

Dossier

LANCIA «ARDEA»

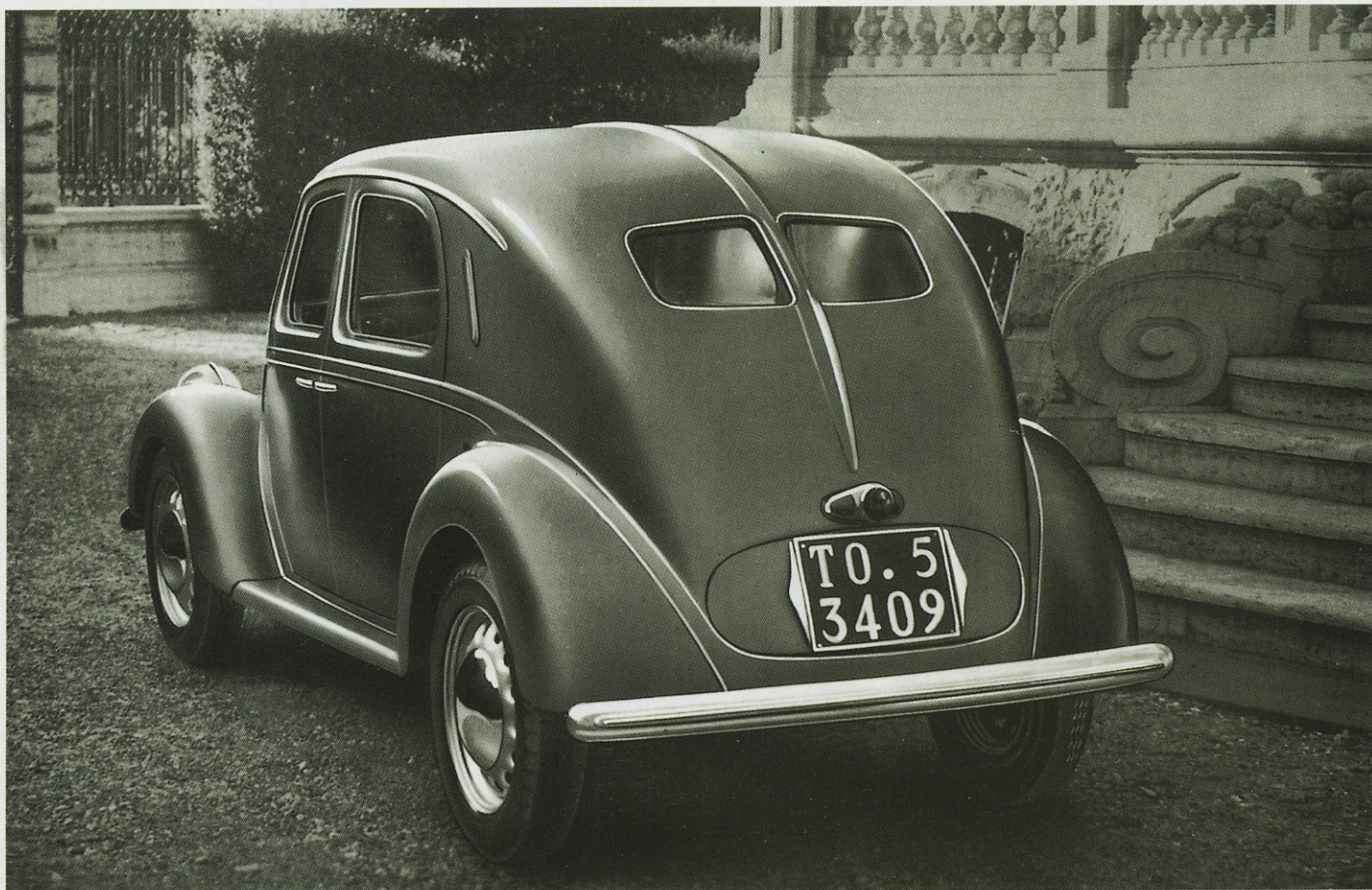
L'ammiraglia delle utilitarie



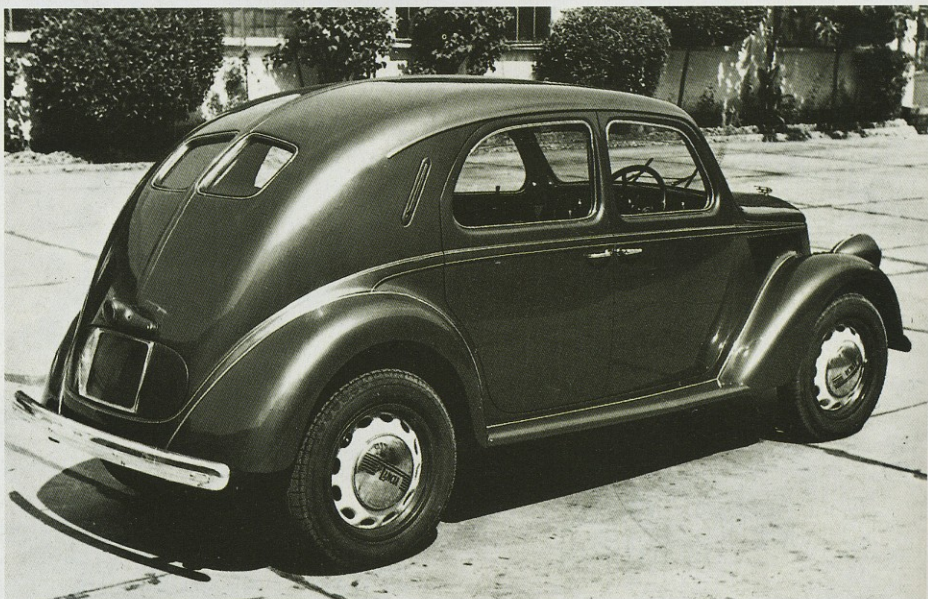
Era un'«Aprilia» in scala ridotta. Lussuosa, rifinita alla perfezione come tutte le Lancia, con un raffinato quattro cilindri a V stretto di soli 900 cm³ brillante ed efficiente. Commercialmente ebbe un buon successo. Ma, nonostante ciò, fino a poco tempo fa la piccola berlina torinese è stata un po' snobbata dai collezionisti, anche se la sua presenza ai raduni suscita sempre un certo impatto emotivo tra il pubblico. Eccone la storia lungo i tredici anni di vita, le caratteristiche tecniche e i dati di produzione

