



Ardea

la piccola di casa Lancia



Una 514 spagnola
(Hispano)

Ferrari 250 GTB,
regina di Le Mans

Solitude l'altro Gran
Premio di Germania

Marche scompare
Volugrafo

Mini 90/120



Una longevità non comune

Hooper, il carrozziere dei re





Come sull'Aprilia le ruote sono posizionate agli estremi della vettura, questo consente di guadagnare spazio all'interno.

Sarà anche "solo" un'Aprilia in scala ridotta ma l'Ardea, oggi felice ottantenne, è la capostipite della stirpe che ha forse regalato maggiori soddisfazioni in casa Lancia, quella delle compatte di lusso.

La "piccola" di casa Lancia

di Matteo Giacon



Vista di fronte, la caratteristica che meglio di ogni altra aiuta a distinguere un'Ardea dall'Aprilia è costituita dai paraurti: in pezzo unico sull'Aprilia, sdoppiato sull'Ardea. Su quest'ultima, inoltre, la classica calandra a scudo Lancia è più alta, con bordi e superfici maggiormente arrotondate.

Quando si parla di Lancia, si pensa subito ad auto nate da filosofie progettuali e costruttive ardite e di rottura; anche la protagonista della nostra storia, l'Ardea, pur sembrando la semplice derivata dell'Aprilia (uno di quei modelli che hanno fatto la leggenda del marchio), è stata l'iniziatrice di una tipologia di vetture compatte ma di classe che ha costituito il core business aziendale più longevo, capace di giungere ai giorni nostri e di influenzare molti rivali europei.

Vincenzo Lancia in persona aveva suggerito di avviare gli studi per una vettura destinata al ceto medio, dal prezzo più basso rispetto al resto della gamma, cosa poi proseguita e conclusa dopo la sua morte. D'altronde, il mercato italiano dell'epoca, attratto da mezzi sobri e compatti, fu uno sprone

sufficiente a convincere Vincenzo Lancia (inclusa la vedova Adele) a scendere in campo con la categoria all'Augusta e alla stessa Aprilia. Il risultato fu una vettura di lusso europea.

L'Ardea seguì la sorella minore sulla via del cosiddetto "autismo", una filosofia progettuale che univa scienza e tecnica a correnti artistiche (l'Art Deco) che entrò nell'immaginario collettivo nostrano grazie alla designazione da Revelli (1500) e al raggiungimento di un certo successo commerciale e grazie all'opera di eccellenze (i punte di eccellenza) come lo stesso Battista Falchetti, il capofila della Lancia ideato insieme ai suoi collaboratori nel 1934 per una vettura nata un design che avrebbe



...tto alla sorella maggiore, l'Ardea presenta parafranghi anteriori più stretti, meno ricci e dal profilo più avvolgente. I paraurti con inserto in gomma sono tipici della serie, ma non poche terza serie, specie quelle di più tarda costruzione, li montano e nel caso di questo esemplare).



L'Ardea, pur avendo (insieme all'Aprilia) reminescenze nei confronti di altre auto, a modo suo ha anticipato i tempi: senza scomodare le somiglianze con le attuali Y, basti ricordare che la coda quasi verticale, il modesto sbalzo posteriore e i massicci montanti del padiglione sono tipici di auto come la Golf.



...ano, sul compatto corpo vettura dell'Ardea, le ruote da 145 x 400 (su cerchi da 15). La misura rimase inalterata su tutte le serie, così come il colore avorio (la versione "Tassi" monta i "Y" montati 165 x 400, furgone e camioncino i 6,00 x 16 o i 150 x 16). Raggio di sterzata berlina: 4570 mm.



Il volume posteriore dell'Ardea cela un bagagliaio adeguato alla classe della vettura e alle esigenze dell'utenza dell'epoca (la capienza limitata a due sole valigie appare oggi ridotta). Le frecce a bacchetta e i fletti bianchi che percorrono la carrozzeria enfatizzando la nervatura sulle fiancate

la base su cui creare la linea Aprilia, facendo tesoro, oltre delle proprie convinzioni, anche di idee già applicate all'estero: si può fare a meno di notare certa somiglianza di fondo tra ilia (e poi l'Ardea) e le Lincoln Ynr, la cui coda era figlia della corrente di stile, o con la sua Chrysler Airflow (specie versione a due porte, molto brillante anche al Maggiolino), i modelli americani (Cadillac coupé aerodinamica, Pierce Arrow, Cord 810 e altre). In ito europeo, Aprilia e Ardea è molto in comune con auto e le Tatra, le Flying Standard, eugeot 402 e, soprattutto, le er Airstream del 1934.

