

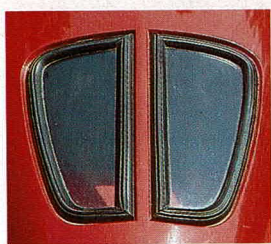
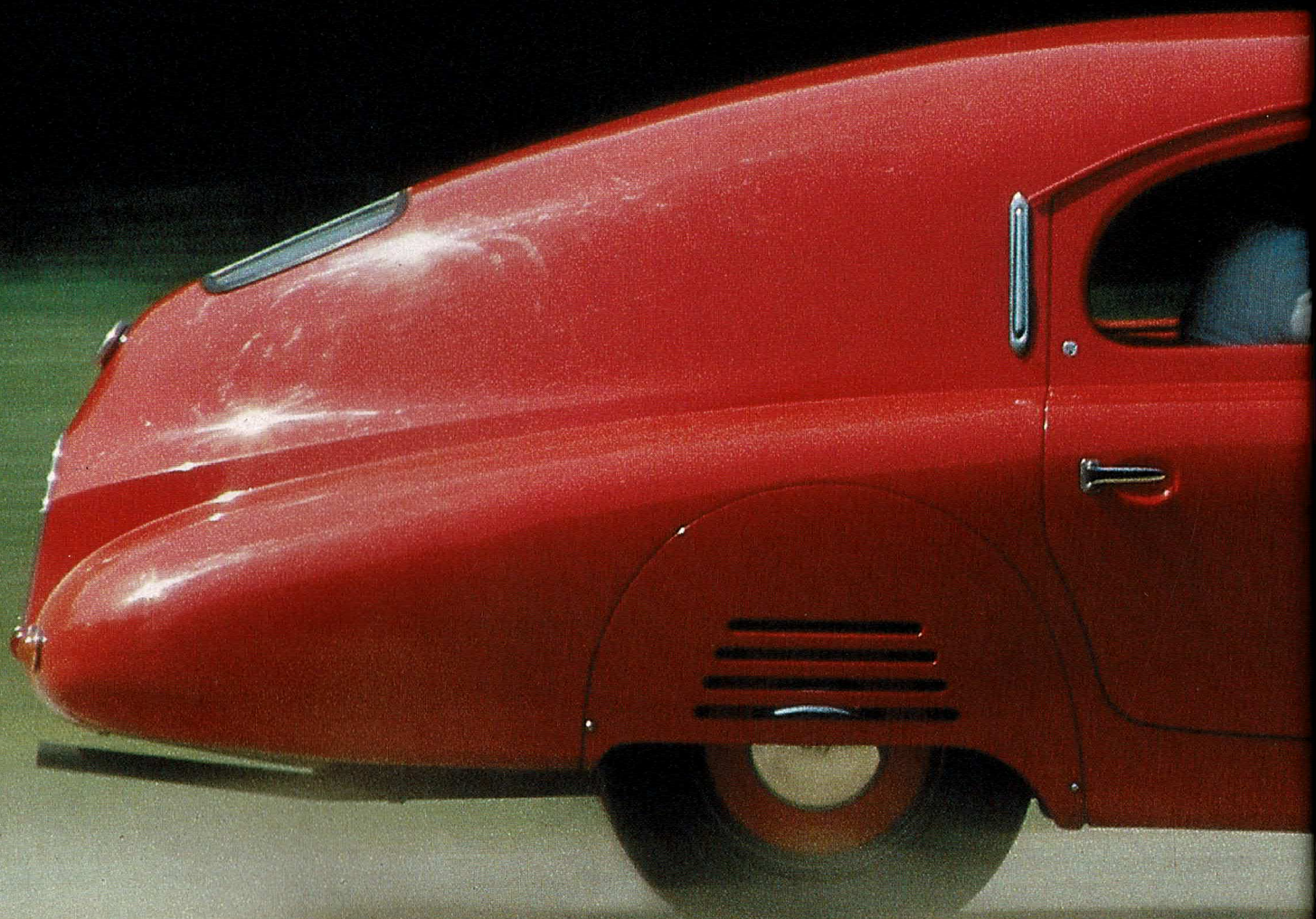
**PROVA
SU STRADA**

