auto passion

Fanauto

auto passion

« Age d'or »
Bentley 4,5 l
1930
Lotus 23

Renault 1934
Viva Sport

Jaguar « E »
3,8 litres

V.E.C.
Castellet
Savigny-les-
Beaune
Silverstone
Coppa d'Italia

Cisitalia
Les heures
de gloire

M 1323 - 36 - 35,00 F

MENSUEL N° 36 - JUIN 1990 - FRANCE 35 F - BELGIQUE 340 FB - ESPAGNE 900 PTS - CANADA 9,00 $ - SUISSE 10,50 FS - ANT/REU 50 F

CISITALIA

Consorzio Industriale Sportivo Italia

Tout avait si bien commencé !

M. LOUCHE

D.R.

Industriel richissime, personnage romanesque, passionné de sport automobile et épris d'aventures, Piero Dusio, quand il fonda la marque Cisitalia, n'avait sûrement pas, tout cultivé qu'il fut, bien lu notre La Fontaine. M. Dusio voyait trop grand ! Son rêve, un jour, finit par s'écrouler. Mais cette « faillite » fut, à l'échelle des ambitions qui l'avaient provoqué, grandiose et sans appel !

Plus de quarante ans ont passé, Piero Dusio n'est plus : restent quand même l'image — les preuves aussi — d'un enthousiasme qui, en d'autres temps, eut sans doute mérité un meilleur sort. Au départ, l'idée était généreuse, les hommes compétents, les voitures spectaculaires. Si l'euphorie ne dura que trois années, le souvenir en demeure magnifique et vivant !

Né à Scurzolengo d'Asti, le 13 octobre 1899, Piero Dusio est un formidable entrepreneur. Vif et passionné, une ambition démesurée, bien servie par une vive intelligence, lui fait gravir tous les échelons de la société italienne avec facilité et rapidité. Travailleur infatigable, Dusio multiplie et diversifie ses activités. A vingt ans, il n'est que simple représentant de commerce, sept ans plus tard il possède sa première usine de confection ! Dès lors, les choses vont très vite et à quarante ans, avant le déclenchement des hostilités, il possède un véritable empire. Dusio est milliardaire et se forge une image de « sportsman ». Aussi à l'aise sur un terrain de football qu'au volant d'une voiture de course, il fréquente aussi les casinos en compagnie des plus belles et des plus célèbres femmes de l'époque, Dusio n'est pourtant pas un « frimeur », c'est un véritable athlète passionné de sport.

Avant d'être gravement blessé, il fut l'un des meilleurs joueurs de football de la Juventus de Turin avant d'en prendre la direction ! Symbole de la réussite, certains emploient à son égard le terme de Commendatore. Une certitude : Dusio voue à la course automobile une passion dévorante. Grâce à sa fortune, il peut s'acheter des Maserati ou des Alfa Romeo plus sportives que routières. Il n'hésite pas à s'aligner en course et en 1935, il est champion d'Italie « amateur » et l'année suivante, il se classe sixième du GP d'Italie sur une Maserati. En 1937, il remporte la catégorie 500, aux Mille Miglia, avec sa petite Siata (un spider Topolino) avant de se classer cinquième au GP de Tripoli. En

N. MICHEL

Plutôt dépouillé le cockpit de la D46. Un compte-tours et trois cadrans de pression d'huile et de température derrière un grand volant amovible.

D.R.

