

# DOPO DI LORO L'APOCALISSE

Due automobili videro la luce in Italia poco prima dello scoppio della seconda guerra mondiale. Furono la Fiat «508C», la futura «1100», e la Lancia «Ardea». Ne rievochiamo le vicende e la tecnica costruttiva





**Q**uel 1937 fu un anno in cui parve lecito sperare. Focolai di guerra ardevano bensì qua e là, ma l'obiettivo dell'espansionismo hitleriano assumeva agli occhi dell'uomo della strada contorni sfumati e comunque lontani. E pochi avevano intuito che la guerra civile di Spagna, così come il conflitto fra Cina e Giappone, altro non erano se non sanguinose «prove generali» della seconda tragedia mondiale del nostro secolo.

L'economia italiana era in ripresa: la produzione automobilistica avrebbe stabilito a fine anno un record, destinato a resistere fino al 1949, con 61.366 unità e un incremento del 46,22 per cento rispetto al 1936. Pure in progresso il numero delle auto circolanti (271.190, cioè + 20,05 per cento), dopo

che erano diminuite da 243.774 (1935) a 222.378 (1936). Ed erano in ascesa anche le esportazioni.

Questo, in sintesi quasi telegrafica, il contesto entro cui si colloca la nascita di una delle più fortunate fra le automobili costruite dalla Fiat e – nelle sue molteplici serie susseguitesesi nel tempo – una delle più amate da non meno di tre generazioni di italiani. Si tratta della «508C», ribattezzata subito e rimasta per sempre la «1100» per antonomasia, sia nelle versioni direttamente riferibili al tipo originario del 1937, sia in quelle che ne derivarono, pur con radicali innovazioni, a partire dal 1953 per finire al 1969 (di queste ultime, «Ruoteclassiche» ha parlato sul n. 4).

Con la «508C» la Fiat puntava a ripetere il successo della «Balilla», la prima





## DOPO DI LORO L'APOCALISSE

automobile italiana costruita in più di centomila esemplari (114.165), e non a caso la vettura fu presentata con il nome commerciale «Nuova Balilla». Essa arrivava inoltre sull'onda dell'affermazione della «Topolino» che, uscita l'anno precedente, stava avvicinandosi rapidamente ai volumi produttivi della «Balilla», destinati a loro volta ad essere clamorosamente superati con le versioni del dopoguerra, «500B» e soprattutto «500C», che faranno varcare alla piccola utilitaria la soglia del mezzo milione di unità (519.646).

La «508C» ebbe una diffusione meno imponente ma tutt'altro che trascurabile, specie ove si consideri che, alla data del lancio, costava esattamente il dop-

pio della «Topolino» (19.500 lire contro 9750) e dunque si proponeva a una fascia intuibilmente meno numerosa di clientela. Nondimeno, quando nel marzo 1953 il tipo «1100» (arrivato alla serie «E») cedette il passo alla sua giovane erede, la «103», aveva superato complessivamente quota 200.000, andando ben al di là, pertanto, del traguardo che si era posto il costruttore.

Cinque anni dividevano la «508C» dalla «Balilla», un intervallo di tempo che aveva reso possibile un vero e proprio salto tecnologico in avanti. Il motore era in pratica quello dello spider «Balilla Sport» (con un paio di CV in meno), differente da quello della berlina soprattutto per la cilindrata aumen-

tata da 995 a 1089 cm<sup>3</sup> (stessa corsa di 75 mm, alesaggio incrementato da 65 a 68 mm) e per la distribuzione a valvole in testa anziché laterali. Ma la meccanica della «Nuova Balilla» presentava numerose e sostanziali innovazioni: dalla testata in alluminio alle sedi valvole riportate, dal serbatoio del carburante sistemato posteriormente (e non più nel vano motore) all'alimentazione mediante pompa (e non più per caduta), ai tamburi dei freni di diametro notevolmente aumentato, e così via.

Un altro considerevole progresso era costituito dall'adozione della sospensione anteriore a ruote indipendenti, mentre quella posteriore era stata migliorata mediante l'aggiunta della barra





di torsione. L'inedita geometria dell'avantreno aveva altresì consentito l'impiego della guida a comando indipendente delle ruote, provviste inoltre di nuovi pneumatici a bassa pressione.

