

Piccola, ma con stile



Lancia Ardea

Nel 1939, appena dopo l'inizio della seconda guerra mondiale, la Lancia Ardea fu considerata una semplice copia in scala di un'auto più grande. In realtà, questa vettura di soli 903 cc presenta soluzioni tecniche che ne fanno ancor oggi un piccolo gioiello.



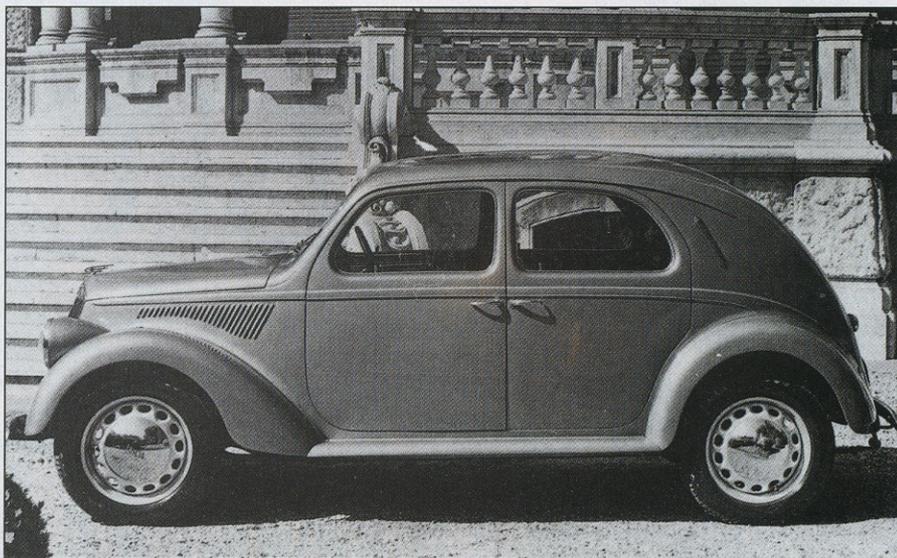
a guerra mondiale, esordiva la Lancia Ardea.
calata sotto l'Aprilia, in realtà
zionistiche assolutamente uniche

testo e foto di Renzo De Zottis

Strano destino quello dell'Ardea. A cominciare da un nome infelice, tanto che ancor oggi prevale la sua dizione più comune, Ardéa, piuttosto che quella etimologicamente corretta di Ardea con l'accento tonico sulla prima "a". Giova ricordare che Ardea è una cittadina a pochi chilometri da Roma, molto vicina ad Aprilia, che viene ricordata dagli storici in quanto fu capitale dei Rutuli, antico popolo laziale sottomesso dai romani.

La vettura venne inoltre presentata al pubblico in uno dei momenti meno opportuni per lanciare una nuova automobile: quel tragico autunno del 1939 nel quale la guerra era da poco iniziata e l'Italia del Patto d'Acciaio, pur vivendo ancora in un periodo di non belligeranza, già vedeva pericolosamente aumentare i prezzi e diminuire la disponibilità di benzina, peraltro carissima.

Ma l'Ardea era nella mente di Vincenzo Lancia già durante la definizione dell'Aprilia ma, com'è noto, egli si spense il 15 febbraio del 1937 e non poté assistere né al successo del suo capolavoro, né tantomeno vedere realizzata quella che avrebbe dovuto essere secondo le sue parole *la vettura più popolare fra quelle che ho costruito*. Così il suo sviluppo venne portato avanti dalla consorte, signora Adele, succedutagli alla presidenza dell'azienda e dai tecnici che, nel rispetto dei programmi da lui predisposti, continuarono nello studio di una piccola vettura di classe. Le prove su strada, affidate a Luigi Gismondi, utilizzarono delle Aprilia di pre-serie che vennero provate per tutto il 1938 sulle non esaltanti strade italiane fra Torino e Ardea equipaggiate con il cambio e il motore della

