

Berlinetta antidiva

Non brutta, anzi, bellissima. Aerodinamica, moderna, vincente. Ma nipote della «Balilla», figlia della «1100». Con un motore a soli 4 cilindri derivato dalla produzione popolare. Insomma, un'umile concorrente priva di blasoni. Come poteva competere con le nobili «modenesi», con le superbe britanniche, con le ferree tedesche? Eppure la sua carriera agonistica è colma di allori. Il perché nella sua storia

di Ippolito Alfieri



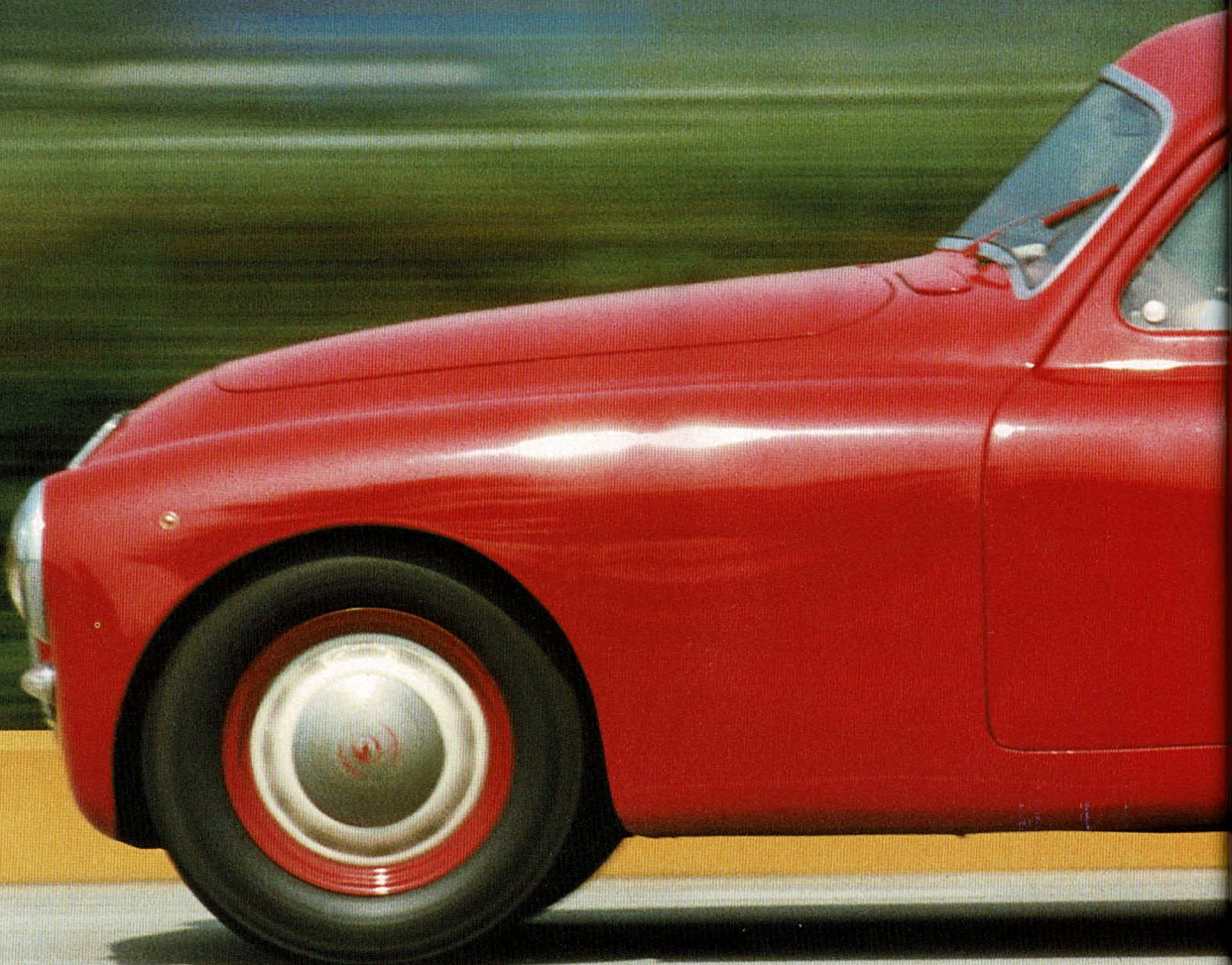
Cos'è e cos'è stata la Fiat per l'automobile italiana, non staremmo a ripeterlo una volta ancora. Sarebbe l'ennesima. È innegabile però che a forza di ridurre l'importanza della Casa torinese a concetti arcinoti come la «massificazione» dell'automobile o la funzione «trainante» per l'industria italiana, inevitabilmente si perdono di vista, fino a farle cadere nel dimenticatoio, alcune

sfaccettature e risvolti della sua storia che dovremmo riscoprire e conservare con maggiore attenzione. Ci riferiamo, ma i più attenti lo avranno già capito, soprattutto alle corse.

Un breve preambolo, necessario per introdurre un'automobile, la «1100 S», tra le meno note prodotte dalla Fiat, la cui importanza tuttavia merita di essere riportata in evidenza per l'importante. Nei primi decenni della sua attività la

Fiat affrontò le corse con grande dispendio di energie. Gare in circuito, raid, record di velocità. In tutte le specialità nelle quali decise di cimentarsi i risultati non si fecero attendere. A un certo punto però arrivò il momento di raccogliere ciò che era stato seminato. Senza inutili perifrasi: venne il momento di fare i conti, ovvero di monetizzare l'investimento delle corse con le vendite delle vetture di serie. La Fiat alleggerì così il proprio





