

FIAT 1900:

L'illusione americana

● di **Alessandro Sannia**

L'industria italiana al termine della Seconda Guerra Mondiale era in ginocchio. I danni agli impianti erano stati ingentissimi; gli Angloamericani avevano bombardato ripetutamente le fabbriche e le commesse di una guerra persa non potevano certo ripianare i bilanci. Anche la situazione sociale era particolarmente critica, con una componente operaia e sindacale fortissima e fortissimamente orientata sul piano politico. Vittorio Valletta compì un capolavoro di equilibrismo diplomatico giustificando la sua collaborazione col governo fascista prima e con le truppe di occupazione tedesche poi, tirando fuori l'asso nella manica di aiuti occulti passati ai partigiani nel biennio 1943-45. Prima fu epurato, poi assolto e infine tornò alla guida della Fiat. Per l'azienda fu una fortuna, visto che nel

frattempo, il 16 dicembre 1945, era morto il senatore Agnelli e dunque una guida sicura e decisa era indispensabile. Una certa parte delle maestranze avrebbe preferito una gestione

diretta da parte dei comitati di fabbrica, ma alla fine le pressioni di una certa altra parte del nuovo governo repubblicano riportarono la situazione a come era prima



quattro ruote storiche

del conflitto. La pressione maggiore arrivava dagli Stati Uniti, che non sottovalutavano le potenzialità delle aziende italiane e in mezzo a quelle rovine continuavano a vedere i lati positivi. Ne erano talmente convinti da aver approntato un pesante programma di aiuto a supporto della ricostruzione industriale, l'European Recovery Program, meglio noto come "Piano Marshall". Gli Americani erano interessati ad alcuni settori tecnologici in cui l'Italia era all'avanguardia, come il caccia

a reazione costruito dalla Caproni, ma anche l'industria automobilistica poteva dare i suoi frutti. Diverse Case statunitensi, infatti, parevano interessate a sviluppare collaborazioni per la costruzione di vetture di medie e piccole dimensioni da costruire in tutto o in parte in Italia. Valletta si recò negli USA per contrattare la sopravvivenza della Fiat con un certo pessimismo e una strategia molto cauta. Il Professore puntava ad ottenere benevolenza e aiuti nel settore delle utilitarie (che

agli occhi degli Americani sarebbero state non solo la 500 Topolino, ma anche la 1100), garantendo che non avrebbe fatto concorrenza in quello delle vetture più grandi. Al contrario, si sentì rispondere che erano interessati proprio ad una vettura di dimensioni grandi (per noi) da costruire a Mirafiori e da vendere come compact-car (da loro). Per questo, ci sarebbero stati gli opportuni aiuti economici.

Valletta accettò la proposta e a Torino fu avviato lo studio di un modello completamente nuovo e di impostazione assai moderna, con carrozzeria a tre volumi, a scocca portante e linea "a ponton", cioè con la fiancata continua, senza più i parafanghi esterni. Il motore sarebbe stato un quattro cilindri in linea di circa un litro e mezzo. L'accordo con la Casa americana Nash, alla fine, non si concretizzò e la 1400, che fu presentata al pubblico nel marzo 1950, fu commercializzata negli USA attraverso l'esigua rete commerciale Fiat e riscosse oltre oceano un successo assolutamente limitato. Con un approccio simile, però, la Fiat avrebbe voluto proporre anche una vettura di dimensioni maggiori e motore di due litri,





ad otto cilindri a V, seguendo dunque una formula che negli Stati Uniti piaceva molto. L'autotelaio poteva essere

quello della 1400, allungato nel passo. La carrozzeria fu commissionata a Pininfarina e il progetto del motore fu avviato

dai tecnici coordinati dall'ing. Giacosa. Dopo i primi tempi di sviluppo, però, lo stile del prototipo apparve decisamente deludente e, sfumato l'appoggio che sarebbe derivato dalla collaborazione con la Nash, le sole vendite in Europa non sembravano essere sufficienti per sostenere l'iniziativa. Le prospettive sembravano ancora più sfavorevoli considerando che il frazionamento era penalizzato pesantemente da diversi sistemi fiscali europei e



dunque una berlina a otto cilindri di cilindrata relativamente piccola non sembrava la scelta migliore. Il motore, da parte sua, era però in fase avanzata e sembrava dare risultati buoni; sprecare tutto sarebbe stato un peccato.

Il progetto della vettura fu fermato, mentre il motore fu rivisto in ottica sportiva e fu impiegato per un'affascinante berlinetta che, proprio per la sua specificità meccanica, fu battezzata 8V.



