

LA VIE AUTOMOBILE

43^e ANNEE - Nos 1345 - 1346
10 et 25 AVRIL 1947

RÉDACTEUR EN CHEF : CH. FAROUX



Cuppelle restée intacte
après un long séjour
dans le fluide
LOCKHEED



La même coupelle dilatée et
déformée après un long séjour
dans un fluide autre que le
fluide LOCKHEED

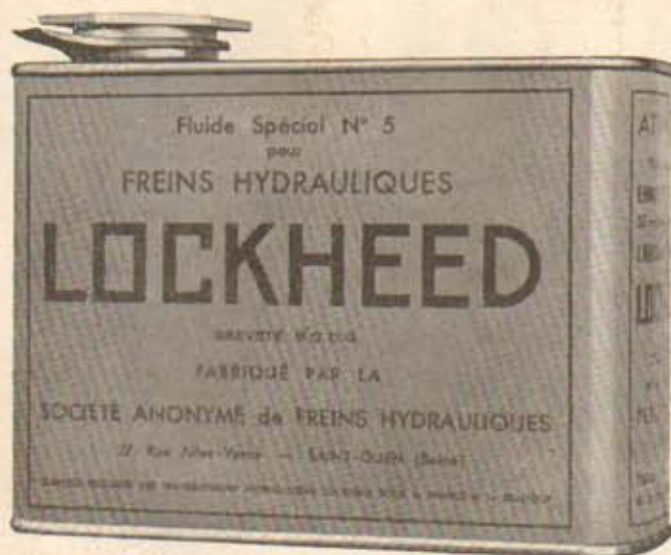
*Ne détruisez pas
deux garanties :
celle du Constructeur et
celle des*

FREINS HYDRAULIQUES

LOCKHEED

*en employant
un autre liquide
que le fluide
LOCKHEED
d'origine*

(Breveté S.G.D.G.)



REVUE BIMENSUELLE
LE NUMÉRO : 40 frs 57 frs
ABONNEMENTS
(semestriels)
FRANCE 280 frs
ÉTRANGER 365 frs
Prix spécial pour les pays ayant
accepté l'échange du tarif
postal réduit 250 frs

DUNOD

É D I T E U R

RÉDACTION ET
ADMINISTRATION :
92, r. Bonaparte, PARIS
TÉLÉPHONE :
Admin. : Danton 99-15
Rédact. : Danton 01-60
CHÈQUES POSTAUX :
PARIS 7545

fisc et son désir de prélever sa dime sur tout transfert de propriété pour ne pas être assurés que, sauf disposition législative contraire, tout échange de véhicules, même s'il ne donne lieu à aucun versement d'argent comme solde, sera considéré comme une double vente de véhicules d'occasion. Il importe dès à présent d'attirer l'attention des Pouvoirs publics sur cette question et d'obtenir que soient autorisés, sans taxation d'aucune sorte, les échanges de véhicules.

Me sera-t-il permis, en conclusion de cet article, de faire un rappel douloureux : pendant l'hiver 39-40, nous avons connu la drôle de guerre, les parcs automobiles de nos unités étaient composés d'éléments disparates. Au moment de la campagne de 40, quand il fallait demander au peu de matériel dont nous disposions le maximum de services, cette situation fut un lourd handicap pour toutes nos unités. Nous connaissons aujourd'hui une drôle de paix, les parcs

de nos entreprises sont aussi disparates que ceux de nos unités en 40 ; puissent les Pouvoirs publics comprendre que si nous voulons œuvrer efficacement pour le relèvement de notre économie, il faut doter notre industrie d'outils adaptés, donc construire des véhicules automobiles. Cette constatation finira bien par s'imposer à ceux qui ont la responsabilité de l'avenir de notre pays, mais le plus tôt serait le mieux.

ALLANET.

LA " CISITALIA "



Berline Cisitalia type « Mille Mille ».

C'est une nouvelle marque italienne d'automobile.

Sans hésiter, son créateur l'a fondée au lendemain d'une guerre, perdue par son pays et qui a laissé dans celui-ci, comme dans d'autres d'ailleurs, une lourde séquelle de ruines.

