



Prodotta a partire dal 1932, la FIAT Balilla ebbe il merito di avviare il processo di motorizzazione di massa in Italia, abbinando prestazioni e costi contenuti.

La **FIAT Balilla** (nome completo: FIAT 508 Balilla) è un modello di automobile prodotto dalla FIAT nel periodo compreso tra il 1932 e il 1939.

Risorse un grandissimo successo sul mercato, grazie alla fortunata combinazione di prestazioni di qualità e costi contenuti: per acquistarla, infatti, bastavano 10.800 lire (un prezzo comunque non alla portata di tutti, dal momento che il salario mensile di un operaio si aggirava sulle 300 lire).

Le consegne iniziarono a luglio e in tutto l'anno 1932 ne vennero vendute più di dodicimila unità.

La Balilla venne prodotta in oltre centomila esemplari, rappresentando al contempo il primo modello prodotto su larga scala dalla FIAT sia il volano del processo di motorizzazione in Italia, che prese le mosse a partire dalla prima metà degli anni Trenta grazie alla relativa accessibilità del modello prodotto dall'azienda piemontese.

Il progetto e il contesto storico

Il progetto della FIAT 508 nasce all'alba degli anni Trenta, quando una crisi economica di livello mondiale – che si traduce in un aumento della disoccupazione e calo della produttività – tocca anche l'azienda torinese.

In reazione al contesto economico del tempo, la casa automobilistica fondata da **Giovanni Agnelli** decide di produrre un'auto, solida ma economica, in grado di offrire buone prestazioni; in altre parole, un'utilitaria per il lavoro e il tempo libero che vada ad integrare la gamma di modelli marcati '500'.

Lo sviluppo del nuovo modello FIAT viene affidato inizialmente a due diversi progettisti: **Oreste Lardone** e **Antonio Fessia**. Il primo lavora ad una vettura sospinta da un motore bicilindrico, raffreddato ad aria a trazione anteriore.

Durante i test di collaudo, il prototipo prende fuoco ed il progetto viene accantonato.

Fessia, invece, mette a punto un prototipo più 'classico', equipaggiato con un propulsore a quattro cilindri raffreddato ad acqua e trasmissione posteriore.

La FIAT gli chiede di stringere i tempi per iniziare la produzione il prima possibile; alla fine, alla realizzazione della 508 collaborarono anche altre figure di primo piano della scena automobilistica di quegli anni: **Bartolomeo Nebbia** curò la realizzazione del motore, **Votta e Martinotti** si occuparono del telaio e a **Rodolfo Schaeffer** venne affidata la carrozzeria.

Il 27 settembre 1931, a sei mesi dal debutto ufficiale, venne presentato il primo prototipo: *“non aveva niente di originale”* – ricorderà successivamente Fessia – *“ma era perfettamente equilibrata”*.

Dopo aver superato con successo una lunga fase di collaudi piuttosto severi, la FIAT 508 venne presentata a Benito Mussolini il 9 aprile del 1932; tre giorni più tardi, in occasione del quinto Salone dell'Auto di Milano, l'auto fece il suo debutto ufficiale.

Il nome 'Balilla' fu scelto dal governo fascista, al fine di farne un volano della propaganda di regime.

L'origine del nome è in realtà molto più antica: 'Ballila', infatti, è l'appellativo con il quale si identifica **Giovan Battista Perasso**, un giovane patriota genovese che nel 1746 diede la stura alla rivolta popolare contro le forze di occupazione asburgiche con il lancio di un sasso.

Scheda tecnica FIAT Balilla

La FIAT 508 Balilla era una berlina (a due porte e quattro posti) lunga 3145 , larga 1400 e alta 1530 mm, con un'altezza minima dal suolo di 160 mm e una massa a vuoto di 675 kg (la versione Torpedo ne pesava 685 kg).

Per ciò che concerne invece l'unità di propulsione, il **motore** della FIAT Balilla era un **quattro tempi con quattro cilindri in linea**, alimentato a benzina e dotato di un sistema di raffreddamento a circolazione d'acqua.

La cilindrata era di 995 centimetri cubici, con un **rapporto alesaggio corsa** pari a 65×75 mm.

Trattandosi di un'auto concepita negli anni Trenta, le prestazioni – agli occhi di un osservatore moderno – possono risultare piuttosto modeste ma va tenuto bene in considerazione il periodo in cui la Balilla venne progettata e costruita.

