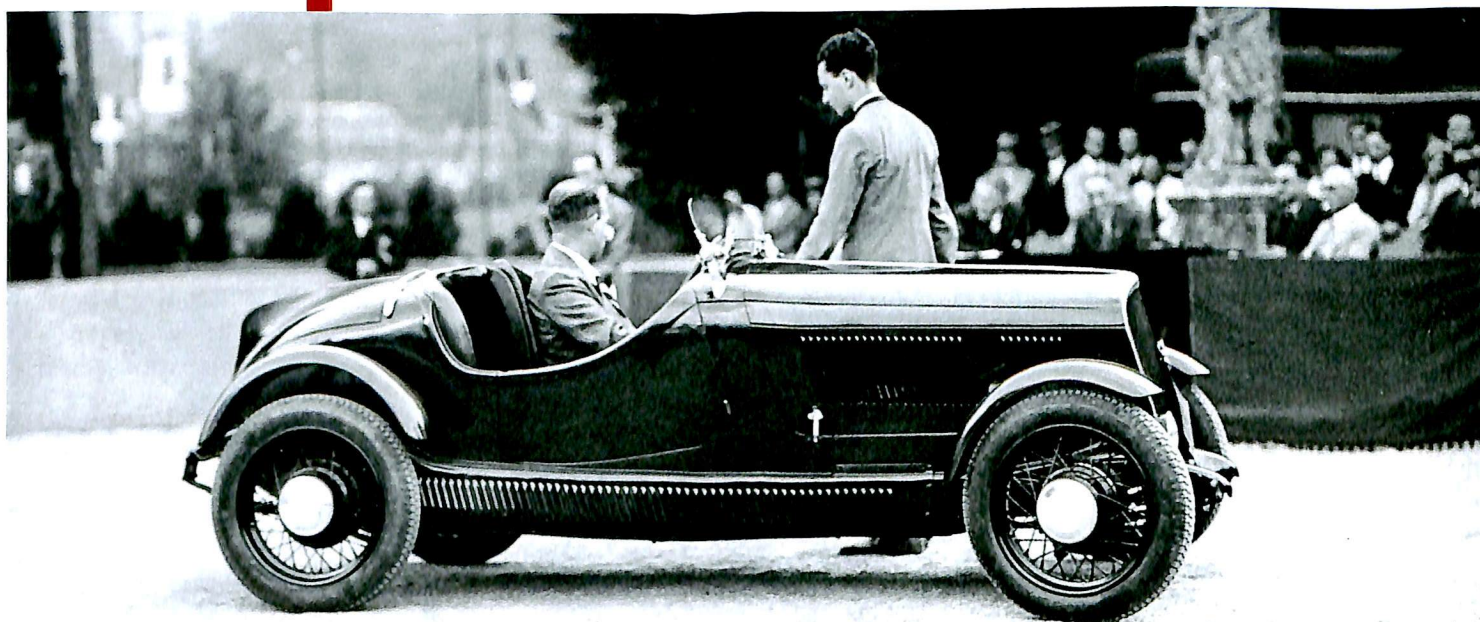


Gioventù. corsaiola

Già negli anni '30 le utilitarie erano usate in corsa. E a volte ci pensava direttamente la Casa... Compie ottant'anni la vetturessa che vinse al debutto la 1000 Miglia. Oggi ha schiere di ammiratori che hanno fatto lievitare le quotazioni e le... repliche

TESTO E FOTO DI FRANCESCO REGGIANI



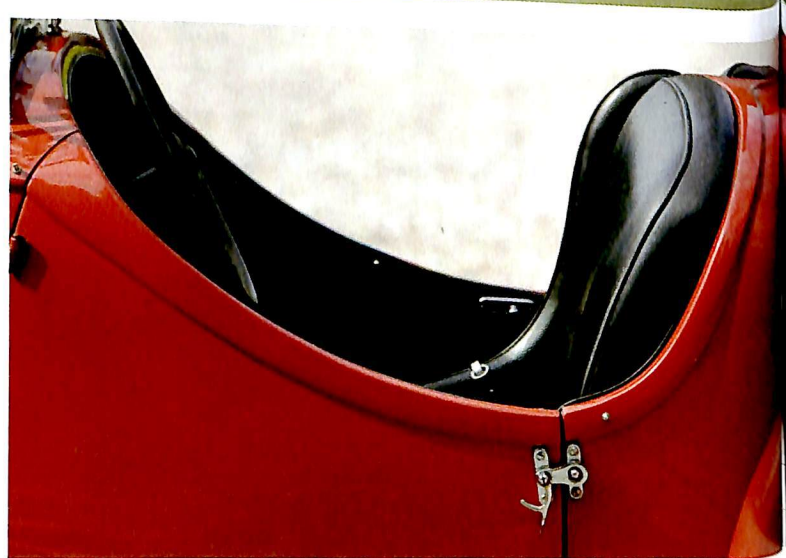
“**M**i g'avevi 'na bela Balilla, fuderada de pel d'anguila...”, cantava Enzo Jannacci, in milanese stretto, raccontando la grottesca sparizione della sua Fiat nazionalpopolare (si trattava di una Balilla furgonetta), una di quelle che fecero la storia dell'automobile in Italia, al pari del VW Maggiolino in Germania.

