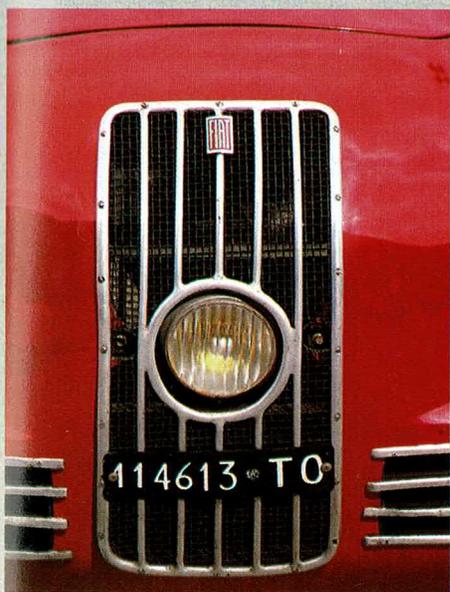
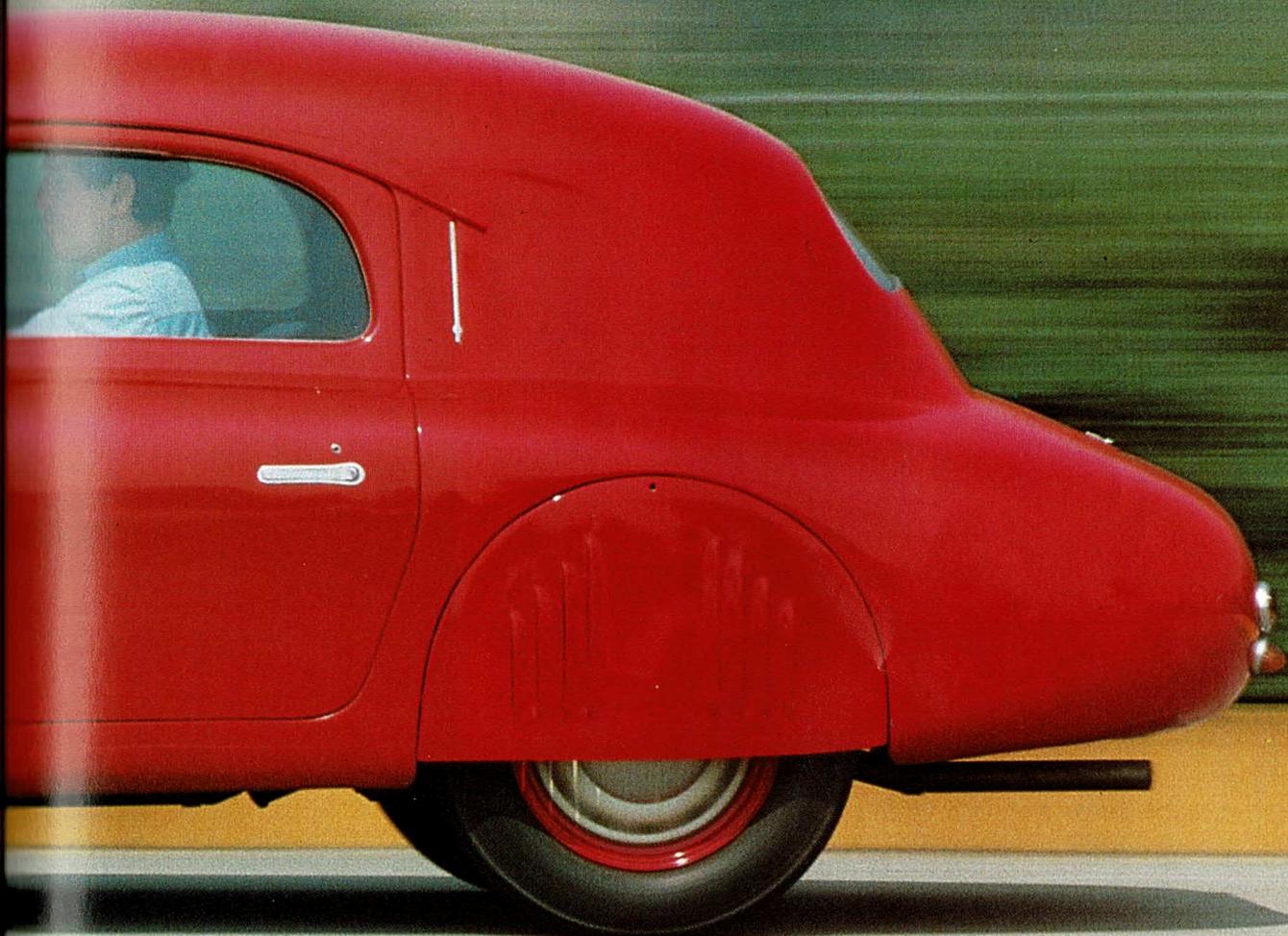


# Al canto della «rossa» si risvegliò l'Italia

La berlinetta Fiat «1100 S», direttamente derivata dalla «1100 B» di serie, divenne leggendaria appena nata, nel 1947, vincendo cinque tappe della prima «Mille Miglia» del dopoguerra e superando sulla Futa la Cisitalia di Nuvolari. Era l'emblema dell'industria automobilistica italiana che cominciava a rinascere. Mettiamoci alla guida di un esemplare del tutto originale, intatto dal 1948, e vediamo come va



La «Mille Miglia» del 1947 fu molto più che il ritorno di un mito sportivo. Fu la prima della nuova repubblica, fu la prima nel Paese riunito dopo le lacerazioni della guerra e fu un segno (al mondo intero) della sua volontà di tornare a vivere.

