

Fiat

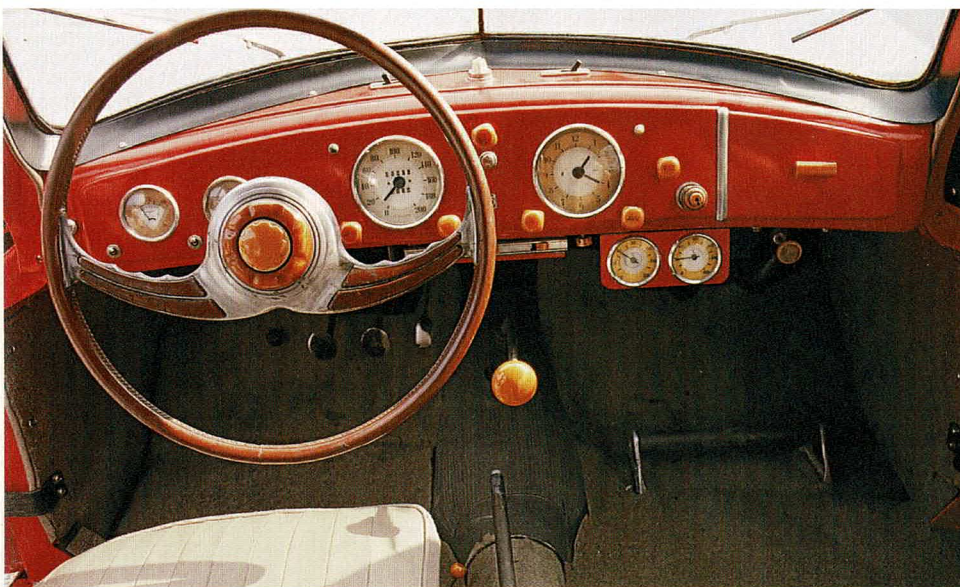
Le coupé dal 1947 al 1993

1100 S 1947-50

Destinazione Mille Miglia

Diretta discendente della "508 C Mille Miglia" d'anteguerra, la "1100 S" utilizza ancora una volta il quattro cilindri della "508 C Nuova Balilla" in una versione ulteriormente aggiornata e potenziata. Con una potenza di 51 CV (contro i 35 della contemporanea berlina "1100 B"), un peso di 825 kg e una velocità massima di 150 km/h, è un'autentica sportiva nella sua classe e la vettura "giusta" per il gentleman driver che vuole cimentarsi, magari con successo, nelle gare del primo dopoguerra. Il segreto delle sue prestazioni sta principalmente nell'originale carrozzeria aerodinamica, le cui linee ricalcano in modo più moderno quelle della

progenitrice d'anteguerra. Essa è realizzata in alluminio dal Reparto Carrozzerie Speciali della Fiat, come testimonia la targhetta sulla fiancata, invero non presente su tutti gli esemplari. Sul piano tecnico la "1100 S" si segnala per un inedito circuito di lubrificazione del motore munito di radiatore, per l'adozione di una pompa dell'acqua centrifuga e per un albero a camme con profili più "spinti" e mosso da ingranaggi: tutte caratteristiche che esaltano il rendimento e soprattutto l'affidabilità, già di base eccellente, del motore. Questa vettura fa la sua prima uscita ufficiale alla Sassi-Superga del 1947, senza peraltro disputare la gara, ed è la sua linea, ancor più delle prestazioni, a conquistare l'attenzione di molti sportivi, che si affrettano a ordinarla. La "1100 S" però non viene realmente prodotta in serie, e sino al 1950 viene "tirata" in soli 401 esemplari, quasi tutti utilizzati per correre. I risultati sono lusinghieri: tra essi ricordiamo il secondo, il terzo e il quarto posto assoluti alla Mille Miglia del 1948. Nota solo tra gli esperti del marchio Fiat, la "1100 S" è oggi una vettura estremamente rara, sopravvissuta in non più di venti esemplari, uno diverso dall'altro. Ciò principalmente a ▶