Restava, però, ancora la necessità di aggiungere alla gamma Fiat una berlina di rappresentanza che attirasse una parte della clientela Alfa-Romeo e Lancia. Fu scelta una soluzione di compromesso che, come lato positivo, aveva tempi di sviluppo e investimenti decisamente contenuti. La scocca sarebbe rimasta esattamente la stessa della 1400. Per riconoscerla a livello estetico erano previste una diversa calandra, che comprendeva anche le luci di posizioni rettangolari, e dei profili cromati che dal parafrangente anteriore proseguivano lungo

la fiancata fin quasi alla fine della porta posteriore. Le dotazioni, però, sarebbero state all'altezza della classe a cui la 1900 aspirava di appartenere, con montati di serie l'autoradio e il "mediometro", ovvero uno strumento in grado di calcolare la velocità media su un percorso, con addirittura la possibilità di interrompere il computo durante le soste. Oggi, con l'elettronica, è una funzione banale, ma occorre ricordare che quello della 1900 era completamente meccanico ed era un raffinato capolavoro di orologeria.

La meccanica era in gran parte



quattro ruote storiche





la stessa della 1400: quattro freni a tamburo, sospensioni anteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti, ammortizzatori idraulici, molloni elicoidali e barra stabilizzatrice trasversale e posteriori ancora a ponte rigido, con molle a mezza balestra semiellittica, ammortizzatori e barra trasversale. Anche il motore era uno stretto derivato della 1400, nato per l'esigenza di avvicinarsi quanto più possibile ai fatidici due litri di cilindrata rinunciando all'ambizioso progetto dell'otto cilindri a V. In pratica, il passaggio da 1.395 a 1.901 centimetri cubici era avvenuto solo aumentando la corsa di ventiquattro millimetri, il che significò realizzare un nuovo albero motore e un nuovo basamento, leggermente più alto. La testa e quasi tutti gli altri componenti restavano, però, così invariati. La potenza ne guadagnava in modo significativo, salendo da 44 a 60 cavalli. Un'altra particolarità

della 1900 era data dal cambio che, oltre ad essere per la prima volta in una vettura Fiat di serie a cinque marce, con quarta in presa diretta e quinta surmoltiplicata, adottava anche un inedito e innovativo giunto idraulico installato al posto della normale frizione, che consentiva di partire comodamente in seconda o terza e di viaggiare regolarmente in quarta, ricorrendo alla prima solamente per spuntare in salita o alla quinta per la marcia in autostrada a basso consumo.

La moderna ammiraglia Fiat riusciva, dunque, con pochi sapienti tocchi a sembrare solo una lontana parente della 1400, con cui invece condivideva quasi tutti i componenti. In ogni caso, l'essere riusciti a mettere in produzione vetture del genere a poco più di un lustro dalla fine della più sanguinosa guerra mai vista era già una gran cosa.

quattro ruote storiche



In più, a far sognare, c'era anche la versione Granluce, che era una comoda berlina con due sole porte, un grandissimo lunotto panoramico ed uno