Il motore era in grado di erogare una potenza massima di **20 CV a 3.400 giri** al minuto che diventavano 24 CV al regime di 3.800 giri al minuto.

L'unità motrice era connessa ad un cambio manuale a tre marce; a partire dal 1934, la FIAT rese disponibile anche una trasmissione a quattro marce (con la terza e la quarta sincronizzate).

La velocità massima dichiarata dal costruttore è di **80 km/h**.

FIAT 508 B (1934 – 1937)

Nel 1934, la FIAT lancia sul mercato una seconda versione della Balilla.

Le differenze rispetto alla versione precedente non sono moltissime.

Di fatti, la FIAT Balilla B si differenzia dalla serie di lancio per alcuni accorgimenti apportati alla carrozzeria, modificata per essere leggermente più aerodinamica, e alla trasmissione.

I modelli prodotti dal 1934 in poi, infatti, hanno anche il cambio a quattro marce (e sarà di fatti questa caratteristica a permettere di distinguere significativamente le due generazioni).

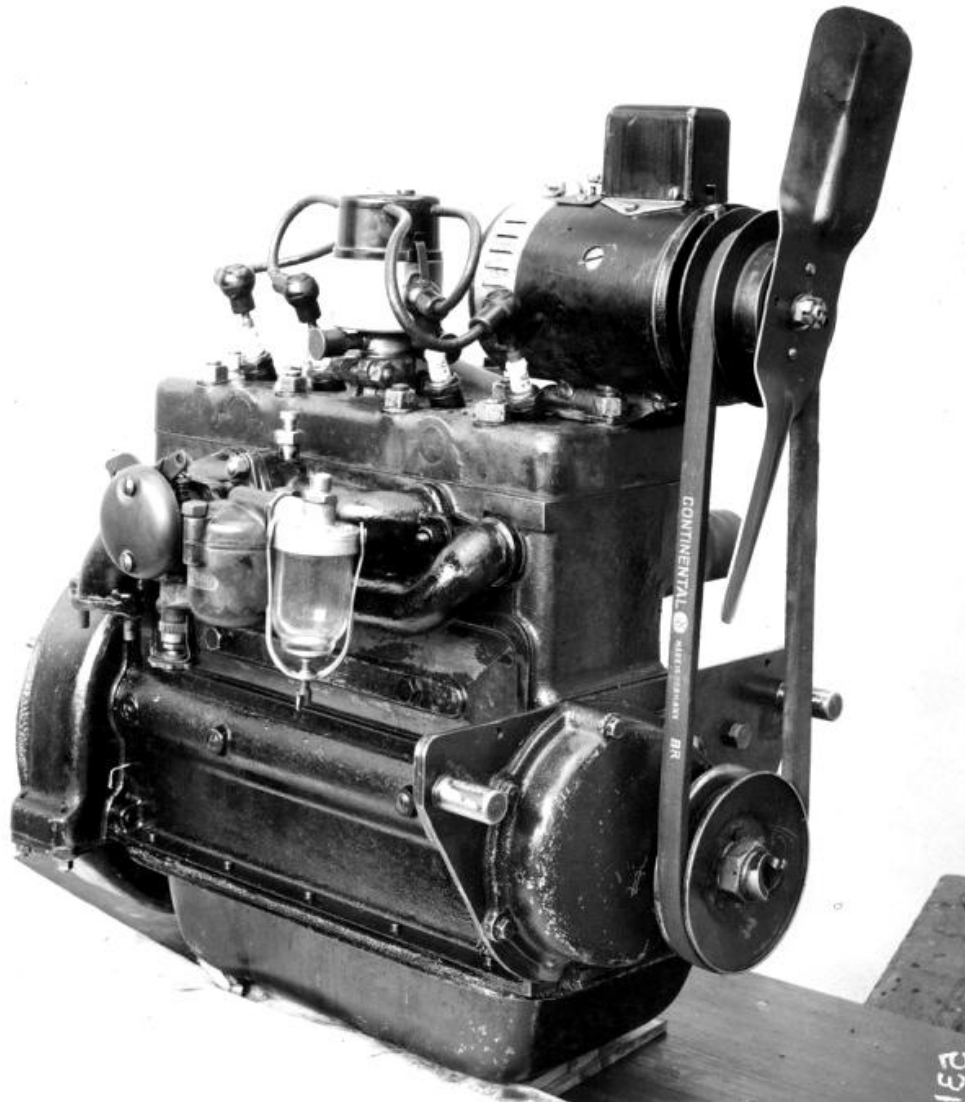
Fermo restando le stesse dimensioni, la FIAT 508 B ha una massa superiore – in ognuno dei diversi allestimenti – rispetto alla 508 A (almeno 35 kg in più).

