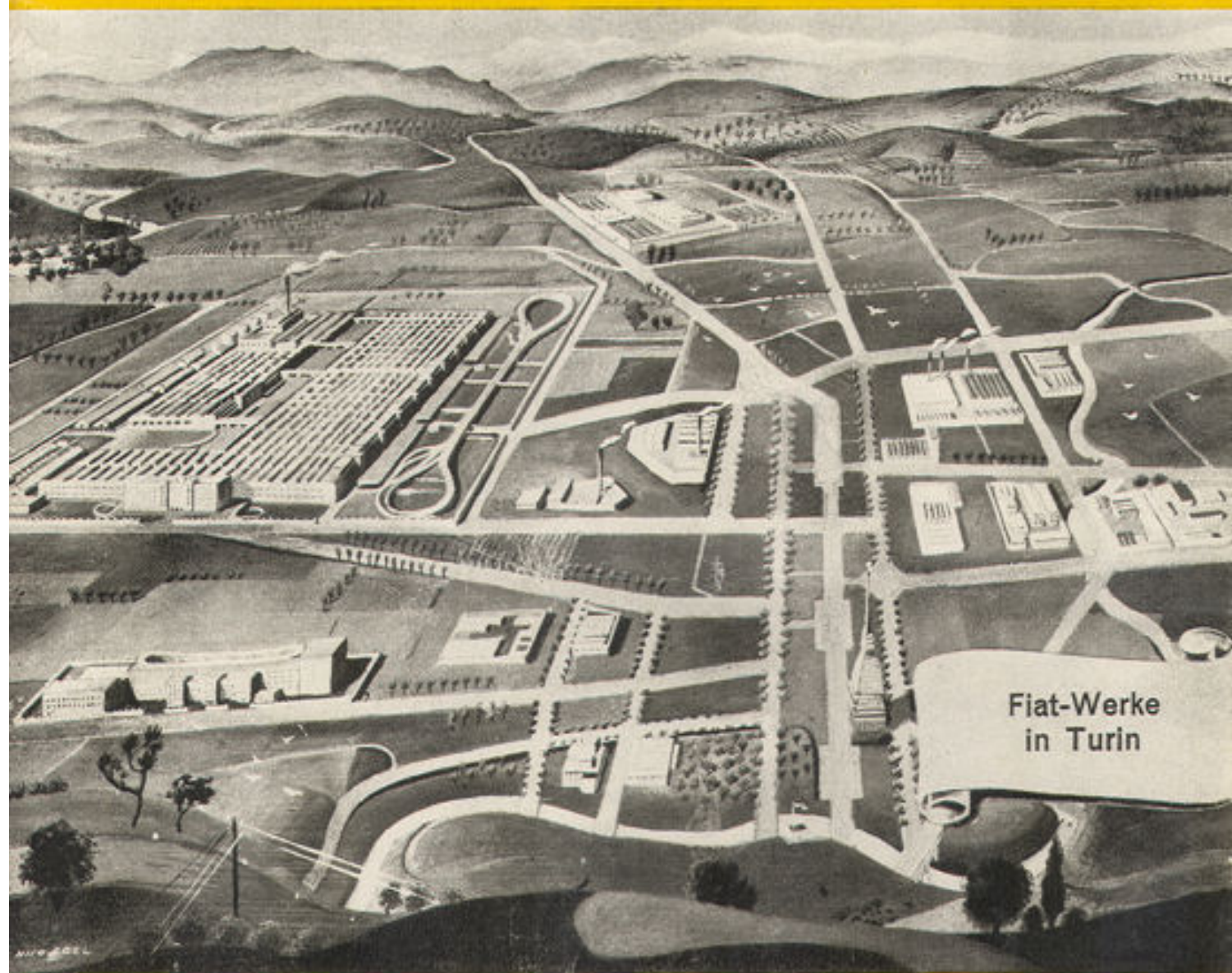


FIAT



GESCHICHTE
DES *Elfhundert*



Fiat-Werke
in Turin

1953 - Die Belegschaft des ganzen Betriebes beträgt über 65.000 Menschen.