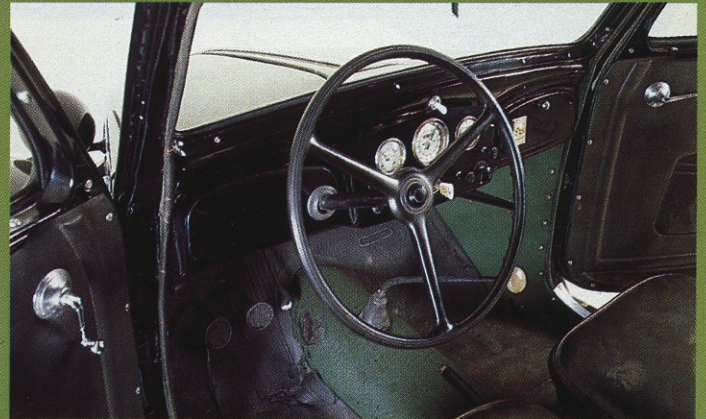
La carrozzeria, come già quella della «Balilla», era di costruzione interamente metallica, a quattro porte e quattro posti, con due sedili anteriori a poltroncina regolabile e divano posteriore con schienale ribaltabile per l'accesso al vano bagagli. Molto più ampia era l'abitabilità, più ricco l'allestimento, più completa la dotazione: i paraurti cromati, ad esempio, il cofano motore bloccabile dall'interno, le alette parasole orientabili, il tergicristallo elettrico, lo specchietto retrovisore, il lunotto

con tendina avvolgibile, i quattro supporti filettati già incassati sul tetto per l'applicazione di portabagagli, portasci, ecc., gli indicatori di direzione a freccia luminosa nello spessore del montante anteriore, l'attacco per lampada portatile sul cruscotto nonché la strumentazione, comprendente tachimetro, contachilometri, manometro olio, indicatore livello carburante.

L'aspetto esterno della vettura era senza dubbio ciò che in modo più immediato e vistoso contrastava con il design della «Balilla», facendolo apparire irrimediabilmente «datato». Non più linee squadrate e superfici piatte, bensì un profilo aerodinamico accuratamente studiato e forme arrotondate e

sfuggenti, secondo una tendenza stilistica già collaudata con elevati indici di gradimento. Altro dettaglio accattivante: la «508C» veniva fornita «in ben otto coloriture a scelta»: nero, blu scuro, amaranzo, verde scuro, verde chiaro, rosso, beige e grigio scuro. Due, invece, le tinte dei rivestimenti in panno dell'abitacolo: grigio e nocciola.

Senza altro apprezzabili le prestazioni, dalla velocità massima di 110 km/h al consumo medio di circa 9 litri per 100 chilometri, all'autonomia di marcia di 350 km. E, in sostanza, contenuti i costi di esercizio, ben s'intende in rapporto alla media dell'epoca, effettivamente piuttosto alta. Qualche raffronto può chiarire la portata del discorso: ad



