



P. 16 **RÉTROMOBILE** 2008
P. 22 **LA DELAHAYE FIGONI DE RITA HAYWORTH**
P. 28 **CISITALIA 202 C CABRIOLET** 1948
P. 36 **CHENARD ET WALCKER AIGLE** 24
P. 72 **FIAT 1100 TV CABRIOLET ALLEMANO** 1954

P. 42 **Dossier**
ALFA
ROMEO
GIULIETTA SZ ET GIULIA TZ

EDITIONS
LF

M 03344 - 232 - F : 5,40 €





Les fanons de calandre, sans doute inspirés des Buick, caractérisent le style générique des Cisitalia.



Cisitalia 202 cabriolet 1948

LE RÊVE INACHEVÉ

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, dans une Italie ravagée, il existe encore des hommes assez fous pour rêver de voitures de course. Moins connu qu'Enzo Ferrari ou les frères Maserati, Piero Dusio est de ceux-là. Ses belles Cisitalia vont briller quelque temps au firmament de l'automobile, avant de disparaître à jamais. Retour sur une petite marque italienne qui méritait de grandir.



Sous cet angle, la ressemblance avec la première Simca Sport est encore plus flagrante. Manifestement, Farina maîtrisait déjà l'art du clonage...

Charmeur, mondain, sportif, entreprenant, audacieux même, opportuniste et, bien entendu, riche, Piero Dusio était tout cela à la fois. Cet industriel atypique est né le 13 octobre 1899 à Scuzolengo d'Asti. Représentant de commerce à vingt ans, il devient, sept ans plus tard, propriétaire d'une usine de confection. A quarante ans, il se trouve déjà à la tête d'un véritable empire industriel. Sportif assidu, il sera aussi footballeur de haut niveau, dans la Juventus de Turin. Une blessure l'ayant forcé à déposer le ballon, il passera ensuite à la tête de la "Juve" ! Côté automobile, il tâte de la compétition (en amateur) dès 1935, sur des Alfa Romeo, Maserati et Siata. En 1938, avec

son ami Piero Taruffi, il fonde la *Scuderia Torino*, qui acquiert des monoplaces Maserati 1 500 cm³. Il se classe 3^e aux Mille Miglia sur une Alfa Romeo 8 C, avant de remporter la Côte du Stelvio. C'est ainsi qu'il noue de solides amitiés avec Nuvolari, Varzi, Taruffi, Chiron et Sommer, entre autres grandes "pointures" du sport automobile de l'époque. En 1939, il fonde le *Consorzio Industriale Sportivo Italia*. Mais la guerre l'oblige à différer le projet de voiture de course qui lui taraude l'esprit depuis quelque temps. En revanche, l'activité industrielle continue de plus belle. Et dès 1944, il rouvre le "tiroir" automobile. L'économie de pénurie et la situation désastreuse qui sévissent alors en Italie l'obligent toutefois à s'adapter aux circonstances.

Avant de se lancer dans la conception hasardeuse et coûteuse d'une monoplace de Grand Prix (sa première ambition), il se résout donc à mettre à l'étude une petite voiture de course simple et bon marché en utilisant des éléments mécaniques issus de la grande série.

La D46 "Monoposto" : premier opus

Avec ses usines, il peut envisager des solutions viables au plan de la construction. Grâce à ses relations dans le monde de l'automobile, il peut aussi compter sur de solides appuis "logistiques". Son ami Casalis, l'homme des carrosseries spéciales chez Fiat, lui conseille ainsi de se mettre en rapport avec l'ingénieur Dante Giocosa

