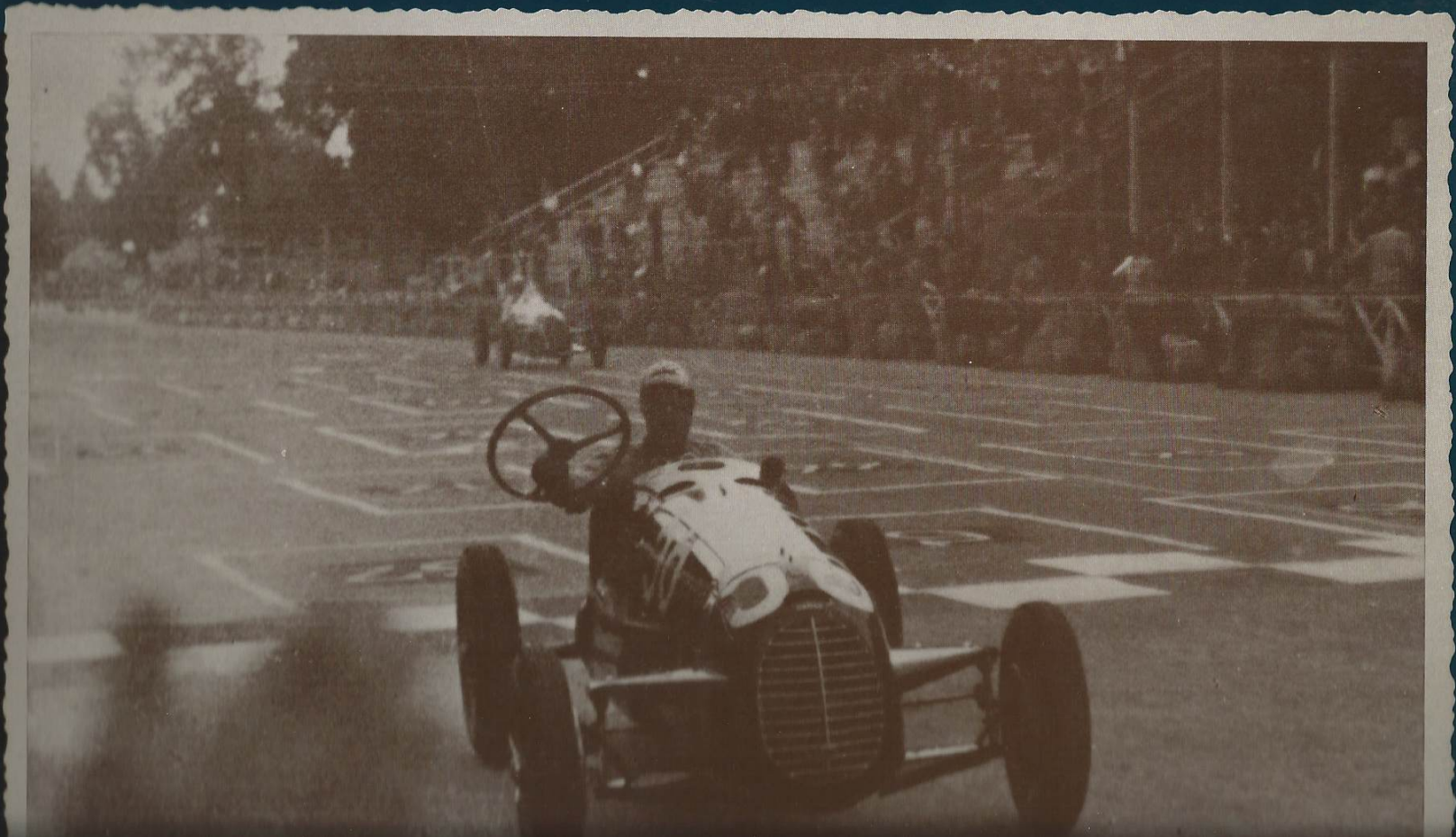


CL 41-0013-1

Cisitalia

Cisitalia

Nino Balestra
Cesare De Agostini





È del 1957 questo elegante coupé offerto con motore di 1100 oppure di 1250 cc.
This elegant coupé offered with 1100 or 1250 cc. engine is a 1957 model.