Fu anche, non a caso, quella che doveva passare alla storia come la «Mille Miglia» delle «millecento». Alle spalle della potente Alfa Romeo «8C 2900» vincitrice troviamo infatti nella classifica assoluta, in fila dal secondo all'ottavo posto, tre Cisitalia e quattro Fiat «1100 S», tutte vetture equipaggiate con il modesto, indistruttibile 4 cilindri di 1089 cm<sup>3</sup> torinese, in versioni più o meno spinte. E ancora la piccola Sport di Nuvolari, seconda al traguardo di Brescia, si era mantenuta in festa per la maggior parte dei 1823 chilometri della gara. Non soltanto simbolicamente, quell'esaltante galoppata delle «millecento» lungo le strade italiane segnate dalla guerra era una rassicurante affermazione



**C'era anche il turismo  
nel destino  
della «Millecento da corsa»**



La berlina Fiat «1100 S» fu progettata nel 1947 come versione sportiva della «1100 B» di serie, in vista di una partecipazione di spicco alla «Mille Miglia». Le «1100 S» destarono ammirazione classificandosi al 5°, 6°, 7° e 8° posto assoluti. Avrebbero fatto ancor meglio nella «Mille Miglia» dell'anno seguente, 1948, piazzandosi al 2°, al 3° e al 4° posto nella classifica assoluta. Nella foto a sinistra, ecco una delle molte «1100» che parteciparono a quella corsa gloriosa. Tuttavia, come ricorda il progettista Dante Giacosa, la «1100 S» era stata ideata anche come «una berlina adatta all'uso turistico di una clientela dai gusti sportivi». In alto, una foto che sottolinea questo aspetto della vettura. A destra, due foto «ufficiali» con cui la Fiat presentò la «1100 S».



del modello medio della Fiat (robusto, maneggevole, senza costose eleganze, già popolare dagli ultimi anni Trenta) cui si affidava in gran parte, nell'urgenza del momento, la ripresa dell'industria automobilistica nazionale. Le «1100 S» che tagliavano inesauste una dopo l'altra il traguardo della «Mille Miglia» erano gagliardetti «rosso corsa» che precedevano milioni di speranze.

La prova su strada della Fiat «1100 S» che pubblichiamo nelle pagine seguenti va letta e interpretata riferendosi a questo

significato storico, al clima motoristico povero ma bello di quell'anno 1947, in un Paese sul crinale tra passato e futuro.

I grandi ponti sul Po erano ancora distrutti, molte strade impraticabili. Prima della guerra le automobili in circolazione in Italia avevano quasi raggiunto le 300.000 unità, ma nel 1946 si erano ridotte a 149.000 e il recupero era lento: nel '47 ne furono immatricolate 35.000 (quante gli italiani ne acquistano oggi in meno di quattro giorni). La svalutazione della lira aveva bruciato i risparmi delle famiglie.

Una Fiat «1100» che nel 1939 costava 19.500 lire era salita dopo la guerra a 1.034.000. La benzina era scarsa e quella che si riusciva a trovare non superava un numero di ottani 60: spesso occorreva aggiungervi benzolo miscelato con alcool. I pneumatici erano una rarità e costavano un patrimonio. Gli organizzatori della «Mille Miglia» si erano buttati coraggiosamente nell'impresa di far rivivere, nonostante tutto, la più bella corsa del mondo. Raccolti i dieci milioni di lire necessari per la gestione della gara (cinque destinati a premi) strinsero un accordo con la Pirelli per la fornitura a ciascun concorrente di cinque gomme nuove a prezzo d'assegnazione. Gli iscritti furono 245, ma alla partenza se ne ritrovarono soltanto 15. I ben 94 avevano ritenuto conveniente pagare l'iscrizione a vuoto per potersi approvvisionare di pneumatici.

Al «via» della «Mille Miglia» le nuove Fiat «1100 S» formavano uno squadrone compatto. Partirono tra la mezzanotte e le due del 22 giugno, alternandosi con le Cotalia. Il prezzo di listino della «1100 S» non era uno scherzo: 2.150.000 lire (abbastanza da comperarci due normali «1100 B» berlina). Ma si vide subito che

Questo modello Fiat precedette di dieci anni la «1100 S»: è la «508 C MM» (1089 cm<sup>3</sup>, 42 CV), costruita nel 1937-38.

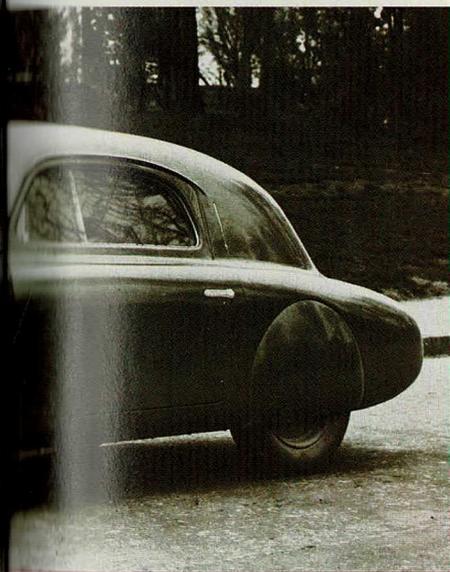


## Buon sangue non mente: 40 anni dopo, la «1100 S» vince la «Mille Miglia»

**C**ambiano i tempi, le strade, i piloti, ma non i risultati. La «Mille Miglia» rievocativa dello scorso maggio ha visto la vittoria assoluta della Fiat «1100 S» di Roberto Rollino: la stessa vettura con cui papà Angelo e zio Giulio giunsero venticinquesimi al traguardo dell'edizione del 1948. Il numero di telaio 500104 indica che si tratta del centoquattresimo esemplare della serie di 401. «La stessa macchina ha partecipato, ma con minore fortuna, alla «Mille Miglia» del 1949», dice Roberto Rollino. «Da allora ha continuato a correre, dapprima partecipando a gare in salita, oggi a manifestazioni rievocative come la «Mille Miglia»».

Una vettura con una storia sportiva gloriosa, dunque: un gioiello di famiglia accudito con cura da Roberto Rollino, giovane chirurgo di Alessandria, assistito anche dalla mamma Carla Gaslini, campionessa italiana rally negli anni '60.

