

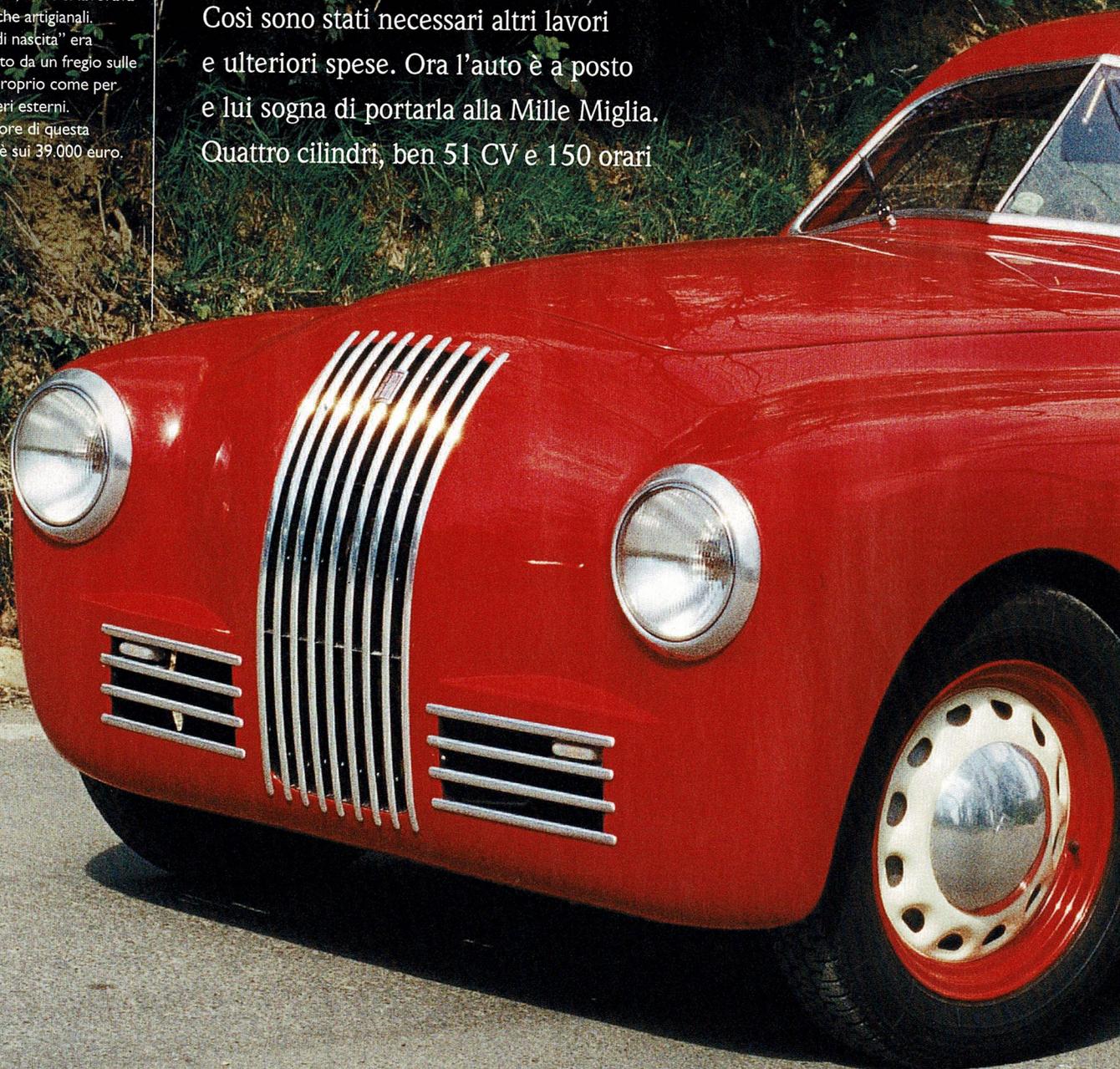
Incauto acquisto



FUORISERIE FATTA IN CASA

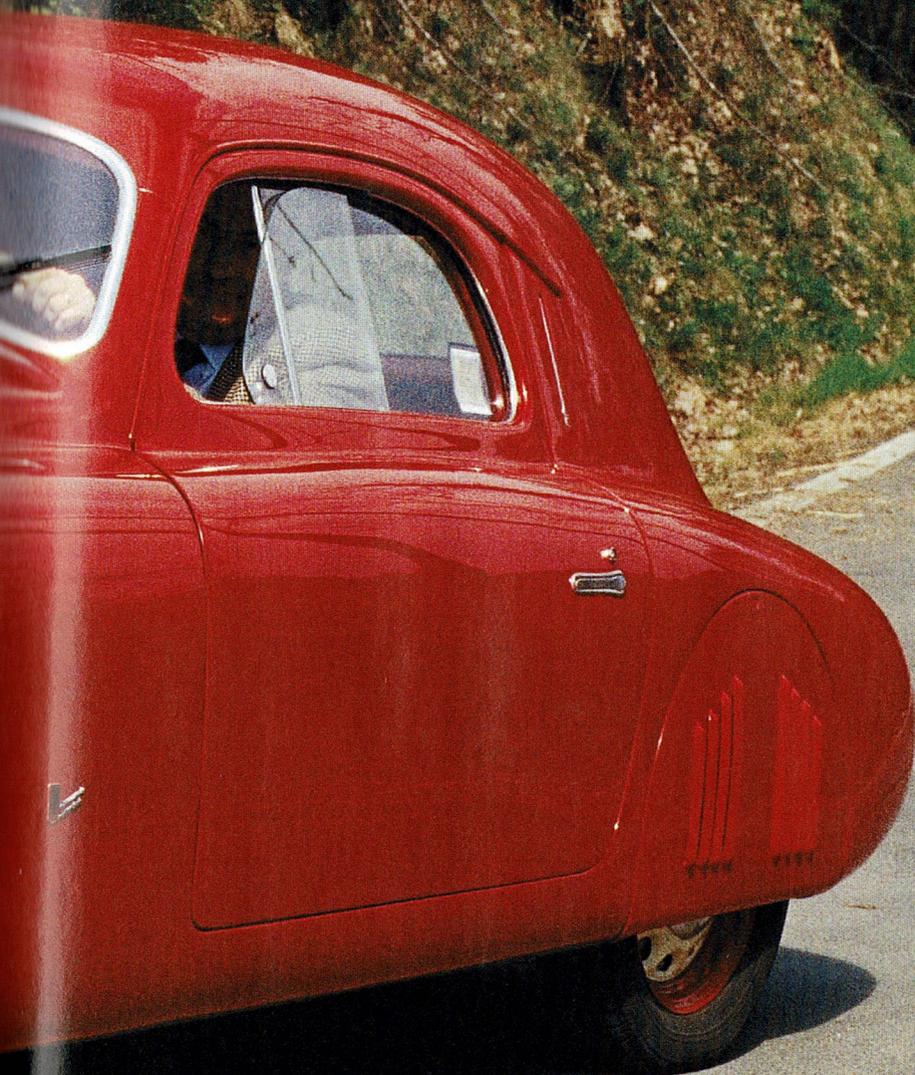
Come altre sportive Fiat in piccola serie, la "1100 S" era realizzata nel reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto, dove si lavorava con tecniche artigianali. Il "luogo di nascita" era sottolineato da un fregio sulle fiancate, proprio come per i carrozzieri esterni. Oggi il valore di questa macchina è sui 39.000 euro.