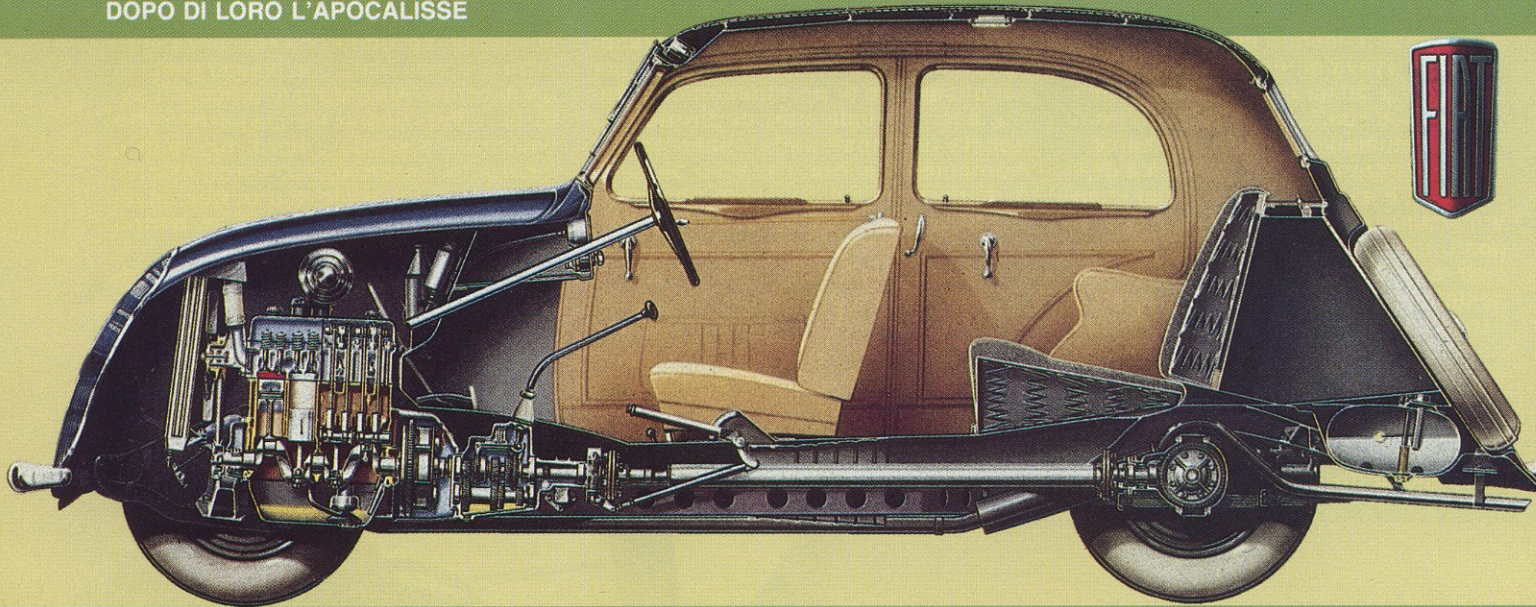
### La chiamarono subito «Millecento»

**L**a sua esatta denominazione di fabbrica era «508C», la Fiat la lanciò nel maggio 1937 come «Nuova Balilla», ma ben presto si impose per tutti come la «1100». Capostipite di una «famiglia» di vetture che la Casa torinese avrebbe prodotto lungo l'arco di un trentennio, si differenziava profondamente dalla «Balilla», di cui utilizzava in pratica soltanto il motore della versione «Sport», leggermente meno compresso (6,0:1 contro 7,1:1) e meno potente (32 CV a 4000 giri/min. contro 36 CV a 4400 giri/min). La velocità massima era di 110 km/h, con un consumo medio di carburante di 9 litri per 100 km. Le sospensioni, di nuovo disegno, erano a ruote indipendenti anteriormente e ad assale rigido posteriormente. Alla «508C» furono successivamente affiancate la berlina sportiva «Mille Miglia», le versioni «L» (cioè Lunga) e «Taxi», nonché le versioni torpedo e cabriolet. Messa in vendita al prezzo di listino di 19.500 lire (corrispondenti approssimativamente a 15 milioni 800 mila lire del giorno d'oggi), la «508C» fu prodotta in 52.017 esemplari, fino al 1939, allorché fu sostituita dalla «1100» propriamente detta. Questa era una berlina in gran parte simile alla «508C», salvo la parte frontale, che era «a spartivento», ossia angolata come la prua di una nave. Tale caratteristica (che ripeteva un motivo stilistico della Fiat «2800») valse alla «1100» il popolare nomignolo di «musone». Rimasta in produzione fino al 1953, fu costruita, nelle varie versioni, in oltre 157.000 unità.

Punti deboli congeniti questa vettura non ne denunciò mai, grazie anche al fatto che il gruppo motore-trasmissione era stato ampiamente collaudato sulle differenti versioni della «Balilla» negli anni precedenti. Soltanto gli elementi cilindrici a bagno d'olio delle sospensioni anteriori a ruote indipendenti erano talvolta causa di squilibri e di vibrazioni al volante. Rigida e robusta la carrozzeria interamente metallica, caratterizzata, fra l'altro, dalle porte incernierate alle estremità e non al montante centrale.