Der "neue 1100"

verlässt das Fliessband der Fiat-Werke Mirafiori

Ein neues Fahrzeug, mit den letzten technischen Neuerungen ausgerüstet; das verjüngte Modell einer berühmten Wagentype, das seinen Namen behält, den Erfolg fortsetzt, erneuert und vermehrt! Diese Broschüre umfasst die Entwicklungsgeschichte des 1100.

**Der 1100 stirbt nicht,
hier ist der neue 1100**

Wie der Phoenix

(aus dem Papyrus des
HA'JE, der im Aegyptischen
Museum in Turin
aufbewahrt wird).



Im Juni 1937 erschien erstmals der erwuchs und allgemein unter

der Balilla 1932 - 995 ccm Hubvolumen
20 PS. - 85 Std/Km
3 Gänge - 2 Türen



der Balilla 1934 - 995 ccm Hubvolumen
24 PS. - 90 Std/Km
4 Gänge - 4 Türen



der 1100 (508 C) 1937

- 1089 ccm Hubvolumen - 32
PS - obengesteuerter Motor
- unabhängige Vorderachs-
aufhängung - 4 Gänge - 110
Std/Km - Aerodynamische
Linie



**Noch heute zirkulieren
in aller Welt mindestens
50.000 "Balilla"**

ein Wagen, der nicht wegzudenken ist

1100, der aus dem Modell "508" dem Namen "Balilla" bekannt war

Anfänglich unter der Bezeichnung 508 C - der neue Balilla - bekannt, war der 1100 schon damals ein Fahrzeug mit bedeutenden Verbesserungen, das seiner Stamm-Mutter alle Ehre machte.



Anlässlich des Internationalen Automobil-Salons in Mailand (April 1932) wurde der "Balilla" als "erster italienischer Gebrauchswagen" begrüßt. Während 5 Jahren beherrschte dieses neue, epochemachende Modell den Markt im In- und Auslande und gab dem Automobismus in Italien, nach der weltumspannenden Wirtschaftskrise (1929-1931), grossen Auftrieb, indem er den Kreis der Autobesitzer stark vergrösserte.

Der "Balilla" wurde schon dazumal
als ein Wunder bezeichnet.

"Als im April 1932 der "Balilla" in seiner ersten Ausgabe erschien, sprach man von einem Wunder: das wahre Fahrzeug für alle; der 4-plätzig Gebrauchswagen war endlich erschienen und hatte nichts mehr gemeinsam mit dem Motorrad ausländischer Konstruktion, das dazumal speziell im Ausland schon gut eingeführt war. Es war kein Kompromiss zwischen Automobil und Motorrad, sondern ein wirkliches Fahrzeug mit kompletter Ausrüstung an Kommodität und Zubehör, mit allen möglichen Verbesserungen der damaligen Epoche und versehen mit Leistungsmöglichkeiten, die von einem Gebrauchsfahrzeug kaum erwartet wurden".

Aus "Motor Italia" Juni 1932

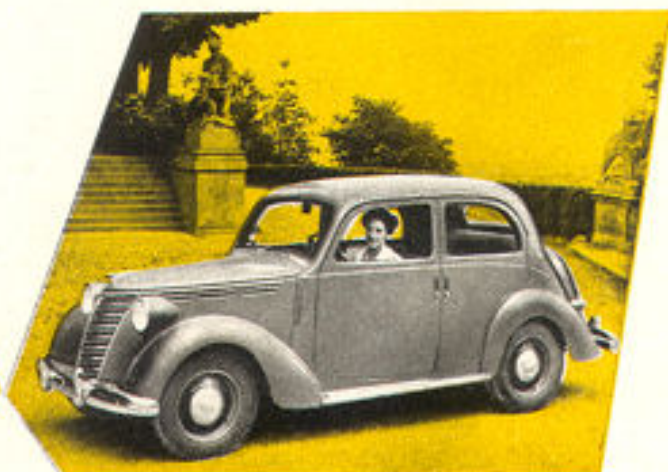


Entwicklung des "1100"