Ce n'est pas seulement une nouvelle marque que Piero Dusio a créée, mais aussi une nouvelle usine. Il faut lui rendre cet hommage que c'est là un geste hardi et qui traduit une dynamique confiance dans l'avenir.

La hardiesse de Dusio ne s'est pas limitée à cette initiative. Alors que d'autres, beaucoup d'autres, auraient aussitôt visé à l'immédiat et entrepris la construction de voitures classiques et commerciales, lui a débuté par la course et la compétition.

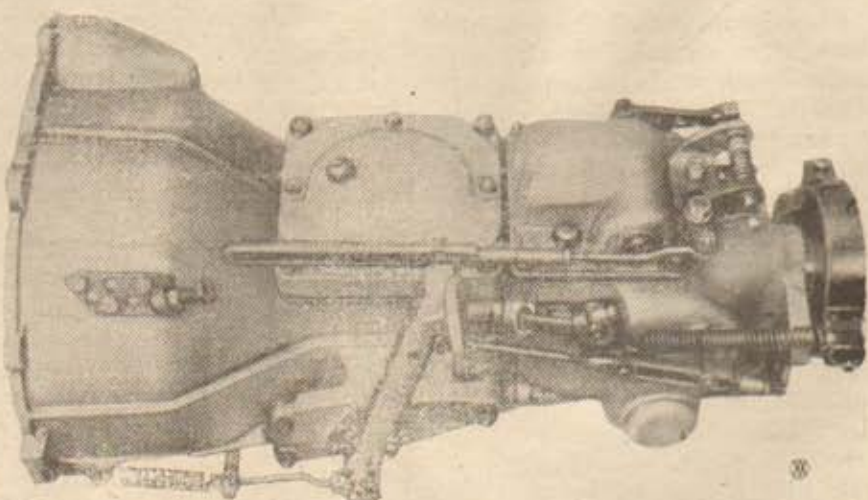
Nous estimons qu'il a eu raison, et que la sagesse est de son côté. La compétition est, sans conteste, le

meilleur banc d'essai, celui dont les enseignements apportent le plus de profit tant par les indications techniques qui en découlent que par le prestige qui en résulte.

Et, dès ses premières apparitions en compétition, la « Cisitalia » a moissonné les succès.

Le programme industriel de « Cisitalia » n'est pas encore connu entièrement. Aussi bien un tel programme est-il sujet à modifications. Mais on sait, sans aucun doute, qu'il comportera dans un avenir assez proche la construction de voitures de grand tourisme.

Pour l'instant, tout l'effort de Dusio et de ses collaborateurs est appliqué à la 1100 cmc, dans les deux formules de « course » et de « sport » ; une combinaison des deux étant plus spécialement desti-



Le changement de vitesses est spécial.

née à porter les couleurs de la firme dans la célèbre épreuve des « 1000 Milles » où elle fait déjà figure d'épouvantail.

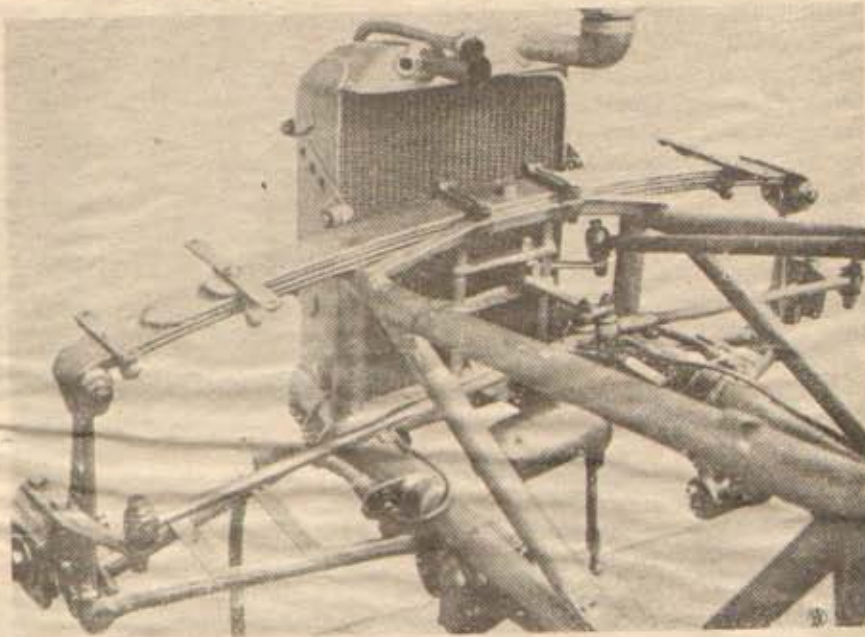
Si la « Cisitalia » utilise certains éléments de la « Fiat 1100 », elle n'est ni une copie, ni une adaptation de cette voiture, au demeurant de qualité éprouvée. La « Cisitalia » comporte par elle-même beaucoup de caractéristiques originales.