(père, entre autres, de la 508 et de la Topolino), alors sous-employé au Lingotto. Consulté, Giocosa accepte l'offre de Dusio. Il s'installe donc en octobre 1944 dans la luxueuse villa de la famille Dusio pour tracer les premiers plans de la future monoplace Cisitalia, la D46, au milieu des privations, et alors que les bombes continuent de pleuvoir sur l'Italie. Dès août 1945, les dessins du châssis sont terminés. Celui-ci est composé d'un treillis de tubes de faible diamètre. A l'époque, cette architecture relève encore de l'inhabituel. L'origine de l'idée est plutôt pragmatique : Dusio possède des usines de cycles, dont la marque Beltramme, et dispose de nombreux ouvriers rompus à la technique de soudure des cadres en tubes. →



Gros compteurs circulaires, boutons de bakélite et tôle peinte : tous les ingrédients des planches de bord italiennes de l'après-guerre sont ici réunis.

Toujours pour des raisons économiques, Giacosa empruntera les suspensions à la Fiat 1100 et à la 500 (il est "piquant" de constater qu'à peu près au même moment, en Grande-Bretagne, un certain John Cooper a lui aussi l'idée d'emprunter deux trains avant de Fiat Topolino pour suspendre le châssis de sa Formule 3 à moteur

Simca 8. Un modeste bloc en fonte, longue course, à 4 cylindres en ligne et distribution par soupapes en tête (par tiges et culbuteurs), mais coiffé ici d'une culasse en alliage léger. De 32 chevaux au départ, la puissance dépasse dès lors 65 chevaux à 5 500 tr/min (soit plus du double). Dans une seconde version développée à

de les changer rapidement d'un circuit à un autre. La boîte de vitesses à trois rapports est particulière à cette monoplace : un levier classique actionne la première et la marche arrière, tandis que la pédale d'embrayage enfoncée à mi-course permet d'enclencher les 2^e et 3^e rapports. Un système bien singulier, mais somme toute efficace en course. Il ne sera toutefois pas retenu sur les modèles de Grand Tourisme de la marque qui auront droit à une boîte classique à 4 rapports.

Formule d'avance

La carrosserie de la Cisitalia D46, réalisée chez Motto, ressemble un peu à celles des Maserati 6 C 1100 et 1 500 cm³ des années 1936 à 1939. Le cockpit est large et le volant démontable, facilite l'accès du pilote. Anecdote : lors de la première course italienne de l'après-guerre disputé sur circuit, la Coppa Brezzi, courue le 2 septembre 1946 au Parc Valentino de Turin, sept D46 sont