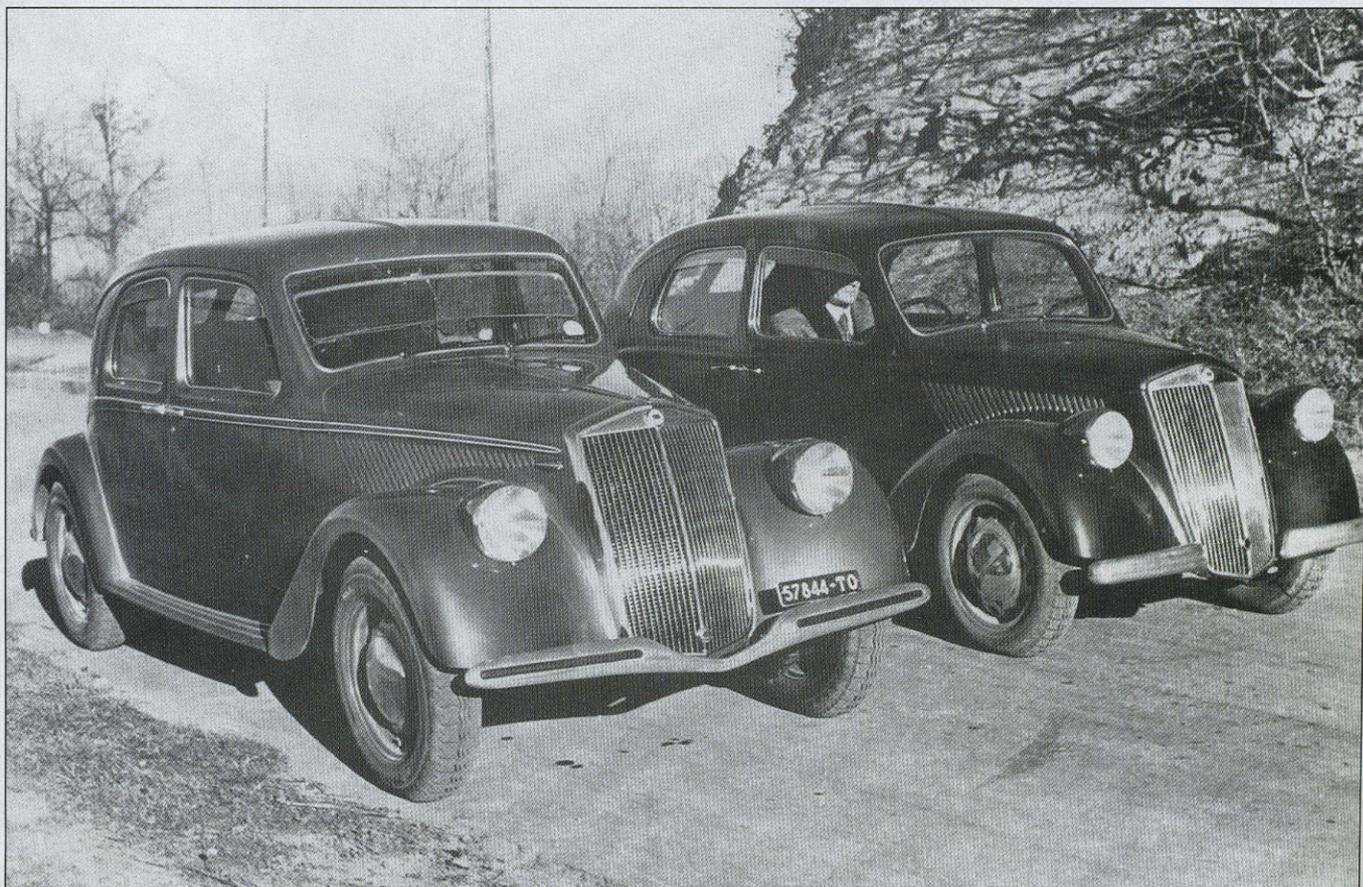


Lancia Ardea

Qui sopra: il prototipo dell'Ardea che si differenziava dalla produzione di serie per le calotte e la diversa luce posteriore.

A destra: messaggio pubblicitario per il lancio dell'Ardea.

In basso: confronto fra l'Aprilia (a sinistra) e l'Ardea. Si noti la differente forma dei paraurti anteriori e la minore sezione frontale dell'Ardea.

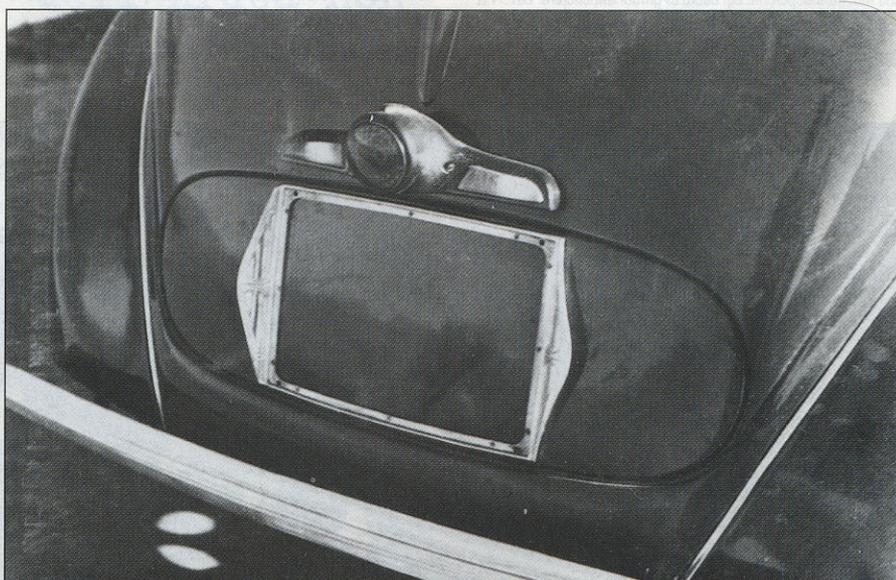




futura piccola Lancia. Particolarmente originale era il suo quattro cilindri a V stretto di 903 cc assai compatto e leggero (appena 80 kg) e dotato di un cinematisma della distribuzione davvero ingegnoso. Per mantenere il blocco motore più stretto possibile le valvole in testa erano inclinate e comandate da un solo albero di distribuzione azionato da una catena silenziosa munita di tenditore automatico. Ciò era reso possibile da otto cortissime aste e altrettanti bilancieri tutti inclinati, secondo un brevetto esclusivo della Lancia che sarebbe stato utilizzato poi anche su Aurelia, Flaminia e Flavia.