1938, il fonde la « Scuderia Torino » qui se voit doter de quatre Maserati 1500 pour lui-même et Piero Taruffi. C'est pourtant avec des Alfa Romeo que Dusio va s'illustrer en prenant la troisième place des Mille Miglia, avec une 8C (juste devant la Delahaye 4,5 l de René Dreyfus) puis, en triomphant au sommet du Stelvio, l'une des courses de côtes les plus célèbres. C'est à cette époque que va naître une longue amitié qui le liera à tous les plus grands pilotes du moment : Taruffi, Varzi, Nuvolari, Sommer, Chiron etc. Avec eux, il parle sans cesse d'automobile et bientôt un petit club se forme autour de Dusio qui caresse le rêve de construire une voiture de Grand Prix. Dans ce but, il fonde le Consorzio Industriale Sportivo Italia qui se voit abréger sous le nom Cisitalia. Nous sommes alors en 1939 et la guerre va tirer Dusio de ses rêveries sans pour autant le faire renoncer à ses projets. Immédiatement Dusio va s'adapter aux nouveaux paysages dessinés par les bouleversements nés du chaos et du désordre économique. Grâce à ses relations et à un savant dosage d'opportunisme et de « combinazione », il décroche de nombreux contrats et ses usines tournent à plein régime. Même si parfois ses affaires faillent mal tourner, il échappe de peu à la police allemande, Dusio va amasser pendant la guerre une fortune encore plus considérable. Le Nord industriel de l'Italie est sévèrement touché par les bombardements mais la victoire des alliés ne fait plus aucun doute. La guerre va bientôt s'achever mais les plaies mettront longtemps à se cicatriser et la pénurie économique sera longue et pénible. Dusio toujours aussi passionné de course commence à repenser à son projet. Il est, aussi, réaliste et il sait que dans ce contexte la conception et la réalisation d'une voiture de Grand Prix relève de l'utopie. Alors, comme il sait si bien le faire, il va s'adapter, une nouvelle fois, aux circonstances.

D 46 Monotipo

Dans son esprit, le projet d'une voiture de course simple et bon marché se dessine. La guerre ne va pas tarder à se terminer, il faudra être prêt au bon moment. Il a l'argent, et les usines, qui bien qu'endommagées par les bombardements, peuvent redevenir, très vite, opérationnelles. Lui manque l'homme compétent pour concrétiser ses projets. C'est l'un de ses amis, le signor Casalis, chargé des carrosseries spéciales chez Fiat, qui, suppléant la providence, va lui désigner l'ingénieur idéal : Dante Giacosa, le père de la fameuse Fiat topolino.

A cette époque, il n'y a pas grand chose à faire dans les bureaux d'études de la Fiat et Giacosa va se laisser séduire par le projet de Dusio. En octobre 1944, il s'installe dans la somptueuse villa de la famille Dusio et commence à travailler d'arrache-pied dans une atmosphère complètement surréaliste. Avouez qu'il faut vraiment de la passion et surtout une sacrée dose d'optimisme pour oser dessiner une voiture de course sous les bombardements, le couvre-feu, les privations et les mouvements de troupes en retraite... Le cahier des charges est, en théorie, très simple : fabriquer une voiture de Grand Prix, à échelle réduite, en utilisant le plus grand nombre de pièces issues de la série pour en diminuer le coût d'entretien et surtout avoir ainsi la certitude de disposer d'une réserve inépuisable de pièces. Dusio souhaite en construire un grand nombre et proposer une **formule monotype** afin que tous ses amis pilotes puissent se mesurer à armes égales. Idée séduisante mais qui fera, hélas, long feu. Car les autres constructeurs ou artisans de la course se tenant prêts eux aussi, la compétition va redémarrer beaucoup plus vite que l'on aurait pu le croire dans un formidable élan, mélangeant les productions d'avant-guerre et celles de la nouvelle génération, propulsées, pour la plupart, par des mécaniques dérivées... de la série.

Giacosa, pourtant, a travaillé vite. Le 21 août 1945, le dessin du châssis de ce qui sera la monoposto D46 est terminé. La majorité des éléments mécaniques proviennent de la Fiat 1100 et ceux de la suspension de la Fiat 500. La grande originalité se situe au niveau du châssis qui est composé d'un treillis de tubes de petit diamètre. A cette époque, ce choix est rare et les châssis dits tubulaires, connus depuis longtemps, font appel à un assemblage de gros tubes en échelle. Enfin, pour la carrosserie, Giacosa s'est largement inspiré de la ligne des petits Midgets américains. A la vue des plans, Dusio est enthousiaste et donne carte blanche à Giacosa pour la mise en chantier du pro-

K. WORINER

jet. C'est alors que le second homme fort du projet D46 va entrer en scène. Giacosa a recruté un autre ingénieur de la Fiat, mais venant, lui, du département aéronautique : Gianni Savonuzzi. C'est un véritable homme-orchestre ! Savonuzzi, de la planche à dessin jusqu'aux essais de roulage du prototype, va se multiplier. Il est également chargé de la construction des autos dans l'usine des cycles Beltramme appartenant à Dusio. Et quand il lui reste un peu de loisirs, il s'occupe de la formation des ouvriers et du recrutement d'un certain nombre de spécialistes...