Der "1100" 1939



Der "1100/E" 1949



Seit 15 Jahren, d. h. seit 1937, beherrscht das Modell 1100 den Weltmarkt mit ständig wachsendem Erfolg. Hunderttausende von Wagen verliessen die Konstruktionswerkstätten von Lingotto und Mirafiori, und nahmen den grössten Anteil des Fiat-Automobil-Exportes in alle Kontinente ein. Wie der Balilla ist auch der 1100 unverwundlich: tausende und abertausende von Exemplaren - selbst der ersten Serien - stehen heute noch im Verkehr.

"Der Fiat und wir"

Einem Brief entnommen, der uns kürzlich aus Rom erreichte:

« Seit 1905 gehörte zu unserer Familie, neben vielen Dingen, die uns ans Herz gewachsen sind und auf die wir keinesfalls verzichten hätten, immer ein Fiat, ein Fiat aus dem grossen Sortiment von Modellen und Spezialausführungen. » Schilderte meine verstorbene Mutter irgendein Erlebnis, so sagte sie oft: — Damals hatten wir einen Brevetti Fiat, den 28-40, das Modell "Zero"... Oder später: — den "Tipo Due". So entdeckte ich, dass die Sympathie meiner Mutter zum Modell 28-40 mit der glücklichsten Zeit ihres Lebens zusammenhing. Einzig vom berühmten 509 sprach sie etwas verächtlich bezüglich seiner Grösse, die in keinem Verhältnis zu seiner Schnelligkeit und Sicherheit stehe. Was würde sie wohl vom 500 und vom 1100 gesagt haben? Mit Respekt hätte sie wohl auch die Ungetüme von Nutzfahrzeugen in der Grössenordnung der Modelle 682 meiner Brüder in Italien und Mogadiscio angestaunt. Die 50-jährige Geschichte des Fiat gehört ein wenig auch in unsere Familienchronik, in unsere, in meine Träume und alle Hoffnungen der Jugendzeit ».

Zweifelloos würde der 1100 in einer solchen Familiengeschichte eine besondere Stelle annehmen.