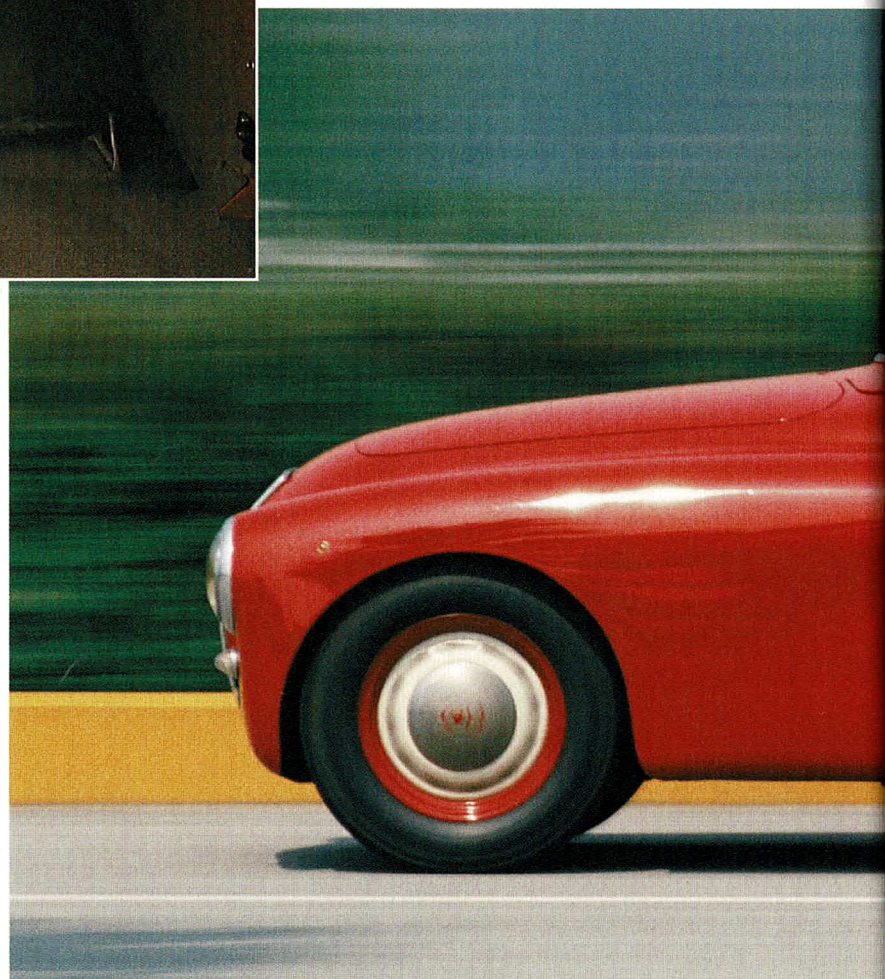


IMPUGNATURA IN BACHELITE

Il particolare volante a due razze con pulsante del clacson in bachelite color ambra e la pomelleria anch'essa in bachelite dello stesso colore erano montati a richiesta. Anche i termometri dell'acqua e dell'olio, sotto il cruscotto, erano optional.