Le versioni della FIAT Balilla

Nel corso del suo ciclo produttivo, la FIAT Balilla è stata proposta in diverse versioni:

- **FIAT Balilla Berlina:** due porte, quattro posti e trasmissione a tre marce. Una versione ‘quattro porte’ verrà aggiunta alla gamma nel 1934.
- **FIAT Balilla Spider:** due porte, due posti e capote in tela;
- **FIAT Balilla Torpedo:** quattro porte, quattro posti. Nella versione ‘coloniale’, caratterizzata dalla verniciatura color sabbia, montava gomme maggiorate;
- **FIAT Balilla Spider Sport:** realizzata nel 1933 a partire da un progetto della Carrozzeria Ghia, aggiornava verso l’alto le prestazioni dei modelli standard; grazie all’utilizzo di un diverso carburatore, il motore arrivava a sviluppare una potenza di 30 CV a 4.000 giri al minuto per spingere la vettura **oltre i 100 km/h**. Ulteriori modifiche apportate nel 1934 ne incrementarono ancor di più la potenza del motore portandola a 36 CV.
- **FIAT Balilla Coupé:** nota anche come ‘Berlinetta Mille Miglia’, venne realizzata nel 1935. La FIAT combinò la meccanica della FIAT Balilla Spider Sport con la carrozzeria altamente aerodinamica di una berlinetta. Tale combinazione, pensata per far gareggiare la vettura in gare come la Mille Miglia, non risultò particolarmente riuscita.

La FIAT Balilla ispirò anche la produzione di un autocarro leggero (**Balilla Van**), dotato sia di cambio a tre che a quattro marce, oltre ad una versione spider destinata alla dotazione dei mezzi del Regio Esercito.



Motore della Balilla





Caratteristiche tecniche Fiat 508 (1932/1934)

Configurazione		
<u>Carrozzeria</u>: berlina a due porte in lamiera d'acciaio; due posti anteriori più due posti posteriori. Torpedo a quattro sportelli, in lamiera d'acciaio; due posti anteriori più due posteriori; copertura pieghevole in tela impermeabile. Da marzo 1934: berlina aerodinamica a quattro porte (Savio), in lamiera d'acciaio; due posti anteriori più due posteriori	Posizione motore: anteriore longitudinale	<u>Trazione</u>: <u>posteriore</u>
Dimensioni e pesi		
Ingombri (lungh.×largh.×alt. in <u>mm</u>): 3145 × 1400 × (berlina) 1530		<u>Diametro</u> minimo sterzata: 9 <u>m</u>
<u>Interasse</u>: 2250 mm	Carreggiate: anteriore 1187 - posteriore 1200 mm	Altezza minima da terra: 160 mm, (Coloniali): 185 mm
Masse	a vuoto: berlina: 675 kg; torpedo: 685 <u>kg</u>	
Meccanica		
<u>Tipo motore</u>: Tipo 108, 4 cilindri in linea, 4 tempi benzina. Rapporto di compressione 5.8:1 (a		<u>Cilindrata</u>: (<u>Alesaggio</u> e <u>corsa</u> 65 x 75 mm) 995 cm³

