



Lancia

«Ardea» 1940

Papà...



me la fai guidare...



UNA DI FAMIGLIA

Sono molti i tratti distintivi della produzione Lancia: la guida a destra, l'apertura delle porte «ad armadio», la calandra verticale a forma di scudo, i deflettori ai finestrini, i sedili rivestiti con l'esclusivo panno... blu, ma non quello tradizionale, scurissimo, chiamato appunto Blu Lancia. Questa è una vernice più luminosa, metallizzata, che sembra fin troppo moderna per «vestire» un'«Ardea»; invece si tratta di un colore regolarmente a catalogo nel 1940, anno di nascita di quest'esemplare. Anche la «sorella» maggiore «Aprilia», del resto, era disponibile in colori metallizzati, e la piccola «Ardea», che ne era la copia in scala, non poteva essere da meno. Anche se il motore ha solo 903 cm³, non è però giusto considerare l'«Ardea» un'utilitaria, perché in realtà si proponeva come vettura di classe dalle

dimensioni contenute. I suoi 28 CV, che oggi possono far sorridere, erano una potenza quasi da sportiva sessant'anni fa, tanto più se abbinati ad un peso di soli 780 kg. Questa piccola Lancia ha avuto come primo proprietario il prefetto di Brescia, a riprova del prestigio di cui godeva al tempo. Ovviamente fascista, egli subì, negli anni di guerra, anche un attentato mentre era al volante della sua «Ardea». Quando Emilio Comelli, noto collezionista, la ritirò, presentava ancora i fori dei proiettili nella porta del guidatore. Li fece chiudere prima di cedere l'auto all'amico Mario Tironi, 60 anni, che cercava da tempo una «prima serie»,



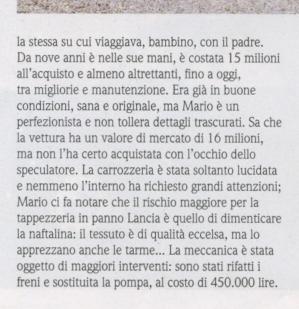
Il fregio sul cofano rappresenta una freccia: in effetti, per i suoi tempi, la piccola di casa Lancia era molto veloce. Il cofano ha un'asta centrale di sostegno con fermo a scatto.





POIVENNE LA GUERRA

Nata nel 1939 e prodotta fino alle soglie della guerra, la prima serie è stata costruita in soli 2292 esemplari. La più diffusa sarà l'ultima, la quarta serie, che totalizzerà 11.700 «pezzi».



Sempre per maggiore sicurezza nell'utilizzo, sono state montate quattro gomme Michelin nuove, tuttora a listino nella gamma di coperture d'epoca della Casa francese; vista la misura modesta, non sono certo regalate: oltre 450.000 lire cadauna; per una migliore affidabilità è stato completamente sostituito, con materiali originali e grande esborso di denaro, l'impianto elettrico. Il motore non è mai stato aperto: gira bene, ha un normale consumo d'olio e, in sessant'anni, ha percorso solo 80.000 km. Anche le targhe sono quelle d'origine, perché nonostante quattro o cinque passaggi di proprietà tra il prefetto di Brescia e Mario Tironi, tutti avvenuti nel dopoguerra, l'«Ardea» non si è mai allontanata dalla provincia lombarda. Apriamo le porte: la soluzione «ad armadio», in voga allora alla

BS-17488

Lancia

«Ardea» 1940

LA PIÙ PICCINA CHE CI SIA

Nessun'altra Lancia ha mai avuto cilindrata così contenuta, eppure l' «Ardea» non fa rimpiangere un motore più grosso. Leggera, è brillante a sufficienza.

CARATTERISTICHE TECNICHE E RILEVAZIONI

Neanche "1000" oltre i 100

CARATTERISTICHE

Motore:

4 cilindri a V di 20° alesaggio x corsa 65x68 mm, 903 cm³, potenza 28 CV a 4000 giri/min, un albero a camme in testa, catena, un carburatore verticale Zenith 30 VIML, capacità carter 6 litri.

Trasmissione:

Frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM, pneumatici 145x400.

Corpo vettura:

Berlina 4 posti, scocca portante, sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, post. ad assale rigido, balestre, freni a tamburo con comando idraulico, sterzo a vite e rullo, capacità serbatoio carburante 30 litri, impianto elettrico a 6 V, batteria 60 Ah.

Dimensioni e peso: passo 2410 mm, carreggiata ant. 1162 mm, post. 1180 mm, lunghezza 3615 mm, larghezza 1380 mm, altezza 1510 mm, peso in ordine di marcia 780 kg.

Prestazioni:

velocità 108 km/h, consumo medio 7,5 litri/100 km.

VELOCITÀ MASSIMA

Km/h 103,3 in IV marcia

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 9° C, umidità 60%, vento da 0 a 1,5 metri/sec. Peso della vettura durante le rilevazioni (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante): kg 945.