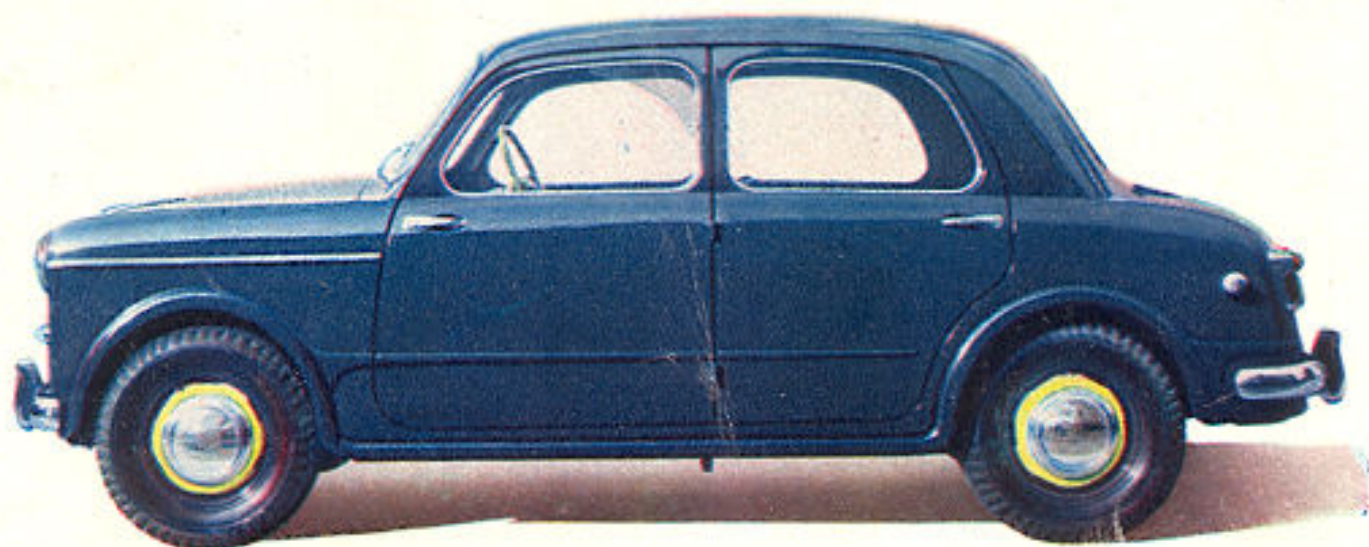
Entwicklungsdaten des 1100

Die Geschichte eines Automobil-Modelles will nicht Weltgeschichte sein, sondern zeigen, welche technische Entwicklung der Automobilbau im letzten halben Jahrhundert durchmachte. Zunächst ist ein nie stillstehender konstruktiver Fortschritt festzustellen, der jedes neue Modell kennzeichnet, noch ehe seine Kraft ausgedient hat, vergleichbar einem Zahnrad, das sich fortwährend bewegt. Die Chronik des 1100 bis gestern umfasst volle 15 Jahre, von 1937 bis 1952, wobei die Vitalität der steten Entwicklung, die Beliebtheit, die Welterfolge, mehr als die Jahre zählen. Geburt und Werdegang des 1100 fielen in eine Zeit epochaler technischer Fortschritte, wirtschaftlicher und sozialer Umwälzungen; auch dem zweiten Weltkrieg war standzuhalten. Er erlebte noch die romantische Zeit zwischen dem ersten und zweiten Weltkrieg und, nach dem letzteren, die Extravaganzen des Existentialismus. Die Erlebnisse des 1100 führen über die Zeit der klassischen Ausfahrt mit viel Gepäck zur sportlichen Reise mit Rucksack, Ski und Eispickel.



Dieser FIAT 1100, im Besitze von Herrn Levy Miguel Dos Santos in Torres Vedras (Portugal), hat seit 1948 bis heute 78 Silberbecher und andere Preise aus seinen zahlreichen Beteiligungen an nationalen und internationalen Rallyes und anderen Kompetitionen erobert. Auf den von seinem Fahrzeug zurückgelegten 120'000 km sind mindestens 40'000 anlässlich sportlicher Veranstaltungen gefahren worden. Der Besitzer hat seinen 1100, der ihn so oft siegreich ans Ziel gebracht hat, "Stradivarius" getauft.