di Elvio Deganello

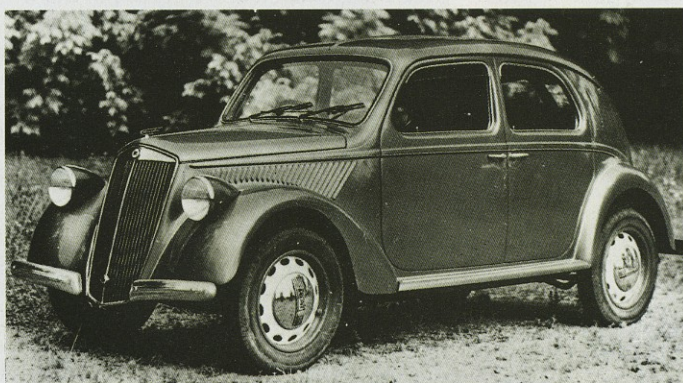




Nelle pagine precedenti e qui sopra, il prototipo della Lancia «Ardea»: si distingue dal modello definitivo (a destra) per il colore dei cerchi, per le calotte coprimozzo prive di scritta e per il fanale posteriore con i «baffi» più stretti. Sia il prototipo sia gli esemplari della prima serie non avevano il cofano bagagli, ma un piccolo sportello che permetteva l'accesso alla ruota di scorta.



Nel giro di pochi anni, a ridosso della guerra, la qualità della vita per gli italiani era migliorata quanto bastava perché la gente cominciasse a muoversi di più, a scoprire l'Italia turistica, balneare, archeologica e gastronomica. Anni inconsci della tragedia imminente, ma fervidi di entusiasmo per l'avvio di un benessere che sembrava cacciare i ricordi della depressione. Di conseguenza, prese consistenza la domanda di beni più personalizzati e leggermente più costosi. Anche l'automobile fu interessata da questa tendenza. La Fiat rispose con la «700» che stilisticamente era parente delle «500» e delle «1100» fra le quali avrebbe dovuto inserirsi, ma più moderna nella scocca portante. Lo scoppio della guerra fece però accantonare il progetto. Anche la Lancia, individuate le nuove possibilità di mercato, impostò una piccola auto tutta nuova



A sinistra, una «Il serie». Questo modello, presentato nel 1941, riprendeva la linea della prima serie, tranne che nella coda, dotata di bagagliaio apribile dall'esterno. Rimase in listino fino al 1948.



Qui a fianco, una foto tratta dal depliant della Lancia «Ardea» seconda serie, che esprime con efficacia la classe della vettura. Nonostante la guerra, la produzione di questo modello assommò a circa 4.500 esemplari. A centro pagina, un esemplare restaurato.

Da 10 a 15 milioni di lire per un buon esemplare

Durante le manifestazioni il pubblico mostra grande simpatia per le auto popolari. A qualcuno fanno venire gli occhi lucidi, ad altri la voglia di raccontare storie di tanti anni fa. L'«Ardea» è una di queste: conquista a prima vista perché tocca la sfera affettiva della gente. La piccola Lancia è stata prodotta in un buon numero di esemplari e non è difficile trovarne. I prezzi, per una in eccellente stato, vanno da un massimo di 15 milioni per una prima serie ai poco più di dieci per una più diffusa quarta serie. Chi decide di entrare in possesso di un'«Ardea» potrà contare su un'affidabilità quasi proverbiale, che consentirà di partecipare a raduni o di utilizzare l'auto per lunghe passeggiate senza dover effettuare costose e frequenti messe a punto o importanti interventi di revisione.

In ogni caso è meglio diffidare degli esemplari male in arnese: la reperibilità dei ricambi è abbastanza facile, ma sono piuttosto costosi poiché sono di qualità. Restaurare un'«Ardea» può richiedere un esborso molto alto, anche perché carrozzieri e meccanici devono misurarsi con la perfezione che sempre contraddistingueva i prodotti Lancia. Sono molti gli esperti che sostengono che mettere le mani su una di queste piccole piemontesi costa come restaurare un'«Aurelia», che però vale più del doppio.