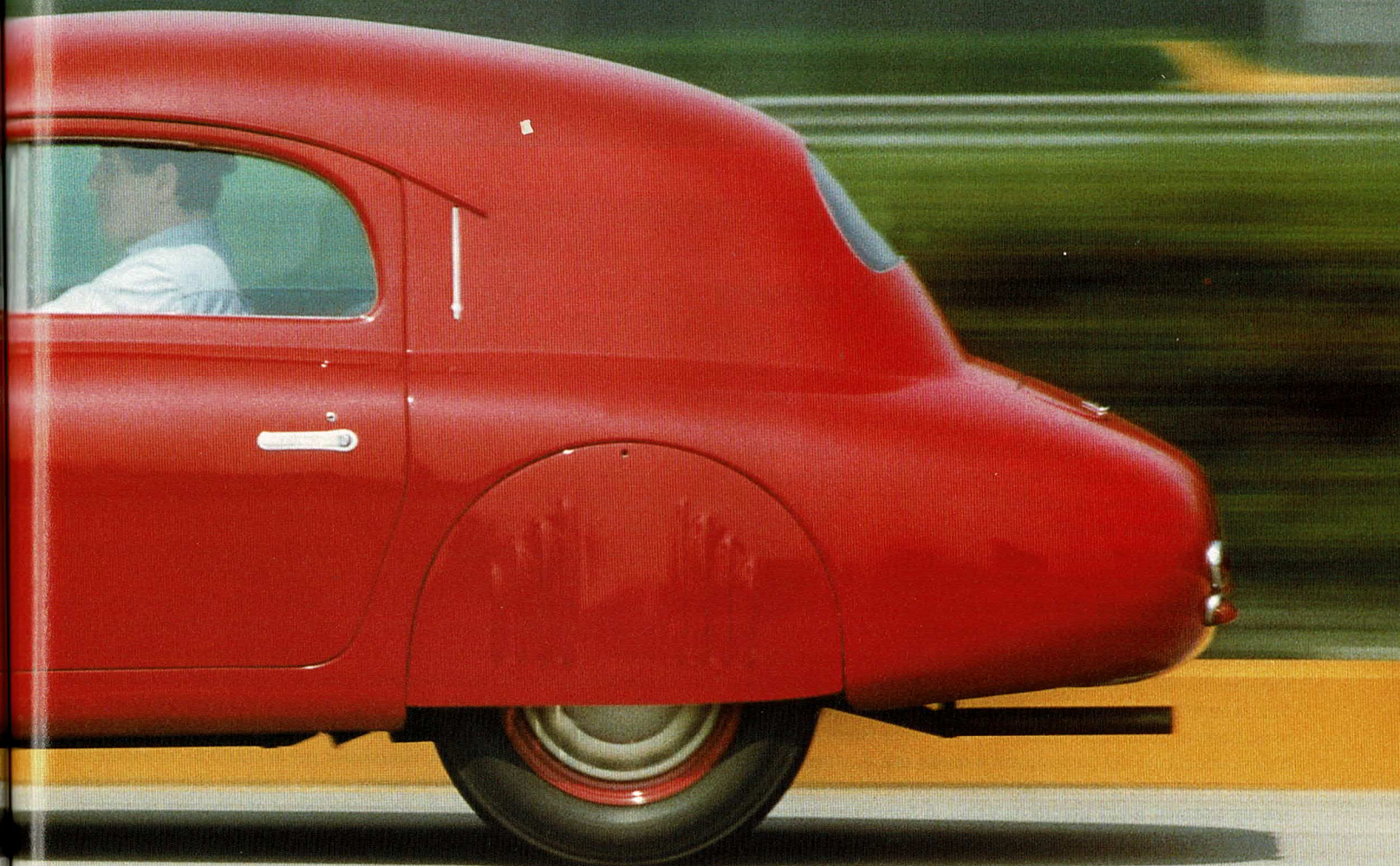
impegno sul fronte sportivo concentrando le risorse quasi totalmente nella produzione. Dal momento che è proprio per questo approccio apparentemente «venale» che l'attività della Fiat da taluni viene un po' snobbata, vale la pena di aprire una parentesi. Gli appassionati sono tutti un po' romantici e amano commuoversi di fronte alle affascinanti epopee di uomini innamorati dell'automobile che affrontando sfide impari dedicheranno ogni

energia alla realizzazione del proprio sogno su quattro ruote. Non chiamateci cinici però, se ricordiamo che di questi «eroi» pochi alla fine riuscirono a vincere la loro sfida. E quand'anche ci riuscirono di lì a poco dovettero chiedere aiuto proprio a quelle aziende che con troppa sufficienza spesso vengono guardate con sufficienza. Il caso Fiat, da questo punto di vista, è certamente esemplare. Ma torniamo al punto. Guidata dal con-

suetto pragmatismo che sin dall'inizio dell'attività industriale ne caratterizza le strategie, la dirigenza Fiat nel corso degli anni Venti e nei primissimi anni Trenta decise di ridurre drasticamente l'impegno agonistico e puntare sulla produzione. Ma intorno al 1933 con un'inversione di rotta decise che era tornato il momento di pensare alle corse. Vuoi per la contingente situazione economica, vuoi per le ragguardevoli dimen-