Das ist der neue 1100

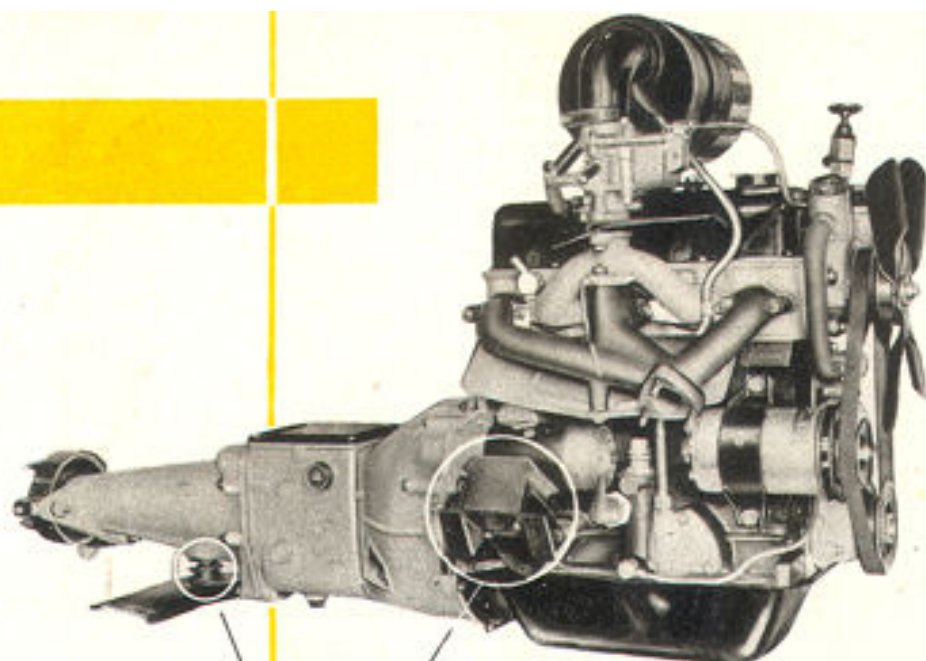


der hoechst moderne 1100 von 1953

Tief verwurzelt mit der Zeit, den Ge-
wohnheiten und Erfahrungen, der
Sympathie und dem Vertrauen gröss-
ter Automobilistenkreise; und
neueste Bauart für noch bessere Lei-
stungen und noch grösseren Komfort.

Ununterbrochener Fortschritt

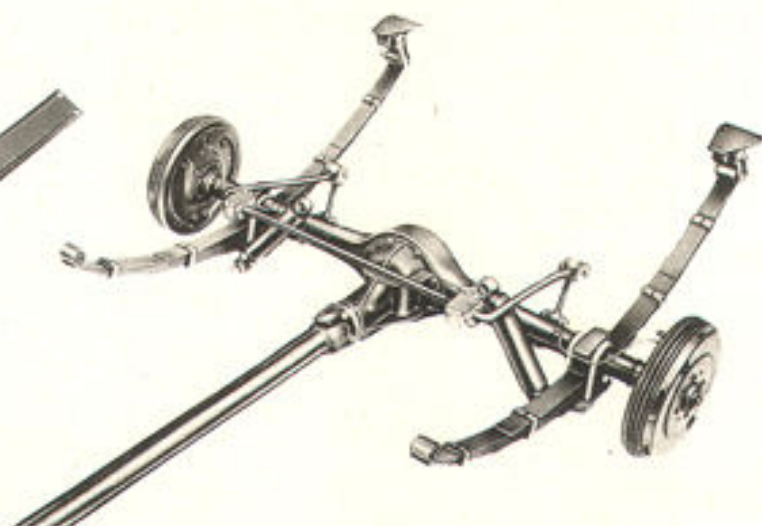
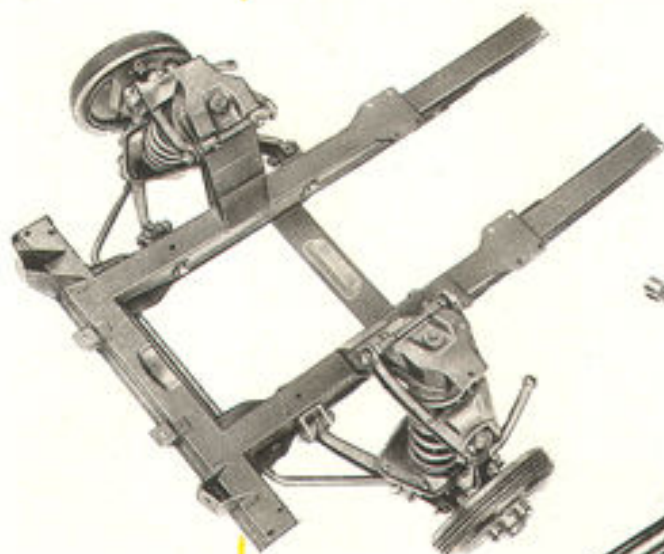
Dies sind die



Motor - 4 Zylinder - Zyl.-Inhalt
1089 ccm - 36 PS.

