

# L'ALBUM **du fanatique de** L'AUTOMOBILE

**20**

décembre 1969

3,50 F

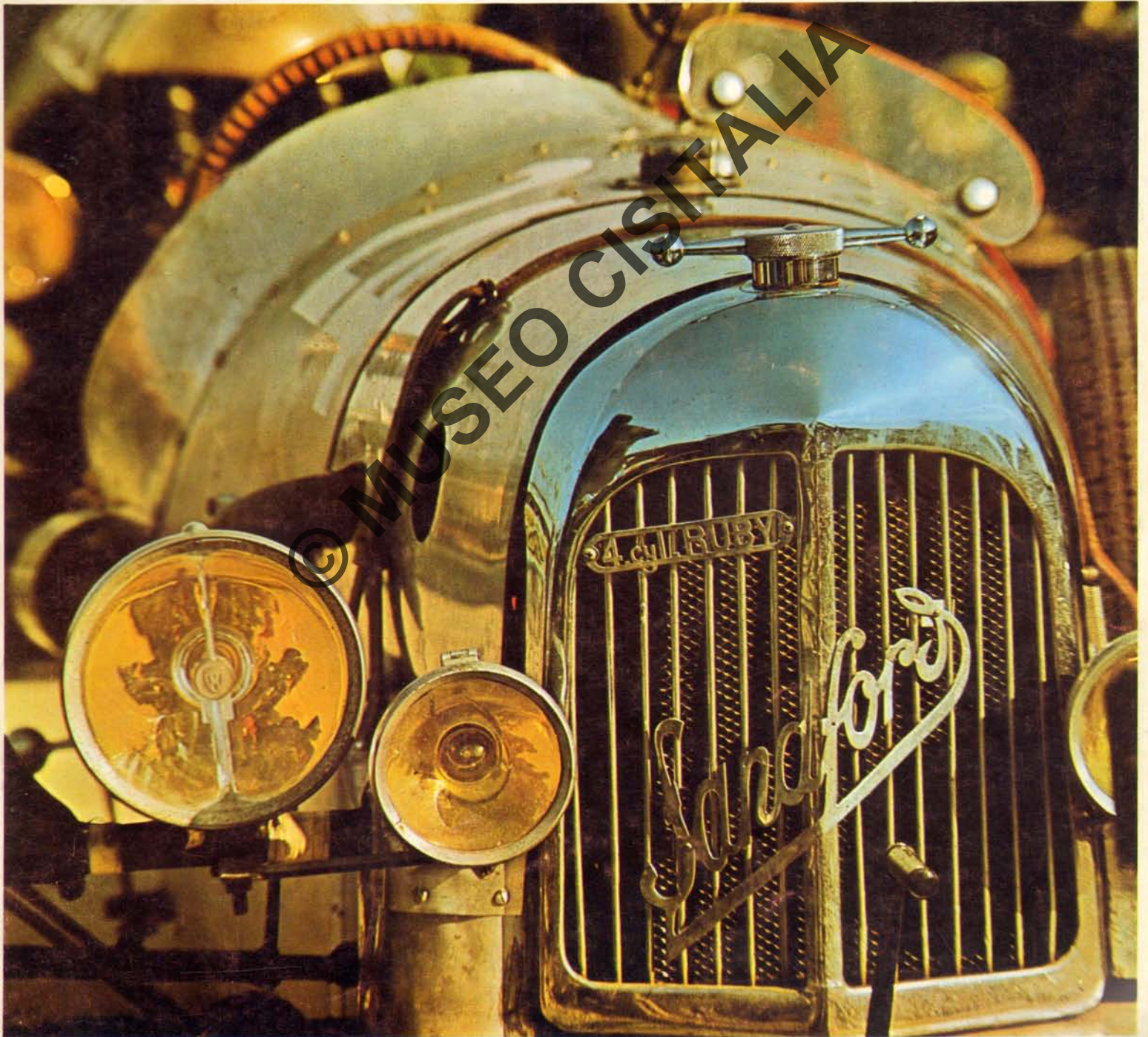


Photo J.-P. Fouchet

Avant d'un cyclecar Sandford 1928, moteur Ruby.

