



nuova 1100 fuoriserie

1100/103, 1100 TV, 1200, 1100 Special, D ed R:
una dinastia di vetture, trasformate da carrozzieri e
piccoli costruttori, dagli autocarri alle Junior.



Alessandro Sannia

nuova 1100 fuoriserie

CARDONE

Antonio Cardone era un artigiano specializzato nella trasformazione di autovetture, spesso già circolanti, in autocarri. Lavorò praticamente su ogni genere di vettura, fra l'immediato

Carrù (CN)

dopoguerra e gli anni Sessanta, ma senza dubbio il 1100 I, con il suo telaio e longheroni, fu quello che si prestò meglio alla trasformazione.

CISITALIA Autocostruzioni

La Cisitalia Autocostruzioni nasceva su iniziativa di Carlo Dusio dalle ceneri della omonima azienda del padre, Piero, che era fallita nell'inseguire il sogno di una avveniristica Formula 1, la 360 Grand-Prix. Carlo Dusio contava di

Racconigi (CN)

poter sfruttare la celebrità del cognome, senza ripetere gli errori paterni, utilizzando dunque autotelaio di corrente produzione, pur con una buona preparazione meccanica, in modo da limitare i costi. Esordì nel 1951 con una coppia di



A sinistra: la 33 DF Volo Radente, esposta al Salone dell'Automobile di Torino del 1953.

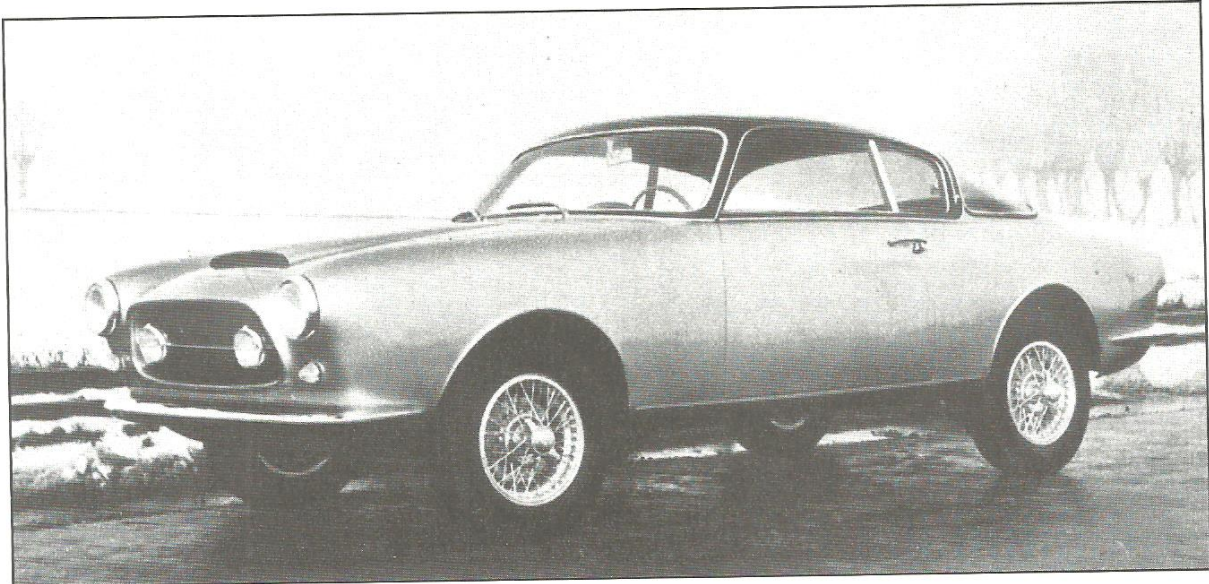
Sotto la 33 DF Coupé che fu costruita in piccola serie nel corso del 1954. Entrambe le vetture sfruttavano l'autotelaio della 1100/103 con un'ottima preparazione meccanica.



nuova 1100 fuoriserie

sportive su châssis Fiat 1100 E e poi al Salone dell'Automobile di Torino del 1953 presentò un interessante prototipo: la 33 DF Volo Radente, dove la sigla DF stava per Derivata Fiat. Era una aggressiva e innovativa spider, su autotelaio Fiat

Sotto: la Cisitalia 35 DF del 1957, con meccanica Fiat 1100/103 D adeguatamente preparata. Assolutamente identica esteticamente, esisteva anche la 36 DF, con meccanica 1250 derivata dalla 1200 Granluce.



