

UNO STRANO OVETTO CON QUATTRO RUOTE

È la prima vettura costruita dalla Iso Automotoveicoli che, dal 1954 al 1956, produce una delle precursori delle moderne “citycar” – Anche se originale e pratica in Italia non riscuote molto successo

di Luca Gastaldi

Riuscireste a immaginarla sulle strade di oggi? Forse no. E sulle strade di ieri? Forse nemmeno su quelle. Ecco qui svelato il segreto del suo insuccesso. Povera Isetta, così graziosa, così simpatica, così avveniristica. Ma anche così strana. Come spesso accade parlando di auto d'epoca, si tende a dire “ai suoi tempi non è stata capita, fosse prodotta adesso...”. Fosse prodotta adesso? Molto probabilmente non sarebbe capita lo stesso. Non per questo la povera Isetta non è da considerare auto da collezione, tutt'altro. Per una serie di validi motivi: l'estetica (naturalmente), la produzione di pochi esemplari (pochissimi quelli rimasti in circolazione ai giorni nostri) e il fatto di essere stata la capostipite delle vetture costruite dalla Iso Automotoveicoli.

È il 1953 e il 9 aprile viene presentata la nuova “creatura”, che ha come padrini Renzo Rivolta, presidente e direttore generale della Iso, il vicepresidente Ladavas e l'ingegnere Ermenegildo Preti, autore dell'originale progetto.

I primi esemplari della Isetta sono venduti a partire dal 1954, utilizzando una particolare campagna pubblicitaria, se così può essere definita. Alcune di queste piccole vetture partecipano, infatti, alla impegnativa Mille Miglia ottenendo anche prestazioni di tutto rispetto: il pilota Cipolla, ad esempio, termina la corsa dell'anno successivo in poco più di 28 ore ad una velocità media di quasi 80 chilometri orari.

La versione commercializzata differisce da quella presentata per la prima volta al pubblico essenzialmente per la cilindrata che, dai 198 cm³, è salita a 236. Eccoci qui, dunque, a parlare della Isetta, il piccolo “uovo su quattro ruote”. In un periodo storico in cui l'economia italiana – e non solo – non è certo delle migliori, vi è la necessità di proporre un mezzo dai bassi costi di gestione ma con una discreta abitabilità e versatilità, che si adattasse ai centri urbani le cui strade cominciano anno dopo anno ad “affollarsi”. Ci vorrebbe una via di mezzo tra la moto e l'auto che unisse i pregi di una e dell'altra. In teoria la Isetta è il risultato di questa strana “manipolazione genetica”.

L'ingegner Preti adotta soluzioni veramente uniche per il suo autoscooter, a partire dalla meccanica. Il motore deriva direttamente da quello della motocicletta Iso 200, al quale è aggiunta una ventola laterale di raffreddamento e l'avviamento elettrico. È un classico due tempi, ma con cilindro sdoppiato e unica camera di



scoppio con pistoni supplementari di lavaggio. Dopo aver pensato ad una soluzione triscooter (motore posteriore con ruota motrice posteriore o ruote motrici anteriori), Preti si convince che la soluzione migliore sia quella di sistemare il motore posteriormente e spostato sulla destra, in modo da compensare il peso del guidatore e utilizzare due ruote motrici, sempre sul retrotreno. Per risparmiare si adotta una doppia catena al posto dell'albero di trasmissione e, grazie alla ridottissima carreggiata posteriore, si può anche fare a meno del differenziale. I 9,5 CV di potenza massima, erogati a 4.500 giri al minuto, e il rapporto peso/potenza di 28,8 CV/kg (grazie ai 330 kg di peso complessivo) permettono alla Isetta un buono spunto e doti di ripresa necessarie ad un utilizzo prevalentemente urbano. Il cambio è a quattro rapporti con retromarcia.