richiesta 6,3:1, poi 6,6:1). Da marzo 1934: 6,5:1. Raffreddamento a circolazione d'acqua, con termosifone		
<u>Distribuzione</u> : 2 valvole per cilindro, valvole laterali, con un asse a camme nel basamento. Differenziale a <u>coppia conica</u> con dentatura elicoidale a spirale contenuta nel ponte posteriore. Rapporto di riduzione finale 8/41. Versioni Coloniali: 6/39		<u>Alimentazione</u> : <u>carburatore</u> Solex 26 FH oppure Zenith 26 VF con dispositivi d'avviamento ed economizzatore
Prestazioni motore	<u>Potenza</u> : 20 CV a 3400 giri/min (24 CV a 3800 giri/min)	
<u>Accensione</u> : <u>spinterogeno</u> con correzione automatica dell'anticipo, ordine di scoppio 1-3-4-2		<u>Impianto elettrico</u> : 12 V -Dinamo Fiat tipo 508 da 70 W
<u>Frizione</u> : monodisco a secco con mozzo elastico		<u>Cambio</u> : a 3 marce + RM (rapporti: I: 1:3,69; II: 1:2,23; III: 1:1,46; RM: 1:4,72) - Da marzo 1934: a 4 marce + RM; III e IV sincronizzate
Telaio		
<u>Corpo vettura</u>	a longheroni piegati, con traverse centrale a crociera	
<u>Sterzo</u>	a vite e settore elicoidale	
<u>Sospensioni</u>	anteriori: a ponte rigido, con molle a <u>balestra semiellittica</u> ed ammortizzatori idraulici / posteriori: a ponte rigido, con molle a balestra semiellittica ed ammortizzatori idraulici	
<u>Freni</u>	anteriori: a tamburo / posteriori: a tamburo, comandati da pedale; di soccorso e stazionamento meccanico a nastro sull'albero di trasmissione. comando da leva a	

	mano
<u>Pneumatici</u>	a bassa pressione 4,00-17. Versione Coloniali 4,40-19 oppure 5,00-16 / <u>Cerchi</u> : a disco con cerchio (oppure a richiesta, sulla sola Torpedo: a raggi) 17" x2,50". Versioni Coloniali: 19" x2,50" oppure, a richiesta, a raggi 16" x3"
Prestazioni dichiarate	
Velocità: 80 km/h (85) <u>km/h</u>	Accelerazione:
Consumi	8 l/100 km (12,5 km/l)
Altro	
Lubrificazione	forzata, con pompa ad ingranaggi
Pendenza massima superabile	22%

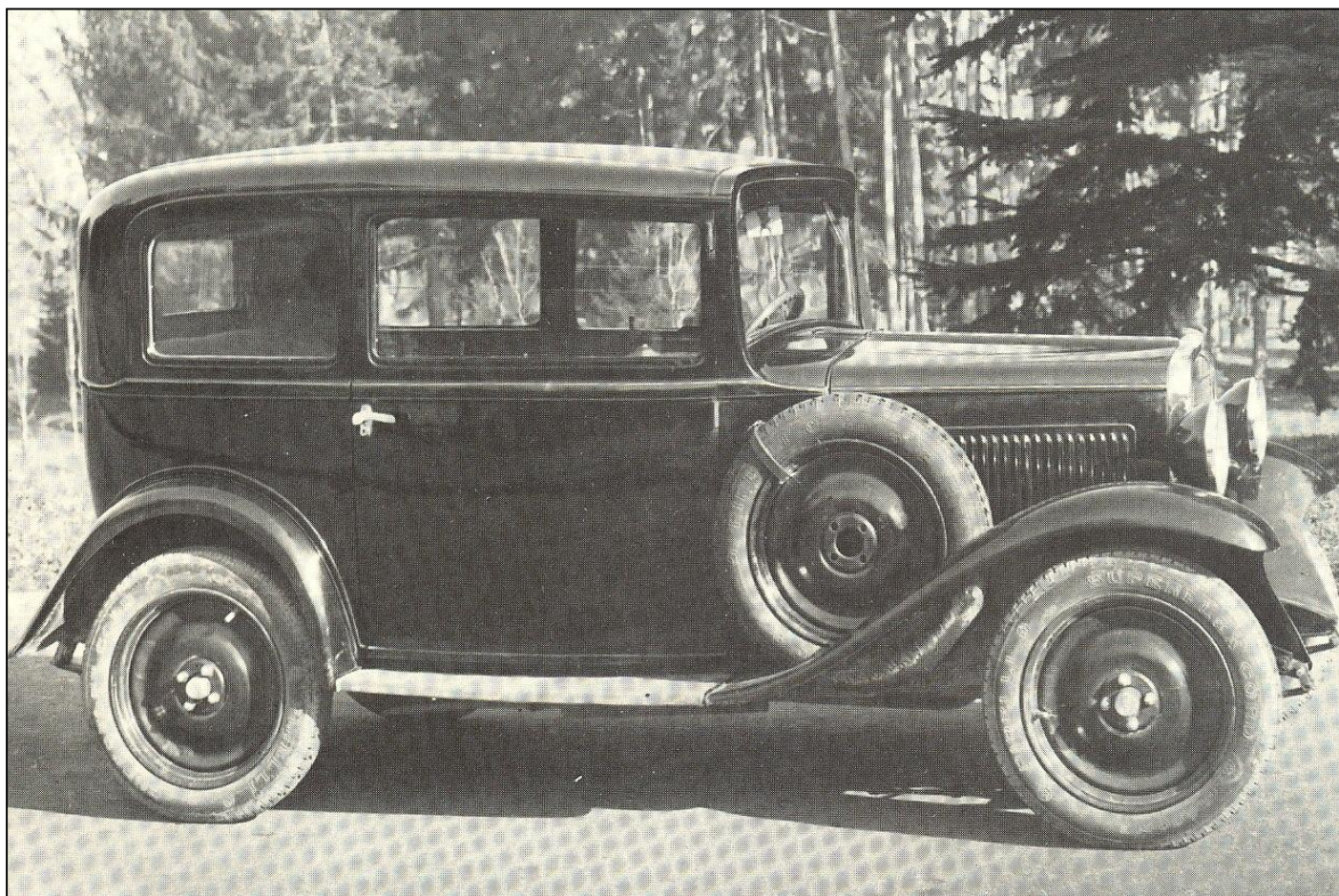
Caratteristiche tecniche Fiat 508 B (1934/1937)