# Cisitalia

## TORINO

par S. POZZOLI

Les voitures construites à la fin des guerres sont en général peu connues, soit que les journaux d'automobiles ne commencent qu'à reparaitre sporadiquement et qu'ils comptent peu de pages, soit que les historiens ne fassent démarrer leur histoire qu'au premier Grand Prix correspondant à une formule précise, soit que les firmes aient eu une vie éphémère ; qui connaît de nos jours, les cinquante répliques de la Théo Schneider de course de 1913 (une 4 cylindres 96×190 roulant à 115/120 km/h) dont deux exemplaires furent fabriqués en 1914 et 48 avec cette fois le radiateur à l'avant en 1919 et 1920.

Je ne voudrais pas que le très beau jouet pour grandes personnes pas sages qu'était la Cisitalia D46 tombe dans l'oubli, voilà donc son histoire :

Piétro Dusio, richissime italien qui avait couru avant 1940, créa à Turin, dès la guerre terminée, la firme Cisitalia ; il confia à l'ingénieur Giacossa (célèbre aujourd'hui) la création d'une petite monoplace sans compresseur : la D46, étude qui fut terminée par l'ingénieur Savonuzzi.

Le moteur dérivait directement du Fiat 508, notre célèbre Simca Huit, c'était un 1.100 cc, de 68 mm d'alésage et 75 mm de course, avec un bloc-moteur en fonte et une culasse en alliage léger sérieusement travaillée avec les sièges de soupapes d'échappement rapportés ; le vilebrequin était porté sur 3 paliers et l'embellage soigneusement équilibré ; il était abondamment lubrifié avec radiateur et réservoir d'huile alimentés par deux pompes à huile.

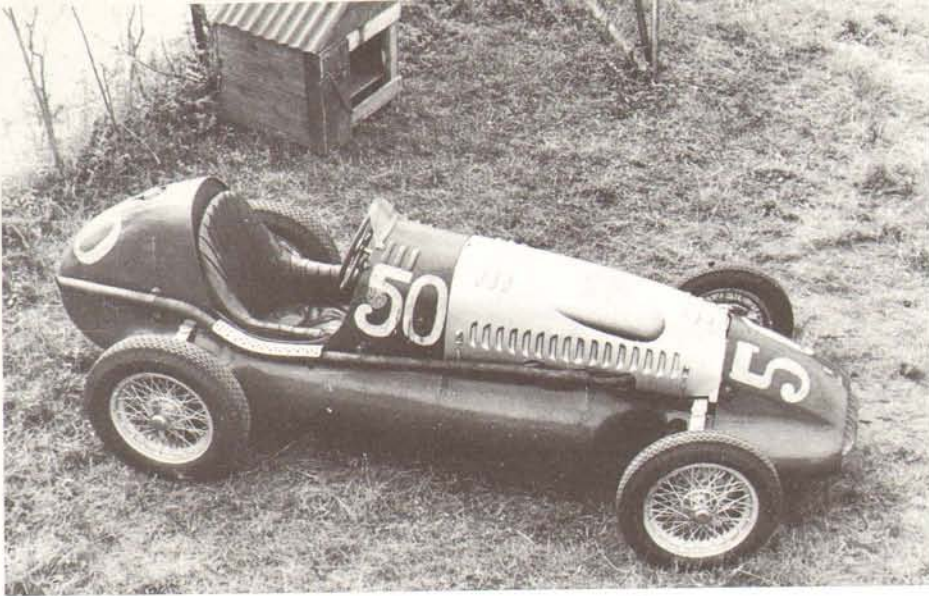
Une magnéto Marelli type MVE 4 était placée verticalement à l'avant ; toute la culbuterie était coiffée d'un élégant cache-soupape en aluminium fondu avec des ailettes, et le bouchon de remplissage d'huile sur le dessus et comportant Cisitalia fondu sur le côté mis en évidence par un fond rouge.

