



FIAT 508 – BALILLA 80 LET

Avtor: Sergej Čehovin

Letos praznuje 80 let avto, ki je še vedno močno prisoten v naši zavesti in v spominu, saj gre za avto, ki smo ga mnogi, še živeči, doživljali na različne načine. Mnogi med nami so ga uporabljali vsakodnevno, nekateri samo za delo, se na njem učili voziti, nekateri so ga samo popravljali, nekateri se spominjajo samo ene vožnje ali potovanja. Nekateri pa so ga restavrirali in se še danes ponosno vozijo na razna srečanja starodobnikov.

Govorimo o Fiatu 508, bolje poznanem pod imenom BALILLA, avtu, ki je kot otrok svojega časa še vedno prisoten.

Balilla...od kod ime?

Prav je pojasniti odkod to ime, ime, ki v našem prostoru še vedno buri duhove in ima praviloma negativno konotacijo.

Bilo je leto 1746, ko so avstrijski soldati v okolici Genove hoteli prisiliti domačine, da jim pomagajo izveliči top iz blata. Kot okupatorji so bili nasilni, ljudem je bilo dovolj in šestnajstletni mladenič je s krikom *Che l'inse?* (kdo bo začel?) prvi vrgel kamen v vojake. Potem se je vsulo. Po petih dneh bojev so Avstro-piemontesi morali zapustiti Genovo. Deček je imel domače ime Balilla (žogica), sicer pa je to bil Giovanni Battista Perasso. Temu dogodku je sledila vojna, ki je bila za zgodovino Italije zelo pomembna. Začelo pa se je,

kot rečeno, s tistim kamnom, s tisto gesto. Beseda balilla je tako postala sinonim za mladostni pogum, uspešnost, odločnost, moč, inovativnost. Nesmrtnost pa ji je dal avtor italijanske himne Goffredo Mameli pred 150 leti, ki poje (v prevodu) ...otroci Italije so vsi Balilla...

Vse, kar je nastalo novega, modernega, inovativnega, je dobilo vzdevek Balilla. Tako so bili balilla traktorji, podmornice, letala, zavore bicklov, riž, gostilne, ceste, itd. Skratka kompliment!

Res pa je tudi, da je fašizem, v svojem vsega dvajsetletnem obdobju, zlorabil in umazal to ime. Primorci še posebej ne bomo pozabili, da so vsi mladi od osmega do štirinajstega leta morali biti včlanjeni v mladinsko organizacijo Balilla, kjer so jih v črnih kapicah s cofki vzgajali v fašističnem duhu.

FIAT 508 1932-1937

Trideseta leta prejšnjega stoletja so leta velike gospodarske depresije, Charlja Chaplina, velikih avtomobilskih dirk kot Mille Miglia, dirkačev kot Tazio Nuvolari, Vittorio Jano in seveda senatorja Agnelli-ja. To so leta hitrega in velikega tehnološkega in industrijskega razvoja.

Kriza je prisilila Fiat, da izdelava avto, ki bo ekonomičen, robusten in poceni. Avto, ki bo dostopen vsem ljudem, za vsakodnevno uporabo. Vzporedno so



je bilo veliko manj od katerega koli drugega prevoza, celo od tramvaja.

Med vsemi plakati in manifesti je postal najbolj slaven manifest Marcella Dudovicha za balillo s štirimi brzinami iz leta 1934, «eleganza della Signora».

PROIZVODNJA

V osnovi sta obstajala dva modela iz serijske proizvodnje: balilla 3 brzine od 1932 do 1934 in balilla 4 brzine od 1934 do 1937. V celoti je bilo od 1932 do 1937 proizvedenih 113.095 Fiatov 508.