1100/103, che rimase un esemplare unico, ma diede vita, dal punto di vista tecnico, alla 33 DF Coupé, in produzione da fine anno. Aveva sospensioni abbassate e rinforzate, modifiche alla testata, valvole maggiorate, rapporto di compressione 8,7:1, albero a camme modificato, due carburatori, ed erogava 70 Cv che, grazie ai soli 690 Kg, la spingevano a 170 Km/h. Fu costruita in una ventina di esemplari solo nel corso del 1954. Dopo tre anni di silenzio, la Cisitalia riapparve nel 1957 con una coupé sportiva estremamente

elegante. Costruita direttamente a Racconigi, era offerta come 35 DF con motore 1100 derivato da quello della 1100/103 D oppure 36 DF con un 1250 ottenuto dalla 1200 Granluce. Dopo sapienti lavorazioni, il primo aveva una potenza di 53 Cv ed il secondo di ben 72. A dispetto di premesse tanto valide, non furono però costruiti più di tre o quattro esemplari.

Contemporaneamente, la Cisitalia visse piuttosto con i proventi delle elaborate, che realizzava sulle 600 e sulle 1100.

C.M.G.

Alla fine del 1961 i fratelli Giannini si videro costretti a dividersi a causa di disaccordi economici. Mentre Domenico mantenne l'attività commerciale, Attilio fondò la C.M.G., ovvero Costruzioni Meccaniche Giannini SpA, a Settecamini, nel comune di Guidonia. Ad ogni modo, la collaborazione con il fratello rimase strettissima, giacché la Giannini Automobili di Domenico commissionava le elaborazioni di cui era con-

Guidonia (RM)

cessionaria proprio alla C.M.G. di Attilio. La 1100 non fu però più tenuta in nessuna considerazione, puntando tutto su 500 e 600 o, al più, su 1300 e 1500 prima e 124 poi. La C.M.G. fu però prodiga di allestimenti speciali e prototipi sperimentali in cui ricompare occasionalmente la berlina torinese: per un'importante commessa avuta dalla casa cinematografica Paramount Pictures che richiedeva di costruire delle vetture simili ad

505DF

Motore: 4 cilindri; 1901 cc.; 80 HP a 5500 giri;
2 carburatori Weber 34 DR 6; collettore speciale Cisitalia.
Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi.
Raffreddamento: acqua; con termostato e pompa centrifuga.
Trasmissione: motore anteriore; frizione monodisco a secco; cambio a 5 velocità.
Telaio: autoportante in lamiera stampata e rinforzi scatolati.
Sospensioni: anteriori, indipendenti con bracci oscillanti e molle elicoidali; due ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto e barra stabilizzatrice trasversale; posteriori, ad assale rigido, molloni elicoidali, due ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto.
Freni: idraulici a tamburo sulle 4 ruote.
Carreggiata, passo e peso: m 1,32; m 2,65; Kg 1.100.
Velocità massima: 155 Km/h.
Cerchi e pneumatici: acciaio stampato 4½ x 14; 6,40 x 14.
Carrozzeria: coupé panoramico 3+2 posti.
Esemplari costruiti: circa 5/10.
Anno: 1953.

33 DF Voloradente

Motore: 4 cilindri; 1089 cc., 70 HP a 5800 giri,
2 carburatori Weber 36 DR; collettore speciale Cisitalia.
Lubrificazione: forzata con pompa a ingranaggio.
Raffreddamento: acqua; pompa centrifuga.
Trasmissione: motore anteriore; frizione monodisco a secco; cambio a 4 velocità.
Telaio: autoportante in lamiera stampata con rinforzi scatolati di irrigidimento.
Sospensioni: anteriori, indipendenti con molle elicoidali e barra di torsione; posteriori ad assale rigido.
Ammortizzatori: idraulici, telescopici.
Freni: idraulici sulle 4 ruote con tamburi speciali in alluminio.
Carreggiata, passo e peso: anteriore e posteriore m 1,23; m 2,42; Kg 690.
Velocità massima: 170 Km/h.
Cerchi e pneumatici: R.W. 3,50 x 15; Pirelli Corsa.
Carrozzeria: coupé 2+2 panoramico.
Esemplari costruiti: circa 20.
Anno: 1953/1954.
Prezzo di vendita: \$ 3.600.