Vissuta sempre di corsa, questa Fiat «1100 S» ha subito di recente, proprio in vista della «Mille Miglia» 1988, una serie di importanti messe a punto che hanno interessato soprattutto il motore, completamente revisionato. «Nel recente restauro meccanico», osserva Rollino, «ho voluto conservare tutte le caratteristiche originali del motore preparato per la «Mille Miglia», che era e resta molto «cattivo», con tutta la potenza in alto e la coppia molto vicina al regime massimo. Per questo, in gara, devo sempre guidare a tavoletta per disporre di tutti i 55 cavalli, la «Mille Miglia» l'ho fatta così. «Tirando» al massimo, tocco le seguenti velocità nelle varie marce: 40 km/h in prima, 70 in seconda, 110 in terza e 153, cronometrati, in quarta. Accanto a prestazioni di tutto rispetto, a conferma di un'aerodinamica accurata, la Fiat «1100 S» si può definire una vettura sobria: in media non consuma più di 12 litri per 100 km, secondo le rilevazioni di Roberto Rollino.



non erano soldi spesi per niente. La berlina Fiat «1100 S» di Bassi-Morandi schizzò via in testa alla classifica assoluta nella prima tappa da Brescia a Padova alla media di 132,28 km/h e ancora nella seconda da Padova a Pesaro (media 109,98) staccando di 6 minuti la Cisitalia di Nuvolari. In seguito, altre tre tappe furono appannaggio delle sorprendenti «1100 S» di Gilera-Minozzi (Livorno-Firenze, media 120,3 km/h), di Bertani-Barbieri (Firenze-Bologna per i passi della Futa e della Raticosa, 85,78 km/h) e di Capelli-Gerli (Bologna-Asti, 370 km filati alla media di 116,7 km/h).

La berlina Fiat «1100 S» era stata studiata e collaudata proprio per quella gara. Alla Fiat era allora direttore degli uffici tecnici autoveicoli l'ingegner Dante Giacosa. Era un periodo di approvvigionamenti difficili e i materiali erano scarsi. Giacosa portava avanti i progetti di modelli futuri, ma intanto era costretto a dedicare il meglio delle energie all'evoluzione delle vetture d'anteguerra, «500», «1100» e «1500». Soluzioni congiunturali, di ripiego. «Il progetto della «1100 S», versione sportiva della «1100», riportò entusiasmo nell'ambiente», ricorda lo stesso Giacosa.

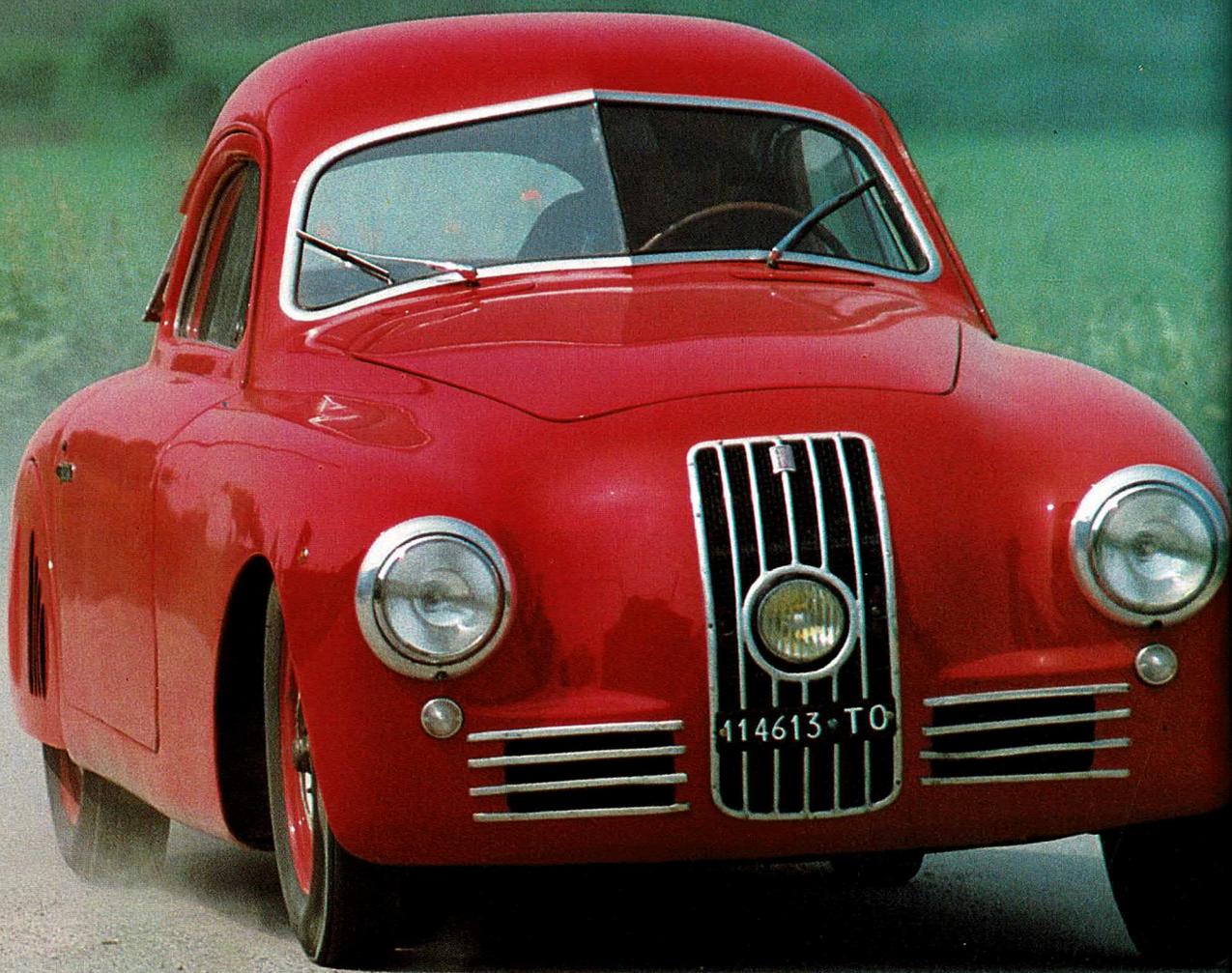
«La Fiat non poteva disertare la «Mille Miglia» del 1947 poiché questa corsa, che mobilitava le case costruttrici e richiamava l'interesse del mondo intero, era l'atteso segnale della rinascita dell'industria automobilistica dopo la guerra. Venne perciò deciso di costruire a tempo di primato una berlina capace di competere con onore nella gara ma anche adatta all'uso turistico di una clientela dai gusti sportivi».