Vsi izvedeni modeli:

- Berlina dvoje vrat 3 brzine/dvoje vrat 3brzine«Lusso»/4 vrata 4brzine »Intermedia«
- Spider 3 brzine/spider 3 brzine »Lusso«
- Spider Sport 3 brzine
- Torpedo 3 brzine
- Kamioncino 3 brzine/Furgoncino 3 brzine/ Spider Militare 4 brzine
- Torpedo Coloniale 4 brzine
- Berlina 4 vrata 4 brzine aerodinamica
- Spider 4 brzine
- Torpedo 4 brzine
- Spider Sport 4 brzine
- Berlina 4 brzine z motorjem CS
- Berlinetta Mille Miglia
- Kamioncino 4 brzine, Furgoncino / Spider Militare 4 brzine

TEHNIČNI PODATKI OSNOVNEGA MODELA

- medosna razdalja 2,25 m,
- podvozje toga os spredaj in zadaj, štiri listne vzmeti s hidravličnimi amortizerji, enosmerni,
- zavore hidravlične, bobni na vseh štirih kolesih, ročna zavora mehanična na kardanski osi,
- kolesa 17 palčnax2,50, pneumatike Pirelli 4.00x17
- motor Fiat 108, spredaj vzdolžno, prostornina 995 ccm, Bati 65x75, moč 20 konjev pri 3400 ob./min
- ventili stranski, kompresijsko razmerje 5,8:1,

delali na dveh konceptih, inženir Lardone je razvijal avtomobil z dvocilindričnim motorjem, zračno hlajen, s prednjim pogonom, inženir Fessia pa tradicionalen model z motorjem na 4 cilindre, vodno hlajen in z zadnjim pogonom. Prvi projekt ni imel sreče, med preizkušanjem je zgorel v celoti.

Prototip Fiata 508 je bil izdelan 27 septembra 1931. Začela so se nekajmesečna preizkušanja, ki jih je avtomobilček zelo dobro prestal. Dne 12.aprila 1932 je bil predstavljen javnosti na 5.salonu avtomobilov v Milanu.

Uspeh je bil takojšen. Majhen, perfekten, poskočen, moderen avto za samo 10.800 Lir. Mnogi so ga lahko le sanjali, kruh je stal eno liro in 73 centezimov, govedina 9l lir za kilo, liter olja 7 lir, bencin 2 liri na liter, plača delavca 300 lir na mesec, najvišjih uslužbencev do največ 1000 lir.

Kupcem so jih začeli izročati 15. julija in jih do konca leta 1932 prodali že več kot 12 tisoč. V tem času je bila cena Fiata 509 18.500 lir, fiat 514 pa je stal celo 19.500 lir. Balilla Spider se je prodajala po 9.900 lir. Povpraševanje je bilo veliko, z začetnih sto izdelanih na dan so že v nekaj mesecih prešli na 250 avtov dnevno. Balilla je bil prvi avto, ki se je prodajal "alla americana", to je na obročno plačevanje.

Za prvo leto prodaje je senator Agnelli izposloval pri duceju oprostitev davka. Veliko so vlagali v reklamo, ob mnogih sloganih in plakatih je zanimiva objava »analize« inženirja Vezzanija, ki je analiziral strošek uporabe balille. Izračunal je, da pri prevoženih 15000km stane kilometer 40 centezimov za štiri potnike v avtu oziroma 10 centov na osebo na kilometer. To

Najslavnejša in najbolj sanjana takrat kot danes:508S (spider sport) bolj znana kot "Coppa d'Oro" iz leta 1933



- dotok goriva na prosti pad, vplinjač Solex26FHS(kasneje tudi ZenithVF inWeber 26),
- hlajenje vodno, na termosifon,
- menjalnik s tremi prestavami in vzvratno, pogon zadnji, razmerje v diferencialu 8/41(8/39 pri spiderju),
- teža vozila 685kg za berlino (prazno) in 990kg pri polni obremenitvi in 650kg za spider,
- max hitrost 80km/h (85km/h spider),
- poraba 8 litrov na 100 km.

IZBOLJŠAVE IN SPREMEMBE

V vseh nadaljnjih letih proizvodnje Balille so se vrstile številne dopolnitve in izboljšave glede na prvi model, predvsem zaradi hitrega napredka tehnologije in zahtev trga.

Že kmalu po začetku dobav z motorjem 108, ki je pri kompresijskem razmerju 5,8:1 razvijal 20 KM, je FIAT prejel številne zahteve kupcev po večji moči. Zato so, še vedno za trobrzinski motor, začeli po želji dobavljati spremenjeno glavo motorja, s katero je kompresijsko razmerje naraslo na 6,3:1. To je pomenilo 24KM pri 3.800 obr./min in 85km/h, priporočali pa so uporabo bencina Esso, ki je imel višje oktansko število. V letu 1933 je postalo to kompresijsko razmerje normalno, serijsko, za vse modele prve serije.