35DF 1250 e 36DF 1100

Motore: 4 cilindri; 1246 cc.; 72 HP a 5500 giri; (4 cilindri; 1089 cc.; 54 HP a 5200 giri)*; 1 carburatore Weber 40 DCO o Weber 36 DR (Weber 36 doppio corpo)*.
Lubrificazione: forzata con pompa a ingranaggi.
Raffreddamento: acqua; pompa e termostato con circuito sotto pressione.
Trasmissione: motore anteriore; frizione monodisco a secco cambio a 4 marce sincronizzate.
Telaio: autoportante in lamiera stampata.
Sospensioni: anteriori, indipendenti, molle elicoidali e barra di torsione; posteriori, ad assale rigido e barra di torsione.
Ammortizzatori: idraulici, telescopici.
Freni: a tamburo, idraulici sulle 4 ruote.
Carreggiata, passo e peso: anteriore m 1,23; posteriore m 1,21; m 2,34; Kg 780 (Kg. 765).
Velocità massima: 168 Km/h; (145 Km/h)*.
Pneumatici: 5,60 x 14; (5,20 x 14)*.
Carrozzeria: coupé 2+2 panoramico.
Esemplari costruiti: 3/4.
Anno: 1957.
Prezzo di vendita: lire 2.250.000.

750GT

Motore: 4 cilindri; 735 cc.; 35 HP a 5500 giri (mod. 750/32); 45 HP a 6500 giri (mod. 750/45 Special); 1 carburatore Weber 26 IM (mod. 750/32); 1 carburatore Solex PIBC (mod. 750/45 Special).
Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi.
Raffreddamento: acqua; pompa e radiatore posteriore.
Trasmissione: motore posteriore; frizione monodisco a secco; cambio a 4 marce.
Telaio: autoportante, rinforzato con tubi quadri per gli spyder.
Sospensioni: anteriori, indipendenti con balestra trasversale inferiore; posteriori, indipendenti con molle cilindriche elicoidali.
Ammortizzatori: idraulici, telescopici, mod. RIV.
Freni: idraulici sulle 4 ruote a tamburo.
Carreggiata, passo e peso: anteriore m 1,15, posteriore m 1,14; m 2,00; Kg 610 (coupé), Kg 595 (spyder).
Velocità massima: 118 Km/h (mod. 750/32); 138 Km/h (mod. 750/45).
Cerchi e pneumatici: in lamiera stampata, 5,20 x 12.
Carrozzeria: coupé 2+2; spyder 2 posti.
Esemplari costruiti: circa 200.
Anno: 1959/1961.
Prezzo di vendita: lire 1.052.000 (spyder 750/32).

850GT

Motore: 4 cilindri; 847 cc.; 54 HP a 6200 giri; 1 carburatore Solex 32 PIBC.
Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi.
Raffreddamento: acqua; circolazione forzata; radiatore posteriore.
Trasmissione: motore posteriore; frizione monodisco a secco; cambio a 4 velocità sincronizzate e retromarcia.
Telaio: autoportante (rinforzato con tubi quadri per lo spyder).
Sospensioni: anteriori indipendenti, con quadrilateri trasversali deformabili e bracci triangolari in lamiera stampata con balestra trasversale inferiore; posteriori indipendenti, con compassi oscillanti su boccole elastiche, molle cilindriche elicoidali.
Ammortizzatori: 4 ammortizzatori idraulici telescopici "RIV" a doppio effetto tipo "corsa".
Freni: idraulici sulle 4 ruote anteriori, posteriori a disco Girling.
Carreggiata, passo e peso: anteriore e posteriore m 1,16; m 2,00; Kg 625 (coupé); Kg 610 (spyder).
Velocità massima: 160 Km/h (coupé); 155 Km/h (spyder).
Cerchi e pneumatici: lamiera stampata o lega leggera; 5,20 x 12.
Carrozzeria: coupé 2+2; spyder 2 posti; costruzione Cisitalia.
Esemplari costruiti: circa 200.
Anno: 1962/1964.
Prezzo di vendita: lire 1.550.000 (coupé); lire 1.530.000 (spyder).

* 36DF 1100