

Fiat 1100/103

70 anni di un fenomeno italiano

AISA – Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Circolo dei Lettori, Torino, 11 febbraio 2023

CONFERENZA

Lorenzo Morello, Alessandro Sannia,
Alessandro Silva

PROGETTO GRAFICO

Alessandro Sannia

IMPAGINAZIONE

Rosanna Bussano

PUBBLICAZIONE

Società Editrice Il Cammello, Torino

HANNO COLLABORATO:

Donatella Biffignandi

Lorenzo Boscarelli

Mauro Negri

SOMMARIO

- 3 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 4 1939 – 1953: il travagliato svolgimento del progetto 103
Lorenzo Morello
- 8 Dalla ricostruzione alla contestazione
Alessandro Sannia
- 13 Il motore Fiat 1100/103,
uno dei pilastri della Formula Junior
Alessandro Silva
- 28 Fuoriserie per tutti gli usi e per tutti i gusti
Alessandro Sannia
- 32 Monografie e libri AISA

MONOGRAFIA AISA 131



Prefazione

LORENZO BOSCARELLI

La vicenda della Fiat 1100 103, un'automobile che ha connotato una fase cruciale della motorizzazione in Italia, è ricca di spunti caratteristici e in qualche modo unici.

Frutto di un lungo sviluppo tecnico e di numerosi ripensamenti riguardo alla definizione del prodotto e alla sua collocazione sul mercato, si rivelò ben presto e nell'arco della sua vita un grandissimo successo per la Fiat: una su sei delle vetture fabbricate in Italia dal suo debutto all'uscita di produzione (1953-1969) fu una 1100 103.

Nacque come vettura "media", che poteva essere acquistata da persone piuttosto agiate. Lo dimostra il fatto che se si rapporta il prezzo al debutto al PIL pro capite del cittadino italiano nel 1953 con l'analogo dato del 2021, si scopre che nel 2021 il

prezzo della 1100 103 sarebbe stato di circa 100.000 euro! Questa informazione ci dice quanto povera fosse l'Italia di allora, una povertà che iniziò a venir meno durante il cosiddetto "miracolo economico". La 1100 103 rimase sul mercato proprio in quel periodo e la Fiat seppe aggiornarla di continuo, mantenendola sempre attraente per grandi quantità di clienti.

Negli anni Cinquanta il costo della manodopera, specializzata e generica, era molto basso. Questo, oltre al ruolo che nell'immaginario collettivo aveva l'automobile, simbolo di successo personale e di affermazione sociale, favorì la realizzazione di numerosissimi esemplari "fuori serie" della 1100 103, che testimoniano la creatività dei nostri stilisti e carrozzieri e li portarono ad essere i più apprezzati al mondo.

Anche nelle corse la 1100 103 ebbe un'importanza fuori dal comune, anzi unica, in quanto i suoi organi meccanici furono utilizzati da tantissimi costruttori di Formula Junior, le monoposto che favorirono

tra il 1958 e il 1963 un'enorme diffusione delle competizioni in tutto il mondo e che furono la "palestra" di quasi tutti i grandi piloti degli anni Sessanta.

La 1100 103 illustra anche l'evoluzione del costume e del gusto tra i primi anni Cinquanta e la metà del decennio seguente. Lo si percepisce osservando l'abbigliamento, le pose, lo sguardo delle modelle che appaiono nelle foto pubblicitarie che hanno per oggetto quell'automobile e le sue "fuori serie". Dalle immagini eleganti, ma castigate e quasi pudiche dei primi anni Cinquanta, si assiste progressivamente all'emergere di una spontaneità di atteggiamenti, a un suggerimento di piacevolezza di vita e di gioia di fruizione dell'oggetto che connota le immagini degli anni Sessanta.

Possiamo quindi affermare che la Fiat 1100 103 fu non solo un prodotto di grande successo, ma che, per il periodo nel quale fu protagonista sul mercato dell'automobile, illustrò anche l'evoluzione della società e dell'economia italiane.

Lorenzo Boscarelli, presidente AIS.A e studioso di storia dell'automobile.

1939 – 1953: il travagliato svolgimento del progetto 103

LORENZO MORELLO

Lo sviluppo del progetto 103 è narrato nel libro di Dante Giacosa *I miei 40 anni di progettazione alla Fiat* ed è documentato dai disegni tecnici custoditi nell'Archivio Storico Fiat.

L'avvio del progetto 103 risale al 1939, anche se a quel tempo identificato come progetto 700, ma la produzione del modello che ne derivò ebbe inizio solo nel 1953, a causa della guerra e di non pochi ripensamenti riguardanti sia le sue specifiche tecniche, sia i suoi obiettivi commerciali. In quell'anno, dopo la scomparsa di Zerbi, Direttore Principale degli Uffici Tecnici della Fiat, come allora si chiamavano gli enti preposti alla progettazione di ogni prodotto, Antonio Fessia gli successe nell'incarico e Dante Giacosa fu promosso alla posizione di Direttore della Meccanica (degli autoveicoli), allora comprendente anche i telai, essendo la Direzione della Carrozzeria affidata a

Rodolfo Schaeffer.

La precaria situazione economica italiana di quegli anni suggeriva di focalizzare gli obiettivi tecnici delle automobili future sull'economia di materiale, soprattutto di ghisa e acciaio, essendo invece l'alluminio classificato come materiale autarchico e candidato come possibile materiale di sostituzione. In base a questi obiettivi, in Fessia e Giacosa maturò la ferma convinzione dell'opportunità di adottare nei nuovi progetti la carrozzeria portante e la trazione anteriore, dovendo affrontare, tuttavia, per entrambe le soluzioni, l'avversione dei responsabili degli altri settori aziendali, particolarmente quelli della Direzione Produzione.

Infatti la carrozzeria portante avrebbe richiesto considerevoli investimenti per le officine di stampaggio e di lastratura e un completo rifacimento delle officine di verniciatura e montaggio, poiché i componenti meccanici non sarebbero più stati applicati al telaio ma direttamente alla carrozzeria già verniciata. D'altro lato, la trazione anteriore era stata clamorosamente bocciata da Giovanni Agnelli in persona, si dice, dopo essere sfuggito all'incendio di un prototipo di questo tipo, da lui provato nel 1931.

La carrozzeria portante fu comunque approvata da Agnelli, per la riduzione di peso e di costo che prometteva e per il successo ottenuto dall'Opel Olympia, che presentò uno dei primi esempi di questa soluzione al Salone di Berlino del 1935.

Questo fondamentale cambiamento fu introdotto nei progetti di tutte le

auto previste per gli anni Quaranta, insieme ad un ampio uso dell'alluminio nelle parti meccaniche. Inoltre, superando il precedente anatema, Agnelli concesse anche il permesso di considerare, almeno sulla carta, la trazione anteriore. La nuova gamma prevedeva quattro modelli, la 400, la 700, la 1300 e la 1900, in sostituzione delle esistenti 500, 1100, 1500 e 2800. Lo schema di carrozzeria dell'Olimpia fu applicato a tutti questi modelli e preferito rispetto ad altri per il vantaggio di permettere un processo di montaggio simile a quello di un'auto con telaio separato, sostituito in questo caso dal fondo della carrozzeria, opportunamente irrobustito e collegato alla parte superiore della stessa solo alla fine della linea di montaggio. Dopo la guerra, a testimoniare l'esistenza di questa nuova gamma, fatta di vetture a carrozzeria portante ma ancora a trazione posteriore, rimanevano solo i disegni costruttivi ed un prototipo della 700, sopravvissuto ai bombardamenti, che può essere identificato come punto di partenza del progetto 103.

Il disegno del pavimento meccanizzato della 700 mette in evidenza la sua somiglianza con un autotelaio tradizionale.

A guerra terminata, il CLN decretò l'estromissione dall'Azienda di Giovanni Agnelli, che morì alla fine dello stesso anno, e di Vittorio Valletta; la gestione fu affidata a tre Commissari Tecnici (Gaudenzio Bono, Direttore della SPA, Arnoldo Fogagnolo, Direttore della Grandi Motori, ed Aurelio Peccei, della Direzione Commerciale) e ad un Commissario Politico

(Battista Santhià). In questo turbolento contesto, anche l'ing. Schaeffer fu rimosso per problemi politici, lasciando vacante la direzione della carrozzeria.

Nel marzo del 1946, poco prima del ritorno del Prof. Valletta alla guida dell'Azienda, Fessia rassegnò le dimissioni per motivi non noti, che Giacosa suppose avessero a che fare con qualche burrascosa divergenza di opinioni con i responsabili, in merito alla trazione anteriore che, come si leggerà in seguito, ritornò fra le soluzioni tecniche in esame nel progetto 102. A parziale conferma di questo sospetto, Fessia ricomparve poco dopo come Direttore Tecnico della Cemsas, per cui sviluppò l'innovativa ed effimera F11 a trazione anteriore, con caratteristiche molto simili a quelle da lui poi introdotte nella Lancia Flavia.

L'ing. Giacosa fu nominato Direttore degli Uffici Tecnici Autoveicoli alle dipendenze, più che altro formali, dell'ing. Giuseppe Gabrielli, il nuovo Direttore Principale, che in realtà si occupava a tempo pieno solo della Divisione Avio.

Si può ipotizzare che così estesi avvicendamenti nella Direzione siano stati causa dei ritardi nello sviluppo dei nuovi prodotti; non si dimentichi che, da quanto traspare dal libro di Giacosa, il vero Direttore di Prodotto della FIAT, fino a quel momento, era stato Giovanni Agnelli in persona e che i nuovi responsabili dell'Azienda non avevano una grande esperienza in questa disciplina. Conseguentemente, le nuove auto furono, dapprima, estrapolate dalla mai prodotta gamma degli anni Quaranta e, solo in seguito, adeguate con cambiamenti talvolta radicali alle esigenze del mercato, man mano che queste erano messe a fuoco.

Con la nuova organizzazione degli Uffici Tecnici, cambiò anche il nome assegnato ai progetti; per le automobili, non più la cilindrata ma un numero progressivo, iniziando da 100. Finché i progetti erano in corso di sviluppo, il numero era completato

da una E, seguita da un indice che distingueva le diverse alternative allo studio; il contrassegno E sarebbe poi stato cancellato solo nei disegni dell'alternativa scelta per essere prodotta.

Nel 1946, si lavorava al progetto 100, per l'auto che avrebbe sostituito la 500, al 101, per quella che avrebbe sostituito la 1100, al 102 e al 103, in competizione per un'auto intermedia di circa 750 cm³ di cilindrata, sostanzialmente l'aggiornamento del progetto 700. I numeri, probabilmente, rispecchiavano l'ordine delle priorità percepite in quel momento.

Le date di inizio produzione e i contenuti definitivi delle diverse automobili sono il più efficace indicatore dei sostanziali cambiamenti di rotta effettuati dopo il ritorno di Valletta. La prima ad uscire nel 1950 fu la 1400, il risultato del progetto 101, che sostituì non la 1100 E ma la 1500 E; fu seguita nel 1953 dal risultato del progetto 103, la Nuova 1100, che non fu ipotizzato modello intermedio ma sostituì la 1100 E; infine, uscì nel 1955 la 600, il risultato del progetto 100, quello che, per la sua capitale importanza, subì il maggior numero di ripensamenti e l'unico a non avere mai avuto alcun collegamento con la gamma degli anni Quaranta.

I progetti 102 e 103 erano da considerarsi alternativi per lo stesso modello; il primo non fu concepito dai responsabili in carica ma suggerito da motivi di carattere politico¹. Lo Stato francese, o meglio il Governo di Vichy, aveva inteso dare priorità alle auto utilitarie; si prevedeva che Renault avrebbe prodotto la 4 CV, la Citroën la 2 CV, come poi fecero, e che Peugeot, Panhard e Simca, giudicate prive di progetti altrettanto coerenti con gli obiettivi, avrebbero dovuto produrre l'AFG (iniziali di Aluminium Français – Grégoire), un'utilitaria non convenzionale, concepita dal rivoluzionario progettista free-lance Jean-Albert Grégoire (noto come pioniere della trazione anteriore in Francia, già applicata allora alla Tracta ed alla Citroën 11 CV), e finanziata

dall'Aluminium Français.

La Simca era legata alla Fiat, producendo su licenza modelli derivati con poche modifiche dalla Topolino e dalla Balilla 1100; nel 1946, dopo la liberazione, il suo responsabile, Teodoro Pigozzi, aveva lasciato prudentemente il comando nelle mani di Grégoire, sostenuto dal Governo Provvisorio.

Con questi presupposti, la FIAT non poteva non prendere in considerazione anche l'AFG, un'auto a quattro posti, innovativa in modo sconcertante.

L'AFG aveva infatti un telaio in fusioni di alluminio, comprendenti parafiamma, longheroni e cornice del parabrezza e una carrozzeria in lamiera d'alluminio, sostenuta da un'ossatura di legno. Aveva trazione anteriore, con un motore boxer bicilindrico da 15 CV, con basamento in alluminio, raffreddato ad aria con circa 600 cm³ di cilindrata. Erano in alluminio anche la scatola del cambio-differenziale, le sospensioni, i freni, i serbatoi e persino l'ossatura dei sedili. Il peso a secco era di soli 400 kg e, per sopperire alle notevoli escursioni di carico che si sarebbero verificate sull'asse posteriore (da circa 250 kg col solo pilota a circa 500 kg a pieno carico), anche le relative sospensioni avevano uno schema innovativo, con rigidità crescente con l'aumento del carico, per non far troppo variare l'assetto della vettura fra le condizioni estreme.

Una così ampia diffusione dell'alluminio, improvvisamente passato in Italia, per la liberalizzazione del mercato, da materiale autarchico a materiale eccessivamente caro, non appariva economicamente sostenibile e le altre novità radicali non contribuivano certo a rassicurare i vertici della FIAT. Tuttavia, vista la posta in gioco, si decise di avviare un progetto ispirato all'AFG ma con modesto impiego di alluminio, in due varianti, il 102 E1 con un motore bicilindrico boxer di progettazione interna, il 102 E2 con motore in linea derivato dalla Topolino. Era evidente l'intento

Lorenzo Morello, ingegnere, ha lavorato alla Fiat, dal 1970 al 2000. Al Centro Ricerche ha sviluppato propulsori ibridi, trasmissioni automatiche a controllo elettronico e il primo motore diesel a iniezione diretta per uso automobilistico. Nel 1987 è diventato direttore dell'Ingegneria motopropulsori Fiat Auto e sotto la sua guida è iniziata la produzione di nuovi motori fra cui una famiglia modulare con più di venti varianti. In seguito, è stato Docente alla Facoltà di Ingegneria dell'Autoveicolo presso il Politecnico di Torino. Da alcuni anni si dedica all'automobilismo storico, pubblicando studi di carattere tecnico con libri e articoli sulle riviste di settore.

di dimostrare che, pur apprezzando la proposta francese, si potevano ottenere circa gli stessi risultati, a costi molto inferiori.

Negli anni successivi, il progetto AFG perse i suoi sostenitori a causa dei costi eccessivi e si concretizzò, anche se solo in parte, nella Panhard Dyna X del 1948.

Il progetto concorrente, il 103, si proponeva invece, in continuità con la 700, di realizzare una vettura utilitaria convenzionale, dunque a trazione posteriore e motore anteriore, a quattro posti, dal peso di circa 650 kg, con un motore a quattro cilindri di 750 cm³, raffreddato ad acqua, con la potenza di 22 CV. La forma iniziale della carrozzeria doveva essere molto simile a quella sviluppata per il prototipo del progetto 102.

Questa linea a due volumi, a coda sfuggente con parafranghi parzialmente integrati nei fianchi, era evidentemente ispirata alle auto americane degli anni Quaranta ed era presente anche sul modello 101. Il progetto 102, modernizzato radicalmente nel 1949 per quanto riguarda lo stile, lasciò la sua traccia anche sulla 1100 103 che fu poi commercializzata.

Le restanti differenze con la vecchia 700 si limitavano al basamento del motore, non più di alluminio ma di ghisa, e ad altri gruppi meccanici; il prototipo 103 era previsto solo per la seconda metà del 1949. Ritenuto più impegnativo, il progetto 102 fu, infatti, avviato per primo e alla fine del 1947 la costruzione dei prototipi 102 E1 ed E2 stava per essere ultimata. Parallelamente, il progetto 101 aveva subito non poche traversie che fecero sentire i loro effetti anche sui progetti 102 e 103.

All'inizio del 1946 era stato approvato da Bono il prototipo 101 E1, non molto diverso dalla 1300 della gamma anni Quaranta, con un motore con basamento in alluminio da 1270 cm³ (alesaggio e corsa di 72 e 78 mm) e 36 CV; l'auto era lunga come una 1100, ma larga quanto una 1500, e pesava solo 780 kg. Tuttavia, a mar-

zo di quell'anno, dopo il suo ritorno, Valletta ritenne quest'automobile troppo piccola e richiese di allargarla di circa 100 mm, per adeguarla a cinque posti comodi. Si dovettero ovviamente ridisegnare carrozzeria e motore, completando il lavoro nel maggio del 1947. Si prevedeva che il peso sarebbe cresciuto a 900 kg e che il nuovo prototipo 101 E2 sarebbe stato dotato di un nuovo motore da 1325 cm³ (alesaggio e corsa di 75 mm) che, grazie alla maggior velocità di rotazione, avrebbe mantenuto le prestazioni precedenti senza aumentare di troppo la cilindrata.

Nel frattempo, i contatti intessuti con gli Stati Uniti fecero nascere in Valletta l'intenzione di costruire un'auto ancora più grande, a sei posti, secondo i gusti del mercato americano di allora, non si sa se per venderla anche negli Stati Uniti o semplicemente per farla apprezzare maggiormente ai responsabili del Piano Marshall. Per ospitare tre persone sul sedile anteriore la larghezza interna avrebbe dovuto aumentare di altri 100 mm, e l'accresciuto peso avrebbe richiesto anche una seconda versione con motore di 2 litri, indispensabile per l'esportazione. Si ipotizzava, allora, un motore a sei od otto cilindri che avrebbe richiesto anche di allungare la carrozzeria.

Era necessario ridisegnare daccapo carrozzeria e motore, a causa dell'ulteriore aumento di peso, e progettare il nuovo motore di maggior cilindrata. Parallelamente i tecnici, visitando la Budd, incaricata della costruzione degli stampi, furono stimolati a pensare ad una carrozzeria portante di tipo diverso. Secondo i brevetti Budd, infatti, il pavimento avrebbe dovuto saldarsi totalmente alla parte superiore della carrozzeria, formando, nell'unione con le fiancate, una rilevante struttura di rinforzo senza sensibili aumenti di peso.