Della prima serie di questa vettura (la «508C» appunto) sopravvivono ben pochi esemplari: quelli di cui si ha notizia in Italia non arrivano alla cinquantina, e quelli tuttora integri sono probabilmente meno di dieci. Ciò si deve principalmente a due motivi: le distruzioni causate dalla guerra e il fatto che si trattasse di una vettura per lo più «da lavoro», e dunque usata in genere senza troppi riguardi e da numerosi proprietari. La disponibilità di parti e ricambi è tuttora soddisfacente, soprattutto per la meccanica. Quotazione approssimativa per una «508C» in buono stato di conservazione: da 7 a 8 milioni di lire.





**Fiat «508C» - Scheda tecnica**

**Motore:** anteriore, 4 cilindri in linea - Alesaggio x corsa 68 x 75 mm - Cilindrata totale cm<sup>3</sup> 1089 - Rapporto di compressione 6:1 - Potenza massima 32 CV a 4000 giri/min. - Valvole in testa, aste e bilancieri - Un albero a camme laterale nel basamento (catena) - Lubrificazione forzata (capacità circuito l. 2,4) - Un carburatore monocorpo invertito Zenith 30 VIMF - Batteria 12V, 40 Ah - Raffreddamento ad acqua a termosifone (capacità circuito l. 6,5) - Capacità serbatoio carburante l. 33.

**Trasmissione:** ruote motrici posteriori - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità (III e IV sincronizzate) + RM - Comando a leva centrale - Rapporti di trasmissione: I) 3,690:1; II) 2,230:1; III) 1,460:1; IV) 1:1; RM) 4,720:1 - Rapporto al ponte 9/42.

**Corpo vettura:** berlina a 4 posti, 4 porte - Telaio a longheroni con traverse - Sospensione anteriore a ruote indipendenti, elementi cilindrici racchiudenti molle elicoidali e ammortizzatore idraulico - Retrotreno ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici a leva con tamponi paracolpi e barra stabilizzatrice trasversale - Freni idraulici a tamburo sulle 4 ruote - Freno a mano, meccanico sulla trasmissione - Sterzo a vite e settore - Pneumatici 5.00-15.

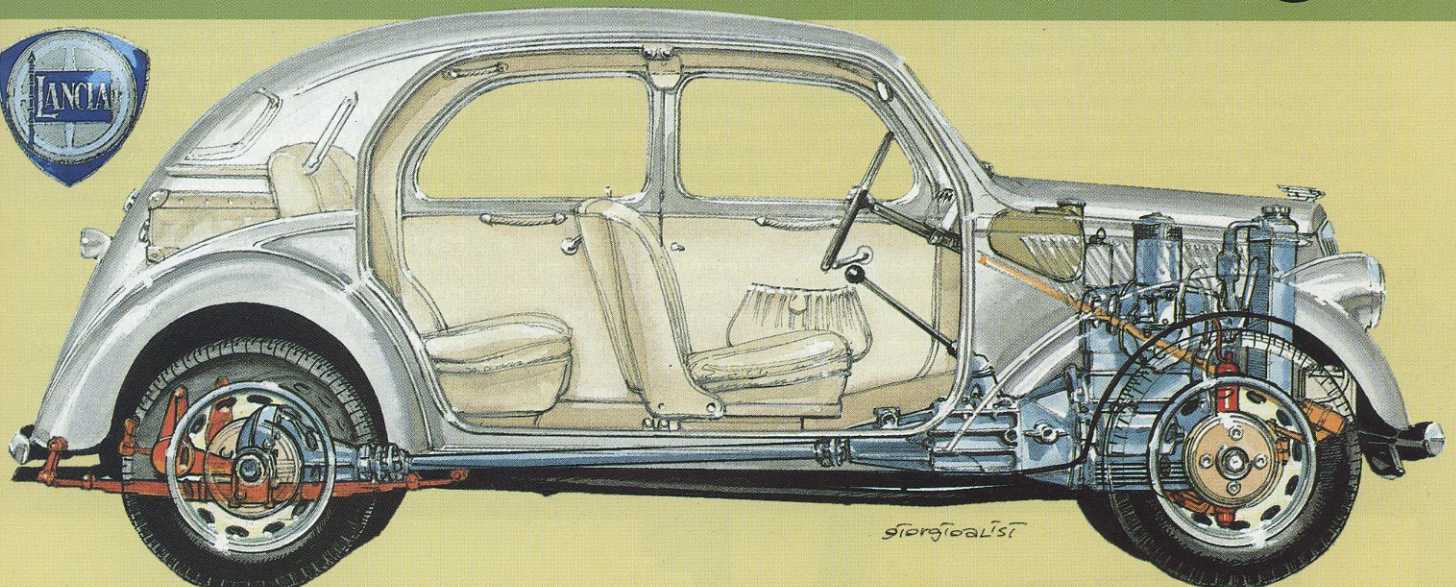
**Dimensioni e peso:** passo mm 2420 - Carreggiata anteriore mm 1231 - Carreggiata posteriore mm 1226 - Lunghezza mm 4050 - Larghezza mm 1480 - Altezza mm 1500 - Peso a vuoto kg 850.