Lucida, pulita, gli interni in ordine. A Bruschi, collezionista di Torino, era sembrata un'occasione, sebbene il prezzo fosse un po' alto. Invece sotto la bella vernice c'erano ruggine, stucco e rattoppi. Inoltre l'impianto elettrico dava sempre noie e alcuni particolari non erano originali. Così sono stati necessari altri lavori e ulteriori spese. Ora l'auto è a posto e lui sogna di portarla alla Mille Miglia. Quattro cilindri, ben 51 CV e 150 orari



Fiat
"1100 S" 1948

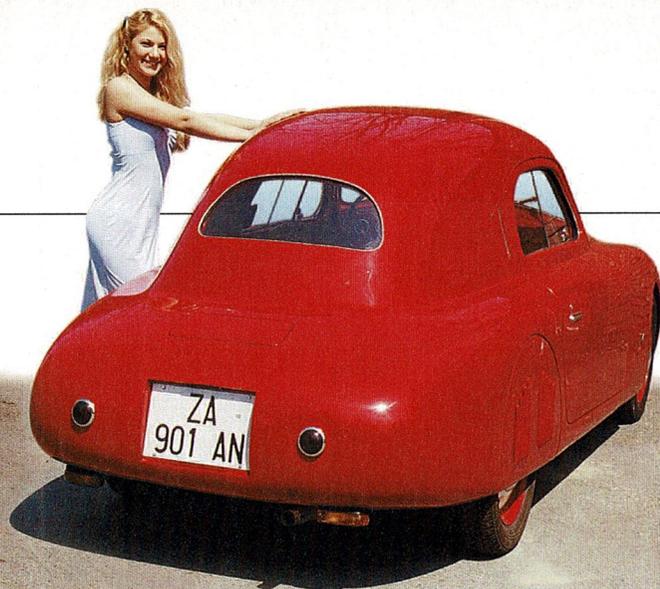
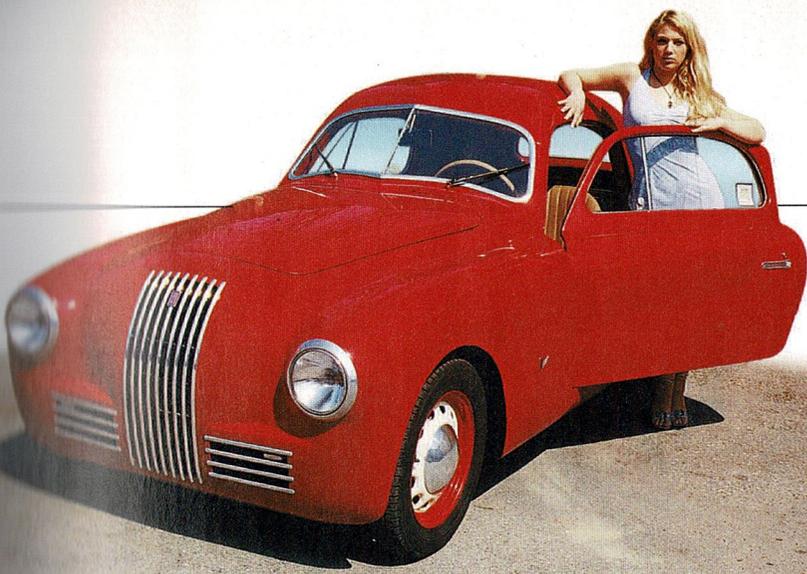
di Massimo Condolo, foto di Piero Mulone



**I GIRI
NON SI CONTANO**

Come sulle "1100" di serie, la strumentazione non è affatto ricca: visto l'impiego sportivo, al posto del grande orologio, sarebbe stato più utile un bel contagiri (che veniva spesso aggiunto dopo). I pomelli sono, come sulla contemporanea "1100 E", in plastica traslucida.

Fidarsi è bene, non fidarsi è meglio. Ne sa qualcosa Renato Bruschi, pilota e appassionato torinese, con alle spalle un'ultradecennale carriera nelle gare di regolarità per le "storiche". Quando cerca un'auto, agli esemplari "già pronti", preferisce quelli da restaurare. Così può seguire personalmente ogni fase del lavoro ed essere certo della qualità del risultato. Nel 1997, però, la "1100 S" che appare nel nostro servizio, appunto del genere "bell'e pronta", lo tentò così tanto da fargli infrangere la regola. Nonostante il prezzo elevato. A prima vista l'auto sembrava a posto, in più aveva da poco partecipato alla Mille Miglia storica ma, soprattutto, vantava il restauro di uno specialista che aveva lavorato su altre macchine del Bruschi. Solo, si sapeva poco delle sue origini. Sicuramente però era uno dei primi 150 esemplari di serie (quelli di preserie, invece, non avevano le prese d'aria "a orecchio" sulla carenatura delle ruote posteriori), i soli prodotti nel reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto. I successivi (in totale 401, fino al 1950) furono costruiti infatti da alcune carrozzerie esterne, attive a Torino. Venduta a Milano da nuova, dopo qualche anno fu portata all'estero facendo perdere, da quel momento, ogni traccia. Fino agli anni 90, quando è rientrata in Italia dalla Svizzera ed è stata ►