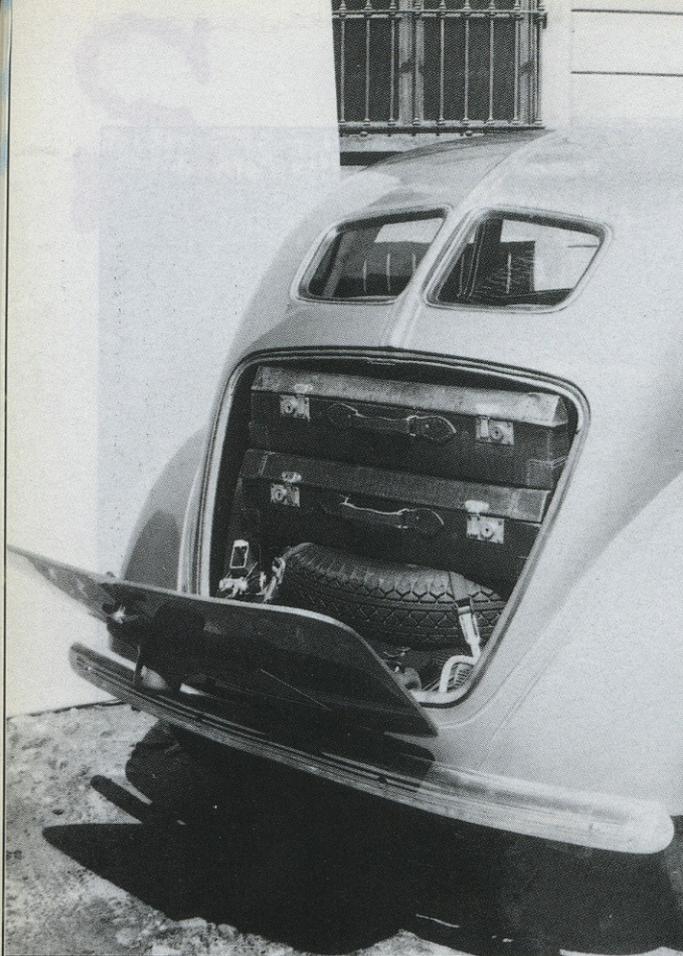
Il blocco dei cilindri era in ghisa con le canne riportate e intercambiabili in ghisa speciale. L'albero motore in acciaio speciale poggiava su tre supporti con cuscinetti di bronzo rivestiti in metallo bianco mentre i pistoni erano in alluminio speciale con tre anelli di tenuta e uno raschiaolio a gole. Completamente nuovo anche il sistema di trascinamento della pompa acqua accoppiata assialmente con un giunto alla dinamo. Il risultato era un motore (denominato tipo 100) capace di 28,8 CV (32 CV/litro) in grado di raggiungere i 105 km/h con un consumo di carburante di circa 7,5 litri per 100 chilometri, grazie anche al peso contenuto della vettura che raggiungeva i 780 chili in ordine di marcia. Più tradizionali le altre caratteristiche meccaniche dell'Ardea che presentava la frizione monodisco a secco, un cambio a quattro velocità più retromarcia in un solo

In alto: nella vista posteriore è evidente la minore rastrematura della coda dell'Ardea (a sinistra). **A lato:** il piccolo accesso al vano ruota di scorta che verrà abolito fin dal 10 ottobre 1941.

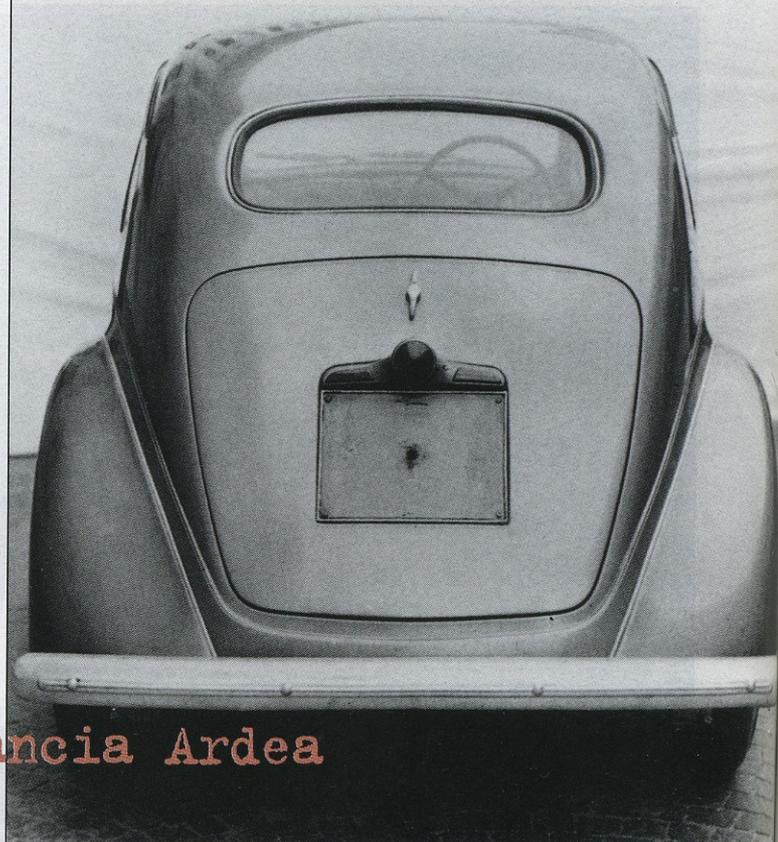


L'Ardea venne presentata al pubblico in uno dei momenti meno opportuni per lanciare una nuova automobile

blocco con il motore, la trasmissione ad albero tubolare, il ponte posteriore in lamiera d'acciaio saldata elettricamente, la classica sospensione anteriore Lancia a ruote indipendenti con molle elicoidali cilindriche e ammortizzatori idraulici a cannocchiale, la sospensione posteriore a balestre longitudinali semiellittiche poggiate su boccole elastiche integrate da ammortizzatori idraulici e lo sterzo a settore elicoidale e vite senza fine. Per quanto riguarda la carrozzeria, il successo riscontrato dall'Aprilia fu decisivo per determinare le forme dell'Ardea che proponeva in dimensioni ridotte le soluzioni stilistiche della sorella maggiore la cui coda tonda e rastremata rivelava la discendenza



In alto a sinistra: veduta posteriore di un'Ardea seconda serie che mostra il coperchio del baule di grandi dimensioni. La capacità del vano bagagli della vettura restava comunque decisamente ridotta.