**Prestazioni:** velocità massima 110 km/h - Rapporto peso/potenza 26,5 kg/CV - Consumo carburante 9 litri/100 km.

esempio, la tassa di circolazione corrispondente ai 13 cavalli fiscali della «508C», dopo il primo anno di esenzione, era di 420 lire (circa 340 mila lire di oggi). Quanto alla benzina, proprio nel 1937, fra marzo e luglio, passò da 2,23 a 2,60 lire al litro, rispettivamente circa 1800 e 2100 lire odierne. La «508C» fu posta in vendita, come si è detto, a 19.500 lire (poco meno di 16 milioni delle nostre lire), una cifra equivalente a circa una ventina di stipendi di un impiegato di banca e a quasi centoventi salari settimanali di un operaio. Insomma, se nel 1937 in Italia circolava soltanto un'automobile ogni 121,3 abitanti, qualche motivo c'era. Lo scoppio della seconda guerra mondiale penalizzò indubbiamente la «508C», che frattanto (dal 1939) era stata allestita in







### Lancia «Ardea» - Scheda tecnica

**Motore:** anteriore, 4 cilindri a V (17° 40') - Ale-saggio x corsa mm 65 x 68 - Cilindrata cm<sup>3</sup> 903 - Rapporto di compressione 6:1 - Potenza massima CV 28,8 a 4600 giri/min. - Valvole in testa - Un albero a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi (capacità circuito l. 3) - Un carburatore monocrpo invertito Zenith 30 VIML 3 - Batteria 6 V, 60 Ah - Raffreddamento ad acqua (capacità radiatore l. 6) - Capacità serbatoio carburante l. 30.

**Trasmissione:** ruote motrici posteriori - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità + RM - Comando a leva centrale - Rapporti di trasmissione: I) 3,900:1; II) 2,215:1; III) 1,430:1; IV) 1:1; RM) 3,900:1 - Coppia ipoide, rapporto al ponte 9/39 oppure 9/44.

**Corpo vettura:** berlina a 4 posti, 4 porte - Carrozzeria portante - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, elementi telescopici Lancia a scorrimento verticale, con molle e ammortizzatori idraulici incorporati - Retrotreno ad assale rigido con balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici - Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote - Freno a mano a comando meccanico sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e settore - Pneumatici 145-400.

**Dimensioni e peso:** passo mm 2440 - Carreggiata anteriore mm 1162 - Carreggiata posteriore mm 1180 - Lunghezza mm 3615 - Larghezza mm 1380 - Altezza mm 1510 - Peso a vuoto kg 780.

**Prestazioni:** velocità massima 108 km/h - Rapporto peso/potenza 27 kg/CV - Consumo carburante 7,5 litri/100 km.

una nuova serie, denominata - stavolta con tutti i crismi dell'ufficialità - «1100» e caratterizzata dal frontale a spartivento, cioè la seconda serie «musone». La produzione sarebbe stata sospesa di lì a poco, fino al termine del conflitto.

Quanto a danni in termini di diffusione commerciale vi fu un'automobile cui toccò una sorte nettamente peggiore: la Lancia «Ardea». Quando nell'ottobre 1939 fu presentata a Benito Mussolini, sulle strade italiane la circolazione dei veicoli a motore di proprietà privata era proibita. L'autarchia e le crescenti difficoltà di approvvigionamento avevano portato al decreto del Ministero delle Corporazioni, che dal 4 settembre obbligò gli italiani ad andare a piedi o in bicicletta o a fare uso dei mezzi di trasporto pubblici.