Piero Taruffi, le vieil ami de Dusio, est nommé directeur sportif ; lui aussi participera activement à la mise au point de la petite monoplace qui entame ses essais au printemps 1946. La tenue de route n'est pas parfaite, la voiture manque d'adhérence à l'arrière mais, en assouplissant légèrement les amortisseurs, le problème est vite réglé. La construction en « série » peut commencer. En août 1946, sept monoplaces sont prêtes : le premier grand rêve de Dusio est devenu réalité.

Un beau modèle réduit

La Cisitalia D46 est petite, légère, relativement bon marché et surtout elle ressemble à une vraie voiture de course ! Elle ne se contente pas d'une simple ressemblance. Son moteur s'est découvert un tonus insoupçonné et sa petite taille, alliée à son faible poids, lui confère une maniabilité tout-à-fait « démoniaque ».

Sous sa carrosserie en tôle d'aluminium, réalisée par les ateliers Motto de Turin, se cache donc un châssis tubulaire composé d'un alliage d'acier au chrome-molybdène. Un choix dicté par les circonstances. L'usine de montage des D46 était en fait une ancienne manufacture de bicyclettes disposant d'un personnel habitué à la soudure des cadres en tube et qui se reconvertira aisément au montage de châssis en tube. Un choix logique mais aussi économique. Dusio avait sans doute récupéré un stock important de ce matériau dans les surplus de la guerre. Toujours est-il que cet alliage léger et rigide permet de construire un châssis de D46 pesant à peine 25 kg. La suspension avant est dérivée des Topolino avec des ressorts transversaux à lames faisant office de triangle supérieur et d'un triangle inférieur avec amortisseur. Le pont arrière est lui aussi d'origine Fiat mais entièrement revu et corrigé par Giacosa. Renforcé, bien sûr, il est aussi inversé afin d'abaisser l'arbre de transmission et aussi le siège du pilote. Un carter spécial a dû être usiné pour recevoir les pignons de renvoi. Cette complication supplémentaire offre pourtant un avantage certain : un changement aisé et rapide de pignons de renvoi avec un grand choix de démultiplications différentes. Le pont arrière rigide est suspendu par des ressorts verticaux combinés à des amortisseurs hydrauliques. Le freinage est assuré par commande hydraulique avec des grands tambours ajourés à l'avant de près de 40 cm de diamètre mais d'un diamètre nettement plus faible à l'arrière.

Le moteur bien sûr ne possède pas la noblesse d'un grand bloc spécialement conçu pour la course. C'est vrai que le quatre cylindres est emprunté à la Fiat 508, la célèbre Simca 8 en France, mais les premiers Coventry Climax seront bien issus d'un moteur de moto-pompe et le 1000 Cosworth de la Ford Anglia... On pourrait multiplier les exemples. Quoiqu'il en soit, le 1100 Fiat va voir sa puissance doublée passant de 32 à plus de 60 chevaux. Pour obtenir ce résultat Savonuzzi et Giacosa ont, en fait, tout repensé, même si extérieurement le bloc reste identique à celui de la production Fiat. Surmontant ce bloc moteur en fonte, la culasse en alliage léger a été sérieusement retravaillée avec des sièges de soupapes d'échappement rapportés, le vilebrequin, porté à trois paliers et soigneusement rééquilibré, est abondamment lubrifié avec radiateur et circuit d'huile alimentés par deux pompes. Sur les premiers modèles, l'alimentation a été confiée à un carburateur Zénith vertical. La boîte de vitesses est l'une des particularités de la petite D46. Entièrement mécanique, la boîte ne comporte que trois rapports dont la 1re est, seule, commandée par un levier situé sous le volant et les deux autres par une pédale. Cette pédale fait office d'embrayage dans la première partie de sa course, puis la partie restante actionne le changement de vitesses.

Explication pratique : pour démarrer, vous appuyez sur la pédale à mi-course et vous passez la première manuellement. Pour passer la seconde, il suffit alors d'appuyer à fond sur la pédale d'embrayage. Une petite résistance suivie d'un déclic et, même opération pour la troisième. La 2e et la 3e sont présélectionnées et le même geste suffit pour rétrograder. Pour revenir en 1re, il suffit de placer le levier sous le volant en position haute puisqu'il était revenu automatiquement en position neutre dès le passage de la seconde. Enfin, pour la marche arrière, il suffit de placer le levier vers le bas. Un système terriblement efficace (beaucoup plus simple à actionner qu'à expliquer !) sur les tracés sinueux ou accidentés.