Configurazione		
<u>Carrozzeria</u>: berlina a due porte oppure quattro, in lamiera d'acciaio; due posti anteriori più due posti posteriori. Torpedo a quattro sportelli, in lamiera d'acciaio: due posti anteriori più	Posizione motore: anteriore longitudinale	<u>Trazione</u>: <u>posteriore</u>

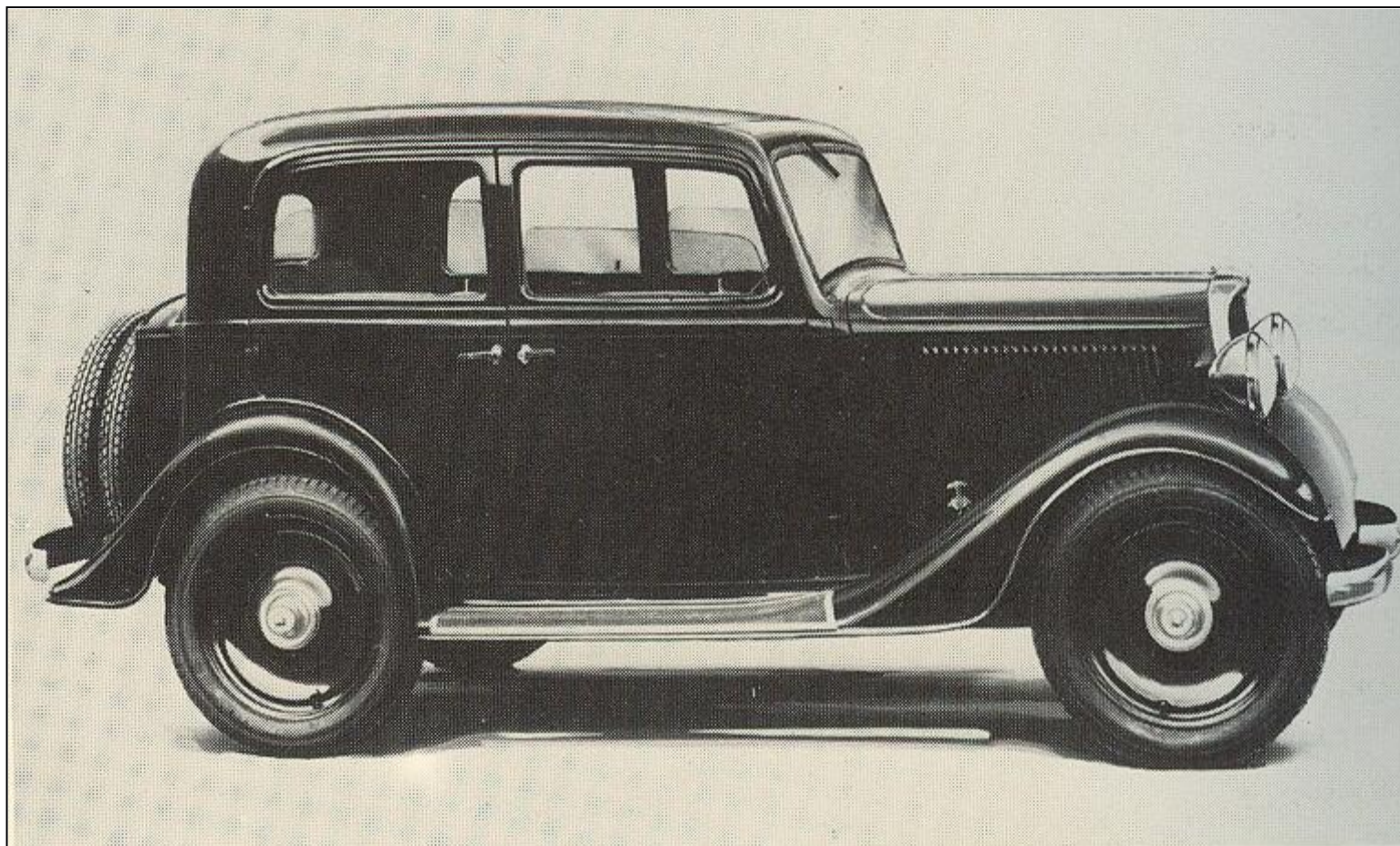
due posteriori; copertura pieghevole in tela impermeabile. Da marzo 1934: berlina aerodinamica a quattro porte (Savio), in lamiera d'acciaio; due posti anteriori più due posteriori		
Dimensioni e pesi		
Ingombri (lunghezza×larghezza×altezza in mm): 3145 × 1400 × (berlina) 1530		Diametro minimo sterzata: 9 m
Interasse: 2300 mm	Carreggiate: anteriore 1187 - posteriore 1200 mm	Altezza minima da terra: 160 mm (Coloniali): 185 mm
Posti totali:	Bagagliaio:	Serbatoio: 26 l
Masse	a vuoto: berlina a 2 porte: 710 kg; berlina a 4 porte: 745 kg; torpedo: 730 kg	
Meccanica		
Tipo motore: motore 4 tempi a benzina, 4 cilindri in linea. Rapporto di compressione 6,3:1. Versioni Coloniali: 6,2:1. Berlina Lusso Sport: 6,8:1. Raffreddamento a circolazione d'acqua, con termosifone		Cilindrata: (Alesaggio e corsa 65 x 75 mm) 995 cm³
Distribuzione: 2 valvole per cilindro, valvole laterali, con un asse a camme nel basamento, differenziale a coppia conica con dentatura elicoidale a spirale contenuta nel ponte posteriore. Rapporto di riduzione finale 8/41. Versioni Coloniali:		Alimentazione: Carburatore Solex 26 IF oppure Zenith 26 VIM con dispositivi d'avviamento ed economizzatore