Per celebrare gli 80 anni della Fiat Balilla Coppa d'Oro, la versione sportiva “al top di gamma”, come si direbbe oggi, della fortunata 4 cilindri Fiat, è indispensabile ripercorrere brevemente la storia della nascita di quella che fu la prima vera utilitaria italiana. Al quinto Salone dell'Automobile di Milano, il 12 aprile del 1932, la Fiat pre-



PARAFANGHI

La Fiat 508 S Sport Spider detta "Coppa d'Oro" fotografata davanti al castello di Sirmione (BS). Nell'altra pagina, il prototipo Ghia a Villa d'Este nel 1932: si notino i parafanghi motociclistici.



sentò la 508 "Balilla": una berlina compatta, che nelle intenzioni della Casa, che si dimostrarono più che attendibili, avrebbe dovuto motorizzare a buon mercato gran parte degli italiani.

Balilla fu il nomignolo dell'eroe genovese Giovan Battista Perasso, che nel 1746 scagliò una pietra contro gli Austriaci invasori in segno di ribellione. Usato per la gioventù fascista, lo Fiat lo riprese anche per il significato apprezzativo che allora assunse.

Nella progettazione di questa 4 cilindri 1100 cc, furono coinvolti, sotto la direzione dell'ingegner Tranquillo Zerbi, l'ingegnere Antonio Fessia come coordinatore, Bartolomeo Nebbia per il motore, Emilio Martinotti per l'autotelaio e Rodolfo Schaeffer per la carroz-

zeria. A questa squadra di validi ingegneri si aggiunse poi, durante la progettazione, anche il giovane Dante Giacosa, che era entrato in Fiat nel 1928 e ne avrebbe segnato il destino progettuale nei diversi decenni a seguire.

Pinna

La "Balilla" fu venduta in Italia a partire dal 15 luglio 1932, al prezzo di 10.800 lire. Sulla scia del successo che questa "utilitaria di massa" riscosse nonostante il periodo nero seguente alla crisi del '29, fu poi realizzato un affascinante prototipo, pare disegnato dal conte Mario Revelli di Beaumont (già progettista per la Isotta Fraschini, la Hi-



