

L'actualité Automobile

la revue de l'automobile

SEGMENTS
—
LE COMPRESSEUR



LES BELLES REALISATIONS FRANÇAISES
Nos artisans sont passés maîtres dans le domaine de la carrosserie « grand sport ». Voici une réalisation de Figoni et Falaschi sur châssis Talbot « Lago Spécial ».

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

TELEPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C/C. POSTAL 5488.59

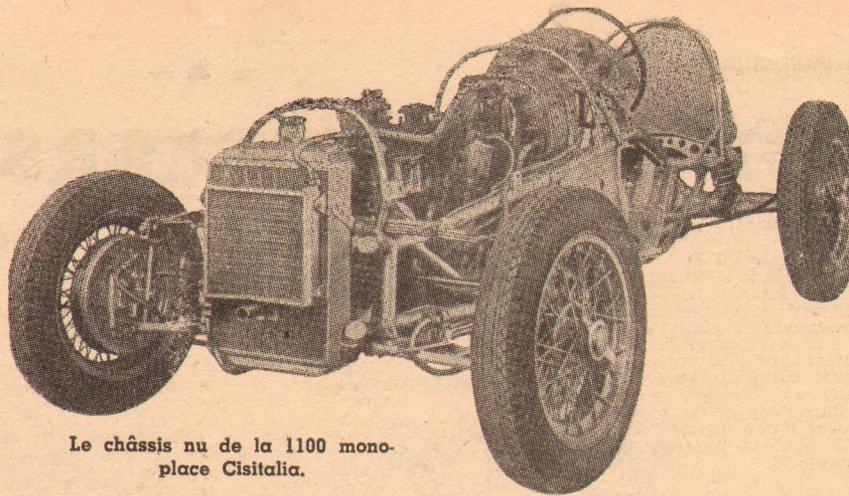
La 1.100 cmc CISITALIA

C E n'est pas sans surprise que les fervents du sport automobile ont appris que le Docteur Porsche, créateur des « Auto-Union », mettait son expérience des voitures de course à la disposition de la « Cisitalia ». La firme de Piero Dusio s'est donc assurée le concours d'un des meilleurs techniciens allemands, et celui de l'organisation viennoise que Porsche dirige actuellement. Cette organisation comprend 200 techniciens spécialisés et une usine expérimentale très moderne disposant de l'outillage indispensable aux essais et à la mise au point.

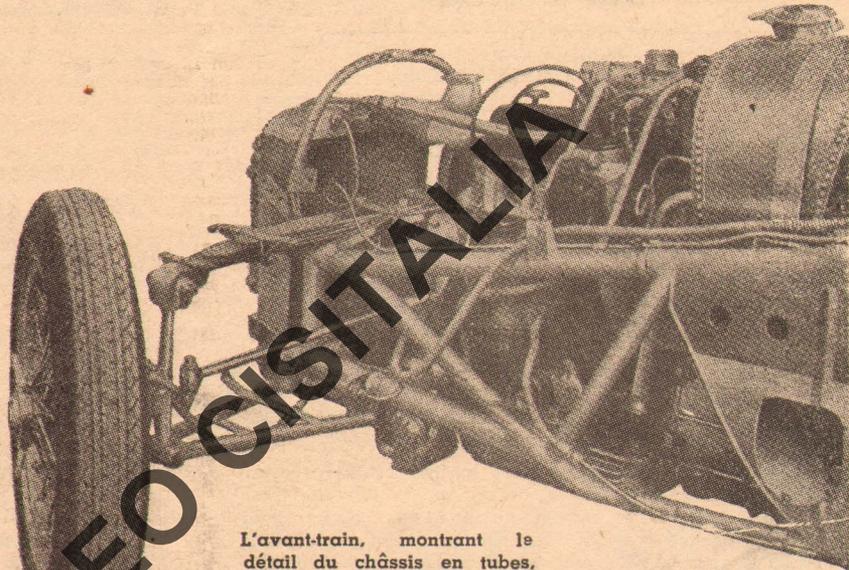
Les voitures Auto-Union furent, avant la guerre, avec les Mercedes, les vedettes des principaux Grands Prix de vitesse. Ces deux marques allemandes furent quasi-invincibles depuis 1936, aussi l'événement revêt-il une importance considérable. L'expérience que Porsche a acquise en établissant ses fameux bolides ne sera donc pas perdue, comme on pouvait le craindre et il faut féliciter Dusio de s'être attaché un technicien de cette valeur.

Cette collaboration aurait pour but principal la réalisation d'une voiture « Grand Prix », et de sa réplique commerciale en modèle « Grand Sport compétition ». Ce bolide serait prêt en 1948.