Veniamo ora al "guscio". Non è così facile ricostruire la storia della Isetta. Probabilmente gli studi iniziano nel 1951, quando ancora la Iso Automotoveicoli si chiama Isothermos, e probabilmente Preti si avvale (per il disegno della carrozzeria) anche di qualche "esterno" all'azienda. Secondo alcuni documenti ritrovati (pubblicati in queste pagine) nel 1952 la Isothermos affida il compito di disegnare la vettura al torinese Giovanni Michelotti. Difficile stabilire se la versione definitiva sia poi opera di Michelotti, anche se dai suoi primi disegni si può notare la somiglianza con l'Isetta prodotta. A parte questo piccolo "giallo", nel 1953 appare la vetturessa. Le sue forme richiamano un uovo o, più elegantemente, la cabina di un elicottero e la carlinga di un aeroplano: largo frontale e coda rastremata, il tutto condito dall'ampia superficie vetrata della carrozzeria in lamiera stampata.

Al primo sguardo l'occhio è attratto dal particolare accesso all'abitacolo, assicurato da un ampio e unico portellone anteriore che costituiva anche – soluzione analoga a quella adottata nel 1931 dai fratelli Farinelli per il loro Tricab – tutto il frontale dell'auto. Il volante e il piantone dello sterzo seguono il movimento di apertura della portiera, agevolando l'ingresso dei due passeggeri (a volte anche tre). Questi dispongono di un sedile a panchetta che, come recita un catalogo dell'epoca, "è immediatamente asportabile e può servire come sedile da campeggio". Una caratteristica del portellone che potremmo apprezzare oggi è che, parcheggiando frontalmente al marciapiedi (come spesso si usa fare con le moderne Smart), non si correrebbe il rischio di fare i contorsionisti per uscire dall'auto.

Nonostante tutte queste buone premesse, la Isetta non ebbe gran fortuna commerciale. A parte l'estetica, il prezzo per acquistare la vetturessa della Iso non era così ridotto come speravano i suoi "padrini". I costi di produzione, risultati un po' elevati, decidono il prezzo "chiavi in mano" di 335.000 Lire quando, nel 1955, la Fiat 600 costava circa 600.000 Lire (oltre alla possibilità di ospitare quattro passeggeri e prestazioni



un po' più gratificanti). Secondo i dati dell'Anfia sono state commercializzate in tutto 1.420 Isetta: 1.298 nel '54, 105 nel '55 e 17 nel '56. Terminata la sua carriera in Italia, la Isetta trova miglior fortuna all'estero. La Iso concede infatti la licenza di fabbricazione alla tedesca BMW (che adotta un motore monocilindrico a quattro tempi di 250 cm³), alla francese Velam, alla spagnola Borgward-Iso Espanola e alla brasiliana Iso-Romi.

Caratteristiche tecniche

Motore:

ciclo a due tempi, cilindro sdoppiato, cilindrata totale 236 cm³, potenza massima 9,5 CV a 4.500 giri, alesaggio di ciascuna delle due canne 48 mm, corsa del pistone anteriore 64,3 mm, corsa del pistone posteriore 66 mm, rapporto di compressione 6,5, carburatore Dell'Orto UC 24 B, avviamento elettrico.

Trasmissione:

trazione posteriore, albero di trasmissione tubolare con due giunti elastici, ponte posteriore in unico blocco con scatola di trasmissione contenente la doppia catena a rulli a bagno d'olio, cambio a 4 rapporti + retromarcia, frizione a dischi condotti multipli in acciaio alternati con dischi conduttori in bagno d'olio.

Sospensioni:

anteriori a ruote indipendenti con braccio oscillante, posteriore con mezza balestre a sbalzo e ammortizzatori telescopici a doppio effetto.

Freni:

a tamburo sulle quattro ruote (diametro 180 mm).

Ruote:

cerchi a dischi scomponibili, pneumatici Pirelli 4,50x10.

Dimensioni e pesi:

lunghezza 2.250 mm, larghezza 1.340 mm, altezza 1.320 mm, passo 1.500 mm, carreggiata anteriore 1.200 mm, carreggiata posteriore 500 mm, peso in ordine di marcia 330 kg.

Prestazioni:

velocità massima 85 km/h