frontandola con l'Aprilia, l'Ardea è di aspetto gradevole, cosa scontata per un'auto che do-adattare l'estetica della sorel-aggiore a stringenti vincoli dimensionali. Il corto cofano anteriore e la coda poco rastremata, in adatti a formare una linea azziata, donano una certa personalità, su cui spicca lo sviluppo



Rispetto all'Aprilia, la coda dell'Ardea è meno rastremata e più larga. Quel che si perde in eleganza si guadagna in praticità: lo spazio per i bagagli è per l'epoca adeguato, e (almeno dalla seconda serie in poi) l'ampiezza del coperchio del bagagliaio è buona. Notare il lunotto in pezzo unico.

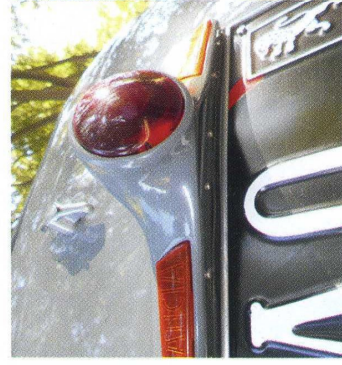
dell'abitacolo. Non stupisce che il design delle attuali Y sia ispirato a quello dell'Ardea, così avanzato per l'epoca. A tale impressione concorrono l'ampiezza del passo in relazione alla lunghezza (rispettivamente 2440 e 3645 mm); la larghezza è di 1380 mm, l'altezza di 1510) e le ruote poste agli estremi del corpo vettura, prefigurando quanto fatto vent'anni dopo dalla Mini (carreggiate di 1162 mm davanti, 1180 dietro). Nella linea di profilo risaltano le ampie portiere che si aprono ad armadio in tipico stile Lancia; stupisce, più ancora dell'aspetto di quelle anteriori (dovuto anche alla forte inclinazione del parabrezza), l'ampiezza di quelle posteriori, che rende l'accessibilità ai posti dietro migliore di altre auto di pari dimensioni. Certo, l'abitabilità non è quella di una vettura odierna (ed è minore sia rispetto all'Aprilia, sia rispetto all'Augusta), ma l'aver collocato i passeggeri fra i due assali (assieme alla prerogativa Lancia della scocca portante) aiuta ad ottenere un confort degno di auto

più moderne, facendo dimenticare a chi sta dietro gli scuotimenti e le vibrazioni tipici delle auto con i sedili posti sopra al ponte posteriore. Nell'arco della carriera, l'impostazione di base dell'auto rimane sempre fedele a quanto visto nei 2992 esemplari della prima serie. Il motore (denominato tipo 100) è un 4 cilindri a V (schema carro alla Lancia) con un angolo fra le bancate di 19°54', di 903 cc, con alesaggio di 65 mm e corsa di 68 mm. Grazie ad un brevetto della Casa torinese, il motore ha teste emisferiche e valvole in testa, disposte con un'inclinazione di 27°30' sulla verticale, comandate da un singolo albero posizionato fra le due bancate e corte aste, poste in modo da non creare reciproche interferenze di movimento e con le candele al centro della testa stessa. Con un rapporto di compressione di 6:1 erogava 28,8 cavalli, sufficienti (anche grazie al CX di 0,38) a raggiungere i 100 orari

di punta. Cambio a 4 rapporti e impianto elettrico a 6 volt sono ulteriori prerogative della prima serie, oltre ai freni idraulici a tamburo, e alle sospensioni anteriori realizzate secondo il collaudato schema Lancia: dietro venne adottato un semplice ma robusto ponte rigido (in luogo delle ruote indipendenti viste sull'Aprilia), realizzato mediante lamiera stampata e saldata elettricamente. Gli ammortizzatori sono a frizione. A livello di carrozzeria, l'Ardea prima serie si distingue per l'assenza del coperchio del bagagliaio (che è accessibile dall'interno): in compenso, un piccolo sportello rettangolare, su cui sta la targa e il complesso posteriore di illuminazione, da accesso alla ruota di scorta. L'Ardea (Ardea secondo la dizione ufficiale, poi abbandonata a causa delle abitudini fonetiche italiane) non nacque sotto una buona stella: non per colpa dell'aspetto (la somiglianza con la Apr-



e raffinatezze che testimoniano della classe di questa Lancia: il fregio sul cofano, che richiama il disegno di una lancia stilizzata, funge anche da soglia di apertura dello stesso, mentre i fanali rientrano al centro del profilo longitudinale per una gemma rossa che ne segnala l'ascensione.



