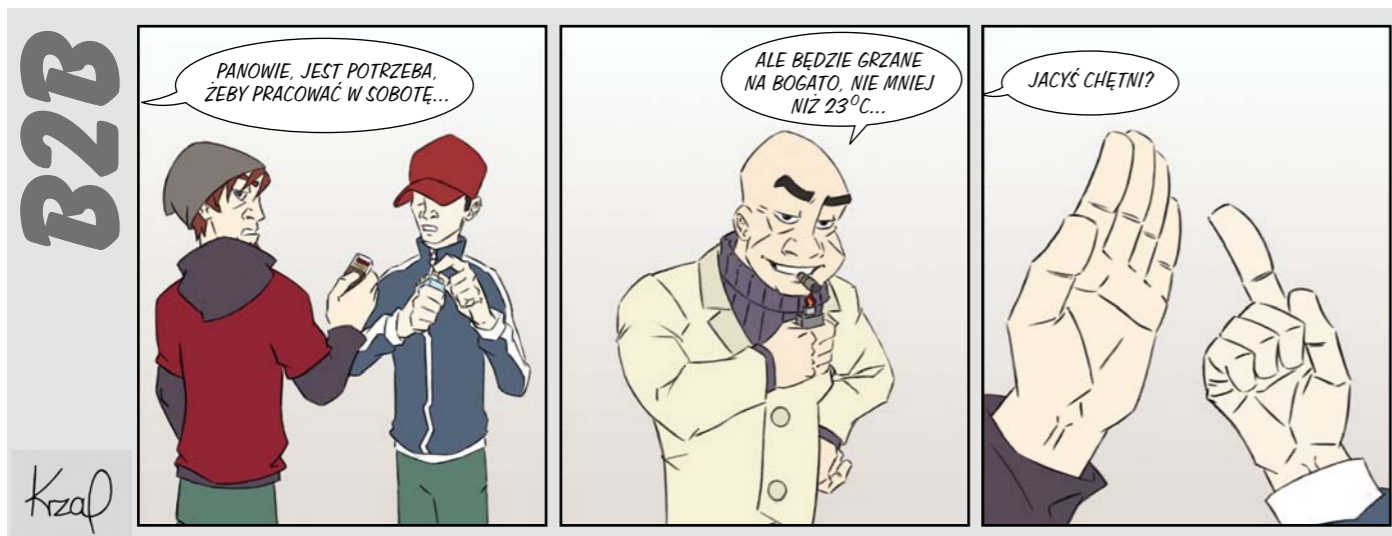
Kanciaste nadwozie mieściło dwie osoby. Charakteryzował je płaski, ukośny przód i równie płaski, prawie pionowy

tył. Mimo że wyposażenie wszystkich wariantów było isticie spartańskie, zapewniono ogrzewanie i chłodzenie kabiny pasażerskiej.

W 1978 roku przedsiębiorstwo Sebring-Vanguard ogłosiło upadłość i wystawiło na sprzedaż prawa do dalszej produkcji Citicara. Nabyła je inna firma z Florydy – Commuter Vehicles. Pojazd, którego produkcję wznowiła, nosił nazwę Comuta-Car i niemal nie różnił się od poprzednika. Na jego bazie powstał również dostawczy Comuta-Van o powiększonej do 3,60 m długości. W egzemplarzach nazwanych Postal Comuta-Van, zbudowanych w ramach kontraktu z amerykańską pocztą, wygospodarowano niewielki bagażnik z otwieraną klapą i dodano przesuwane drzwi. Model ten miał kierownicę po prawej stronie, co ułatwiało pracę listonosza.

Obaj wytwórcy wyprodukowali łącznie około 4000 egzemplarzy tych mikro-samochodów. Ich ceny kształtowały się na bardzo niskim poziomie, a jedyne zastrzeżenia budziło bezpieczeństwo – auto miało taką samą odporność na zgniatanie, jak puszka po piwie.

Niedoskonałość ówczesnych samochodów elektrycznych uświadamia nam postęp technologiczny, jaki w rozwoju baterii nastąpił przez ostatnie 100 lat. Historia zatoczyła pełne koło. Napęd elektryczny popularny na początku XX wieku, a następnie prawie całkowicie wyparty przez coraz wydajniejsze silniki spalinowe, obecnie znów wrócił do łask. ■



FOT: WIKIPEDIA

Kupuj oleje ELF i zdobywaj nagrody



Kupuj oleje ELF o lepkościach 0W20, 0W30, 5W20, 5W30, 5W40, 10W40 w opakowaniach 60L i 208L u autoryzowanego dystrybutora olejów ELF.*

Zgarniaj nagrody z limitowanej kolekcji odzieży warsztatowej ELF:

- czapki
- t-shirty
- spodnie warsztatowe
- baner reklamowy ELF 3m x 1,5m



*lista autoryzowanych dystrybutorów ELF na stronie www.elf.com.pl

elf.com.pl

elf