Dans les premiers modèles, il était alimenté par un carburateur Zenith 26 V MF, avec 9,5 à 1 de rapport de compression, il développait 60 ch à 5.500 tr/mn ;



23 ans avant les Porsche 917, une armada sans concurrence. Ci-dessous le moteur.

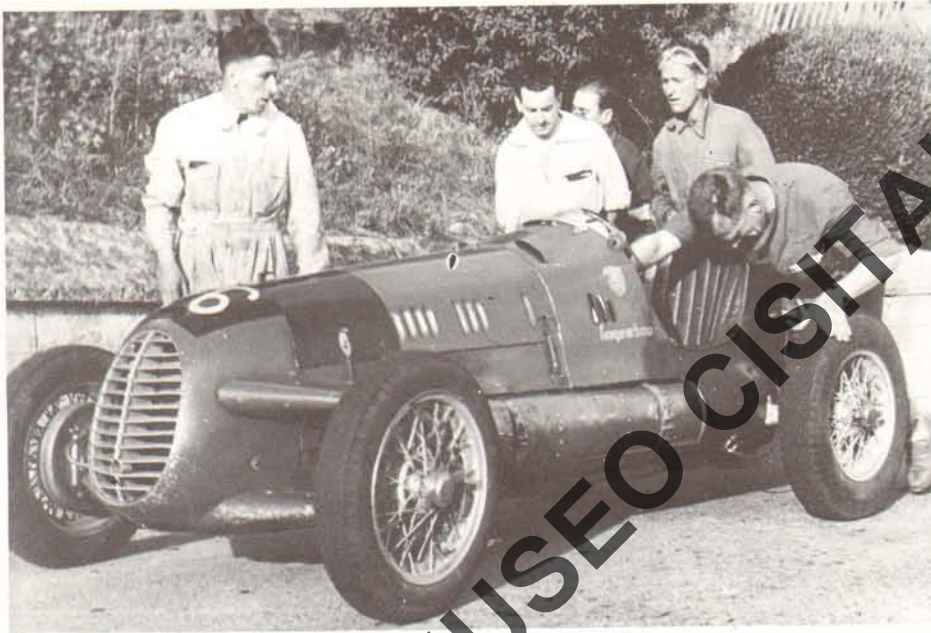




*La D47.*



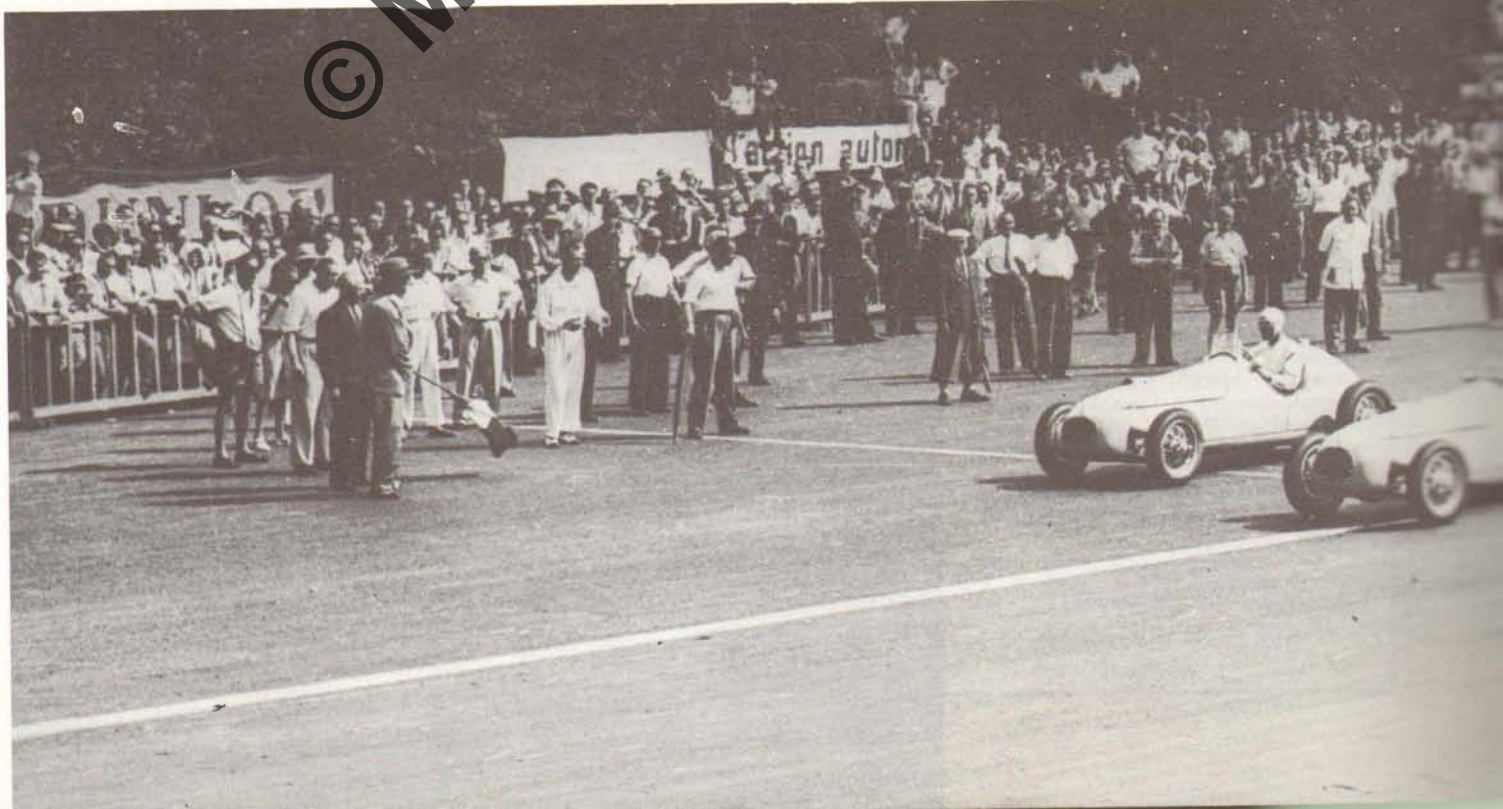
*L'écusson de la marque.*



*Loyer poussant sa voiture (panne sèche !).*

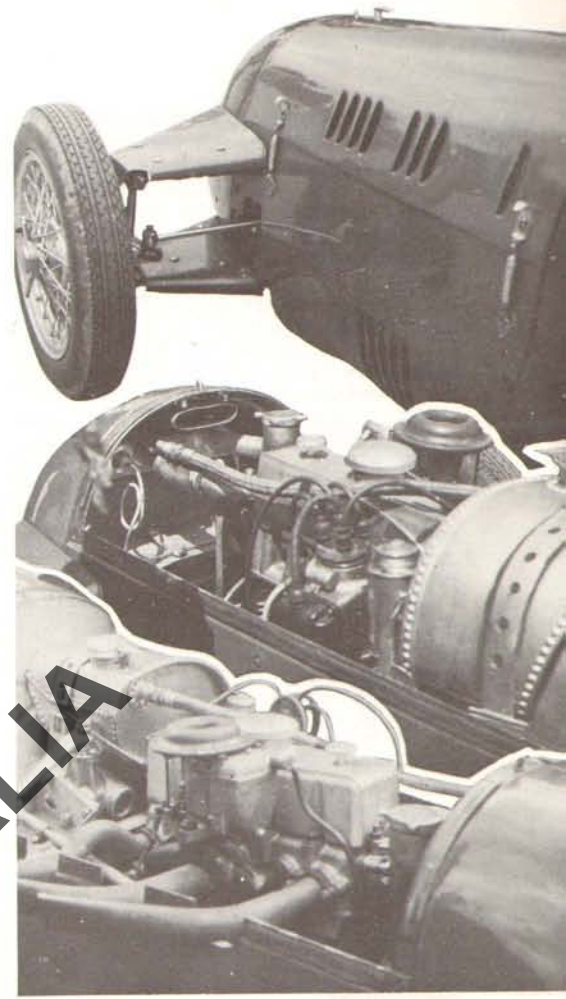


*Roger Loyer avant une course.*





*Roger Loyer après une victoire.*



*Le joli moteur et la suspension avant carénée.*



*Le grand Nardi après une course.*

## D46 et D47

*A armes égales : Gordini contre Cisitalia.*



la compression fut portée à 9,80 à 1 et le carburateur remplacé par un 36 VIFC de même marque, la puissance monta à 65 ch à 5.800 tr/mn avec une faible vitesse de piston de 14,5 m/s.

L'astuce était la boîte de vitesse qui ne comportait que 3 rapports, la 1<sup>re</sup> seulement pour démarrer avec un débrayage commandé à la main, la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> se passaient automatiquement au pied (un peu à la manière des motos) ce qui rendait la voiture particulièrement redoutable sur les circuits accidentés.