Il corpo principale del gruppo ottico posteriore è correttamente in tinta con la carrozzeria. Contrariamente a quanto si può supporre, la luce tonda centrale è quella di posizione, mentre quelle trapezoidali ai lati (su cui sono incise le scritte "Lancia" e "Ardea") sono le luci di stop.



La particolare apertura del bagagliaio dell'Ardea terza serie (opposta rispetto all'Aprilia) mostra la collocazione della ruota di scorta e il rivestimento del pianale. Le cinghie che trattengono la ruota sono estensibili e si usano anche per legare le valigie.

lia è casomai un plus), ma a causa del momento storico in cui delimitò, proprio nei primi mesi della seconda guerra mondiale (tra l'altro sul mercato italiano vigeva un divieto di circolazione, durato settembre al dicembre del '39) ciò ne risentiva tutta l'industria europea, incluse quindi le auto appartenenti al segmento dell'Ardea. Tra queste, c'era la 508c, vera rivale storica, offerta anche in Francia (la nota Simca 8) e in Germania (col marchio Nsu). Questa loro volta rivaleggiavano con Peugeot 202, la Renault Juvaquatre, la Opel Kadett, la DKW FE Adler Trumpf Junior e, anche solo sulla carta, la KdF (alias Maggiolino). Vanno poi ricordate l'Austria (Steyr 55, nata nel 1936) e molti tratti del design Ardea, dal boema Praga Piccolo. Il variegato mercato inglese offriva le Austin 10, le Morris Eight e Ten (e le gine Wolseley), le Standard Fly Eight e Ten (fra le prime ad adottare l'aerodinamica ad una piastrina estetica), la Ford Prefect Vauxhall 10, le Hillman Minx, Vauxhall Eight e Singer Nine. La Lancia era ai vertici del segmento: anche se di cilindrata ridotta costava ben 26.500 lire (l'Aprilia costava "solo" 5000 in più, 508c almeno 3000 in meno). La prima serie, nonostante il periplo storico, fece seguito già nel 1951 a una seconda edizione, che ha avuto vani bagagli accessibili dallo sterzo (introdotto il 10 ottobre '41) la modifica principale. Vennero inoltre adottati veri e propri gocciaioi, in luogo delle nuove porte poste fra porte e tetto, e



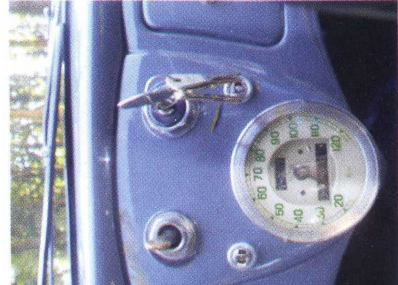
Il pannello, omologato a quattro posti, ha gli schienali dei sedili anteriori reclinabili, in modo da agevolare l'accesso ai posti posteriori. Il posacenere (cilindrico ad estrazione) è dentro dello sportello del vano portaoggetti.



Durante la produzione, le frecce a bacchetta dell'Ardea furono modificate due volte: inizialmente in concomitanza con l'adozione dell'impianto elettrico a 12 volt; e poi con il debutto della terza serie, quando il trasparente arancione fu aumentato nella lunghezza e la cornice divenne cromata.



Da vista a "porte aperte" dell'Ardea, caratterizzata dall'apertura ad armadio delle portiere e prevedono: indicatore livello carburante (che, in ossequio ad un'usanza tipica dell'epoca mostra il livello in litri), manometro olio e orologio con carica a 8 giorni. Moderna e ben leggibile, la grafica dai caratteri verdi su fondo bianco.



Il cruscotto centrale del cruscotto dell'Ardea ha la tipica forma dello scudetto e ospita il tachimetro (una caratteristica oggi adottata sulle V), la cui lettura viene modificata durante la vita attiva della vettura. Notare l'interruttore a V, tipico di molte terza serie.