GRINTOSA

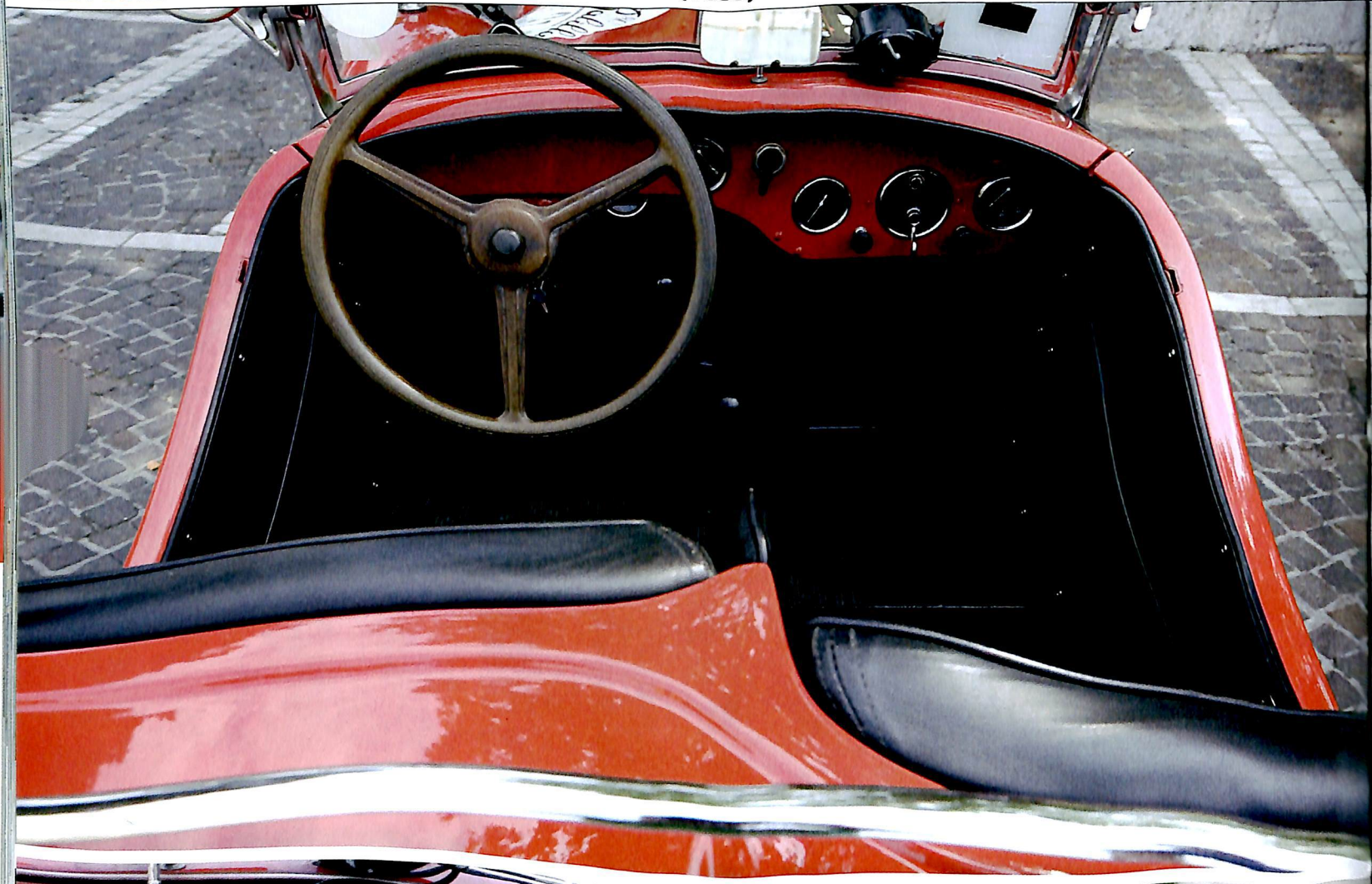
Ancor oggi, a ottant'anni di distanza, la "Balilla Coppa d'Oro" si fa apprezzare per la grintosa eleganza della linea. Nella vista laterale si nota bene la "pinna" sulla coda, che aiutava la direzionalità alle alte velocità. In basso, da sinistra: i fari anteriori sono gli stessi della Balilla berlina; le sottili porte scavate per agevolare l'accesso scavalcandole; il dettaglio del parafrangente posteriore e dei leggeri cerchi a raggi; una suggestiva vista in movimento.



spano Suiza e la Fiat, per la quale ideò un'auto monovolume che si sarebbe concretizzata in futuro nella 600 Multipla) che prefigurava, in modo evidente, la discendente sportiva della già celebre "Balilla". La Fiat 508 S Balilla Sport Spider, soprannominata "Coppa d'Oro" nel 1934 (dopo la vittoriosa e massacrante gara di circa 5700 km che partiva da Piazza Venezia a Roma), nacque nel gennaio del '33 e fu presentata al pubblico al Salone di Milano dello stesso anno. Costava 14.900 lire, ben 4.000 lire più della berlina: ciò dà l'idea di quali fossero le aspettative che c'erano su questa macchina, e il pubblico a cui la Fiat mirava per la piccola sportiva. La Coppa d'Oro era un'agile biposto spider dal peso piuma: 585 kg.