Nel caso si debbano effettuare alcune operazioni particolari, sono necessari attrezzi specifici senza i quali è praticamente impossibile operare: diventa indispensabile quindi rivolgersi agli specialisti, che sono abbastanza diffusi. È possibile ottenere tutte le informazioni presso la segreteria del Lancia Club, che ha sede in via Vincenzo Lancia 27, 10141 Torino, telefono 011/33312435.



che, in scala ridotta, doveva ripetere la linea e alcune prerogative meccaniche che avevano garantito il successo dell'«Aprilia». La piccola Lancia, una «900 cm³» destinata ai clienti desiderosi di un'utilitaria al di sopra della media, fu chiamata «Ardea». Un bel nome che avrebbe potuto essere scritto e pronunciato con facilità se non fosse stato per l'accento tonico sulla prima sillaba. Sui depliant delle prime due serie era stampato «Ardea» (accento tonico sulla prima a), su quelli successivi «Ardea» (senza accento), quasi che la Casa avesse avallato la pronuncia con l'accento sulla e.

Immersa sul mercato nell'autunno del 1939, l'«Ardea» si presentò come un'automobile «sana», cioè affidabile e pratica, più desiderosa di funzionalità che di etichetta. Piacevole, anche se non disegnata per essere un capolavoro di scultura, essa rivelava subito la sua filosofia di base: poche stravaganze,

linee essenziali, autorevolezza e garanzia di durata. La progettazione e la costruzione erano curate con amore, cosa che non avveniva per molte altre vetture della stessa categoria. Ogni dettaglio era «giusto»: il livello delle finiture esterne e interne faceva immediatamente capire che si trattava di una Lancia. Se all'esterno i bordi delle lamiere combaciavano impeccabilmente e le vernici erano della migliore qualità, all'interno i tessuti erano di disegno sobrio ed elegante, nella migliore tradizione della Casa. L'accesso all'abitacolo era facilitato dalle ampie porte senza montante centrale apribili «ad armadio». A bordo il guidatore e i passeggeri disponevano degli agi di una piccola «fuoriserie». I comandi non erano del tutto convenzionali, ma erano pratici. Volante, cruscotto (con quattro strumenti color avorio: tachimetro, livello del carburante, manometro dell'olio e orologio), leva del cambio, mani-

glie, pomelli, specchietti e rivestimenti in morbido panno Lancia o in pelle, a richiesta, davano una sensazione di sobrio benessere con una punta di civetteria, rara in vetture di questa classe, costituita dal posacenere estraibile al centro del cassetto portaganti e dalla tendina in raso del lunotto comandabile dal posto di guida. Nulla però era chiososo o men che discreto a dimostrazione che anche una vettura al di sotto del litro di cilindrata poteva avere molta classe se era una Lancia. Si potrebbe obiettare qualcosa sulla forma della carrozzeria un po' troppo parente di quella dell'«Aprilia». Ma questa è un'osservazione che scaturisce oggi: nel 1939 non c'era nulla di più moderno e poi quelle linee stabilivano il necessario «family feeling» con la sorella maggiore trasferendole una parte dell'alone di mito del quale si era coperta a soli due anni dalla presentazione. Il corpo vettura, piacevole ma non rivo-

Caratteristiche tecniche di tutte le «Ardea»

«Ardea» 250 1ª Serie (1939-1941)

Motore:	anteriore (Tipo 100)
Numero cilindri:	4 cilindri a V (19°54')
Raffreddamento:	ad acqua a circolazione forzata
Alesaggio x corsa:	65 x 68 mm
Cilindrata totale:	903 cm ³
Rapporto di compressione:	6:1
Potenza:	28,8 CV a 4600 giri/min.
Distribuzione:	valvole in testa, albero a camme centrale
Comando:	aste e bilancieri
Alimentazione:	1 carburatore Zenith 30 VIML
Lubrificazione:	forzata, pompa a ingranaggi
Impianto elettrico:	6 Volt
Spinterogeno tipo:	Marelli S 37A 6 Volt
Candele tipo:	Marelli 145 T
Frizione:	monodisco a secco
Cambio:	a 4 velocità + RM, comando a centrale ad albero
Trasmissione:	ad albero
Rapporto al ponte:	4,88:1
Pneumatici:	145x400 (per l'espportazione 5.00x15)
Autotelaio:	scocca portante
Sospensioni anteriori:	indipendenti, sistema Lancia
Sospensioni posteriori:	ponte rigido, balestre semiellittiche ammortizzatori idraulici
Freni:	idraulici a tamburo, a mano sulle ruote posteriori
Sterzo:	vite e settore
Passo:	2440 mm
Carreggiata ant:	1162 mm
Carreggiata post:	1180 mm
Carrozzeria:	berlina a 4 porte
Lunghezza:	3645 mm
Larghezza:	1380 mm
Altezza:	1510 mm
Peso:	780 kg
Velocità massima:	105 km/h

«Ardea» 350 1ª Serie Autotelaio (1939-1941)

Come l'«Ardea» 1ª Serie, tranne:

Telaio:	a piattaforma privo di carrozzeria
Alimentazione:	pompa AC elettrica
Peso:	465 kg

«Ardea» 450 1ª Serie «Tassi Roma» (1940-1943)

