

AUTOMOBILES

C L A S S I C S

RENDEZ-VOUS
AVEC
LE DIABLE



A QUOI SERT LE PARIS DAKAR • FERRARI 250 GT ZAGATO

Cisitalia 202 : le chef-d'œuvre de Pinin Farina

L'art Ferrari à Florence • L'automobile et l'Art déco

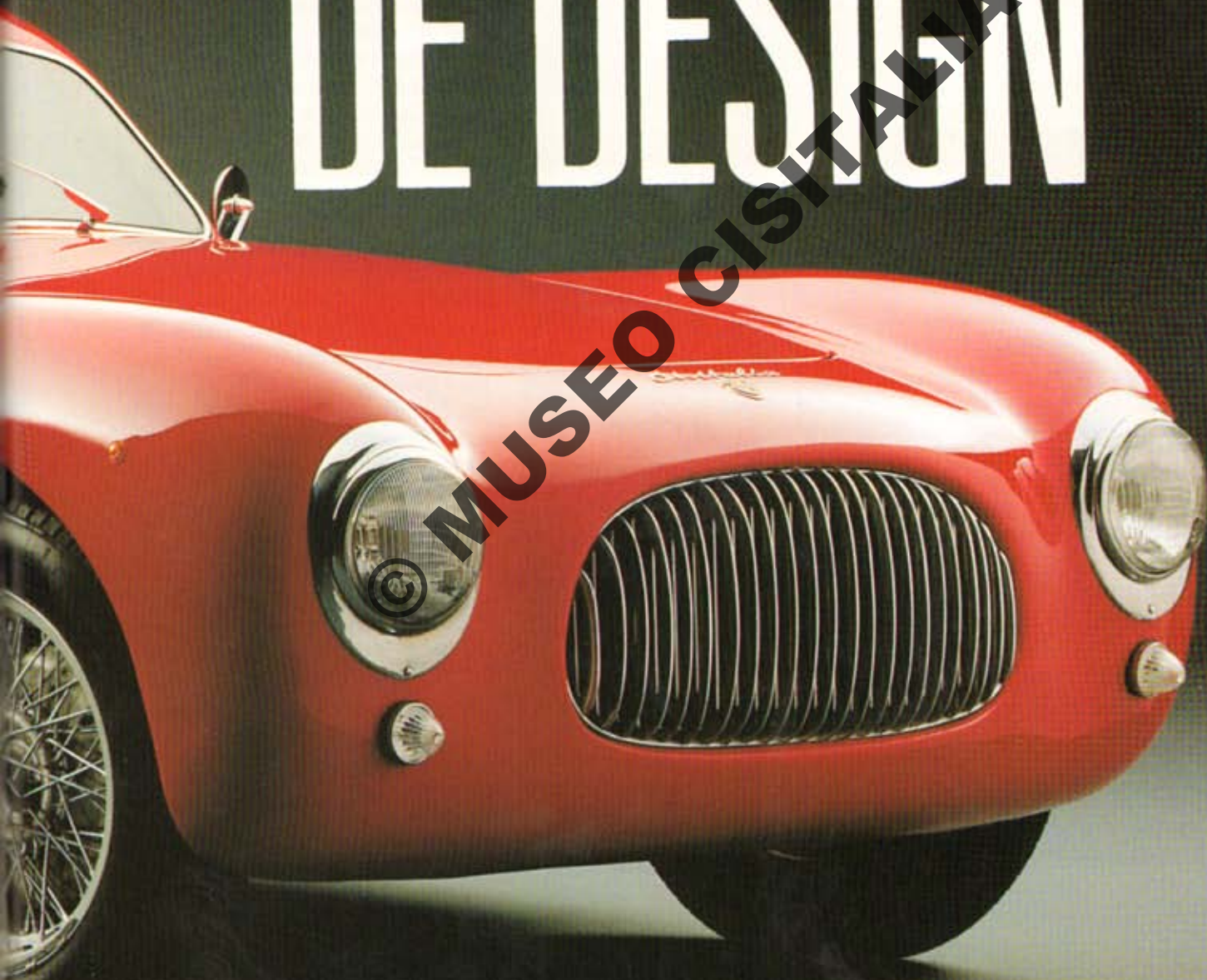
M 1634 - 41 - 50,00 F-RD



Sa simple présence
au Musée d'art moderne de New York,
dès 1951, aurait suffi à faire passer la Cisitalia 202
à la postérité sans autre forme de procès.
Mais, sous sa robe moulante, prémonitoire
de plusieurs décennies de grand tourisme, se cache
un véritable modèle de design qui renouvelle
le concept de la voiture de sport en apportant des solutions
techniques novatrices. Autant de raisons supplémentaires
d'en faire une voiture de légende.
Par Christian Descombes. Photos : Michael Zumbrun.