Aveva il cofano motore e il baule in alluminio e le porte di lamiera molto sottile, scavate nella parte superiore per facilitare l'ingresso nell'abitacolo, anche senza aprirle. La produzione della carrozzeria fu affidata alla Ghia di Torino. La linea era sinuosa e aerodinamica, caratterizzata da una particolare coda con pinna centrale, disegnata, oltre che per scopi estetici, anche per garantire una maggior stabilità del posteriore in velocità. I parafrangenti arcuati, che si slanciavano dalla carrozzeria centrale, donavano a questa minuta sportiva (con passo di soli 2250 mm), una linea armonica e aggressiva allo stesso tempo, che richiamava alla mente, in formato bonsai, le più celebri sportive Alfa Romeo di quegli anni (6C 1750 in primis). Al-

ANTEGUERRA FIAT 508 S SPORT SPIDER "BALILLA" (1933)



lo sviluppo di quest'affascinante "spiderina" contribuì anche il noto pilota Felice Nazzaro (detentore del record di velocità, stabilito nel 1911 con una Fiat S76 a 195 km/h), che fece da collaudatore. Il telaio della Coppa d'Oro era realizzato con una struttura mista di metallo e legno: questa piccola spider aveva due longheroni portanti in ferro, con traverse incrociate, su cui era ancorata una meravigliosa struttura in legno, con supporti arrotondati che facevano da struttura alle lamiere della carrozzeria. Gli unici particolari della Coppa d'Oro mutuati dalla Balilla berlina erano i fari anteriori, sistemati sopra i parafanghi. Un particolare curioso, per quanto riguarda l'abitacolo di questa splendida vetturetta, era la sistemazione sfalsata dei due sedili, con il posto guida più avanzato rispetto a quello del passeggero. Questa "stranezza" non era dovuta a un capriccio estetico o alla progettazione rudimentale, bensì un'escamotage per garantire, in uno spazio così limitato, una migliore abitabilità per il passeggero... E possiamo garantirvi, dopo aver provato la vettura a fianco del suo fortunato proprietario, quanto quest'accorgimento fosse indispensabile al fine di garantire l'abitabilità al "secondo". Le sospensioni di questa piccola spider Fiat erano dotate di ammortizzatori meccanici a frizione, al posto di quelli idraulici della Balilla di serie.

Evoluzione

Il motore della 508S "Coppa d'Oro", era, ovviamente, derivato da quello della "normale" Balilla (il 108 a 4 cilindri di 995 cc con valvole laterali), ma su questa spider "pepata", prendeva il nome di 108 S e montava una nuova testa, costruita dalla Siata, che portava il rap-

porto di compressione da 6,3:1 originale a 7,1:1 della Coppa d'Oro. Anche grazie all'adozione di un nuovo carburatore Zenith VEIZ da 30 mm (anziché da 26 mm come sulla Balilla di serie), il motore Tipo S aveva ben 30 CV a 4100 giri, che permettevano alla Coppa d'Oro di raggiungere la considerevole andatura di 115 km/h. Il cambio a 3 rapporti non aiutava però a ottenere le migliori prestazioni, soprattutto nei tratti in salita. Le prime due marce erano piuttosto corte, per avere un buono spunto, ma inserendo la terza l'auto soffriva di un calo notevole di giri, cosa ancor più evidente in salita.

Ciononostante, al debutto in gara alla Mille Miglia del 1933, la macchina dell'equipaggio Ricci-Maggi (una delle 21 Coppa d'Oro iscritte a quell'edizione), vinse alla grande la sua categoria, alla media di ben 86,7 km/h. Ciò dette immediatamente l'idea delle potenzialità di quest'esile e maneggevole Fiat, che fece delle competizioni il suo habitat naturale.

Nel 1934 arrivò la prima evoluzione, con l'adozione del cambio a 4 marce accoppiato al nuovo motore 108 CS con valvole in testa (36 CV a 4400 giri) e nuovo carburatore Zenith VIM da 30 mm: in questo modo la Coppa d'Oro (che prendeva il nome di 508 CS 4m Spider Sport) raggiungeva i 120 km/h e migliorava anche lo spunto in salita. Ma non era tutto, perché il passo fu portato a 2300 mm (50 in più rispetto alla Coppa d'Oro prima serie). Inoltre, per cavalcare l'onda del successo presso il pubblico sportivo, in Fiat pensarono a una versione "estrema" della Coppa d'Oro, su cui i parafanghi volanti della versione di serie erano sostituiti con quelli di tipo motociclistico, aderenti alle ruote.