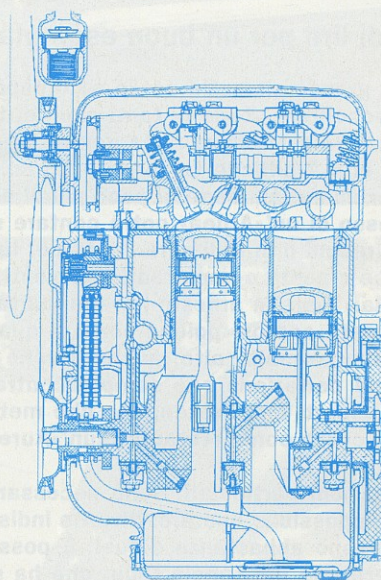
Come l'«Ardea» 1ª Serie, tranne:

Autotelaio:	a piattaforma
Carrozzeria:	berlina 6 luci 6 posti
Pneumatici:	165 x 400
Passo:	2950 mm
Carreggiata anteriore:	1262 mm
Carreggiata posteriore:	1286 mm
Lunghezza:	4465 mm
Larghezza:	1565 mm
Altezza:	1530 mm
Peso in ordine di marcia:	1170 kg
Rapporto finale:	7/43
Velocità massima:	90 km/h

«Ardea» 250 2ª Serie (1941-1948)

Come l'«Ardea» 1ª Serie, tranne:

Motore:	Tipo 100 A
Rapporto di compressione:	5,8:1
Alimentazione:	carburatore Zenith 30 VIML 3
Impianto elettrico:	12 Volt (dal telaio n° 7130)
Sospensioni:	ammortizzatori Houdaille



«Ardea» 2ª Serie 550 Furgoncino (1945-1949)

Come l'«Ardea» 2ª Serie, tranne:

Motore tipo:	100 N
Potenza:	25 CV (o 28,8 CV)
Impianto elettrico:	12 Volt (dal telaio n° 3170)
Rapporto al ponte:	6/43 o 7/43
Carrozzeria:	furgone a due porte
Passo:	2500 mm
Carreggiata anteriore:	1286 mm
Carreggiata posteriore:	1320 mm
Lunghezza:	4040 mm
Larghezza:	1640 mm
Altezza:	1745 mm
Peso in ordine di marcia:	929 kg
Pneumatici:	150 x 16 o 400 x 16
Velocità massima:	85 Km/h

«Ardea» 2ª Serie 650 Camioncino (1948-1949)

Come l'«Ardea» Furgoncino 2ª Serie, tranne:

Carrozzeria:	autocarro a due porte
--------------	-----------------------

«Ardea» 250 3ª Serie (1948-1949)

Come l'«Ardea» 2ª Serie, tranne:

Cambio:	a 5 rapporti + RM
Rapporto finale:	5,3:1

«Ardea» 250 4ª Serie (1949-1952)

Come l'«Ardea» 3ª Serie, tranne:

Motore:	tipo 100 B
Rapporto di compressione:	6,7:1
Testa cilindri:	in alluminio
Alimentazione:	carburatore Solex 26 AIC
Potenza:	30 CV a 4600 giri/min.
Velocità massima:	110 Km/h

«Ardea» 4ª Serie 550 Furgoncino (1949-1953)

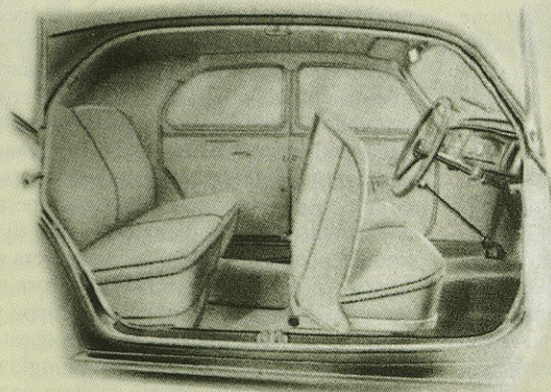
Come l'«Ardea» 2ª Serie 550 furgoncino, tranne:

Motore tipo:	100 B
Rapporto di compressione:	6,7:1
Alimentazione:	carburatore Solex 26 AIC
Potenza:	30 CV a 4600 giri/minuto

«Ardea» 4ª Serie 650 Camioncino (1949-1952)

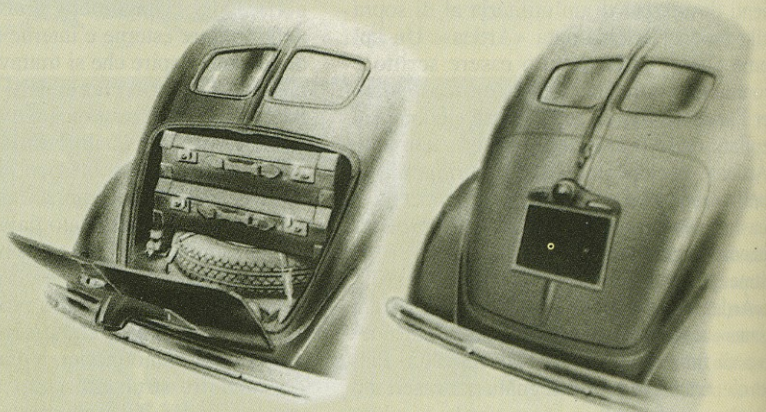
Come l'«Ardea» Furgoncino 2ª Serie, tranne:

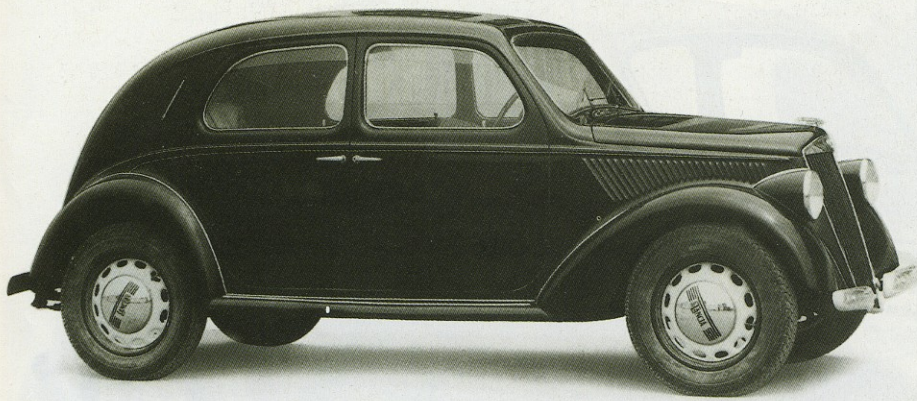
Motore tipo:	100 B
Rapporto di compressione:	6,7:1
Alimentazione:	carburatore Solex 26 AIC
Potenza:	30 CV a 4600 giri/minuto



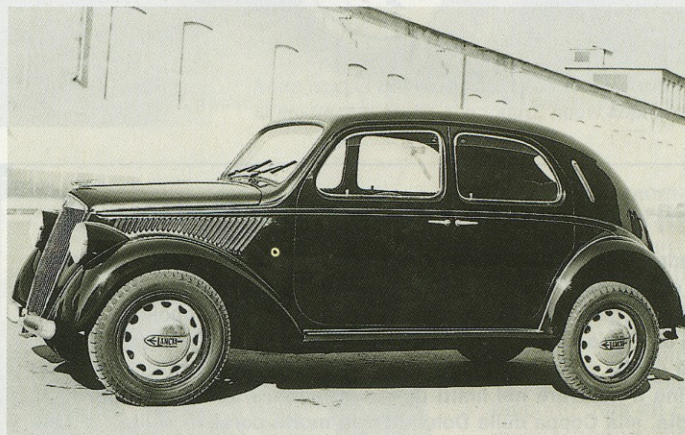
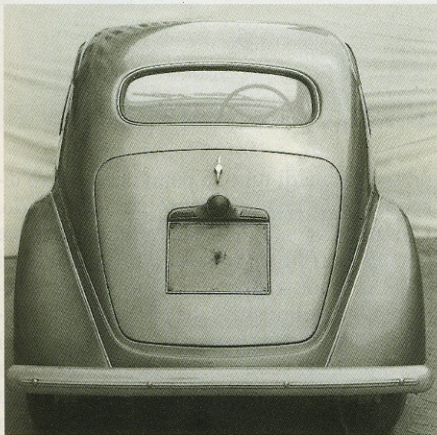
Un disegno tratto dal catalogo di vendita illustra l'accurata finitura dell'abitacolo.

L'illustrazione evidenzia la modifica estetica più appariscente della seconda serie: il comodo portello posteriore, che dava accesso al vano bagagli dall'esterno.





La terza serie fu presentata al pubblico nel 1948. Si distingueva principalmente per la mancanza della «cresta» sul tetto e per il lunotto in un pezzo unico. Queste modifiche furono sopportate con facilità dalla scocca portante che, nel corso degli anni si era rivelata particolarmente robusta, nonostante gli iniziali timori dei progettisti. Qui sotto, a destra, una quarta serie (1949-1952).



I dati di produzione di ogni anno

Modello	Tipo	Anni	Esemplari prodotti	Numeri di telaio
Ardea-1ª Serie	250	1939-1941	2.992	dal telaio n° 1001 al n° 3992
Ardea Autotelaio	350	1939-1941	ca. 100 (stimata)	dal telaio n° 1001
Ardea Tassi Roma	450	1940-1943	511	dal telaio n° 1001 al n° 1511
Ardea 2ª Serie	250	1941-1948	4.438	dal telaio n°3993 al n°8430
Ardea 3ª Serie	250	1948-1949	3.600	dal telaio n° 8431 al n° 12030
Ardea 4ª Serie	250	1949-1952	11.700	dal telaio n° 12031 al n° 23730
Ardea Furgoncino	550	1945-1953	7.130	dal telaio n°1001 al n°7130
Ardea Camioncino	650	1948-1952	1.600	dal telaio n°1001 al n°2600