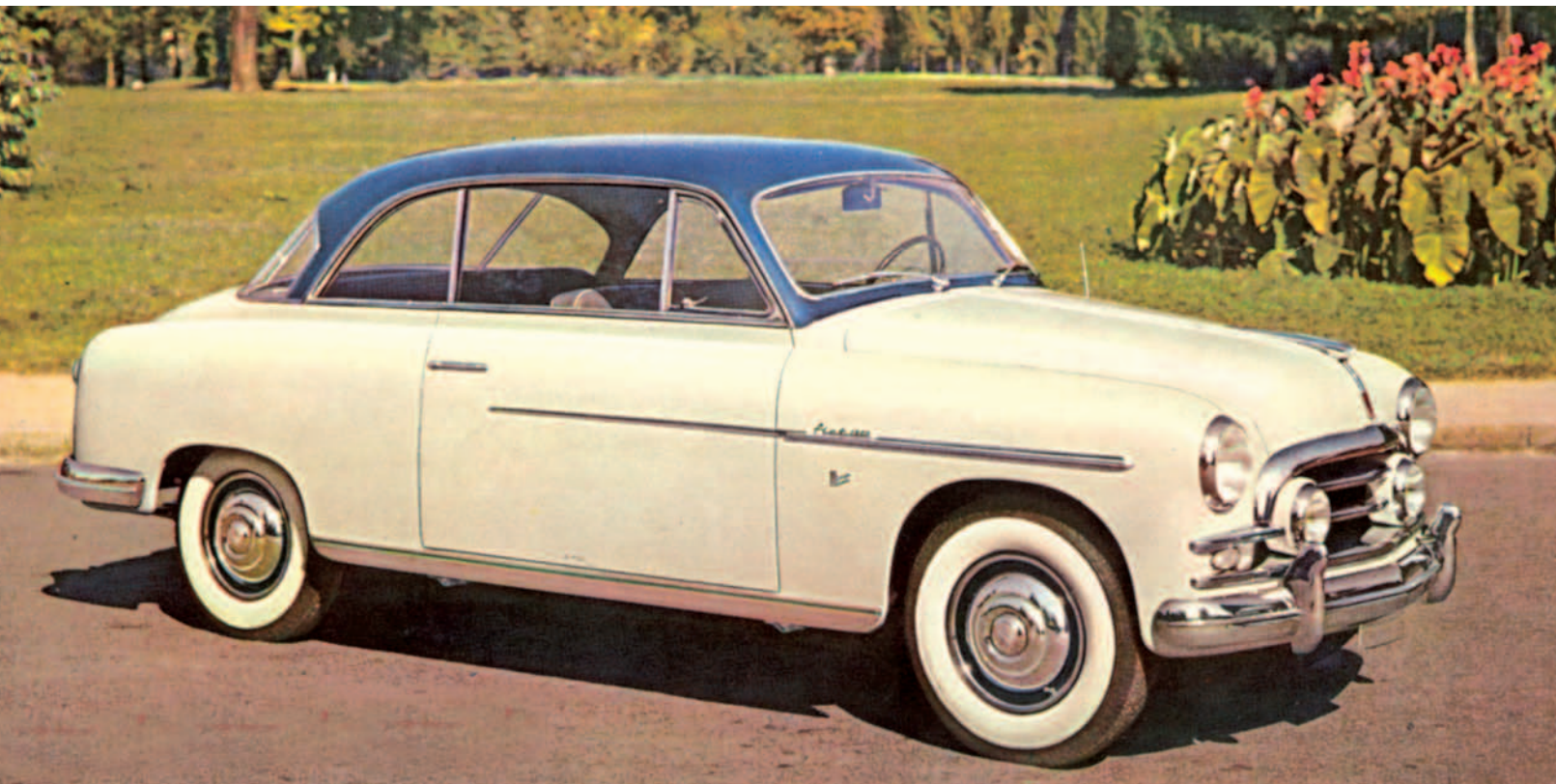
spirito sportivo che inaugurava un filone fino ad allora pressoché sconosciuto su questa sponda dell'Atlantico. La sua denominazione traeva origine dall'ampia superficie vetrata, che comprendeva non solo un lunotto posteriore fortemente curvato, al limite di quanto era tecnicamente possibile produrre all'inizio degli anni Cinquanta, ma anche portiere senza montante, con i finestrini posteriori che ruotavano fino a scomparire completamente all'interno delle fiancate.

La storia della 1900 è cominciata nel 1952, per l'esattezza ad ottobre, in occasione del "Mondiale de l'Automobile" a Parigi. Il successo di pubblico fu enorme, sebbene per la quasi totalità di esso la 1900 non rappresentasse altro che

una chimera irraggiungibile. I prezzi, infatti, erano decisamente elevati, seppure adeguati a quanto la Fiat andava offrendo: 1.750.000 lire per la berlina e addirittura 2.150.000 lire per la Granluce a fronte, ad esempio, di 750.000 per una 500 C Belvedere o di 1.100.000 per una 1100 E.

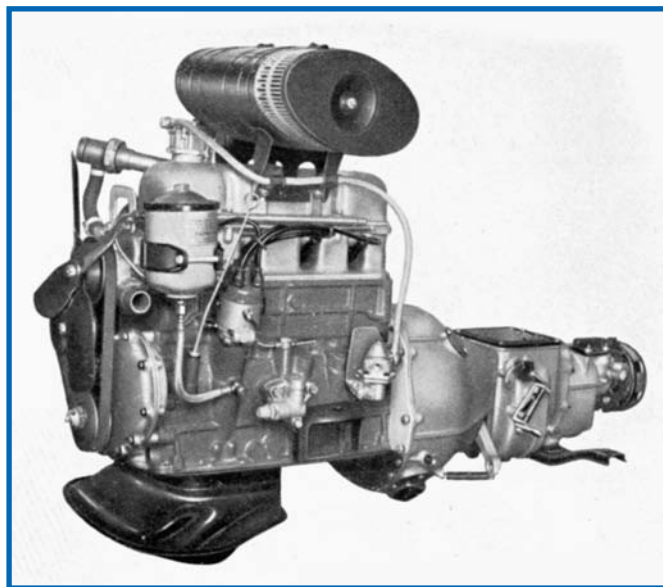
La 1900 Granluce, da parte sua, costituiva un qualcosa di eccezionale e del tutto al di fuori delle regole industriali della grande serie, come era accaduto in passato per alcune realizzazioni Fiat molto particolari.