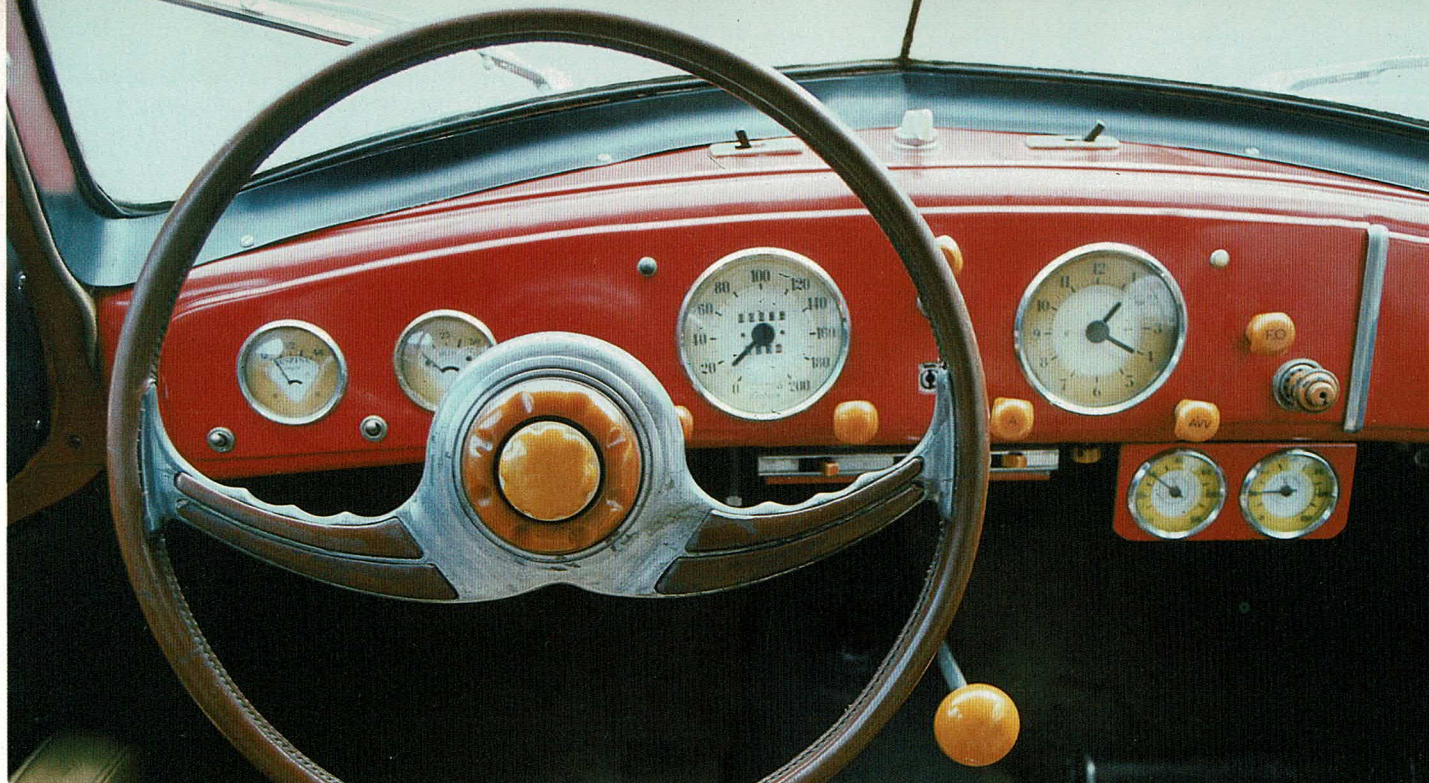
Nella foto piccola della pagina a fianco, a sinistra, la «508 C Mille Miglia» del 1938, la vettura da cui derivò la «1100 S», illustrata nelle altre due immagini in una foto ufficiale e al momento della presentazione al pubblico.



sioni aziendali che sconsigliavano passi azzardati, oppure semplicemente per lungimiranza, la Fiat non andò a complicarsi la vita lanciando il guanto di sfida ai mostri sacri dell'automobilismo come la Mercedes-Benz, l'Auto Union, l'Alfa Romeo o la Maserati. Sfide che forse avrebbe anche potuto reggere, ma che avrebbero comportato un impegno finanziario non indifferente. Alla luce di queste considerazioni la base

meccanica della «508», cioè la «Balilla», fu reputata la migliore sulla quale sviluppare delle valide versioni sportive. Nacquero così la «508 S» nelle versioni «Mille Miglia» (con parafanghi motociclistici) e «Coppa d'Oro» (con parafanghi con pedana), la «508 Mille Miglia Berlinetta Aerodinamica» nel 1935 e nel 1938 la «508 C Mille Miglia». Proprio quest'ultimo modello può essere considerato l'antenato diretto della «1100 S».

Negli anni immediatamente precedenti alla guerra la «508 C MM» domina le corse nella sua classe (per esempio nella Mille Miglia del 1938) ma anche a livello assoluto si toglie la soddisfazione di lasciarsi dietro macchine ben più potenti delle categorie superiori. Il segreto dell'eccezionale rendimento di un'automobile molto vicina a un modello di grande serie e, soprattutto, con un motore non certo esuberante, sta nell'affidabilità del motore, nella maneg-



LA MILLE MIGLIA DEL 1947

Una grande affermazione di squadra

Lo scenario è quello di un'Italia da poco uscita dalla catastrofica seconda guerra mondiale, desiderosa di rimettersi in piedi, ma che si trova a fare i conti con un «fisico» estremamente indebolito. C'è bisogno di risorse umane e finanziarie per risollevare le sorti di un Paese messo in ginocchio da cinque anni di durissimo conflitto. Ma c'è bisogno anche di entusiasmo, che ridia morale. La Mille Miglia del 1947 è uno dei primi segnali importanti che l'Italia deve ma soprattutto vuole rinascere, anche se si tratta solo di una corsa di automobili. Gli organizzatori (Giovanni Canestrini, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giulio Binda) riescono ad aggirare con la loro intraprendenza le mille difficoltà che attanagliano la nazione assicurando ai partecipanti gomme e benzina, a fronte di una tassa d'iscrizione ragionevole. Gli iscritti sono 254 ma al via si presentano solo in 151: a molti è parso conveniente iscriversi solo per potersi assicurare un treno di gomme, all'epoca assolutamente introvabili.

Il parco macchine dei partecipanti è quello che è, o meglio, che può essere. L'industria automobilistica per quanto concerne gli autoveicoli da turismo, e più ancora da corsa, è ferma alla fine degli anni