VERSO IL CX A COLPI DI CODA

Una media di 112 km/h. Ecco la straordinaria performance ottenuta nel 1938 alla Mille Miglia da Piero Taruffi al volante di una Fiat «508C» con carrozzeria aerodinamica. La storia di questa vettura è piena di aneddoti: basti dire che il progettista, Dante Giacosa, si ispirò nel disegnarne la linea a un furgoncino e che i modellini in scala del primo esemplare furono perfezionati nell'antesignana delle gallerie del vento. Ancora oggi questa vettura supera i 130 km/h, e guidarla significa immergersi nell'atmosfera dei tempi eroici delle corse







**FIAT
«508C MM»**

Per dominare una categoria della prestigiosa Mille Miglia, alla fine degli anni Trenta, potevano bastare un po' di buona volontà,

una grande perizia di guida, tanta passione e ardimento. In un caso, però, si rivelò decisiva l'involontaria scoperta di un oscuro collaudatore della Fiat, addetto alla messa a punto di un furgoncino derivato dalla «Topolino». Proprio così: quando, nel 1936, questo collaudatore riferì a Dante Giacosa, progettista responsabile dell'ideazione della Fiat «500», che il prototipo della versione commerciale aveva raggiunto in prova una velocità sensibilmente superiore a quella registrata dalla berlina, il tecnico rispose con una battuta: «Bene, vuol dire che le faremo fare

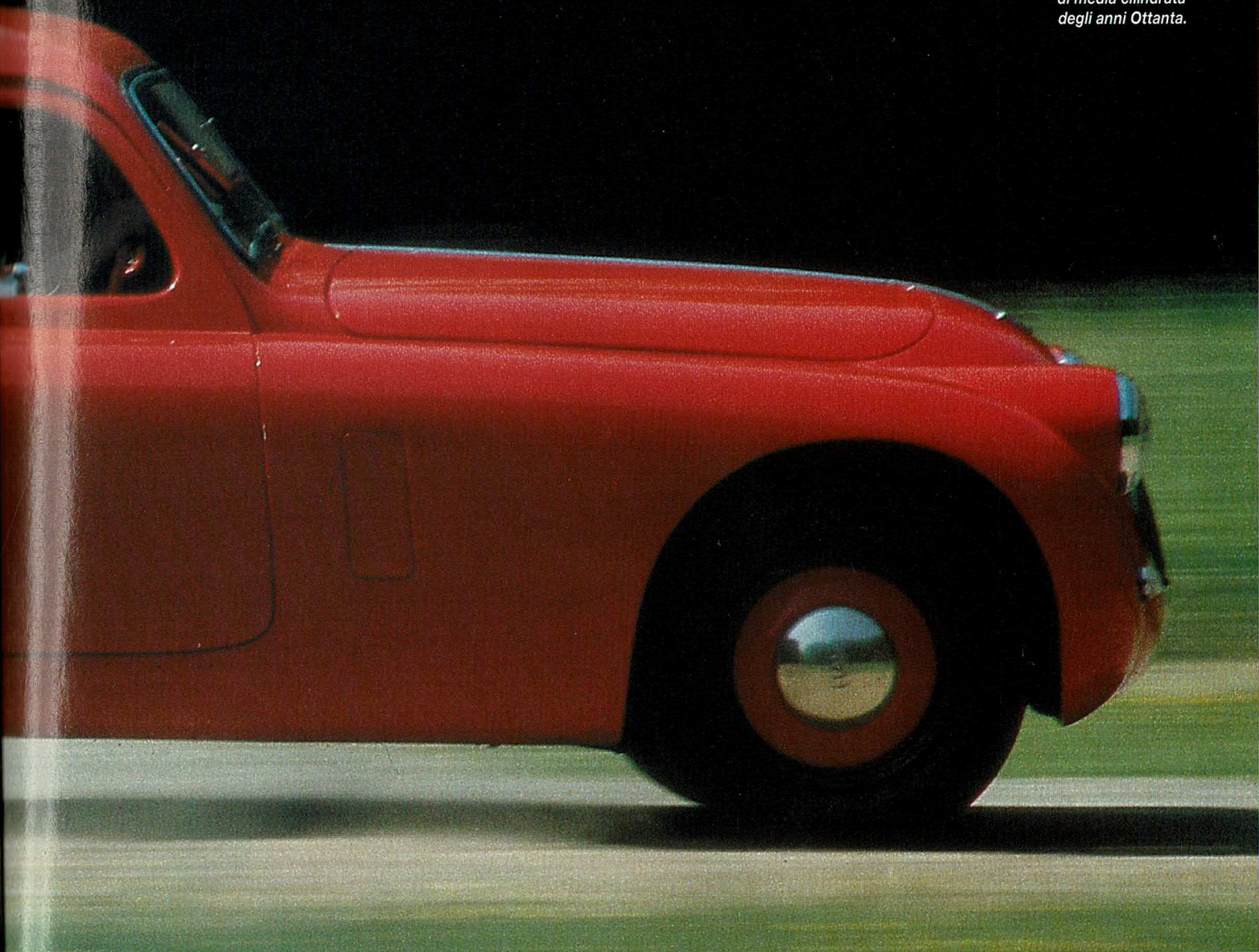
la Mille Miglia». Il furgoncino evidentemente aveva dimostrato migliori doti aerodinamiche rispetto alla berlina; un risultato casuale, considerate le scarse conoscenze dell'epoca sulla resistenza all'aria. Ovviamente il furgone non partecipò mai alla gara bresciana, ma la sua linea servì da base per allestire una vettura che nel periodo seguente non avrebbe avuto avversari nella prestigiosa categoria riservata alle «mil-lecento». Pochi mesi dopo, infatti, lo stesso Giacosa fu incaricato dai vertici dell'azienda torinese di studiare una vettura che