LA PAGELLA

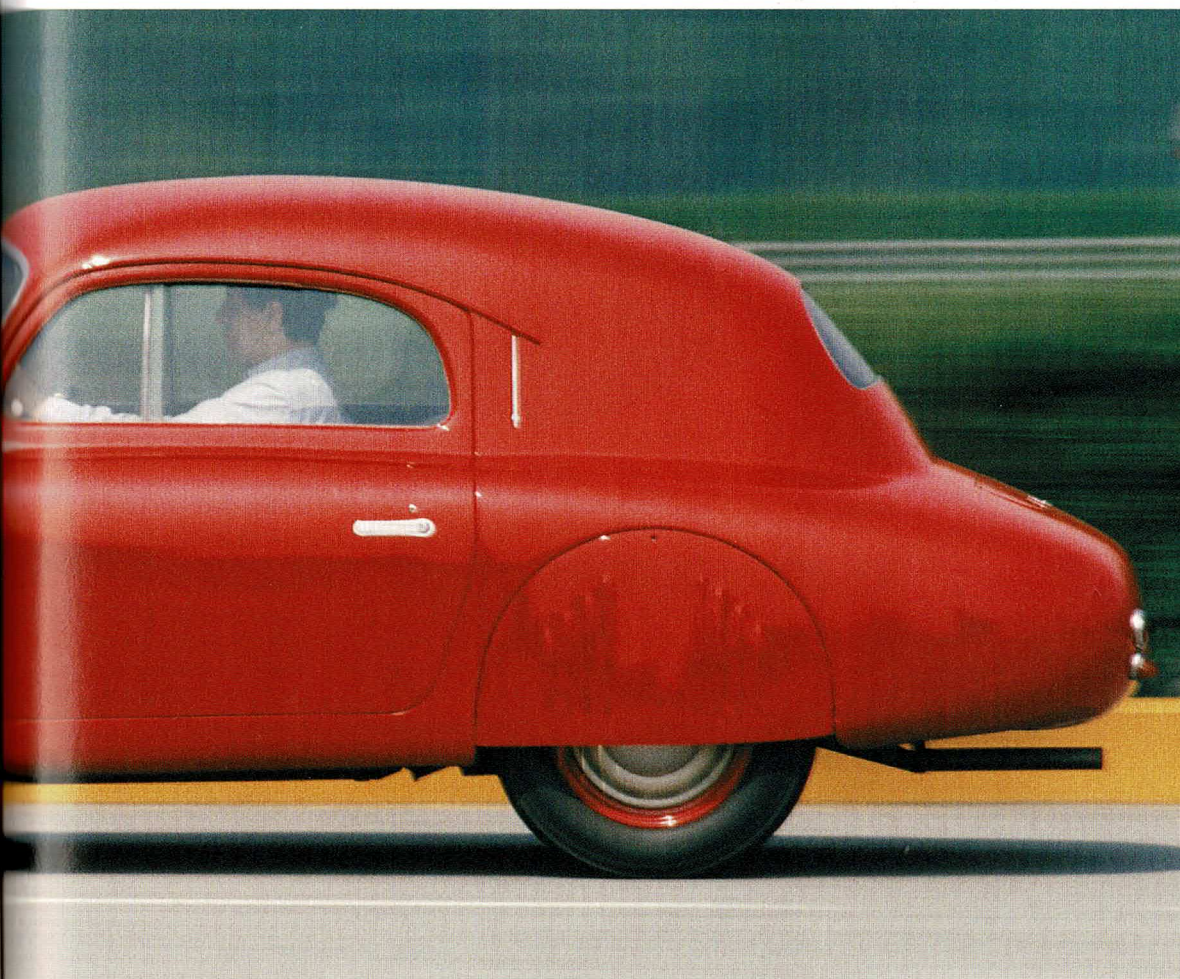
Reperibilità	★
Disponibilità ricambi	★★★★
Facilità di utilizzo	★★★★★
Quotazione attuale	★★
Rivalutazione futura	★★★★★





CON SETTE BARRE

Su alcuni esemplari è montata una mascherina a sette barre con l'alloggiamento per un faro supplementare, in luogo di quella a nove barre. Il faro centrale favoriva la visibilità nelle gare notturne.