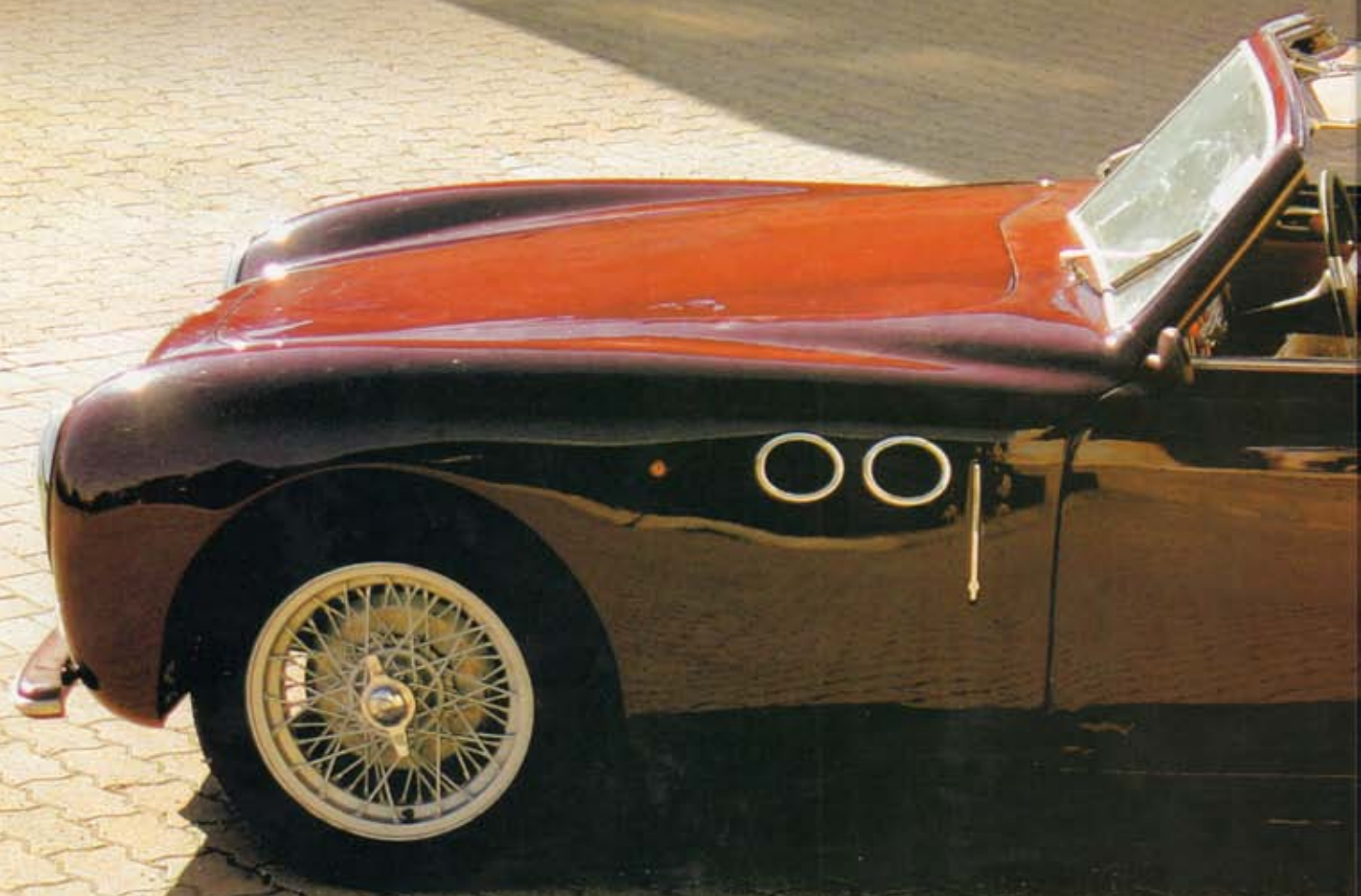
au départ. Celle de Piero Dusio remporte la victoire. Parmi ses autres pilotes, Nuvolari va se distinguer : en effet, l'attache du volant de sa D46 se rompt net et Tazio, toujours homme à poigne, malgré ses 54 ans et sa maladie déjà avancée, va effectuer les tours suivants en agrippant la colonne de direction *a mano*, avant de se résoudre à l'abandon !

L'idée de Dusio, assez "médiatique" pour l'époque, consiste à fournir un plateau monotype de D46 aux organisateurs, qui pourront ainsi programmer une course en lever de rideau d'un Grand Prix, s'assurant la participation de vedettes comme Chiron, Sommer, Stuck, Taruffi, Nuvolari, ou Varzi, tandis qu'un essaim de débutants (tels les Français Manzon, Loyer, ou l'Américain de Paris Harry Schell), ayant acquis des D46, compléteront ledit plateau. On peut y voir une espèce de compromis visionnaire entre la Formule 2 et la future

... Sous toutes ses formes, la 202 reste "le" chef-d'œuvre de Cisitalia après la D46 ...