- speziell ausgewuchtete Kurbelwelle
- neue Kraftstoff-Beförderung und neuer Vergaser
- verbesserte Leistungskurve und Kraftstoff-Ausnützung

**Neue Aufhängung
des Motoraggregates**

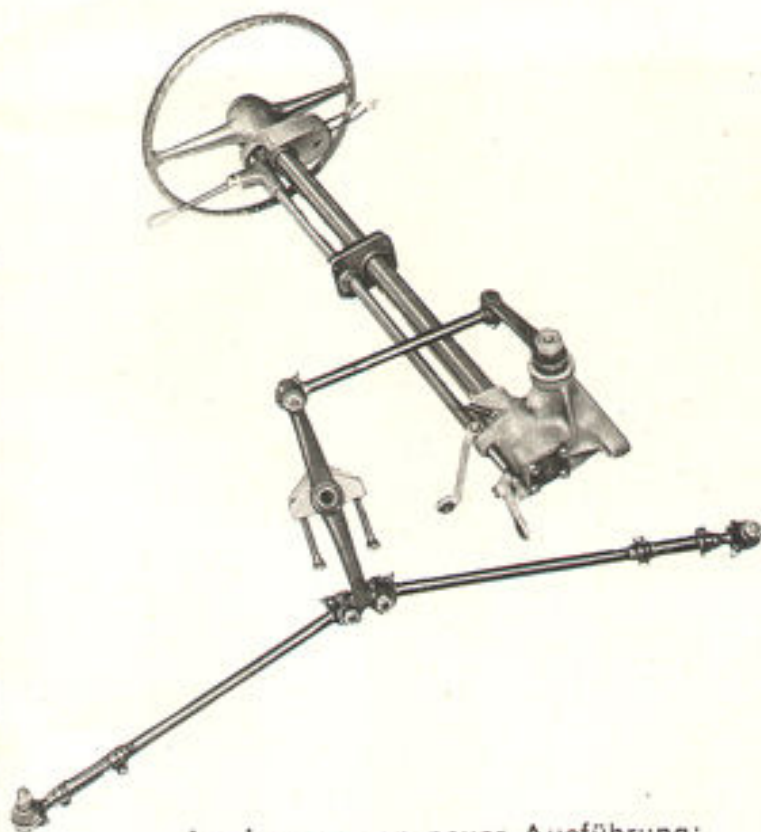


Aufhängung - unabhängige Vorderrad-
Aufhängung; Hinterradaufhängung mit Blatt-
federn neuester Ausführung, zur Verbesserung
der Abfederung und der Strassenhaltung

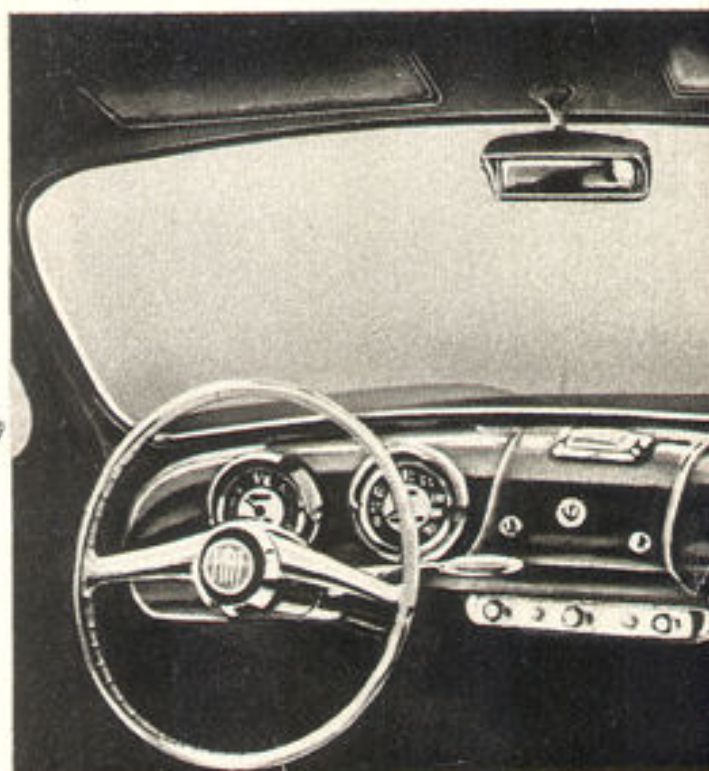
beim neuen 1100 verwirklichten Fortschritte