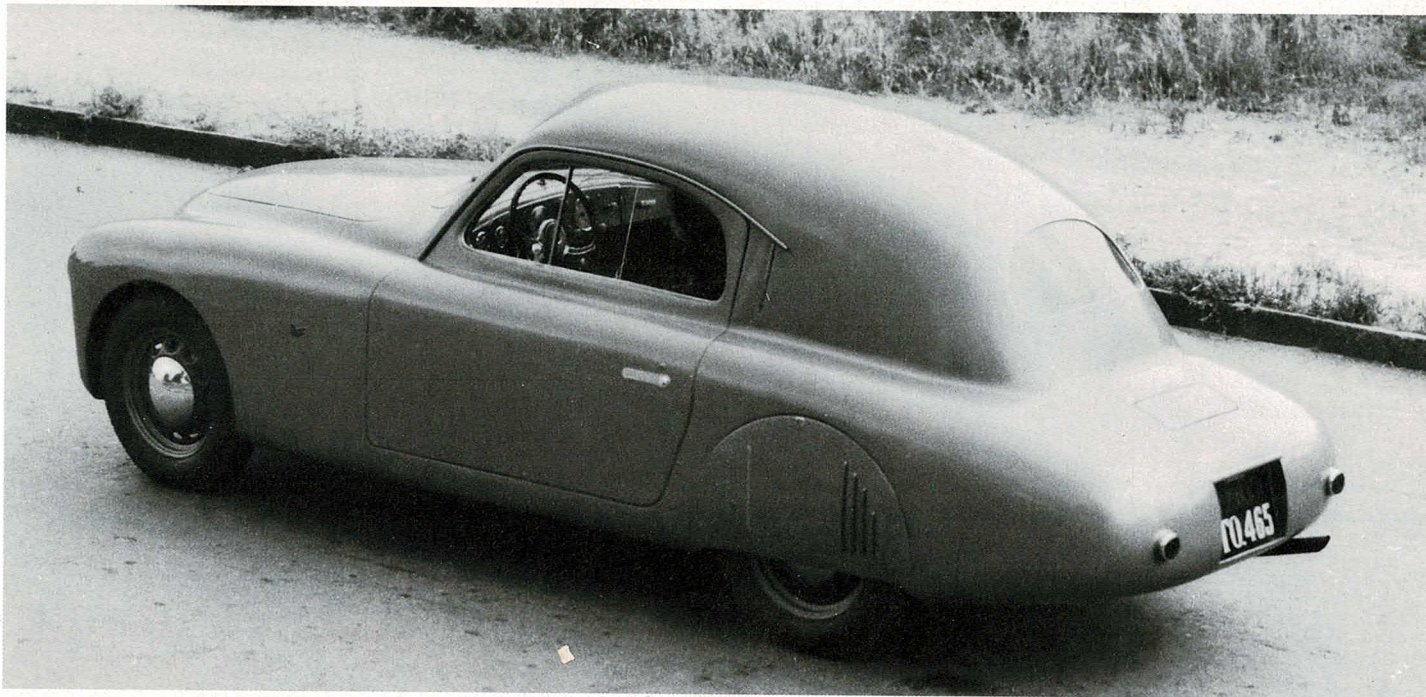
Trenta. Tra i pochi costruttori che riescono a mettere in gara qualcosa di nuovo c'è la Fiat, probabilmente l'unico di dimensioni industriali. Si tratta della «1100 S», appunto, derivata dalla «508 C Mille Miglia» del 1938, ma aggiornata radicalmente. Quella del 1947 passerà alla storia come la «Mille Miglia delle 1100», grazie anche agli ottimi risultati ottenuti dalle Cisitalia di Piero Dusio, spinte anch'esse dallo stesso 4 cilindri della 1100.

La gara parte il 22 giugno, e questo di per sé è già un dato anomalo. Ancora più inusuale è il tracciato di 1823 km (circa 200 km in più) che si snoda attraverso Padova, Ferrara, Forlì, Fano, Roma, Pisa, Firenze, Bologna, Piacenza, Alessandria, Torino, Milano, Bergamo, fino all'arrivo consueto di Brescia.

La vittoria finale va all'Alfa Romeo «8C 2900 B berlina» carrozzata da Touring e affidata alla coppia Biondetti-Romano. Ma dietro si piazzano tre Cisitalia con motore «1100» (Nuvolari-Carena, Bernabei-Pacini e Minetti-Facetti) e cinque Fiat 1100 S (Capelli-Gerli, Della Chiesa-Brandelli, Ermini-Quentin, Comirato-Dumas e Balestrero-Bracco), capaci di aggiudicarsi tra l'altro il primato in ben cinque tappe.

Nella Mille Miglia dell'anno successivo per le «1100 S» va ancora meglio con il secondo, terzo e quarto posto assoluto (Comirato-Dumas, Apruzzi-Apruzzi, Terigi-Berti) dietro alla Ferrari di Clemente Biondetti.





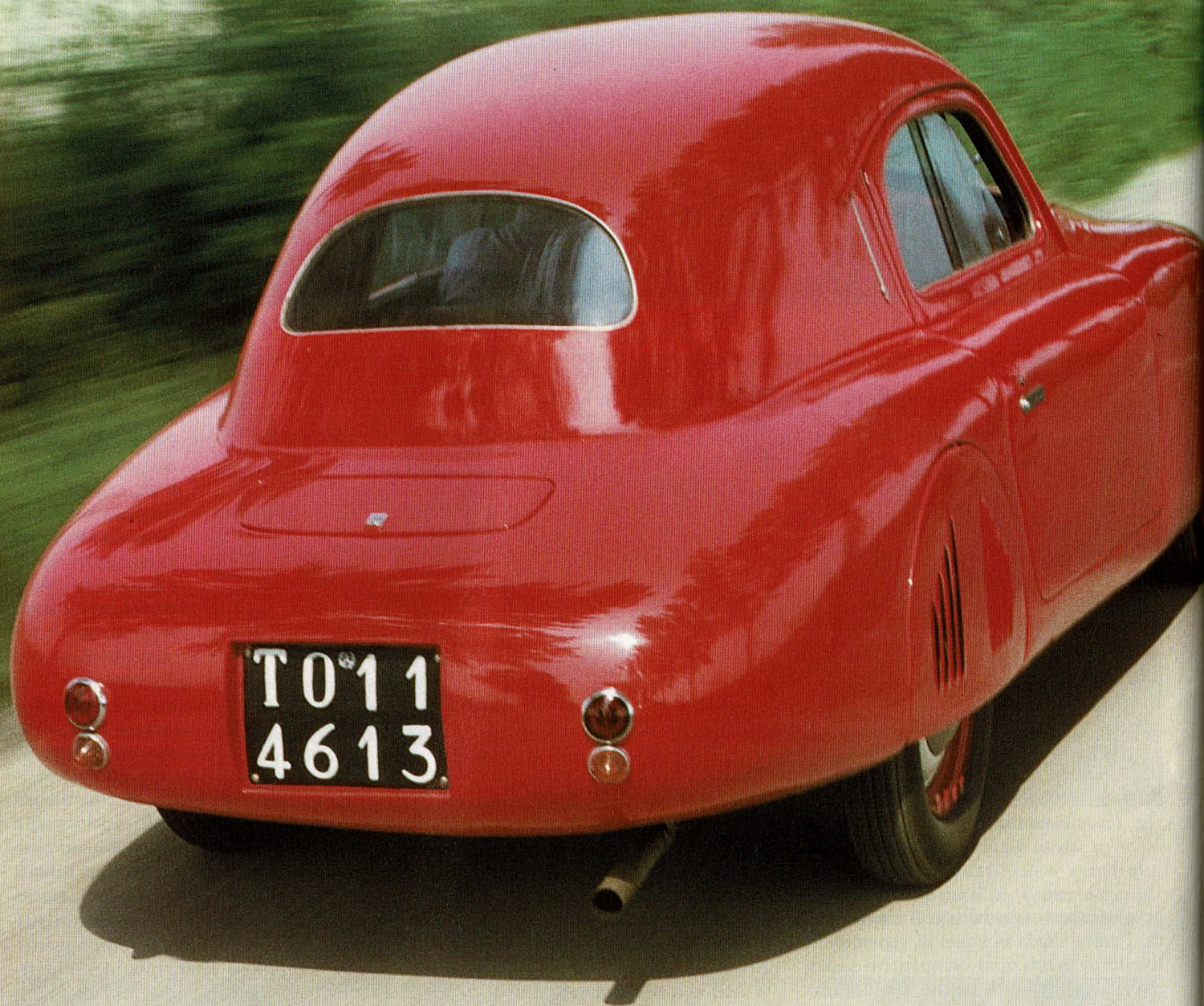
Nella pagina a fianco, in basso, la «1100 S» di Dalla Chiesa-Brandoli alla punzonatura in Piazza della Vittoria a Brescia prima della Mille Miglia 1947 e la vettura di Colnaghi-Pozzoni in gara durante l'edizione 1948. Qui a fianco, una speciale versione «Lusso» allestita nel 1948.