Le réservoir d'essence en aluminium riveté, type aviation, se trouve dans le dos du pilote. Un pilote confortablement installé dans un baquet dont l'accès est facilité par un volant démontable. Le tableau de bord est plutôt dépouillé. Il ne comporte que trois instruments : un compte-tours, un thermomètre d'eau et un indicateur de pression d'huile.

La carrosserie fort élégante en duralumin est facilement démontable et le dessin de la calandre rappelle un peu celui des Maserati. Dans sa robe rouge, avec l'écusson Cisitalia sur ses flancs, son échappement extérieur très court, la D46 a vraiment fière allure et ne tarde pas à séduire nombre de pilotes privés, débutants ou chevronnés. Immédiatement après la présentation de la D46, Dusio met en chantier la construction d'une trentaine de D46 qui vont sortir de l'usine de Turin presque toutes en même temps.

La première sortie en course des D46 a lieu le 3 septembre 1946 à la Coppa Brezzi, première épreuve sur circuit disputée en Italie après la guerre. Cette course, réservée aux 1500 sans compresseur, se dispute sur 30 tours d'un circuit sinueux. Les sept Cisitalia de la première série sont là, confiées à quelques-uns des pilotes les plus prestigieux du moment : Nuvolari, Chiron, Taruffi, Sommer, Cortese, Biondetti et... Dusio. En face, quatre Simca-Gordini pour Scaron, de Saugé, Mestivier et Gordini, quelques Fiat spéciales et une Maserati 1500, sans son compresseur. Pour un début, c'est un triomphe, Dusio enlève la course devant Cortese et Chiron, Sommer est 5e. Nuvolari fait involontairement le spectacle en perdant son volant démontable en course. Il essaye bien de conduire avec le moyeu dans une main et le volant dans l'autre, mais il finira par se décourager de ce genre de sport...

Des Grands Prix clé en mains

Cette première sortie est plus qu'encourageante et Dusio voit déjà plus loin. Il veut offrir aux organisateurs de courses un spectacle « clefs en main ». Un nombre important de D46 a été vendu mais il dispose encore d'un certain nombre de châssis. Alors, il va proposer des plateaux complets uniquement constitués de D46 où tous les pilotes s'opposeront à armes égales. Une formule monotype avant la lettre, ressemblant, toutes proportions gardées, à la coupe R8 G ou à la formule Procar BMW du début des années 80. C'est ainsi que le GP du Caire, qui voit le jour en mars 1947, est exclusivement réservé aux seules D46. Ce fut une expérience unique et mémorable où tout le monde s'est bien amusé. Deux manches et une finale pour seize pilotes parmi lesquels : Dusio, Cortese, Ascari, Taruffi, Ghersi, Tadini, Chiron, etc. De cette liste impressionnante, c'est finalement Cortese qui va s'imposer devant Ascari et Taruffi. Ce sera la seule représentation du « Dusio Circus » comme le surnommait ses

M. LOUCHE

R. LOYER

D.R.

N. MICHEL

« FANAUTO »

Hans Stuck (le père bien sûr) et son sens de l'attaque inné que ce soit au volant d'une petite D46 1100 cm³ ou avec les légendaires Auto Union de Grand Prix.

La D46 en « petite tenue » fait admirer ses dessous. Un châssis en alliage acier chrome-molybdène et la plupart de ses éléments méconiques issus de la grande série Fiat.

« FANAUTO »

Imposante armada des petites D46 alignées dans la cour de l'usine de Turin. De 1946 à la fin de 1947 près d'une quarantaine de D46 ont été produites.

Le moteur 1 100 cm³ dérivait en droite ligne de celui de la Fiat 508. Sa puissance dépassait les 65 chevaux et le bloc en fonte était coiffé d'une élégante culasse en alliage léger.

Piero Taruffi au volant de sa D46 au GP de Lausanne en 1947. Taruffi fut le compagnon de la première heure de l'aventure Cisitalia. Pilote d'essais, metteur au point, Taruffi s'était lié d'amitié avec Dusio avant la guerre et ensemble, ils avaient jetés les bases du projet.