raccogliesse nelle gare di durata l'eredità delle «508 Berli-netta Aerodinamica», che da alcuni anni dominavano il loro raggruppamento nella Mille Miglia, ma che negli ultimi tempi mostravano un po' la corda nei confronti di avversarie sempre più temibili. Motivi commerciali, inoltre, avevano convinto la direzione progetti a far nascere un nuovo modello, che ricordasse, almeno meccanicamente, la «508C Nuova Balilla 1100», che aveva da poco sostituito la «508 Balilla». Come al solito i trionfi nello sport avrebbero spinto con vigore le vendite dei mo-



delli di serie. Giacosa si ricordò del prezzo contribuito fornito dal furgoncino, e si mise d'impegno per migliorarne le doti aerodinamiche, applicandole al telaio della «508C». Per sfruttare al massimo la sagoma di quella vettura e per non com-

Negli anni Trenta una linea come quella della Fiat «508C MM» faceva scalpore: secondo calcoli approssimativi, il Cx della vettura protagonista della prova su strada di Ruoteclassiche è di 0,36. Si tratta di un valore paragonabile a quello di una berlina di media cilindrata degli anni Ottanta.



mettere grossolani errori di forma, pensò di far costruire dei modellini in scala uno a uno e di sottoporli all'inequivocabile responso della prima rudimentale galleria del vento, allestita dal professor Panetti, docente del Politecnico di Torino, nel recinto del

castello del Valentino. La politica commerciale della Fiat e l'obbligo di ridurre i costi imposero al progettista di utilizzare quante più parti possibili della berlina di serie. Così il telaio venne mantenuto inalterato nelle dimensioni. Dunque, non era possibile accorciare la vettura, variane le carreggiate o il passo. Si dovette perciò affinare al massimo la linea, con un particolare studio del frontale, caratterizzato dai fari inglobati nei parafranghi e, soprattutto, della coda, rialzata a costituire con l'abitacolo proprio una specie di furgonatura, rastremata verso la parte po-

steriore, quasi a formare una rudimentale pinna stabilizzatrice che si congiungeva con le rotondità dei parafranghi. La visibilità posteriore risultava estremamente compromessa: un piccolo lunotto di pochi centimetri quadrati era ritenuto però dai progettisti più che sufficiente per una vettura da corsa. E poi il pilota in gara doveva guardare soprattutto davanti... Dopo aver affinato il progetto, Giacosa affidò la realizzazione dei primi esemplari alla Carrozzeria Savio. Non si è mai saputo quante «508C MM» furono costruite. Quel che è certo