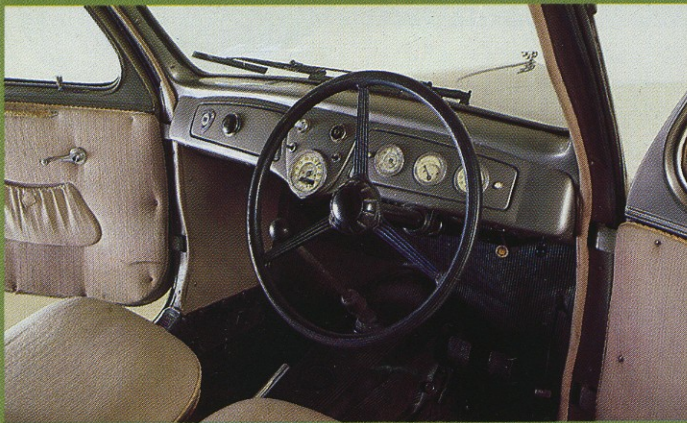


No, decisamente la data di nascita della piccola «Ardea» non fu delle più felici. Ciò non toglie, tuttavia, che essa possedesse molteplici e notevoli qualità. Era stata concepita come una specie di sorella minore della splendida «Aprilia», il «testamento» di Vincenzo Lancia, che era scomparso il 15 febbraio 1937, pochi mesi prima che il suo ultimo capolavoro vedesse la luce. E di quel geniale modello l'«Ardea» mantenne diversi connotati, tutti significativi. Anzitutto l'estetica, un po' meno audace in qualche dettaglio (ad esempio il disegno della coda) ma pur sempre seducente, con la linea del padiglione che andava dolcemente spiovento fino ad arrivare senza soluzione di continui-

tà al paraurti posteriore; e con quel muso corto e aggressivo, che accoglieva al proprio interno il più piccolo motore che mai sia stato costruito nella storia della Lancia. Frutto del talento di Vittorio Jano, approdato in Lancia nel febbraio 1938, riprendeva il tema tecnico dell'architettura del motore a V stretto (introdotto nel 1922 sulla «Lambda» e sviluppato attraverso gli anni, fino all'«Aprilia»), dandone una versione estremamente compatta e raffinata. Con 903 cm<sup>3</sup> di cilindrata, forniva una potenza massima ragguardevole, 28,8 CV a 4600 giri/min., atta a consentire sia una velocità di punta di 108 km/h, sia un ottimo scatto in accelerazione e in ripresa, grazie anche al peso

molto contenuto della vettura (750 kg).

Particolarmente interessante la distribuzione, a valvole in testa uguali e simmetriche, inclinate di 27°30' e comandate da un unico albero a camme in testa attraverso corti bilancieri obliqui, tutti simmetrici e indipendenti, smontabili e intercambiabili. L'albero a camme era azionato mediante una catena silenziosa a rulli, provvista di tenditore automatico. Il comportamento su strada dell'«Ardea» era giudicato molto favorevole, così come la sua capacità di trasporto di persone e bagagli. Degni di nota erano altresì il livello del confort e la silenziosità di marcia, nonché l'accuratezza delle finiture, secondo una consolidata tradizione Lancia.