Il colpo di grazia al progetto 101 E2 fu inflitto al Salone di Ginevra del 1948, in cui si rese operativa la decisione sull'auto a sei posti, por-

tando la cilindrata a circa 1400 cm³ (1395 cm³, alesaggio e corsa di 82 e 66 mm), sostituendo nel basamento la ghisa all'alluminio e facendo parallelamente nascere uno nuovo stile a "pontone", giudicato più moderno. Fortunatamente si accettò di derivare il motore da 2 litri da quello esistente a quattro cilindri, senza impatto sulla lunghezza del cofano.

La 101 da ipotetica nuova 1100 era candidata a sostituire la 1500.

Di questo cambiamento di ruolo risentì anche il progetto 103 che, da un lato, fu chiamato a coprire le funzioni della 1100 e dall'altro dovette subire il rifacimento della carrozzeria, secondo i canoni tecnici e stilistici elaborati per la 1400. Nel 1951 i disegni del prototipo 103 E2 prevedevano una carrozzeria ispirata allo stile della 1400 ma ancora un motore di circa 950 cm³ di cilindrata, molto simile a quello definitivo.

Rispetto alla 1100 E, l'abitacolo era cresciuto in dimensioni, ma per contenere il peso la carrozzeria era troppo corta, rendendo critica l'installazione di un motore 1100. Per questo, fu anche disegnato il motore 103 E3, a quattro cilindri a V stretto di 60°, che presentava un ingombro longitudinale contenuto e che avrebbe, all'occorrenza, permesso di ottenere la trazione anteriore.

La carrozzeria della 103 E3 era molto leggera e la vettura pesava appena 740 kg. Frizione, cambio e guida erano gli stessi della 1100 E, la sospensione anteriore a quadrilatero aveva bracci in lamiera similmente alla 1400. La sospensione posteriore era a ruote indipendenti con semiassi oscillanti; tuttavia, le prove dimostrarono che, mentre molleggio e tenuta di strada in rettilineo erano ottimi, il comportamento nelle curve ad alta velocità presentava una brutta propensione al ribaltamento.

Dopo aver studiato a fondo il problema e disegnato altri tipi di sospensioni a ruote indipendenti, si decise di adottare più semplicemente un ponte rigido con balestre, tuttavia con differenziale a ingranaggi ipoidi per

abbassare i fondi dell'abitacolo e del bagagliaio.

Quando fu deciso di conservare il motore in linea, i disegni della 103 dovettero essere ripresi.

Il motore definitivo della 1100 103, a prima vista indistinguibile da quello della 1100 E, fu in realtà completamente ridisegnato; pochissimi particolari provenivano dal precedente.

Pur conservando l'alesaggio di 68 mm, la corsa di 75 mm, gli interassi di 80 e 92 mm, le valvole da 27 mm per l'aspirazione e 25 per lo scarico, inclinate di 6° 30', era ora dotato di pompa dell'acqua e non più di circolazione a termosifone, di filtro dell'olio a cartuccia e non più a reticella, di tenute dell'olio sull'albero a gomiti a labbro in gomma e non più di tipo centrifugo e di cuscinetti di banco e di biella a gusci sottili e non più a bronzina; anche i materiali delle parti fuse in ghisa e alluminio furono nobilitati. La carrozzeria a scocca portante si ispirava a quella della 1400 ma non poteva essere derivata completamente da questa variandone la scala; infatti, la 103 era più piccola della 1100 E (lunga 3775 mm, anziché 4100, larga

1458 mm, anziché 1512, pur offrendo una migliore abitabilità del modello precedente grazie alla carrozzeria portante), perché doveva essere più leggera (825 kg nella versione A, anziché 940).

Confrontandola con la 1400, nella zona anteriore vi erano conseguentemente 200 mm in meno nella larghezza della carrozzeria e 300 mm in meno nella lunghezza del vano motore, per cui non fu possibile trovare spazio né per un longherone integrale con la carrozzeria, né per un cinematismo di guida simile a quello della 1400.

Per risolvere il primo problema si fece ricorso a un telaino imbullonato alla carrozzeria, che permetteva anche di montare fuori linea, con maggior facilità, sia la sospensione anteriore, sia il gruppo propulsore; per il secondo problema, fu progettato un cinematismo di sterzo particolare, che permetteva di installare la scatola guida sul parafrangia, anziché sul longherone anteriore, utilizzando una leva a bilancia, posizionata verticalmente in mezzzeria, per compensare la maggiore altezza della scatola di

guida rispetto ai fusi a snodo.

Il prezzo di 945.000 Lire della versione A (975.000 nella versione B "di lusso", con sedile a panchetta, finizioni più eleganti, riscaldatore e tinte a scelta) si confrontava molto favorevolmente con il prezzo di 1.100.000 Lire della 1100 E.

La famiglia 103 fu fra le più longeve della Fiat, con circa quindici anni di vita; i suoi modelli furono più volte aggiornati in numerosi dettagli; si riporta di seguito una sintesi dell'evoluzione dei dati della berlina, dalla quale trassero origine anche i modelli Familiare, TV, Granluce, Spider, i derivati commerciali, nonché alcune versioni fuori serie.

NOTE

1. Chi fosse interessato ai dettagli storici di questo episodio può consultare:

Sigfrido Ramirez Pérez, Jean-Albert Grégoire, *La voiture tout aluminium et la voiture électrique: le destin commun de deux innovations technologiques entre guerre et reconstruction*, Cahiers d'histoire de l'aluminium, 2012/2 N° 49, pagine 70-89.

<https://www.cairn.info/revue-cahiers-d-histoire-de-l-aluminium-2012-2-page-70.htm>

| Nome commerciale | Nuova 1100/103 | 1100/103 E | 1100/103 D | 1200 | 1100/103 H Lusso | 1100 Export e Speciale | 1100 D | 1100 R |
|-------------------|---|---|---|---|---|--|---|---|
| Tipo | 103 | 103 E | 103 D | 103 G | 103 H | 103 H | 103 G | 103 P |
| Vita | 1953-56 | 1956-57 | 1957-60 | 1957-60 | 1959-60 | 1960-62 | 1962-66 | 1966-69 |
| Motore | 1089 cm ³ 36 CV a 4.400 g/min | 1089 cm ³ 40 CV a 4.400 g/min | 1089 cm ³ 43 CV a 4.600 g/min | 1221 cm ³ 55 CV a 5.300 g/min | 1089 cm ³ 50 CV a 5.200 g/min | 1089 cm ³ 55 CV a 5.200 g/min | 1221 cm ³ 55 CV a 5.000 g/min | 1089 cm ³ 48 CV a 5.200 g/min |
| Carrozzeria | Berlina baule corto | Berlina baule corto. Faro antinebbia | Berlina baule lungo con codine | Berlina baule lungo con codine e lunotto avvolgente | Berlina baule lungo con codine. Bicolore. | Berlina baule lungo con codine. Special con lunotto avvolgente | Berlina baule lungo con codine e lunotto avvolgente. Nuova griglia. | Berlina nuovo baule e lunotto avvolgente. Nuova griglia. Cambio a cloche. Freni a disco |
| Peso kg | 825 | 870 | 880 | 926 | 915 | 915-930 | 895 | 850 |
| Prezzo Lire | 945.000 | 920.000 | 1.000.000 | 1.250.000 | 1.050.000 | 890.000 990.000 | 960.000 | 885.000 |
| Produzione | 250.000 | 115.000 | 150.000 | 400.000 | 225.000 | 272.000 | 330.000 | 340.000 |
| Produzione totale | 2.082.000 | | | | | | | |

Dalla ricostruzione alla contestazione

ALESSANDRO SANNIA

Pur nata da presupposti incerti e costretta ad interpretare un ruolo che non era quello per la quale era stata concepita fin dal principio, la 1100/103 fu un modello di successo, la cui produzione è stata fra le più longeve alla Fiat – 16 anni, paragonabili ai 17 della 500 e ben più dei 12 della 600. Soprattutto, però, la 1100/103 è stata il fulcro attorno al quale hanno ruotato le strategie di marketing dell'azienda, punto abbastanza fermo nella transizione fra la gamma del primo dopoguerra e quella degli anni Sessanta. Nata, infatti, come modello intermedio fra l'anziana 500 C "Topolino" e la moderna 1400, ha visto il succedersi delle nuove generazioni: 500, 600 e poi 850 come vetture di costo inferiore da un lato, 1300 e 1500 a contenderle lo spazio nel segmento intermedio dall'altro.

La prima serie – che fu chiamata "Nuova 1100/103" per distinguerla dalla 1100 E e, in generale, dall'omonimo modello in produzione dagli anni Trenta – fu presentata in anteprima alla stampa al Salone dell'Automobile di Ginevra, martedì 3 marzo 1953, ed esposta al pubblico due giorni più tardi.

Inizialmente veniva proposta con la sola carrozzeria berlina a quattro porte, in due livelli di allestimento. Il "Tipo A" semplificato era riconoscibile per il profilo laterale corto

e internamente montava due sedili anteriori singoli. Il "Tipo B" normale aveva finiture migliorate, che comprendevano l'impianto di riscaldamento ed il sedile anteriore a panchetta unica, allora giudicato più alla moda, per quanto le dimensioni della 1100 non consentissero di ospitare tre passeggeri, come sulla 1400.

Il prezzo di vendita fu fissato a 945.000 Lire per la "Tipo A" e 975.000 Lire per la "Tipo B", mentre una 500 C Belvedere ne costava 790.000. Rispetto alla 1100 E, che nella versione corta costava 1.100.000 Lire, era un bel passo avanti, consentito anche dal tipo di produzione molto più razionale che il nuovo impianto di Mirafiori permetteva rispetto ai modelli precedenti, progettati per essere costruiti nella vecchia fabbrica del Lingotto. La prima grande novità nella gamma 1100 arrivò ad ottobre dello stesso 1953, al Salone dell'Automobile di Parigi. La Fiat adottò una strategia di marketing incredibilmente moderna, realizzando quello che oggi viene definito un "eye-catcher", cioè una versione, non sempre e non necessariamente redditizia, il cui scopo è quello di migliorare l'immagine percepita del modello in generale. Negli anni del dopoguerra, nei quali il pubblico sognava le velocità che i placidi modelli Fiat non erano generalmente in grado di garantire, una 1100 sportiva avrebbe aumentato la desiderabilità anche delle berline con meccanica di normale produzione. Nacque così la 1100/103 TV, sigla che allora significava solamente "Turismo Veloce", dal momento che le trasmissioni televisive in Ita-

lia sarebbero iniziate solamente il 3 gennaio successivo.

La caratterizzazione estetica era vistosa: un accenno di codine aerodinamiche sui parafranghi posteriori, lunotto più grande, verniciatura bicolore di serie e, soprattutto, un faro centrale che faceva pensare alle tappe notturne della Mille Miglia.

Le modifiche sotto al cofano erano ancor più interessanti: grazie, infatti, ad un generoso carburatore Weber doppio corpo da 36 (al posto del parco 32 della normale) e ad un'altrettanto abbondante fasatura, il motore 103 TV raggiungeva la rispettabile potenza di 50 cavalli ed una velocità massima di 135 chilometri all'ora. Montava, inoltre, un albero di trasmissione in due tronchi, con supporto centrale, e offriva una scelta di ben quattro diversi rapporti al ponte, più corti di quello di serie, nell'ottica di un eventuale impiego sportivo, che alla fine era la reale destinazione di questa versione.

Il prezzo, del resto, era impegnativo: 1.225.000 lire, cioè oltre il venticinque per cento in più della 1100 normale.

A completare la gamma mancava solo una versione che sostituisse con concezione moderna l'anziana 1100 EL, ovvero la berlina lunga a sette posti. La Fiat aveva sottovalutato il fenomeno dirompente delle "giardinette" del primissimo dopoguerra, arrivando in ritardo e con la sola derivata della "Topolino" (per quanto, almeno formalmente, esistesse anche una 1100 "Furgone-Giardiniere" derivata, appunto, dal veicolo commerciale e prodotta in numeri quanto mai esigui). Forte del succes-

so tardivo ma significativo della 500 C Belvedere, sviluppò dunque una 1100/103 Familiare a cinque porte, che arrivò sul mercato un anno più tardi, nel marzo 1954. Anche in questo caso il prezzo era piuttosto elevato: 1.200.000 lire, il medesimo della precedente 1100 EL.

Infine, per sostituire i veicoli commerciali leggeri 1100 ELR, sempre nel 1954 fu introdotta la 1100 I (cioè "Industriale"). Si trattava, in realtà, di un ibrido, che impiegava ancora uno chassis separato a longheroni, derivato da quello dei 1100 ELR ma con passo di 2.520 mm, intermedio fra i 2.700 mm originali e i 2.340 della berlina. Di questa manteneva l'aspetto, pur avendo in comune, di fatto, solo alcuni lamierati, oltre al gruppo motopropulsore. Portava 675 kg, dunque oltre il doppio dei 3 quintali della 1100 Familiare a scocca portante.

Del tutto inattesa, al Salone di Ginevra del 1955, accanto alla grande novità della Fiat – la 600 – apparve anche una versione Trasformabile della 1100/103 TV. Non si poteva certo definire un'erede della 1100 E Cabriolet, uscita sommessamente di scena alcuni anni prima: era, infatti, una snella roadster di impostazione assai più britannica che italiana, a due posti secchi. In comune con la berlina TV aveva solo l'autotelaio, completo di meccanica. La scocca veniva realizzata al Reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto su disegno di Fabio Luigi Rapi, estroso stilista già autore della 8V e dell'avveniristica concept-car 8001 a turbina. Le forme, decisamente originali, caratterizzate da un modellato complesso, ulteriormente appesantito da un ornato ricco di cromature, le valsero il soprannome popolare di "diavoletto". Il risultato era notevole, pur in un precario equilibrio fra il capolavoro e la stravaganza. Il prezzo – 1.250.000 Lire – era stranamente contenuto in appena 25.000 Lire di aumento rispetto alla 1100 TV berlina.

Pur essendo un sogno difficilmente

raggiungibile da gran parte degli italiani, al pari dei modelli dei marchi più blasonati, la 1100 riscosse un successo considerevole, con vendite che ripagarono pienamente la Fiat degli investimenti sostenuti.

Il contesto socioeconomico, tuttavia, era in rapidissimo mutamento e, ancor più che per i modelli popolari, la clientela iniziava a lamentare l'approccio eccessivamente spartano, dimostrandosi disposta a pagare qualcosa in più – sostenuta anche dal rapido aumento del potere d'acquisto negli anni del boom economico – pur di avere una vettura meglio rifinita ed accessoriata. Così, a soli tre anni dal lancio, fu presentata una seconda serie, chiamata 1100/103 E. I motori guadagnavano qualche cavallo, le dotazioni venivano migliorate con piccoli ma apprezzatissimi dettagli – come il lavavetro, braccioli sui pannelli delle porte e il cassetto portaoggetti nel cruscotto – e l'estetica veniva leggermente rivista. La principale novità era l'adozione dell'iconico faro centrale su tutta la gamma, Familiare compresa; per ragioni di stile faceva eccezione solo la Trasformabile, dove avrebbe richiesto una riprogettazione completa del frontale, mentre per le 1100 I il faro centrale non era consentito dal Codice della Strada – erano veicoli immatricolati come commerciali o promiscui – ma per mantenere l'identità della seconda serie fu impiegata la medesima griglia, con un logo Fiat rotondo al centro. Il resto dell'ammodernamento stava nei dettagli, come le nuove coppe ruota e i fanalini più grandi.

La 1100/103 E TV berlina, ceduto il faro centrale ai modelli normali, fu equipaggiata con due antinebbia rettangolari ai lati della calandra e beneficiò di una grafica assai più ricercata per la verniciatura bicolore. Le modifiche sulla TV Trasformabile erano, invece, minime e un occhio attento la riconosce solo per le frecce convenzionali sui parafranghi, che sostituivano i fragili (e pericolo-

sissimi per pedoni e ciclisti) "siluri" sospesi su steli cromati di cui era equipaggiata la prima serie.

I prezzi erano aumentati leggermente, in media dalle 30.000 alle 50.000 Lire in più rispetto a quelli della prima serie che, però, negli anni erano scesi in modo significativo. La 1100/103 E costava, dunque, 920.000 Lire come berlina Tipo A, 950.000 come berlina Tipo B, 1.100.000 come Familiare, 1.160.000 come TV e ben 1.300.000 come TV Trasformabile.

Tuttavia, la 1100/103 E fu solo un modello di transizione, il che appare evidente dalla denominazione della serie successiva, che apparve nell'ottobre 1957 e che era la 1100/103 D. La spiegazione sta nel fatto che i due progetti erano stati verosimilmente avviati nella giusta sequenza, ma il motore 103 E con rapporto di compressione aumentato fu pronto prima del 103 D con la testata a condotti di aspirazione singoli. Resta tuttavia bizzarra la scelta di utilizzare la sigla di progetto come nome commerciale: lanciata, infatti, come "1100/58", secondo la moda americana del "model-year", a fine stagione divenne 1100/103 D, incurante del rischio di apparire un passo indietro rispetto alla precedente 103 E.

Oltre al motore da 43 cavalli, le modifiche erano perlopiù estetiche, con una nuova calandra (priva del faro centrale, che dal 1959 non sarebbe comunque più stato consentito dal Nuovo Codice della Strada) e grosse cornici cromate attorno ai fari. Nella berlina cambiava anche la forma della coda: parafranghi con "codine" ancor più pronunciate che sulla TV consentivano di ampliare in modo significativo la capienza del portabagagli, abbandonando la forma arrotondata a "bauletto" caratteristica delle prime due serie.

I prezzi salirono di 50.000 Lire, passando quindi ad un milione per la berlina e 1.150.000 per la Familiare. La vera novità, però, stava in un complessivo ripensamento della

Alessandro Sannia, appassionato e studioso di storia dell'automobile, è autore di numerosi libri, dedicati soprattutto alle Fiat e alle loro derivate.

gamma: della berlina veniva offerto un solo allestimento, come già accadeva per la Familiare. Scompariva la 1100 TV, sostituita un mese più tardi da un nuovo modello: la 1200 Granluce. La Trasformabile adottava, di conseguenza, la nuova meccanica 1200 e cercava di porre rimedio al suo stile alquanto particolare impiegando paraurti convenzionali al posto dei rostri cromati.

Uscivano, infine, di scena le 1100 I, sostituite dai nuovi e moderni furgoni 1100 T a guida avanzata.