è che una di queste, nelle mani di Piero Taruffi, vinse la classe «1100» nella Mille Miglia del 3 aprile 1938, alla stupefacente media (per l'epoca) di circa 112 km/h. La validità aerodinamica del progetto aveva così un riscontro pratico: sui rettilinei più lunghi della gara, la berlinetta di Taruffi aveva abbondantemente superato i centoquaranta. Nella classifica generale il pilota romano si posizionò al sedicesimo posto assoluto, immediatamente alle spalle delle più potenti e veloci vetture da corsa dell'epoca. A partire dal giorno successivo a quello della gara bresciana,



le commissionarie della Fiat furono invase da clienti che volevano prenotare la «508 C berlina», in cui identificavano ovviamente la versione popolare della grintosa berlinetta aerodinamica. Un bel colpo, quindi, per quello che oggi verrebbe definito l'«uffi-

FIAT «508C MM»

cio marketing» del colosso torinese.

Dal punto di vista meccanico, la «508C MM» si differenziava per pochi particolari dalla quattro porte di serie: la cilindrata del motore rimaneva inalterata (vale a dire 1089 cm³), mentre la potenza massima saliva di 10 cavalli, cioè da 32 a 42, grazie a un rapporto di compressione che da 6:1 passava a 7,5:1 (il massimo possibile compatibilmente con le benzine di allora) e a un carburatore Weber con diffusore più grande in luogo del convenzionale Zenith. La carrozzeria, in alluminio, e qualche alleggerimento qua e là, consentirono di limitare il peso di una settantina di chili rispetto ai 940 della berlina. Più che sufficienti per imprimere, grazie alla già citata aerodinamica, una velocità di punta superiore di oltre 30 km/h.

La vettura protagonista della prova su strada di *Ruoteclassiche*, però, non appartiene a quella che si potrebbe definire prima serie, bensì alla seconda, cioè il modello «1939». All'inizio di quell'anno, infatti, Giacosa aprontò un nuovo modello. Dal parabrezza alla coda la linea rimaneva invariata: meglio di così non si poteva proprio fare. Ma nel frontale i fanali, pur carenati, sporgevano in avanti. Al centro del



Pur essendo destinata alle competizioni, la «508C MM» era dotata di un abitacolo piuttosto elegante: da notare, per esempio, i raffinati interni in pelle, intonati al colore della carrozzeria, e la completa strumentazione, dal disegno ricercato.

uso, poi, la mascherina assumeva una nuova forma. Veniva abbandonato lo scudetto che da anni, pur leggermente modificato, aveva caratterizzato la produzione di serie della casa (dalla «514» alla «Ardita», dalla «Balilla» alla «Topolino» e alla «508C»). Curiosamente la mascherina assumeva una forma che ricordava da vicino quella delle Alfa Romeo «158 Alfetta» monoposto da gran premio. Sempre nel 1939 venne assemblato almeno un esemplare con carrozzeria spider, che se da un lato migliorava la visibilità, dall'altro annullava quasi completamente i vantaggi dell'aerodinamica. Non si conosce se questo esperimento abbia avuto un seguito produttivo.

Prendendo posto al volante della «508C M berlinetta», si viene



pervasi quasi immediatamente da una sensazione di claustrofobia. Lo spazio nell'abitacolo è decisamente ridotto, sia per il guidatore sia per il passeggero (sarebbe meglio dire il navigatore). Probabilmente Taruffi deve aver provato la stessa sensazione, anche se si sarà consolato pensando che almeno avrebbe avuto una decente protezione da pioggia, freddo e fango. Abituati come siamo alle vetture moderne, la posizione di guida è innaturale: l'assetto a cui costringe l'abitacolo è a braccia piegate, con la corona del volante che opprime quasi lo sterno, mentre le gambe risultano abbastanza distese. I pedali, di piccole dimensioni, si raggiungono comunque agevolmente. Le mani afferrano il volante, di diametro generoso, sulla posizione «otto e venti» di un orologio.