LEÇON DE DESIGN



Turin, Milan, Gênes, Bologne. Les bombardements alliés de 1943 frappent avec méthode et sans ménagement l'Italie du Nord industrielle. Dante Giacosa, ingénieur à la Fiat et père de la fameuse Topolino, se retrouve, comme bon nombre de ses compatriotes, au chômage et à la rue. Piero Dusio, le dynamique patron de la Cisitalia, lui propose de le loger dans sa villa, miraculeusement épargnée, et, puisqu'il est désœuvré, de se pencher sur un projet qui lui tient à cœur. Dusio, en homme d'affaires averti, a compris que le conflit ne va pas s'éterniser. Le Consorzio Industriale Sportivo Italia, la Cisitalia, qu'il a fondée en 1939 pour fabriquer des accessoires et des vêtements de sport, doit être prête à répondre aux nouvelles donnes de l'après-guerre. Il envisage de fabriquer une mono-

cadres de bicyclettes. Non seulement elle y gagnera en légèreté et en rigidité, mais on pourra loger plus bas le moteur, déjà passé au carter sec pour une meilleure lubrification et pour gagner quelques centimètres en hauteur. Cela permettra d'abaisser encore le capot et d'obtenir une ligne plus aérodynamique. De plus, le centre de gravité, abaissé lui aussi, améliorera la tenue de route. Autre détail, on pourra se passer de l'acier contingenté qui sera sans doute refusé pour la fabrication d'une voiture de course. Par ailleurs, les soudeurs de la Cisitalia qui assemblent les cadres de bicyclettes sont une main-d'œuvre spécialisée toute trouvée pour les châssis.

Parallèlement à la monoplace, Giacosa commence le projet 202, un coupé deux places sur la même base.



Première apparition publique de la 202 MM le 6 septembre 1947 à Milan.

place de compétition. Giacosa accepte sa proposition. Il donne le nom de code 201 à ce nouveau projet qui fait suite au projet 200 sur lequel il travaillait chez Fiat. Adaptée à la période de pénurie qui va suivre les hostilités, la monoplace devra reprendre des éléments de série, notamment le moteur, les suspensions et certains accessoires de la Fiat 1100.

Lors d'une visite des ateliers Cisitalia, où sont fabriqués les vélos de course Beltrame, Giacosa a une idée de génie. Au département aéronautique de la Fiat il put apprécier la légèreté et la solidité des bâtis tubulaires utilisés sur les avions. Le châssis de sa voiture s'en inspirera. On piochera dans les stocks de tubes au chrome molybdène destinés aux

Il reprend le treillis tubulaire, élargi en son centre pour recevoir deux passagers, et tous les éléments mécaniques. Mais dès la fin des hostilités, il retourne chez Fiat. Dusio, à qui l'on a recommandé un autre ingénieur de la Fiat, Giovanni Savonuzzi, réussit à débaucher celui-ci en lui faisant un véritable pont d'or et, surtout, en lui attribuant une voiture de service. Technicien de la branche aéronautique et styliste à ses heures, il va se consacrer essentiellement à l'habillage du projet 202. Destinée à la compétition, et notamment aux Mille Miglia, la 202 MM reçoit une carrosserie fortement influencée par les connaissances aérodynamiques de Savonuzzi. Elle arbore des ailerons verticaux sur les ailes arrière,

fruits des tests menés dans la soufflerie de l'école Polytechnique de Turin. Une version spyder en est dérivée, avec des ailerons réduits. Elle sera officiellement baptisée Spyder Nuvolari, après l'exploit du pilote mantouan qui termina second des Mille Miglia de 1947 à son volant.

Les succès en compétition des monoplaces D46, puis des 202 MM, incitent Dusio à profiter de la conjoncture pour développer et diversifier les activités de sa firme. Il veut devenir un vrai constructeur et proposer un coupé de série sur la base des 202 MM. Il encourage Savonuzzi à dessiner lui-même une ébauche de la 202 de série, lui donnant un cahier des charges en forme de boutade : « Large comme ma Buick, basse comme une grand prix, confortable comme une Rolls et légère comme la D46. » Savonuzzi croque un coach très sobre, proche des 202 MM, reprenant le châssis et l'encombrement général, mais débarrassé des ailerons et autres artifices outranciers dictés par la course. Pinin Farina n'aura qu'à affiner le dessin, s'attachant essentiellement à tendre la ligne arrière, à adoucir certains traits trop appuyés, et à mieux intégrer phares et pare-chocs.