Quali criteri furono seguiti? «Si trattava di un'elaborazione della «1100» non così spinta e sofisticata come la Cisitalia»; scrive Giacosa nel suo libro di memorie, «ma che doveva tuttavia raggiungere una velocità massima non inferiore a 150 km/h. Si portò a 7,5:1 il rapporto di compressione del motore, si disegnò un nuovo albero a camme per aumentare il regime massimo dei giri e si adottarono valvole stellate come quelle che allora si usavano solo in aviazione. Si applicò una coppa in alluminio e un radiatore per il raffreddamento dell'olio. Si raggiunse così la potenza di 51 CV a 5200 giri/minuto con ogni garanzia per la durata.

«Poiché l'autotelaio non poteva essere cambiato», aggiunge Giacosa, «non v'e-

ra altra alternativa che quella di costruire una carrozzeria leggera e aerodinamicamente così ben profilata da far raggiungere l'alta velocità prefissata. Arrivammo presto a conclusione. I prototipi furono sottoposti a prove durissime. Ricordo sempre le tortuosissime strade, strette e polverose, della Futa e della Raticosa, percorse ad andatura folle con il pilota collaudatore Carlo Salamano, che era soddisfatto della tenuta e agilità della vettura. In autostrada, la velocità massima raggiunta fu di 155 km/h».

Proprio sulle curve di quei passi montani tra Firenze e Bologna la «1100 S» costruì, nella «Mille Miglia», il suo capolavoro velocistico. Mentre Nuvolari, che era Nuvolari, scatenava tutte le proprie risorse su quel percorso riguadagnando con la sua Cisitalia 1100 oltre 4 minuti sull'Alfa «8C 2900» di Biondetti, con la berlina «1100 S» Bertani e Barbieri vincevano zitti zitti la tappa battendo di un minuto e 16 secondi Nuvolari. E pensare che la Cisitalia disponeva di 7-8 CV in più e di un rapporto peso/potenza di appena 11 kg/CV contro i 16,2 della vettura Fiat. Sono dati che fanno pensare, quando ci si mette al volante, oggi, di una superstite «1100 S».



## VELOCE IN CURVA E A PROVA D'ERRORE

**N**on si ha subito l'impressione di entrare in un'automobile da corsa. Le porte della Fiat «1100 S» si aprono alla grande, a 90 gradi, favorendo l'accesso. Il pavimento dell'abitacolo è a 35 centimetri da terra: questa è una vettura in cui si sale, non si scende. Le poltroncine rivestite di pelle beige (tinta prescritta dal listino originale in accostamento alle carrozzerie «rosso corsa») hanno di avvolgente soltanto l'apparenza: tanto peggio per il pilota che «tirerà» le curve, tanto meglio per la signora che vuol fare un giro in città. Il volante ha diametro imponente (48 centimetri) per una docile sterzata nelle manovre di parcheggio, a scapito certo della fulminea maneggevolezza in gara (metti, sulle serpentine del Radicofani o della Raticosa nelle «Mille Miglia»).

Il soffitto dell'abitacolo è alto sopra la

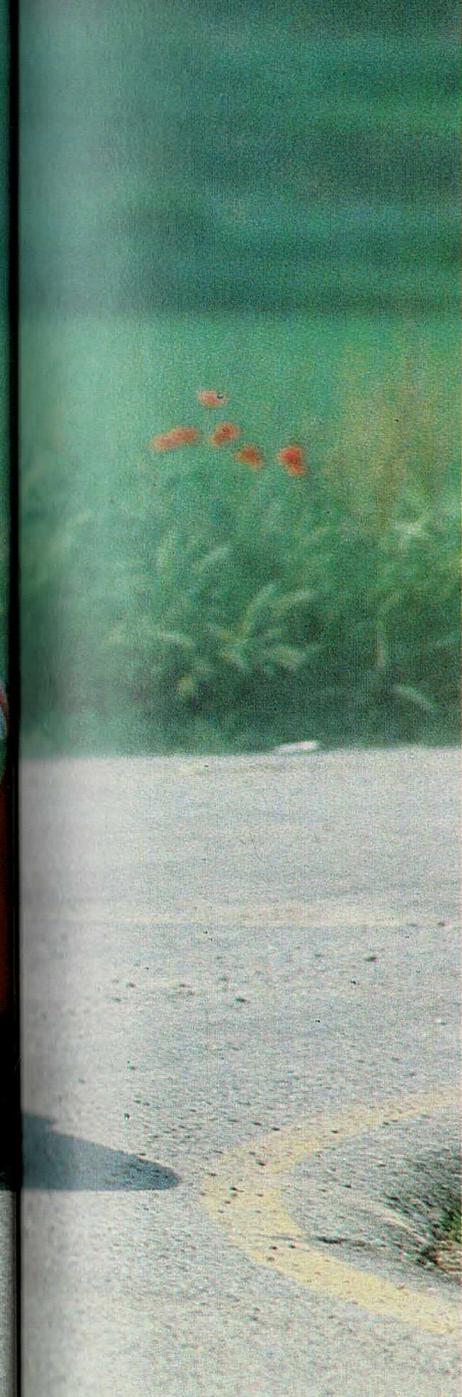
testa del pilota (87 centimetri dal piano del sedile). La posizione di guida è turistica, rilassante: busto ravvicinato al volante e braccia flesse, se si vuole arrivare con la gamba sinistra a premere la frizione fino al fondo di una corsa lunga e dolce.