Il sedile, avvolgente, è rivestito in pelle, di un bel color rosso corsa, come la macchina. Anche la plancia, in cui sono annessi gli strumenti di controllo della meccanica, è in metallo verniciato dello stesso

LA TECNICA DELLA FIAT «508C MM» (1939)

I DATI DEL COSTRUTTORE

MOTORE

Quattro cilindri in linea - Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm - Cilindrata 1089 cm³ - Rapporto di compressione 7,5:1 - Potenza 42 CV a 4400 giri/min. - Coppia massima non dichiarata - Potenza specifica 38 CV/litro - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme nel basamento - Lubrificazione forzata, filtro olio - Capacità carter 3,5 litri - Un carburatore verticale Weber 36 DR3 - Filtro aria a bagno d'olio - Pompa carburante meccanica - Impianto elettrico 12 V - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con pompa a ingranaggi - Capacità circuito 5,5 litri.

TRASMISSIONE

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a quattro velocità, III, IV sincronizzate - Comando a leva centrale - Coppia conica elicoidale - Rapporto al ponte 11/42 - Pneumatici 5.00-15.

CORPO VETTURA

Coupé aerodinamica due porte due posti - Autotelaio con longheroni e traverse - Avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali - Retrotreno a ponte rigido e balestre - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriori e posteriori - Freni idraulici a tamburo a pedale sulle quattro ruote - Freno a mano a nastro sulla trasmissione - Sterzo a vite e settore - Capacità serbatoio carburante 75 litri.

DIMENSIONI E PESO

Passo 2420 mm - Carreggiata anteriore 1231 mm - carreggiata posteriore 1226 mm - Lunghezza 3920 mm - Larghezza 1480 mm - Altezza 1350 mm - Diametro di sterzata 11,3 metri - Peso a vuoto 870 kg.

PRESTAZIONI

Velocità massima 140 km/h - Consumo dichiarato 12,5 litri per 100 chilometri.

LE NOSTRE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 15° C, umidità 70%, vento da 0 a 2,4 m/sec. Peso della vettura durante le rilevazioni (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante) kg 985

VELOCITÀ MASSIMA

km/h 135,12 in IV marcia

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: 17,8 CV.

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo: sec. 23,832

Velocità d'uscita km/h 93,271

1 CHILOMETRO con partenza da fermo sec. 44,533

Velocità d'uscita km/h 118,260

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-20	1,89
0-40	4,75
0-60	9,17
0-80	16,23
0-100	29,38
0-120	47,11
0-130	55,15

RIPRESA

Nel rapporto più alto (IV)

400 METRI con partenza da 40 km/h sec. 25,380

Velocità d'uscita km/h 81,132

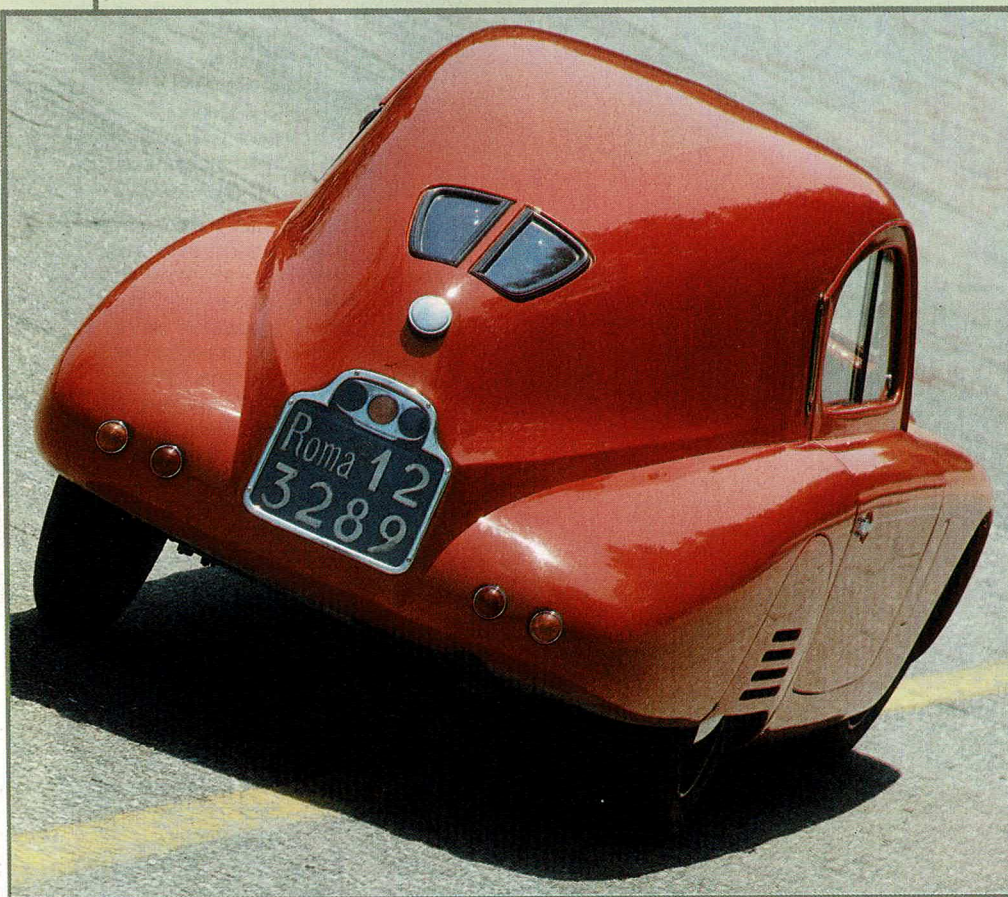
1 CHILOMETRO con partenza da 40 km/h sec. 48,762