Ce joli groupe avait été installé dans un châssis tubulaire constitué par des tubes d'acier au chrome-molybdène à haute résistance. La suspension avant était constituée par un ressort transversale à lames avec bras inférieurs et articulations, le tout soigneusement profilé (voie avant 1,225 m).

Le pont arrière était rigide et suspendu par des ressorts verticaux avec une voie plus étroite qu'à l'avant 1,125 m; les freins étaient à commande hydraulique avec des grands tambours ajourés à l'avant de près de 400 mm, les freins arrière étaient d'un diamètre nettement plus faible; le châssis était un des premiers à avoir un faible empattement (2,008 m), les roues étaient du type Rudge à serrage central chaussées en 4x15 à l'avant et en 5x15 à l'arrière.

Le réservoir d'huile était sous l'auvent, celui de l'essence était derrière le pilote, il était en aluminium rivé et contenait 45 litres d'essence assurant une autonomie de 300 km (15 litres aux 100 km en compétition).

Le tableau de bord ne comportait que 3 instruments, un compte-tours, un thermomètre d'eau et un indicateur de pression d'huile.

Une forte élégante carrosserie monoplace habillait le châssis, elle était en duralumin et rapidement démontable, une prise d'air pour le carburateur se trouvait sur la calandre au-dessus du radiateur, l'échappement était extérieur du côté droit et s'arrêtait très court. Très bien finie, peinte d'un beau rouge avec l'écusson Cisitalia sur les flancs, la D46 était une fort jolie voiture.

Le pilote était installé dans un confortable baquet et jouissait d'une excellente visibilité; les ingénieurs avaient réussi à ne pas dépasser 370 kg et malgré sa puissance modeste la D46 roulait entre 170 et 175 km/h, mais sa vocation était les circuits tourmentés.

Dusio en mit immédiatement une trentaine en chantier et elles sortirent presque toutes en même temps.

C'est le 3 septembre 1946 à la Coppa Brezzi près de Turin que les D46 reçurent le baptême du feu; cette épreuve se courait sur 30 tours d'un circuit sinueux. Elle était réservée aux 1.500 cc, sans compresseur, Dusio en conduisait une, six autres étaient confiées à des seigneurs d'importance: Nuvolari, Chiron, Sommer, Taruffi, Cortese et Biondetti. En face les quatre premières petites monoplaces Simca Gordini de Sacron, de Sauge, Mestivier et Gordini, une 1.500 Maserati démunie de son compresseur et différentes Fiat de sport; Dusio enleva la première place, Cisitalia remportait également les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> place; toutes les

Cisitalia ayant été groupées en tête au début de la course.