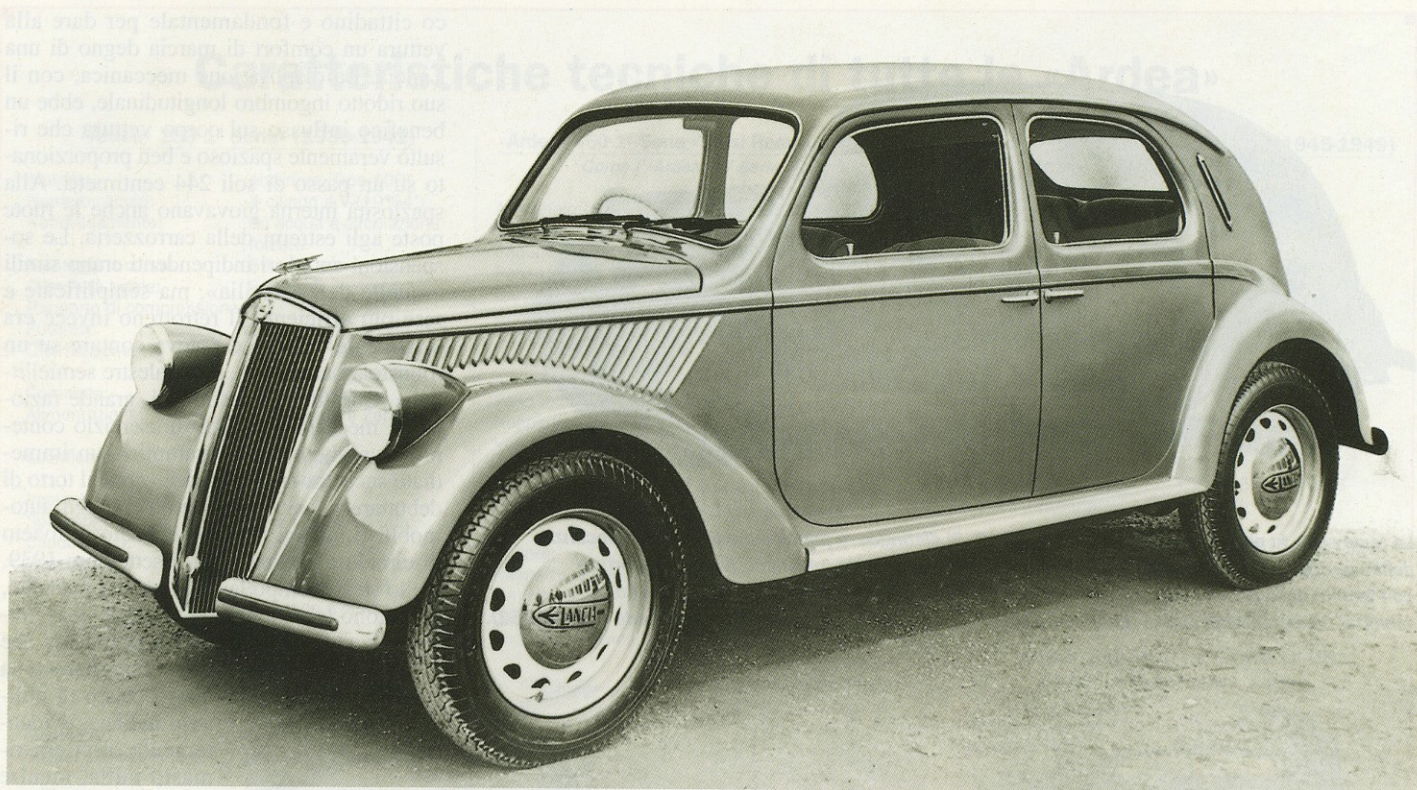
luzionario (tutta la carica innovativa era stata spesa dall'«Aprilia»), nascondeva qualità meccaniche rare in auto di così piccole dimensioni. Il pezzo di bravura era la testata con camere di scoppio emisferiche e candele centrali che assicuravano un'ottima combustione della miscela aria-benzina e quindi un elevato rendimento accompagnato da bassi consumi. Questa soluzione era stata possibile grazie alla disposizione dei cilindri secondo la classica «V stretta» delle Lancia e a un albero a camme, azionato da una catena, sistemato al centro della testa per comandare le valvole mediante l'interposizione di corti bilancieri fissati su supporti indipendenti. Il

sistema, coperto da brevetto, fu poi esteso all'«Aurelia», alla «Flaminia» e alla «Flavia». Un'altra raffinatezza erano le bielle in duralluminio che diminuivano l'inerzia delle masse in moto alterno. Anche l'albero motore era di ottima fattura e, grazie alla sua compattezza, girava in assoluta sicurezza su tre soli supporti di banco. Con un rapporto di compressione di 6:1 (la qualità delle benzine del tempo sconsigliava valori maggiori), il motore dell'«Ardea» sviluppava la potenza di 28,8 CV, un valore al di sopra della media europea del tempo. La buona potenza era accompagnata da una piacevole e rassicurante elasticità, dote importante nel traffi-