6/39. Berlina Lusso Sport: 8/39.	
Prestazioni motore	<u>Potenza</u> : 24 CV a 3800 giri/min
<u>Accensione</u> : spinterogeno con correzione automatica dell'anticipo. Ordine di scoppio 1-3-4-2	Impianto elettrico : 12 V. Dinamo Fiat tipo 508 da 70 W
<u>Frizione</u> : monodisco a secco con mozzo elastico	<u>Cambio</u> : a 4 marce + RM; III E IV sincronizzate
Telaio	
<u>Corpo vettura</u>	a longheroni piegati, con traverse centrale a crociera
<u>Sterzo</u>	a vite e settore elicoidale
<u>Sospensioni</u>	anteriori: a ponte rigido, con molle a <u>balestra semiellittica</u> ed ammortizzatori idraulici / posteriori: a ponte rigido, con molle a balestra semiellittica ed ammortizzatori idraulici. Berlina Lusso Sport: ammortizzatori meccanici a frizione.
<u>Freni</u>	anteriori: a tamburo / posteriori: a tamburo, comandati da pedale; di soccorso e stazionamento meccanico a nastro sull'albero di trasmissione, comandato da leva a mano
<u>Pneumatici</u>	a bassa pressione 4,00-17. Versione Coloniali 4,40-19 oppure 5,00-16 / <u>Cerchi</u> : a disco con cerchio (oppure a richiesta, sulla sola Torpedo: a raggi) 17" x2,50". Versioni Coloniali: 19" x2,50" oppure, a richiesta, a raggi 16" x3".
Prestazioni dichiarate	
Velocità : 85 <u>km/h</u>	Accelerazione :
Consumi	8,5 l/100 km (11,8 km/l)