Le specifiche di adattabilità della «1100 S» all'utilizzazione quotidiana su strada erano d'altronde bene stabilite nel progetto. Ricorda l'ingegner Giacosa: «Durante l'elaborazione del modello in gesso in dimensioni naturali, la mia presenza era quasi continua: la posizione di guida e la comodità di entrata e uscita erano da me sempre controllate con estrema cura e migliorate con ritocchi».

Tutto cambia quando si avvia il motore e si lancia la vettura su strada aperta. Il rombo dello scarico ha una sonorità contenuta, tuttavia la rumorosità meccanica

all'interno dell'abitacolo cresce con la velocità in progressione paurosa. I valori in decibel rilevati nella nostra prova (quasi 80 già a 60 km/h e 85 a 110) sono elevati, ma non dicono da soli la «qualità» del rumore, che si impadronisce dell'intero abitacolo, sottoponendovi a un «massaggio sonoro» tipico delle auto da corsa («Il fracasso dentro la vettura era assordante», ricorda Giacosa, «ma non ci preoccupava: gli automobilisti italiani nel 1947 non erano molto esigenti al proposito»).

Altre caratteristiche della biposto da corsa sono la posizione disassata della pedaliera e il calore quasi insopportabile che avvolgeva il pilota. Nella «1100 S» si ritrovano entrambi. Il vincitore della recente «Mille Miglia» rievocativa, Robert Rollino, ha constatato che «l'acceleratore è talmente spostato sulla destra da provocare dopo poche ore forti dolori». In quanto al calore, l'attuale proprietario della vettura fotografata in queste pagine l'

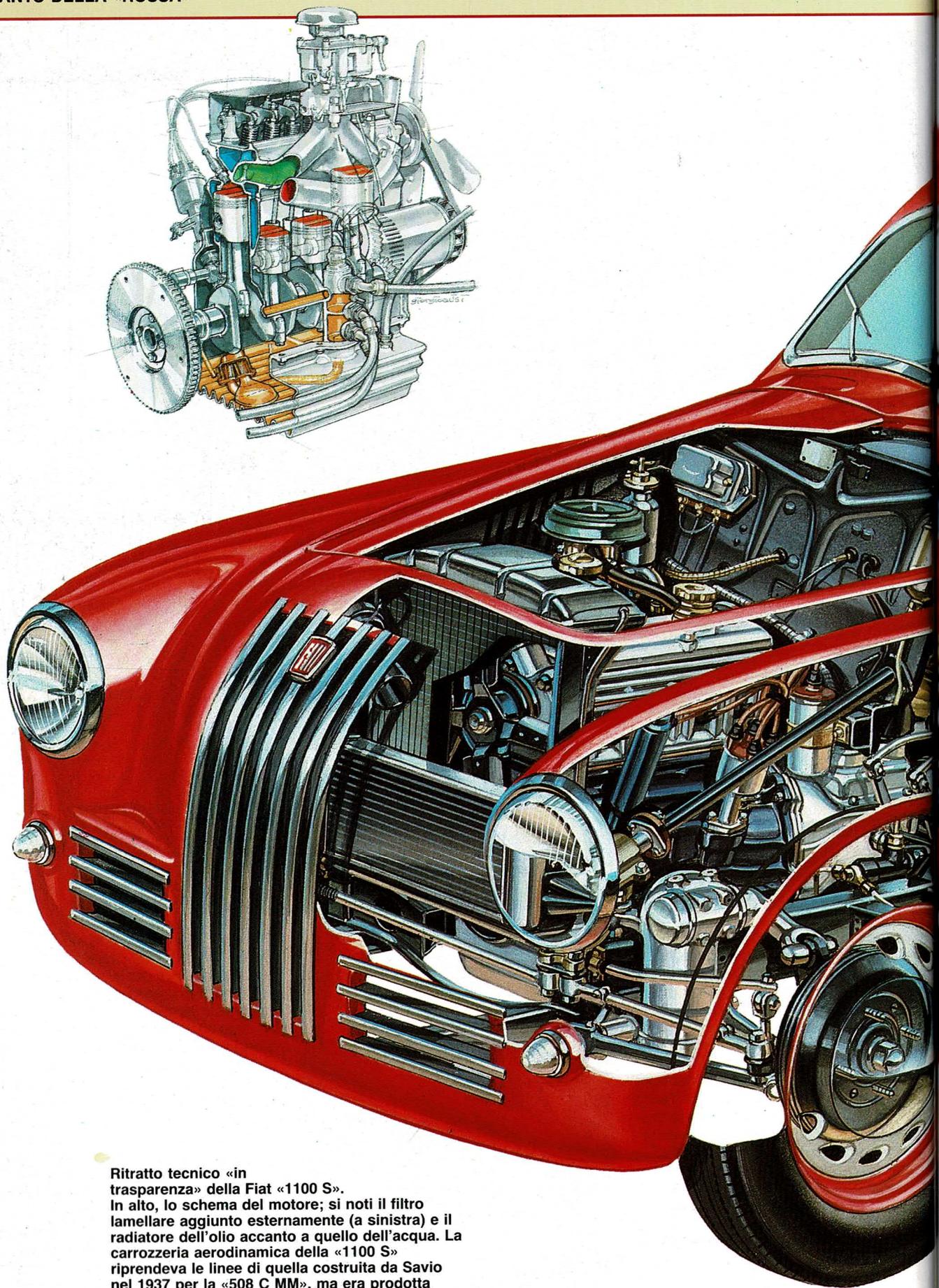


**Nella foto grande a sinistra: la Fiat «1100 S» del 1948 protagonista della nostra prova. In alto: il cruscotto (da sinistra l'indicatore del livello benzina e il manometro dell'olio; al centro il tachimetro tarato fino a 200 km/h e l'orologio; a destra i termometri acqua e olio, che venivano forniti a richiesta; non c'era il contagiri). Qui sopra, il lunotto e il parabrezza a cuneo, in due pezzi. Accanto: gli intagli nella carenatura delle ruote posteriori furono introdotti dalla Fiat in un secondo tempo per meglio raffreddare i freni. Sotto: il posto-guida sportivo.**