Par exemple en ce qui concerne les suspensions avant et arrière, où l'on s'est attaché à réduire autant que possible l'importance des masses non suspendues.

Voyons la suspension avant. Elle est à roues indépendantes, ou, pour être plus exact, presque indépendantes, disons aux trois quarts indépendantes. En effet, dans le quadrilatère articulé qui permet le débattement individuel de chaque roue, le bras supérieur est remplacé par la moitié d'un ressort transverse continu fixé au châssis par son sommet, et qui assure l'élasticité nécessaire. Il est bien évident qu'il y a réaction d'une moitié de ressort sur l'autre moitié. C'est pourquoi nous disons que l'indépendance n'est pas totale.

Rien qu'à examiner la photographie ci-contre, on remarque la grande simplicité de cette disposition.

La suspension arrière, elle aussi, est d'une conception nouvelle. Elle comporte deux demi-ressorts, lon-



La Suspension avant de la Cisitalia est à quadrilatère articulé, dont un ressort transverse forme la branche supérieure.

gitudinaux, qui transmettent poussée et réaction, et deux ressorts à boudin verticaux.

Nous avons dit que la 1100 Cisitalia existait en trois variantes : Course, Sport et « Mille Milles ».

Ces trois variantes diffèrent par le taux de compression du moteur, par le changement de vitesse, et bien entendu, par les cotés de carrosserie.

Dans les trois hypothèses, le moteur est un quatre cylindres de 68 m/m d'alésage et 75 m/m de

course (1,090 cmc de cylindrée totale). Dans la formule « course » et dans la formule « Mille Milles » le taux de compression est de 9,8, mais il n'est que de 7,22 dans le modèle « Sport ».

Le modèle course comporte 3 vitesses, les modèles « Sport » et « Mille Milles » 4 vitesses.

Mais décrivons chaque modèle séparément.

La monoplace de course D 46, a donc un taux de compression de 9,8 et la puissance développée est de 65 à 70 CV à 5.500 tours.

Le bloc est en fonte à haute résistance; la culasse spéciale, en aluminium. Le vilebrequin, équilibré, repose sur trois portées par des coussinets régulés.

Les bielles, de section en H sont en acier forgé, usiné partout.

Allumage par magnéto Marelli MVE 105.

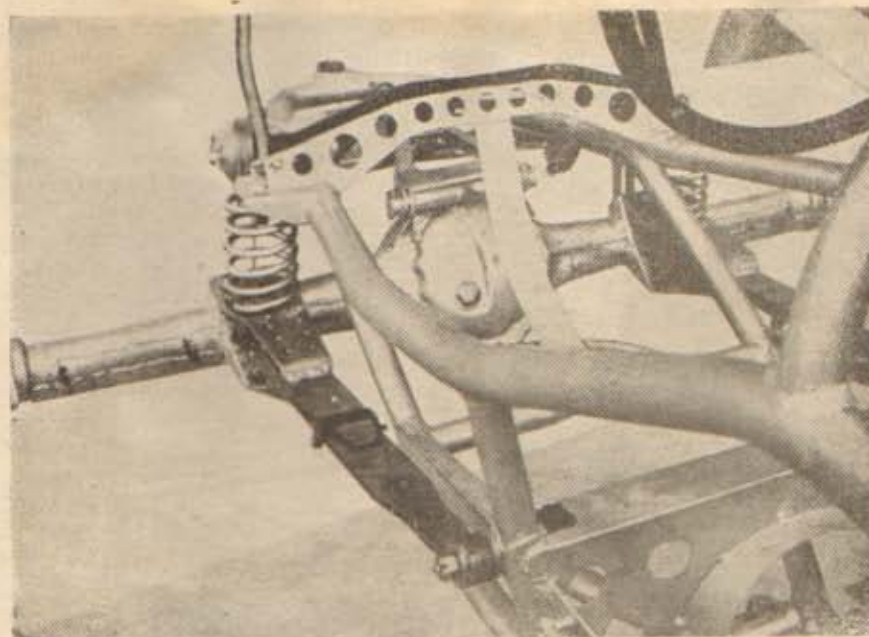
Le carburateur est un Zénith 26 VMF, alimenté par une pompe mécanique à membrane.