ESPEDIENTE

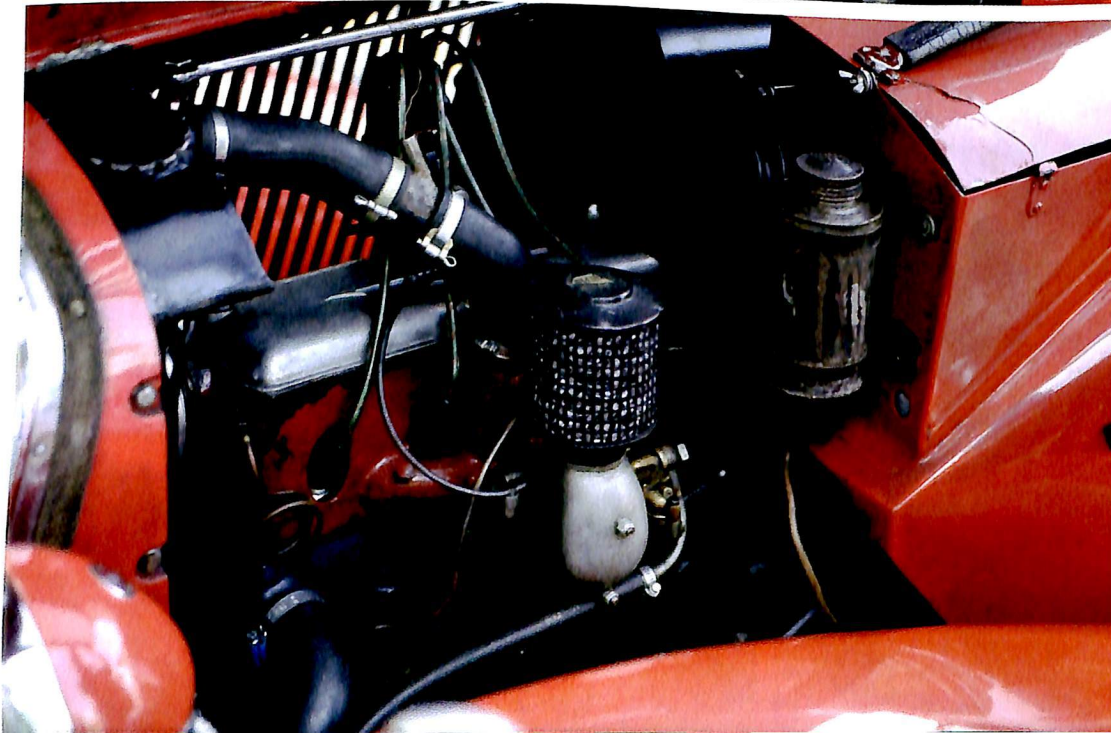
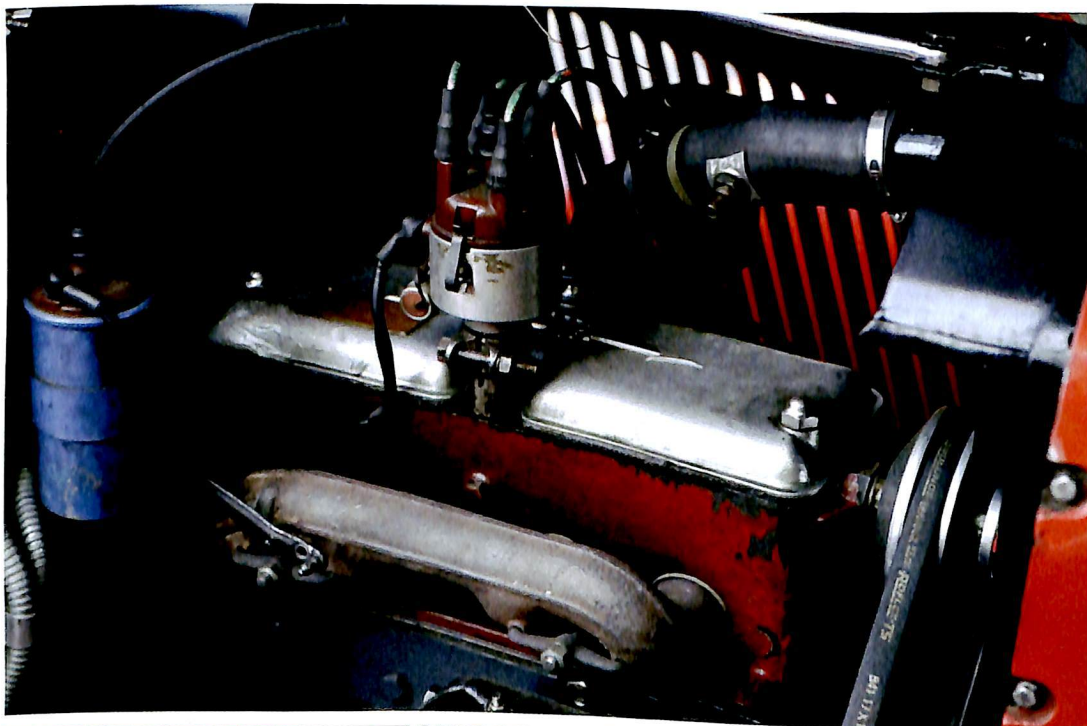
L'abitacolo è caratterizzato dai sedili sfalsati, comuni a molte auto sportive dell'epoca le cui dimensioni erano molto contenute; con questo espediente si ricavava spazio anche per il passeggero, spesso il meccanico. La plancia è molto semplice, la strumentazione comprende tachimetro, manometro olio e indicatore benzina, contatto, comando "frecce" e pochi altri comandi elettrici.