turalmente la linea di cintura, ed anche il cofano, risultavano un po' alti, se paragonati con il vecchio ma elegantissimo coupé 202 di Pinin Farina. Però la superficie complessiva della finestratura, la presa d'aria sul cofano, la posizione alta dei paraurti, finivano per creare una massa ben proporzionata e gradevole. L'insieme era completato dalle ruote a raggi e da finiture di buon livello. Sulla meccanica furono operati pochi interventi, ma ben calcolati. Inalterato il telaio a scocca portante con le sole sospensioni leggermente abbassate e rinforzate per un uso più veloce, mentre è il motore a subire le cure più interessanti: ritocchi alla testata, valvole maggiorate e rapporto di compressione portato ad 8,7 con albero a cammes modificato nei profili, collettore a due carburatori e potenza innalzata a 70 cavalli (contro gli originali 36 del propulsore Fiat strettamente di serie). La vettura, del peso di soli 690 chilogrammi, raggiungeva la notevole velocità di 170 chilometri all'ora con un ottimo confort. Nel dicembre del 1953 essa venne presentata sulle pagine della rivista svizzera "Automobil Revue" con un prezzo di 3.600 dollari USA, quasi la metà delle prime 202 offerte negli Stati Uniti cinque anni prima a ben 6.800 dollari. Costruita in una quantità numericamente molto esigua, si ritiene meno di venti macchine, resterà in produzione praticamente solo nel corso del 1954.

35/36 DF

Dopo quasi tre anni di lungo silenzio, nel giugno del 1957 riappare un modello Cisitalia. Si tratta di un coupé di linea veramente elegante, molto luminoso e slanciato, costruito sempre sull'autotelaio Fiat ed offerto con motore 1100 cc. (derivato dal Fiat 1100/103) e con motore 1250 cc. (derivato Fiat 1200). Le due versioni erano siglate rispettivamente 36 DF 1100 e 35 DF 1250. Costruita direttamente a Racconigi dalla Cisitalia di Carlo Dusio, questa elegante berlinetta erogava 53 cavalli nelle versioni 1100 cc. e 72 cavalli nella 1250 cc. Il primo modello prodotto fu una 35 DF 1250 in argento metallizzato e capote blu con prezzo di listino di 2.250.000 lire. Le unità prodotte raggiungeranno appena i tre o quattro esemplari, uno dei quali (con meccanica 1100 cc.) sopravvive ora in Brasile.

750/850 GT

La lunga fase interlocutoria che si sviluppa fra il 1957 ed il 1962, trova la Cisitalia occupata ad esportare vetture in Argentina, vendute poi dalla corrispondente locale. È così che delle vetture "fuori serie", come alcuni coupé "Fiat-OSCA" carrozzati da Fissore, trovano la via del sudamerica siglati Cisitalia 85 DF. Si tratta di un sistema per collocare in quel mercato, chiuso dai contingenti, un certo numero di vetture che altrimenti non sarebbero potute entrare. La Cisitalia conservava infatti la possibilità di immettere nel mercato argentino un numero prestabilito di vetture annue di propria produzione che, mancando in quel momento, veniva "occupato" vo-

mechanicals. Of course the waistline, as well as bonnet, were a little high, if compared with Farina's old but extremely elegant 202 coupé. However the overall window area, the air intake on the bonnet, the high position of the bumpers, in fact created a well-proportioned, pleasing mass. The whole was completed by wire wheels and a quality finish.

The few modifications to the mechanical components were well-calculated. The bearing work chassis remained unaltered, with only a lowering and strengthening of the suspension suit faster driving, whereas the engine received most interesting attentions: slight modifications to the head, uprated valves and compression ratio raised to 8.7 with a camshaft with modified profile, carburettor manifold and power increased to 70 horsepower (compared with the original 36 strictly mass-produced Fiat engine). Weighing 690 kilogrammes, the car reached the remarkable speed of 170 kilometres per hour in great comfort.

In December 1953 it was presented in the pages of the Swiss magazine *Automobil Revue* at a price of 3,600 U.S. dollars, almost half the cost of the 202 put onto the market in the United States five years earlier at 6,800 dollars.

Produced in very small numbers, less than twenty it is thought, this car was only to remain in production during the course of 1954.

35/36 DF

After almost three long years of silence, in 1957 a Cisitalia model appeared again. It was a coupé with a very elegant line, very bright and airy, again built on the Fiat chassis and put out with an 1100 cc. engine (based on the Fiat 103) and with a 1250 cc. (based on the Fiat 1200). The two versions were called 36 DF 1100 and 35 DF 1250 respectively.