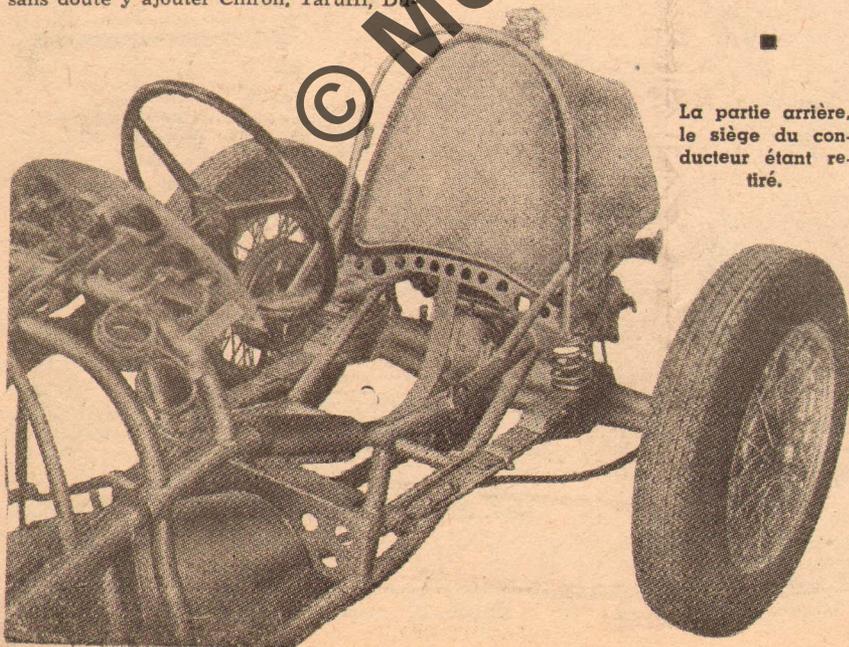
Piero Dusio voit grand, très grand... Il envisage une véritable industrialisation du sport automobile. Pour 1947, il fera courir ses fameuses 1.100 sans compresseur qui se sont imposées des leur apparition. 450 biplaces sport et 200 monoplaces course seraient alignées pendant la prochaine saison. La grande tournée de propagande en Amérique du Sud et en Egypte doit commencer incessamment. Trente voitures partiront de Gênes vers le nouveau continent où Dusio organisera plusieurs épreuves mettant aux prises des pilotes européens et des pilotes américains : Dix voiturettes seront attribuées par tirage au sort aux premiers, et même quantité aux seconds. Varzi, Villorresi, Pintacuda, Raph, Schell, sont déjà retenus et partis en Amérique. Il faudra sans doute y ajouter Chiron, Taruffi, Du-



Le châssis nu de la 1100 monoplace Cisitalia.



L'avant-train, montrant le détail du châssis en tubes, de la direction et de la suspension avant.



La partie arrière, le siège du conducteur étant retiré.

sio, Fiuma et les motocyclistes Tenni, Serafini et Pagani, si les firmes Guzzi et Gilera consentent à les « prêter ».

La « tournée Cisitalia » se déroulera jusqu'en juin, mais les participants inscrits pour des épreuves européennes auront des possibilités de retour individuel.

Voici un aperçu des caractéristiques de la remarquable 1.100 course qui a déjà fait des étincelles (et ce dès sa première apparition au Grand Prix de Turin 1946).

Le moteur est un 4 cylindres de 68 mm. d'alésage sur 75 mm. de course, d'une cylindrée exacte de 1.090. Le rapport de compression est de 9,5 à 1, ce qui confère une puissance au banc de 60 CV au régime de 5.500 t.-m. Rappelons qu'il s'agit d'un moteur non suralimenté.

Le bloc cylindre et le demi-carter sont en fonte spéciale présentant une résistance exceptionnelle à l'usure. Culasse spéciale en aluminium. L'arbre est supporté par trois paliers. Les coussinets de bielles et de vilebrequin sont en alliage cuivre-plomb, la bielle est en acier forgé avec section en double T. Pistons enécliaux en alliage léger. Demi-carter inférieur en aluminium, avec ailettes de refroidissement.

On sera surpris d'apprendre que la boîte est à trois rapports seulement, plus la marche arrière, bien entendu. C'est une boîte spéciale, avec dispositif de présélection.

L'arbre de transmission est du type tubulaire et surbaissé.

Le châssis est composé principalement de tubes en acier au molybdène. Sa longueur est de 2 mètres. Sa largeur de 1 m. 225 dans sa partie avant et 1 m. 125