Velocità d'uscita km/h 105,278

Velocità in km/h	Tempo in secondi
40-80	24,13
40-90	31,27
40-100	40,26
40-110	52,38
40-120	65,83
40-130	78,33

FRENATA

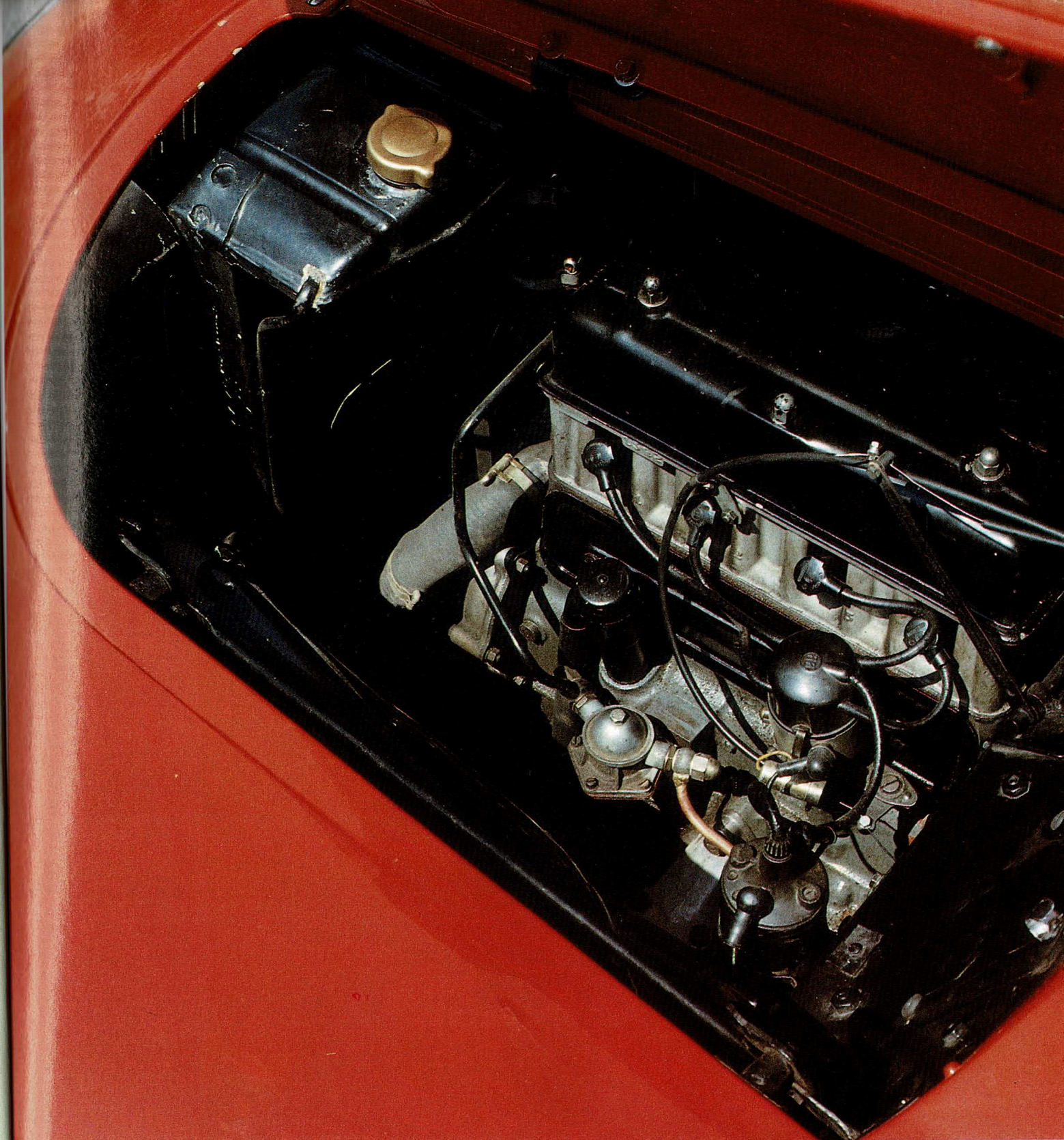
Velocità in km/h	Spazio d'arr. in metri
10	1,98
30	10,11
50	28,29
70	42,33
80	50,21
90	63,65
100	78,72
110	90,68
120	111,31
130	138,45