A Angoulême en 1948, Roger Loyer ramène aux stands sa D46 dont le moteur vient de rendre l'âme. Sa monoplace fut modifiée en 1948 recevant des réservoirs latéraux supplémentaires pour satisfaire à la consommation délirante de son moteur alimenté à l'alcool.

Tazio Nuvolari (34) et Piero Taruffi (32) au GP de Monaco 1948. Nuvolari disposait du nouveau modèle, appelé parfois D47, avec une carrosserie mieux profilée tandis que Taruffi se contentait de l'ancienne D46 avec réservoirs latéraux. Aucun des deux pilotes ne parviendra à terminer.

N. MICHEL

détracteurs et l'idée de formule monotype ne réussira pas à s'imposer dans cet immédiat après-guerre où le sport automobile connaît un développement aussi fulgurant qu'étonnant. Les Grands Prix, ou les simples meetings de course se succèdent à un rythme infernal. L'Europe, trop longtemps privée, rattrape le temps perdu. Tout ce qui ressemble de près ou de loin à une voiture de course remplit les grilles de départ de ces petites réunions ou même des Grands Prix plus importants. On ressort les vieilles gloires de la paille des granges et certaines voitures de grande série croient se découvrir des talents de sportives. Qu'importe, le public est indulgent ! Cette page ne va pourtant pas tarder à se tourner : et une époque (fut-elle belle ?) sera engloutie ! Les dynosaures ne pourront bientôt plus compter sur la puissance de leurs gros moteurs pour dissimuler leurs rides. Toute une nouvelle génération de petits et turbulents constructeurs montrent, déjà, à leur façon, la voie à suivre. Les autos s'allègent et la conception du châssis évolue vers un meilleur compromis puissance-tenue de route. Les Britanniques préparent leur révolution mais pour l'instant ce sont les innombrables petits sorciers italiens qui tracent la piste. Malheureusement, Cisitalia ne sera pas de la fête. La D46, qui à sa façon avait ouvert la route, sera trop négligée au profit de l'ambition démesurée de son créateur. Excellente à sa naissance, profitant de son avance sur la concurrence, elle se maintiendra encore à un bon niveau, en 1947, avant d'être définitivement surclassée dès 1948.

Les DS46 vont pourtant subir quelques cures de vitamines et un certain nombre de modifications qui leur permettront de tenir encore une place honorable. Sur le moteur, il n'y aura pas de changement en profondeur car de toute façon le Fiat 1100 est déjà pratiquement au maximum de son potentiel. La puissance finira tout de même par approcher les 70 chevaux grâce au montage de deux carburateurs Weber. Résultat encore modeste qui encourage certains concurrents à faire appel à une alimentation à l'alcool. La puissance dépasse alors les 80 chevaux mais en contre-partie, la voiture va s'alourdir de deux réservoirs latéraux pour faire face à la consommation délirante de ce genre de carburant. D'autres D46 voient leurs moteurs réalésés à 1 200 cm³ et parfois on montera même des mécaniques 1 500 cm³ d'origine Fiat, Lancia et même Gordini... Principale conséquence de cette augmentation de puissance et donc de la vitesse de pointe, la boîte de vitesses présélective est devenue un handicap. Elle sera donc remplacée par une classique boîte Fiat à quatre rapports.

Enfin, et dernière transformation officielle portant la griffe Cisitalia : cinq à dix D46 seront recarrossées avec un carénage plus plongeant à l'avant et recouvrant les réservoirs latéraux. Quelques exemplaires, alignés par l'usine en 1948, baptisés à tort ou à raison D47 (querelle de spécialistes !) recueilleront leurs derniers lauriers internationaux. Ainsi Felice Bonetto

JOS REINHARD

Lors d'une réunion du Club Cisitalia à Berne en 1980, Piero Taruffi a repris le volant d'une D46 modèle 1948 qui se distingue par le nouveau dessin de ses suspensions avant. Ce modèle est actuellement la propriété de Nino Balestra auteur d'un ouvrage très complet sur Cisitalia.

Toujours à Berne en 1980 derrière un éventail de la production des D46, les plus éminents présidents des clubs Cisitalia. De G. à D. : Adriano Cimarosti (Suisse), Nino Balestra (Italie), Piero Taruffi, M. Murphy (Etats-Unis) et Cesare de Agostini, historien de la marque.