La 1200 Granluce fu presentata un mese più tardi, a novembre, al Salone dell'Automobile di Torino. Il nome racchiudeva in sé le due principali novità: il motore di maggiore cilindrata e l'ampia vetratura, ottenuta per mezzo di un nuovo padiglione, di forma più squadrata. Per gli standard dell'epoca, bastavano quei soli 132 centimetri cubici di differenza (1.221 contro 1.089) a posizionarla in un'altra categoria. Le finiture erano leggermente migliorate, le quattro porte erano finalmente incernierate tutte in avanti (e non "a libro" sul montante centrale, com'era sulle 1100) e la carrozzeria aveva uno stile più moderno, frutto di un'equilibrata combinazione di fregi in metallo lucido e verniciatura bicolore. Rimaneva invariata l'abitabilità, dal momento che era impossibile intervenire sulla larghezza della scocca, ma questo sembrava un aspetto su cui la clientela era disposta a transigere.

La Trasformabile, scomparsa la TV, adottava anch'essa il nuovo motore 1200.

Costavano rispettivamente 1.250.000 e 1.375.000 Lire.

Il cambio di direzione nella strategia di marketing è giustificato ancora una volta dall'evoluzione del contesto nazionale. Il progressivo benessere, amplificato dalla rapidissima crescita dell'economia, aveva generato uno spazio concreto nel mercato automobilistico per una 1100 di classe superiore. La TV, attraente ma destinata a pochi clienti sportivi,

poteva lasciare il posto ad una versione più borghese e concreta, con reali potenzialità di vendita.

Non è noto il numero di 1100 TV prodotte fra le 365.000 unità delle prime due serie (250.000 103 e 115.000 103 E), ma è significativo il rapporto fra le 1200 e le 1100/103 D: nel medesimo periodo fra fine 1957 e inizio 1960 la produzione del modello di maggiore cilindrata fu di oltre 400.000 esemplari contro appena 150.000 del tipo 103 D e 225.000 del tipo H Lusso.

Quest'ultima fu una delle tante novità che la Fiat portò al Salone dell'Automobile di Ginevra del marzo 1959. Fu un salone eccezionale per la Fiat, che si presentò con pressoché tutta la propria gamma nuova, o quanto meno aggiornata: la 500 a quattro posti, la 600 con motore potenziato, la 1100 H Lusso, un'evoluzione estetica della 1200 Granluce, le nuove 1200 e 1500 Spider con carrozzeria Pininfarina (la "piccola" sostituiva la 1200 Trasformabile mentre la maggiore vantava un motore bialbero derivato da quello da competizione della OSCA) e la nuova coppia di ammiraglie a sei cilindri 1800 e 2100.

È evidente come si creasse ulteriore spazio al centro della gamma, a maggior ragione con lo spostamento delle ammiraglie verso cilindrate più alte (la 1400 B era sostituita dalla 1800 e la 1900 B dalla 2100). Pur senza intervenire ulteriormente sulla meccanica della 1200 (anche perché erano in fase di sviluppo le nuove berline di segmento medio-alto 1300 e 1500), questa fu aggiornata con una grafica ancor più ricercata, aggiungendo una fascia in metallo lucido sulla fiancata. È un tipo di intervento che oggi fa sorridere, ma che all'epoca veniva preso molto seriamente dalla clientela, attenta a tutto ciò che poteva costituire un tratto distintivo in un panorama automobilistico fortemente omologato e quasi totalmente polarizzato sulla produzione Fiat.

Fra 1100 103/D e 1200 Granluce

veniva, dunque, a crearsi uno spazio sufficiente per un'ulteriore versione intermedia, che fu chiamata 1100 H Lusso, ancora una volta riprendendo la sigla di progetto del motore. Le differenze erano sia estetiche sia meccaniche. Da un lato c'erano una vistosa verniciatura bicolore, che comprendeva anche una fascia sulla fiancata ed i canali dei cerchi, abbondanza di cromature e profili, rostri ai paraurti e calandra specifica. Dall'altra un nuovo motore da 50 cavalli con carburatore doppio corpo e testa a condotti singoli. Da notare anche, finalmente, i deflettori orientabili nelle porte anteriori. Il tutto per 1.050.000 Lire.

Lo sdoppiamento della gamma 1100 fu un buon esperimento – le vendite del modello più rifinito superarono rapidamente quelle della versione base – ma la H Lusso si basava su presupposti ormai obsoleti. L'epoca in cui il lusso si misurava con la quantità di cromature stava, infatti, tramontando. Il gusto degli italiani si andava evolvendo di pari passo con il benessere e la sobrietà, anche nell'automobile, acquisiva sempre maggiore importanza.

Per il 1960 fu, dunque, deciso di ripensare e razionalizzare completamente la gamma, anche in previsione dell'imminente arrivo di 1300 e 1500. La quarta generazione delle 1100 arrivò in autunno, in concomitanza con il Salone dell'Automobile di Torino. Le berline rimanevano due: la 1100 Export, che impiegava la scocca della precedente H Lusso, con le porte "a libro" ed il padiglione arrotondato, e la 1100 Speciale, che invece sfruttava quella della 1200 Granluce, con le quattro porte incernierate in avanti ed il padiglione più slanciato; la 1100 Familiare, invece, continuava ad impiegare la scocca originale, adottando però le porte anteriori della H Lusso, con i deflettori.

Tutte e tre erano caratterizzate da un ornato semplificato, con solo poche essenziali cromature, verniciatura in tinta unita e la calandra

dell'ultima 1200 Granluce, che usciva di produzione per non insidiare la 1300.

I prezzi erano particolarmente interessanti, dal momento che la 1100 Export costava 890.000 lire e la Speciale centomila in più. Un significativo passo avanti rispetto alla generazione precedente, raggiunto anche grazie agli effetti positivi sull'economia nazionale dovuti all'entrata dell'Italia nel neo-costituito Mercato Comune Europeo. La 1100 Familiare aveva avuto una riduzione di prezzo ancor più significativa e costava esattamente un milione.

Con un sovrapprezzo di 70.000 lire era disponibile la frizione automatica Saxomat (un attuatore elettroidraulico collegato alla leva del cambio, che disinnestava la frizione senza bisogno del pedale). In un'epoca in cui il politicamente corretto ancora non esisteva, veniva pubblicizzata come l'optional ideale per consentire di guidare... anche alle donne!

Pur essendo una serie di transizione, la produzione arrivò ad oltre 270.000 esemplari in due anni.

Quando il posizionamento di mercato di 1300 e 1500 apparve sufficientemente consolidato, la 1100 fu aggiornata ancora una volta, e nuovamente con un intervento improntato alla razionalità, dando origine alla 1100 D (la lettera, con la consueta confusione, non indicava la serie, che sarebbe stata la quinta, ma riprendeva quella già usata per le nuove serie di 500 e 600), presentata nel novembre 1962 in occasione del Salone dell'Automobile di Torino.

La gamma si riduceva a due sole versioni: berlina e Familiare. Lo stile, vecchio ormai di quasi un decennio, era uno dei punti deboli, soprattutto se paragonato alla parte alta della gamma Fiat, tutta nuova e molto moderna. La scocca fu quindi aggiornata in modo significativo, adottando una linea più attuale, con il cofano meno bombato ed un'ampia griglia incassata fra parafranghi e tra-

versa, allo stesso modo – anche se la forma era molto diversa – di quanto fatto con gli altri modelli più recenti. Il padiglione e la coda riprendevano, invece, le forme della 1200 Granluce e della 1100 Speciale, con il bagagliaio grande e la tegolatura sopra al lunotto. La Familiare beneficiava anche, finalmente, dell'inversione del senso di apertura delle porte, che diventava uguale alla berlina.

Per quanto riguarda la meccanica, i clienti lamentavano sempre di più la scarsa potenza. Era un problema generalizzato per i motori Fiat nati negli anni Cinquanta ed improntati ad una progettazione estremamente prudente, dovuta anche alla scarsa affidabilità dei materiali disponibili nei primi anni dopo la guerra.

Per la 1100 D la soluzione fu piuttosto semplice e pressoché priva di investimenti: riesumare il motore 1200 da 55 cavalli, in una nuova e più parca versione, che garantiva pari potenza e un po' più di coppia pur impiegando un carburatore monocorpo.

Tuttavia, per il nome fu scelto di mantenere "1100", per non avvicinarsi troppo alla 1300 (che comunque costava 230.000 lire in più), ma anche per non dare l'impressione che un aumento di cilindrata potesse portare ad un peggioramento dei consumi. Lo stesso era già stato fatto, del resto, con la 600 D, che era 750.

Il rinnovamento ebbe un effetto positivo anche sulla razionalizzazione delle tecnologie produttive, cosicché fu possibile ridurre di 30.000 Lire il prezzo rispetto a quello della 1100 Speciale: 960.000 per la 1100 D berlina. La Familiare diminuiva, invece, di 5.000 Lire ed era, dunque, venduta a 995.000.

Rimase in produzione per tre anni e mezzo e fu realizzata in oltre 330.000 esemplari.

Quando la carriera della 1100 sembrava ormai giunta al termine, la Fiat inventò una strategia di marketing che in quel contesto diede ottimi risultati e che sarebbe poi stata

ripresa con altrettanto successo in tempi recenti, anche da altri costruttori. Differentemente dall'abitudine del passato, quando l'arrivo di un nuovo modello decretava la fine di quello precedente, relegandolo nel triste panorama della auto usate, i commerciali della Fiat intuirono che, se le differenze erano significative, essi potevano convivere per un certo periodo, ampliando così il bacino di clientela, che andava a conquistare chi amava la novità, ed era disposto a pagarla più cara, e chi invece badava al prezzo e alla sostanza e preferiva continuare con il modello precedente. Fu così con la 600, che affiancò ancora per diversi anni la 850, lo sarebbe stato per la 500 con la 126 e lo fu anche per la 1100 con la 124.

Ad essere sinceri, la 124 nasceva soprattutto come sostituta della 1300, ma la cilindrata ridotta a 1200 avrebbe potuto farne un modello di gamma media anche in un contesto di razionalizzazione dell'offerta.

La fortuna della 1100 consistette nella disponibilità di un progetto già pronto, chiamato 103 P e pensato per una localizzazione della produzione in Pakistan, che tuttavia non si concretizzò. Opportunamente adattato, fu deciso di avviarlo presso lo stabilimento del Lingotto, che era più adatto per produzioni numericamente più limitate, in modo anche da lasciare spazio a Mirafiori per la 124.

Ad osservare la 1100 R (la lettera stava per "Rinnovata"), si vede subito che l'iniziativa fu tutt'altro che raffazzonata: era uno sviluppo estremamente serio, che fu premiato con vendite importanti: 885.000 esemplari in tre anni, dunque proporzionalmente persino più della 1100 D.

La carrozzeria era, infatti, sostanzialmente nuova, con uno stile moderno e razionale. La meccanica impiegava un motore con la consueta cilindrata di 1.089 cc, ma che, grazie a miglioramenti a carburatore (nuovamente doppio corpo) e condotti

di aspirazione, riusciva a sviluppare 53 cavalli e consumare appena 7,8 litri di benzina per cento chilometri. Il comando del cambio andò sul pavimento: quello sul piantone dello sterzo era ormai passato di moda. Per andare incontro alle crescenti esigenze in fatto di sicurezza, furono anche adottati i freni a disco sulle ruote anteriori, mentre le cinture di sicurezza venivano finalmente offerte come optional.

Il prezzo fu ulteriormente ridotto: appena 885.000 Lire. La 124 sarebbe costata, invece, 1.035.000 Lire.

Per garantirle un'opportuna visibilità, la 1100 R fu presentata nel febbraio del 1966, un mese prima del debutto della 124 al Salone dell'Automobile di Ginevra.

Valutando, inoltre, che la 1100 avesse una certa quantità di estimatori fra coloro che la utilizzavano per lavoro e per i quali l'aspetto economico era essenziale, fu deciso di sviluppare anche della R la versione Familiare, pur cercando di limitare al minimo la quantità di lamierati specifici rispetto alla berlina, in modo da ridurre gli investimenti. Per contro, fu modificata la sospensione posteriore, così da contenerne gli ingombri, a tutto vantaggio del volume di carico.

La produzione della 1100 R Familiare iniziò alcuni mesi dopo quella della berlina, in estate. Fu messa in vendita ad un prezzo anche in questo caso molto competitivo: 920.000 Lire. La 124 Familiare, invece, ne costava 1.090.000.

Quando, nel marzo 1969, arrivò la 128, la produzione della 1100 fu finalmente conclusa. In tutto, aveva superato i due milioni di unità in sedici anni: un'altra pietra miliare nella storia dell'automobilismo italiano.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- AA.VV., *Fiat dalla 508 alla 128*, Fiat Stampa e Pubblicità, Torino, 1969
- Giacosa, Dante, *Progetti alla Fiat prima del computer*, Automobilia, Milano, 1988
- Sanna, Alessandro, *Fiat 1100 e 1200*, Il Cammello, Torino, 2022

Il motore Fiat 1100/103, uno dei pilastri della Formula Junior

ALESSANDRO SILVA

Qualcosa mai visto prima
Il motore Fiat 1100 103 ebbe un'utilizzazione a diffusione mondiale con la Formula Junior.

Questa Formula costituì per la sua popolarità un fenomeno totalmente imprevisto e senza precedenti nella storia dell'automobilismo sportivo. Non si sarebbe potuto in alcun modo prevedere, poiché un tale numero di vetture, piloti e gare di una sola categoria non si era mai registrato prima. Furono disputate oltre 1300 gare in cinque continenti tra il 1959 e il 1963. Più di mille le vetture costruite per la Formula.

Vanno aggiunte undici gare del 1958 regolate dalla Formula Junior italiana e oltre cento nel 1964/65 tenute in Scandinavia, nelle Americhe e in Asia dopo la chiusura ufficiale. Impossibili da contare, inoltre, sono le partecipazioni della Formula Junior come classe della Categoria Corsa nelle corse in salita, in tutto il mondo.

Oggi la Formula Junior è una delle categorie più popolari nelle corse per vetture storiche.

Negli intendimenti, la Formula Junior doveva essere una Formula di monoposto addestrativa, con un

regolamento di tipo "stock block", cioè con motori derivati dalla produzione di serie. Altre parti meccaniche dovevano altresì essere derivate dalla serie.

Durante un anno di sperimentazione in Italia, il 1958, la Formula Junior ottenne l'approvazione internazionale da parte della CSI. Il regolamento internazionale era molto semplice. I punti salienti, art. 3 e art. 7, definivano rispettivamente il perimetro entro cui era possibile preparare il gruppo motore/cambio e le limitazioni alla sofisticazione meccanica dei motori ammessi.

I punti del Regolamento Internazionale

1) Definizione: Le vetture di Formula Junior sono monoposto i cui elementi principali provengono da vetture omologate dalla FIA nella categoria Turismo Internazionale (minimo 1.000 prodotte in 12 mesi consecutivi).

2) Dimensioni: Passo min. 200 cm; carreggiata min: 110 cm; larghezza minima della carrozzeria: 95 cm. Cilindrata massima 1100 cc per 400 kg di peso minimo o 1000 cc per 360 kg di peso minimo.

3) Il blocco cilindri, compresi i cilindri se rimovibili, e il cambio devono provenire da vetture omologate dalla FIA nella categoria Turismo Internazionale. Il numero di velocità e i rapporti del cambio possono essere modificati. Il sistema e il funzionamento dei freni (tamburi, dischi) e dell'alimentazione della miscela aria/carburante (carburatori, iniezione, ecc.) devono essere quelli della vettura da cui è stato prelevato il motore. Il numero dei carburato-

ri può essere modificato. Le alterazioni della cilindrata di un motore entro i limiti di cui al punto 2) devono essere ottenute aumentando o riducendo l'alesaggio. Qualsiasi alterazione della corsa è vietata. La macchina deve essere dotata di un avviamento elettrico.

4) La carrozzeria deve essere del tipo monoposto aperta, con un roll-bar per proteggere il pilota e una paratia ignifuga come richiesto dal Codice Internazionale.

5) I pesi minimi di cui al punto 1) sono quelli di una vettura in assetto da gara con tutti gli accessori previsti dal regolamento, riempita di acqua e olio, ma con il serbatoio del carburante a secco.

6) Gli organizzatori possono prescrivere il montaggio di silenziosi speciali.

7) Sono vietati motori con uno o più alberi a camme in testa, differenziali autobloccanti, alterazioni del numero di cuscinetti principali dell'albero motore e della sua posizione.

8) È prescritto il carburante commerciale come definito dalla Commissione Sportiva della FIA.

9) Ogni singola vettura di Formula Junior deve possedere un certificato dell'autorità sportiva nazionale che garantisca l'origine degli elementi meccanici di base.

Perché il motore Fiat 1100/103?

Del migliaio di macchine costruite per la Formula Junior, approssimativamente 345 furono costruite in Italia, quasi esclusivamente negli anni 1958/1960. Circa 300 di queste erano dotate del motore Fiat 1100 103, più almeno 6 montate in Italia su telai costruiti all'estero.

Alessandro Silva, Professore di Matematica in pensione dall'Università di Roma La Sapienza. Ordinario dal 1980. È stato membro dell'Institute for Advanced Study di Princeton. Ha anche insegnato presso le Università di New York at Stony Brook, San Diego e Parigi. È socio dell'AISA e della SAH (Society of Automotive Historians).

Inoltre, una decina di vetture complete con motore Fiat 1100 103 furono costruite all'estero. [Le cifre appena fornite sono approssimazioni per difetto. È impossibile avere un totale esatto delle vetture costruite in Italia per il tipo di costruzione esclusivamente artigianale e per le successive modifiche spesso effettuate su un unico gruppo meccanico di origine].

È chiaro che il mercato italiano delle vetture di competizione non era in grado di assorbire un centinaio di macchine all'anno. Si assistette quindi, quasi esclusivamente nel biennio 1959/60, ad una sostantissima esportazione. Troviamo infatti vetture di Formula Junior italiane correre in diversi paesi europei e del Commonwealth britannico e, soprattutto, negli USA, ma anche in posti molto lontani dalle correnti abituali del commercio delle macchine sportive, come il Venezuela.

I motivi della scelta del motore Fiat 1100/103

Le preferenze di gran parte dei costruttori italiani ricaddero sull'unità di produzione Fiat per una serie di semplici ragioni:

1) Know-how diffuso per la preparazione del motore Fiat 1100/103. I motori dei vari modelli Fiat 1100 antecedenti al 103 erano divenuti il propulsore di una miriade di vetture sport speciali per il periodo che va dal 1938 al 1950 circa, creando un know-how diffuso in centinaia di preparatori in tutto il paese, poiché aveva caratteristiche di robustezza (blocco in ghisa, testa in lega leggera e valvole in testa azionate da un albero a camme laterale nel basamento per mezzo di aste e bilancieri) che permettevano di ottenere prestazioni più elevate in modo relativamente semplice senza compromettere l'affidabilità del mezzo. Le Fiat 1100 dei vari modelli, monopolizzarono la classe 1.100 cc nelle gare di vetture Turismo dal 1938 ai primi anni Sessanta.