500 cm³ Norton...). Chez Cisitalia, Giacosa fait ensuite venir Giovanni Savonuzzi, autre homme de la Fiat, qui va le seconder (avec un enthousiasme et une énergie extraordinaires), de la fabrication du premier prototype aux essais routiers. Son moteur sera, tout bonnement, emprunté à la Fiat 1100 — dont la "petite sœur" française ne fut autre que la

partir de 1947, elle atteindra même 70 chevaux avec deux carburateurs Weber. La vitesse de pointe, très satisfaisante pour une 1100, est de l'ordre de 170 km/h. Accélération et reprises, grâce au poids-plume de l'auto (pas plus de 370 kg en ordre de marche !), se révèlent tout aussi prometteuses. Le pont arrière inversé permet en outre de "tomber" les rapports et



Série BMW Procar... Ce qui n'empêche pas des Cisitalia D46 de se mesurer par ailleurs aux autres marques en Formules 1, 2 ou Libre. Il en sera ainsi, en 1948, au Grand Prix de Monaco, où deux D46 sont engagées, avec Nuvolari et Taruffi (toutes deux abandonneront mais Taruffi aura longtemps pointé en 5^e position), ou au Circuit de Mantoue, en F 2, où Felice Bonetto s'impose face à la Ferrari 2 litres de Franco Cortese. Au total, environ quarante monoplaces D46 seront construites, un début très encourageant pour Piero Dusio.

"L'autre" 202

Parallèlement, Dusio décide de lancer sa "jeune" marque en Formule Sport et en GT, en attendant d'accéder à la Formule 1, un rêve qu'il caresse toujours et qui causera sa ruine. Sa "Biposto", étroitement dérivée de la D46 "Monoposto", sera déclinée en berlinette, barquette compétition, coupé et cabriolet. Développée par Savonuzzi sur

des plans initiaux de Giacosa, la 202 possède, comme la D46, un châssis tubulaire en alliage de chrome-molybdène et emprunte la plupart de ses composants mécaniques aux Fiat 1100 ou 1500 de série. Le premier prototype apparaît au printemps 1946, sous la forme d'une "Berlinetta Cassone", une

conduite intérieure d'apparence classique. Suivra la berlinette aérodynamique, à la ligne dessinée par Savonuzzi. Démarche encore rare à l'époque, la maquette de celle-ci sera testée en soufflerie au Laboratoire d'Aéronautique et de Polytechnique de Turin. Réalisée chez *Stabillimenti Farina* (à Turin)

et exécutée par le jeune Vignale (qui bientôt s'établira à son compte), elle se distingue par ses deux dérives prolongeant les ailes arrière. L'une de ces deux berlinettes sera chronométrée à 201 km/h sur l'autostrada Turin-Milan, avec 61 chevaux seulement sous le capot ! Pour les Mille Miglia 1947. →



Le profil se résume à un trait de génie. Harmonie, équilibre, cohérence, sobriété, c'est ainsi que s'est affirmée "l'école italienne" après 1946. La berlinette 202 C, réalisée sur la même base, a accédé pour sa part au statut d'archétype du coupé Grand Tourisme.



première édition de l'après-guerre, Dusio fait préparer trois barquettes Sport. Au cours de cette épreuve, Nuvolari parvient à prendre la tête et à y rester pendant plusieurs heures, un véritable exploit compte tenu de la faible cylindrée qu'affiche sa monture ! Rattrapé par Clemente Biondetti (inscrit sur une grosse Alfa Romeo 2900 B 8 cylindres sans compresseur), Nuvolari ne le laisse passer qu'à la faveur – si l'on peut dire – d'une avarie d'allumage de sa Cisitalia. En définitive, Tazio termine 2^e avec à peine 16 minutes de retard sur Biondetti, futur quadruple vainqueur de l'épreuve. Un remarquable résultat qui restera dans les annales, d'autant que, souffrant déjà d'une grave maladie pulmonaire qui l'emportera à l'été 1953, le "Campionissimo" a été obligé de conduire la plupart du temps penché hors du cockpit, pour mieux respirer l'air de l'extérieur. Une vingtaine de répliques du modèle mythique qu'il conduisait ce jour-là (baptisées "Spider