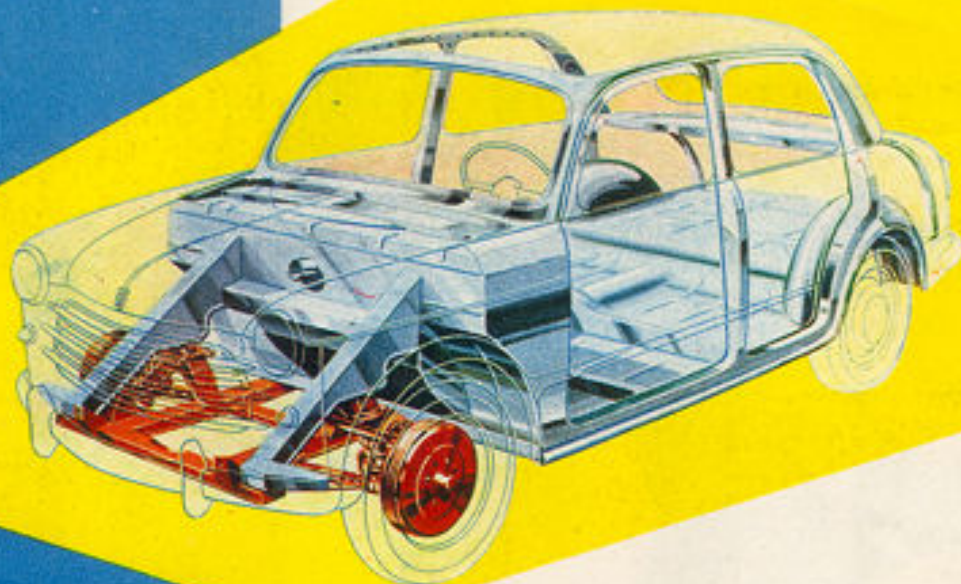


- Hinterachse** — vollständig neue Ausführung mit Hypoid-Verzahnung
- kleineres Ausmass der Aussparung für die Uebertragungswelle
 - grössere Festigkeit
 - geräuschloser Gang



Lenkung - von neuer Ausführung:
weich und vibrationsfrei





Karosserie selbsttragend, leichter und massiver. Das Fahrzeug wiegt ungefähr 100 kg weniger.

Höhere Geschwindigkeit. Bessere Beschleunigung trotz kleinerem Verbrauch



508 = m 910

508 4 Gänge „ 1050

1100 E = „ 1260

Der neue 1100 „ 1400

Zurückgelegte Strecke, in einer Minute, mit Gangwechsel und Start vom Stillstand.

Das kleinere Leergewicht verbessert die Leistung und vermindert den Kraftstoffverbrauch.



508
508 4 Gänge

1100 E

Der neue
1100

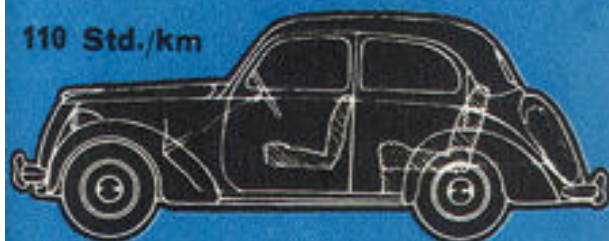
85 Std./km



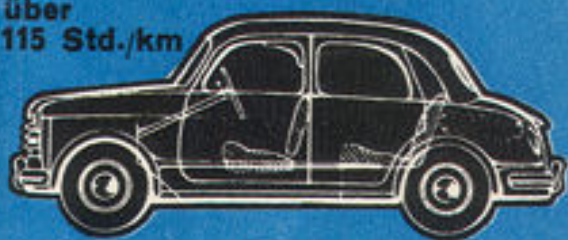
90 Std./km



110 Std./km



über
115 Std./km



Neue Linie, moderne Ausführung, grösserer Nutzraum im Inneren, leichteres Ein- und Aussteigen, grösserer Kofferraum, Heizungs- und Lüftungsanlage.