Vi era poi una richiesta di miglioramento delle prestazioni molto sostenuta tra utenti al di fuori delle corse, che aveva foraggiato una fiorente manifattura di parti speciali, da collettori a marmitte fino ad alberi motori per i principali modelli di serie costruiti in Italia. Sfolgiando la rivista Auto Italiana della seconda metà degli anni Cinquanta, si trova in quasi ogni numero una approfondita descrizione di varie preparazioni dei principali modelli (Fiat 500, 600, 1100, Alfa Romeo Giulietta berlina e Sprint etc.). Nei numeri della rivista tra la fine del 1957 e l'inizio del 1958, combinando le preparazioni per la Fiat 1100/103 che vi sono descritte, si possono contare 17 soluzioni diverse riguardanti il gruppo motore-cambio e l'impianto frenante. Ciascun numero della rivista portava anche una tabella dei prezzi delle varie preparazioni, accostata a quella delle vetture nuove!

2) La ridotta concorrenza per la sostanziale assenza di altri motori adatti nella produzione europea.

Il Lancia Appia a valvole in testa, camere di combustione emisferiche e due alberi a camme nel basamento, poteva, in linea di principio, fornire un buon rendimento volumetrico attraverso gli alti regimi di rotazione che si potevano ottenere. Per questo motivo, fu raggiunta da alcuni preparatori una potenza massima superiore a quella del Fiat 1100, nonostante si partisse dallo stesso livello in entrambi i motori di serie. Tuttavia, la messa a punto del motore Lancia Appia si rivelò molto difficile a causa dell'intricata configurazione dei condotti di aspirazione e scarico e delle conseguenti difficoltà nel separarli per lucidarli. Solo le auto del preparatore milanese Dagrada ebbero qualche successo, con il loro primo modello a motore anteriore, e "potenti, veloci e fragili" potrebbe essere la generale descrizione delle Formula Junior a motore Appia.

Il più potente in partenza tra i mo-

tori disponibili era il tre cilindri 2 tempi raffreddato ad aria DKW da un litro, che dava oltre 55 CV nel modello base di produzione. Moderatamente messo a punto e con tre carburatori Dell'Orto, poteva dare circa 80 CV. Lo specialista e pilota tedesco Gerhard Mitter, con una messa a punto più spinta e la cilindrata portata a 1100 cc, poteva spremere oltre 90 CV. Praticamente imbattibile nelle più brevi corse in salita, il motore DKW era fragilissimo, poiché mostrava gravi problemi di vibrazioni e lubrificazione collegati al suo disegno con solo due cuscinetti di banco, che si univano ad un raffreddamento non omogeneo dei cilindri.

Il preparatore torinese Virgilio Conrero cercò anche di utilizzare il suo motore Peugeot 203 elaborato, che aveva funzionato bene nella cubatura originale di 1290 cc. Doveva essere allineato a 1100 cc. Questo motore aveva il vantaggio delle valvole in testa inclinate che permettevano alle camere di combustione di essere fuse in forma emisferica per ottenere una migliore prestazione con una nuova testata con porte d'ingresso e di scarico separate, un alto rapporto di compressione (10,5:1), pistoni e canne Borgo. Il motore con l'alesaggio ridotto non funzionò bene ed era costoso. Fu montato solo sull'unico esemplare della vettura Intermeccanica.

Vari tentativi furono fatti con motori Panhard, Renault (4CV e Dauphine) e soprattutto SIMCA Aronde, e con l'equivalente DKW della Germania dell'Est, il Wartburg, col Goliath tedesco, col Triumph Herald e con un Hilman del gruppo Rootes. Quasi tutti questi motori furono dismessi entro la fine del 1959. Al Gran Premio di Monaco Junior del 1961 solo sei tipi erano sopravvissuti, alcuni montati in pochissime macchine: Fiat 1100/103, Lancia Appia, DKW, SIMCA Aronde, BMC A Series e il nuovo dominatore, il Ford 105E.

La preparazione di un motore Fiat 1100/103 – i punti salienti

- Spianatura del piano d'appoggio sul blocco (leggero abbassamento della testata). Lucidatura condotti aspirazione e scarico e di camere di scoppio. Le camere di combustione profonde e compatte rendevano possibile l'uso di pistoni speciali ("a cielo rialzato" Borgo o Mondial) con corone sagomate per aumentare il rapporto di compressione senza lavoro extra sulla testa del cilindro.

- Valvole di diametro maggiorato.
- Albero motore speciale equilibrato dinamicamente e staticamente. Si poteva usare anche un albero motore di produzione equilibrato, ma secondo alcuni doveva essere sostituito dopo un numero molto ridotto di gare. Bielle alleggerite, superfici lucidate.

Alberi a camme speciali in acciaio ad alta resistenza (fasatura variabile a seconda dell'utilizzo in gara). Si poteva usare anche un albero a camme di produzione con fresatura del profilo di chiusura permettendo così una modifica del profilo di apertura.

- Le teste della Fiat 1100 avevano quattro porte di aspirazione separate che facilitavano il montaggio di due carburatori doppio corpo Weber.

- Coppa maggiorata in alluminio.

- Qualche costruttore specificava l'utilizzo del motore della 1200 Gran Luce per una più favorevole configurazione dei condotti di scarico.

Le preparazioni portavano a un rapporto di compressione di 9.5:1 (in media di valori molto vicini a questo).

Le relative potenze raggiunte partivano da una media di 70 CV a 6200 giri nel 1958 per giungere a 85 CV a 6800 giri per il motore OSCA nel 1960. Infine, per la Stanguellini Delfino del 1961 si dichiaravano 90 CV. Nel caso del motore OSCA si aveva quindi una potenza specifica di 77,2 CV/l e la vettura (400 kg) aveva un valore del rapporto peso/potenza di 4.7 kg/CV.

Costruttori italiani di Formula Junior

Sono stati censiti 51 costruttori italiani di cui 41 hanno utilizzato il motore Fiat 1100 103. Questi ultimi si possono suddividere nei seguenti gruppi:

A) Costruttori preesistenti (con esperienza soprattutto nella costruzione di macchine sport, per lo più di piccola cilindrata): Bandini (Forlì), Conrero (Torino), De Tomaso/ISIS (Modena), Faccioli (Bologna), Giannini (Roma), Moretti Branca (Buscate, Milano), OSCA (San Lazzaro di Savena, Bologna), Patriarca (Roma), Stanguellini (Modena), Taraschi (Teramo), Volpini (Milano).

B) Costruttori che iniziarono con le Junior un'attività di costruzione di altre macchine da corsa: De Sanctis (Roma), Wainer (Milano), Foglietti (Milano), Lucangeli (Osimo, Ancona), Moroni (Lodi).

C) Costruttori la cui attività fu limitata alla sola Formula Junior: PM-Poggi (Mantova/Modena), AutoSud (Napoli), Raineri (Trezzano sul Naviglio, Milano), RAM (Roma)

D) Costruttori di esemplari unici a carattere squisitamente artigianale e trasformatori di vetture esistenti: BCM (Chiavari, Genova), BF (Brachetti-Ferrari, Roma), Faranda (Roma), BJC (Bianchi-Jano-Crepaldi, Milano), Negri (Mantova), Nova Spl (Milano), PLW (Vigevano, Pavia), Fiat Elios (Roma), Neri-Bonacini (Modena), RR-Fiat (Modena), Trivellato (Vicenza), Bardahl Ciaffi (Roma), Fiat Fracchioni, Fiat Fiordelisi (Salerno), Fiat Pirocchi (Pescara), Fiat Tricolore, BB-Fiat, Scuderia Madunina.

Delle seguenti macchine si è trovata menzione solo in risultati di corse: Arzani, Fiat-Jolly, RHO Special.

Tra le macchine a motore Fiat costruite all'estero è da segnalare la Dolphin (californiana).

I costruttori italiani di macchine di Formula Junior con motori diversi dal Fiat 1100 sono: Dagrada (Milano 12 macchine), Raf (Milano) e

Facetti (Bresso, Milano) con motore Lancia Appia; Antonucci (Trieste) e BF (Brescia) con motore Ford 105E; Nardi (Torino) con motore VW; TCA (Modena 6 macchine) e Lippi (Modena) con motore DKW; Intermeccanica (Torino) con motore Peugeot; Spampinato (Catania) con motore Fiat 1300.

La tecnica

Una tipica vettura italiana di Formula Junior aveva una sospensione anteriore indipendente derivata da quella della Fiat 1100, con trapezio oscillante e molle elicoidali con ammortizzatori idraulici telescopici coassiali.

Il ponte posteriore rigido fu usato da OSCA, Stanguellini (poi ruote indipendenti dal 1961 su pochi esemplari modificati), Foglietti, PM-Poggi, Moroni e PLW, mentre Dagrada, Volpini (poi presto tornato al ponte rigido), Conrero, Raineri, RAM, Moretti (1958) avevano una sospensione posteriore indipendente.

Un retrotreno De Dion fu usato da Bandini, Taraschi (poi indipendente nel 1960) e BF (Brachetti-Ferrari); le Autosud avevano un transaxle, cioè con cambio e differenziale in blocco.

Avevano il motore montato centralmente dietro il pilota: De Tomaso, Faccioli (BF e OSFA), De Sanctis e Wainer. A loro si aggiunsero in seguito Intermeccanica, TCA, Facetti, BJC, Lippi, Lucangeli, Raf, Spampinato e i nuovi modelli di Stanguellini, Foglietti, Dagrada, Volpini, Raineri, RAM, Moretti (Branca).

Bandini, Dagrada (modello 1959-60), OSCA, Patriarca, Stanguellini, Taraschi, Volpini (fino al 1960), Wainer (fino al 1960), Foglietti (fino al 1960), Raineri, Autosud, BF, Moroni, De Sanctis (modelli fino al 1961) avevano un telaio tubolare a longheroni e traverse.

Faccioli, Moretti Branca, Nardi, De Sanctis (dal 1961), Dagrada (dal 1961), Wainer (dal 1961), Volpini (dal 1961), Foglietti (dal 1962), BJC,

TCA, Faranda, Raf, RAM avevano telai tubolari a traliccio di vari gradi di complessità ed efficacia, che vanno da strutture in tubi di diametro variabile, o tipi "birdcage" in tubi di diametro molto piccolo o imitazioni dirette di telai Cooper, Lotus o Lola (dopo il 1961).

Intermeccanica, Lucangeli e De Tomaso provarono la soluzione di "space-frame" completo, con De Tomaso che passò addirittura a un telaio di tipo "monoscocca" costituito da una fusione in alluminio, dopo essere partito da un prototipo con telaio tubolare a imitazione Cooper.

Il regolamento nazionale del 1958 permetteva l'uso di motori Fiat 600 modificati ed alesati a 750 cc. De Sanctis, Wainer, Foglietti e Moretti provarono questa opzione, che fu presto abbandonata. Una Fiat 1100 E (l'ultimo modello prima della Fiat 1100/103) fu usata nella prima auto di Foglietti. Più tardi Giannini provò una vettura a motore posteriore con motore e transaxle derivati dalla Lancia Flavia e un'unità VW fu usata da Nardi per la sua vettura costruita su ordinazione. L'esperimento più interessante fu fatto da Branca, che dotò il motore Fiat 1100 della sua prima vettura (1958) di un'iniezione

vuta a motivi commerciali originati dalla sua qualità di agente Fiat. Wainer e De Sanctis sperimentarono con la messa a punto dell'unità Ford, con Wainer che passò quasi subito al Ford Cosworth, mentre De Sanctis fece lo stesso verso la fine della stagione 1962. De Tomaso utilizzò il Ford Holbay, mentre Branca rimase fedele alla messa a punto effettuata nella sua officina e Foglietti al Cosworth sin dall'inizio.

Una fine fulminea

Il Gran Premio di Monaco Junior da subito si configurava come il più importante appuntamento della stagione e il più cosmopolita nella varietà delle iscrizioni. Ad esempio, nel 1961, gli organizzatori ricevettero 150 iscrizioni da cui ne selezionarono 50 per le prove di qualificazione.

Il giovane brillante ingegnere svizzero e altrettanto brillante pilota Michael May aveva vinto il Gran Premio di Monaco Junior del 9 Maggio 1959 in bello stile, alla guida di una Stanguellini.

L'edizione del 1960, il 29 maggio, tuttavia causò una deflagrazione del mondo della Formula Junior italiana, il cui motivo può essere spiegato dalla tabella qui sotto.

| | 1959 | 1960 |
|---------------------|---|-------------------------------------|
| Pole position | 1'57.2" (Michael May, Stanguellini) | 1'45" (Jim Clark, Lotus 18-Ford) |
| Giro più veloce | 1'54.5" (Michael May, Stanguellini) | 1'45" 8 (Jim Clark, Lotus 18-Ford) |
| Tempo del vincitore | 1:02'32.7" (Michael May, Stanguellini) | 58'01.7" (Henry Taylor, Cooper-BMC) |
| Media del vincitore | 96.577 km/h (Michael May, Stanguellini) | 104.059 (Henry Taylor, Cooper-BMC) |

indiretta di carburante, poi vietata dal regolamento internazionale del 1959.

La maggior parte di queste marche scomparve tra il 1960 e il 1961 e solo alcuni decisero nel 1962 di passare all'unità Ford, costruendo vetture totalmente nuove (Wainer, De Sanctis, Branca, De Tomaso, Foglietti). Anche Stanguellini progettò una vettura a motore posteriore, però sempre con l'unità Fiat, una scelta probabilmente do-

La differenza nei tempi finali è di oltre due giri. Nel 1960 May si qualificò, molto indietro ma con il miglior tempo con macchina italiana, in 1'54"8.

L'arrivo del motore Ford 105E e una migliore preparazione del motore BMC A Series avevano infatti creato una situazione completamente nuova. La ragione veniva da lontano: "Cooper e Lola erano ovviamente discendenti diretti delle auto da corsa e sport di successo da loro prodotte; la Lotus 18 era

invece una macchina nuova in quasi tutti gli aspetti e stava per avere forse la stagione di esordio di maggior successo goduto da qualsiasi auto nuova in qualsiasi formula monoposto nella storia delle corse". Colin Chapman aveva venduto non più di cinque macchine prima della corsa del Lunedì di Pasqua a Goodwood dominata da Jim Clark su Lotus 18-Ford con una prestazione stupefacente. Ne seguì che 125 Lotus 18-Ford furono vendute nei mesi rimanenti del 1960.

Oltre alla raffinata tecnologia di origine nella Formula 1, la ragione di questo successo era data dal motore da un litro Ford 105E, che nella versione di serie montata sulla Ford Anglia forniva poco più di 35 CV. Era però a valvole in testa, fortemente "super-quadro" (81x48.4 mm) e l'albero motore cavo ruotava su 5 supporti. Si potevano subito guadagnare 2.000 giri rispetto al Fiat. I costruttori inglesi di parti speciali ne supportarono ampiamente la preparazione. Elaborato da aziende professionali come la Cosworth, esso raggiunse inizialmente gli 80 CV e le macchine avevano il vantaggio di 40 kg, dovuto alla cilindrata inferiore, procurando un rapporto peso/potenza che si avvicinava

ai 4 kg/litro. Successivamente fu impiegato il Ford 109 E, di caratteristiche simili, montato sulla Consul, incamiciato a 1.100 cc e furono raggiunti i 100 CV/l.

Il problema della non competitività delle vetture italiane non risiedeva solo nella posizione del motore, come veniva suggerito dalla stampa specializzata, ma nell'approccio artigianale, totalmente privo di basi teoriche, alla costruzione di telai e sospensioni e anche nel motore

Fiat 1100. I costruttori italiani erano maestri nella messa a punto di questo motore e avevano sostenuto per anni di poterne spremere abbastanza potenza da renderlo ancora competitivo, ma ciò non si verificava più.

L'effetto sull'esportazione di vetture italiane di Formula Junior negli USA fu particolarmente devastante. Ad esempio, undici dei 15 partenti della corsa di Sebring del dicembre 1959 erano Stanguellini, che alla fine occuparono i primi sette posti e una Taraschi che si piazzò ottava. Un anno dopo, nella gara di supporto al Gran Pre-

mio degli Stati Uniti a Riverside, vi erano solo tre Stanguellini al via e l'importatore cancellò un ordine per 8 vetture Taraschi dalla sera alla mattina.

In tutto il mondo, le stagioni di corse successive al 1960 mostrarono che non si poteva nascondere che l'avanzamento della tecnologia e gli investimenti necessari per implementarne i progressi erano il fattore determinante dei risultati. La Formula Junior come classe di vetture da corsa entry-level, destinata cioè a formare giovani e promettenti piloti dilettanti, era morta, essendo diventata il campo di gioco di pochi

costruttori specializzati che costruivano vetture all'avanguardia affidate a team di piloti professionisti. Per i piloti singoli, il costo delle vetture e la loro preparazione erano aumentati così tanto da richiedere di essere largamente sovvenzionati da sponsor per avere una minima possibilità di successo.

Possiamo concludere che il motore Fiat 1100/103 ha avuto il compito di rendere possibili alcune stagioni della Formula Junior, come era stata pensata, voluta e organizzata inizialmente, dando un contributo fondamentale allo sviluppo mondiale della Formula.

GLOSSARIO

COSTRUTTORI DI FORMULA JUNIOR CON MOTORE FIAT 1100/103

AUTOSUD

Arredalsud, Castellammare di Stabia, Napoli, 1958/1960.

Motore Fiat 1100, progettista Ino Rosa Rosa.

Produzione: 3 macchine, 2 esistenti. La storia di questa macchina incarna l'atmosfera e la passione del periodo romantico della Formula Junior. Gioacchino Rosa Rosa, il costruttore delle tre vetture Autosud di Formula Junior, era convinto che le sue macchine fossero andate perdute per sempre, finché scoprì che almeno due esistevano ancora cinquanta anni dopo. Fece questa scoperta "sfogliando" le pagine del magazine on-line "Veloce Today" nel 2006. I ricordi legati a questa impresa giovanile da lui scritti per lo stesso magazine sono la sola fonte disponibile, giacché la stampa specialistica dell'epoca non pensò mai di coprire le Autosud. Sebbene fosse apparentemente una tipica macchina di Formula Junior italiana del tempo, era invece dotata del gruppo cambio-trasmissione al poste-

riore (un Fiat 600 rovesciato) e di una sospensione posteriore a ruote indipendenti. Il know-how per la costruzione del telaio era fornito dalla Arredalsud, un'azienda che produceva mobili per le scuole fatti di tubi e quindi in grado di saldare e curvare tubi. L'Autosud corse poco e senza successo, ma un esemplare esiste addirittura in Nuova Zelanda ed è attivo nelle corse per macchine d'epoca.