JOS REINHARD

prend le meilleur à Vercelli sur les Ferrari 2 litres ; peu après au GP de Monaco Nuvolari et Taruffi doivent abandonner mais Taruffi fut un moment en 5e position ; au GP de Bari ensuite, les D46 de Bonetto et Varzi terminent 2e et 3e derrière la Ferrari de Landi. Une course dans laquelle étaient engagées pas moins de cinq Ferrari deux litres et trois Maserati deux litres... Enfin triplé victorieux en classe 1100 au GP de Berne : Taruffi l'emportait à près de 136 km/h de moyenne devant Hans Stuck et Boneto. Une moyenne qu'il faut rapprocher de celle de Trossi vainqueur du GP avec son Alfetta, à plus de 146 km/h mais avec quatre fois plus de puissance. Les D46 remportèrent encore en 1948 d'autres victoires trop fastidieuses à énumérer et terminèrent leur carrière avec un palmarès extrêmement élogieux. Tous ces succès confortèrent encore Dusio dans ses ambitions. Car Dusio, et oui, voyait plus loin encore avec rien moins que la construction d'une véritable voiture de Grand Prix. Il faut reconnaître que ses précédentes tentatives de diversification en Sport et Grand Tourisme avaient connu un vif succès.

Coupés bi-places

Les Biposto Cisitalia

Dès 1945, le bouillant Dusio tout à son projet D46 avait pourtant déjà d'autres ambitions. Il voulait devenir un constructeur de voitures de sport et de Grand Tourisme à part entière, un peu à l'image de Lancia. Il confie à Giacosa ses projets concernant l'avenir de Cisitalia alors que la D46 ne vient d'effectuer que ses premiers essais. C'est grandiose : des biplaces sport, une berlinette sportive de classe et enfin l'inévitable projet d'une voiture de Grand Prix. Giacosa sceptique sur le réalisme de ces opérations choisit de retourner chez Fiat sans avoir réussi à ramener Dusio à plus de réalisme.

Cela ne l'empêcha pas d'ébaucher les plans de la future biposto et c'est l'infatigable Gianni Savonuzzi qui prendra alors le relais pour affiner le dessin et réaliser le développement définitif du prorotype connu sous le code 202. Comme la D46, son châssis est tubulaire en alliage de chrome-molybdène et la majorité de ses composants mécaniques proviennent de la grande série Fiat.

Les plans sont terminés à la fin de 1945 et le premier modèle apparaît au printemps 1946. C'est une « Berlinetta Cassone » ce qui se traduit à peu près par berline-conduite intérieure. Le dessin, bien qu'original, n'est pas sans rappeler celui de la Fiat 508 CMM, une petite berline à la carrosserie aérodynamique réalisée par Savio en 1937. Le second prototype, qui sera produit à deux exemplaires, est une berlinette avant la lettre à la carrosserie aérodynamique des plus réussies. Les lignes et le moulage de la carrosserie sont dus au crayon de Savonuzzi qui a fait corriger sa maquette dans la soufflerie du laboratoire d'Aéronautique et de Polytechnique de Turin. La réalisation de la carrosserie est confiée aux établissements Farina et c'est le chef du département fabrication, un certain Vignale, qui se charge de l'exécution. Devant le résultat, Dusio est fou de joie et gratifie alors Vignale d'un confortable chèque d'encouragement. La petite histoire ne dit pas si ce chèque a permis à Vignale de se mettre à son compte... Dans le même temps, un spider sport est réalisé, également chez Farina, pour le fameux rendez-vous des Mille Miglia. En attendant, les premiers essais sont plutôt satisfaisants. Une des trois berlinettes atteint officiellement 201 km/h sur l'autoroute Turin-Milan. Pas mal pour un 1 100 cm³ de 61 chevaux ! Cisitalia ne va pas manquer son rendez-vous avec les Mille Miglia et l'exploit de Nuvolari va écrire les plus belles pages de sa courte légende. Nuvolari le « maestro » a alors 55 ans. Il est déjà (très) malade et il pilote

D.R

Au circuit de Pescara en 1947, le pilote de cette berlinette « Cassone » a fait preuve d'un optimisme peu réaliste dans cette courbe et se trouve à contre sens de la course au moment où surgit un coupé Fiat 1100.

