

AUTOMOBILIA

et L'AUTOMOBILE AUX ARMÉES



Ce Salon était celui de la voiture économique. Voici la plus petite d'entre elles

A Turin, des voitures de 1100 cmc sans compresseur réalisent une moyenne très proche de celle des 1500 cmc avec compresseur

La première grande course italienne, le Grand Prix de Turin s'est disputée sur un circuit tracé dans le parc Valentino.

L'épreuve, parfaitement organisée par l'A. C. de Turin dont le président est M. Arnaldo Trevisani, a remporté le plus vif succès. Les huit cylindres Alfa-Romeo ont pris facilement les deux premières places, aux mains de Varzi et de Wimille, le premier battant le second de 4/5 de seconde. Wimille aurait dû gagner, mais la maison Alfa-Romeo lui donna l'ordre de laisser la première place à Varzi. Et nous voici retournés aux discussions de naguère sur l'opportunité pour une marque d'imposer un ordre de classement dans l'intérieur de son équipe.

La méthode est parfaitement régulière pour éviter que les pilotes se « battent » entre eux, ce qui peut être désastreux pour la marque, et aussi pour répartir les victoires entre des équipiers de classe sensiblement égale. Mais en la circonstance il y avait pari mutuel et « sweepstake ». Indépendamment du point de vue purement sportif, des intérêts ont été lésés. On peut regretter, le discrédit qui peut en rejaillir sur les courses d'automobiles.

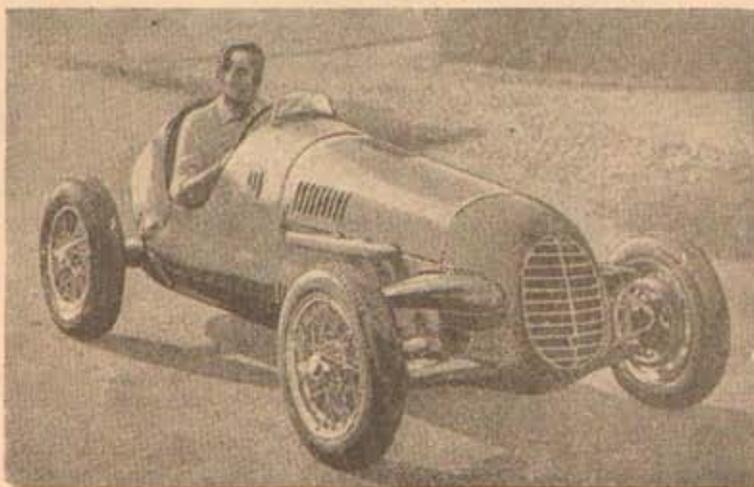
Sommer, sur Maserati, est troisième et Chaboud, sur une Delahaye, sans compresseur, a réussi à prendre une belle quatrième place.

Cette course de la Delahaye prouvait déjà que la formule des épreuves pour voitures sans compresseur pouvait honorablement se défendre. Mais elle fut confirmée deux jours après sur ce même circuit où se disputait la Coupe Andréa-Brezzi pour voitures sans compresseur.

La nouvelle voiture italienne Cisitalia prit les trois premières places, et la moyenne du vainqueur, Dusio, est inférieure de moins de 6 kilomètres à l'heure, avec une 1.100 cmc sans compresseur, à celle de Varzi avec une 1.500 cmc avec compresseur.

Voilà qui donne à réfléchir et appuie les idées que nous défendons :

Ce qu'est la nouvelle Cisitalia



Dusio sur Cisitalia, vainqueur de la Coupe Brezzi

les courses de voitures sans compresseur sont beaucoup plus intéressantes pour les progrès de la technique automobile que les courses de voitures avec compresseur.

Voici les résultats des deux épreuves :

Grand Prix de Turin. — 1. Varzi (Alfa-Romeo), 60 tours, 283 kilomètres 200, en 2 h. 35' 45" 8/10, moy. 109 km 088 ; 2. Wimille (Alfa-Romeo), à 4/5 de seconde ; 3. Sommer (Maserati), 58 tours en 2 h. 35' 37" 2/10 ; 4. Chaboud (Delahaye), 55 tours en 2 h. 36' 32" 6/10 ; 5. Platé (Maserati), 56 tours en 2 h. 36' 41" 6/10 ; 6. Trossi (Alfa-Romeo), 51 tours en 2 h. 36' 4" 4/10 ; 7. Chiron (Maserati), 50 tours en 2 h. 36' 12" 3/10 ; 8. Brooke (E. R. A.), 50 tours en 2 h. 37' 21" 3/10.

Coupe Andréa-Brezzi. — 1. Dusio (Cisitalia), 30 tours, 141 km 600 en 1 h. 23' 7" 2/5, moy. 103 km 273 ; 2. Cortese (Cisitalia), à 26 secon-

des ; 3. Chiron (Cisitalia), à 59 secondes ; 4. Puma (Maserati) à 2 min. 31 sec ; 5. Sommer (Cisitalia), 29 tours en 1 h. 23' 21" ; 6. Bertani (Fiat), 1 h. 24' 15" ; 7. Scagliarini (Fiat), 28 tours en 1 h. 25 ; 8. Scaron (Simca), 27 tours en 1 h. 23' 54" 3/10 ; 9. Comirato (Fiat), 27 tours en 1 h. 24' 41" ; 10. Quintavalla (Fiat), 27 t. en 1 h. 25' 32" 1/10 ; 11. Torelli (Fiat), 26 tours en 1 h. 24' 39" 1/10 ; 12. Beltracchini (A. A. C.), 25 tours en 1 h. 24' 52" ; 13. Nuvolari (Cisitalia), 24 tours en 1 h. 25' 57" 1/10.