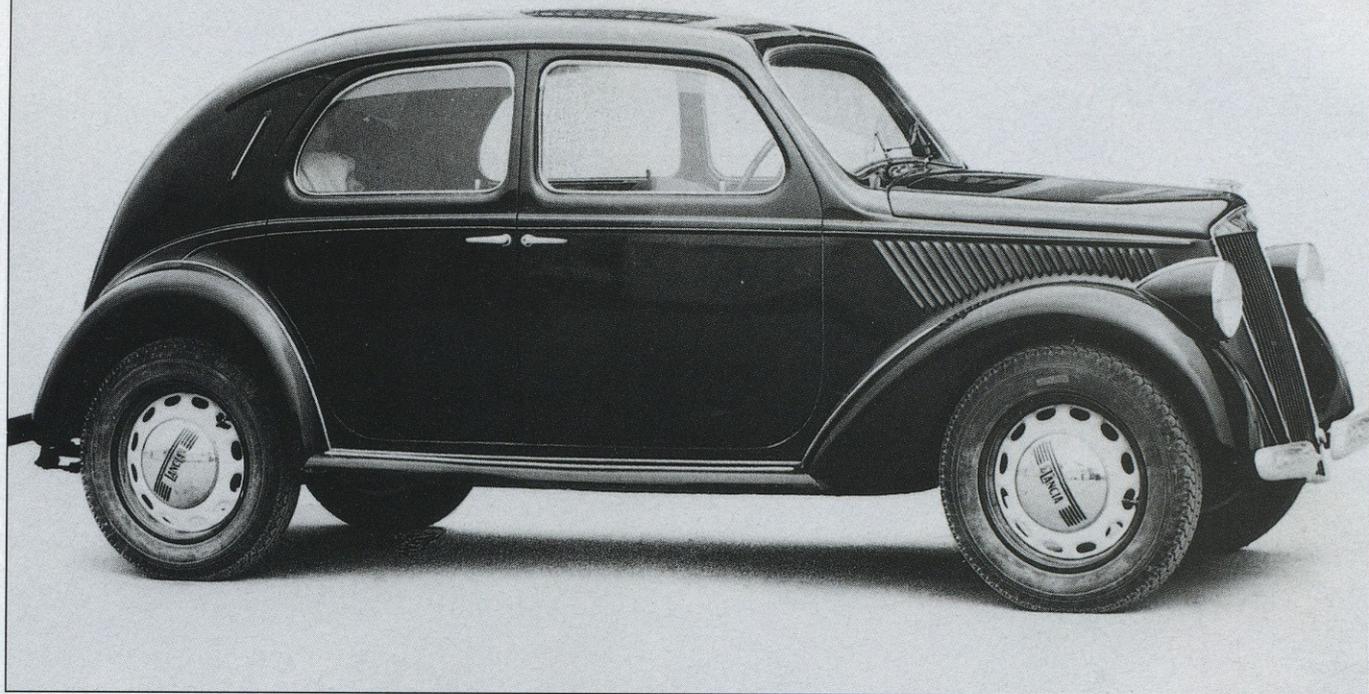


Lancia Ardea

Qui sotto: immagine pubblicitaria relativa alla seconda serie dell'Ardea. Da notare l'accento tonico sulla prima "a" che sparirà però nelle campagne pubblicitarie successive. Ancor oggi permane la tendenza a chiamare la vettura Ardéa.

Qui sopra: veduta posteriore di un'Ardea terza serie che presenta il lunotto non più sdoppiato e di maggiori dimensioni rispetto alle prime due serie. La vettura ha anche perduto la nervatura centrale a cresta lungo il tetto.





dalle più avanzate ricerche aerodinamiche del periodo, comuni anche ad altre vetture come la Volkswagen, la Chrysler Airflow e la Peugeot 402. Il frontale anticipava inoltre delle caratteristiche estetiche fatte poi proprie dalla produzione automobilistica di serie nel secondo dopoguerra, quali la ruota di scorta non più in vista nella parte posteriore ma sistemata all'interno del baule, o il frontale con la classica calandra a scudo con la soluzione dei fari sopra ai parafranghi che già preannunciava una loro possibile integrazione. Ciò che comunque distingue subito l'Ardea dall'Aprilia, oltre alla maggiore compattezza dei volumi che le consente un apprezzabile Cx 0.38, è la forma della coda meno rastremata che, nella prima serie, non presenta nessun accesso al bagagliaio (raggiungibile solo internamente) ma solo un angusto

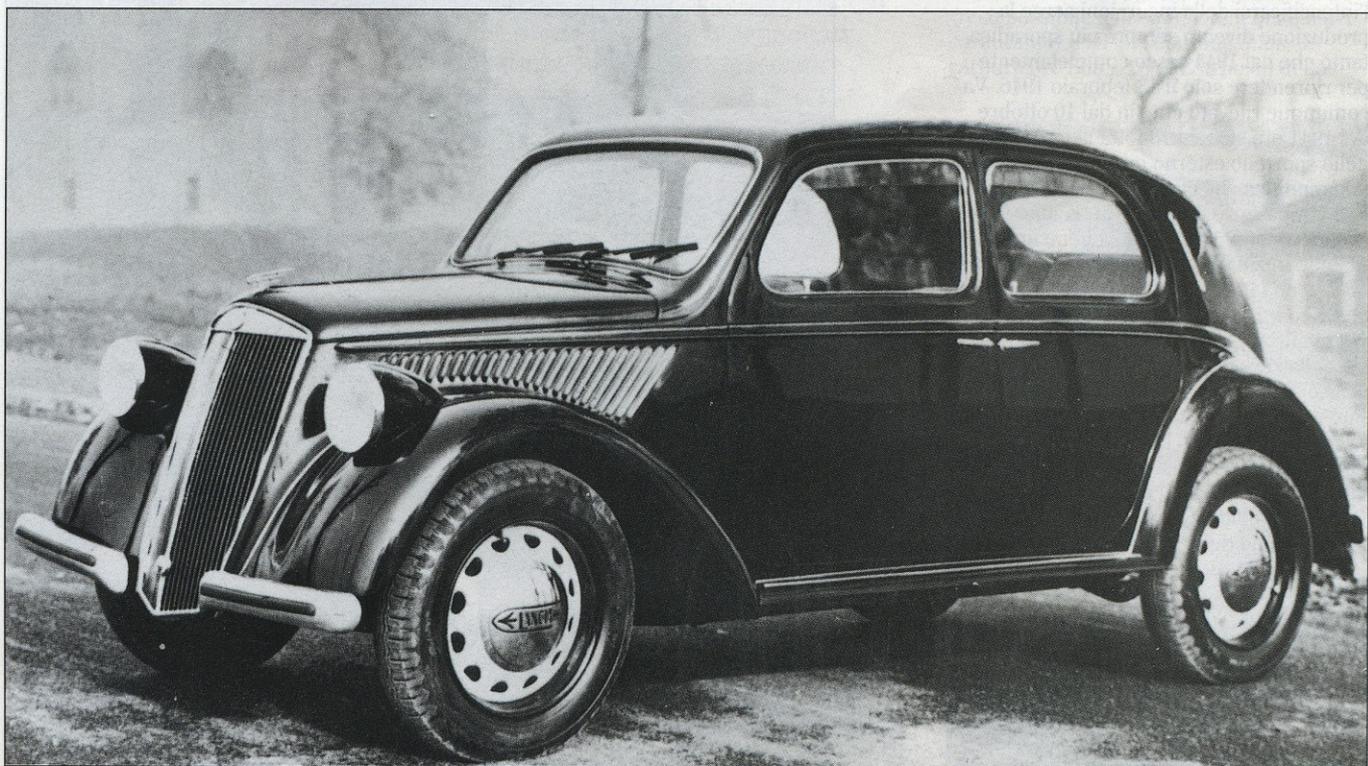
Qui sopra: Ardea terza serie.