Graissage par circulation forcée par pompe, le circuit comportant un radiateur d'huile et un filtre « Autoclean ».

Le dispositif de refroidissement est, lui aussi, à circulation forcée par pompe.

Les pistons sont en alliage d'aluminium, et le carter à huile, en aluminium, comporte des ailettes de refroidissement.

Afin d'abaisser l'arbre de trans-



La suspension arrière comporte un ressort à lames longitudinal et un ressort à boudins.

mission vers l'arrière, on emploie un double renvoi. Le renvoi habituel, par couple conique Gleason est tourné vers l'arrière, ou plus exactement, l'axe du pignon est tourné vers l'arrière et incliné vers le bas. Un autre axe passe sous le boîtier du différentiel et est relié à l'axe précédent par un couple conique spécial. L'abaissement de l'arbre de transmission qui en résulte, permet d'abaisser le siège du conducteur, ce qui améliore la stabilité.

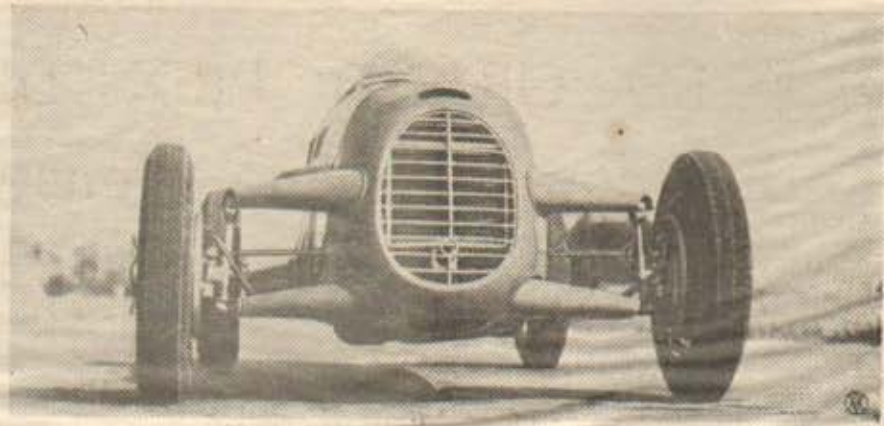
Le changement de vitesse comporte une boîte à trois vitesses et marche arrière. Il présente cette particularité de permettre le passage de seconde en troisième et réciproquement, par simple débrayage. Ce perfectionnement constitue un changement de vitesse semi-automatique, dont l'intérêt apparaît de toute évidence. Le levier de changement de vitesse, placé sous le volant de direction, ne sert donc plus que pour la marche arrière, bien entendu, et pour la première et le passage en seconde.

C'est dire que, sur route et en course, on ne l'utilise qu'en de très rares occasions.

Le boîtier de direction est monté sur une traverse supérieure du châssis. Celui-ci est construit en tubes d'acier au molybdène à haute résistance. Il est d'une structure particulièrement légère.

Nous avons déjà mentionné les particularités de la suspension, tant avant qu'arrière. N'y revenons pas et notons que les freins sont à commande hydraulique Lockheed. Les roues sont du type Rudge, à rayons de 4,00 x 15 à l'avant et 5,00 x 15 à l'arrière.

La carrosserie, monoplace, est entièrement en aluminium. Sur la partie supérieure de la calandre se trouve une prise dynamique d'air



La Cisitalia monoplace « Course ».

pour l'alimentation du carburateur.

Le volant de direction peut se rabattre, afin de faciliter l'accès au poste de pilotage.

Le réservoir, en aluminium riveté, a une capacité de 45 litres.