definisce come «un forno crematorio».  
 La «1100 S» provata da «Ruoteclassiche», contrassegnata dal numero di telaio 500160, venne immatricolata la prima volta il 5 novembre del 1948. Da allora fino al 1961 fu venduta e riacquistata una diecina di volte, poi rimase a coprirsi di polvere nel capannone di un carrozziere a Torino. Qui la scovò tre anni fa l'attuale proprietario. Sotto uno strato di terriccio alto due dita, la «1100 S» era stupendamente integra. Non fu effettuato alcun restauro, neppure ai gruppi meccanici. L'esemplare è dunque del tutto originale, ad eccezione di qualche particolare esterno della carrozzeria, come i fanalini, o il lunotto che non ha più il foro della ventolina di aerazione. La griglia anteriore sul radiatore, originariamente a nove barre verticali, fu con ogni probabilità sostituita già da uno dei primi proprietari con quella a sette barre e con il faro supplementare al centro: era una modifica frequente nelle

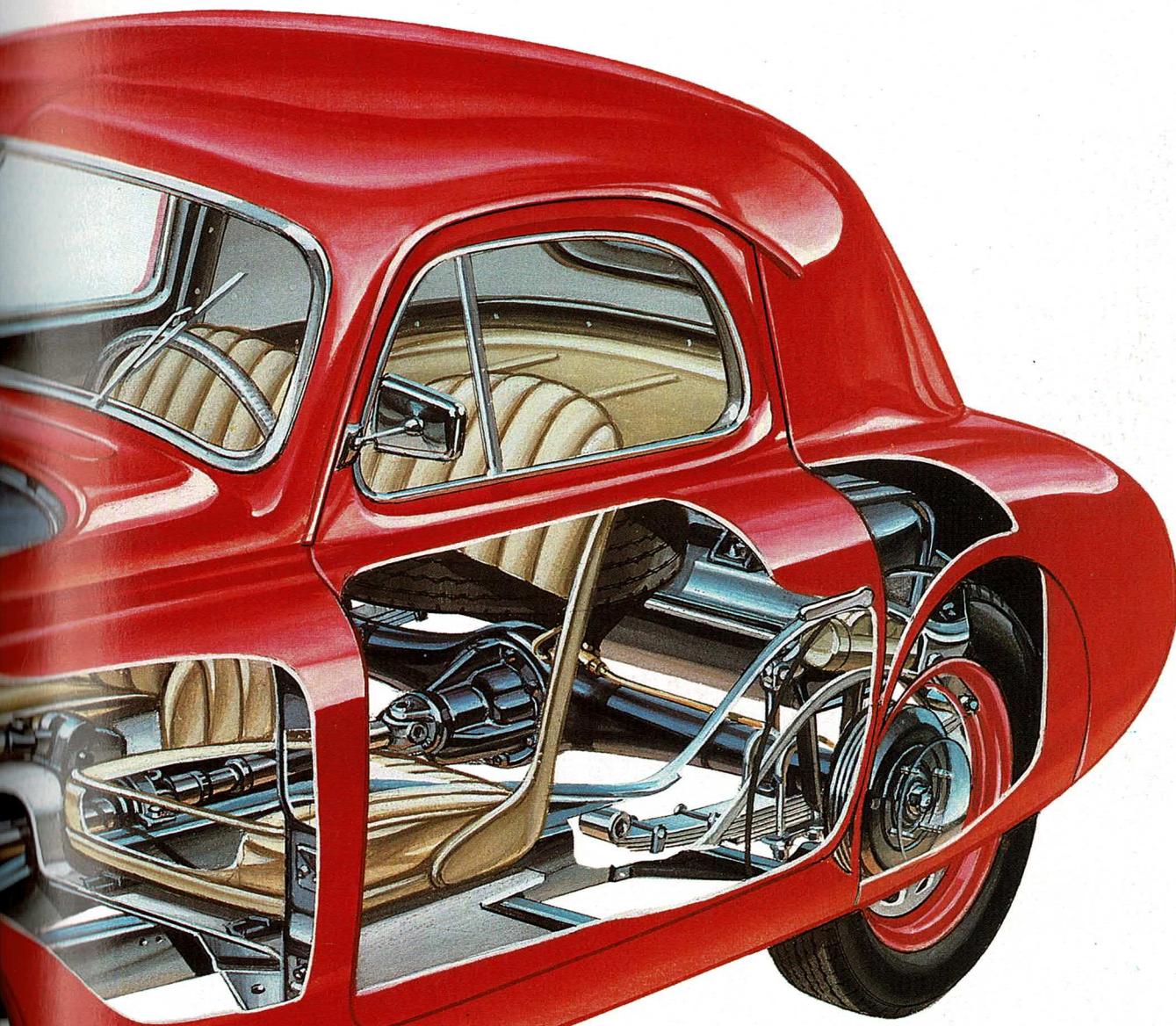


«1100 S» che partecipavano alla «Mille Miglia» partendo in piena notte.  
 I risultati delle nostre prove dimostrano che il motore, quarantenne e mai revisionato, marcia ancora onestamente ma ha perduto un po' dello smalto corsaiolo che doveva avere all'origine. Mancano all'appello circa 18 cavalli su 51. Questo spiega perché la velocità massima effettivamente rilevata sia di soli 132,6 km/h, non avendo raggiunto il motore più di 4450 giri/minuto (anziché 5200) in quarta marcia.  
 Facciamo un semplice calcolo. La resistenza all'avanzamento della «1100 S» risulta dalle nostre rilevazioni veramente ridotta (quasi quanto quella della Cisitalia «Spyder Nuvolari», pur con una sezione frontale molto maggiore): a conferma di una penetrazione aerodinamica eccellente. Attenendoci a tale dato, con una potenza effettiva del motore di 51 CV (equivalenti a 46 alle ruote) la vettura avrebbe raggiunto 148,3 km/h. I conti tornano, nel



Ritratto tecnico «in trasparenza» della Fiat «1100 S». In alto, lo schema del motore; si noti il filtro lamellare aggiunto esternamente (a sinistra) e il radiatore dell'olio accanto a quello dell'acqua. La carrozzeria aerodinamica della «1100 S» riprendeva le linee di quella costruita da Savio nel 1937 per la «508 C MM», ma era prodotta dalla stessa Fiat. Della «1100 S» furono venduti 401 esemplari dal 1947 al 1950.

