

GPL
LES ANCIENNES AUSSI

RETRO VISEUR



MUSEO CISITALIA

JAGUAR XJS

Luxe et performance
à prix d'ami

CISITALIA 202

Essai d'une œuvre d'art

L 9652 - 122 - 35,00 F



ARONDE MONTLHÉRY / DAUPHINE GORDINI

LAQUELLE CHOISIR?



PLUS : 100 ANS DE SALON DE PARIS • VESPA 400 • RENAULT CELTAQUATRE...

A BORD D'UNE

CISITALIA 202 1948

© MUSEO CISITALIA

La renaissance italienne

PAR JEAN-ÉRIC RAOUL
PHOTOS JACK BAUREGARD



Modeste, d'allure presque banale, cette petite auto est aujourd'hui considérée comme un des monuments majeurs du design automobile. Le fait qu'elle soit exposée dans un musée d'art américain ne suffit pas à tout expliquer : point de départ du style italien d'après-guerre, elle est aussi la première berlinette moderne.



Le capot plus bas que les ailes signe la révolution stylistique de la Cisitalia, en complément d'une ligne ponton parfaitement assimilée. En 1947, cela devait surprendre !

Je veux une voiture large comme ma Buick, basse comme une Grand Prix, confortable comme une Rolls-Royce et légère comme une place D46. » Ainsi parlait Piero Dusio, fondateur de Cisitalia — Compagnia industriale sportiva italiana — s'adressant à son ingénieur Giovanni Savonuzzi, à propos de la future « Grand Tourisme ». Charge à lui de réaliser ce prodige...

Le prodige en question, vous l'avez sous les yeux. Heureusement, il n'a pas l'aspect monstrueux que supposerait l'application stricte de ce « cahier des charges » très intuitif. La Cisitalia 202 n'a rien d'une Buick, même pas la largeur. Sauf à voir dans la sautoie horizontale à fanons une citation, évidemment amendée, des habitudes stylistiques de la marque américaine. On aurait également du mal à y retrouver le confort d'une Rolls. La Cisitalia saute violemment sur les bosses, en authentique machine de sport, est lourde au volant, plutôt bruyante. Mais quelle finition ! Trahissant sa réalisation artisanale, l'intérieur foisonne de mille détails ciselés, des boutons en bakélite ambrée jusqu'aux pare-soleil, de vrais bijoux d'usinage. C'est d'autant plus évident que cette voiture, vendue neuve en Belgique en 1948, n'a jamais été restaurée. Si la carrosserie ne peut cacher quelques bosses, l'intérieur est immaculé.

Enveloppé par le châssis

Pas de problème en revanche pour les références sportives. Basse, la Cisitalia l'est incontestablement ; dans l'absolu, avec seulement 1,25 m au garrot, mais plus encore par comparaison aux productions contemporaines. Même une modeste Renault 4 CV, avec ses 1,48 m, la regarderait de haut. D'ailleurs, en s'installant à bord, on a le sentiment de se couler dans une forme profonde et enveloppante — ce qui n'est pas le cas des sièges — les pieds allant se perdre devant, quasiment à l'horizontale, entre un haut tunnel de transmission et le passage du châssis tubulaire. Souvenez-vous qu'à l'époque on conduit encore assis bien droit ; comparez avec l'habitacle d'une Jaguar XK 120 par exemple, où l'énorme châssis et le

plancher trop haut viennent vous coincer les jambes contre le volant, et vous prenez la mesure de l'innovation de cette petite auto. Avant, on était installé sur le châssis. Avec la Cisitalia, il vous enveloppe, vous entoure. Revers de la médaille, les échappements raclent à la moindre bosse et l'on y regarde à deux fois avant de franchir un passage à niveau.

Sculpture roulante...

Côté légèreté, le contrat est rempli, j'en suis témoin : confortablement installé dans cet habitacle plutôt intime, j'introduis la superbe clé ambrée dans son encoche. Il ne s'agit pas de tourner, ce qui allumerait les phares, mais seulement de la pousser à fond pour mettre le contact. Ensuite, une petite tirette à chercher sous le tableau de bord et... rien ! Batterie à plat. Voilà l'occasion d'ouvrir le capot et de découvrir son ingénieuse articulation. Il est posé sur deux axes latéraux, un sur chaque aile, qui font également office de verrouillage. De la sorte, vous pouvez, en actionnant la manette de droite, le basculer de droite à gauche ou, inversement, de gauche à droite en inversant la manette de gauche. Si vous déverrouillez des deux côtés, le capot tout entier est déposé en un tour de main. Hélas, personne chez Cisitalia ne semble s'être intéressé à la batterie : elle est perdue dans un trou de l'aile droite, ses bornes totalement inaccessibles. Il n'y a plus qu'à pousser. Voilà mon premier contact « physique » avec le poids plume de la Cisitalia...