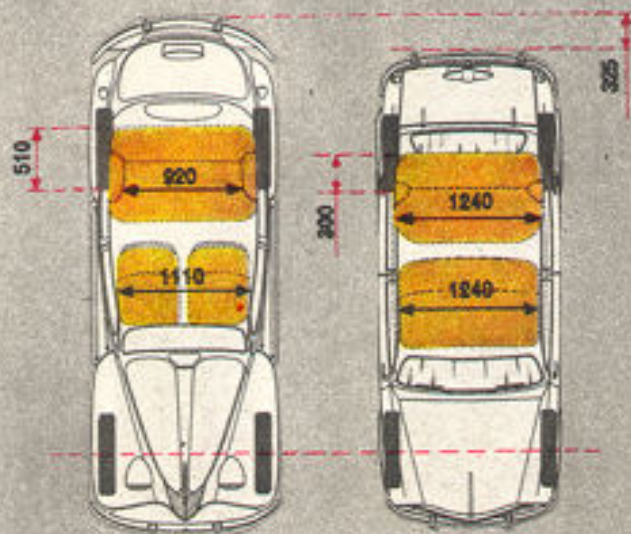


Die Sitzplätze sind zentral zwischen Vorder- und Hinterachse angeordnet. Dadurch verbesserter Fahrkomfort und mehr Raum für die Sitze.

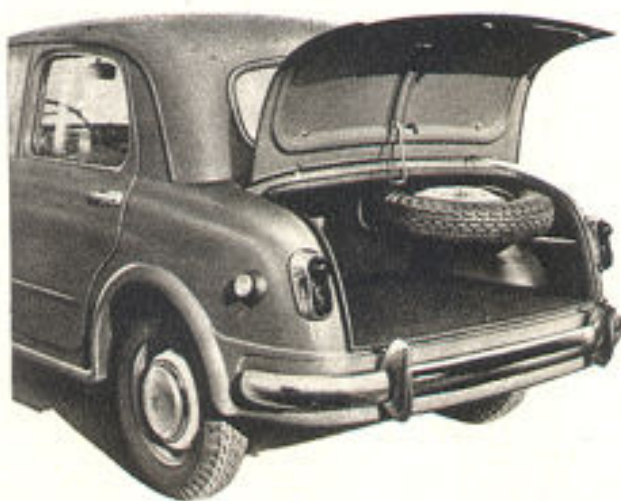


1100 E

Der neue 1100



Mehr Platz für die Fahrgäste



Mehr Raum für das Gepäck.
Patentierter Reserveradträger.



**Dies sind die technischen und wirtschaft-
lichen Vorteile des
neuen 1100**
(gegenüber den früheren Typen)

Mit weniger Gewicht: mehr Platz, vier bequeme Sitze
und grösserer Kofferraum

Bei geringerem Verbrauch: höhere Geschwindigkeit
und grössere Beschleunigung

Zusammenfassend: ein Fahrzeug fortschrittlicher
Konstruktion, grösserer Leistung und Komfort.
Verbessert in der Abfederung, in Bezug auf Ge-
räuschlosigkeit, Sicht, Lenkung und Bodenhaltung.



Einer der ersten 1100
in den Anden.



Ein erster Raid des "Balilla" (April 1932) mit Nazzaro und Salamano.

Die Lebensgeschichte des 1100:
Der 1100 stirbt nicht, hier ist

**der neue
1100**



FIAT - Presse- und Werbedienst
Druckschrift n. 1169
in Italien gedruckt
SATET - TORINO