

Rétro

hebdo

13^F

Chaque jeudi

Actualité



Tour de Bretagne :
les belles de la côte
Challenge Aderh :
les Boucles du Quercy
Les Circuits d'Auvergne
La cote
BMW 6 cylindres



Cisitalia D 46

Pratique

Carrosserie :
la réparation à l'étain



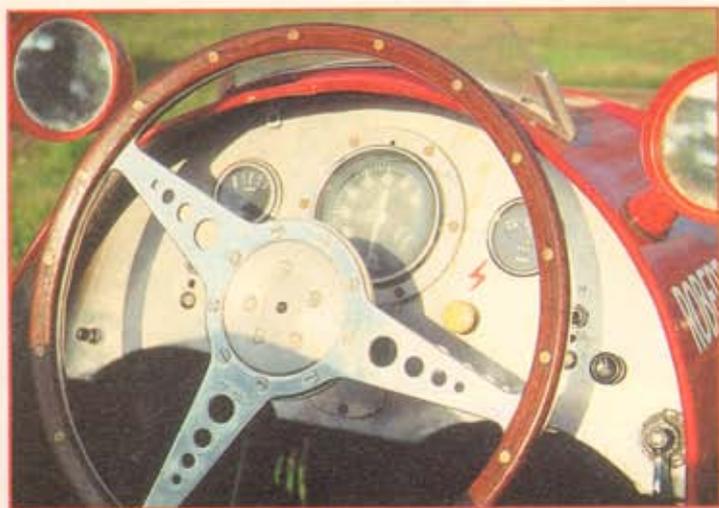
Ami 6 Club

M 1437 - 66 - 13,00 F



CISITALIA D 46

Un beau joué



Par Norbert Michel
Photos : Morelli-Bertier



Rare, étonnante, la Cisitalia symbolise le renouveau du sport automobile italien de l'immédiat après-guerre. Piero Dusio, en visionnaire, l'avait d'ailleurs construite pour cela. Il savait qu'il s'écoulerait un certain temps avant que les grands constructeurs ne se remettent en piste. L'histoire lui donnera raison, les plus célèbres noms des circuits piloteront la D 46.

Ambitieux, intelligent, cultivé, Piero Dusio est un homme d'action. Très jeune, il débute comme représentant et, gravissant les échelons, rachète l'entreprise dans laquelle il travaille. Il se retrouve à la tête d'une jolie fortune et de diverses usines lorsque la guerre éclate. Il saura s'adapter parfaitement à cette nouvelle situation.

Mieux, il en tire parti grâce à ses relations et son opportunisme. Il décroche de nombreux contrats, ses ateliers tournent à plein régime pour fournir l'armée italienne – et même parfois allemande – de toutes sortes de matériel, principalement dans le textile.

Tandis que sa fortune s'accroît, Piero songe à construire une monoplace. Mais il faut fabriquer léger et peu coûteux en utilisant des pièces de série, si possible déjà existantes. Qui, mieux qu'un brillant ingénieur de la Fiat, serait à même de comprendre ce projet et de le mener à bien ? En octobre 1944, Dante Giacosa s'ins-

talle dans la somptueuse villa de la famille Dusio. Le concept intéresse et amuse le père de la Topolino qui s'ennuyait dans son bureau.

Un bolide nommé Cisitalia

Ayant besoin d'être secondé, Dante fait venir un autre ingénieur de la Fiat aéronautique, Gianni Savonuzzi. Ce sera l'homme-orchestre. Il organise l'usine, contrôle les ouvriers, commande les pièces, surveille l'usinage, vérifie la comptabilité, procède aux essais, dessine les projets de spider et de berlinettes, met au point la monoplace. Le patron leur ayant donné carte blanche, les deux hommes n'ont aucune entrave.