carrozziere che l'aveva restaurata, scoprendo che la "1100 S" era si passata di lì, ma anche che il proprietario aveva richiesto un lavoro in economia, in previsione della vendita. Non gli restava che ricominciare, facendola smontare e portando a nudo le lamiere. Sotto la bella verniciatura, comparvero rattoppi e tanto stucco. La scocca dovette perciò essere risanata e riverniciata. L'impianto elettrico fu rimesso in efficienza con cavi nuovi; la selleria ebbe i bordini mancanti; i braccetti delle sospensioni furono sostituiti con altri nuovi e il motore ricevette il carburatore originale e una messa a punto. Sui costi del restauro bis, Bruschi glissa. Paura di dirlo alla moglie? "No, con lei ho rischiato di litigare solo per il colore di una Triumph. Quando penso a quanto m'è costata questa '1100 S', mi arrabbio solo con me stesso". Ora però l'auto è pronta. I sedili sono comodi, la strumentazione è un po' "sparsa" sulla

plancia. Il motore, un 1100 cm³ da 51 CV, è cattivo e spinge forte. Il cambio risponde bene: bisogna solo fare attenzione a prima e seconda, non sincronizzate. Guidiamo col finestrino scorrevole aperto perché il calore che proviene dal motore è notevole. La vettura è maneggevole, con uno sterzo abbastanza leggero in marcia; qualche problema si presenta semmai in manovra, perché la forma del padiglione non fa vedere nulla. Su strada la "1100" è una trazione posteriore sincera: sottosterzante se si insiste col gas ma con un retrotreno che tende ad allargare in modo deciso. Quindi divertente per chi è esperto. Chiediamo: la utilizzerà in gara? "Al Campionato italiano di regolarità" spiega Bruschi "non la porterò: lì corro con un'Aprilia' che, data l'anzianità, ha un maggiore coefficiente-punti. Con la '1100 S', invece, andrò a qualche gara di prestigio. Poi, sperando di venire accettato, ho un sogno: la Mille Miglia". ■