Naslednja, izboljšana glava, je dosegala razmerje 6,6:1 in s tem moč 26-28 KM ter 90km/h, zahvaljujoč tudi vakuumski regulaciji predvžiga in spremembi razmerja v diferencialu na 8/39. Omeniti je potrebno še posebno glavo iz aluminija, s spremenjeno lego svečk in kompresijo 7,2: 1, ki jo je dobavljala inženir Gallia.

Pika na i pa je bila glava Siata, ki je premaknila ventile iz bloka motorja v glavo, kompresijsko razmerje pa je doseglo 7:1. To je pa že bila zasnova bodočega motorja 1100 ccm, ki v letu 1937 začne svojo pot v novem avtomobilu 508C, imenovan tudi »nuova balilla«.

Na Milanskem sejmu leta 1934 so predstavili novo



508 berlinetta Mille Miglia je bilo kokežiranje z takratno modo športnih kupejev, motor 108 CS,36 KM

verzijo Balille. Karoserija ima novi design, linije so mehkejše, bolj zaokrožene in prtljažnik ni več dodan od zunaj, temveč integriran v kabinski prostor. Motor ima serijsko 24KM in štiri prestave, pri čemer 3. in 4. sinhronizirani. Cena 11.250 lir za dvovratno berlino.

Z motorjem 108CS (ventili v glavi), ki so ga vgrajevali na zahtevo kupca, je ta serijska Balilla dosegala 105km/h. Poleg dvovratne so bila v redni proizvodnji tudi štirivratna berlina, spider in torpedo. V redni proizvodnji so še naprej posebni modeli: spider militare, torpedo militare, kamioncino in furgoncino. Seveda sedaj z motorjem na štiri prestave.

Športni dosežki

Za vsako tovarno avtomobilov so izjemno pomembni uspehi športnih izvedb posameznih modelov. Tako je bilo tudi s Fiatovo balillo. Že prvo leto po začetku proizvodnje so predstavili model 508 S, Balilla sport. Dvosedežni spider, s poudarjeno aerodinamično linijo je ustvaril Ghia. Nekateri deli karoserije so bili iz aluminija in ob sicer manjši karoseriji so dosegli težo vsega 600 kg, oziroma 90 kg manj kot serijska berlina. Cena je bila 14.900 Lir (4000Lir več kot berlina).

Mali športnik je imel motor 108 S, s kompresijskim razmerjem 7:1, uplinjač Zenith 30, razvil je tako 30 KM pri 4000 obratih in dosegal 110 km/h. Poraba 9l/100km. Njegove tehnične zmožnosti so bile kmalu dokazane na dirki Mille Miglia leta 1933. Z Balillo Sport je štartalo 21 posadk, 13 jih je prišlo v cilj in posadka Ricci-Maggi zmaga v kategoriji do 1100 cm, s povprečjem 86,7 km/h.

V letu 1934 pride prenovljena Balilla Sport z motorjem 108 CS s 36KM, 4400 obrati in ventili v glavi motorja. Dosega 115 km/h in stane 15.500 lir.

Prenovljena Balilla Sport se istega leta udeleži dirke »Coppa d'Oro«(ob obali, to je avtomobilska dirka, dolga 5700 km, v treh etapah. Dirka se je imenovala tudi avtomobilski »Giro d'Italia« in je bila takrat največja dirka na svetu. Balilla je dosegla prvo mesto v kategoriji s povprečjem 79,59km/h. Zaradi tega uspeha je bila Balilla Sport »prekrščena« v model »Coppa d'Oro«.

Balilla po svetu

Z redno proizvodnjo, leta 1932, je začel Fiat tudi izvažati novi model 508. Vendar v času krize, ko je v vseh državah padel izvoz, tudi do 50%, to ni bilo lahko. Vse države so se zapirale, z visokimi carinami ščitile domačo proizvodnjo, vse da bi preživele. Fiat je zato že od začetka krize iskal načine in forme kooperacije z avtomobilskimi industrijami na drugih, tujih trgih za montažo in celo proizvodnjo na njihovih lokacijah. Pri tem je bila najpomembnejša zaposlitev lokalnega prebivalstva in uporaba komponent in surovin



Spider iz leta 1932 "Iusso", v izvedbi "full optionalis"

lokalnega izvora. V nekaterih primerih je tako prišlo do praktično nove proizvodnje, nove konstrukcije, celo z drugim komercialnim poimenovanjem.