Avant la guerre, Piero Dusio a participé à des compétitions sur des autos aussi variées que la Topolino ou la Maserati 1500, terminant même 3^e aux Mille Miglia sur une Alfa 8 C en 1938. A cette époque, il se lie d'amitié avec de grands pilotes : Taruffi, Varzi, Nuvolari, Sommer, Chiron et tant d'autres qui auront l'occasion de

conduire ses autos. Il fonde alors le Consorzio Industriale Sportivo Italia qui, en abrégé, devient Cisitalia, société montée sans nul doute avec l'arrière-pensée de construire une monoplace de Grand Prix.

Piero Taruffi, vieil ami du patron, prend le poste de directeur sportif et seconde Savonuzzi pour la mise au point technique. Dès le printemps 1946 ont lieu les premiers tours de roue. Après une présérie de sept, le reste de la production suit rapidement, soit au total une quarantaine de bolides identiques.

D'entrée de jeu, l'auto se révèle à la hauteur des espérances de Dusio. Elle est terriblement efficace sur les terrains accidentés grâce à un poids particulièrement bas – 350 kilos – et une boîte présélective spécifique lui permettant des passages de vitesses très rapides sans qu'il soit



La Cisitalia : un joli jouet extraordinaire mais également un vrai petit bolide. A son bord, nombre de pilotes émérites glanèrent des lauriers sur les circuits. Sur notre modèle, le tableau de bord, pas tout à fait d'origine, comporte des attributs Renault. Très fine, la jante large du volant respecte la prise en mains typique de cette période.

besoin de quitter le volant des mains. Des qualités initiales qui vont d'ailleurs se confirmer...

L'empreinte des géants

Le 3 septembre 1946 se dispute la Coupe Brezzi, première course sur circuit italien de l'après-guerre. Les sept Cisitalia sont confiées – excusez du peu – à Nuvolari, Taruffi, Chiron, Sommer, Cortese, Biondetti et Dusio.

Dans cette catégorie 1500 sans compresseur, la concurrence s'avère bien pâlotte hormis les quatre Simca Gordini de Scaron, De Saugé, Mestivier et Gordini. Parions que Sommer et De Saugé ont dû acheter à ce moment leur Cisitalia. Il y a également une Maserati sans compresseur et quelques Fiat Spéciales, mais rien de bien sérieux.

Résultats : Dusio vainqueur, suivi de Cortese, Chiron, alors que Sommer se place 5^e, Nuvolari ayant fait le spectacle. Son volant, fixé par un système d'attache rapide, s'est décroché. Le

tenant dans la main gauche, Tazio essaiera de conduire avec le moyeu mais devra abandonner. La confrontation des sœurs ennemies Gordini-Cisitalia tourne à l'avantage de ces dernières. Les anciens ne manqueront pas de noter que, vingt-cinq ans plus tard, le duel Amilcar-Salmson se répète. Cependant, face à l'immobilisme quasi total des italiennes et du fait de l'évolution des françaises, celles-ci prendront leur revanche.

Le patron s'est en effet lancé à corps perdu dans le projet fou de la 1500 Grand Prix. Lorsque les quarante monoplaces seront construites, on assistera parfois à des courses presque monotype. Piero Dusio poussera même l'idée jusqu'à organiser, à l'occasion du Grand Prix du Caire, une rencontre exclusivement réservée aux Cisitalia. Les pilotes s'y amusèrent comme des fous. Quelques détracteurs sans envergure ont surnommé cette fameuse épreuve le « Dusio Circus ». Jaloux !

Gloire et disgrâce

Nous savons que certains pilotes français déjà nommés possèdent leur D 46. Robert Manzon, nouveau venu dans le sport automobile, en a entendu parler. Lors d'un voyage en Italie, il tombe littéralement en arrière devant la petite monoplace rutilante exposée dans la vitrine du concessionnaire de la marque à Milan. « C'était une des premières et, bien que neuve d'aspect, elle avait dû participer à une ou deux courses. Je l'ai commandée sur le champ et suis venu la chercher quinze jours plus tard », nous dit-il.