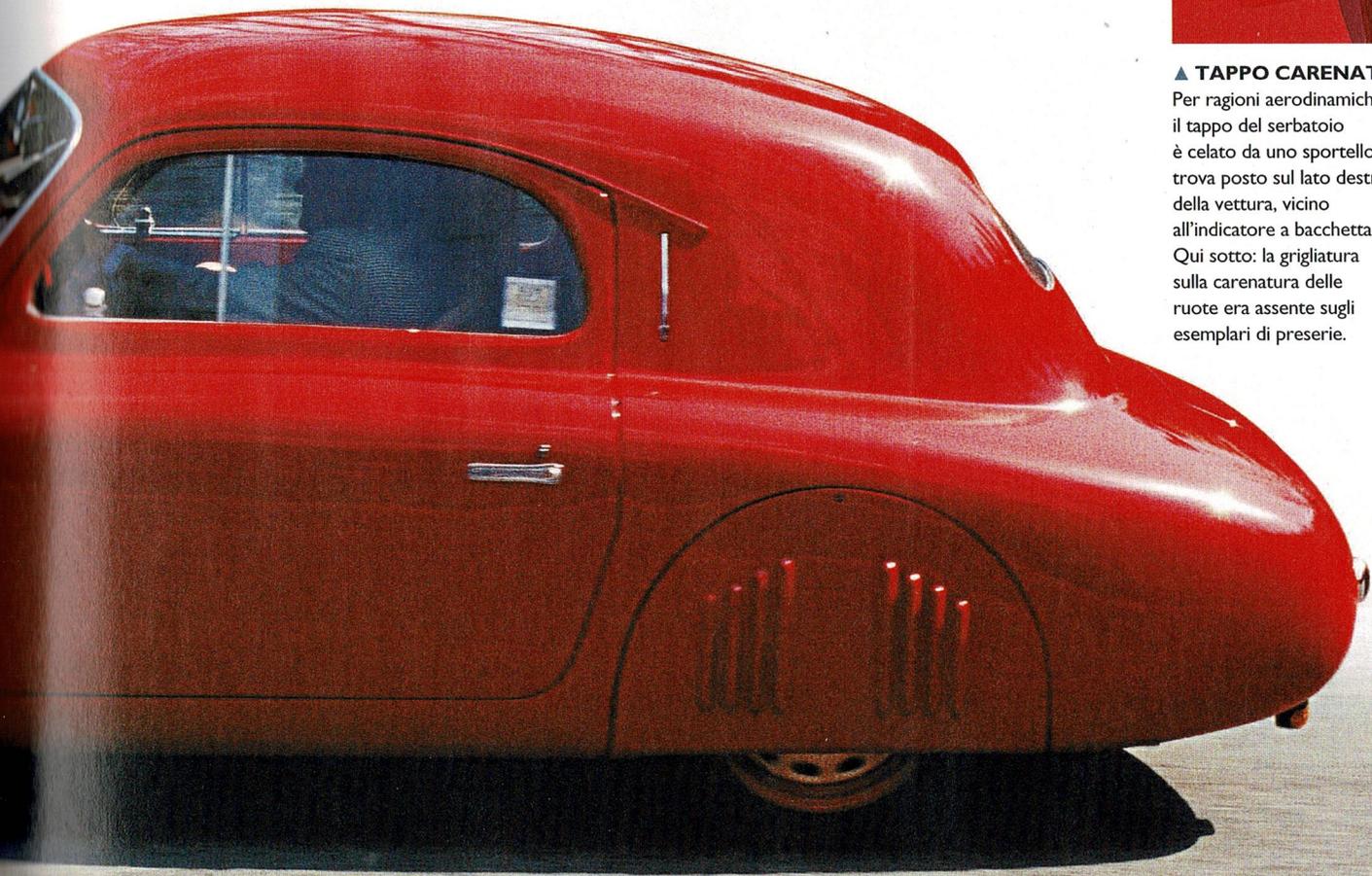
▲ GRANDE A BRESCIA

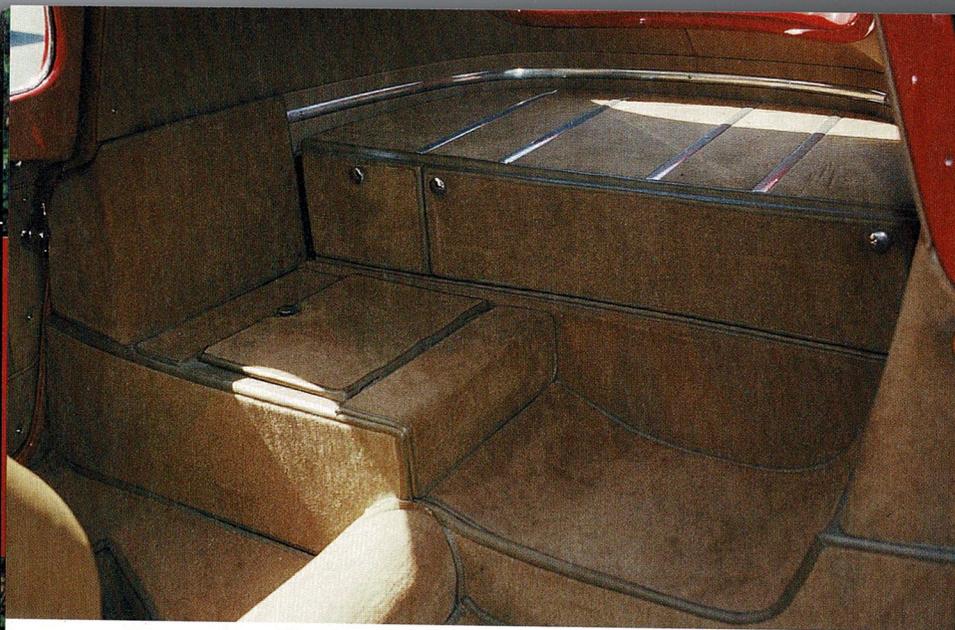
La carrozzeria è derivata da quella della "508 C Mille Miglia" del '38. Il padiglione, alto e massiccio, era molto efficace tanto che, alla Mille Miglia 1948, tre "1100 S" giunsero al 2°, 3° e 4° posto.