Toujours vaillante en 1948, la berlinette « Cassone » pilotée por Bernabei au circuit du Lac de Garde. Conçue en 1946, la « cassone » était le prototype des berlinettes 204.

Le second prototype de la 202 était une véritable berlinette aérodynamique munie de deux ailettes arrière pour une meilleure stabilisation à haute vitesse. Les lignes de la carrosserie étaient dues au crayon de Gianni Savonuzzi mais la réalisation fut l'œuvre de Farina.

D.R

N. MICHEL

N. MICHEL

204 le chef-d'œuvre !

Piero Dusio vit son rêve. Comme d'habitude tout lui réussit. Les petites monoplaces D46 se taillent de beaux succès, le spider a failli remporter les Mille Miglia dès sa première sortie en course et les berlinettes aérodynamiques de Savonuzzi ne laissent personne indifférent. Dans cette période euphorique, il décide donc d'aller encore plus en avant en produisant une Grand Tourisme construite à une échelle presque industrielle. Dans ce but, il confie un châssis aux établissements Farina afin que ce dernier réalise le projet. Giovanni Farina s'enthousiasme sur le projet et réalise l'un de ses chefs d'œuvre, la Berlinetta 202. Serge Pozzoli le rappelait justement il y a peu (voir A.P. n° 28). La 202 aida aussi à propager la notion de Grand Tourisme à l'aube des années cinquante. Basse, (125 cm pour une longueur hors tout de 378 cm) la 202, par la pureté de ses lignes, tranche très nettement avec toutes les autres productions de l'époque, trop souvent alourdies par des accessoires ou des enjolivures superflues. A cette époque, la France était encore la référence en matière de belle automobile et de carrosserie. Avec la berlinette de Farina, l'Italie prenait une position prépondérante qu'elle a su conserver jusqu'à nos jours. En fait, la paternité de cette voiture revenait en partie à Savonuzzi qui en avait dessiné les grands traits, s'inspirant de ses premières réalisations. En rendant les lignes plus douces et moins agressives Farina fit le reste...

Dusio avait dit à Farina : *« je veux une voiture rapide comme une auto de Grand Prix, grande comme ma Buick, confortable comme une Rolls et aussi légère que notre D46. »* Cette boutade fut reprise dans son esprit par Farina en lui donnant la définition de la Berlinette. Elle fut officiellement présentée au Salon de Paris 1947 et remporta aussitôt un succès foudroyant. Environ 170 coupés ou cabriolets seront produits de 1947 à 1952 par la petite usine Cisitalia qui comptera alors jusqu'à cinq cents employés pour cette petite série. Enfin, la Berlinetta 202 obtiendra une consécration aussi inattendue que très honorifique en 1950. Un exemplaire sera exposé au Musée d'art Moderne de New York comme sculpture... mobile. Elle s'y trouve toujours.

Toujours plus haut !

Trois ans après sa création, Cisitalia atteint la gloire et la renommée. Piero Dusio est un homme comblé et reconnu. Il a réussi une nouvelle fois son nouveau challenge. Alors pourquoi s'arrêter en si bon chemin. Aucun signal d'alarme ne

Le spider légendaire de Nuvolari aux Mille Miglia 1947 avec son spider 202. Dans des conditions climatiques épouvantables, le « grand » Tazio fut bien près de s'imposer, au classement général absolu, avec sa petite barquette, animée seulement par un petit moteur 1100. Pour célébrer l'événement Dusio donna le nom de spider Nuvolari à toute la production de barquettes.

le spider 001 (moteur 009, le moins puissant ce jour-là des Cisitalia engagées, avec moins de 60 chevaux). L'effectif de la jeune marque est complété par deux autres spider pour Dusio (châssis 004-moteur 001) et Minetti (châssis 002-moteur 010) ainsi que par le coupé « Savonuzzi » (châssis 001/A-moteur 009) pour Péra, Taruffi et enfin du coupé « Cassone » (châssis 001-moteur 005) pour Bernabei.