## FIAT «1100 S»: TANTI PICCOLI SEGRETI MECCANICI



Disegno di Franco Rosso

### La tecnica in sintesi

**Motore:** anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea — Alesaggio x corsa mm 68 x 75 — Cilindrata cm<sup>3</sup> 1089 — Rapporto di compressione 7,5:1 — Potenza massima CV 51 a 5200 giri/minuto — Valvole in testa — Albero a camme laterale, comando a ingranaggi — Albero motore su 3 supporti — Testata in alluminio, basamento in ghisa — Lubrificazione forzata (carter umido) con pompa ad ingranaggi e radiatore di raffreddamento per l'olio — Alimentazione: un carburatore invertito Weber 36 DR — Accensione a spinterogeno (Marelli) con anticipo automatico e riduttore a mano — Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata.

**Trasmissione:** ruote motrici posteriori — Frizione monodisco a secco su mozzo elastico parastrappi — Cambio a 4 velocità + RM, con III a ingranaggi silenziosi e sincronizzatore tra la III e la IV — Comando a leva centrale — Gruppo differenziale su cuscinetti a rulli conici — Coppia conica con riduzione 4,1:1 (10/41).

**Corpo vettura:** autotelaio a longheroni con traversa centrale a crociera, rivestito sopra e sotto con fondi di rinforzo in lamiera nervata, saldati elettricamente — Carrozzeria berlina a due posti, in lamiera d'alluminio — Avantreno a ruote indipendenti, sospensione tipo Fiat con molle ed ammortizzatori racchiusi a bagno d'olio in scatole cilindriche verticali, barra stabilizzatrice trasversale — Retrotreno a ponte rigido, sospensione con molle a balestra a flessibilità variabile, ammortizzatori idraulici a doppio effetto, barra stabilizzatrice trasversale — Sterzo a vite e rullo — Freni a tamburo sulle 4 ruote, comando idraulico — Freno a mano a nastro sulla trasmissione — Pneumatici 5.00x15 — Serbatoio carburante posteriore; capacità l 61.

**Dimensioni e peso:** passo mm 2.420 — Carreggiata anteriore mm 1.231 — Carreggiata posteriore mm 1.226 — Lunghezza totale mm 3930 — Larghezza mm 1.480 — Altezza mm 1.350 — Peso a vuoto kg 825.

**Prestazioni:** velocità massima dichiarata oltre 150 km/h — Consumo a velocità massima l 12,5/100 km.

## FIAT «1100 S»

### CONDIZIONI DELLA PROVA (31 maggio 1988)

Peso della vettura durante le rilevazioni (con il pilota a bordo, apparecchiature di prova, serbatoio carburante pieno) kg 950. Temperatura 23° C; vento assente; asfalto asciutto.

#### VELOCITÀ MASSIMA

km/h 132,6, al regime motore di 4450 giri/minuto.

#### RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a km/h 100: CV 16,7

#### ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo

Tempo impiegato sec. 42,5 – Velocità d'uscita km/h 120

400 m con partenza da fermo

Tempo impiegato sec. 22,7 – Velocità d'uscita km/h 95,4

#### RIPRESA IN IV MARCIA

1 km con partenza a 40 km/h

Tempo impiegato sec. 42,9  
Velocità d'uscita km/h 117,8

ACCELERAZIONE	
Velocità in km/h	Tempo in secondi
0- 40	4,6
0- 60	8,9
0- 80	15,6
0-100	25,7
0-120	42,5

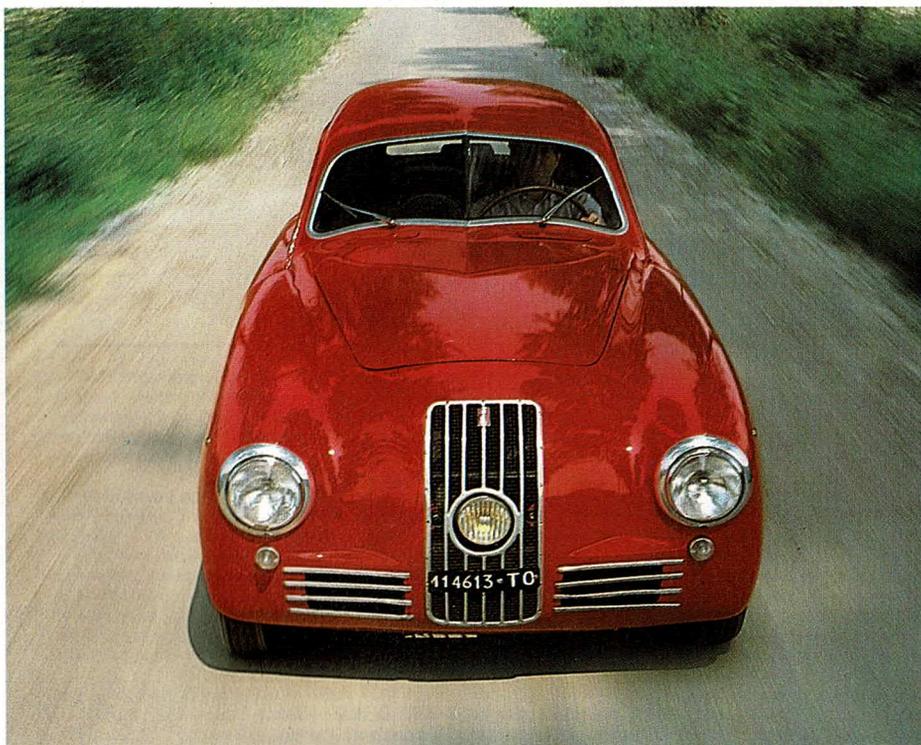
RIPRESA IN IV MARCIA	
Velocità in km/h	Tempo in secondi
70- 80	4,6
70- 90	9,7
70-100	15,2
70-110	21,4
70-120	30,3