Tako je na primer v Nemčiji proizvodnja Fiata 508 potekala v kooperaciji z NSU in bila komercializirana pod znamko NSU. V Angliji je potekala montaža po licenci z originalnimi sestavnimi deli pod imenom FIAT England London. Na Čehoslovaškem je bila licenčna proizvodnja v delavnicah Walther, proizvedeni Fiati 508 so se prodajali pod imenom Walther Junior.

V Madridu je bila licenčni proizvajalec Balille Fiat Hispania. Zaposlovali so lokalno delovno silo in uporabljali domače materiale.

Najpomembnejša pa je licenčna proizvodnja Balille v Franciji. Dne 6. oktobra 1932, torej vsega šest mesecev po prvi predstavitvi v Milanu, so na Salonu avtomobilov v Parizu predstavili Fiat 6CV ali Fiat 508 transalpina. Avto je bil v celoti konstruiran v Franciji, materiali in komponente francoske, vendar strogo po originalnih projektih Fiata. Na francoskem trgu je že bila močna konkurenca malih avtomobilov (Citroen, Renault, Peugeot, Chenard-Walker, Mathis, Amilcar), zato se je morala karoserija novega 6CV čimbolj prilagajati okusu francoskih kupcev. Za to je skrbel, risal in realiziral karoserist ing. Kesch.

Zanimiva je tudi kooperacijska proizvodnja Balille na Poljskem. Že leta 1920 je Fiat ustanovil skupaj s poljskim partnerjem komercialno družbo »Poljski Fiat«.

Odločilna pa je bila zmaga na razpisu obrambnega ministrstva, ki je iskalo zunanjega partnerja za proizvodnjo različnih vozil. Nastane »Polski Fiat d.d.« Fiat se obveže postaviti tovarno za proizvodnjo 3.000 vozil letno, 10 na dan. Po samo dveh letih se je začela proizvodnja Fiata 508 skoraj izključno iz materialov in delov poljskega porekla. Tudi motor, ki dobi oznako »sigla 117«. Vsi deli nosijo ime Poljski Fiat. Proizvajajo celotno paleto modelov Fiat 508, s tem da na masko hladilnika, kjer smo navajeni napis Balilla, postavijo napis »Junak«. Dober prevod!

Izvenserijske karoserije

Podvozje Fiata 508 je bilo v vsem obdobju šestih let proizvodnje močno uporabljano za različne interpretacije stilistov, oblikovalcev, karoseristov, tako italijanskih kot drugih. Težko je pridobiti podatke o vseh, omenimo najpomembnejše.

O Siatu je bilo že rečeno glede izboljšav motorja. Manj znano je, da je oblikoval športni enosedeznik (monoposto) za hitrostna tekmovanja.

Eusebio Garavini je ustvaril celo serijo specialnih modelov, predvsem kabrioletov.

Vittorio Viotti je ustvaril svojstveno, zelo rafinirano linijo za zahtevne kupce.

Potem so tu še brata Savio, Casaro, Bertone, Balbo, in ne nazadnje Ghia, ki je s »svojimi Balillami« zmagal na nekaj tekmovanjih elegancije, še posebej pa se je proslavil z modelom Spider Sport, ki se je kasneje preimenoval v »Coppa d'oro«.

Potrebno pa je poudariti, da so to bile zelo majhne serije v obrtniški proizvodnji, večkrat izdelava po naročilu kupca. V serijski proizvodnji je z uvedbo modela 508 postalo železo oziroma jeklo in elektro varjenje izključno edini material za izdelavo školjke in cele karoserije. Specialni karoseristi pa so bili zaradi

majhnih serij prisiljeni še naprej uporabljati mešano strukturo les-železo, kar je bila v serijski proizvodnji že preteklost.