Cette édition des Mille Miglia disputée sous des trombes d'eau tournera à l'avantage des petites cylindrées. Le maître Nuvolari ne pouvait pas laisser passer une telle opportunité : il fera une course époustouflante ; une de celles qui restent écrites longtemps dans les annales du sport automobile. Victime d'ennuis d'allumage, il ne s'inclinera que dans la dernière partie de ce long parcours non sans sauver sa seconde place derrière l'Alfa 2900 des vainqueurs Biondetti-Romano ! Le grand Tazio est considéré comme le vainqueur moral de l'épreuve. Dusio et son ami Corrado Millanta, chargé des relations publiques, vont littéralement submerger les rédactions des journaux de la péninsule avec des communiqués relatant l'exploit de Nuvolari. Dusio, dont l'esprit médiatique est très développé pour l'époque, ira encore plus loin. Avec la permission de l'intéressé, les Tipo 202 Spider Mille Miglia seront dorénavant commercialisées sous le nom de Spider Nuvolari !

N. MICHEL

laisse supposer que son ambition démesurée, qui l'a si bien servie jusque là, va le conduire à sa perte. D'ailleurs aurait-il écouté les conseils ? Piero Dusio est un homme pressé, qui s'engage à fond. C'est le contraire d'un homme de compromis. Il ira donc au bout de son ambition en investissant des centaines de millions dans son projet de voiture de Grand Prix. Les finances de Cisitalia n'y résisteront pas, mais l'homme s'en sortira avec encore des projets plein la tête. L'histoire du projet 360 Grand Prix et la lente agonie de Cisitalia feront l'objet de la seconde partie de ce dossier.

Norbert Michel
Dossier établi avec la collaboration de Alain Lacombe et Christian Moity

A suivre dans notre prochain numéro : Cisitalia, grandeur et décadence !

LE CATALOGUE COMPLET DE TOUTE LA PRODUCTION

D46 MONOPLACE
Moteur : dérivé du Fiat 1100, 4 cylindres en ligne 1 089 cm³, 60 ch à 5 800 t/mn, un carburateur Zénith, puis 70 ch en 1948 avec 2 carburateurs Weber.
Châssis : tubulaire en acier et chrome, suspensions indépendantes à l'avant et pont rigide à l'arrière, 4 freins à tambour à commande hydraulique.
Dimensions : longueur : 3,00 m, largeur : 1,14 m, hauteur : 1,02 m, poids : 370 kg (390 en 1948).
Vitesse maxi : 170 km/h.
Production : environ 40 exemplaires construits de 1946 à 1948.

202 SMM SPIDER NUVOLARI
Caractéristiques techniques identiques à celles de la D46 sauf :
Carrosserie : spider deux places en aluminium.
Dimensions : longueur : 3,60 m, largeur : 1,45 m, hauteur : 1,14 m, poids : 660 kg.
Vitesse maxi : environ 180 km/h.
Production : environ 20 exemplaires en 1947 et 48.

202 SC, 202 B, 202 C, COUPÉ ET CABRIOLET
Moteur : dérivé du Fiat 1100, 4 cylindres en ligne, 1 089 cm³, 55 chevaux à 5 500 t/mn.
Châssis : tubulaire en alliage acier/chrome. Suspensions à roues indépendantes à l'avant et pont rigide à l'arrière. 4 freins à tambour à commande hydraulique.
Dimensions : Longueur : 3,40 m, largeur : 1,45 m, hauteur : 1,39 m (1,25 m pour le cabriolet). Poids 780 kg.
Vitesse maxi : 160 km/h.
Production : environ 170 exemplaires (coupés et cabriolets) de 1947 à 1952.
Carrosserie : berlinette ou cabriolet deux places monocoque en aluminium réalisée successivement par Pininfarina et Vignale.

C. BEDEI

La Berlinetta des frères Musitelli termina à la 4e place de la catégorie GT de moins de 1 100 cm³ aux Mille Miglia 1950 derrière une autre 202.

Les 202 ne manquent pas le rendez-vous de la célébration des Mille Miglia même si, comme ce fut le cas l'année dernière, la course est noyée sous des trombes d'eau.

D.R.

N. MICHEL

La 202 fut considérée comme le chef d'œuvre de Farina. Elégante et proposant une pureté de ses lignes irréprochable, la 202 fut l'ambassadrice des futures Grand Tourisme de l'école italienne. En version Berlinetta ou cabriolet (ci-contre) elle fut produite à plus de 170 exemplaires.

Quelques exemplaires de la 202 furent engagés en course au début des années cinquante. Ici, la 202 (n° 32) de Pognibon en première ligne du GP de Nice 1950 devant une nuée de Simca 8.

BOMPUGET-VIDAL