

pistonadas

REDUCCION DEL 75 % DEL CONSUMO DEL AUTOMOVIL

UNA NOVEDAD INTERESANTE: "LA FUEL CELL"

El estudio de las características de la cápsula Gemini nos ha llevado al conocimiento de la existencia de un nuevo método de producción de energía: la llamada "Fuel Cell", que podemos traducir al castellano por "Pila a Combustible". Inmediatamente y ante las ventajas que a primera vista parecía contener el nuevo sistema, nos hemos preguntado si podría ser aplicado al automóvil. Hemos estudiado el tema y hemos tenido conocimiento de que en el año 1959 la Chrysler Corporation presentó oficialmente en los EE. UU. un prototipo de automóvil equipado de este sistema automotriz. Dicho automóvil, el "Cella I", causó general sensación y, en principio, se proyecta lanzar algunas unidades al mercado en el año 1970.



eléctrica, quedando como único residuo, una pequeña cantidad de vapor de agua. La "fuel cell" hasta hace poco tiempo era aplicada en diversas actividades industriales y el combustible utilizado generalmente era el hidrógeno; esto naturalmente significaba una limitación considerable de las posibilidades de aplicación de la "fuel cell" al automóvil, ya que el hidrógeno es costoso y su puesta a disposición de los usuarios del automóvil, supondría serios y La "Fuel Cell" no es más que una pila que transforma el combustible en energía eléctrica, es decir, es una productora de electricidad que se alimenta con combustible. El carburante se deposita directamente en el interior de la "pila" en la cual, a través de una reacción química, se transforma en energía graves problemas de distribución. La General Electric, tras costosas investigaciones ha creado una "pila" que puede utilizar como combustible, gasolina, gas oil, o propano, indistintamente.

En realidad el equipo propulsor del "Cella I" utiliza un motor clásico: el motor eléctrico, aunque perfectamente modernizado y acondicionado para el uso al cual se le destina. La principal novedad consiste en que dicho motor no va alimentado con energía procedente de los acumuladores clásicos conocidos hasta la fecha, si no que reciben de la "pila de combustible" la energía eléctrica necesaria para su funcionamiento.

Las principales ventajas que se derivan de la utilización de la "pila" residen, entre otras, principalmente en el aprovechamiento de un 80 por ciento de las calorías contenidas en el carburante utilizado. Los motores clásicos que conocemos alimentados por carburadores, difícilmente sobrepasan el 20 por ciento. Los motores diesel y los generadores de turbina en óptimo rendimiento no llegan al aprovechamiento de un 40 por ciento. Según esto, de cara al usuario, la aplicación de la "fuel cell" significaría un ahorro considerable de combustible. Si el consumo de un vehículo alimentado en la forma clásica es, por ejemplo, de 8 litros a los 100 km., con el empleo de la "fuel cell", el mismo vehículo consumiría 2 litros en la misma distancia recorrida. La reducción en tan importante medida del consumo es la principal ventaja de la "pila de combustible" (o al menos así lo juzgarán la mayoría de nuestros lectores). Pero no es la única. En el "Cella I" se han suprimido el embrague y el cambio de velocidades. El automóvil es completamente silencioso y no proyecta ningún tipo de gas residual, lo cual es una ventaja muy grande si consideramos el alto grado de polución de la atmósfera de las grandes ciudades producida por el intenso tráfico actual. Parece ser que la robustez del motor se vería acrecentada en proporciones enormes por la ausencia de explosiones y la eliminación de las contracciones térmicas propias del motor de pistón clásico.

La "fuel cell" no es utopía. Doscientas grandes sociedades internacionales entre ellas Esso, General Electric, Chrysler International, Lockheed, Aircraft Corporation, Allis Chalmers, etc., realizan importantes estudios y trabajos de laboratorio para la aplicación de la "fuel cell" a sus producciones. Ya hemos hablado de su utilización en la cápsula Gemini. También la "pila" ha sido aplicada por las fuerzas armadas de los EE. UU. en aviones experimentales, en submarinos y en cohetes de largo alcance.

Cabe preguntarse cuando podremos comprar un automóvil impulsado por el nuevo sistema motriz. En principio la Chrysler ha anunciado que el "Cella I" estará a disposición del mercado americano en 1970. Para nosotros, la SEAT tiene la palabra. MAT.

CABEZAZOS

"Otro año lo seremos..." Así reza la vieja canción de los futbolistas decepcionados. El equipo del Girona, que se lo jugaba todo a la carta del Condal, salió derrotado en toda la línea. No valieron ni las tácticas destructivas de Pujolrás, ni los gritos de aliento del público, ni las fórmulas mágicas del Dr. Colomer. La segunda parte fue un entierro y una buena exhibición del Condal. Toda una temporada, pensando en el ascenso, para perderlo todo en una infeliz tarde de mayo.

¿Y ahora qué haremos? Esto es lo que se preguntan los socios, los directivos, los entrenadores y todos los aficionados de buena fe. Algunos cargan toda la culpa al entrenador, otros a los jugadores, los de más allá a la Directiva.

Eramos pocos y la casa sin barrer. Quizás sería mejor un ligero examen de conciencia y ver si todos han cumplido con su deber. ¿A que no?

Los de buena fe aún esperan el milagro del campo del Sans, que ha de venir aparejado con otro milagro en el campo del Fabra-Coats. Será mejor no vivir de ilusiones ficticias. El Girona, desde los comienzos de la segunda ronda del torneo, perdió su carta de navegar. Empezó a jugar a la defensiva, perdió la alegría de su juego y al final, hizo bostezar a sus más adictos seguidores. Su final en la Liga ha estado en consonancia con la forma de actuar. Han muerto con las botas puestas, pero sin alegría y sin pundonor.

El Olot no ha tenido suerte este año. Entre los arbitrajes, las lesiones y los

"malages", han ido perdiendo partidos en casa y ahora se encuentran abocados a la promoción. Lo mismo les pasa al Palafrugell, aunque estos últimos han estado en su línea tradicional, pero sin suerte en algunos partidos. El domingo, todo quedará resuelto. Veremos si aún pueden escapar de la promoción, que este año puede ser trágica, si descienden el Badalona y el Europa. En fin, que en todas partes cuecen habas. Hasta en Figueras...

Se dice y se habla, de que se está organizando una nueva competición que llene los domingos, hasta fines de junio. Nos alegramos mucho de tal idea y conviene ponerla en práctica, porque con el Torneo de Liga Catalana y el del General Moscardó, no se va a ninguna parte. Y además que con la repesca, tienen un fondo de injusticia. Total:

que se está organizando algo, aunque sin saber qué será. Los más interesados en la idea —¡asómbrese!— son los del Español. No es mala su compañía, porque es un equipo taquillero. Ya se verá.

La pugna que debía entablarse entre el Presidente Llaudet y el antiguo Presidente Miró-Sans, ha quedado reducida a un duelo entre el primero y el señor Vendrell, antiguo jefe de la Guardia Urbana de Barcelona. No creemos que haya color en este duelo. Las cosas están muy claras. Pero la "fugida" de Miró-Sans ha tenido un cierto aire de repulsa de los socios. Se gastaron muchos millones en el Nou Camp, para que ahora no le echen las cuentas a la cara. Y lo mejor es disimular y a otra cosa. ¿No es verdad, don Francisco? PUM



c. Santa Eugènia, 8 - Tel. 203080 GIRONA

**BAR
RESTAURANT**