Quotazioni

Per alcuni, soltanto quest'ultima si può fregiare del nome "Coppa d'Oro" perché fu proprio questa versione, del 1934, a vincere la gara che dette il nome alla specie. Questo nonostante il peso aumentasse da 585 kg a 610 per l'adozione di un serbatoio del carburante da ben 63 litri (anziché 45), che garantiva una maggiore autonomia all'auto, indispensabile per affrontare le maratone agonistiche alle quali era destinata. In questa particolare configurazione, come detto, la 508 CS 4m Spider Sport si aggiudicò la Coppa d'Oro del Littorio, con il pilota Giulio Aymini, ed entrò ufficialmente nella storia come Balilla "Coppa d'Oro".

Per il valore storico e la rarità, questa vetturina è oggi molto ricercata dagli appassionati e ha raggiunto quotazioni impensabili anni

fa. Le 508 S o CS Coppa d'Oro prodotte dalla Fiat furono in totale 720, e non è dato sapere quante di queste esotiche Fiat siano ancora in circolazione nel mondo. Si sa invece che molti esemplari sono poco o niente originali, anche perché replicarne una non è difficile. La vettura del nostro servizio, con il telaio # 20693, è una 3 marce prima serie, omologata ASI Targa Oro, ed è certo una delle meglio conservate allo stato originale. Ha partecipato a ben tre Mille Miglia rievocative, oltre che a diverse importanti manifestazioni per auto storiche. Provare l'ebbrezza del vento nei capelli sulle strade del Garda che ci hanno ospitati per la realizzazione di questo servizio, è stata un'esperienza davvero bella: anche se la velocità potrebbe far sorridere con i parametri odierni, il fascino di correre come agli albori dell'automobilismo è irraggiungibile.



Scheda tecnica

FIAT 508 S E CS BALILLA COPPA D'ORO

Motore 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, basamento e testa in ghisa Alesaggio (mm) 65 Corsa (mm) 75 Cilindrata (cc) 995 Rapporto di compressione 7,1:1 Distribuzione con comando a catena, 2 valvole per cilindro Alimentazione 1 carburatore Zenith VE1Z 30 mm, 1 carburatore Zenith VIM seconda serie Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata con pompa dell'olio a ingranaggi Raffreddamento ad acqua con pompa meccanica, radiatore, ventola di raffreddamento con valvola termostatica, impianto elettrico 12V Potenza 30 CV a 4100 giri (dal 1934: 36 CV a 4000 giri) **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 3 marce + RM (dal 1934: 4 marce + RM) Differenziale convenzionale Cerchi anteriori e posteriori a raggi 4.00x17" **Corpo vettura** Tipo carrozzeria spider a due porte, due posti Telaio a longheroni portanti in metallo con traverse incrociate, struttura superiore in legno Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con ammortizzatori meccanici a frizione Sospensioni posteriori a ponte rigido con ammortizzatori meccanici a frizione Freno a mano sulle ruote posteriori Capacità serbatoio carburante 45 litri (II serie: 63 litri) **Dimensioni in (mm) e peso** Passo 2250 (dal 1934: 2300) Carreggiata anteriore 1168 Carreggiata posteriore 1168 Peso in ordine di marcia 585 kg (dal 1934: 610 kg) **Pre-stazioni** Velocità massima 115 km/h (dal 1934: 120 km/h)

ATTENZIONE

Sotto, una bella vista posteriore. Le "Coppa d'Oro" oggi sono molto quotate: si parla di 70.000 euro per un esemplare originale. La trasformazione da una "Balilla" normale non è molto complicata e questo crea una quantità di repliche. Bisogna fare attenzione quando se ne avvicina una. A sinistra, il piccolo motore quattro cilindri, dal lato dello scarico (sopra) e dell'aspirazione (in basso).