gevolezza, ma soprattutto nell'aerodinamica, l'unica strada in grado di garantire un livello di prestazioni competitivo senza moltiplicare cilindri e pistoni. Lo staff tecnico che si occupò di realizzare la carrozzeria della «508 C MM» arrivò al risultato finale quasi per caso. Il destino volle che nello stesso periodo fosse allo studio una versione furgonata della «Balilla» che in alcune prove di collaudo si dimostrò molto più efficiente sotto l'aspetto aerodinamico della berlinetta. Con qualche affinamento, dettato più da esigenze di tipo estetico più che da reale necessità si arrivò alla forma definitiva, piuttosto bizzarra per la verità. Quando nel dopoguerra la Fiat decise di realizzare un nuovo modello da corsa, il

patrimonio di esperienze acquisito con la «508 C MM» tornò assai utile.

Nonostante le difficoltà nelle quali il Paese nell'immediato dopoguerra si dibatteva, la Fiat intuì che la 14^a edizione della Mille Miglia, annunciata per il giugno del 1947, sarebbe stata una vetrina ineguagliabile per dar lustro ai propri programmi di rilancio. Erano anni in cui la cinghia era stretta all'ultimo buco, è inutile ricordarlo. La berlinetta doveva costare alla Fiat il meno possibile ma al tempo stesso doveva essere un prodotto riconoscibile inequivocabilmente come nuovo, al cospetto dei «residuati» d'anteguerra schierati generalmente al via. Ancora una volta la «1100» fu ritenuta la base di partenza

più adatta. E non tradì le aspettative. Motore e aerodinamica furono oggetto della scrupolosa attenzione dello staff tecnico che aveva come responsabile l'ingegner Dante Giacosa. Sul motore si mise mano pescando qua e là in magazzino, ma con sapienza. Chi sa come muoversi a volte con un lavoro di collage può far meglio di chi ha il privilegio di avere carta bianca. Il motore venne potenziato lavorando sui materiali, sul rendimento termodinamico, sul raffreddamento (adozione della pompa centrifuga), sulla distribuzione, e sulla lubrificazione. La distribuzione venne migliorata anzitutto passando al comando a ingranaggi. In secondo luogo si lavorò sui componenti,



utilizzando valvole di derivazione aeronautica e un nuovo albero a camme. Il sistema di lubrificazione venne ottimizzato per supportare la maggiore potenza e migliorare l'affidabilità. Fu aggiunto un radiatore, collocato a fianco di quello del raffreddamento, e oltre a ciò un nuovo filtro. Venne leggermente modificato anche il rapporto di compressione, ma non più di tanto: le benzine dell'epoca, a basso numero di ottani, non lo consentivano. Sulla carrozzeria e relativa aerodinamica,

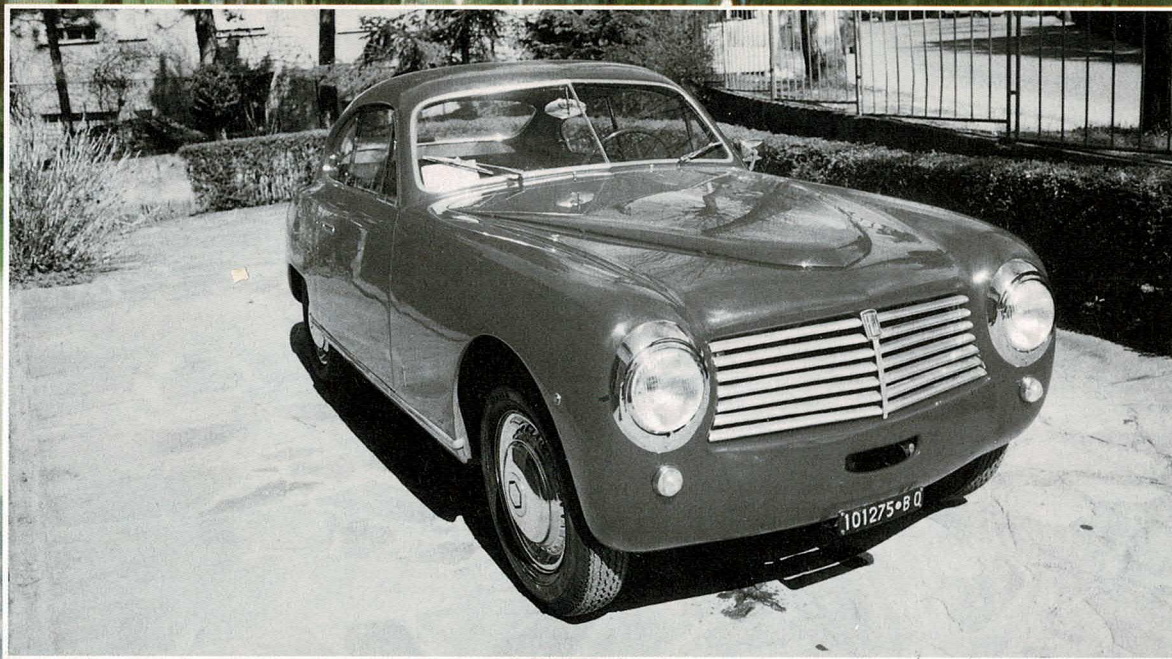
invece, ci sarebbe stato più margine per sbizzarrirsi. Ciò nonostante i tempi stretti scongiurarono di avventurarsi in forme troppo nuove i cui risultati avrebbero anche potuto essere imprevedibili. La vettura venne realizzata in alluminio dal Reparto Carrozzerie Speciali della Fiat, com'è testimoniato (non su tutti gli esemplari, però) da una targhetta sul bordo inferiore della fiancata.

