

FIAT 1100 SPORT FRUA 1946

di Riccardo Campanini

La vettura è una delle molteplici derivazioni effettuate, dalla metà degli anni 40 fino a tutto il decennio seguente, da varie carrozzerie sulla meccanica Fiat 1100 la cui meccanica, notoriamente robusta, ben si prestava alle elaborazioni ad uso agonistico. Per questo motivo fu una delle vetture più comunemente impiegate nelle competizioni del secondo dopoguerra.

La vettura trattata, contraddistinta dal telaio n°279906, viene realizzata nel 1946 su meccanica derivata dalla 1100 "Musone" (prodotta dal 1938 al 1949) con cilindrata di 1089cc per 52 CV. In questo specifico esemplare il motore ha subito interventi minimi, limitati ad un carburatore Solex 30FIA con getti maggiorati rispetto all'originale Fiat. Curioso anche il fatto che il telaio fosse il medesimo della versione berlina da 2420mm di passo mentre, per le vetture da competizione, era consuetudine accorciarlo.

L'elemento che contraddistingue la vettura è l'elegante carrozzeria biposto in acciaio, che risulta essere l'opera prima della Carrozzeria Frua, inaugurata nel medesimo anno. In realtà Piero Frua aveva già espresso il suo talento, come disegnatore (successivamente Direttore Tecnico del Centro Stile) per la Carrozzeria Farina negli anni 30. Curiosamente il committente risulta essere la torinese Carrozzeria Balbo, nome storico e prestigioso attivo dal 1914 al 1954, nonché concessionaria Fiat.

Se restano ignote le ragioni della commessa è invece chiaro fin da subito l'impiego a cui la vettura viene destinata; le corse. In luogo del previsto impiego agonistico la linea è improntata alla massima semplicità. Di sicuro effetto l'andamento continuo della linea che, dal frontale, delinea le due fiancate risultando molto semplice e filante; certamente innovativa per l'epoca fu la grossa pinna che partiva dall'abitacolo andando a formare l'intero posteriore della vettura; elemento stilistico già visto sulla Fiat 508 Coppa d'Oro degli anni 30 ma con dimensioni nettamente minori. Sempre in considerazione dell'uso a cui fu destinata, risultano pressoché assenti gli orpelli e le finiture cromate allora in voga che vengono limitati a cinque lamelle sul frontale.



Il debutto ufficiale avvenne al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 1947 (il primo dopo la forzata pausa dovuta alla guerra); qui la nuova creazione di Piero Frua si fece onore conquistando il secondo posto nella categoria "Fuoriserie Sportive Nazionali", a pari merito con un'altra 1100 carrozzata da Vignale.

Foto della vettura al Concorso di Villa d'Este 1947

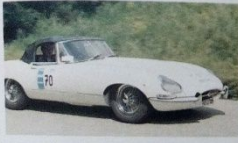
Una volta ricevuti gli onori del Concorso iniziò la breve carriera agonistica dell'esemplare che debuttò, pilotata da Guido Bubbolini e contraddistinta dal numero 10, al Gran Premio Circuito di Piacenza l'11 maggio 1947 (classe fino a 1.100cc), una gara rimasta nella leggenda poiché segnò il debutto ufficiale di una vettura con il marchio Ferrari e lo stemma con il Cavallino Rampante sul cofano; la 125 S, la prima vettura realizzata dalle nascenti Officine di Enzo Ferrari, da poco divenuto costruttore indipendente. Sia la Ferrari 125 che la Fiat 1100 Sport Frua furono costrette al ritiro. Dopo la competizione rimase esposta nella concessionaria Fiat-Balbo a Torino fino all'agosto 1948, quando venne ceduta all'industriale Luigi Citterio ed immatricolata con targa MI99124. Presumibilmente in quegli anni prese parte ad alcune competizioni minori e fu riverniciata in rosso con selleria nera. Nel 1950 venne venduta ad un certo signor Monti residente a Pavia e reimmatricolata con la targa PV31663 che mostra tuttora; la vettura rimase di sua proprietà per ben 33 anni. Nel 1983 viene venduta a Giorgio Safranez, sempre residente a Pavia. Questi la impiega nelle competizioni per auto storiche, vincendo la Seconda rievocazione del Rally 4 Regioni Anciennes nel 1986; risulta abbia partecipato anche alla quarta edizione del rally del 1988. Dopo molti anni, nel 2013 viene inserzionata presso un concessionario di Torino ed acquistata da Daniele Turrisi, esperto conoscitore delle vetture storiche italiane di fama internazionale. Nel 2016 viene iscritta alla rievocazione storica della Mille Miglia. Turrisi nel 2017, intraprende un meticoloso restauro volto a riportare la vettura alla piena originalità, esattamente come si presentava al Concorso di Villa d'Este del 1947. Viene ripristinata la verniciatura originale in argento (rinvenuta sotto i vari strati di colore rosso) abbinata agli interni verdi come da configurazione originale e vengono ricostruiti i cerchi originali che erano stati sostituiti con dei Fergat anni 50.



La vettura riportata alla piena originalità dopo il restauro totale occorso nel 2017.

Al termine dei lavori di ripristino è iscritta alla Rievocazione del Gran Premio di Piacenza nel 2017; inoltre, dopo 70 anni dal debutto, ritorna al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel medesimo anno. Poco dopo viene ceduta al collezionista statunitense David Word; nel 2019 viene venduta all'asta da Bonhams per 577.000\$.

La vettura risulta aver partecipato al Rally 4 Regioni nel 1986 (vincitrice) e nel 1988.



La Jaguar E Spider di Roberto Rollino, vincitore della Mille Miglia '88.



Una Fiat 1100 Frua sport del 1946.

Classifica Rally 4 Regioni Anciennes 1988. Nella foto di dx si nota chiaramente la Fiat 1100 Frua verniciata in rosso, anche se non compare nelle prime 6 posizioni della classifica generale.

Ecco l'Albo d'oro

4° RALLY 4 REGIONI ANCIENNES
TROFEO ASI SPORT
 CLASSIFICA GENERALE

ORD.	NUM.	PILOTA	VEETTURA	ANNO
1°	93	Fiorese Bruno	Fiat 508 S MM	1934
2°	86	Marin Giorgio	Osca 1600 Zagato	1961
3°	92	Braccaioli	A.R. Maserati Preti	1947
4°	57	Piasentin Loris	Jaguar E Type Spider	1962
5°	43	Bandera Sperangelo	MGA	1956
6°	15	Vistarini Angelo	A.R. Giulietta Spider	1961
7°	90	Defilippi Giovanni	Stanguellini Zagato	1947

1984: Giovanni De Filippi (Fiat Stanguellini Zagato); **1986:** Giorgio Safranez (Frua 1100 Sport); **1987:** Francesco Guasti, (Porsche 356 Carrera 2); **1988:** Bruno Forese (Balilla