Inconfondibile risulta ancora oggi la linea della parte posteriore della berlina studiata da Dante Giacosa. La visibilità posteriore è ridotta ai minimi termini, dato che fu sacrificata sull'altare delle prime rudimentali concezioni aerodinamiche:

l'unico modo per rendersi conto di ciò che avviene alle proprie spalle è «spiare» attraverso un lunotto, diviso in due parti, decisamente lillipuziano.

Un'altra soluzione tesa a favorire il coefficiente di penetrazione era costituita dalla carenatura delle ruote posteriori: le feritoie servono a raffreddare i freni.



FIAT «508C MM»

colore. Dopo aver dato contatto all'accensione, si parte. La «508C MM» si avvia senza sussulti, la frizione è leggera, ma stacca in alto. Occorre «farci il piede». Il cambio, a leva lunga al pianale, ha un po' di gioco, anche se ci si abitua presto, come pure alla mancanza di sincronizzazione su prima e seconda. Si riscopre

così il gusto della «doppietta» in scalata, anche se non si deve esagerare nel passaggio a marce troppo basse perché l'arco utilizzabile termina a 4.400 giri. L'avantreno a ruote indipendenti (la «508C» è stata una delle prime vetture europee ad adottare questo sistema) asseconda bene le asperità del terreno e, grazie allo sterzo abbastanza preciso, (dopo una momentanea inerzia diventa piuttosto diretto) il muso della vettura si

mette esattamente dove vuole il guidatore. Il retrotreno, invece, in curva «saltella» sensibilmente e occorre correggere in continuazione a colpi di sterzo, pena clamorosi sovrasterzi non di potenza ma per pura e semplice mancanza di aderenza. Il motore, abbastanza «tirato» per l'epoca, è un po' vuoto sotto i 2500 giri, poi sfodera una buona grinta, anche se per superare i cento all'ora occorre un discreto lancio. Oltre i cento, il tachimetro sale con

lentezza ma con regolarità. Taruffi deve averci messo tutta la sua perizia per mantenere una media di 112 km/h alla Mille Miglia. I freni, come su tutte le vetture degli anni Trenta, servono a rallentare, ma non a fermarsi. Del resto, il nostro giudizio è troppo influenzato dalla confidenza che concedono le auto di oggi. Che brividi al pensiero di Taruffi lanciato in discesa giù per la Raticosa...

MARCO DI PIETRO 43

cuore della «508C MM»
il conosciuto quattro
cilindri delle «1100»
postguerra, elaborato per
fornire dieci CV in più
rispetto ai 32 della
versione berlina. Il
rapporto di compressione
saliva da 6 a 7,5:1, cioè
al massimo livello
compatibile con la qualità
delle benzine dell'epoca.