co cittadino e fondamentale per dare alla vettura un comfort di marcia degno di una Lancia. La disposizione meccanica, con il suo ridotto ingombro longitudinale, ebbe un benefico influsso sul corpo vettura che risultò veramente spazioso e ben proporzionato su un passo di soli 244 centimetri. Alla spaziosità interna giovavano anche le ruote poste agli estremi della carrozzeria. Le sospensioni anteriori indipendenti erano simili a quelle dell'«Aprilia», ma semplificate e rese più efficienti. Il retrotreno invece era totalmente diverso e poteva contare su un robusto assale rigido, e su balestre semiellittiche. Cura degli allestimenti, grande razionalità meccanica e costi di esercizio contenuti avrebbero potuto garantirle un immediato successo, ma l'«Ardea» ebbe il torto di debuttare pochi giorni prima che agli automobilisti italiani fosse annunciato il divieto di circolare a partire dal 3 settembre 1939. Nello stesso tempo la Fiat, con più realismo, accantonò la «700» dopo una frettolosa presentazione a Mussolini. Dell'ottimismo che aveva fatto nascere la nuova classe di utilitarie italiane, evidentemente, non era rimasto nulla, mentre lo scarseggiare dei generi di prima necessità annunciava la catastrofe imminente. A guardarle con un po' di fantasia, le «Ardea» prima serie sembrano aver ancora stampato addosso il segno indelebile di quegli anni infausti. Il portello della ruota di scorta e la cresta

sul tetto rispondevano a preoccupazioni strutturali, ma l'impatto visivo era quello di una smorfia di dolore con i vetri divisi dalla cresta come degli occhi lacrimanti e il portello somigliante a una bocca che si morde le labbra. Il prototipo e alcune vetture pre-serie erano ancora più tristi con i «baffetti» delle luci di arresto ancora più striminziti. La piccola Lancia, intesa come prodotto industriale, nacque molto matura perché durante la gestazione l'ingegner Francesco de Virgilio, da poco assunto alla Lancia, aveva definitivamente messo a punto le sospensioni, mentre il puntigliosissimo capo-collaudatore Luigi Gismondi aveva eliminato tutti i piccoli difetti emersi in lunghe ed estenuanti prove.

Nonostante le ottime qualità, la nuova vettura dall'aria mesta fu presto dimenticata a causa della guerra. Furono tralasciati, ma questi definitivamente, anche il «Tassi Roma» e l'autotelaio per i carrozzieri prodotti in pochissimi esemplari fra il 1940 e il 1943. L'«Ardea» in versione berlina tornò con la cessazione delle ostilità. La vitalità del disegno originale rese in quel momento impensabili profonde rivisitazioni estetiche, che oltre tutto sarebbero state impossibili da realizzare dati i tempi. Con la grande carenza di automobili che c'era, si sarebbe venduto



Le «Ardea» da corsa di Fiorio, Adanti e Mariani

Alessandro Fiorio, padre di Cesare, l'ex direttore sportivo Lancia e Ferrari, corse dal 1949 al 1954 nella classe «750 Sport», allora una delle più agguerrite e ricche di costruzioni artigianali che quasi sempre erano derivate dalla Fiat «Topolino». Invece nelle «750» costruite da Fiorio con l'amico Avalle, in un'officina di via Nizza a Torino, il motore derivava da quello della Lancia «Ardea» ridotto nella cilindrata, originariamente di 903 cm³, fino a rientrare nei limiti della categoria. I due amici vinsero la classe alla Mille Miglia, alla Coppa delle Dolomiti e in molte corse in salita. Le Lancia «750 Sport» di Fiorio e Avalle subirono continue evoluzioni di meccanica e di carrozzeria fino ad approdare a una piacevole «barchetta» nel 1953. Conobbero un'evoluzione simile anche le realizzazioni di altri piccoli costruttori che utilizzarono come Fiorio e Avalle la meccanica dell'«Ardea». Fra essi vanno citati il pesarese Adanti, un assiduo delle Mille Miglia con l'amico Vici, e il pistoiese Mariani che limitò la sua attività sportiva in ambito regionale.



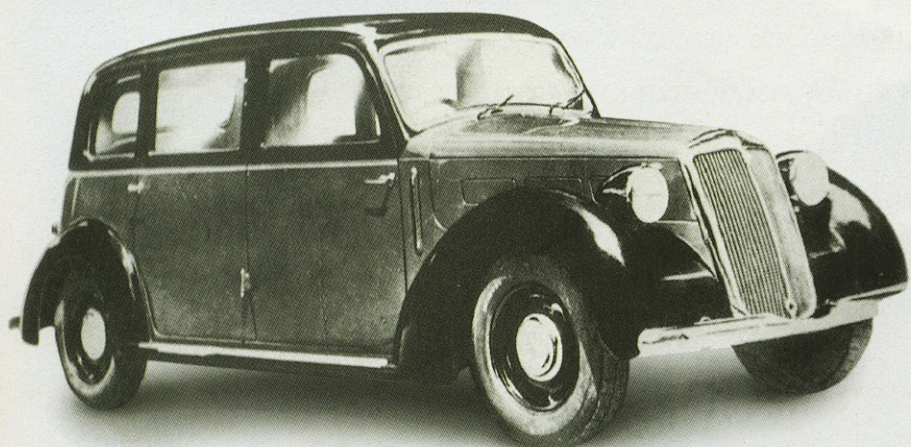
La «750 Sport» di Alessandro Fiorio e Pietro Avalle alla partenza della Mille Miglia 1950. Anche altri piccoli costruttori impiegarono la meccanica dell'«Ardea» nelle competizioni.