Nella sua versione definitiva la «1100 S» tradiva inequivocabilmente la discenden-

za. Rispetto alla «508 C MM», però, risultava un po' sproporzionata. La coda bassa e sottile si scontrava con il volume del cofano, lungo e molto alto per via del motore a 4 cilindri. In quegli anni se si voleva un cofano più basso e aerodinamico c'era una sola soluzione: passare a frazionamenti maggiori (6, 8 o 12 cilindri). Giacosa, uomo più che cauto, sapeva bene quando e quanto chiedere e non si sognò nemmeno di andare dall'ingegner Fessia, suo diretto superiore, a proporre di usare un 6

A destra, la Fiat «1100 ES», realizzata da Pinin Farina in una cinquantina di esemplari tra il 1950 e il 1951.

Prese il posto della «1100 S MM», anche se era stata trasformata da purosangue da corsa in vettura da granturismo.



IL RESTAURO

Com'è difficile non commettere errori

Pur chiamandosi «Millecento», la «S» è una versione speciale e come tale non è una vettura nel cui restauro ci si possa avventurare con facilità. Abbiamo chiesto a Valeriano Toscani della Cabrini Factory di Azzanello (CR), di raccontarci come si restaura una «1100 S», visto che proprio in questo periodo è in atto un recupero alle condizioni originali di una delle pochissime superstiti.

«La «1100 S» è una macchina poco nota - esordisce Toscani - e soprattutto rara. In giro non ne sono sopravvissute più di una ventina. Il problema più grosso da affrontare è quello di documentazione. Abbiamo chiesto aiuto all'Archivio Storico Fiat di Torino che è riuscito a procurarci qualche stampato e dépliant d'epoca, ma tutto sommato poca cosa. Gli esemplari in circolazione, oltre a essere pochi, sono uno diverso dall'altro, e questo non ci aiuta ai fini di una corretta rispondenza alle condizioni originali».

La causa di questo fenomeno è probabilmente la destinazione agonistica delle 1100 S. «In effetti ho visto le modifiche più disparate - ci conferma Toscani - le mani all'epoca furono messe soprattutto sul motore, alla ricerca di qualche cavallo in più. Mi è capitato persino di vedere degli esemplari con teste Cisitalla e doppio carburatore».

È curioso che un'automobile nata da una costola di una stirpe così diffusa, sia così poco nota tra gli appassionati. Tanto più che Toscani assicura che dal punto di vista tecnico il restauro in sé non presenterebbe particolari difficoltà: «Il motore è stretto parente del «1100» di larga diffusione. Cambia solo la distribuzione e la lubrificazione. Cambio, differenziale, sospensioni e freni sono sostanzialmente uguali alle «1100» normali e i pezzi di ricambio perciò non sono difficili da trovare. Qualche problema può darlo forse la carrozzeria in alluminio essendo soggetta a corrosione: come si sa l'alluminio non può essere rattoppato e mette in difficoltà il battilastra con mano poco esperta. In generale la meccanica non accusa il peso degli anni, almeno non più di tanto. Devo ammettere che il cambio ha qualche problema di sincronizzazione, essendo un po' sottodimensionato per le prestazioni della vettura, così come i semiassi e la frizione senza paratrappi. Ma non c'è nulla di insormontabile».

cilindri, anche se non possiamo escludere che su qualche prototipo sia stato provato. Le prove di collaudo furono condotte da Carlo Salamano, pilota di successo prima della guerra e promosso a mansioni di responsabilità nel reparto esperienze Fiat. Al suo fianco sedeva quasi sempre Giacosa e sulle strade deserte di una Torino ancora da ricostruire furono percorsi i primi chilometri. Per non lasciare quasi nulla al caso, la «1100 S» fu portata anche sui colli della Futa e della Raticosa,

per familiarizzare con il tracciato della Mille Miglia, oramai imminente.

La prima uscita ufficiale della «1100 S» avvenne alla corsa Sassi-Superga del 1947. Però non disputò la gara, limitandosi a sfilare prima del via sempre con Salamano al volante. Si trattava, quindi di una sorta di primordiale «campagna di marketing» messa in piedi per ingolosire la clientela sportiva.