La première Cisitalia 202, peinte en vert pâle métallisé, est présentée presque en catimini, à Milan, le samedi 6 septembre 1947, veille du Grand Prix d'Italie. Sa seconde apparition est moins timide, puisqu'elle a lieu le 28 septembre, au grand concours d'élégance de la villa d'Este, à Côme, où elle remporte le premier prix ex-aequo. Puis c'est le Salon de Paris, le 23 octobre, et le Salon de la carrosserie, à Milan, quelques semaines plus tard. L'accueil est unanime. La petite Cisitalia enthousiasme les foules. On la reconnaît d'emblée comme l'une des plus belles voitures de tous les temps et comme la voiture de sport du futur. En 1951, le Musée d'art moderne de New York n'hésitera pas à la qualifier de « self moving sculpture ». Comme si ses formes seules suffisaient à la déplacer, sans autre moteur que sa beauté.

REVUE DE DÉTAILS

A partir du châssis 80 deux ovies circulaires, dues à Vignale, font leur apparition devant les portières.

Les 100 premières voitures ont un pare-brise en deux parties. A partir du châssis 116, le dernier carrossé par Pinin Farina, il est d'une seule pièce de verre bombé.

A peu près à la même époque, des pare-chocs chromés plus volumineux remplacent les cornières en aluminium, peintes de la couleur de la caisse, et une grille de calandre plus épaisse, à 17 barrettes chromées, prend la place de la petite calandre démontable à 23 lames d'aluminium poli.

Certaines voitures carrossées par Vignale arborent une entrée d'air sur le capot, des pare-chocs en tube et un retour du pied d'aile arrière différent.

A partir du châssis 143 le logement de la roue de secours devient un véritable coffre et la trappe s'articule sous la lunette arrière.

Les voitures étaient livrées avec des enjoliveurs chromés qui masquaient les roues à rayons Borrani. Ils ne servaient pas seulement à « enjoliver », mais avaient une véritable fonction aérodynamique.

Les lettres manuscrites chromées du sigle Cistalia avaient été reprises de l'écriture même de Piero Dusio. Elles représentaient une véritable innovation dans le domaine, preuve supplémentaire de l'originalité de la petite firme.

REPÈRES

Les deux premières voitures fabriquées par Pinin Farina, châssis 3 et 4, sont en acier, mais les modèles de série sont habillés d'un alliage d'aluminium de 12 mm, l'Itallumag.

Il fut produit une centaine de coupés, une soixantaine de cabriolets et douze spiders Nuvolari. Quelques rares châssis furent confiés à des carrossiers indépendants. Castagna signa deux cabriolets dont l'un (châssis 97) avec un pare-brise sans montant « Vistotal ». Fruà habilla également un spider.

En 1952, quatre 202 D virent le jour.



Une 202 MM avec ses immenses dérives dessinée par Savonuzzi, un spider Nuvolari aux ailerons plus discrets, un des derniers coupés et un cabriolet, tous deux réalisés par Vignale, et une 202 à moteur BPM carrossée par Castagna.



Elles reprenaient les lignes de la 202 mais utilisaient un moteur marin BPM de 2 800 cm³ (un coupé et un roadster, châssis 189 et 190) et 2 000 cm³ (un coupé et un roadster, châssis 191 et 192). Le châssis tubulaire, avec un empattement et des voies légèrement augmentés, avait été dûment renforcé et couplé à un train arrière de Lancia Aurelia à boîte-pont. Le 2,8 litres développait plus de 160 ch et emmenait les 850 kg de la 202 D à 230 km/h.

Fin 1952, une 202 à quatre places sur un empattement allongé de 200 mm (châssis 506 ?), fut fabriquée par Vignale.



Sa caractéristique la plus évidente, c'est, bien sûr, le style ponton. Mais elle n'est pas la première à arborer des ailes intégrées. Sans parler de modèles marginaux comme la Chenard et Walker et la Hanomag des années vingt ou de voitures de compétition comme les Bugatti « tanks », la plupart des carrossiers s'étaient risqués à cet exercice dès la fin des années trente, se fourvoyant avec maladresse dans une recherche qui alourdisait généralement la ligne de leurs créations. Touring avec ses BMW et Alfa Romeo Mille Miglia de 1940 fut sans doute le plus près du but.



Mais ce n'est pas la ligne ponton qui fait de la Cisitalia un précurseur. C'est que cette ligne soit combinée avec un capot moteur plus bas que les ailes. Tous les pontons d'avant-guerre et la plupart des copies de la Cisitalia qui vont fleurir au cours des années cinquante ne seront souvent que des pastiches sans intérêt, essayant de donner l'illusion que leurs entrailles sont aussi modernes que le dessin de leur carrosserie. Un détail trahit généralement l'archaïsme ou l'origine roturière de leur châssis, un capot trop haut. La Simca Sport en est un exemple parmi d'autres.