BANDINI

Bandini Automobili, Forlì, 1960/61. Motore: Fiat 1100 103.

Produzione: 8 vetture, 6 esistenti. Costruttore di vetture sport di piccola cilindrata a motore Bandini e Crosley. Gli eccellenti rapporti instaurati sin dai primi anni Cinquanta col vivace mercato degli appassionati americani di piccole vetture sport italiane, resero possibile l'esportazione oltreoceano di quasi tutta la produzione delle macchine di Formula Junior. Importatore ne-

gli USA era Biener Pontiac, di Great Neck, Long Island.

Piloti. George Constantine, Jerry Titus.

Altre macchine a motore Fiat 1100 103 Bandini (probabile):

BB-Fiat (1962)

Questa macchina partecipò ad una corsa in salita nel 1962 guidata da Alberto Canali, che era un vecchio cliente di Bandini. Quindi il motore centrale della BB-Fiat poteva essere stato preparato da Bandini. La macchina è identica ad una Branca (BB=Branca Bandini?).

CONRERO

Autotecnica Conrero, Torino, 1958/59.

Motore: Fiat 1100/103 o Peugeot 203/403,

Progettista/preparatore Autotecnica Conrero.

Disegno carrozzeria di Giovanni Michelotti.

Produzione: 1 prototipo.

Notissimo preparatore torinese,

iniziò come fedele motorista di Giovanni Savonuzzi. Previsto per il motore Peugeot, il prototipo della Formula Junior apparve dotato di un motore anteriore Fiat 1100. Le sospensioni anteriori e posteriori erano a ruote indipendenti. La bella carrozzeria era disegnata da Giovanni Michelotti. La posizione bassa ma centrale del posto di guida fu resa possibile da ingranaggi di rinvio posti dietro al differenziale. La Conrero-Fiat partecipò alle prove di una corsa a Monza, aprile 1959, ma non partì allora ed in nessuna altra gara e il progetto Formula Junior fu presto dimenticato. Un anno dopo, una macchina si presentò a Monza sotto il nome di Nova Special. Nelle fotografie essa sembra molto simile alla Conrero.

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 Conrero:

Cooper MK I (T52) Conrero, Telaio FJ/5/1960.

Il pilota americano Carroll Smith vinse la corsa di Cesenatico sulla sua Cooper BMC nell'aprile 1960, davanti ai migliori piloti e macchine italiane. Quando più tardi il suo motore BMC esplose in modo irreparabile, ottenne tramite la Intermeccanica un Fiat 1100 preparato da Conrero per sostituirlo, ma senza successo.

DE SANCTIS

Luigi e Lucio De Sanctis, Roma, (1958/1963).

Motori utilizzati: Fiat 600 (1958 50 CV), Fiat 1100 (1958/1961 da 73 a 83 CV), Ford (1962/63).

Carrozzeria: Filacchione, Roma.

Produzione: 10 macchine con motore Fiat 1100, 1 con motore Fiat 600, 4 con motore Ford.

Con motore Fiat 1100: 12 vittorie in circuito (1 1958, forse Fiat 600; 11 1959), 6 assoluti in salita (1960/61). Campione italiano 1962/63 con motore Ford.

Titolare di un'impresa di autobus a noleggio, dopo aver aperto un'officina in via Arno nel dopoguerra,

Luigi De Sanctis, coadiuvato dal figlio Lucio, ottimo pilota, ma anche prezioso collaboratore tecnico e collaudatore, si specializzò nella preparazione di vetture Fiat per le corse, in particolare le 1100 di vari tipi successivi, 1400, 600 di vari tipi e le prime Fiat-Abarth. Le macchine preparate dai De Sanctis vinsero numerosi titoli nazionali di classe tra il 1952 e il 1965 (due con Luigi stesso) e Trofei della Montagna. I De Sanctis non esportavano, al contrario di tutti gli altri principali costruttori italiani.

Le monoposto De Sanctis nacquero a motore posteriore. La prima Formula Junior del costruttore romano aveva un motore Fiat 600 portato a 750 cc. Questi erano sufficienti affinché la vettura si dimostrasse competitiva sul tortuoso Circuito di Vallelunga rispetto alle vecchie sport 750, ma i 40 chilogrammi di peso in meno non compensavano il vantaggio di potenza dei motori 1100. Il motore 750 fu così sostituito da un 1100 verso la fine della stagione 1958. Per la stagione successiva fu approntata una nuova vettura sempre con motore Fiat 1100. Si trattava di un modello riuscitissimo, sempre il più veloce a Vallelunga, ma anche adatto ai circuiti cittadini. Nel 1961 fu presentato un nuovo modello modificato nel telaio, nelle sospensioni, e nell'aerodinamica con una carrozzeria più sottile, che però non riscontrò lo stesso successo del precedente.

Piloti: Antonio Maglione, Franco Bernabei, Rovero Campello, "Geki", Odoardo Govoni, Alfredo Tinazzo, Massimo Natili, Lucio de Sanctis, Alfonso Thiele, Romano Orsola, Sergio Bettoja.

De Sanctis Formula Junior modificata:

FIAT-ELIOS

Questa de Sanctis del 1959 fu leggermente modificata e preparata per le corse dall'Officina di Ignazio Bricchi a Roma per il proprietario-pilota Elio Pandolfo. L'officina

Bricchi era rivale dell'Officina De Sanctis, ambedue conosciuti preparatori dei motori Fiat 1100. Elio ed il fratello Mario possedevano anche un motore derivato Fiat 1300, che fu montato su questa macchina per la Coppa Italia, una corsa di Formula 1 tenutasi a Vallelunga nel 1961. Ciò ha spinto molti adepti della Formula 1 1.500 cc a cercare, inutilmente, altre notizie, dandole così un'attenzione non meritata.

DE TOMASO (ISIS)

De Tomaso Automobili, Modena, 1960-1963.

Motori: Fiat 1100-Branca (83 CV 1960), Fiat 1100-OSCA (85 CV 1960/61). Ford 105E Holbay (1962/63).

Progetto Alejandro De Tomaso (con la supervisione di Alberto Massimino, 1962/63).

Carrozzeria: Fantuzzi (1960/61).

Macchine costruite: un prototipo su telaio Cooper T43 modificato (1960); 1960/61: almeno 15 macchine a motore Fiat di cui sei con motore Fiat-OSCA (telai da 0001 a 0015, con numeri ripetuti); motore Ford-Holbay: 1962, 3 macchine documentate, probabilmente di più. 1963: 3 macchine.

Esistenti: 12 in totale

Vittorie macchine con motore Fiat: 1 in circuito (1961).

L'argentino Alejandro De Tomaso era un pilota, costruttore, industriale e finanziere che si era stabilito a Modena attorno al 1955/56. Smise di correre nel 1959 inizialmente per costruire macchine da corsa, ed in seguito macchine stradali, prima di occuparsi del risanamento di industrie automobilistiche sull'orlo della bancarotta (Maserati, Innocenti ecc.). Nel 1960 De Tomaso costruì una piccola serie di macchine di Formula Junior a motore posteriore per il mercato americano ove fu commercializzata come ISIS con Ed Hugus come principale importatore. Il telaio era una totale imitazione di quello tubolare a traliccio

della Cooper in tubi di piccolo diametro, con qualcuno di essi curvato in modo caratteristico. Inizialmente montava il motore Fiat 1100 preparato da Branca, e le prime con tale motore furono vendute negli USA al Meister-Brauser Racing Team, che faceva correre anche le Scarab sport. In seguito, sei motori Fiat 1100 preparati da OSCA furono montati in telai ISIS tra il 1960 e il 1961 e anche le vetture a motore OSCA corsero negli USA. Una sola di queste macchine corse in Italia con il veterano Giovanni Alberti che si distinse nelle corse in salita nel 1961/62. Dopo di che De Tomaso passò al motore Ford Holbay costruendo macchine d'avanguardia.

Piloti: Ed Hugus, Curt Gonstead, Giovanni Alberti, Isabell Haskell De Tomaso, "Lucky", Franco Bernabei.

DOLPHIN

La Dolphin, Californiana, è l'unica vettura di formula Junior non a carattere artigianale con motore Fiat 1100/103 costruita fuori d'Italia. Supervisore del progetto fu infatti John Crosthwaite, già alla Cooper e alla Lotus. La prima serie, modello Mk 1, fu dotata del motore Fiat, preparato localmente; la seconda serie della fine del 1960 fu dotata invece del motore Ford 105E preparato da Super Speed Conversions. Esistono pochi dettagli della preparazione del motore Fiat in salsa californiana: testa a più alta compressione, alberi a camme speciali di fabbricazione americana, carburatori SU, pistoni Mondial e albero motore Nardi. Il motore era centrale e il cambio di origine Fiat. Furono fabbricate in buon numero, ma non si conosce esattamente quante a motore Fiat. 1 vittoria in circuito (1960).

FACCIOLI

Officine Specializzate Faccioli Aldo Bologna, 1959-1961. Motore Fiat 1100/103D.

Aldo Faccioli (1911-1983) conseguì fama nazionale come preparatore di vetture Abarth, Fiat e Alfa Romeo da turismo che vinsero 20 Campionati Italiani nella decade 1957/1967. Aveva costruito in precedenza sei vetture sport tra il 1938 e il 1949, con motore Fiat 500 e Lancia Ardea, alcune denominate OSFA (Officine Specializzate Faccioli Aldo).

OSFA (Fiat-Faccioli, 1959)

Produzione: esemplare unico ancora esistente.

L'OSFA Faccioli aveva un motore Fiat 1100/103 posto alle spalle del pilota e un cambio di derivazione Fiat 600. Guidata da Lanzo Cusini, pilota ufficiale Faccioli, vinse alla Coppa Asiago 1959 la propria classe senza avversari, segnando un tempo mediocre. Si conosce questa sola partecipazione. La vettura non fu sviluppata.

BF (Bondi-Faccioli, 1961)

Produzione: esemplare unico ancora esistente.

1 vittoria assoluta in salita

Faccioli ricevette l'ordine per una versione aggiornata della OSFA Junior dal pilota Massimo Bondi che sembra aver partecipato al progetto. La nuova macchina fu pronta per la tarda primavera del 1961, ma Bondi non la guidò mai in corsa. La vettura partecipò esclusivamente a corse in salita con ottimi risultati nell'estate 1961, ma anch'essa non ricevette sviluppo. Pilota: Anzio Zucchi.

FOGLIETTI

Ernesto Foglietti, via Lodovico Mantegani, Milano 1958/1963.

Motori: Fiat 600, Fiat 1100E (1958), Fiat 1100/103 (1958/59), Ford 105E Cosworth (1962).

Progettista: Giorgio Valentini (1958/59).

Produzione: 6 macchine (4 motore Fiat).

Ernesto Foglietti aveva un'agenzia Fiat con annessa officina. Era un esperto preparatore di motori e aveva la fama di specialista dei motori

Panhard. Nell'inverno del 1957/58 Foglietti costruì una Formula Junior con un motore Fiat 750. Era una macchina completamente convenzionale con una carrozzeria spigolosa. Per la prima gara di Formula Junior a Monza, essa apparve con un motore derivato Fiat 1100 E. Durante la stagione, Foglietti entrò in contatto con l'ing. Giorgio Valentini, che progettò una Formula Junior che, sebbene avesse un motore Fiat anteriore e un assale rigido posteriore, era completamente differente dalle altre vetture di Formula Junior italiane. Per la prima volta in Italia, la forma scaturì da uno studio aerodinamico con base teorica. Ne venne fuori un misto tra una Vanwall e una Lotus 16. La coda aveva una deriva pronunciata e la carrozzeria richiudeva interamente lo châssis, solo la testa del pilota sporgeva dall'abitacolo. La carrozzeria era incernierata da un lato e si apriva completamente come un libro per dare accesso al sedile del pilota e agli elementi meccanici. Il motore era montato fuori asse in modo pronunciato e la trasmissione correva alla destra dell'abitacolo. Il motore era ancora il 1100 E, presto rimpiazzato da un 1100/58. Una Foglietti a motore Fiat posteriore apparve nella stagione 1960. Non ci sono due Foglietti di Formula Junior uguali e informazioni sulla produzione sono difficili da reperire. Piloti: Giuseppe Baggio, Luigi Bettiol, Corrado Manfredini, Dino Montevago.

GIANNINI

Attilio e Domenico Giannini, Roma, 1960 e 1962.

Motore: Fiat 1100 (1960), Lancia Flavia (1962).

Produzione: 1 esemplare per ciascun motore.

I fratelli Giannini, notissimi preparatori romani, furono essenzialmente importanti specialisti di motori, ma il loro nome apparve anche su macchine complete, a volte fatte da altri costruttori che non lo erano

ufficialmente e non avrebbero potuto immatricolare le loro macchine sport, come richiesto dal regolamento della categoria. È in qualche modo sorprendente, quindi, che essi si imbarcassero nella realizzazione di una macchina di Formula Junior, ma, a quel tempo, essi avevano in produzione kit per la preparazione del motore Fiat 1100. Sappiamo quasi nulla di questa macchina che fu costruita nell'inverno 1959/1960, se non che era una vettura a motore anteriore molto convenzionale. Abbiamo trovato solo una partecipazione col pilota Antonio Diomaiuta, che finì quinto nella VII Prova Addestrativa a Vallelunga il 2 giugno 1960.
Piloti: Antonio Diomaiuta, Claudio Castellano.

MORETTI Special – BRANCA

Aquilino Branca, Buscate, Milano, 1958/1963.
Motore: Fiat 1100/103 (1958-1962 78/85 CV), Ford 105E (1962-1963)
Progetto/preparatore: Branca
Carrozzeria: Fratelli Pausco.
Macchine costruite: motore Fiat circa 13, Motore Ford 5 (tutte esistenti).
Vittorie: (motore Fiat) 2 in circuito (1960), 2 in salita (1959/1963).
Piloti: Augie Pabst, Aquilino Branca, Domenico Lo Coco.
Aquilino "Lino" Branca (1924-2013) iniziò a correre nel 1950, con una vettura sport 750 cc Testadoro del 1948 da lui profondamente modificata. La prima macchina a portare il suo nome è del 1953. Usava lo chassis della vecchia Testadoro, ma equipaggiato di un motore Moretti 750 a doppio albero a camme in testa disegnato anni prima da Alberto Massimino. Una seconda macchina, sempre con telaio Testadoro modificato e motore Moretti, fu costruita nel 1955. Le due Branca si dimostrarono molto più veloci delle barchette Moretti ufficiali, così che l'officina di Buscate prese gradual-

mente il posto di squadra ufficiale Moretti e le macchine furono iscritte come Moretti Special (1956).
La sua prima macchina di Formula Junior aveva il motore Fiat 1100 anteriore dotato di iniezione indiretta del carburante. Questa soluzione fu bandita dal regolamento della Formula Junior Internazionale del 1959, così che Branca concepì una macchina completamente differente, questa volta con il motore montato centralmente e sempre preparato nella sua officina. Le Moretti erano importate negli USA da J.F. Rosa Co. di North Attleboro, MA.

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 Branca:
De Tomaso (vedi)
Cooper-Moretti. Chassis FIII 500, motore Fiat-Branca. Realizzata per Leo Mattila (Finlandia) nel 1960.

Altre macchine con Telaio Branca modello 1962:
BB-Fiat. Probabilmente motore Fiat 1100/103 Bandini (vedi).

O.S.C.A.

Automobili O.S.C.A., San Lazzaro di Savena, Bologna, 1960/61.
Motore Fiat 1100/103 (85 CV a 6800 giri/min.).
Carrozzeria: Fratelli Morelli, Ferrara
Macchine costruite 13, più 1 telaio con carrozzeria.
Motori: 10, di cui 6 per De Tomaso, 1 per Luigi Chinetti, 1 per Momo Co., 1 per Carpenter più un altro.
Tutte esistenti, tranne una.
Vittorie: 6 in circuito.
L'enorme reputazione dei fratelli Maserati e dell'OSCA rese possibile la costruzione di una serie di macchine da esportare negli USA e di una seconda serie per il mercato europeo. Per di più, un buon numero di motori fu venduto sia negli USA che ad Alejandro De Tomaso. Durante la stagione 1960, l'OSCA fu di gran lunga la più efficiente monoposto tradizionale, ma era arrivata troppo tardi.

Piloti: Colin Davis, Luigi Scarfiotti, Giancarlo Rigamonti, Tommy Spy-chiger, Gianni Balzarini, John Haas, Bob Major, Leandro Terra.

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 O.S.C.A.:
De Tomaso (vedi).
Cooper Mk II OSCA. Realizzata da Momo Corporation per Briggs Cunningham.

Chassis FJ/10/1961.
2 vittorie in circuito (1961).
Briggs Cunningham aveva acquistato una Stanguellini Formula Junior verso la metà del 1959. La macchina, guidata da Walt Hansgen, creò sensazione contribuendo all'esplosione della Formula Junior negli Stati Uniti. Il Team Cunningham si dotò poco dopo anche di una Cooper-BMC T52. Nel 1961, la Momo Corporation divenne l'importatore americano delle Cooper Formula Junior. Alla fine di marzo Alfred Momo ricevette una coppia di nuove Cooper T56 per la squadra di Cunningham, ma i nuovi motori BMC aumentati di potenza per competere con i Ford si dimostrarono inaffidabili. Momo era stato anche l'importatore americano di Stanguellini e OSCA, così decise di montare uno dei motori OSCA a sua disposizione su una di queste macchine nell'estate del 1961. Il trapianto ebbe successo, con Hansgen vittorioso in due corse SCCA National contro i più forti avversari americani. Cunningham, Hansgen e infine Augie Pabst la guidarono con minor successo nella stagione successiva.

Piloti: Walt Hansgen, Augie Pabst, Briggs Cunningham.

Lotus 18-OSCA. Peter Carpenter era un giovane americano che, durante un viaggio in Europa verso la fine degli anni Cinquanta, fu impressionato dalle corse della nascente Formula Junior. Spinto esclusivamente dal suo entusiasmo, poiché non aveva quasi esperienza di gare, comprò una Stanguellini nuova, che lo occupò a gareggiare in en-

trambe le sponde dell'Atlantico nel 1959/60 con risultati incoraggianti. Verso la fine del 1960, Carpenter acquistò un motore Fiat-OSCA, e lo fece montare su un telaio Lotus 18. Con questa macchina gareggiò, senza infamia e senza lode, nella stagione Europea del 1961.
Pilota: Peter Carpenter.