Altro	
Lubrificazione	forzata, con pompa ad ingranaggi
Pendenza massima superabile	24 %



Balilla 508 2 porte

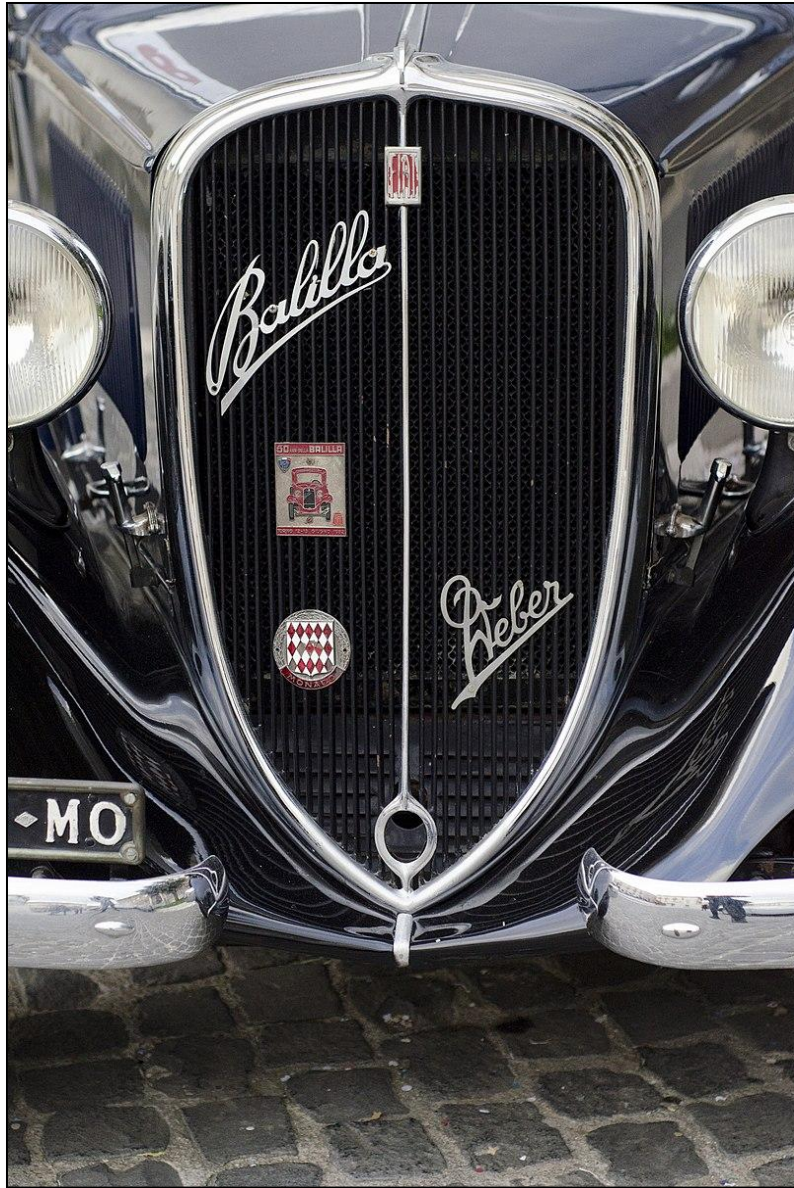


Balilla 508 B

4 porte

La Fiat rese omaggio al regime fascista chiamando Balilla il modello 508.

Era il nome dato ai ragazzini italiani che nel pensiero mussoliniano avrebbero dovuto mostrare il coraggio di Giambattista Perasso, detto Balilla, il fanciullo che si ribellò all'invasione francese di Genova.







FIAT Balilla Spider Sport

Spider a due posti sfalsati, basata sulla berlina 508 Balilla di grande successo, fu la prima Fiat tra le due guerre a ricevere un nome e un numero.

La versione Balilla Sport 508 S fu disegnata nel 1933 dalla Carrozzeria Ghia, bassa e morbida per una guida "gomito fuori", con la caratteristica "coda da insetto" e ispirata alle spider inglesi dell'epoca.

La Fiat ha acquisito i diritti per costruire due versioni, la Coppa d'oro e la Milla Miglia, che prende il nome dalla famosa e impegnativa gara di durata.