### Un'«Aprilia» in formato ridotto

**S**i sarebbe dovuto – e si dovrebbe – dire «Ardea», con l'accento sulla «A» iniziale, ma tutti la chiamarono – e la chiamano – «Ardea», con l'accento sulla «e». Ardea era una città, dapprima capitale dei Rutuli, poi colonia romana. La vettura, secondo gli obiettivi del costruttore, doveva tentare di ripetere il successo dell'«Aprilia», proponendosi a una fascia di clientela meno abbiente ma non meno esigente in fatto di qualità. Il disegno della carrozzeria si ispirava esplicitamente a quello della sorella maggiore: era lunga una trentina di cm in meno ma il cofano motore era più corto e la coda caratterizzata da una rastrematura meno accentuata. La carrozzeria era a struttura autoportante, con porte che si aprivano «a finestra» (maniglie al centro, cerniere alle estremità) e guida a destra, come su tutte le Lancia dell'epoca. Quanto alla meccanica, benché un tantino meno sofisticata, non mancava certo di interesse. Il motore era un 4 cilindri a V stretto di 903 cm<sup>3</sup> (alesaggio x corsa mm 65 x 68), valvole in testa comandate da un albero a camme in testa. La potenza massima era di 28,8 CV a 4600 giri/min., il che consentiva una velocità di punta di 108 km/h e una buona accelerazione, pur con un consumo modesto: poco più di 7 litri per 100 km. Lanciata nell'ottobre 1939 con un prezzo di 26.500 lire (circa 19 milioni di oggi), non ebbe il successo che meritava causa lo scoppio della guerra. La Lancia riprese a produrla nel 1945, realizzandone poi fino al 1949 altre tre serie, con ritocchi allo stile e migliorie di allestimento, lievi incrementi di potenza nonché (dalla terza serie, 1948) un cambio a 5 rapporti. Complessivamente fu prodotta in 22.730 esemplari, cui vanno aggiunti più di 9000 veicoli derivati. Vettura destinata a una clientela comunque elitaria, la Lancia «Ardea» in genere non fu maltrattata dai propri utenti: anche questo ha contribuito a far sì che oggi, delle differenti serie prodotte dal 1939 al 1952, sopravvivano in Italia un centinaio di esemplari.

I nei più frequenti nella I serie della piccola Lancia erano relativi al comando della distribuzione del motore, caratterizzato da certe «delicatezze» costruttive che suggerivano una condotta di guida non sempre al limite. L'impianto elettrico a 6 Volt, inoltre, si mostrò inadeguato alle caratteristiche della nuova vettura, tanto da indurre il costruttore a rimpiazzarlo con l'impianto a 12 Volt dopo la guerra.

Ancora buone le possibilità di restauro data la non ardua reperibilità dei ricambi, sia di meccanica sia di carrozzeria. La quotazione approssimativa per una «Ardea» in buono stato può variare da 7 a 8 milioni di lire.







È appena il caso di dire che tutte queste qualità non potevano certo essere... regalate. Per acquistare una «Ardea» occorrevano 26.500 lire, pari a poco più di 19 milioni odierni, contro le 20.750 (15 milioni di oggi) cui nel frattempo era arrivata la Fiat «1100» e le 10.500 (7 milioni e mezzo di oggi) della «Topolino». A ciò si aggiunga il fatto che la benzina era intanto salita a 5,42 lire al litro (quasi 4000 lire di oggi!) e si capirà quanto il bilancio dell'automobilista italiano fosse pesante, in quel 1939 che vedeva l'orizzonte internazionale farsi ogni giorno più buio. Le cose sarebbero poi ulteriormente peggiorate il 10 giugno 1940, con l'entrata in guerra.

Di automobili (a parte quelle destina-

te a impieghi militari) si tornò a parlare verso la fine del 1945. E si riparlò anche della Lancia «Ardea», che fu rimessa in produzione nelle officine rabberciate alla meglio, realizzata con qualche lieve modifica e posta in vendita come «seconda serie». Tre anni più tardi si ebbe la terza serie, caratterizzata soprattutto da un cambio a cinque velocità con quinta moltiplicata, che consentiva un'ulteriore economia di consumo. Un'innovazione stilistica migliorò inoltre l'estetica posteriore della vettura: il lunotto aumentò di dimensioni e non fu più diviso in due da una parvenza di pinna centrale, caratteristica che restò così peculiare del modello «Aprilia». Nel 1949, infine, uscì la quarta e ultima

serie, che si segnalava per l'adozione della testata in alluminio, di un rapporto di compressione più elevato (6,7:1 contro 5,8:1) e di un nuovo carburatore, con incremento della potenza a 30 CV a 4600 giri/min. Sempre nel 1949 il motore «Ardea» fu impiegato per equipaggiare un taxi, allestito su uno speciale telaio allungato. Una buona diffusione ebbe pure la versione furgoncino, denominata «800».

Nel 1950 la Lancia «Ardea» quarta serie era venduta a 1.190.000 lire, pari a circa 18 milioni e mezzo di oggi. L'automobile (una ogni 81,9 abitanti) era ancora alla portata di pochi italiani. Ma ben presto le cose sarebbero cambiate.

GIANNI CANCELLIERI