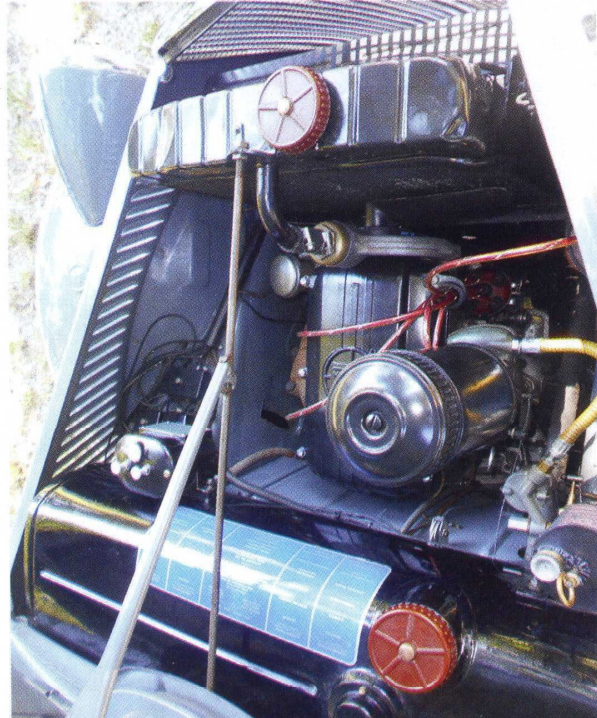


Gli altri strumenti sono collocati davanti al pilota e prevedono: indicatore livello carburante (che, in ossequio ad un'usanza tipica dell'epoca mostra il livello in litri), manometro olio e orologio con carica a 8 giorni. Moderna e ben leggibile, la grafica dai caratteri verdi su fondo bianco.



Come d'uso sulle Lancia dell'epoca, la guida è a destra. Il volante (nero sulle prime tre serie, avorio sulla quarta) presenta una corona a rigature concentriche e molto spessa. Il cambio, su tutte le serie, è a leva centrale sul pavimento. Niente braccioli sulle porte, sostituiti da maniglie in vipla intrecciata.

tre dimensioni e pesi non cambiarono (e rimasero inalterati anche in seguito). Prodotta fino al settembre del '42, quando gli eventi bellici stopparono l'attività a Torino, l'Ardea fu riproposta nel dopoguerra, con i primi esemplari pronti fra il tardo autunno del '45 e il febbraio del '46. Nel corso degli anni, la seconda serie ricevette vari aggiornamenti, di cui i più significativi furono l'introduzione (a partire dall'esemplare 250-7130, il 24 gennaio '48) di un nuovo motore (indicato come tipo 100A, dotato di un rapporto di compressione di 5,8:1, di un nuovo carburatore, degli ammortizzatori Houdaille invece di quelli a frizione, e dell'impianto elettrico a 12 volt. Costruita fino al 5 agosto del '48 in 4438 unità (alcuni storiciografi limitano la seconda serie al periodo in cui fu disponibile il motore tipo 100A, con solo 1301 unità), l'Ardea seconda serie venne rimpiazzata, al Salone di Torino dello stesso anno, dalla terza serie. Tra le novità, il lunotto in pezzo unico, l'eliminazione della cresta in rilievo sul tetto, e, soprattutto, il cambio a 5 rapporti, una chicca nella produzione di serie dell'epoca a livello mondiale (la prima rimaneva non sincronizzata), cui si accompagnarono modifiche alle frecce di segnalazione, al quadrante di accensione, al tachimetro. Vennero inoltre montati ammortizzatori Sabif invece degli Houdaille, (peraltro, già da qualche tempo era Sabif pure il comando dei freni, in sostituzione del precedente Lockheed). L'ultima Ardea, la quarta serie (prodotta fra il novembre del '49 e l'inverno del '53), fu anche la più longeva e diffusa



Il motore dell'Ardea si caratterizza per la notevole compattezza dell'insieme, stanza favorita dal propulsore stesso molto corto, grazie alla particolare struttura a V stretto. La batteria, qui non visibile, è curiosamente collocata fra il motore e la calandra.

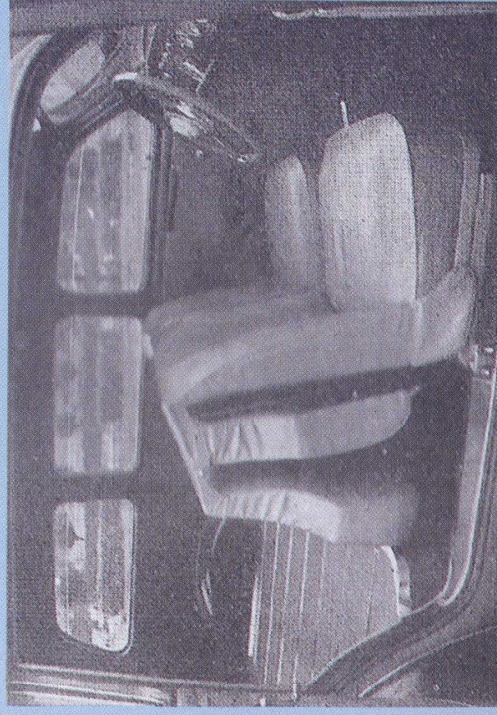
poguerra, una berlinetta di Zagato appartenente alla famosa serie Panoramica e qualche barchetta artigianale, tra le poche sportive su base Ardea). Caso strano per una vettura di tono come questa, le derivate più note nacquero per soddisfare esigenze di stretta natura utilitaria: è il caso della vettura "Tassi Roma", berlina allungata il cui nome riflette lo scopo cui era destinata, prodotta dal '40 al '43 in 511 unità, e soprattutto del furgone e del camioncino, prodotti in 7120 unità fra il '45 e il '53 il primo (con forse 9 prototipi già nel '41), e 1600 unità per il se-