PATRIARCA

Bruno Patriarca, Roma 1958/1960.
Motore Fiat Giannini G1 750 (1958), Fiat 1100/103 (1959).
Carrozzeria: Gianni Femminò.
Produzione: 1 esemplare per ciascun motore.

Rodolfo Patriarca e i suoi figli Bruno e Franco godevano di un'ottima reputazione come preparatori di vetture da competizione. Nel dopoguerra costruirono anche sei vetture sport, tutte per la classe 750 cc. Il ventiquattrenne Bruno costruì per la stagione 1958 una vettura di "Formula Junior" con motore Fiat Giannini 738 cc. La macchina aveva la carrozzeria costruita da Femminò simile ad una saponetta con una enorme pinna al posteriore. Bruno ottenne qualche vittoria di classe in corse in salita locali, ma nel 1959 costruì una "vera" Formula Junior di impostazione tradizionale, con una panciuta carrozzeria opera ancora di Femminò, che condusse alla vittoria di classe in due corse in salita, dopo di che ne vendette il motore (v. Faranda).

Nel 1961 l'officina dei Patriarca fu scelta come set per un film per il quale essi fornirono anche delle macchine da corsa. Il titolo era "L'Urlo dei Bolidi". Nella scena finale la Patriarca Formula Junior viene distrutta dal fuoco, dal vero.

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 Patriarca:

Faranda (vedi).
Cisitalia Giannini Patriarca. (Fiat-Di Nepi), 1958.

L'Officina Patriarca era entrata in possesso di due Cisitalia D46 verso

la metà degli anni Cinquanta. Furono trasformate in 750 cc Corsa, montando un motore Giannini G1. Le macchine divennero una presenza costante alle corse del trotter su sabbia di Vallelunga, molto popolari presso gli appassionati romani. L'elasticità nell'applicazione delle regole nel primo anno di corse di Formula Junior in Italia rese possibile l'utilizzo di una di queste macchine in qualche corsa. Fu sempre guidata da Giorgio Di Nepi e chiamata a volte Fiat-Di Nepi.

PM-POGGI

Automobili Poggi, piazza dei Mille Mantova 1959/60
Motore: Fiat 1100/103.
Preparatore: Eugenio Poggi.
Progetto: Alberto Massimino,
Carrozzeria/montaggio: Carrozzeria Munaro, Mantova, Tec-Mec. Modena.

Distribuzione: Tec-Mec. Modena via Emilia Est 1111, Modena.
Produzione: (dato di fabbrica attendibile) 7 vetture 3 esistenti
1 vittoria assoluta in corsa in salita Eugenio Poggi ha goduto di un buon successo nella preparazione di vetture da turismo partecipanti ai vari campionati italiani, dagli anni Cinquanta fino a ben dentro agli anni Settanta. Alberto Massimino, che aveva lavorato sulla Stanguellini Formula Junior, aveva appena lasciato la casa modenese ed elaborò per Poggi un progetto di vettura di Formula Junior, pronto per la fine del 1958. La PM (Poggi-Massimino) era molto tradizionale. Il progetto di Massimino per la sospensione posteriore prevedeva un assale rigido mantenuto da barre longitudinali e sospeso su balestre di un quarto di ellisse in posizione cantilever. L'asse a camme e la pompa dell'acqua erano anch'essi disegnati da Massimino, come la carrozzeria, che aumentava l'aspetto retrò con una coda ispirata da quella dell'Alfa Romeo 158. Inizialmente il mon-

taggio della macchina fu assegnato alla carrozzeria Munaro di Mantova, che doveva anche saldare i tubi del telaio, che però risultò troppo pesante, così fu presa la decisione di spostare il montaggio a Modena. Nessun riscontro a un passato glorioso di queste macchine, a volte ricordato in connessione agli esemplari esistenti, è stato trovato.
Piloti: Franco Dari, Kurt Bardi-Barry, Rolf Markl, Francesco Franzan.

RAINERI

Luigi Raineri, Trezzano S/N (Milano) 1958/1960.
Motori: Fiat 1100, (1958/59), Lancia Appia, (1960).
Produzione: 2 macchine a motore Fiat, una a motore Lancia Appia posteriore.
1 vittoria in circuito.

Luigi Raineri aveva un'officina specializzata nella trasformazione di motori per uso marino. In particolare i motori marini Alfa Romeo-Raineri ebbero un ottimo successo e furono largamente impiegati negli scafi a tre punti italiani dagli anni Cinquanta agli anni Settanta. Raineri stesso era pilota di motoscafi da corsa. La sua officina si occupava anche della preparazione di vetture per competizione, ma questa attività, quasi esclusivamente riservata a motori Alfa Romeo, è meno documentata. In ogni caso una Fiat-Raineri apparve nella prima corsa per vetture di Formula Junior, il 25 aprile 1958 a Monza. Il prototipo appariva del tutto convenzionale, anche se aveva le ruote posteriori indipendenti e varie soluzioni originali nel motore, e ben costruito, ma non ebbe successo. Fu seguito da una versione 1959. Fu annunciata anche la sperimentazione con un motore Hansa Goliath 4 cilindri boxer, ma non apparve alcuna macchina, poi Raineri presentò per la stagione 1960 una macchina a motore posteriore Lancia Appia.
Piloti: Bruno Basini.

RAM

Roman American Engineering, Roma, 1959/61.

Motore: Fiat 1100 Taraschi.

Progetto: C. R. Hatch.

Produzione: 3 macchine (2 motore anteriore, 1 posteriore con carrozzeria Fratelli Corna, Torino)

Una giovane coppia di architetti americani, C. Richard e Lucia Hatch, erano arrivati a Roma verso la metà degli anni Cinquanta per studio e ispirazione per i loro interessi architettonici. Rimasero invece molto impressionati dalla quantità di officine di preparatori fiorenti a quel tempo in Italia. Gli Hatch decisero di conseguenza di iniziare un'impresa che vendeva per posta, negli Stati Uniti, kit di parti speciali "bolt-on", cioè con installazione senza bisogno di lavoro meccanico, per aumentare le prestazioni di macchine italiane. La loro provenienza sociale era la stessa di quella dei molti appassionati americani di vetture sportive europee e grazie alle loro connessioni, il commercio poté avviarsi. Visitatori degli Hatch ricordano una stanza piena di pacchi destinati alla spedizione. Le visite degli Hatch carichi di pacchetti agli uffici postali romani degli anni Cinquanta meriterebbero di essere state filmate. Richard decise nel 1959 di costruire una Formula Junior da lui progettata, con motore Fiat anteriore. Essa seguiva le linee delle macchine italiane, ma aveva una sospensione posteriore indipendente. A giudicare dal loro indirizzo prestigioso vicino al Colosseo, essi non potevano disporre di un garage e quindi la macchina dovette essere costruita in uno spazio nell'officina Giannini. Un saldatore chiamato Ottavio Sorcase (nei ricordi di Hatch) costruì il telaio; per ciò che riguarda il motore si utilizzò un Taraschi. Furono inoltre fatti dei calchi della carrozzeria in alluminio da usare nel futuro per carrozzerie in fibreglass. Questo prototipo fu finalmente pronto nell'estate del 1960. Come aveva fatto per i Kit di parti speciali, RAM fece pubblicità

alla sua macchina sulle riviste specializzate americane. L'importatore era Rod Carveth Enterprises di Woodside, California, che era anche l'agente di Taraschi sulla costa occidentale degli USA. Carveth utilizzò anche Hatch come tramite con il costruttore teramano. Egli iscrisse una Taraschi come RAM-Taraschi in molte corse sulla costa occidentale per generare interesse nella futura macchina RAM. Il prototipo fu finalmente spedito negli Stati Uniti nell'autunno del 1960, e i calchi della carrozzeria furono usati per una seconda macchina. Gli Hatch si trasferirono a Torino verso la fine del 1960 prima di rientrare negli USA nell'autunno del 1961. Durante il suo soggiorno a Torino, Richard trovò il tempo di progettare un secondo prototipo di Formula Junior questa volta a motore posteriore carrozzata dai fratelli Corna. Non si sa chi preparò il motore Fiat né chi costruì il telaio, ma il motore mantenne un albero speciale Giannini. Il telaio e le sospensioni erano una diretta applicazione dei principi arrivati da Oltremarica. La macchina ritornò negli Stati Uniti con il suo costruttore e fu venduta. Sfortunatamente non fu mai sviluppata ed è un peccato che non abbia mai ricevuto un motore Ford. Esistono più esemplari delle due macchine costruite, un fatto pensiamo dovuto all'esistenza dei calchi della carrozzeria.

Piloti: Richard Sheperd-Barron, Rod Carveth, Al Allin.

STANGUELLINI

Officine Stanguellini, Modena, 1958/1961.

Progetto/preparatore: Vittorio Stanguellini, con la consulenza iniziale di Alberto Massimino.

Motori: Fiat 1100/103 (1958/1961) da 73 a 83 CV, Delfino 90 CV.

Carrozzeria: Vaccari & Baccarini (Gran Sport), Modena.

Produzione di macchine/ motori/ telai: circa 105 esemplari.

45 vittorie in circuito (1 nel 1958, 23 nel 1959, 21 nel 1960) 8 vittorie assolute in salita (1960/61).

Campione italiano 1959/60 (Raffaele Cammarota, Renato Pirocchi); Campione Francese 1960 (J. Calés) Note tecniche. Ponte posteriore rigido ancorato con slitte che scorrevano in rotaie longitudinali. Motore disassato, semiassi di lunghezza diversa, guida a sinistra. Cambio a 5 velocità da metà 1960. Stanguellini Delfino (2 esemplari a motore posteriore) dal 1961.

Piloti principali: Wolfgang von Trips, Lorenzo Bandini, Pedro e Ricardo Rodriguez, Ritchie Ginther, Jo Siffert, Walt Hansgen, Ken Miles, Renato Pirocchi, Michael May, "Geki", Antonio Barros, Juan Manuel Bordeu, Jacques Calés, Raffaele Cammarota, Nino Crivellari, Fritz d'Orey, Henri Grandsire, José Manuel Pinto Nogueira, Gastone Zanarotti, Kurt Zuegg, Roberto Bussinello, Harry Beck, Ted Boynton, Eric Y. Carlsson, Harry Carter, Ed Freutel, Carmelo Genovese, Jean-Pierre Kunstle, Ernst Lautenschlager, Sandy MacArthur, "Manuel Mocek", Azzurro Manzini, Andrea Melarosa, Rosario Nicoletti, Luigi Nobile, José Manuel Pinto Nogueira, "Robur".

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 Stanguellini:

Bardahl Ciaffi

Officina Carrozzeria Lippi e Ciaffi, via Tuscolana, Roma 1958.

Chassis Stanguellini 750 Corsa CS04087.

4 vittorie in circuito (1958).

Campione italiano 1958.

La Bardahl, antica azienda americana produttrice di oli, lubrificanti e additivi, tuttora in attività, ha sempre ritenuto che la visibilità data dalle competizioni fosse il veicolo pubblicitario più efficace dei loro prodotti. Roberto Lippi acquistò da Stanguellini, con la sponsorship della Bardahl Italiana, una vettura per la stagione della nuova Formula Junior del 1958. Essa aveva un telaio

750 corsa inattivo dal 1955, a cui era stato sostituito il motore bialbero con il Fiat 1100 modificato per la nuova Formula. Questa era la macchina presentata alla stampa all'Aerodromo di Modena nell'Autunno del 1957. Il socio di Lippi, Ciaffi, operò un riuscito intervento sul manovellismo e montò due carburatori Dell'Orto.

Piloti: Roberto Lippi.

Cooper Mk I (T52) Fiat (Ahrens)

Officine Stanguellini, Modena, 1960 Chassis FJ/2/60.

7 vittorie (1960/61).

Campione Germania Occidentale 1961 (K. Ahrens jr. anche con altra macchina).

La Cooper-Fiat o Cooper-Stanguellini fu un'impresa personale del noto pilota tedesco Kurt Ahrens sr e di suo figlio Karl-Heinrich Ahrens che correva come Kurt Ahrens jr. Kurt sr acquistò una Stanguellini Formula Junior all'inizio del 1959. L'inverno seguente acquistò un telaio Cooper MK I (T52), sul quale fu montato un motore Fiat-Stanguellini, diverso dal precedente, di numero di serie non noto. Kurt sr ebbe una buona stagione di corse 1960 alla guida della Cooper-Fiat, con due vittorie, prima di cedere la macchina a Kurt jr che vinse altre due volte. Kurt jr ottenne tre vittorie, e diversi piazzamenti nel 1961. Egli utilizzò ancora la macchina all'inizio del 1962, dopo di che la Cooper-Fiat sparì dalle corse più importanti.

Piloti: K. Ahrens sr., K. Ahrens jr.

Lola Stanguellini Team Richard Fitzwilliam

Officine Stanguellini, Modena, 1960.

Chassis (3 macchine) BRJ 1, 2, 3 a motore anteriore.

Richard Fitzwilliam aveva constatato che le Cooper e le Lotus avevano il vantaggio che i loro motori centrali contribuivano a un assetto molto più bilanciato. Un modo veloce di ovviare poteva essere l'uso di motori più potenti. Tuttavia vi era

un peso minimo di 40 kg maggiore, insieme alla posizione anteriore del motore, e le Lola-Stanguellini ne risultarono penalizzate. D'altra parte Lola aveva messo già in cantiere una vettura a motore Ford posteriore e il progetto fu abbandonato. Piloti: Michael May, John Love, Juan Manuel Bordeu.

Altre macchine con telaio Stanguellini:

Telaio Stanguellini Formula Junior (1960) telaio n. CS 00180, motore Simca Aronde.

1 vittoria in circuito

Il pilota di Monaco di Baviera Sepp Liebl aveva corso nella Formula Junior nel 1959 con una Speciale costruita a partire da un telaio SIMCA-Gordini arrivato in Germania all'inizio degli anni Cinquanta. Il motore era derivato SIMCA Aronde. La macchina veniva iscritta sia come Gordini sia come SIMCA. Liebl acquistò il telaio Stanguellini CS 00180 all'inizio del 1960 e vi montò il motore precedente.

Pilota: Sepp Liebl.

Telaio: Stanguellini 750 corsa

Fiat Pirocchi (1959).

Telaio n. CS 04086.

Il pilota pescarese Renato Pirocchi, corse con una Stanguellini 750 Corsa nel periodo 1955/58. Pirocchi divenne Campione Italiano per la classe 750 cc Corsa nel 1955 e 1958. L'abbandono di questa classe per la stagione 1959 l'obbligò a trasformare, nella sua officina pescarese, la vettura in una Formula Junior. La sospensione anteriore fu modificata per renderla regolamentare e fu montato un motore Fiat 1100 di preparatore non conosciuto.

Pilota: Renato Pirocchi

"Taraschi" di Luciano Musso (1959), motore Taraschi.

Luciano Musso era uno dei fratelli più grandi del pilota di Gran Premio, Luigi. Aveva corso sporadicamente per molti anni, finché apparve nelle corse di Formula Junior dall'inizio della stagione 1959 guidando una macchina iscritta sempre

come Taraschi. Si poteva pensare che fosse una delle nuove macchine del costruttore teramano ma il reperimento di alcune fotografie mostra che si tratta di una Stanguellini 750 Corsa. Non si sa dove e come siano state effettuate le modifiche.

Pilota: Luciano Musso.

Fiordelisi-Fiat, motore Falanga (1959/60).

Pietro e Raffaele Fiordelisi, di Salerno, erano garagisti molto conosciuti in zona e costruttori di vetture sport speciali. Furono attivi dal 1945 alla fine degli anni Sessanta. Erano entrambi buoni piloti e personaggi caratteristici del milieu automobilistico napoletano. Raffaele acquistò una Fiat-Taraschi Formula Junior nel 1959, molto probabilmente l'unica macchina nuova mai guidata dai fratelli. Nel 1959 essi costruirono una Formula Junior su un telaio 750 Corsa, probabilmente Stanguellini, motorizzato da un Fiat 1100, preparato da Falanga di Salerno, il loro motorista abituale.

Piloti: Camillo Lamberti, Raffaele Fiordelisi.

EFAC-Stanguellini, di J-R Faure. Telaio Stanguellini 750 sport. Motore Simca Aronde, sospensioni Renault Dauphine.

Stanguellini Formula Junior modificata **RR-Fiat** (1960/63) di R. Rubbiani.

Macchina a volte iscritta come RR ed altre come Stanguellini tra il 1960 e il 1963. Foto del 1963 mostrano una parte posteriore molto modificata. La sua specialità sembra essere stata di arrivare ultima in ogni corsa a cui abbia partecipato.

TARASCHI

Meccanica Taraschi, Teramo, (1958/1961).

Motore: Fiat 1100/103, CV da 70 a 86.

Macchine costruite: 63 (dato di fabbrica).

11 vittorie in circuito (2 1958, 5 1959, 3 1960, 1 1961) 1 assoluto in salita (1962).

Berardo Taraschi costruì tra il 1946 e il 1961 118 macchine (dati di fabbrica: 7 Urania-BMW 750 cc, 48 Giaur 750 cc e 1100 sport, e 63 Formula Junior). Le Giaur vinsero il Campionato Italiano per la classe 750 cc sport nel 1951, 1953 e 1956 e quello per la classe 750 cc corsa nel 1954. Il buon nome delle Giaur sport permise anche di esportare 13 Formula Junior negli USA grazie all'importatore Biener Pontiac, di Great Neck, Long Island. Le Taraschi furono tra le prime vetture della Formula Junior esportate negli Stati Uniti.

Taraschi spostò il motore dall'asse della macchina e l'albero di trasmissione sulla destra, ottenendo così che il motore fosse montato più indietro sul telaio, migliorando la distribuzione dei pesi e abbassando il posto di guida spostandolo sulla sinistra. Mantenne però i semiassi posteriori di uguale lunghezza. Di conseguenza la macchina risultava piuttosto larga. La Taraschi era più cara della Stanguellini per via del ponte De Dion.

Piloti: Berardo Taraschi, Angelo Bianco, Colin Davis, George Constantine, Luigi Zannini.

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 Taraschi:

Taraschi (1958), telaio e carrozzeria **Giaur** "Aerodinamica" (1956).

Taraschi aveva preparato una vettura da 750 cc con particolare cura per l'aerodinamica, per una gara tenuta sul veloce circuito di Castelfusano nell'ottobre del 1956. La macchina non fu più vista dopo questa corsa, ma riapparve agli inizi della stagione 1958 della Formula Junior, dotata di un motore Fiat 1200 incamicciato.