#### RUMOROSITÀ INTERNA

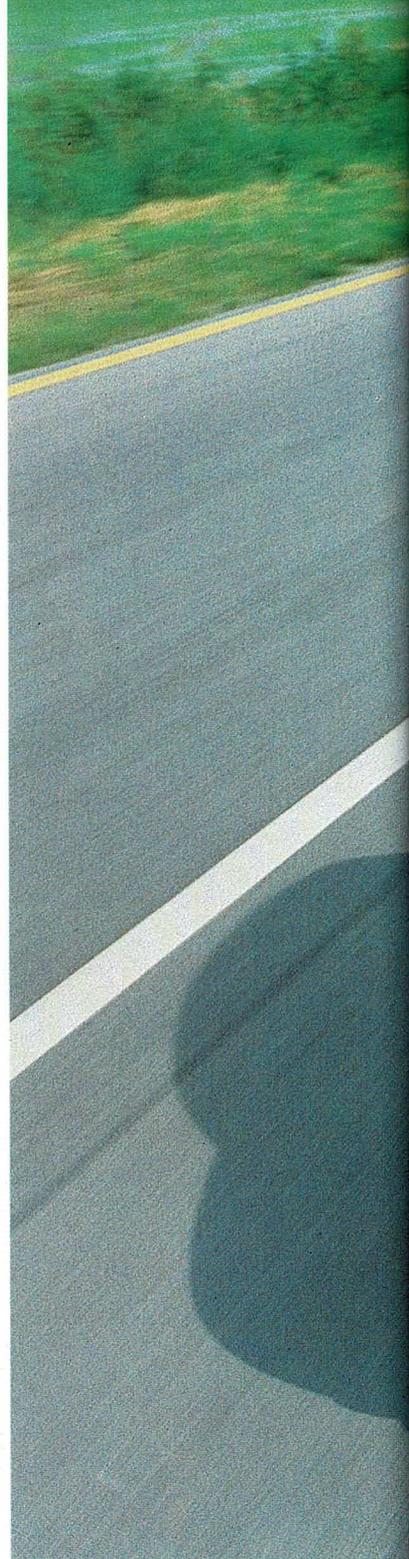
Misurazione in decibel all'altezza della testa del passeggero, su strada piana.

FRENATA	
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	27,1
80	48,2
100	75,3
120	108,5

VELOCITÀ	
Velocità in km/h	Ai posti ant. dB(A)
60	79,1
80	79,4
100	82,3
110	85



La Fiat «1100 S» in due fasi della prova di «Ruoteclassiche». Nella foto grande, la vettura è corredata dell'apparecchiatura «Correvit» che consente di rilevare su strada tutte le prestazioni.



confronto con la «1100 S» di Rollino (a pagina 29) che raggiunge i 153 km/h spendendo di 55 CV grazie a un motore «preparato» con tecnologie moderne.

Anche i risultati nei test di accelerazione risentono dei 700 giri mancanti al regime massimo raggiungibile dal motore della vettura che abbiamo provato: ne sentono però molto meno di quanto si scontri rilevando la velocità massima, e meno ancora il difetto di potenza influente negativamente sulla ripresa, che infatti risulta piuttosto buona. Guidando la vettura nel traffico si apprezza la sorprendente elasticità e progressività del piccolo motore ai bassi regimi, che consente, se si vuole, di marciare turisticamente qu...



sempre in quarta (al contrario di quello, forse, della «1100 S» di Rollino).

Gli spazi di frenata appaiono lunghi all'automobilista d'oggi ma sono apprezzabili per una vettura degli anni Quaranta: bisognerà aspettare i Cinquanta per verificare qualche progresso al riguardo (una vettura di metri in meno a 120 km/h, nel caso di una spider sportiva spinta come l'A.C. «Ace» del 1955). I freni danno risposte rassicuranti, graduali, e hanno potenza sufficiente per provocare a media velocità il bloccaggio delle ruote.

La marcia in rettilineo è ineccepibile, come conferma Roberto Rollino: «L'efficienza dell'aerodinamica si manifesta anche alla massima velocità, quando l'avantreno

non si alleggerisce e la vettura mantiene tranquillamente la traiettoria nonostante eventuali ondulazioni del fondo stradale». La stessa tranquillizzante stabilità si riscontra nelle curve ampie, che si possono affrontare a pieno gas. Doti che contribuiscono a giustificare quei sorprendenti 132 km/h di media tenuti da Brescia a Padova nella «Mille Miglia» del 1947...

Nelle curve a medio o stretto raggio la «1100 S» s'inserisce invece con un minimo di pigrizia: l'avantreno manifesta una certa lentezza di rollio, un ritardo nel raggiungere la condizione di pieno appoggio sulla ruota esterna. Ma si rimedia girando il volante in anticipo e rapidamente.

Dopo l'inserimento, la vettura risponde

con eccellente equilibrio (il 50% del peso insiste sull'avantreno). Si può forzarla in curva senza rischiare il testa-coda: il retrotreno sbanda all'infuori, ma con viscosa lentezza e mai più di quel tanto che il pilota desidera. Raggiunto il riallineamento con le ruote anteriori, la sbandata si esaurisce senza richiedere correzioni di controsterzo (al limite, basta riportare il volante in posizione neutra e finire la curva in accelerazione a ruote diritte). Un comportamento affidabile che poteva certo invogliare i piloti della «Mille Miglia» ad affrontare le incognite di ogni curva senza quasi togliere il piede dall'acceleratore: c'era sempre tempo e modo per rimediare poi.

GIUSEPPE PIAZZI