Autre caractéristique essentielle de la Cisitalia, sa compacité, qui lui donne l'allure d'un jouet. On peut l'apprécier d'un seul regard. Dimension la plus surprenante pour l'époque : sa hauteur réduite. Comme les minuscules Bugatti Type 13 face aux énormes Mercedes, elle pourra, grâce à ses qualités intrinsèques et à ses 1 100 cm³, en remonter, pendant quelques saisons, à d'énormes coupés de plus forte cylindrée dont la conception

remonte souvent à l'avant-guerre.

Cependant, il convient ici de moduler les louanges et de rendre à Giovanni ce qui n'est pas à Battista. Pinin Farina est bel et bien l'auteur – et le carrossier – de la Cisitalia 202, mais il faut bien admettre que, sans le travail en amont de Dante Giacosa et, surtout, de Giovanni Savonuzzi, il n'aurait pu livrer un tel chef-d'œuvre. Soulignons encore ici que la Cisitalia n'est pas un exercice de style mais une véritable leçon de design.

Mécanique populaire et tubes de récupération

Confirmant le postulat selon lequel la fonction crée l'organe, la petite berlinette est un tout pensé globalement. Formes et dimensions découlent naturellement des choix du châssis et de l'implantation mécanique, ceux-ci ayant été calculés au préalable en fonction d'une ligne et d'un encombrement souhaités. Non seulement son dessin colle au plus près à l'infrastructure, mais la 202 prend en compte tout un environnement économique et trouve les solutions les mieux adaptées. C'est sans doute cette cohésion et cette globalité qui en font une incontestable réussite. Née au beau milieu de la guerre et produite en pleine pénurie, elle porte dans sa structure et ses composants tous les stigmates de cette période. Or, loin d'en souffrir, elle les tourne à son avantage, arborant son châssis confectionné dans des tubes de récupération comme une innovation technique d'avant-garde et, faisant fi de ses origines plébéiennes et de sa puissance limitée, donne à une base mécanique bon marché les moyens aérodynamiques d'affirmer sa vivacité et son endurance.

La production démarre en 1948. Pinin Farina ne pouvant fabriquer seul les Cisitalia dans ses ateliers trop exigus, fait appel aux Stabilimenti Farina, ses cousins et voisins. C'est ainsi que l'on voit passer les « mascheroni » de bois, sur lesquels on martèle la tôle, d'un atelier à l'autre,

au gré des besoins. D'une façon générale, les coupés sont fabriqués par Pinin Farina, et les cabriolets par Stabilimenti Farina. Plus tard, Vignale, qui a réalisé l'un des premiers coupés aérodynamiques 202 MM, se joindra au duo familial et fabriquera un certain nombre de coupés et cabriolets identifiables à quelques détails, le plus remarquable étant le pare-brise bombé et non plus en deux parties.

Au fil d'une fin de production en dents de scie, différents éléments décoratifs viendront altérer la pureté initiale de la 202. Heureusement, dans un coin un peu sombre du Musée d'Art moderne de New York, une petite voiture rouge fait le bonheur des gamins et des amoureux d'automobile qui l'auscultent sous tous ses angles, cherchant l'imperfection qui les détournerait de leur fascination. ■

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA CISITALIA 202 (1947-1952)

MOTEUR : avant, 4 cylindres Fiat, 1 089 cm³ (68 mm x 75 mm), lubrifié par carter sec, refroidi par eau, 2 carburateurs Weber 36 DR4 SP, taux de compression 7,5 : 1,55 ch à 5 500 tr/mn.

TRANSMISSION : aux roues arrière, embrayage monodisque à sec, boîte quatre vitesses (15,2:1, 9,1:1, 6:1, 4,1:1) + marche arrière.

CHÂSSIS : treillis de tubes au chrome molybdène soudés, suspension avant indépendante, ressorts à lame transversaux et 2 amortisseurs télescopiques hydrauliques, arrière à essieu rigide, 2 ressorts à lames transversaux et 4 amortisseurs télescopiques hydrauliques, freins à tambour hydrauliques sur les 4 roues, jantes Borrani de 15 pouces, pneus 500 x 15.

CARROSSERIE : coach deux places en alliage d'aluminium de 12 mm.

DIMENSIONS :

Empattement, voie AV/AR : 2 400 mm, 1 258 mm/1 247 mm.

Longueur, largeur, hauteur : 3 400 mm, 1 450 mm, 1 250 mm.

Poids : 780 kg.

PERFORMANCES : 160 km/h.



Les Cisitalia étaient livrées d'origine avec des pare-chocs et des flasques de roues chromées assurant une meilleure aérodynamique que les jantes Borrani qu'elles recouvraient.