En fin de saison deux Cisitalia participèrent au Grand Prix de Mantoue, l'une avec Nuvolari, l'autre avec de Sauge, il y avait quatre éliminatoires suivant les cylindrées et une finale en tenant compte du temps des éliminatoires. Nuvolari avec sa fougue habituelle enleva la catégorie 1.500 cc course à 95 de moyenne tournant 10 km/h plus vite que le vainqueur des 1.500 sport. Il partit scratch dans la finale

Bandi, et un jeune motocycliste de talent Ascari.

La course se disputait en 2 manches et une finale et vit la victoire de Cortese devant Ascari. Cette épreuve remporta un grand succès... auprès des coureurs qui s'amusaient beaucoup. Mais cela sentait trop le cirque et les organisateurs sérieux refusèrent l'engagement du « Dusio Circus ».

En mai 1947 la D46 fut présenté officiellement à la presse française et le



Loyer avec la voiture à réservoirs latéraux à Montlhéry.



remontant tout le paquet et termine deuxième à 2 secondes d'une voiture partie bien longtemps avant la sienne.

Pour 1947, Dusio offrait un spectacle complet aux organisateurs de Grands Prix en engageant un plateau composé uniquement de D46. C'est ainsi qu'eut lieu le Grand Prix automobile d'Egypte au Caire.

La troupe de Dusio comprenait 16 pilotes, Dusio, Cortese, Tadini, Basadonna, de Sauge, Lurani, Chiron, Taruffi, Brivio, Marinotti, Ghersi, Serafini, Tenni, Pagani,

Français Robert fit l'acquisition d'une de ces voitures; à la même époque une épreuve se disputa à Asti et dans la catégorie 1.100 course sans compresseur, la presque totalité des partants pilotaient des Cisitalia dont une grande partie de jeunes Italiens qui faisaient leur début en compétition; le chevronné et bouillant Bonetto enleva l'épreuve, une épreuve semblable eut lieu à Vercelli, Cortese enleva la catégorie sport avec une des premières 2,500 l. 12 cyl. Ferrari à 78,430

de moyenne pendant que Taruffi gagnait les 1.100, course à 82 de moyenne sur sa D 46 Cisitalia.

La Ferrari de Cortèse grée en course se présenta à Caracalla contre une meute de 11 Cisitalia. Elle dut abandonner et Taruffi remporta une autre victoire devant l'Anglais Abecassis sur D 46.

Même chose à Vigevano mais cette fois c'est Bonetto sur Cisitalia qui bat Villorosi sur Maserati 1.500.

Au Grand Prix de Nîmes les Cisitalia

sur sa D 46; à Angoulême E. Martin triompha en 2 l. avec sa B.M.W., Manzon prenant la deuxième place et Loyer la troisième sur Cisitalia.

Les Cisitalia se heurtent aux Simca au Bois de Boulogne (j'y étais) mais Wimille est intraitable et sa Simca bleue enlève la Coupe du Conseil Municipal devant Trintignant également sur Simca et plusieurs Cisitalia.

Au Comminges, Loyer, Manzon, Schell, de Sauge prirent les quatre premières

mériter mais terminèrent l'année avec un palmarès extrêmement élogieux quoiqu'elles furent battues régulièrement par les Simca à partir du milieu de la saison.

Le succès de son merveilleux coupé de tourisme au Salon de Turin (le départ de la mode des carrossiers italiens) donna des ailes à Dusio qui décida d'un projet follement orgueilleux : la construction de 12 cyl. 1.500 à compresseur à 4 roues motrices sur plan Porsche.

En attendant la sortie de ce nouveau modèle quelques D 46 furent modifiées à l'usine avec un réservoir d'essence latéral et un moteur à 2 carburateurs qui développait environ 70 ch; d'autres voitures comme celle de Roger Loyer (ex-champion de France en moto) furent alimentées à l'alcool; leur puissance dépassa 80 ch et leur vitesse se situait légèrement en dessous de 200 km/h.