Današnje vrednosti

Za vse ljubitelje starodobnikov so seveda pomembne tudi današnje vrednosti starodobnih vozil, oziroma cene, ki jih na trgu dosegajo ob dobri urejenosti. Pri tem so nam večkrat v pomoč

kotacije, ki jih ureja in redno objavlja »Ruoteclassiche«. Navajam kotacije nekaterih modelov, kot jih objavljajo:

	EUR
Fiat 508 3brzine	
Berlina normale	12.500
Spider	18.000
Spider Sport	45.000
Fiat 508 4brzine	
Berlina dvovratna	13.500
Berlina štirivratna	15.500
Spider Sport CS	45.000
Torpedo	19.500
Simca-Fiat 6cv	
Berlina 4 vratna	13.000
Coupe GranLusso	14.000
Spider Sport	45.000
Karoseristi	
Balbo Kabriolet 4brz. 2+2	41.000
Bertone Berlina 4vratna	41.000
Brianza Coupe`cabrio 4sed.	45.000
Ca. Sa. Ro. Berlina aerodinamika	26.000
Castagna Berlina 4sed.	28.000
Kabriolet 4sed.	40.000
Farina Kabriolet	40.000
Garavini Kabriolet 4sed. »vittoria«	50.000
Kabriolet 4sed.	42.000
Ghia Coupe spider S	55.000
Berlina 4vrat.4sed.	27.000
Savio Berlina 4vrat.	32.000
Touring Kabriolet Smeraldo	45.000
Viotti Kabriolet 4sed.	34.000
Berlina 4vrat.	23.000
Kelsch Roadster	26.000
Malov Berlina 4vrat.	25.000

Namesto zaključka—povabilo v Koper

Po osemdesetih letih je Fiat 508 Balilla še vedno živa, ne samo živa, prav živahna. Zaradi svoje robustnosti in enostavnosti je hvaležen objekt za ljubitelje starodobnikov in za restavratorje.

V Sloveniji je ohranjenih približno 20 Fiatov 508 Balilla različnih tipov. Razumljivo, največ jih je na Primorskem. Vemo, da jih še nekaj čaka na restavratorske užitke njihovih lastnikov. Samo v našem klubu, to je v Adria Classic Koper, jih je pet.

Iz tega razloga smo se v vodstvu kluba odločili, da častitljivo obletnico obeležimo na prav poseben način. Vse ponosne lastnike Balill iz vse Slovenije in



zamejstva vabimo na naš 16. rally Adria-classic, ki bo v Kopru 16. junija letos. Seveda Balille ne bodo vozile tekmovalne proge, temveč se bodo sprehodile od Kopra do Pirana po slovenski obali. Ob tem bomo tudi odprli priložnostno razstavo v Osrednji knjižnici v Kopru. Pridite vsi s svojimi Balillami, preživeli bomo skupaj lep, nepozaben dan! Vsi lastniki vozil Fiat 508 Balilla boste vabilo s programom prejeli na svoj domači naslov.



Z rallyja Monte Carlo leta 1933, reklama za predelavo motorja Siata, na sliki je videti kompresor, desno pa "superglava"- ventili v glavi

SPOMINI ŠE ŽIVIJO

V 10. številki našega Glasila smo objavili spomine na TT rally g. Repije iz Ljutomera s pozivom, naj se oglasi kdo, ki se ga spomni. V uredništvo smo dobili nekaj klicev po telefonu, pa tudi pisni prispevek gospoda Čehovina. Tega v celoti objavljamo.

Nekoč so bili TT rallyji !

Hvala g.Repiji, da je začel obujati te spomine. To so lepi spomini, saj smo bili takrat še mladi in polni akcije. Bil sem na prvem rallyju v Velenju, to je leta 1966, potem pa še na tretjem in četrtem.

Na tretjem TT rallyju od Murske Sobotice preko Maribora do Ptuja sem tudi zmagal v kategoriji in absolutno. Kar tri pokale sem dobil, pa še zeleni venec in praktična darila. Najbolj sem bil vesel avtoradia Voxon, ki sem ga podaril očetu, montiral sem ga v njegov avto. Kaj ne bi, saj je bil oče glavni sponzor te velike odprave iz Kopra v Mursko Sobotico z Balillo. To je bilo celodnevno potovanje tja in nazaj, s Ptuja tudi. Sicer pa je bilo zelo lepo, odlična organizacija.

Še vedno hranim pokale, plaketo, startno listo in pravilnik tekmovanja. Zanimivo ga je primerjati s pravilniki današnjih tekmovanj v okviru SVS.

Hranim pa tudi članke, reportaže v takratnem TT-ju o tem dogodku.

Prilagam nekaj fotografij s tretjega rallyja, ko sem bil na štartu in potem, ko sem imel že lovorjev venec in pokale.