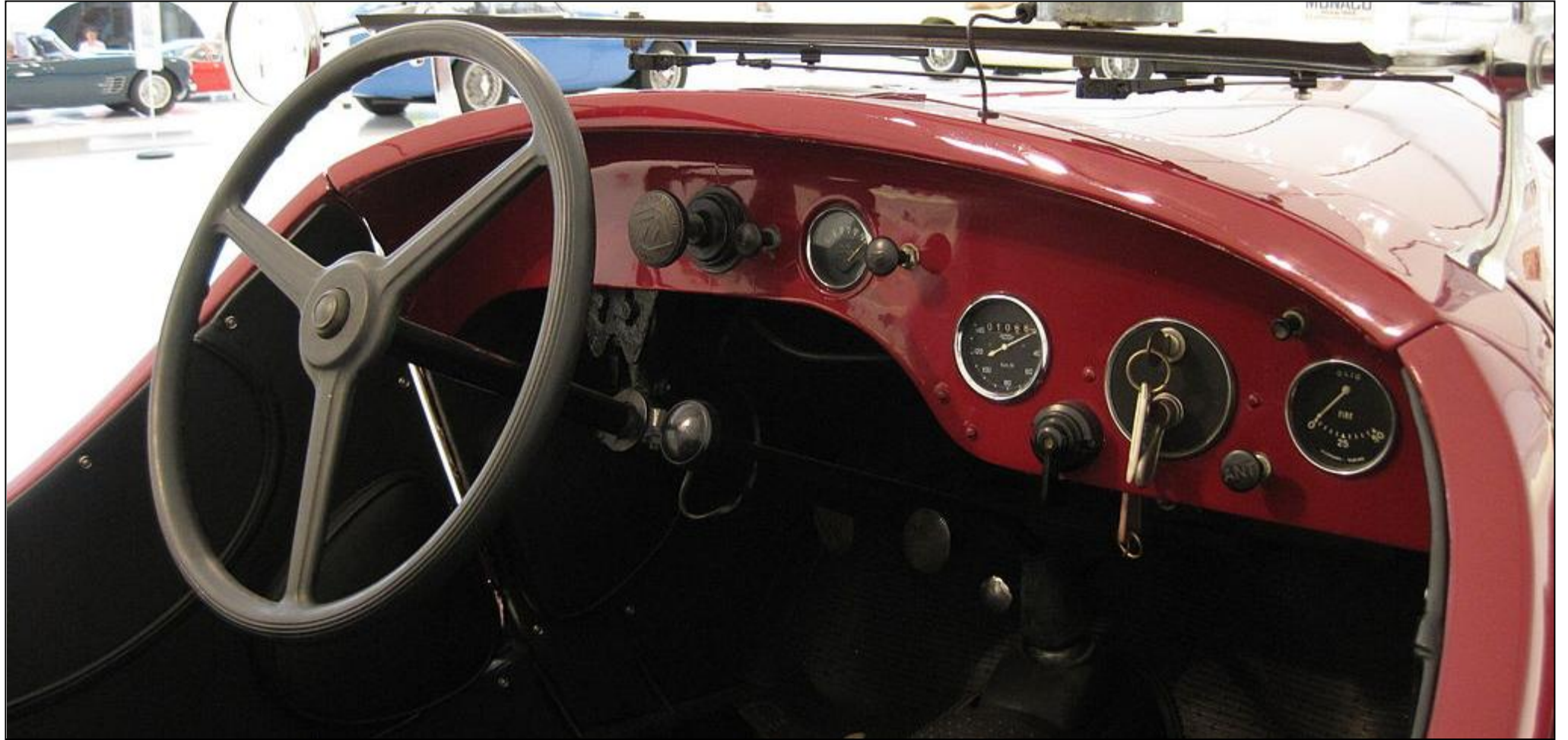
La 508 Sport è un'elegante cabriolet a due posti con un piccolo alettone posteriore,

La Balilla originale montava una versione aggiornata del 4 cilindri 995 cc a valvole laterali della berlina con una potenza di 30 CV a 4.000 giri/min, carburatore Veix, un cambio a tre velocità installato in un telaio a croce dotato di freni idraulici Lockheed e ruote a raggi.

La seconda serie, svelata nel 1934, ha migliorato questa ricetta di successo adottando un cambio sincronizzato a quattro velocità e un motore a valvole in testa da 46 CV.

















Ricerca del Dott. Ing. Giorgio Benvenuto

www.benagri.it bengior1939@libero.it