



# Fiat 1100-508C Viotti

## Un sublime prodotto di maestria artigianale

**Squisita espressione del fervore stilistico di un'Italia che si apprestava ad entrare in guerra, rappresentò anche una magnifica testimonianza di come l'imprenditorialità artigiana di piccole aziende riuscisse a destare l'interesse delle case automobilistiche. E tutto ciò, semplicemente, perché potevano contare su una maestria manifatturiera senza eguali. Esattamente come la Carrozzeria Viotti, che dapprima si occupò, nel nome dei grandi marchi italiani, di sagomare modelli speciali destinati alla clientela più esigente, e poi si permise il lusso di segnarne in maniera indelebile la produzione di serie.**

**Le Fiat 1100** ► La 508 C «nuova Balilla» fu la capostipite di tutte le «1100», la prima a potersi fregiare di questa gloriosa denominazione. Uscita nel giugno del 1937, divenne famosa grazie ad un'evoluzione stilistica che fu presentata alla fine del '39, subito ribattezzata popolarmente «musone». Le radici di questo nomignolo sono da ricondurre all'imponente calandra sparti vento (in uso anche sulla Fiat 2800) che la differenziava esteriormente dalla prima versione, poi definita «musetto» per retroformazione. ► Nell'im-

**Nel nostro scorrazzare tra le località della Svizzera italiana alla ricerca dei diamanti più preziosi incastonati nel firmamento dell'automobilismo d'epoca, abbiamo visto e vissuto incredibili storie di uomini, sospese tra ricordi e passioni, documenti ingialliti dal tempo e saghe familiari riassunte tra le grigie sfumature di mille fotografie custodite nei meandri più discosti. Raramente, però, ci siamo imbattuti in pezzi di straordinario pregio come la Fiat 1100-508C Viotti, cui dedicheremo questo nuovo capitolo targato Oldtimer.**

mediato dopoguerra (settembre 1948), la 1100 lievemente modificata assunse la designazione di 1100 B. Poi, alla fine dell'estate '49, uscì la 1100 E, caratterizzata esteriormente dall'adozione di un vano posizionato in coda, destinato all'alloggiamento della ruota di scorta. Rimase in catalogo fino alla primavera del 1953 quando nacque la 1100-103 che segnò un radicale punto di svolta per la serie. Si trattava di una vettura totalmente nuova, dotata di scocca portante. Della progenitrice manteneva solamente il motore

4 cilindri con albero a camme laterale da 1'089 cm<sup>3</sup>. ► Grazie alla polivalenza delle sue forme strutturali, la 1100 ebbe un notevole successo, soprattutto come taxi o come base per gli allestimenti ad ambulanza. In precedenza, durante la guerra, ne era già stato prodotto un modello pensato per un utilizzo in qualità di «ufficio mobile». Il telaio e la meccanica della 508 C, dopo la guerra, furono sfruttati da alcuni artigiani per la costruzione delle mitiche barchetta, protagoniste indiscusse della Mille Miglia.

**La Carrozzeria Viotti** ► La storia di quest'azienda ruota attorno alla figura del suo fondatore, quel Vittorino Viotti, nato nel 1901, che iniziò un'attività imprenditoriale appena ventenne, fondando nel 1921 una carrozzeria in società con Torquato Tolfo. I due aprirono un piccolo atelier a Torino, al numero 9 di via Ilario Petitti, poco distante dal primo stabilimento della Fiat di Corso Dante. Avvalendosi della collaborazione di una decina di operai specializzati, si dedicarono ad allestimenti di lusso secondo le abitudini dell'epoca, assecondando le richieste di singoli clienti che, non sufficientemente soddisfatti dalle proposte delle grandi

case costruttrici, volevano un prodotto più raffinato ed esclusivo, realizzato secondo i loro specifici desideri. Grazie a un'opportuna combinazione di abilità tecniche e commerciali, «Viotti & Tolfo» divenne ben presto uno dei marchi più conosciuti nel proprio settore, siglando molte delle fuoriserie italiane degli anni Venti. ► Nel 1930, dopo il ritiro di Tolfo, la ditta venne trasformata in «Società Anonima Carrozzeria Viotti» e il fondatore ne as-

era coniugare la maestria artigianale sviluppata fino ad allora con la produzione in piccola serie di determinati standard di autovetture. In quel periodo nacque anche la collaborazione con le case automobilistiche, che individuaron nella Viotti il partner ideale per l'elaborazione di modelli speciali, che richiedevano le cure di un atelier qualificato e non potevano essere prodotti nelle grandi fabbriche. Il primo illustre esempio fu la splendida

della seconda guerra mondiale l'azienda fu dichiarata ausiliaria allo sforzo bellico e le fu assegnato un incarico militare che in qualche modo ne sfruttasse le competenze molto particolari. ► Vittorino Viotti scomparve la notte di Natale del 1956, ma la sua creatura continuò a esistere e lavorare fino al 1964. La sua produzione si è basata principalmente su automobili Fiat e Lancia, ma anche Alfa Romeo e Maserati, e si è distinta per la qualità