Built directly at Racconigi by Carlo Dusio for Cisitalia, this elegant coupé put out 53 horsepower in the 1100 cc. version and 72 horsepower in the 1250 cc. version.

The first model to be produced was a 35 DF 1250 in metallic silver with a blue hood at a list price of 2,250,000 lire. The cars of this type produced barely amounted to three or four, one of which, a 1100 cc. version, still survives in Brazil.

750/850 GT

The long period of uncertainty which lasted from 1957 to 1962 saw Cisitalia involved in exporting cars to Argentina, to be sold by the local agency. It was how some custom built cars, such as Fiat-OSCA coupés with coachwork by Fissore, found their way to South America under the name of Cisitalia 85 DF. With the Argentinian market closed by import quotas, this was a way of placing a certain number of cars which would otherwise have been unable to enter the country. In fact Cisitalia was still able to put a set number of cars of its own manufacture onto this market each year and, in the absence of its own production at the time, this quota was willingly filled by other cars registered as Cisitalia.



Il 1959 sembrò l'anno del grande ritorno della Cisitalia, che produsse alcune centinaia di graziose vetture tipo 750, derivate dalla popolare Fiat 600.

1959 seemed the year for a great return by Cisitalia, which produced a few hundred pleasing 750-type cars based on the popular Fiat 600.



Lo spazioso coupé 505 costruito nel 1953 sulla meccanica della Fiat 1900 con trasmissione idraulica.
The spacious 505 coupé built in 1953 using Fiat 1900 mechanicals with hydraulic transmission.

bilmente per non sciupare il lavoro fatto, nel caso che il modello con meccanica Ford non fosse prodotto con le caratteristiche previste nel progetto Savonuzzi, ma venisse invece avviata una produzione di carrozzerie su telai Ford di serie, come caldeggiato sin dall'inizio della trattativa da Ed Sullivan. Certo che la 505DF dette scarse soddisfazioni alla Casa di Racconigi e la sua produzione complessiva fu di pochissime unità, esclusivamente in versione coupé a due porte, costruite direttamente dalla Cisitalia.

33DF Voloradente

Nel 1953, con l'uscita dalla nuova Fiat 1100/103, la Cisitalia pensò di aggiornare la propria produzione presentando al Salone di Torino dello stesso anno uno spyder slanciato denominato "33DF voloradente" con la meccanica, appunto, della nuova Fiat 1100 Fiat. Si trattava in questo caso più che di una vettura pre-serie, di un vero e proprio *dream-car* sul quale condurre le dovute esperienze per impostare in seguito una produzione affidabile e sicura. La scelta definitiva cadde su un classico coupé, formula ormai collaudata alla Cisitalia, con linea adeguata al nuovo evolversi della moda e dei gusti. L'ampia superficie vetrata era sottolineata da un largo lunotto posteriore panoramico di taglio elegante, così come il muso della nuova vettura presentava la lama del paraurti che tagliava nettamente a metà il mascherino, riallacciandosi forse inconsciamente alla 808XF con la meccanica Ford. Na-

Turin from Argentina, who wanted this home version with Fiat 1900 mechanicals, protesting that the work already carried out would be wasted if the model with Ford mechanicals were produced to the specifications set out in Savonuzzi's design, but instead setting up production on standard Ford chassis, as favoured by Ed Sullivan right from the start of the negotiations. The 505DF certainly gave the Racconigi firm some satisfaction and total production amounted to a few cars, solely in the two-door coupé version, directly by Cisitalia.

33DF Voloradente

When the new Fiat 1100/103 came out, Cisitalia thought to bring its own production up to date by presenting at the Turin Motor Show of the same year a very dashing roadster based on the mechanical components from the new Fiat 1100 and called the 33DF Voloradente. In this case it was not so much a matter of a pre-production model as of a real "dream car" on which to carry out the necessary experiments and then set up sure production.

The final choice fell on a classic coupé, a well-tryed formula at Cisitalia, with a line in line with new developments in fashion and taste. The vast window area was emphasized by a large, wide-angle rear window on elegant lines. Likewise the nose of the new car featured a split radiator grill which cut the radiator grill cleanly in half, unconsciously influenced by the 808XF.

Per questa berlinetta, derivata dalla nuova Fiat 1100/103, si scelse lo strano nome di Voloradente.
For this coupé, based on the new Fiat 1100/103, the curious name Voloradente (Hedge hopper) was chosen.