UN BEL PROFILO

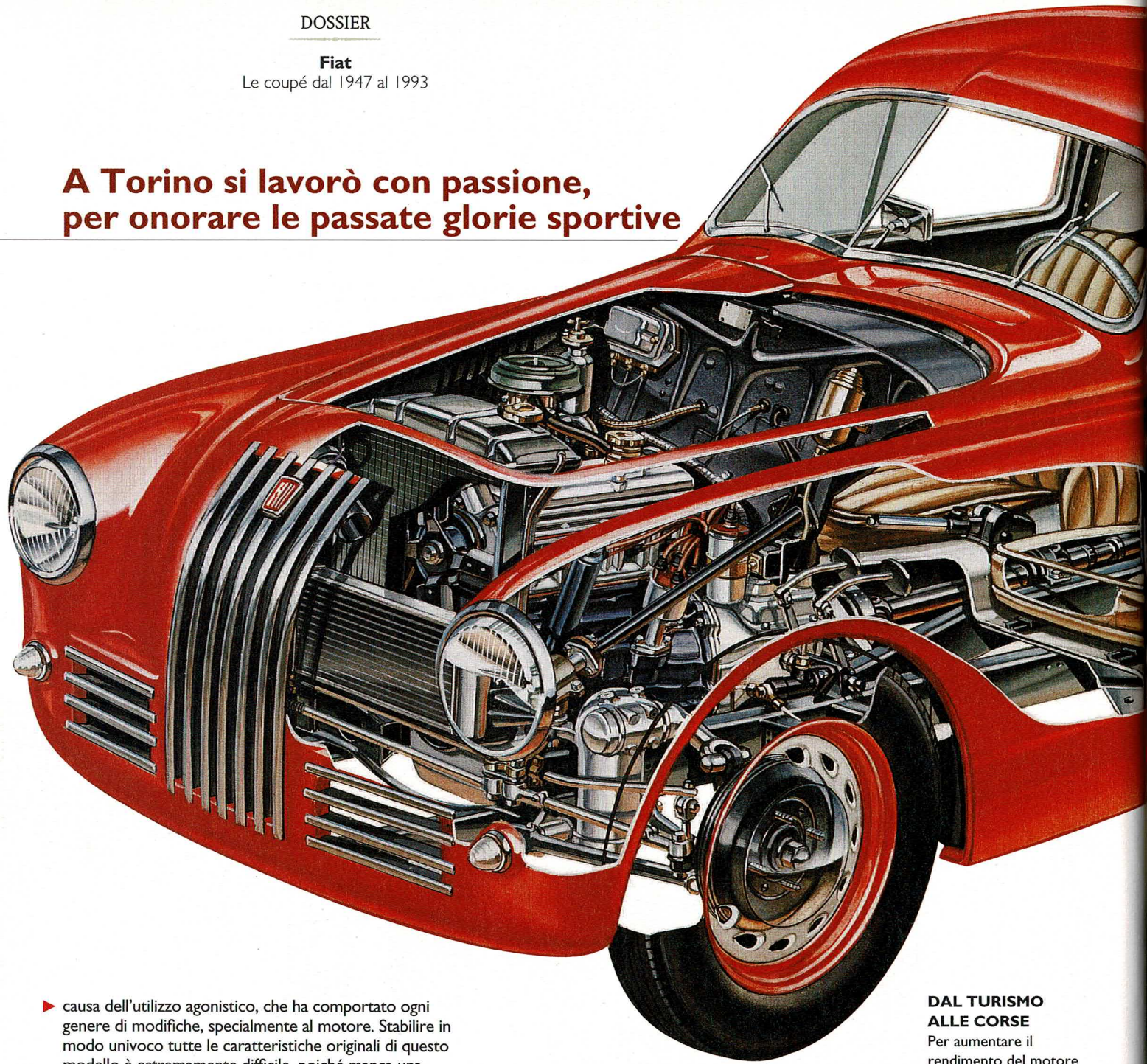
La carrozzeria riprende le linee della "508 C Mille Miglia", con un padiglione appena meno bombato posteriormente. Le prove avevano infatti dimostrato che questo profilo era molto efficiente dal punto di vista aerodinamico.

L'attenzione per l'aerodinamica è evidenziata anche dalle ruote posteriori carenate e dalle maniglie incassate.