In basso: Ardea quarta serie. Da notare la differente grafia della scritta Lancia sulle calotte delle ruote.

**Il successo
dell'Ardea non
poteva mancare,
ma si verificò
per forza di
cose solo dopo
la guerra**

sportellino per la ruota di scorta. Altre differenze con l'Aprilia riguardano l'apertura all'indietro del cofano anteriore in un solo pezzo e i paraurti anteriori divisi in due parti e privi dei profili in gomma che verranno introdotti solo sulla quarta serie. Questa sua forma d'avanguardia, unitamente alla cura dei particolari ed all'eleganza e al comfort dell'abitacolo di livello superiore, inusuali per questa categoria di automobili dalla cilindrata ridotta, assieme alla raffinata e robusta meccanica furono determinanti per il buon successo commerciale dell'Ardea, un successo che però si verificò per forza di cose solo dopo la guerra. Seguiamone ora l'evoluzione produttiva e la cronologia delle quattro serie.

Il montaggio della prima Ardea di serie, identificata in fabbrica con il numero

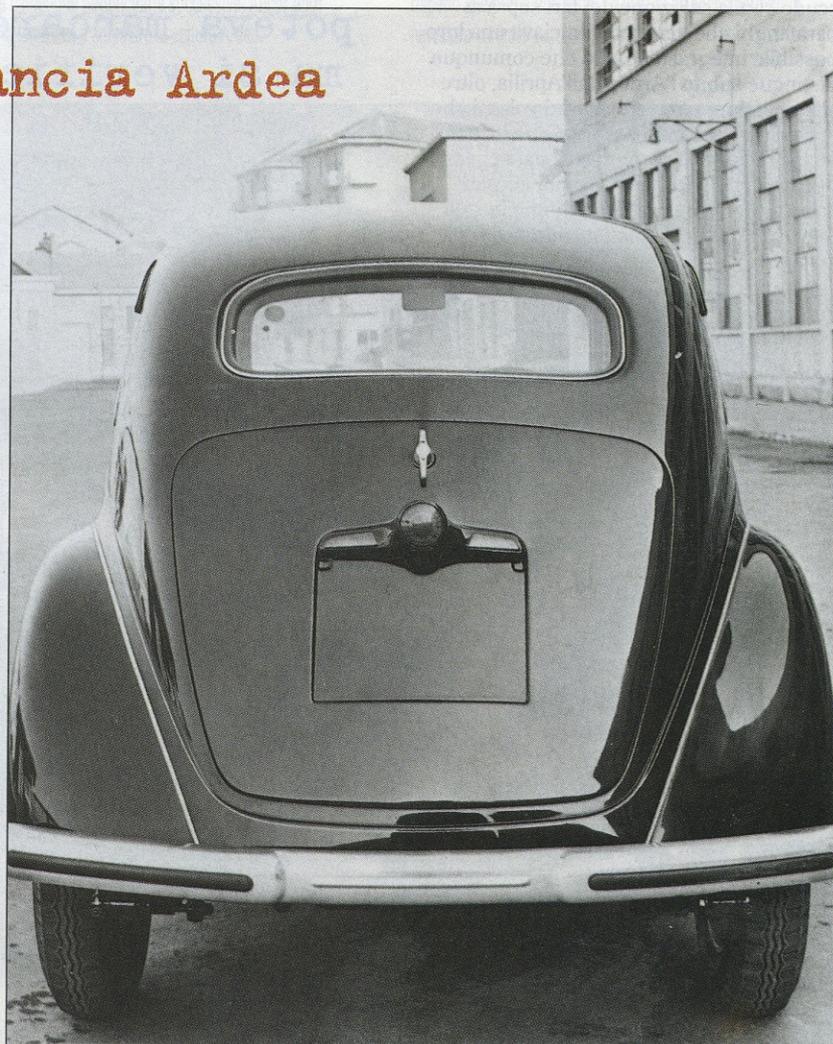




Ardea
4^a serie

250.1001, iniziò il 30 novembre del 1939: la vettura era azzurro chiaro con l'interno in panno grigio e venne collaudata il 14 dicembre per essere poi posta in vendita il 25 gennaio 1940: costava 26.500 lire, cifra non certo modica se consideriamo che per comprare un'Aprilia occorrevano 31.500 lire mentre la sua diretta rivale, la Fiat 508 C 1.100, non superava le 23.500 lire. Fra il 1939 e il 4 settembre del 1942 furono prodotte 4.692 Ardea, poi, con l'intensificarsi delle incursioni aeree la produzione diventò sempre più sporadica tanto che dal 1944 cessò completamente per riprendere solo il 13 febbraio 1946. Va comunque rilevato che fin dal 10 ottobre del 1941 era stata introdotta la modifica dello sportello esterno grande per il baule, una modifica che comunemente identifica la seconda serie della vettura la quale invece va fatta partire dal 24 gennaio 1948, quando iniziò il montaggio del motore tipo 100 A con la testata modificata, l'impianto elettrico a 12 volt e gli ammortizzatori Houdaille al posto di quelli a frizione. La seconda serie si chiuse il 5 agosto dello stesso anno dopo 1.301 vetture. Più significative le caratteristiche che contraddistinguono la terza serie dell'Ardea, presentata al Salone di Torino del settembre 1948, il primo dopo la lunga parentesi bellica. La vettura presentava la soppressione della nervatura centrale a

Lancia Ardea



In alto: dépliant pubblicitario dell'Ardea quarta serie. La vettura raffigurata è in realtà una terza serie in quanto presenta i paraurti privi della protezione in gomma. **A destra:** questo dettaglio è infatti caratteristico solo dell'ultima serie della vettura.