Nuvolari avait cassé son volant de direction dès les premiers tours et une réparation de fortune lui permit seulement de terminer.

CE QU'EST LA CISITALIA

C'est Dusio qui fut à l'origine de la construction de cette voiture, réalisée par les ingénieurs Giacomo et Savonuzzi.

Le moteur emploie le bloc de la Fiat 1.100 cmc. Les soupapes sont en tête et la compression atteint le rapport de 1 à 10. A 5.600 tours-minute, la puissance atteinte est de 62 chevaux, soit 57 chevaux au litre (sans compresseur, ne l'oublions pas).

Graissage par le système dit du « carter sec » avec deux pompes, l'une prenant l'huile dans un réservoir avec radiateur et l'envoyant aux coussinets, l'autre reprenant l'huile tombant dans le carter pour la renvoyer au réservoir.

Le châssis est en tubes d'acier au molybdène, pesant au total 350 kilogs.

Changement de vitesse commandé au pied par présélecteur : 3 vitesses.

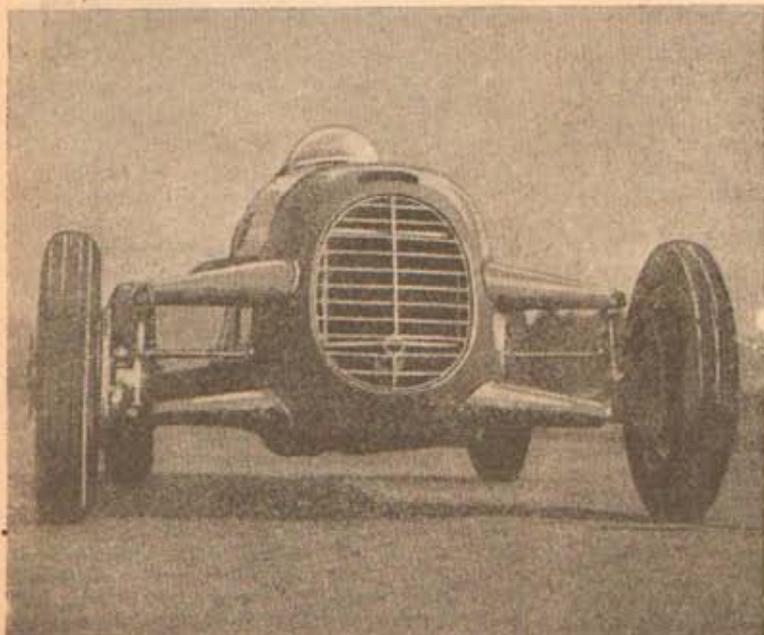
Suspension avant par ressort transversal et bras oscillants formant parallélogramme.

Transmission par arbre et pont arrière fixés au châssis, et bras oscillants à cardans transversaux.

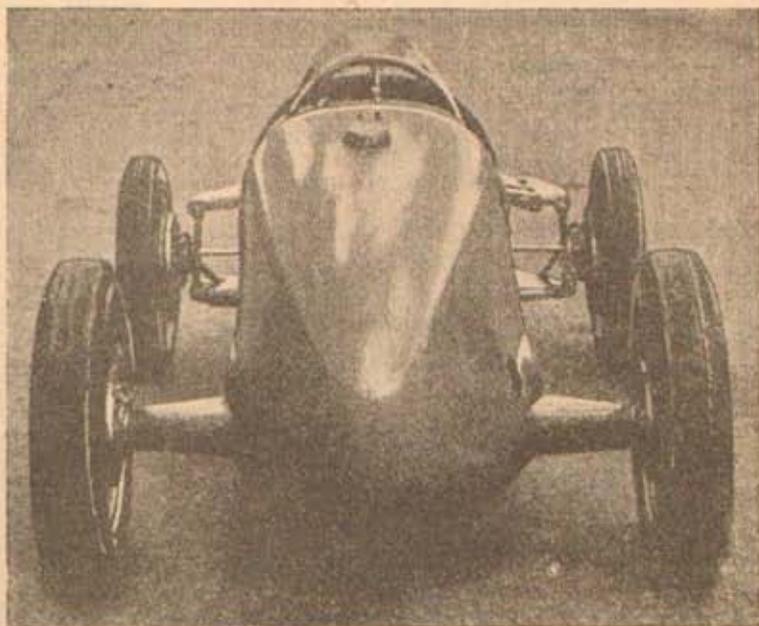
La carrosserie est entièrement en alliage d'aluminium. Roues à fils Rudge.



Piero Dusio qui a créé l'équipe Cisitalia



La Cisitalia vue de face



La Cisitalia vue de l'arrière