La sua scocca, infatti, veniva costruita con tecniche praticamente artigianali dal Reparto Carrozzerie Speciali Fiat presso lo stabilimento torinese del Lingotto.



Nel 1954, in occasione del Salone dell'Automobile di Torino, la 1900 fu oggetto di un leggero restyling e di una serie di piccole modifiche al motore che ebbero come risultato un significativo aumento della potenza, che saliva così a 70 Cv e permetteva di raggiungere i 135 Km/h. La denominazione ufficiale della vettura diventava, da quel momento, 1900 A. Dal punto di vista estetico, la nuova generazione dell'ammiraglia torinese risentiva dei quattro anni passati dal debutto della 1400 e della sua linea a ponton. Se nel 1950 la fiancata continua e i tre volumi avevano rappresentato qualcosa di rivoluzionario, le linee morbide e raccordate stavano però passando abbastanza rapidamente di moda. Oltre oceano, alle vetture cominciarono a spuntare le pinne e nel giro di pochissimo tempo spigoli e linee tese avrebbero caratterizzato la nuova generazione di design.

La Fiat, lungi dall'idea di modificare completamente le sue vetture, intervenne però in modo concreto per ammodernare l'estetica. Innanzi tutto, dunque, furono aggiunte le "codine" ai parafranghi posteriori sostituendo pure le lucine tonde con più moderni e funzionali fanali a due luci montanti all'indietro. Inoltre, il profilo cromato lungo la fiancata veniva spostato più indietro, da metà del parafrangente anteriore fin quasi alla coda, e veniva completamente ridisegnata la calandra. La nuova soluzione prevedeva, infatti, una coppia di proiettori supplementari rotondi inseriti all'interno della griglia, rifacendosi così alla generazione precedente della Granluce. Questa, invece, passava ad ancor più moderni fari supplementari dall'inedita forma rettangolare, decisamente costosi e complicati da costruire con le tecnologie dell'epoca. Le novità per la versione sportiva riguardavano però anche la grafica, con un diverso profilo cromato, a "zeta",



sulle fiancate e un disegno del bicolore che comprendeva non solo più il padiglione ma anche una sottile striscia al centro del cofano anteriore. La differenza più significativa, resa possibile



● **La 1900, sia berlina sia Granluce, rimase in produzione fino all'inizio del 1959, sostituita poi dalle 1800 e 2100 a sei cilindri, la cui gamma prevedeva sia la Station-Wagon sia la Berlina Speciale a passo lungo, ma non una versione sportiva.**

dal progresso nelle tecnologie di fabbricazione dei cristalli, era però rappresentata dal lunotto posteriore che, già profondamente curvato nella prima serie, veniva esteso ancora di più



invertendo l'angolo dei montanti posteriori, che assumevano dunque un'inclinazione negativa. Cambiavano, infine, le coppe delle ruote, le maniglie delle porte e i fanalini posteriori. Viste le quantità estremamente esigue che venivano vendute di questo modello, eccessive persino per il Reparto Carrozzerie Speciali Fiat del Lingotto, la produzione della seconda serie fu affidata, come era già accaduto più volte in passato, ad un carrozziere esterno; in questo caso la commessa andò ad un'azienda appena nata, la Carrozzeria Ellena, di proprietà di Luciano Pollo ed Ezio Ellena, che era il genero del ben noto Felice Mario Boano il quale, evidentemente, garantì circa la serietà del nuovo fornitore.

Un'ulteriore rivisitazione dell'ammiraglia torinese fece il suo debutto due anni più tardi, in occasione del Salone dell'Automobile di Torino del 1956, dando vita alla 1900 B. Ancora una volta ci furono degli interventi sulla meccanica volti prima di tutto ad incrementarne ulteriormente le prestazioni, riuscendo a ricavare dal motore altri dieci cavalli, salendo così ad 80, il che consentiva di raggiungere una velocità massima di 145 Km/h.