Pilota: Berardo Taraschi

RAM (vedi).

"Taraschi" di Luciano Musso (vedi Stanguellini).

Altre macchine con telaio Taraschi: Telaio **Giaur**, "**Red Blitz**", 750 corsa. Vedi Volpini

TRIVELLATO

Officina Trivellato, Torri di Quartesolo, Vicenza 1961/1963.

Giuseppe Trivellato fondò a Vicenza nel 1922 un'officina per la riparazione di motociclette che nel 1928 divenne un'autofficina. Dal 1958 l'azienda ottenne la concessionaria Mercedes-Benz, che continuò a espandersi fino al giorno d'oggi con agenzie in tutto il Veneto. I figli di Giuseppe, Francesco e Jacopo Trivellato, fondarono nel 1961 il Trivellato Racing Team che affiancava l'attività commerciale dell'azienda. Una delle prime macchine in assoluto preparate per le corse nell'Officina Trivellato fu una Formula Junior PM-Poggi ampiamente modificata sia nella meccanica che nel retrotreno. Affidata principalmente al pilota veronese Lucillo Sacchiero, fu variamente iscritta come Fiat-Trivellato Poggi o anche Triver-Car o semplicemente Fiat-Trivellato. Jacopo Trivellato, dopo ulteriori modifiche, anche esterne, al retrotreno, vinse la classifica assoluta alla Predappio-Rocca delle Caminate nel 1962. Il Team Trivellato acquisì anche una Stanguellini Formula Junior, qualche volta iscritta anch'essa come Fiat-Trivellato. Nel 1963 il Team Trivellato preparò per le corse la Lola-Ford di de Adamich, a volte iscritta come Lola-Trivellato, Piloti: Lucillo Sacchiero, Jacopo Trivellato, "Pam", "Matich", Andrea de Adamich.

VOLPINI

Gian Paolo Volpini, via Corridoni Milano, 1958/61.

Motore: Fiat 1100/1200 (1958/60 da 68 a 85CV), DKW (1959), Lancia Appia (1961).

Macchine costruite: circa 15 di cui 1 a motore Lancia posteriore e 1, forse 2, a motore DKW (produzione stimata).

Vittorie in circuito: 2 (1960) con motore Fiat negli USA.

Nota preparatore e piccolo costruttore di vetture sport, Formula 3 e

della sfortunata Arzani-Volpini di Formula 1, Volpini era divenuto nel dopoguerra uno dei migliori, se non il migliore, preparatori di motori Lancia Aprilia e più tardi Lancia Aurelia, una supremazia mantenuta fino alla metà degli anni Cinquanta, che gli portò un numero considerevole di vittorie e di clienti. Volpini prese parte alle discussioni per stilare il regolamento della Formula Junior nazionale e fu uno dei pochissimi che presero le parti del limite di 1100 cc. Egli fu pronto per la prima corsa di Formula Junior a Monza il 25 aprile 1958. La sua produzione fu quasi totalmente esportata. Importatore negli USA era Biener Pontiac, di Great Neck, Long Island.

Piloti: Lorenzo Bandini, Raffaele Cammarota, Steve Robinson, Giorgio Bassi, George Constantine.

Altre macchine a motore Fiat 1100/103 Volpini:

Fiat-Fracchioni (1958).

Telaio e carrozzeria Cisitalia D46.

L'elasticità nell'applicazione delle regole nel primo anno di corse di Formula Junior in Italia rese possibile l'utilizzo di uno di questi telai, grazie alla sospensione anteriore di origine Fiat.

Piloti: Franco Fracchioni, Angelo Caleppa.

Giaur (1958/59).

Telaio e carrozzeria Giaur "Red Blitz", 750 corsa.

Le sospensioni anteriore e posteriore della Red Blitz, modificate dalla Fiat 500, resero possibile la partecipazione di questa macchina alle corse di Formula Junior Italiana del 1958, una volta montato un motore Fiat 1100 Volpini.

Piloti: Luciano Gramegna, Agostino Zanetti.

WAINER

Gianfranco "Wainer" Mantovani, via Tortona, Milano, (1958/1963).

Motori: Fiat 600 (1958), Fiat 1100 (1959/1961 da 72 a 85 CV), Ford

105E Cosworth (1962/63).

Macchine costruite: Motore Fiat circa 15, Motore Ford 6

Con motore Fiat: 12 vittorie in circuito (1959/1962).

Piloti: Corrado Manfredini, Burt de Rieux, (USA 5 vittorie), Ike Maxwell, George Constantine.

Wainer Mantovani era preparatore di Alfa Romeo Giulietta e Fiat 600 per clienti desiderosi di avere una macchina più brillante, ma che non partecipavano a competizioni. Il passaggio alla costruzione di una monoposto di Formula Junior fu quindi quello di un perfetto outsider. Mantovani può essere considerato un costruttore minore, ma mostrò maggior respiro e mentalità più flessibile della grande maggioranza dei costruttori italiani di Formula Junior. Nonostante ciò non fu mai interessato ad ampliare la produzione delle sue macchine. Le Wainer erano estremamente compatte e basse grazie ad un abbassamento della trasmissione all'altezza dell'attacco della frizione. Importatore negli USA: Biener Pontiac, di Great Neck, Long Island.

PEZZI UNICI

B.C.M.

Elaborazioni Federico Trabucco, Chiavari, Genova, 1961.

Costruita per Giorgio Bellocchio, pilota di una Cooper F111, della quale almeno le ruote furono usate in questa macchina. Partecipò ad una sola corsa, ritirandosi.

B.F. (Brachetti-Ferrari)

Garage dello Sport, via di Tor Fiorenza, Roma 1959.

Amerigo Brachetti era un anziano pilota della classe 750 cc Sport mentre Pier Giorgio Ferrari era un meccanico che aveva lavorato alla Maserati e alla Stanguellini. Il pilota romano Cesare Valenti ordinò loro la costruzione di una Formula Junior per la stagione 1959. Un telaio tubolare a traliccio in tubi

di piccolo diametro fu concepito sufficientemente largo per montare il motore in una posizione fuori asse estrema, alla destra del pilota al centro del passo della vettura. Il motore Fiat 1100 era inclinato di 20° verso il pilota. Il retrotreno era di tipo De Dion. L'albero di trasmissione molto corto azionava un transaxle di derivazione Fiat 600 montato invertito. Cesare Valenti guidò la BF con risultati consistentemente nella seconda metà della classifica, ma non facendo mai brutta figura. La BF aveva un grado di sofisticazione tecnica maggiore della gran parte delle Formula Junior costruite in Italia in esemplari unici nel periodo 1958/1961, ed anche di alcune di quelle costruite in piccola serie. Tuttavia, nessuno mostrò interesse nello sviluppo della macchina. Da non confondersi con la BF Faccioli (vedi).

B.J.C. (Bianchi-Jano-Crepaldi).

Aldo "Tino" Bianchi, Milano 1961. Progetto Vittorio Jano, carrozzeria Scaglietti, Modena.

L'associazione tra il noto preparatore e tecnico milanese Aldo "Tino" Bianchi, e il giovane manager Gastone Crepaldi, già insieme alla Italfrance, fu rinnovata durante il 1960 per mettere in pratica l'idea di un telaio per vettura di Formula Junior che fosse frutto di uno studio accurato, in opposizione al metodo totalmente empirico generalmente perseguito dai costruttori artigianali italiani. A tal scopo si rivolsero a uno dei più grandi progettisti di macchine da corsa di sempre, Vittorio Jano. La proposta di Jano fu di un telaio con posizione centrale del motore. L'attenzione esclusiva al telaio fu sottolineata dai costruttori con il fatto che la vettura sarebbe stata offerta senza motore (il progetto permetteva l'adozione dei motori più comuni). Si poteva ordinare in sovrappiù un telaio carrozzato da Scaglietti di Modena. Il prototipo carrozzato da Scaglietti

fu acquistato dal noto pittore e aviatore milanese Roberto Crippa ed è tuttora esistente. Non risulta tuttavia che la Jano-Bianchi-Crepaldi sia mai stata impiegata in corsa e che altri esemplari fossero ultimati.

FARANDA

Giuseppe Faranda, Roma, 1959.

Motore: Auto-Union DKW 1000, poi Fiat 1100/103 Patriarca.

Giuseppe "Gepy" Faranda era un appassionato pilota originario di Patti (Messina). Molta della sua attività sportiva si svolse con macchine da 750 cc da lui costruite, con motore BMW e Moretti. La sua ultima macchina fu costruita per la Formula Junior verso la fine del 1959. Essa aveva quattro ruote indipendenti, e un telaio in tubi sottili a traliccio molto fitto. Le molle della sospensione anteriore scorrevano in un tubo orizzontale ancorato all'anteriore, agendo sui triangoli inferiori della sospensione mediante aste. Il motore DKW fu sostituito durante il 1960 dal Fiat 1100 della Junior Patriarca (vedi). La morte di Faranda a Modena bloccò tutto il progetto.

FIAT-TRICOLORE

Questa macchina utilizzava un motore Fiat, di preparatore non conosciuto, montato in un telaio Gilco che era stato utilizzato dalla vettura Sport Nazionale del pilota romano Oreste Todini nel dopoguerra. La Fiat-Tricolore fu vista, in livrea a fasce tricolori, all'Agnano-Cappella, ed al Gran Premio di Napoli del 1959. Infine la Fiat Tricolore e Francese non si qualificarono per il circuito di Salerno sempre dello stesso anno.

Non sappiamo chi abbia effettivamente costruito la macchina, probabilmente a Salerno.

LUCANGELI

Sergio Lucangeli, Osimo Scalo, Ancona 1961/63.

Motori Fiat 1100 (1961), Ford 105 E (1963).

La Lucangeli Formula Junior è signi-

ficativa tra le macchine di Formula Junior costruite in Italia, poiché il suo telaio era progettato conformemente alle regole teoriche di un vero tipo Space-Frame. Sergio Lucangeli, di Ancona, era un ingegnere proprietario di un'azienda costruttrice di serramenti metallici. Aveva iniziato come pilota dilettante, prima di diventare progettista e costruttore. Verso la fine del 1960 la Lucangeli a motore posteriore Fiat fu provata lungamente all'Aerodromo di Modena dai piloti Ludovico Scarfiotti e Giorgio Scarlatti e lo stesso Enzo Ferrari scese da Maranello per ispezionare la macchina. Ludovico Scarfiotti e Carlo Fagioli parteciparono ad alcune corse in salita e Fagioli si piazzò in una corsa a Monza. La stagione successiva la Lucangeli Fiat partecipò a tre corse in circuito e fu guidata da Carlo Fagioli in corse in salita. Una nuova macchina apparve verso la fine del 1963. Era stata costruita per la futura Formula 3 e aveva un motore Ford. L'ingegner Lucangeli costruì nel 1969 una interessantissima macchina per la classe Sport-Prototipi 1000 cc. La qualità dei piloti che guidarono, seppur sporadicamente, la Lucangeli Formula Junior è prova dell'interesse suscitato dalla macchina.

Piloti: Ludovico Scarfiotti, Carlo Fagioli, Roberto Lippi, Renato Pirocchi, Gianfranco Stanga, Odoardo Govoni.

MORONI

Officina Sandro Moroni, Lodi 1958/59.

Motore Fiat 1100/103.

Sandro Moroni era molto conosciuto localmente come preparatore di vetture da Turismo e GT, ma anche come costruttore di vetture per la Formula 875 Monza, verso la fine degli anni Sessanta. Il team Moroni Corse fu fondato negli anni Sessanta, e fu molto attivo nelle corse automobilistiche della provincia di Milano per più di trent'anni. La Moroni era una tipica vettura di Formula Junior a motore Fiat anteriore.

La sola caratteristica non usuale era l'utilizzazione di quattro carburatori Weber DCL orizzontali, invece dei soliti due doppio corpo. Lo sviluppo e le prestazioni della Moroni erano tuttavia lontani dall'essere soddisfacenti. Curiosamente, vi sono due vetture Moroni Formula Junior in esistenza oggi, un modello 1958 e un 1959, ma non siamo stati capaci di trovare informazioni o partecipazioni a corse circa il modello 1958.

NEGRI

Pierangelo Negri e carrozzeria Munaro, Mantova, 1961.

Pierangelo Negri, un commerciante mantovano, diede il suo nome ad una macchina per la Formula Junior pronta nel 1961. Sebbene fosse di disegno molto tradizionale ed apparisse molto tardi, la Fiat-Negri non fece brutta figura nelle poche corse a cui partecipò, guidata dal suo proprietario. Le caratteristiche tecniche non sono state trovate ad eccezione di qualche riga schematica nel libro di Orsini in cui la Fiat-Negri è descritta come avente il motore posteriore. Abbiamo fortunatamente trovato una fotografia che mostra l'infondatezza di questa asserzione. La stessa foto mostra una forte somiglianza della Negri con la Poggi, l'altra Junior mantovana. Ciò non è sorprendente, poiché la Carrozzeria Munaro ha avuto un ruolo anche nella costruzione della Poggi.

NOVA Special

Carmelo Genovese, Milano, 1960.

Carmelo Genovese è stato un pilota molto attivo alla guida di una Stanguellini fin dall'inizio della Formula Junior. Raramente un vincitore, ottenne però moltissimi buoni piazzamenti. Verso la fine del 1959 decise che una macchina differente era necessaria se voleva distinguersi dall'orda dei piloti Stanguellini, e si fece costruire una macchina che iscriveva alle corse come Nova Special.

Le fotografie mostrano che questa macchina aveva in quasi ogni corsa

delle caratteristiche diverse. Infatti, della Nova Special possiamo riconoscere almeno quattro evoluzioni successive fin da pensare che vi fosse più di una macchina. In ogni caso una Nova Special guidata da Luigi Ambrosini corse fino all'esaurimento della Formula.

Piloti: Carmelo Genovese, Luigi Ambrosini, Alberto Boniardi.

PLW (o LPW)

Renato Cazzulani, Vigevano, 1960.

Motore Fiat 1100/103.

Nell'immediato dopoguerra Renato Cazzulani aveva lavorato sulle Maserati della Scuderia Milan ed in seguito su quelle della Squadra Argentina che corse in Europa negli anni 1949/51. Più tardi aprì un'officina a Vigevano. Il suo cliente Giuseppe Crespi gli chiese di costruire una Formula Junior nel 1959. La macchina fu pronta solo dopo l'inizio della stagione 1960. La conoscenza di Cazzulani delle vetture Maserati si manifestava nel tipico chassis tubolare di base con due longheroni e tre traverse, nel ponte rigido con balestre semiellittiche e con la barra di torsione all'anteriore. Il motore era il Fiat 1100 preparato in officina. La carrozzeria richiama il posteriore di un'Alfetta, aggiungendo un ulteriore elemento all'insieme demodé. La macchina fu chiamata PLW, dalle iniziali dei figli di Cazzulani (Pietro, Lina, Walter). Due tentativi di Crespi di qualificarsi a Monza fallirono. Il progetto fu abbandonato, ma la macchina è tuttora in esistenza.

BIBLIOGRAFIA

Due libri soltanto hanno trattato, a distanza di 50 anni tra loro, l'argomento delle Formula Junior italiane:

- Orsini, Luigi, "Formula Junior", Automobile Club d'Italia l'Editrice dell'Automobile, Roma, 1969.

- Silva, Alessandro "Formula Junior. Made in Italy". Fondazione Negri, Brescia, 2021

Due tra i più importanti ed acuti scrittori di cose automobilistiche hanno trattato la Formula Junior in articoli già nel 1959, avendone intuito molto presto l'importanza:

- Jenkinson, Denis S., "Some thoughts on Formula Junior", Motor Sport, December 1959.

- Ludvigsen, Karl, "Formula for fun", Sports Cars Illustrated, May 1959

Fondamentale per la comprensione del passaggio tra l'artigianato e la tecnologia è la corposa pubblicazione:

- "Formula Junior Competition Cars", published in association with Motor, London, Temple Press, 1961

AISA ha trattato la Formula Junior in occasione del cinquantesimo anniversario della prima corsa:

- Curami, Andrea, "La Formula Junior Cinquant'anni dopo 1958-2008", AISA Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile, Torino, Monografia 83, 2008.

La rivista "Auto Italiana", annate da 1956 a 1963, ha seguito puntualmente le discussioni, interminabili, precedenti l'attuazione e lo sviluppo tecnico della Formula Junior sino alla sua scadenza. Molti dei modelli di Formula Junior italiane sono descritti individualmente, in servizi di varia qualità di approfondimento.

Fuoriserie per tutti gli usi e per tutti i gusti

ALESSANDRO SANNIA

Il record di trasformazioni ed elaborazioni va certamente alla Fiat 600 se si prende in considerazione la quantità; tuttavia se il criterio fosse la varietà, il titolo spetterebbe alla 1100. Insita nel suo essere la vettura media nazionale di maggior diffusione nell'epoca d'oro delle carrozzerie fuoriserie sta, infatti, la particolarità di essere stata impiegata come base per un'incredibile moltitudine di derivazioni, che spaziano dall'impiego sportivo fino a quello professionale e specialistico.

Il fenomeno delle elaborate

Innanzitutto, la 1100/103 fu coinvolta nel "business" delle elaborate: vetture con carrozzeria sostanzialmente di serie, ma con finiture e dotazioni migliorate. Era un mercato estremamente florido, fra la metà degli anni Cinquanta e la fine del decennio successivo, spinto prevalentemente da due motivazioni. La prima andava di pari passo con la diffusione dell'automobile: sempre più popolare, sempre più standardizzata e dunque con il rischio di apparire impersonale e di non essere più identificativa di uno status per il suo proprietario. Ecco dunque la soluzione, con i carrozzieri che proponevano personalizzazioni facilmente adattabili ai gusti individuali, a prezzi che solitamente non superavano che del 20 per cento quelli dell'auto di serie. Il fenomeno riguardò soprattutto la 600 e, in misura leggermente minore, la 500, ma arrivò anche a comprendere la 1100 e, sporadicamente, modelli più blasonati come l'Appia e la Giulietta. La seconda motivazione è che molti di questi carrozzieri si premu-

ravano di siglare robusti contratti con la Fiat che garantivano loro degli stock di veicoli da mantenere sempre in pronta consegna: un vantaggio non da poco quando i tempi medi di attesa per un'auto nuova superavano facilmente i sei mesi. Fu un fenomeno trasversale, che arrivò a coinvolgere gran parte dei carrozzieri, partendo dagli stessi autoriparatori (esisteva sul mercato una grande abbondanza di componentistica "sciolta" e di kit già preconfezionati, a cui bastava aggiungere un po' di fantasia) fino ad arrivare, appunto, all'approccio più strutturato dei marchi importanti. Fra chi si specializzò in questo settore va senza dubbio ricordato Antonio Scioneri, che arrivò a strutturare una rete commerciale a livello nazionale, fatta di piccoli rivenditori di provincia, in concorrenza a quella della Casa madre Fiat. Altri operatori di rilievo in questo settore furono Canta e Fissore, ma pure nomi più illustri, come Viotti, Vignale e persino Touring. La Ghia, addirittura, creò una nuova società appositamente per la realizzazione di questo tipo di prodotti – la Ghia-Serie Speciali, rilevando l'ex-Stabilimento Monviso – che esordì nel 1954 proprio con una 1100/103. Anche Moretti e Cisitalia tentarono la via delle elaborate per rimediare a situazioni difficili, in un mercato che non lasciava più spazio ai piccoli costruttori ma che ancora sembrava essere molto generoso con i carrozzieri.