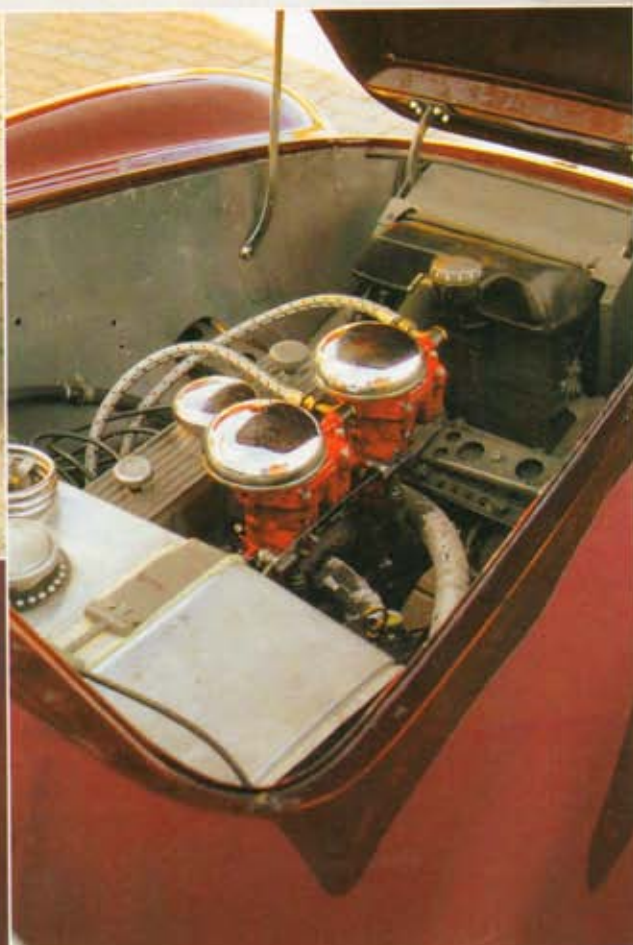
Nuvolari" avec l'accord de l'intéressé) seront construites en 1947 et 48. Le succès de Cisitalia aux Mille Miglia 1947 est complet : derrière Nuvolari et son spider, le coupé de Bernabei-Pacini se classe 3^e et signe la plus forte moyenne (153,413 km/h) sur le secteur Turin-Brescia, tandis que celui de Minetti-Facetti termine juste derrière. En 1948 et 1949, par deux fois, Scagliarini-Maffiodo finiront encore 5^e sur un coupé aerodinamico et, en 1951, les frères Musitelli remporteront la classe des 1 100 cm³.

A la conquête du Grand Tourisme

Auréolé de ses premiers succès en compétition, Dusio pouvait raisonnablement viser le marché de la voiture de Grand Tourisme, alors balbutiant. C'est dans ce but qu'il confie un châssis 202 Sport aux *Stabilimenti Farina*, avec pour mission de réaliser un modèle à la fois confortable, spacieux, élégant et léger. Savonuzzi a déjà tracé les premières esquisses. Giovanni

Farina fera le reste. Il en résulte un coupé compact aux lignes fluides, très bas et remarquablement proportionné, qui n'en finit pas de fasciner les amateurs depuis six décennies. Honneur rarissime pour une automobile, en 1950, un exemplaire de la Cisitalia 202 C sera "intrônisé" au *Museum of Modern Art* de New York parmi quelques autres automobiles sélectionnées pour leur design "signifiant" (la Jeep et la première Lincoln Continental seront du lot). Une version décapotable de la 202 sera également déclinée par Farina. C'est le modèle que pouvez découvrir dans ces pages. Un spécimen, pieusement conservé dans une collection italienne. Cet exemplaire est du type 202 SC, châssis n°18, moteur n° 003 MM, type "Mille Miglia" (à deux carburateurs). Sorti d'usine en 1948, son premier acquéreur ne fut autre que Carlo Dusio, le propre fils du constructeur. A l'origine, ce cabriolet était de couleur noire avec l'intérieur traité en cuir