Per migliorare la sicurezza e la tenuta di strada venivano inoltre introdotti il surpressore sull'impianto frenante e, ancora una volta come novità assoluta su una Fiat, gli pneumatici tubeless. Cambiava in modo ancor più vistoso anche la carrozzeria. Innanzi tutto, ci fu un pesante intervento sulla grafica, adottando anche sulla berlina una complessa verniciatura bicolore che prevedeva una tinta principale ed una secondaria per la parte superiore delle porte, attorno ai vetri, e per una porzione della fiancata. Tutti i tagli di colore erano delimitati da sottili profili cromati. Cambiava, infine, la calandra anteriore adottando, come sulla

seconda serie della 1100, il faro centrale, che si era ormai affermato come moda dopo i successi della 1100 TV. La 1900 Granluce fu oggetto di interventi ancor più vistosi di quelli della berlina, coinvolgendo in maniera consistente anche i lamierati.

La modifica principale consisteva nel dare molto maggiore slancio alla linea allungando le code posteriori e ricavando una tegolatura sporgente sopra ai fari anteriori. Cambiava leggermente la calandra anteriore, un po' semplificata per non appesantire un ornato già di per sé piuttosto complesso. Infatti, il trattamento bicolore era stato reso decisamente più appariscente: in una tinta erano verniciate la parte bassa della vettura, il padiglione e una striscia centrale su entrambi i cofani, mentre il resto, con la parte alta delle fiancate fino alla linea di cintura e all'indietro, sotto la coda, per poi tornare in avanti lungo i brancardi, era in un colore contrastante. L'effetto era davvero accattivante, degno di una fuoriserie di alto livello. Il risultato estetico della 1900 Granluce era stato talmente buono da far decidere di unificare in diversi dettagli anche la berlina esattamente un anno più tardi, in occasione della rassegna torinese del 1957: stessa calandra anteriore e grafica del bicolore nella parte posteriore molto simile, così da dare un po' di slancio alla linea senza però dover intervenire sui lamierati.

La 1900, sia berlina sia Granluce, rimase in produzione fino all'inizio del 1959, sostituita poi dalle 1800 e 2100 a sei cilindri, la cui gamma prevedeva sia la Station-Wagon sia la Berlina Speciale a passo lungo, ma non una versione sportiva. Si sarebbero infatti dovuti attendere altri due anni prima di vedere la bellissima 2300 Coupé con carrozzeria di Ghia.

FIAT 1900



MOTORE:

Tipo 105.000
Sistemazione anteriore
Numero cilindri e disposizione 4 in linea
Cilindrata cc. 1901
Alesaggio x corsa mm. 82x90
Rapporto di compressione 6,7:1
Potenza max. 60 CV (CUNA) a 4300 giri/min.
Coppia max. 13,3 mkg. a 2600 giri/min.
Distribuzione valvole in testa
Accensione spinterogeno
Raffreddamento acqua, pompa, termostato (circuito: 10 litri)
Alimentazione pompa, carburatore Weber 34 DRE6-SP (serbatoio: 48 litri)
Lubrificazione forzata (coppa 4,8 chili)

TRASMISSIONE:

Tipo giunto idraulico fra motore e frizione. Albero sdoppiato
Frizione monodisco
Cambio 5 marce + R.M. (II, III, IV e V sincronizzate)
 Comando al volante
Riduzione finale coppia conica ipoide (Rapp. 9/40)

SOSPENSIONI:

Anteriore ruote indipendenti, bracci trasversali triangolari, molla elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice trasversale
Posteriore assale rigido, molla elicoidali, ammortizzatori telescopici, balestre a 1/2 barra, stabilizzatrice trasversale

RUOTE:

Disco
Pneumatici: 6,40-14

FRENI:

A pedale idraulico sulle quattro ruote
A mano meccanico, a nastro, sulla trasmissione

STERZO:

Vite e rullo
Diametro di sterzata m. 10,70

IMPIANTO ELETTRICO:

Tensione 12 V.
Dinamo 300 W.
Batteria 35 Ah.

STRUTTURA:

Carrozzeria autoportante

DIMENSIONI:

Passo m. 2,650
Carreggiate ant. m. 1,330; post. m. 1,325
Lunghezza m. 4,305. Larghezza: m. 1,655
Altezze massima: m. 1,590; minima da terra: cm.18

PESI:

A vuoto kg. 1200
A pieno carico kg. 1530