ACCELERAZIONE

I km con partenza da fermo: sec. 46,2 (vel. d'uscita km/h 101,3)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 40	4,7
0 - 60	10,5
0 - 80	21,6
0 - 100	42,3

1 km con partenza da 40 km/h: sec. 52,6 (vel. d'uscita km/h 100,5)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
40 - 60	23,6
40 - 70	31,8
40 - 80	42,5
40 - 100	52.0







Lancia, consente un'accessibilità esemplare; la qualità costruttiva elevata evita scricchiolii in marcia e chiusure imperfette: mica facile, senza un montante centrale a far d'appoggio. L'abitacolo è, per l'epoca, improntato al lusso. Oltre ai rivestimenti di grande qualità, troviamo un cruscotto con cassetto portaguanti e orologio con carica per cento ore. Per stupire i passeggeri, poi, si può oscurare il piccolo lunotto a due vetri tramite una tendina azionabile dal posto di guida: un cavo percorre longitudinalmente tutto il padiglione e si collega ad un manettino all'altezza del parabrezza. Non c'è, invece, l'impianto di riscaldamento, fatto normale a quel tempo; era comunque disponibile come optional. La prima serie (1939) dell'«Ardea» è riconoscibile per il piccolo sportello sulla coda: dà accesso solo alla ruota di scorta e alla dotazione di attrezzi; per riporre i bagagli si passa dall'interno, ribaltando la spalliera del divanetto. Con la seconda serie del 1941 arriverà l'accesso dall'esterno, mentre la terza (1948) avrà anche lunotto in un sol pezzo e tetto liscio, senza la tipica «cresta» longitudinale. Cristiana, 22 anni, figlia di Mario, arriva all'appuntamento col nostro fotografo a bordo di una Lancia «Y»: «Anche l'"Ardea" ha il ▶



IMPRESSIONI DI GUIDA

Lancia

«Ardea» 1940



DOCUMENTI IN REGOLA

Il libretto di uso
e manutenzione
e il catalogo dei ricambi.
Sotto, lo sportello che cela
ruota di scorta e dotazione
di attrezzi. Il gruppo ottico
originale comprende luce
di posizione centrale
e due stop laterali.

▶ tachimetro al centro della plancia, come la mia "Y"» ci dice. È lei che si siede ai comandi dell'«Ardea», perché non disdegna affatto la guida delle «nonnette» e non è disposta a fare da modella solo per le foto a vettura ferma. Bisogna dire che se la cava benone anche con la guida a destra, il cambio non sincronizzato e lo sterzo, infinitamente più pesante di quello della «Y». «È papà che non si fida troppo, ma io userei senza timori anche questa», spiega mentre affronta in scioltezza una stretta discesa fra due muri. Alla successiva salita notiamo che, sotto sforzo, l'«Ardea» fuma un pochino dallo scarico: nulla di preoccupante, l'auto ha pur sempre sessant'anni e la rampa è davvero ripida. Soprattutto in queste situazioni il suono del quattro cilindri «900» ricorda un motore ben più grosso: è pieno e profondo, ben diverso dal ronzio delle pari cilindrata odierne. Il cambio ha solo quattro marce; «solo» perché, con la terza serie, diventeranno cinque, facendo dell'«Ardea» la prima vettura di serie con cilindrata inferiore al litro ad esserne dotata. Con questa spaziatura dei rapporti la frizione tende un po' a strappare, almeno in salita. «Forse bisognerebbe registrarla» suggerisce Cristiana, «ma per la modesta percorrenza annua dell'auto, che viene utilizzata quasi esclusivamente per partecipare







DIFETTO DI GIOVENTÙ

Ribaltando la spalliera del divano si accede al baule. Non è una soluzione molto comoda, infatti viene abbandonata già nel 1941, con l'arrivo della seconda serie.

MILLE ATTENZIONI

Sotto, due dei tanti particolari ricercati dell'«Ardea»: la tasca portadocumenti sul pannello della porta e il deflettore alla sommità del finestrino.



La tendina che oscura il lunotto sale dalla cappelliera verso il tetto tirata da un cavo che attraversa il padiglione, fino a raggiungere il guidatore.





ai raduni, può andar bene anche così». Inutile pretendere grandi prestazioni dall'«Ardea»: la Casa dichiarava 108 km/h e per raggiungere i 100 ci vogliono più di 40 secondi. A quel punto, per fermarsi occorrono quasi 70 metri. Una contemporanea Fiat «1100», comunque, pur con 200 cm³ in più, non faceva di meglio. Pregevole invece il basso consumo: a 80 orari bastano 7,2 litri di super per coprire 100 km (alla benzina verde Mario ha deciso di ricorrere dall'anno prossimo). Veniamo ai difetti, essenzialmente due: la visibilità è scarsa, soprattutto verso dietro, e d'estate un viaggio può essere faticoso perché l'abitacolo si scalda tantissimo; il volante di metallo nero poi, sotto il sole, diventa uno strumento di tortura. La quarta e ultima serie (1949), infatti, ne adotta uno di bachelite bianca. Se si aprono i finestrini per rinfrescarsi, ecco però un'altra piccola attenzione della Casa per i propri clienti: i deflettori posti alla sommità delle porte fanno sì che non si ricevano spifferi. I chilometri lungo le colline della Franciacorta scorrono, ad andatura consona all'«Ardea», senza richiedere impegno al pilota e con un buon confort. Restiamo indifferenti alle «k» e alle «Lybra» che, quando ci sorpassano, ci lanciano un'occhiata d'invidia.

QUADRO

Buona la dotazione di strumenti per una «900»: al centro della plancia si intravede il tachimetro; davanti al guidatore, da sinistra, l'indicatore carburante con la scala che indica i litri contenuti nel serbatoio, il termometro dell'acqua e l'orologio.