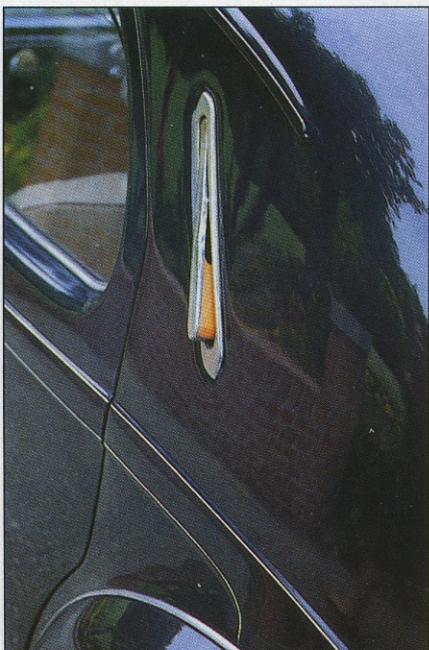
cresta lungo il tetto, il lunotto in un unico pezzo e di maggiori dimensioni e ammortizzatori posteriori Sabif. Ma la modifica più importante, che ancora una volta evidenzia la particolare tendenza della casa di Chivasso per le soluzioni d'avanguardia, riguardava l'adozione del cambio a cinque marce con una quinta di riposo cioè un overdrive in aggiunta alla quarta in presa diretta: una specifica fino ad allora mai utilizzata per una vettura di piccola cilindrata e assente in gran parte delle altre vetture di serie. La terza serie terminò la produzione il 16 novembre del 1949 dopo 3.906 esemplari. L'ultima serie, la quarta, rimasta in

Qui sotto da sinistra: la freccia, il portacenere cilindrico a scomparsa e il contaghiometri.

La compattezza
dei volumi
consente
all'Ardea un
coefficiente di
penetrazione
aerodinamica
davvero buono

In alto: la coda tonda e rastremata dell'Ardea richiama vetture come la Volkswagen o la Peugeot 402 che in quell'epoca rappresentarono le più avanzate ricerche aerodinamiche.

produzione dal 1949 al 1953 con 11.700 esemplari, non venne invece sottoposta ad un restyling, come si direbbe oggi, ma fu semplicemente aggiornata in alcuni dettagli che esternamente interessarono i paraurti, dotati di una protezione in gomma, e la variazione della grafia relativa alla scritta Lancia sulle calotte. All'interno venne ridisegnato il volante che diventava di colore avorio anziché nero come pure i vari pomelli e il portacenere cilindrico a scomparsa sul lato del passeggero. Dal punto di vista meccanico va registrata l'adozione del motore tipo 100 B la cui potenza, sempre a 4.600 giri/min, passava a 30 CV grazie all'adozione di una testa in alluminio al posto di quella in ghisa, all'aumento del rapporto di compressione (reso possibile dalla migliorata qualità del carburante) e all'installazione di un carburatore Solex 26 AIC al posto dello







In alto: la classica apertura "ad armadio" delle portiere, tipica delle vetture Lancia. **Qui sopra a sinistra:** il sedile posteriore. **A destra:** dettaglio del cavetto d'acciaio che comandava la tendina coprillunotto. **Qui a sinistra:** l'esemplare del nostro fotoservizio monta un prezioso volante in legno fuoriserie al posto di quello bianco avorio di serie.

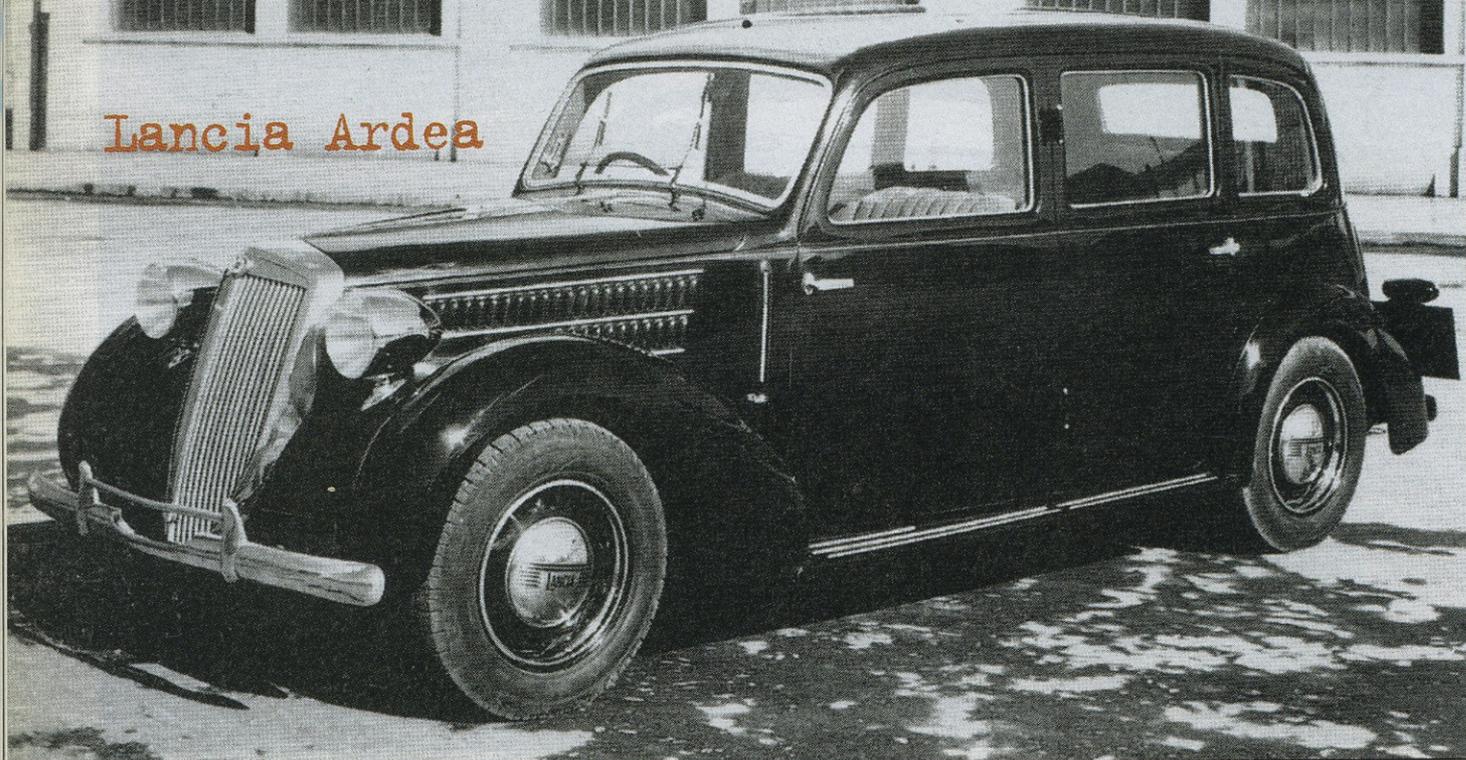
La quarta
serie
adottava il
motore tipo
100 B da 30
cavalli con
testa in
alluminio