praticamente di tutto, a patto che fossero disponibili le materie prime per realizzarlo. L'imperativo era fare presto: le attrezzature per produrre l'«Ardea» esistevano già ed erano ammortizzate, ma bisognava sgomberare gli stabilimenti dalle macerie e riorganizzare la produzione. La Lancia ci riuscì già nel 1945 con un modello identico a quello del 1939 tranne che per la coda sulla quale finalmente si vide stampato un sorriso largo quanto il nuovo portello del bagagliaio. L'apertura avveniva dall'esterno ruotando una maniglia in alluminio dotata di coperchietto copri-serratura. Piccole variazioni di dettaglio apparvero nella disposizione dei comandi sul cruscotto, mentre le razze del volante in bachelite nera, lisce nella prima serie, mostrarono disegni in rilievo a imitazione delle barrette di metallo dei volanti sportivi del tempo. A partire dal telaio n 250-6925 fu cambiato il serbatoio dell'olio per gli ammortizzatori; dal 250-7130 fu introdotto il motore «100A» dotato di piccole modifiche alla taratura del carburatore e al rapporto di compressione per adattarlo alla ulteriormente peggiorata qualità dei carburanti. Dallo stesso numero di serie la tensione dell'impianto elettrico fu portata a 12 volt, con il conseguente aggiornamento di tutti gli apparati elettrici. Poco dopo la ripresa della produzione della berlina debuttò la versione furgoncino «550», nata dalla pressante richiesta di veicoli da trasporto per le necessità della ricostruzione. La produzione dei due modelli proseguì senza altre variazioni fino al 1948.

Il 26 settembre di quell'anno al Salone di Torino fu presentata la terza serie, riconoscibile per la soppressione della cresta sul tetto e per l'adozione di un lunotto in un solo pezzo. Gli aggiornamenti meccanici com-



Nella pagina di fronte e qui a fianco, l'«Ardea» quarta serie. Poche le modifiche: profili al paraurti, nuovi coprimozzi e testa in alluminio.



portarono ammortizzatori Sabif in luogo degli Houdaille. A produzione avanzata, fu poi aggiunto il quinto rapporto nel cambio di velocità. La modifica, che comportò anche la variazione del rapporto al ponte, fu possibile grazie alle generose dimensioni della scatola del cambio che dall'origine era la stessa dell'«Aprilia». La presenza del quinto rapporto, rara all'epoca persino nelle automobili sportive, migliorò il brio di marcia e consentì un'ulteriore riduzione dei consumi. In concomitanza con la modifica del cambio, l'interno della berlina diventò più luminoso con l'adozione del colore avorio per i pomelli e per il volante con nuove razze a «T» per facilitare la lettura degli strumenti. Al furgoncino «550» fu affiancato il camioncino «650». Insieme rimasero in produzione fino al 1953 adottando nel tempo tutte le modifiche apportate alla berlina (tranne il cambio a cinque velocità). La berlina terza serie ebbe invece vita breve: già nel 1949 fu sostituita dalla quarta serie che di nuovo aveva la testata in alluminio, il rapporto di compressione maggiorato a 7:1, il carburatore Solex «26 AIC» in luogo del Weber »30 VIML3» e una messa a punto che consentiva di aumentare la potenza a 30 CV pur riducendo i consumi. Le variazioni estetiche furono minime: paraurti con inserti protettivi in gomma e calotte copriruota con nuova grafica del marchio Lancia. La quarta serie, che è quella costruita in maggior numero di esemplari, totalizzò poco meno di 12.000 unità, rimanendo in produzione fino al 1953, quando ormai i parafranghi separati e i predellini erano evidenti anacronismi e anche per la capacità di trasporto bagagli era urgente fare qualcosa. Una nuova piccola Lancia era già pronta: si chiamerà «Appia».

I colori delle Lancia «Ardea»

Corpo vettura

Grigio scuro

Grigio acciaio

Grigio chiaro

Grigio blu

Blu

Blu chiaro

Blu Antille

Celeste speciale

Azzurro chiaro metallizzato

Nero

Nocciola

Amaranto

Amaranto speciale

Marrone

Bruno

Verde

Verde Speciale

Interno

Panno grigio

Panno nocciola

Panno grigio

Panno nocciola

Panno grigio

Panno grigio

Panno nocciola

Panno grigio

Panno grigio

Panno grigio

Panno grigio

Panno nocciola

Pelle rossa

Panno grigio

Panno speciale

marrone

Panno speciale

nocciola

Pelle naturale

Panno nocciola

Panno nocciola

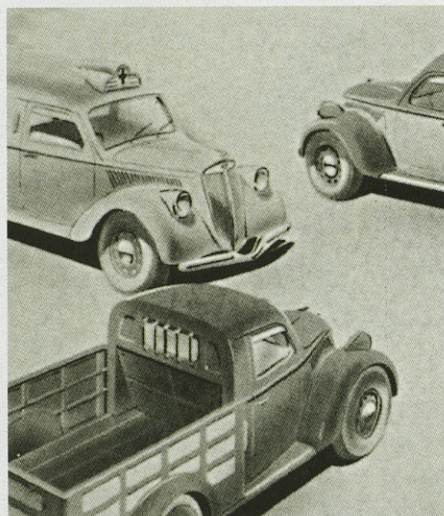
Panno nocciola

Panno nocciola

speciale

Pelle marrone

Panno nocciola



A centro pagina, il «Tassi Roma», prodotto in 511 esemplari. Qui sopra, le versioni commerciali dell'«Ardea».