Telle quelle, la voiture pèse environ 350 kgs, et ses performances sont : vitesse 180 kms à l'heure, consommation environ 15 litres aux 100 kilomètres, soit une autonomie de parcours de près de 300 kms.

Les modèles « Sport » sont, comme le règlement des compétitions l'impose, des biplaces. Nous avons dit qu'ils comportaient un type « Sport-Spécial », dont le moteur a une compression de 7,22, et un type « Mille Milles » de compression de 9,5 ; les autres cotes du moteur demeurent identiques, mais le premier fournit 50 CV à 5.500 tours, le second 60 CV au même régime.

L'embrayage est à disque unique et le changement de vitesses comporte 4 vitesses avant et une marche arrière, les rapports de vitesse étant : 1/3,35 ; 1/2,01 ; 1/1,33 ; 1/1 pour la marche AV et 1/4,27 pour la marche AR.

La carrosserie est un coupé sport, à conduite intérieur, deux portes, quatre glaces, ou un torpédo deux places, avec capote.

Le poids est de 650 kgs pour le torpédo sport, 600 kgs pour le torpédo « Mille Milles », et respectivement 700 et 650 kgs pour les coupés des deux types. Ces poids s'entendent en ordre de marche complet, réservoirs pleins et roue de secours.

Les vitesses obtenues sont : d'après le constructeur :

Sport Spécial : coupé 170 à l'heure, torpédo 160.

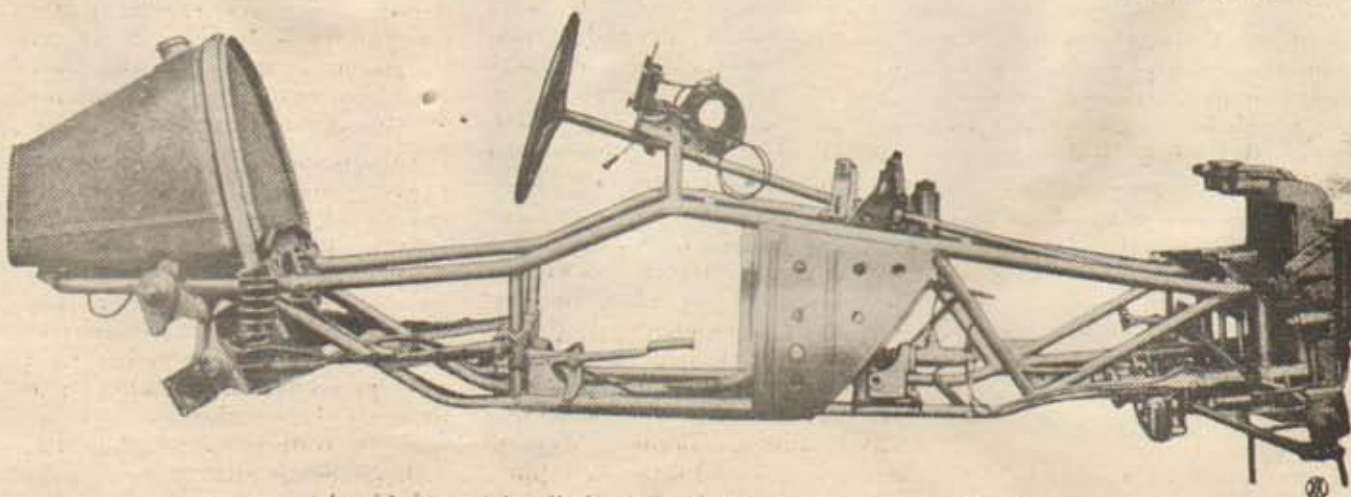
Mille Milles : coupé 200 à l'heure, torpédo 180.

En prise directe, les deux types escaladent des rampes de 5 % à 6,5 % et en première de 26 à 30 %.

La consommation étant d'environ 15 litres aux 100 kms, l'autonomie de parcours ressort à près de 350 kms.

Toutes ces performances font des Cisitalia des concurrents redoutables dans toutes les épreuves, qu'il s'agisse de courses de vitesse ou de compétitions « sport ».

Marcel REICHEL.



Le châssis, en tubes d'acier au molybdène, est léger et cependant rigide.