condo. La piccola Lancia è un simbolo della rinascita italiana nell'immediato dopoguerra, e la protagonista di queste pagine è nata proprio nel bel mezzo di quel periodo, il 18 luglio del '49. Il numero di telaio (250-11.124) e di una delle ultime "terza serie", di proprietà dal 2016 di un appassionato milanese, colpito dalla targa (Aosta a 4 cifre!) e dalla bella livrea grigia unita al raffinato pan-

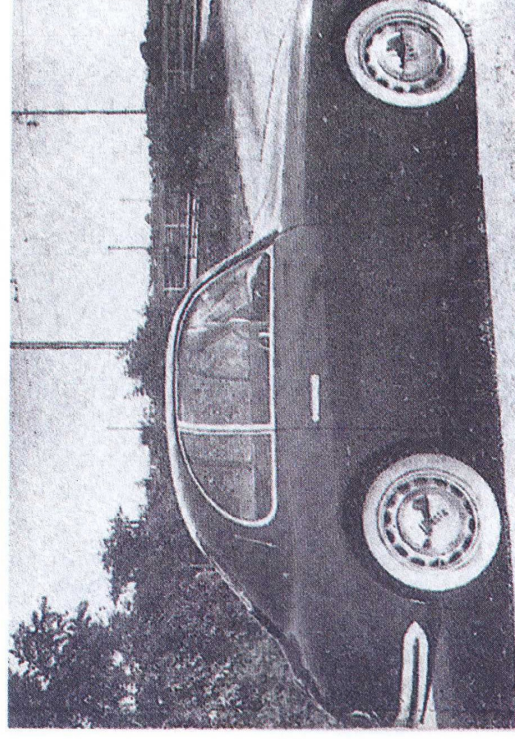
Una rara derivata dell'Ardea è la berlinetta Panoramica Zagato, realizzata sul finire degli anni Quaranta e disegnata, da Luigi Fabio Rapi, all'epoca in forze all'azienda di Terraz-



Un posto di primo piano nella storia dell'Ardea meritano le versioni commerciali, comprensive di furgoncino, camioncino, autoambulanza (chiamata "autolettiga") e, dal '51, "promiscuetta" (offerta da vari allestitori a accanto alle versioni ufficiali). Rispetto alla berlina, le dimensioni sono maggiori (passo 2500 mm, lunghezza 4040, larghezza 1640, altezza 1745, carreggiate, 1286 mm davanti, 1340 dietro), come il peso (929 in ordine di marcia), e le prestazioni logicamente inferiori rispetto alla berlina (a seconda del rapporto al ponte, velocità massima fra gli 80 e gli 85 orari). Meccanicamente, segue pedissequamente la berlina negli aggiornamenti.



La versatilità della Promiscuetta su base Ardea, qui nell'elaborazione della torinese Franco, con 4 porte ad armadio (prerogativa della berlina) e 5 comodi posti o, in alternativa, 2 posti e un enorme bagagliaio, nel più puro stile "station wagon".



di Rho. Caratteristici la fiancata continua e le linee molto arrotondate del tetto.



Ripresa durante Auto E Moto D'Epoca 2019 a Padova, una prima serie appartenente presidente dell'Ardea Club, Maurizio Aleotti: in evidenza lo sportello che da accesso a vano della ruota di scorta e la nervatura sul tetto che, partendo dal parabrezza e tagliando in due il lunotto, arrivava fino alle luci posteriori.

panno e a 2 di cuoio). L'auto, già a punto, necessitava solo di qualche perfezionamento, come la sostituzione di pomelleria e volante e la realizzazione dei filetti bianchi sulle nervature delle fiancate, suggeriti dall'Ardea Club; il sodalizio ha poi fornito riproduzioni di

parti altrimenti introvabili, come le etichette sui serbatoi del liquido delle sospensioni e del carburante. La presenza su questa vettura di elementi della quarta serie (come i paraurti), come detto amalgama tipico nell'Ardea, non va a discapito della genuinità.