Fiat

Le coupé dal 1947 al 1993

A Torino si lavorò con passione, per onorare le passate glorie sportive



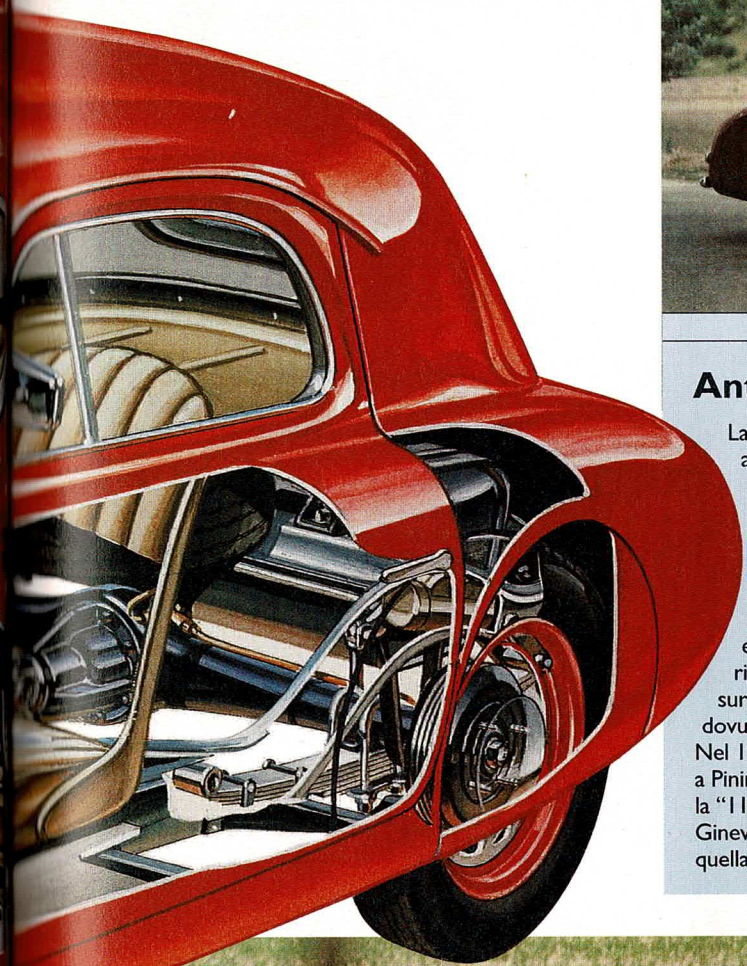
► causa dell'utilizzo agonistico, che ha comportato ogni genere di modifiche, specialmente al motore. Stabilire in modo univoco tutte le caratteristiche originali di questo modello è estremamente difficile, poiché manca una documentazione ufficiale che le illustri nel dettaglio. In caso di dubbi è quindi consigliabile mantenere la vettura tale e quale, anche quando è necessario un restauro. Il motore è robusto e condivide molti componenti con il diffusissimo "1100" della berlina. Anche cambio, differenziale, sospensioni e freni sono sostanzialmente gli stessi. Quindi i ricambi della meccanica sono piuttosto facili da reperire. Qualche problema in caso di riparazione lo può dare invece la carrozzeria di alluminio, che richiede sempre l'intervento di mani esperte. La "1100 S" è una vettura godibile, che affascina per l'entusiasmante rumorosità, tipica delle vere sportive di una volta. Il motore, nonostante la cilindrata contenuta, si dimostra sorprendentemente elastico e l'efficienza aerodinamica della carrozzeria consente buone prestazioni, oltre che una rassicurante stabilità in rettilineo. Il comportamento in curva è equilibrato e sicuro. L'attuale quotazione di questo modello si attesta sui 40.000 euro e la sua rarità la rende una vettura destinata a pochi e fortunati collezionisti del marchio.

DAL TURISMO ALLE CORSE

Per aumentare il rendimento del motore lo staff tecnico, con a capo Dante Giacosa, aveva apportato modifiche alla distribuzione, al raffreddamento e alla lubrificazione. Visibile nello spaccato l'aggiunta del radiatore dell'olio, montato davanti a quello dell'acqua. Per il resto la meccanica è quella semplice e collaudata della berlina "1100".

PER SAPERNE DI PIÙ

La "1100 S" è apparsa più volte sulla nostra rivista. Sul n° 9 (luglio/agosto 1988) è stata pubblicata una prova su strada. Sul n° 105 (aprile 1997) è stato pubblicato un dossier e sul n° 110 (ottobre 1997) un test a test con una Cisitalia "202". Non esistono libri specifici su questo modello, che è comunque ben descritto in tutti quelli che trattano la storia della marca torinese. Il sodalizio di riferimento è il Registro Fiat Italiano, con sede a Torino
Tel. 011 5629881 Fax 0115629884
e-mail: registrofiat@libero.it



"1100 ES" 1950-51

Anticipava l'"Aurelia B20"

La carrozzeria della "1100 S" non aveva mai convinto sul piano estetico la parte della clientela sportiva che guardava con ammirazione le contemporanee fuoriserie, vestite dagli stilisti più in voga. Anche dal punto di vista funzionale, poi, erano stati evidenziati degli inconvenienti, che riguardavano soprattutto il surriscaldamento dei freni posteriori dovuto alle carenature dei passaruota. Nel 1949 la Casa torinese affidò quindi a Pinin Farina il compito di ridisegnare la "1100" sportiva. Al Salone di Ginevra dello stesso anno comparve quella che sarebbe stata chiamata

"1100 ES", in sintonia con la denominazione "1100 E" della nuova berlina lanciata contemporaneamente. La meccanica era praticamente invariata, ma la carrozzeria, ora in acciaio, rendeva la vettura più pesante e quindi meno nervosa e scattante. La "1100 ES", a listino per un solo anno, venne prodotta in appena 50 esemplari e oggi è un'assoluta rarità. Di linea accattivante e ottimamente rifinita era quindi un'autentica "fuoriserie", oltre che una vera granturismo, con uno stile che, specie nella sezione posteriore, anticipava quello della Lancia "Aurelia B20". La sua quotazione è comunque identica a quella della "1100 S".