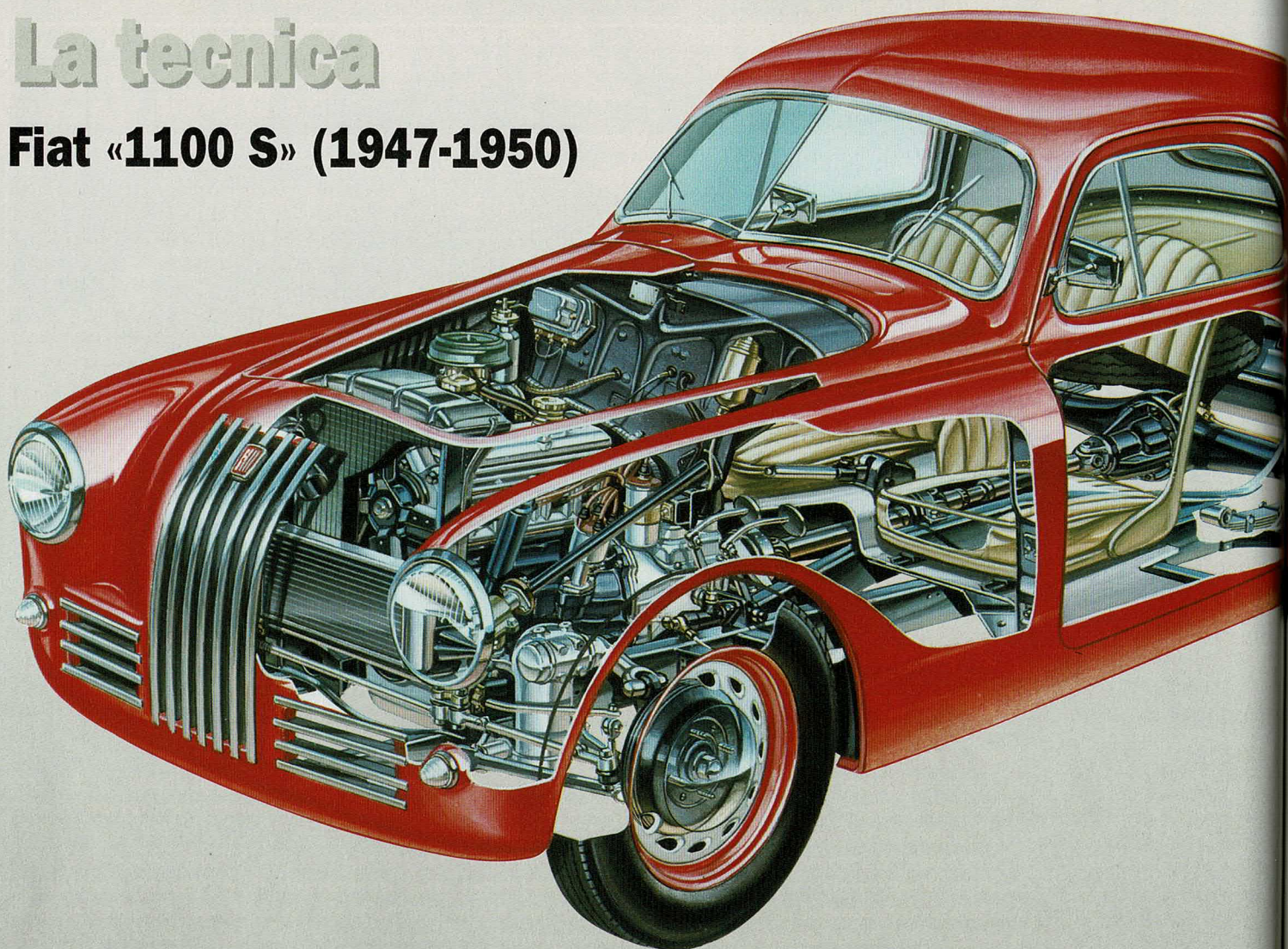
In un particolare momento storico in cui quasi per un decennio il progresso nel-

l'automobile si era totalmente arrestato, bastò una carrozzeria inedita per catturare parecchi ordini. Ben lungi dalla prospettiva di avviare una produzione in serie consistente, la Fiat dal 1947 al 1950 realizzò all'incirca 400 esemplari della «1100 S», la maggior parte dei quali venne utilizzata dai clienti per correre.

Di sicuro non c'erano a disposizione le liste di optional di oggi, ma con poche modifiche la «1100 S» poteva essere trasformata eventualmente in una vettura da turismo.

La tecnica

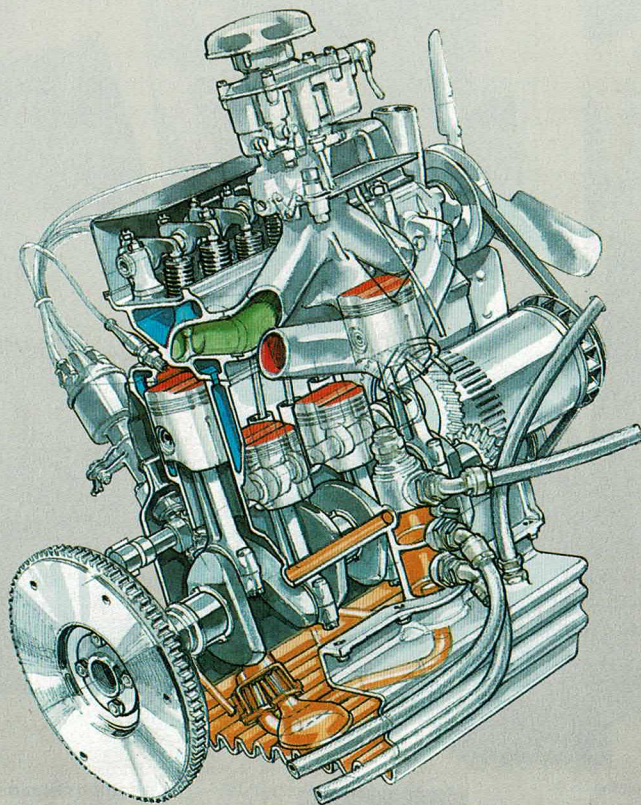
Fiat «1100 S» (1947-1950)