rouge. Une combinaison harmonieuse qui rappellera aux collectionneurs de *Dinky Toys* en France, une certaine Simca 8 Sport dont la réplique au 1/43 arborant les mêmes couleurs figurait en bonne place dans le catalogue de ce fabricant. On peut d'ailleurs noter que ladite Simca Sport – du moins sa carrosserie – est presque une copie conforme de cette Cisitalia (autre coïncidence : son moteur, dérivé lui aussi du 1100 Fiat), et c'est encore le cas de certaines Ferrari 166 et 195 qui ont été elles aussi carrossées par Farina en partant du même dessin. Après Dusio fils, "notre" Cisitalia passe entre les mains d'un célèbre peintre de Bergame, Ernesto Quarti Marchio, qui la pilote aux Mille Miglia 1952 et la conservera pendant trente ans, jusqu'à sa mort, survenue en 1982. Elle est alors revendue à un amateur de Bergame, qui la gardera jusqu'en 2006 et la fera restaurer dans cette très élégante livrée bordeaux (intérieur marron) que vous pouvez admirer dans ce reportage.



Le petit 4 cylindres est issu du 1100 Fiat. S'il semble un peu perdu dans ce vaste compartiment moteur, son brio (70 chevaux annoncés dans cette version à deux carburateurs) apparaît inversement proportionnel à sa taille.

Ce rarissime cabriolet Cisitalia 202 SC fut initialement la propriété de Carlo Dusio, le propre fils du constructeur.



La fin du rêve

Sous toutes ses formes, la 202 reste "le" chef-d'œuvre de Cisitalia après la D46. Mais Piero Dusio aura d'autres projets porteurs d'avenir. C'est ainsi qu'il s'associera avec Carlo Abarth, pour créer une nouvelle barquette sport, la 204. Abarth, d'origine autrichienne, a servi d'intermédiaire quelque temps auparavant entre Dusio et Ferry Porsche, le fils de Ferdinand Porsche. Dusio a notamment réglé la caution permettant de libérer le père de Ferry (le créateur de la Volkswagen) des prisons françaises où il était retenu suite à

une inculpation (infondée) pour "crimes de guerre". En retour, Porsche "fils" a mis ses compétences et ses collaborateurs, Karl Rabe et Erwin Komenda, à la disposition de Cisitalia au moment où ce dernier rêvait encore d'étudier une monoplace de Formule 1 à moteur 12 cylindres à plat opposés, en position centrale arrière, en l'espèce un 1 500 cm³ à 4 arbres à cames en tête et compresseur. Les lignes du projet et de la carrosserie rappellent, et pour cause, l'Auto Union Type D de 1938-1939, voire la petite 1 500 cm³ qui était à l'étude chez Auto Union en 1940.

Las ! Trop compliqué, le projet 360 débouchera sur un échec, et il absorbera, en outre, toute l'énergie, le temps et les finances de Dusio. C'est d'autant plus regrettable que les ventes de la 202 (170 exemplaires diffusés) rapportaient de l'argent. Laissant son fils Carlo diriger l'usine italienne en pleine déconfiture, Piero Dusio s'exilera en Argentine, où le général-président Juan Domingo Peron lui déroulera un tapis "rouge" pour créer une usine automobile : ce sera *Autoar*, qui produira des voitures de tourisme peu mémorables, tandis que Dusio et une nouvelle équipe tenteront de poursuivre l'aventure

de la Formule 1. Le programme F 1 sera définitivement enterré en 1953, après un engagement avorté en 1953 dans la Temporada. L'une des deux monoplaces 360 construites sera vendue à un pilote argentin. L'autre sera retrouvée incomplète en 1970 dans une collection et rachetée puis restaurée par Tom Wheatcroft pour son musée de Donington. Quant à Piero Dusio, il meurt en 1976, sans jamais avoir pu relancer son entreprise. Cisitalia restera, à tout jamais, un rêve inachevé...

TEXTE JACQUES VASSAL
PHOTOS MATHIEU HEURTAULT