sunse la direzione spostando l'attività in uno stabilimento più ampio, in Corso Stupingì 35. Era il passaggio indispensabile per traghettare l'impegno manifatturiero dall'artigianato di alto livello all'eccellenza qualitativa di matrice industriale che avrebbe caratterizzato i decenni successivi. Viotti, infatti, si rese conto che l'epoca delle fuoriserie di lusso stava ormai finendo, spazzata via dalla crisi economica del '29. ► Per sopravvivere e progredire era necessario cambiare strategia e, con una lucida intuizione, capì che la soluzione

sportiva Fiat 525 SS. L'anno successivo venne alla luce la 508 Balilla, la prima vettura dal costo abbastanza contenuto da essere acquistata anche dal ceto medio; fu la base ideale per le creazioni standardizzate di Viotti, che ne derivò un'attraente e moderna trasposizione aerodinamica. ► La cooperazione con la maggiore casa italiana proseguì nel corso degli anni Trenta con la realizzazione delle versioni di serie della 508 C-1100 con carrozzeria aperta, l'elegante Cabriolet e la sportiva Spider. ► Con lo scoppio

delle esecuzioni e le innovazioni dovute anche alla collaborazione con il designer Mario Revelli di Beaumont, personaggio che ha avuto grande influenza sullo stile delle vetture (ed è stato autore del famigerato «musone» della 508 C). Oggi la ditta ha ripreso la sua attività e il marchio è stato acquisito da parte di un gruppo imprenditoriale piemontese. ► L'azienda riveste un'eccezionale importanza nella storia dell'automobile per aver creato, su disegno di Revelli, la 1100 Giardinetta, soluzione poi replicata anche su autotelai





Lancia e Alfa Romeo, che nel 1946 segnò la nascita della moderna station wagon.

**La nostra vettura** ► È una magnifica Fiat Cabriolet 1100-508 C carrozzata Viotti del 1939, appartenuta in Ticino ai fratelli Bollati (titolari della BB Classic Car di Riazzino). ► Non è stato possibile appurare con esattezza quanti esemplari ne siano stati costruiti, ma di certo le quantità risultano molto esigue ed è particolarmente difficile reperirne il materiale e una documentazione approfondita.

È in corso una ricerca in collaborazione con la stessa Carrozzeria Viotti di Torino. Fiorenzo Bollati: «Questa 508 è stata importata in Svizzera nel 1975. Nel corso degli anni è andato perso il paraurti retrotstante e sono stati applicati dei fanalini posteriori idonei alla circolazione, ma probabilmente non corretti dal punto di vista dell'originalità. Elementi che hanno costituito la prima fonte di ripristino da parte nostra. In compenso, il precedente proprietario ha gelosamente conservato la 508 ed è stato in grado di fornire nu-

merosi pezzi di ricambio, per quanto concerne la meccanica, e diversi disegni originali per la costruzione delle varie parti. Ci sono voluti otto anni di paziente attesa e corteggiamento per poter accedere alla vettura, ma la piacevole sensazione di guida riconducibile al motore brillante e alle innovative soluzioni ingegneristiche, che verranno poi riprese sui modelli del dopoguerra, ha pienamente ripagato di tutto».

di Elias Bertini / Foto: BB Classic Car

#### SCHEDA TECNICA

**Modello** Fiat 1100-508 C Viotti  
**Carrozzeria (tipo)** Cabriolet 2 posti  
**Anno** 1939  
**Prezzo in origine**  
 19'500 lire (riferito alla vers. Berlina di serie)  
**Colore** verde  
**Numero di cilindri** 4  
**Alesaggio e corsa** 68 x 75 mm  
**Cilindrata** 1'089  
**Alimentazione** carburatore monocorpo Zenith  
**Potenza** 32 CV  
**Cambio** meccanico a 4 marce + retromarcia  
**Freni** idraulici a tamburo anteriori e posteriori  
**Passo** 2'420 mm  
**Carreggiata** 1'231 ant., 1'226 post.  
**Lunghezza** 4'010 mm  
**Larghezza** 1'550 mm  
**Altezza** 1'450 mm  
**Peso a vuoto** 850 chili  
**Velocità** 100 km/h



FORUM FRIBOURG

SABATO, 22 MARZO 2014  
dalle 9 alle 18.00 ore

DOMENICA, 23 MARZO 2014  
dalle 9 alle 17.00 ore

OLDTIMER  
&  
TEILE  
MARKT

Svizzera / Friburgo  
2014 - 39e edizione

[www.oldtimer-teilemarkt.ch](http://www.oldtimer-teilemarkt.ch)

#### 25e Club-Show

ACS - Auto-Union - Citroën Traction Avant - Citroën 34-57 - Classic Buick - Classic Pontiac - Ford Taunus - Honda - Italo Moto Club Schweiz  
 Oldtimer Club Bern - Registre Suisse Alfa Romeo - Squadra Sportiva Classica - Swiss Lambretta  
 Föderationen: EAM / EAAS / FSVVA / VCCSR / Swiss Car Register