Zenith 30 VIML 3.

La Lancia Ardea concluse la sua onorata carriera nei primi mesi del 1953 quando venne sostituita dall'Appia, lasciando tutto sommato un buon ricordo sia come vettura di famiglia che come mezzo di lavoro, viste le diverse sue fortunate derivazioni commerciali tra cui il famoso "tassi Roma", che nei primi anni del dopoguerra costituirono elementi portanti del rinnovato parco automobilistico nazionale. Dal punto di vista sportivo, invece, la piccola Lancia non ebbe una carriera agonistica di grande rilievo: si registrano solo alcune partecipazioni alle Mille Miglia dei primi anni Cinquanta tra le utilitarie e una barchetta derivata con la quale Vici e Rossi parteciparono alla Mille Miglia del 1951 nella classe 750 Sport.

Dopo un lungo periodo di oblio sembra oggi che l'Ardea cominci ad ottenere anche a livello collezionistico quella considerazione che non ha mai pienamente avuto, anche presso i lancisti più accaniti, soprattutto a causa della ingombrante

Lancia Ardea



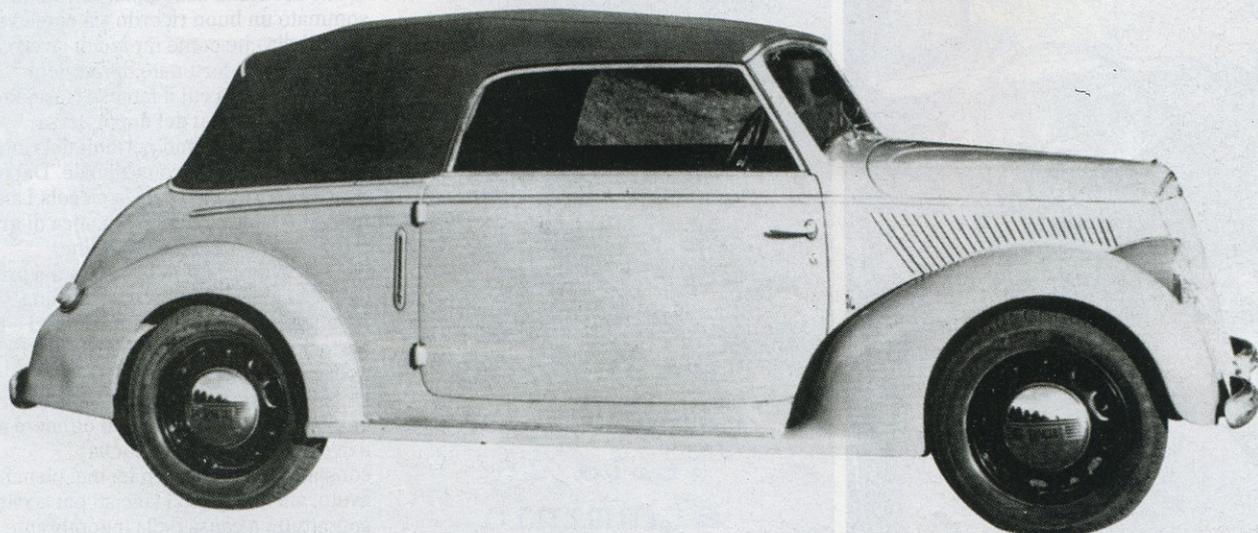
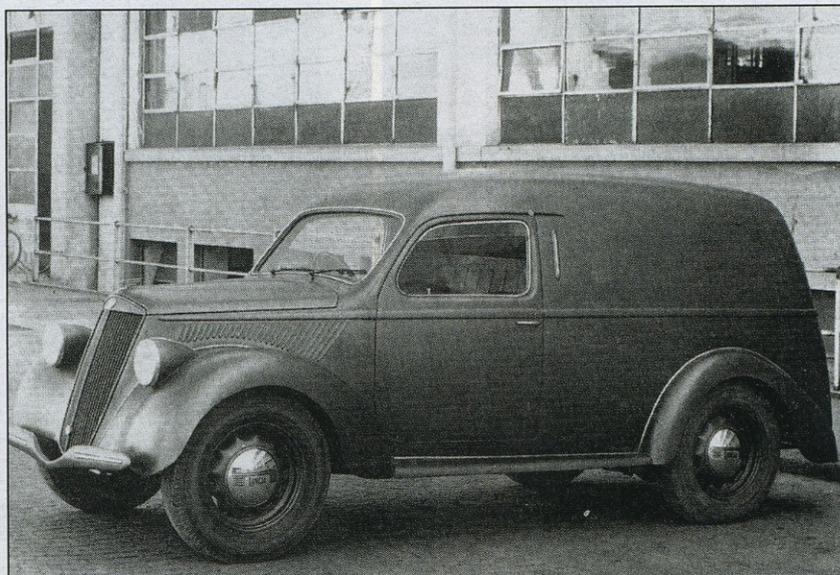
personalità di una sorella maggiore di nome Aprilia diventata vero e proprio oggetto di culto. Alla più piccola Lancia mai costruita resta comunque il merito di aver inaugurato anche a Chivasso l'epoca delle cilindrate "popolari" e soprattutto di averlo fatto senza perdere nessuna delle prerogative di efficienza, originalità ed eleganza che hanno fatto grande la casa torinese. ■