Reste la ligne. Curieusement, dans sa déclaration d'intention, Piero Dusio n'en soufflait mot. Sans doute avait-il une confiance aveugle dans l'art de Savonuzzi, aussi à l'aise en mécanique qu'en aérodynamique. C'est pourtant cette ligne, affinée, retravaillée et concrétisée par Pininfarina, que l'on révère comme une icône, notamment depuis 1951, date à laquelle la Cisitalia 202 est entrée au prestigieux musée d'art moderne de New York — MOMA (Museum of modern art), pour les intimes. Petite parenthèse à ce propos : le MOMA organisa en 1951 une exposition de huit voitures réunies sous le titre de « Rolling sculptures ». Il y avait là, outre la Cisitalia, des autos de toutes époques, Mercedes SS, Cord 1937 et même une Jeep. A l'issue de l'exposition, toutes les voitures furent récupérées par leurs propriétaires, sauf la Cisitalia, offerte par Pininfarina. Un esprit excessivement critique pourrait prétendre que la Cisitalia a accédé au rang d'œuvre d'art, uniquement parce qu'elle est restée sur les bras des dirigeants du MOMA. Ce serait faux, évidemment : loin d'être enterrée dans les réserves du musée, elle est depuis présentée en permanence dans sa section dessin industriel.

Défi à l'Amérique

Voilà pour la légende mais, en vis-à-vis, que peut-on bien lui trouver ? Cette petite chose basse, lisse, dépourvue de toute agressivité, semble anodine. C'est, en fait, le contrecoup de son influence sur toute une génération. Ses héritières — spirituelles — ont été si nombreuses qu'elle ne se fait plus remarquer. Revenons dans le contexte historique de sa présentation, à l'automne 1947. L'Europe automobile est écrasée par le style américain. Voyez les premiers salons de l'après-guerre : même sur une Peugeot 203 ou une Renault 4 CV, on a repris les lignes américaines du début des années 40. Cette Cisitalia propose une autre direction, un point de départ tout en sobriété pour l'école italienne — donc européenne — d'après-guerre, une nouvelle conception de la modernité. Si le pavillon fluide ou la forme ponton ne sont plus de l'innovation absolue, le capot plus bas que les ailes marque sa réelle révolution stylistique. Conséquence, d'abord, de son châssis surbaissé. Car la Cisitalia est un tout. Impossible d'y voir seulement un dessin. Cette peau élégante habille au plus près une structure elle-même révolutionnaire, le premier châssis tubulaire produit en série.

Sans effet spectaculaire, la finition est parfaite : laine de qualité sur les sièges ou les portes, tirettes en bakélite ambrée, instrumentation complète... et un soin du détail qui défie le temps ; cette voiture n'a jamais été restaurée ! D'ailleurs, en bas de page, une bosse sur l'aile en témoigne. Mais elle ne suffit pas à briser la fluidité de la ligne sculptée par Pinin Farina, miracle de grâce en seulement 3,40 m de long.



C'est bien beau, une sculpture roulante... mais c'est fait pour rouler. L'importance historique de la voiture tient-elle encore, volant en mains ? On craint le pire en jaugeant la fiche technique : 1 100 cm³, 55 ch, même pour 780 kg en ordre de marche, on peut laisser la combinaison anti-G au vestiaire ! Bien que pointu, il réserve pourtant de bonnes surprises, ce petit moteur. Impossible de tenir le ralenti tant qu'il n'est pas bien chaud. Une petite comptine, assez dissuasive, tourne dans ma tête : si tu cales, tu pousses... En dessous de 2 500 tr/mn, il ne se passe pas grand-chose. Le quatre cylindres bégaie un peu, s'étouffe, refuse de tirer proprement la voiture. Mais au-delà, la vivacité de la voiture surprend. Très vite, vous êtes à 100, en troisième, sans forcer. Il y a du nerf sous le capot, suffi-

samment pour donner envie de la conduire comme la voiture de sport qu'elle est. Elle croise sans effort à 120 et doit pouvoir atteindre les 160 km/h promis à l'époque. Pour mémoire, voilà des valeurs et des sensations d'accélération — simples en moins — strictement comparables à celles d'une Delahaye 135 MS, par exemple. Non, la comparaison n'est pas ridicule : la sportivequette de la rue du Banquier est encore au catalogue en 1948. Et si les deux autos doivent pouvoir se comparer sur terrain plat et étroit, la modernité de la Cisitalia ne ferait qu'une bouchée du dispositif français en parcours tourmenté. Car, là encore, la Cisitalia vaut par l'ensemble de ses qualités. La relative vivacité de sa mécanique se trouve sublimée par une homogénéité incroyable, un châssis léger, ri-





