

Cemsa F11

Giovanni Battista Caproni, (* 3. Juli 1886 in Massone bei Arco - † 27. Oktober 1957 in Rom) damals Tirol, Österreich-Ungarn, heute Trentino) war ein italienischer Luftfahrtingenieur und Unternehmer. Er gründete 1908 das nach ihm benannte **Luftfahrtunternehmen Caproni**.



Die **CEMSA** wurde 1925 vom Ingenieur Nicola Romeo und der Credita Italiano 1925 gegründet. Die Costruzioni Meccaniche Electro Saronno fertigten Flugzeuge, Metallwaren, Dampf- und Elektrolokomotiven.

Im Jahre 1935 war die wirtschaftliche Lage der CEMSA nicht gut aufgestellt. Durch die Abwertungen des Grundkapitals wurde das Unternehmen an Ing. Giovanni B. Caproni verkauft.

Im 2. Weltkrieg wurden noch zusätzlich Kleinwaffen für das Militär gebaut. Ende des Krieges begann CEMSA, dank der Zusammenarbeit des Ingenieurs Antonio Fessia, der FIAT nach 20 Jahren 1946 verlassen hatte, mit der Produktion von Autos.

In wenigen Monaten gelang es Fessia einen PKW zu realisieren. Er entwarf und fertigte einen PKW mit innovativen technischen Eigenschaften.

Der **CEMSA F11** (Abkürzung für Fessia 1100) wurde am 34. Automobil Salon Paris 1947 dem Fachpublikum vorgestellt.

Es war ein sehr innovatives Auto, Vorderradantrieb, vier Zylinder Boxermotor, Lenkradschaltung, Einzelradaufhängung und synchronisiertes Schaltgetriebe (2. 3. Und 4. Gang).



Der Prototyp hatte einen 1100cm³ Motor mit 40Ps bei 4400U/min. Für die Serienproduktion war ein 1250cm³ Motor mit 46Ps bei 4400U/min geplant. Bei der viertürigen Version hatte Bertone seinen Zeichenstift angesetzt.

An den Wagen gab es großes Interesse auch aus Amerika. Die US Tucker Gesellschaft von Preston Tucker machte eine Vereinbarung mit Caproni das Fahrzeug zu importieren. Etwa 10.000 Stück

geordert. Mit Tuckers Insolvenz im Jahr 1949 ging die Initiative jedoch in Rauch auf.

Giovanni B. Caproni begann jedoch, in das Projekt Fessia-Auto zu investieren und bereitete seine Fabriken auf die Serienfertigung vor.

Im selben Jahr 1949 wurde das Auto auch auf dem Turiner Autosalon vorgestellt, wo es bedeutende Anerkennung erhielt. Im Laufe des Jahres 1949 verschlechtert sich die Finanzlage der Caproni-Gruppe. Es führte zur Schließung der CEMSA und zur Einstellung Projekt CESMA F11. Die sieben in der Zwischenzeit gebauten Vorserienfahrzeuge wurden zusammen mit dem Unternehmen selbst liquidiert.

Ein Fahrzeug wurde vom belgischen Automobilhersteller Minerva erworben. Es gab eine Vereinbarung über den Kauf von Fertigungs-Maschinen und eine Lizenz für die Produktion des F11. Am 36. Brüsseler Autosalon 1953 wurde der Prototyp wieder vorgestellt. Auf Grund der geringen Nachfrage hat die Fa. Minerva, das Projekt F11 wieder eingestellt.

Technische Merkmale - CEMSA F11

| | | |
|---|---|------------------------------|
| Karosserie: 4 Türen Limousine | Motorposition: vorne | Antrieb: vorne |
| Abmessungen Länge x Breite x Höhe in mm: 4 408 x 1 628 x 1 385 | | |
| Radstand: 2.540 mm | Spur: vorne 1 250 - hinten 1 250 mm | Bodenfreiheit: 155 mm |
| Sitzplätze insgesamt : 4 | Leergewicht: 930kg | Tank: 40 Liter |
| Motor: Boxer 4-Zylinder | Hubraum: 1 099,31cm ³ , Bohrung x Hub: 72 x 67,5 mm | |
| Ventilantrieb: Stangen-Kipphebel, zentraler Nockenwelle | Vergaser: Zenith 30 IMF | |
| Motorleistung: 39,5 PS bei 4400 U / min / Drehmoment : 73 Nm | | |
| Zündreihenfolge: 1-4-3-2 | Elektrische Anlage: 12 Volt | |
| Kupplung: Einscheiben Trockenkupplung | Getriebe: manuell, Lenkradschaltung, 4-Gang mit synchronisiertem zweiten, dritten und vierten Gang | |
| Karosserie: freitragende Struktur mit Blechrahmen mit versteifenden Querträgern | | |
| Lenkung: Schraube und Rolle | | |
| Fahrwerk vorne und hinten: mit Einzelrädern, mit oszillierender Querblattfeder, Schraubenfedern und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern | | |
| Bremsen vorne und hinten: mittels spezieller Gusseisentrommeln und Außenrippen zur Wärmeableitung, Marke Marello, hydraulisch betätigt | | |
| Bereifung: 5,50-15 | | |
| Geschwindigkeit: 122 km / h | Verbrauch: 9 l / 100 km | |
| Daten beziehen sich auf die auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1947 ausgestellte Version; Auf dem Genfer Autosalon im März 1948 hat der Motor unterschiedliche Bohrungs- und Hubwerte und damit Hubraum (Bohrung 70 mm, Hub 71 mm, Hubraum 1 092,96 cm ³ . Anschließend stieg der Hubraum 1949 deutlich an und erreichte 1254,67 cm ³ (Bohrung 75 mm und Hub 71 mm) während die Leistung bei einer Drehzahl zwischen 4000 und 4400 U / min von ursprünglich 39,5 PS auf 46 PS ansteigt. | | |

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 05.06.2010