Si ringrazia il Sig. Piero Tomassini per la cortese disponibilità della vettura.

In alto: l'Ardea nella versione denominata "Tassi Roma". Ne vennero prodotti 511 esemplari tra il 1940 e il 1943.

Qui a destra: la versione furgone.

Qui sotto: sull'autotelaio predisposto per i carrozzieri Pininfarina propose nel 1948 questa Ardea cabriolet sulla base della terza serie. Il risultato non è dei più felici viste le ridotte dimensioni della vettura.



LANCIA ARDEA 1[^], 2[^], 3[^] SERIE SCHEDA TECNICA

MOTORE

Tipo	100-100A (1 ^a e 2 ^a serie), 100A (3 ^a serie)
Posizione	anteriore
Numero cilindri	4 a V stretto
Cilindrata	cc 903
Alesaggio e corsa	mm 65x68
Rapp. di compress.	6:1
Potenza max	Cv 28,8 a 4600 giri/min.
Distribuzione	valvole in testa
Accensione	a spinterogeno
Raffreddamento	acqua, pompa (circuito: 6 litri)
Alimentazione	pompa, carburatore
Zenith	30 VIML (serbatoio 30 litri)
Lubrificazione	forzata (coppa: 3 litri)

TRASMISSIONE

Tipo	albero
Frizione	monodisco a secco
Cambio	4 marce + RM (II e III sincronizzate, IV in presa diretta) nella 1 ^a e 2 ^a serie; 5 marce + RM (II, III, IV e V sincronizzate, IV in presa diretta) nella 3 ^a serie; comando a leva centrale
Riduzione finale	coppia conica ipoide (rapporto 8/39 e 9/44 1 ^a e 2 ^a serie; 10/51 3 ^a serie)

SOSPENSIONI

Anteriore: a ruote indipendenti, elementi telescopici Lancia a scorrimento verticale, con molle e ammortizzatori idraulici incorporati
Posteriore: ad assale rigido con balestre semiellittiche longitudinali e ammortizzatori idraulici a leva

STERZO

Tipo a vite e settore

FRENI

A pedale: a tamburo idraulici sulle 4 ruote
A mano: meccanico sulle ruote posteriori

RUOTE E PNEUMATICI

Tipo cerchi con pneumatici 145x400

CARROZZERIA E N. TELAIO

Carrozzeria autoportante,
berlina 4 posti, 4 porte
N. telaio dal 1001 al 3992 (1^a serie)
dal 3993 al 8430 (2^a serie)
dal 8431 al 12030 (3^a serie)

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione 6 V (1^a e 2^a serie) 12 V (2^a e 3^a serie)
Batteria 60 Ah

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza mm 3615
Larghezza mm 1380
Altezze massima mm 1510
minima da terra mm 170
Passo mm 2440
Carreggiata anteriore mm 1162
posteriore mm 1180
Peso in ordine di marcia Kg 720

PRESTAZIONI

Velocità max Km/h 108
Consumo medio 7,5 litri/100 Km



All'Ardea resta
il merito di
aver inaugurato
anche in casa
Lancia l'epoca
delle cilindrata
"popolari"

LANCIA ARDEA 4[^] SERIE SCHEDA TECNICA

Stesse caratteristiche delle serie precedenti, tranne:

MOTORE

Tipo	100B
Rapp. di compress.	7:1
Potenza max	Cv 30 a 4600 giri/min.
Alimentazione	carburatore Solex 26 AIC

TRASMISSIONE

Cambio	5 marce + RM (II, III, IV e V sincronizzate, IV in presa diretta)
Riduzione finale	rapporto 10/53

CARROZZERIA E N. TELAIO

N. telaio dal 12031 al 23730

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione 12 V

DIMENSIONI E PESO

Peso Kg 780

PRESTAZIONI

Consumo medio 8 litri/100 Km

Registro Aprilia e Ardea

Contrà Peschiere Vecchie 23

36100 Vicenza

tel. 0444/546217

0444/323561

fax 0444/322262

cell. 0335/6168777



Qui sopra: l'avv. Luciano Frascino, presidente del Registro.

ALLESTIMENTI

VERNICIATURA ESTERNO	RIVESTIMENTO
amaranto	panno marrone speciale
	panno nocciola
	pelle naturale
amaranto speciale	panno nocciola
azzurro chiaro	panno grigio
azzurro chiaro metallizzato	panno grigio
beige	panno grigio
blu	panno nocciola/grigio
blu Antille	panno grigio
blu chiaro	panno grigio
blu chiaro metallizzato	panno grigio
bruno	panno nocciola
celesti speciale	panno grigio
grigio acciaio	panno grigio
grigio blu	panno grigio
grigio chiaro	panno nocciola
grigio scuro	panno grigio/nocciola
grigio speciale	panno grigio
marrone	panno nocciola
nero	panno nocciola
	panno grigio
	pelle rossa
nocciola	panno grigio
	pelle marrone
verde	panno nocciola speciale
verde speciale	panno nocciola