Motore:	anteriore a 4 cilindri in linea	Rapporto al ponte:	10/41
Costruzione:	basamento in ghisa, testata in alluminio con sedi valvole riportate, albero a gomiti su tre supporti	Telaio:	traversa centrale a crociera con fondi di lamiera saldati
Raffreddamento:	ad acqua, circolazione forzata con pompa centrifuga (circuito 6,5 litri)	Sospensioni anteriori:	a ruote indipendenti, molle e ammortizzatori racchiusi in scatole verticali in bagno d'olio, barra stabilizzatrice
Alesaggio e corsa:	68 x 75 mm	Sospensioni posteriori:	ponte rigido, molle a balestra a flessibilità variabile, ammortizzatori idraulici a doppio effetto, barra stabilizzatrice
Cilindrata totale:	1089 cm ³	Sterzo:	a vite e rullo
Rapporto di compressione:	7.5:1	Freni:	idraulici a tamburo sulle quattro ruote, freno di sicurezza a nastro sulla trasmissione con comando a leva a mano
Distribuzione:	valvole in testa comando ad aste e bilancieri, albero a camme laterale con comando a ingranaggi	Cerchi:	15 pollici
Alimentazione:	carburatore (aspirazione invertita) Weber 36 DR	Pneumatici:	5.00 x 15
Lubrificazione:	forzata (carter umido) con pompa a ingranaggi, radiatore (capacità circuito 6 kg)	Serbatoio carburante:	posteriore, capacità 61 litri
Potenza massima:	51 CV a 5200 giri/min	Passo:	2420 mm
Impianto elettrico:	tensione 12V, batteria 50 Ah	Carreggiate:	ant. 1231 mm, post. 1226 mm
Accensione:	a spinterogeno, anticipo automatico con riduttore a mano	Carrozzeria:	berlinetta 2 porte, 2 posti
Frizione:	monodisco a secco su mozzo elastico	Lunghezza:	3930 mm
Cambio:	4 marce + RM, III a ingranaggi silenziosi e sincronizzatore tra la III e la IV. Comando a leva centrale	Larghezza:	1480 mm
Trasmissione:	ad albero tubolare con giunti cardanici a rullini, ruote motrici posteriori	Altezza:	1350 mm
		Altezza minima da terra:	145 mm
		Peso a vuoto:	820 kg
		Velocità massima:	150 km/h
		Consumo medio:	12,5 l/100 km



Lo spaccato della «1100 S Mille Miglia» mette in evidenza la disposizione convenzionale degli organi meccanici. Il motore sviluppa 51 CV contro i 35 della «1100» berlina.



IL MOTORE

Dalle «Balilla» agli anni Settanta

Pochi altri motori hanno dimostrato una versatilità paragonabile a quella del Fiat «Millecento». Alla fine degli anni Trenta, con il 4 cilindri da 1089 cm³ sotto al cofano della sua «Balilla 1100», l'italiano della borghesia medio alta affrontava orgoglioso il tragitto casa-ufficio nei giorni feriali e nei fine settimana portava in gita «fuori porta» la famiglia. I nostri ufficiali durante la seconda guerra mondiale lo mettono alla frusta macinando migliaia di chilometri da un fronte all'altro sulle «1100 Coloniali» (forse gli unici mezzi indistruttibili del nostro malandato esercito). Nelle corse del dopoguerra, sempre con lo stesso motore sotto al cofano, il gentleman driver riempie la sua bacheca di trofei al volante della Fiat «1100 S» (ma c'erano anche le Stanguellini e le Sitta), mentre i campioni di serie A, Nuvolari in testa, con le Cisitalia fanno mangiare la polvere a non pochi avversari.

Nato nel 1932 con una cilindrata leggermente ridotta (995 cm³), il motore 1100 passa attraverso poche e mirate modifiche, seguendo passo a passo le vicende del Paese fino all'alba degli anni Settanta («1100 R») e recitando la parte di protagonista indiscusso nella fascia media dell'automobile italiana.

Per esempio, il volante a due razze tipo «corna di bue» anziché il più semplice a tre razze, stretto parente di quello della «Balilla». Il bocchettone di rifornimento del serbatoio a scomparsa con sportellino di protezione. I termometri acqua e olio e i pomelli in bachelite color ambra. Viceversa, una modifica concepita per le corse riguardava la calandra. La versione standard a nove barre verticali, poteva essere sostituita da una a sette con faro centrale, utile nelle corse in notturna. Ma è facile che questa fosse una modifica elaborata privatamente dai clienti. Comunque sia è molto difficile risalire all'originalità di certi allestimenti visto e considerato il tempo trascorso e, soprattutto, l'utilizzo prevalentemente sportivo della «1100 S», che rendeva frequentissime le modifiche «custom-made».

Come abbiamo detto in precedenza, poco c'era da eccepire sulla meccanica, semplice, efficiente e soprattutto vincente. La «1100 S» divenne un caso esemplare nei trattati di meccanica adottati al Politecnico di Torino, da contrapporre alle costose sofisticazioni dei «modenesi». Molto meno convincente era sembrata invece la carrozzeria, sia dal punto di vista funzionale che estetico. Un esempio: dopo qualche anno le carenature delle ruote posteriori vennero modificate adottando delle feritoie di aerazione per limitare il surriscaldamento dei freni. Cosa che non rivelandosi comunque sufficiente costrinse molti a eliminare del tutto le carenature. Ma in particolar modo sotto il profilo estetico era lecito pretendere qualcosa di più.

Il compito non facile di ridisegnare la carrozzeria venne affidato a Pinin Farina che come prima cosa abbandonò l'alluminio per passare al più tradizionale acciaio. Al Salone di Ginevra del 1949 comparve il primo prototipo, nel quale si riconoscono inequivocabilmente le linee della Lancia «Aurelia B20». Un gran salto di qualità, dal punto di vista estetico, non c'è che dire, fermo restando motore e meccanica, come dicevamo assolutamente ineccepibili. L'unica differenza era il diverso rapporto al ponte (9/41 contro 10/41) che unitamente al maggior peso complessivo della vettura determinava una velocità massima leggermente inferiore (140 km/h). Chiaro era l'intento di addomesticare a un uso ancor più turistico il carattere brillante del «1100» sportivo. La berlinea di Pinin Farina piacque molto ma fu una meteora nella produzione Fiat. Rimase in listino un solo anno (dal 1950 al 1951) e ne furono prodotti solo una cinquantina di esemplari, contraddistinti da un nome leggermente differente, «1100 ES», dove la «E» altro non è che la sigla con cui la Casa identifica l'aggiornamento della «1100 berlina» operato nel 1949. □