▲ TAPPO CARENATO

Per ragioni aerodinamiche, il tappo del serbatoio è celato da uno sportello; trova posto sul lato destro della vettura, vicino all'indicatore a bacchetta. Qui sotto: la grigliatura sulla carenatura delle ruote era assente sugli esemplari di preserie.





▲ SPAZIO DA CORSA

Il vano posteriore sembra più adatto a ospitare gli attrezzi necessari per l'assistenza in gara che il bagaglio per un viaggio; nell'incavo sulla destra si possono sistemare anche due ruote di scorta.

► SCHIENALI FISSI

Gli schienali dei sedili hanno una forma piuttosto avvolgente, ma sono privi di regolazione; per accedere al vano posteriore, si ribaltano grazie alla maniglia fissata sul dorso.



▲ OCCHIO

ALLA BACCHETTA

Come prevedeva il Codice della Strada prima del 1959, gli indicatori laterali sono a bacchetta; venivano alloggiati subito dopo l'apertura della porta, in modo da essere più visibili da parte di chi seguiva la vettura. Sotto: le principali modifiche al quattro cilindri riguardavano la testata e la coppa in lega leggera, l'albero motore, l'albero a camme e le valvole speciali.

LA TECNICA

Motore

Anteriore - 4 cilindri in linea - Cilindrata 1089 cm³ - Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm - Potenza 51 CV a 5200 giri/min - Rapporto di compressione 7,5:1 - Un carburatore Weber 36 DR.

Trasmissione

Trazione posteriore - Cambio a quattro marce, III e IV sincronizzate - Pneumatici 5.00-15.

Corpo vettura

Berlinetta due posti, due porte - Telaio in acciaio - Sospensione anteriore a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle a elica, ammortizzatori idraulici - Sospensione posteriore a ponte rigido, balestre, ammortizzatori idraulici - Barra stabilizzatrice - Freni a tamburo, comando idraulico - Sterzo a vite e rullo.

Dimensioni e peso

Passo 2420 mm - Carreggiata anteriore 1231 mm - Carreggiata posteriore 1226 mm - Lunghezza 3930 mm - Larghezza 1480 mm - Altezza 1350 mm - Peso a vuoto 825 kg.

Prestazioni

Velocità 150 km/h - Consumo medio 12,5 litri/100 km.

► acquistata poi dal Bruschi. Il quale si è accorto delle sue pecche solo in un secondo tempo: l'impianto elettrico era sempre in panne, la tenuta di strada era inaffidabile (i braccetti delle sospensioni, inchiodati, non facevano il loro mestiere) ma soprattutto il confronto con le foto dell'epoca gli suggeriva che molti particolari non erano originali. La mascherina, per esempio, doveva avere nove astine verticali sottili anziché sette più spesse; le cornici dei fari erano cromate e non in alluminio, e nemmeno quelle del parabrezza e del lunotto sembravano corrette. Ma non solo: ad alimentare il motore c'erano due carburatori anziché un solo Weber con filtro "a fungo". Selleria e moquette invece erano "giuste" quanto a materiale, ma senza i bordini. Bruschi a quel punto decideva di indagare: si recava allora dal