Le réservoir arrière devint notoirement insuffisant (surtout à l'alcool) et deux réservoirs latéraux furent placés de chaque côté de la caisse.

Certaines reçurent un moteur alésé à 1.200 cc et même un modèle portant tous ces perfectionnements et une carrosserie modifiée à l'avant apparut sous le nom de D 47.

Bonetto pris le meilleur en 1948 à Verceil sur des Ferrari 2 litres avec une D 46 1.200 cc; peu après à Bari, 5 Ferrari 2 l. (Villoresi, Ascari, etc) s'opposèrent à 3 Maserati 2 l. (Villoresi, Ascari, etc.) et à 3 Cisitalia 1.200 (Bonetto, Taruffi, Varzi) après une fantastique bataille, Landi triompha mais les D 46 de Bonetto et Varzi prenaient les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places devant Nuvolari.

Le Grand Prix d'Europe eut lieu à Berne; dans le Grand Prix les célèbres Alfette, les Talbot et les Maserati; le comte Trossi triompha à 146,6 km/h de moyenne sur son Alfa Roméo, moyenne qu'il faut rapprocher de celle du vainqueur du Grand Prix de Berne réservé aux 1.100; Taruffi sur D 46 à 135,8 km/h de moyenne (10 km/h de différence avec 4 fois moins de chevaux).

Au Grand Prix de Monaco deux D 46 au départ avec Taruffi et Nuvolari, les deux doivent abandonner mais Taruffi était un moment en 5<sup>e</sup> position dans le peloton des grosses voitures.

Mais les courses de 1.100 se font de plus en plus rares; en effet les Simca Gordini sont passées à 1.440 cc avec une culasse hémisphérique et dans les Grands Prix les Alfettes sont de nouveau là. La Maserati a déjà livré de nombreuses 4 cylindres à compresseur et les monoplaces Talbot sont présentés avec 4,5 l. de cylindrée.

Les jolies et maniables Cisitalia ne peuvent plus se défendre que sur les circuits très accidentés; elles ont pratiquement terminé leur carrière et se bornent à jouer les utilités. Elles laisseront un bon souvenir aux mains de leur pilote, d'une part par leur grande agilité et par leur facilité d'entretien.

Connaissez-vous un constructeur qui en deux ans a vu piloter ses voitures par les noms suivants : Nuvolari, Chiron, Varzi, Sommer, Ascari, Stuck, Schell, Manzon, Cortèse, Bonetto, Biondetti, Lurani, Brivio etc., plus les motocyclistes : Pagani, Loyer, Serafini, Gherzi, Tenni, Taruffi, etc ?...

Serge POZZOLI.



Wimille sur Alfetta va dépasser Shell sur Cisitalia.



Loyer devant une monoplace Talbot à l'épingle du Faye.



Une D.46 au Bois de Boulogne.

se heurtent aux Gordini mais Wimille l'emporte sur une voiture du « sorcier » devant 3 Cisitalia le deuxième étant Sommer qui avait relayé de Sauge; Sommer fit le meilleur tour des 1.100 à 98,106 km/h de moyenne qu'il faut rapprocher des 104,088 meilleur tour de Villorosi cette fois sur une Maserati 1.500 16 soupapes à compresseur.

Pendant ce temps Stuck s'adjuge une facile victoire à Hockenheim remportant la course des 1.500 à 141 de moyenne

placés en 1.100 sur les petites voitures de Turin, mais Roger Loyer engagea également la D 46 dans le Grand Prix et termina 4<sup>e</sup> devant 10 voitures de grosse cylindrée.

Cette agile petite voiture étant brillante en course de côte comme le signale la deuxième place de Dusio à l'Aosta-San Bernado derrière la Maserati de Bracco.

Les D 46 remportèrent encore en 1947 d'autres victoires trop fastidieuses à énu-