È anche opportuno sottolineare un aspetto solitamente ignorato: i grandi carrozzieri spesso utilizzavano per le "elaborate" solamente

il proprio marchio, subappaltando l'esecuzione del lavoro a terzisti specializzati. A Torino ve ne erano diversi, come Amandonico e Carel.

Berlinette o coupé?

La 1100/103 fu anche una base estremamente prolifica per le fuoriserie più convenzionali: esemplari unici o piccole serie, il più delle volte di impostazione sportiveggiante, che offrivano una valida alternativa alla berlina di serie per la clientela più originale. Fu anch'esso un mercato fiorente in quello stesso periodo, grazie alla totale assenza di una sportiva compatta nella gamma Fiat (uscita di produzione la 1100 ES, alla fine del 1950, l'unica granturismo a due porte era l'ingombrante e costosa 1900 Granluce) ed al fatto che anche la concorrenza era posizionata molto più in alto della 1100. Solo l'arrivo dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint, nel 1954, avrebbe potuto cambiare leggermente lo scenario, ma i costi delle carrozzerie fuoriserie erano tali da continuare a rendere competitiva la derivata di una Fiat 1100 rispetto ad un'Alfa Romeo (quasi) di serie. Senza contare il fattore fiscale, che a quei tempi era tutt'altro che trascurabile.

Declinate in una moltitudine di modi differenti, dalla coupé da competizione alla comoda berlina alla granturismo, le 1100 a due porte apparvero nell'offerta di praticamente ogni carrozziere italiano, pur come sempre con risultati piuttosto variegati.

A puro titolo di esempio, si possono ricordare i modelli di Pininfarina – la sua maggiore produzione destinata alla vendita diretta al pubblico,

e non cioè su commissione di una Casa automobilistica – che vennero realizzati in ben quattro serie, fra il 1954 e il 1960, inizialmente su base 1100 TV e poi su 1100/103 D oppure 1200. Ne derivarono anche alcuni esemplari unici, fra cui una station-wagon di chiara ispirazione americana.

Altrettanto importante fu la produzione della 1100 Gran Turismo di Viotti, iniziata nel 1956 e proseguita fino al 1962, anche in versione "Giardinetta".

Ancora più significativa per valutare la vivacità dei carrozzieri è la produzione di Vignale: in meno di un lustro, ha realizzato sulla base di 1100/103 e 1200 ben cinque diversi modelli prodotti in piccola serie, intervallati da diversi esemplari unici su commissione, tutti frutto della collaborazione con Giovanni Michelotti e tutti con un proprio carattere distintivo. Ha iniziato nel 1954 con la "Charmant", sobria berlinetta a quattro posti ancora molto legata allo stile dell'immediato dopoguerra; l'anno successivo ha proposto la "Mignon", una due posti secchi snella e leggera, che condivideva lo stile, per quanto con diverse proporzioni, con alcune sue contemporanee fuoriserie su base Ferrari. Nel 1956 ha rinnovato l'offerta, realizzando la "Desirée" come nuova proposta, molto più moderna e aggressiva, di berlinetta spaziosa e la "Printemps" per la clientela più sportiveggiante. L'evoluzione si è conclusa nel 1957 con la "Wonderful", caratterizzata da uno stile ancora più estremo e vistoso, con una ricercata verniciatura bicolore che enfatizzava le "code" appuntite. A queste vanno aggiunti circa altrettanti modelli di familiari, di cui si parlerà più avanti.

Restando nel campo delle fuoriserie sportive, la 1100 fu anche la base per un effimero tentativo di rilancio del marchio Cisitalia, ad opera di Carlo Dusio, figlio del fondatore. Tornato in patria dopo l'avventura argentina, aprì un nuovo stabili-

mento in provincia, a Racconigi, e cercò di replicare la medesima formula che aveva portato al successo l'azienda paterna: realizzare un'auto sportiva a partire da una meccanica di grande serie, con una bella carrozzeria e qualche sapiente accorgimento meccanico. Il tutto, però, fu eseguito con una portata molto minore, investimenti contenuti e forse anche ambizioni ridimensionate: erano passati appena sei anni dalla nascita del "mito" 202 (e quattro dalla "fuga" in Sudamerica), ma l'Italia stava cambiando rapidamente. Ai rampanti anni del primo dopoguerra stava seguendo il periodo del boom economico, con una prosperità più diffusa e, almeno teoricamente, uno spazio di mercato più ampio. Tuttavia, l'offerta era anche molto maggiore e in fin dei conti le nuove Cisitalia avevano poco da offrire più dei loro concorrenti, se non un marchio che, almeno a Torino, ricordava le monoposto. L'operazione iniziò con un esemplare unico chiamato 33 DF "Volo Radente" (cioè "Derivata Fiat"), che fu esposto al Salone dell'Automobile di Torino del 1953 ed era una spider piuttosto originale disegnata da un giovane Aldo Brovarone. Ne seguì una piccola serie di coupé, senza mai tornare al successo degli anni Quaranta, così come finì in poco di fatto il tentativo successivo, con le nuove 35 DF e 36 DF (con motore 1.250 realizzato con componenti Siata la prima e con meccanica di serie la seconda), che apparvero nel 1957. La Cisitalia avrebbe poi chiuso definitivamente nel 1964 dopo una lenta agonia basata su delle fuoriserie di derivazione Fiat 600, che poi altro non erano che delle Siata vendute con diverso marchio.

Buona anche per le corse

Tornando alle 1100/103, non bisogna poi dimenticare l'ambito agonistico. La Classe fino a 1100 cc, infatti, era ancora la più importante, almeno nella prima metà degli anni Cinquanta, per quanto con una vi-

vacità creativa da parte dei piccoli costruttori senz'altro minore rispetto al periodo precedente. Non ci fu nessuna "sport" artigianale su base 1100/103 – mentre erano state tantissime quelle derivate dalla prima generazione della 1100 – ma sui campi di gara non si videro solo le 1100 TV berlina in categoria Turismo. La principale protagonista "fuoriserie" fra le Gran Turismo, infatti, fu la "1103" (fantasiosa contrazione del nome originale, utile a distinguerla dal modello precedente con telaio separato), realizzata da Zagato.

Ebbe anche una vita torinese, grazie ad un'inconsueta collaborazione con la Siata. L'azienda di Ambrosini, infatti, tentò dapprima un approccio alle competizioni con una coupé carrozzata da Vignale (derivata dalla "Charmant") per poi rivolgersi a Zagato, attratta probabilmente dalla leggerezza che derivava dalla costruzione in alluminio. Ne risultò la Siata 1250 GT, che impiegava una carrozzeria sostanzialmente uguale a quella della 1103 e che, grazie ad opportune modifiche al motore, aveva l'ambizione di competere nella Classe di cilindrata superiore.

Di portata minore, ma con risultati più significativi a livello estetico ci fu pure il risultato della collaborazione fra Bertone e Stanguellini, che nel 1954 realizzarono una decina di esemplari di una berlinetta 1100 TV GT dalle linee originali e vagamente "aeronautiche", come piaceva alla moda di quegli anni.

Arrivano le concept-car

Più estemporanee, in un ambito difficilmente definibile fra l'esemplare unico velleitario, la dream-car (un concetto di marketing molto americano, che ancora in Italia non era stato metabolizzato) e il mondo delle competizioni vere, ci furono anche svariati esemplari più o meno unici.

Fra i più notevoli va certamente ricordato il "Siluro 103 Abarth", ovvero una vettura di forte ispirazione

aeronautica, con tanto di ogiva al centro del frontale, realizzata dalla Ghia nel 1953 su base 1100 TV. Ne fu fatto anche un secondo esemplare, molto simile, su base Simca 9 1200 (la si riconosceva per l'ogiva rettangolare).

Fu, tuttavia, solo il prodromo di un altro capolavoro. Infatti, lasciata la Ghia per i noti dissapori con il socio, Felice Mario Boano si concentrò sull'attività in proprio (oltre che stilista, era da tempo proprietario di un'officina di scoccheria e martelleria, con ottime competenze nella lavorazione dell'alluminio) e l'anno successivo tornò a collaborare con Carlo Abarth, realizzando un trittico di vetture aerodinamiche: la spider corsa 207 A (con motore portato a 1.270 cc), la spider biposto 208 A e la coupé 209 A. In realtà, della 1100/103 impiegavano solamente i gruppi meccanici, opportunamente elaborati dal preparatore italo-austriaco. Le carrozzerie, realizzate in alluminio presso l'officina Boano Lavorazioni Speciali, erano allestite su autotelai in lamiera scatolata progettati dallo stesso Abarth. I risultati sportivi non furono degni di nota, ma quelli estetici sono eccezionali e ben rappresentano lo stile "aeronautico" di quel periodo.

Lo stesso si può dire della 1200 Spyder America, un altro esemplare unico nato dalla collaborazione fra Bertone e Stanguellini. In questo caso lo stile fu curato da Franco Scaglione, che proprio nel filone aerodinamico – si pensi alle sue celeberrime Alfa Romeo B.A.T. – ha dato il meglio di sé.

La Giardinetta per tutti

La prima generazione della 1100 era stata la grande protagonista del periodo della ricostruzione, anche grazie alla geniale intuizione delle "giardinette" con costruzione mista acciaio/legno: una brillante idea di Mario Revelli di Beaumont, concretizzata da Viotti e Fissore.

Ai tempi della 1100/103 le strutture in legno non erano più necessarie,

dal momento che la materia prima metallica non scarseggiava più, e qualche reminiscenza rimaneva solo a livello estetico, perché comunque dava l'idea dell'auto americana (si pensi alla Fiat 500 C Belvedere). Inoltre, all'inizio del 1954 la Fiat era entrata prepotentemente con la sua 1100/103 Familiare – un prodotto razionale e di grande serie – in un segmento che fino ad allora aveva presidiato in modo poco più che simbolico con la quasi sconosciuta 1100 Furgone-Giardiniera derivata dai veicoli commerciali BLR e poi ELR. I carrozzieri, che non potevano più aspirare a vendere il prodotto *mainstream*, dovettero come sempre dar fondo alla fantasia per trovare alternative, sbilanciandosi verso l'impiego professionale più specialistico o la fuoriserie più elegante, ammesso che una familiare di questo genere potesse avere, in quegli anni, qualche attrattiva.

Viotti, che della "Giardinetta" era stato l'inventore, proseguì la sua produzione su base 1100/103 con un modello molto più raffinato, a tre porte. Ne costruì due diverse serie, la seconda uscì nel 1957, con uno stile più moderno, quando ormai Vittorino Viotti era scomparso, la notte di Natale dell'anno precedente.

Qualcun altro fece esperimenti in esemplari unici, innovativi e attraenti, ma solo se c'era un cliente pagante pronto ad acquistare una vettura tanto insolita come poteva apparire allora una familiare sportiva. È il caso della 1100 TV Sports Wagon costruita da Pininfarina nel 1954, della 1100 TV Giardinetta realizzata lo stesso anno da Scioneri oppure della 1200 Station Wagon di Ghia del 1957, con la parte posteriore del tetto scorrevole per facilitare il carico di oggetti ingombranti. Vignale approcciò questo tema con la consueta esuberanza, realizzando un paio di modelli in cui enfatizzava la capienza, con portellone o con bauletto separato, destinati prevalentemente all'impiego come taxi

o come vetture di servizio per gli alberghi. Nel 1957, però, propose anche una versione sportiveggiante, a tre porte, derivata dalla coupé "Wonderful" e chiamata "Garden Car".

Gli altri si dedicarono soprattutto ai veicoli da lavoro. Ghia si rivolgeva ai tassisti con un ibrido realizzato adattando al robusto châssis del 1100 I una carrozzeria da autovettura, molto simile alla Familiare di serie. Fissore fece lo stesso, realizzando su base 1100 I una versione a "due volumi e mezzo", cioè con un bauletto sporgente per offrire più spazio ai bagagli dei clienti. Poi sembrò cambiare strategia con la "Roberta" del 1959. Moderna ed elegante, poteva apparire come una familiare quasi di lusso, ma era stata pensata in modo da poterne ricavare facilmente anche la versione ambulanza.

1100 al lavoro

Gli impieghi specialistici sono, infatti, l'ultima tipologia di 1100 che veniva realizzata dai carrozzieri.

Le più diffuse erano le ambulanze. In un periodo in cui ancora non erano equipaggiate con nessun tipo di apparecchiatura medica (si sarebbero diffuse solo alla fine degli anni Sessanta) e il soccorso era impostato sul principio "carica e corri", cioè nel trasporto urgente dell'infortunato verso l'ospedale, non tutti però potevano permettersi una Fiat di grossa cilindrata, o meno che mai un'Alfa Romeo. La realtà delle Pubbliche Assistenze e delle Misericordie, fatta di volontari e di autofinanziamento, spesso arrivava con difficoltà ad acquistare un'ambulanza nuova e la 1100 era già un modello più che accettabile, con dimensioni e prestazioni sufficienti.

I principali specialisti in questo campo furono Garavini, Savio, Coriasco, Fissore e Mariani. Gli ultimi due realizzarono anche alcuni allestimenti funebri, anche se – trattandosi di servizi a pagamento – le imprese solitamente preferivano in-

vestire su modelli più grandi e opulenti.

Il resto furono poche versioni da trasporto, a causa del fatto che la versione a scocca portante era complessa da trasformare in autocarro e che comunque la portata difficilmente poteva andare oltre i quattro quintali. Andavano bene soprattutto come camioncini dei gelati, con le prime celle coibentate.

Pochi furono anche i mezzi pubblicitari derivati della 1100/103: superato il periodo d'oro, a inizio anni Cinquanta, delle "carovane pubblicitarie" al seguito del Giro d'Italia ciclistico e di altri grandi eventi simili, le aziende si orientavano sempre più verso veicoli che potessero essere usati quotidianamente per trasportare le merci, e per questo, in fin dei conti, il 615 e il Leoncino erano molto meglio della 1100.

Monografie AISA

- 131 **Fiat 1100/103**
70 anni di un fenomeno italiano
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Torino, 11 febbraio 2023
- 130 **La stagione dei Gentlemen Drivers italiani**
D. Castellarin
Conferenza Aisa, Museo Elli Cozzi, Legnano, 20 novembre 2021
- 129 **Il primo Gran Premio d'Italia**
S. Faurès Fustel de Coulanges, A. Silva
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 10 settembre 2021
- 128 **Le automobili a vapore**
D. Lorenzone, L. Morello, P. Meletti Cavallari
Monografia Aisa, settembre 2021
- 127 **Jackie Stewart**
G. Gauld, L. Boscarelli, P. Allievi
Monografia Aisa, febbraio 2021
- 126 **All'ombra dei grandi De Vecchi e altri pionieri dell'automobile a Milano**
D. Biffignandi, G. Cancellieri, A. De Vecchi, A. Sannia
Monografia Aisa, ottobre 2020
- 125 **Go-kart**
Evoluzione tecnica e sportiva del Karting dagli esordi agli anni Settanta
Tavola rotonda Aisa, Bologna, Museo del Patrimonio Industriale, 30 novembre 2019
- 124 **I camion italiani dalle origini agli anni Ottanta**
Massimo Condolo
Conferenza Aisa, Fondazione Negri, Brescia, 19 ottobre 2019
- 123 **Cars & Strips**
Le auto di Paperino e Topolino
Riccardo Daglia, Aldo Zana
Conferenza Aisa, Milano, 23 marzo 2019
- 122 **Alfetta**
la "vetturetta" che corse con i grandi
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizzone
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018
- 121 **Jim Clark**
Graham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019
- 120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1 dagli anni Ottanta a oggi**
Enrique Scalabrini
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018
- 119 **Riccardo Moncalvo. Il fotografo dell'eleganza**
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018
- 118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017
- 117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017
- 116 **Correre nel dopoguerra. La scuderia Milan, 1946-1966**
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 3 dicembre 2016
- 115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 5 novembre 2016
- 114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teullie, Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e Pobiettivo
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini: l'ingegnere costruttore**
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti**
Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza, 4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine**
Ercole Colombo fotografa la Formula 1
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano, Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia, Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori: gli anni Cinquanta visti da lontano**
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile**
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa, Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi, Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA), 22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato, due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior**
cinquanta anni dopo 1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE, Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio, Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino (VI), 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi, Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis, Villafranca di Verona (VR), 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte, Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005

- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Oglia
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbatto 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

I libri AISA riservati ai soci

Piloti dell'altro mondo

Come si correva tanto tempo fa

Nuova edizione delle Monografie Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10) a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 166
Formato 230 x 280 mm



Come non ci fosse un domani

Stile di corsa e di vita anni Cinquanta

Nuova edizione delle Monografie Maserati e OSCA (38), Le corse negli anni Cinquanta (53), Ascari (65) a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 192
Formato 230 x 280 mm



I Saloni dell'Auto

Milano 1901-1947

Giovanni Bossi, Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 284
Formato 230 x 280 mm



Itala. Splendore e declino

di una grande marca

Donatella Biffignandi
Copertina cartonata
Pagine 412
Formato 230 x 280 mm



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. Obiettivo fondante dell'**AISA** è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico. Nella sua attività, l'**AISA** coinvolge protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto. Organizza conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e la quantità delle informazioni e dei documenti della Monografie ne fanno un riferimento unico di grande valore.

AISA ha pubblicato quattro libri dedicati ai grandi piloti italiani, ai Saloni dell'Auto a Milano e alla marca automobilistica Itala.

I primi due Presidenti dell'**AISA** sono stati gli ingegneri-progettisti Dante Giacosa e Sandro Colombo. Dal 2002 è Presidente l'ingegnere Lorenzo Boscarelli.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione:
www.aisastoryauto.it

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.

AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.

AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.

AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: www.aisastoryauto.it