© MUSEO CISITALIA

A une époque où le style américain dominait le monde, cette Cisitalia naviguait à contre-courant : aucun accessoire pour alourdir son dessin, qui semble issu d'un seul coup de crayon. Il n'y a rien à retrancher...

Au sein des deux grands cadrans – dont un compteur gradué, avec optimisme, jusqu'à 200 – l'instrumentation est généreuse : montre, thermomètre d'eau et même mano de pression d'huile.



gide, un centre de gravité bas. La Cisitalia colle à la route, malgré la dimension ridicule de ses pneus. Même si la direction, plutôt lourde et imprécise, n'est pas le meilleur de la voiture, on se lance sans arrière-pensée dans les enchaînements de virage. Pas de roulis, aucune réaction de suspension, la Cisitalia tangente la corde et ressort du virage comme elle y est entrée. Si vous poussez le bouchon trop loin, l'arrière déboîtera. Mais il n'est pas nécessaire d'aller jusque-là pour éprouver un très grand plaisir à manier cette auto.

Un tout homogène

Les premiers grincements de dents — de pignons — viennent du maniement de la boîte. Une vraie calamité ! Difficile de savoir, sans lire la fiche technique, combien de rapports sont vraiment synchronisés. Si troisième et quatrième rentrent à peu près, le cinquième a besoin d'une certaine patience, pas question de rétrograder au second sans double débrayage appliqué. Et encore, cela peut grogner. Si les freins également, on est rat-

trapé par l'âge de la voiture. Les quatre tambours s'acquittent honorairement de leur tâche, mais sans plus : la pédale est dure et la puissance de modulation plutôt modeste.

Malgré ces petites ombres s'oublie vite, tant l'ensemble est réjouissant. Son équilibre, sa légèreté, son homogénéité sont sa vraie révolution : elle est, incontestablement, la première berlinette moderne, précédant d'un an les premières Ferrari ou Porsche qui, elles, allaient connaître une longue descendance. Le drame de Cisitalia est là : en 1952, après moins de 200 voitures produites, tout s'arrêtait. La faute en incombe à l'ambition démesurée de Piero Dusio lui-même : il s'est ruiné pour réaliser son projet de monoplace de Grand Prix. Malgré son exil en Argentine ou l'acharnement de son fils Carlo, Cisitalia ne s'en relèvera pas. ♦

Un grand merci à Christophe Pund, de La Galerie des Damiens (tél. 03 20 23 29 84) qui nous a permis de conduire cette auto rare. Elle a, depuis, trouvé le chemin d'une collection américaine...



Capot déposé, grâce à ses ingénieuses articulations, on découvre le petit quatre cylindres, dérivé de la Fiat 1100 (Simca 8, chez nous). Il est tout de même sérieusement retravaillé, et profite d'un carter sec.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : quatre cylindres en ligne en position longitudinale avant. Cylindrée : 1 089 cm³ (68 x 75 mm). Culasse alliage, bloc fonte, lubrification par carter sec. Arbre à cames latéral, soupapes en tête. Taux de compression : 7,5 à 1. Allumage par batterie, bobine et distributeur. Deux carburateurs Weber 36 DR4 SP. Puissance maxi : 55 ch à 5 500 tr/mn.

TRANSMISSION : embrayage monodisque à sec ; boîte à quatre rapports, troisième et quatrième synchronisés.

CHÂSSIS-SUSPENSIONS : châssis tubulaire en acier, carrosserie en aluminium. Roues avant indépendantes par ressort à lames transversales, triangles inférieurs et amortisseurs hydrauliques télescopiques. Essieu arrière rigide suspendu par ressort à lames longitudinales, quatre amortisseurs hydrauliques télescopiques. Direction à vis et galet. Quatre freins à tambour à commande hydraulique.

DIMENSIONS-POIDS : longueur : 3,40 m ; largeur : 1,45 m ; hauteur : 1,25 m. Empattement : 2,40 m ; voie avant : 1,258 m ; voie arrière : 1,247 m. Pneus : 5.00 x 15. Poids à vide : 780 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 160 km/h.