Les résultats suivants se révèlent si excellents que Gordini le remarque et l'engage dans son équipe. Pourtant, il ne serait pas honnête de courir pour Gordini et de continuer à se servir de la Cisitalia. Après avoir participé à une



dizaine d'épreuves jusqu'au début de 1948, Manzon ne roulera plus avec sa D 46. Le bolide rouge est alors loué à Bayol, puis à François Landon – qui deviendra plus tard chef du service course à la Régie Renault –, revendu ensuite à Bourelly, un industriel de Nîmes qui s'en servira peu, avant de l'oublier.

En France, l'administration douanière taxait exagérément les autos importées. Comme beaucoup d'étrangères, la Cisitalia circulait avec des papiers d'exportation temporaire, cela obligeait le propriétaire à repasser la frontière une fois par an pour les faire tamponner.

Pour pallier cette contrainte, Bourelly décide de retourner une dernière fois en Italie. La D 46 est démontée, le châssis abandonné, on rapatrie uniquement certains éléments mécaniques. Et les restes de la belle italienne dorment au fond d'un garage...

L'homme aux voitures rouges

En 1955, Bourelly rachète une barquette Gordini puis, en 1957, la monoplace Maserati 250 F de Rosier. La Cisitalia est revendue à De Beaulieu. Le futur constructeur des SIS, barquettes à mécanique Simca 1000 qui vont sévir en côte dans les années 70. Il reconstruit un

châssis, vaguement inspiré de l'original, pour en faire une Formule Junior qui roulera mais ne sera jamais carrossée. Trop occupé par son travail, De Beaulieu vend l'auto à un ferrailleur qui la revend à Louis Lefèvre, garagiste dans le Gard.

En 1972, les restes de la D 46 de Robert Manzon vont être rachetés par Eric Michel qui constate que ce n'est pas le châssis d'origine. Bien des années passent. Trois autres Cisitalia s'ajoutent aux fragments de celle de Manzon. Peu à peu, Eric entreprend de les restaurer et, une fois complètes, décide de les faire rouler : « *Trop de sacrifices, trop longtemps, maintenant, je veux pouvoir aller chercher mon pain avec une Cisitalia !* ». Le cri du cœur.

Il demande à un ami mécanicien de remonter le châssis présumé de Sommer ou De Saugé avec un excellent moteur de Simca accolé à une boîte manuelle à quatre rapports, la boîte présélective n'en possédant que trois. Mais le mécano ne se souvient plus du châssis qu'il doit

Ce fabuleux moteur de 1090 cm³ avait un rendement étonnant et bénéficiait de techniques encore utilisées de nos jours, tel le graissage par carter sec. Il se voit accouplé ici à sa boîte d'origine à commande présélective, en attendant peut-être un jour de réintégrer son écran.

rendre opérationnel, il en choisit un autre : celui de Manzon. Voilà l'erreur... Lorsqu'il s'en rend compte, c'est trop tard.

Avec cette monoplace, il reste le moteur et la boîte présélective d'origine en réserve alors que cela aurait dû servir au montage. On tire les éléments mécaniques de Fiat, le cousinage avec Simca s'avère évident et l'erreur peu visible. Et puis elle offre un avantage considérable... la tranquillité d'esprit. Sachant que si le moteur explose, ce n'est pas aussi grave que si l'on



Les accessoires d'éclairage et la plaque d'immatriculation à l'esthétique discutable permettent néanmoins de circuler sans contrainte sur les magnifiques petites routes du pays provençal.

détruisait une vraie Cisitalia : carter sec, double pompe à huile, allumage par magnéto, arbre à cames spécial et toutes les pièces en mouvement soigneusement allégées et polies.

Passage à l'acte... en vitesse

Nous voici à présent face à cette Cisitalia, elle semble fragile tant elle paraît gracile. Se glisser derrière le volant ne s'avère pas très aisé, il ne reste que peu de place entre lui et la carrosserie. Le pied gauche se pose directement sur la pédale d'embrayage tandis que le droit n'arrive pas à repérer le frein de l'accélérateur. Et pour cause. Comme sur une Peugeot 201,





Le montage d'un moteur d'origine Simca, de conception et d'aspect semblables, autorise un usage quotidien de l'auto sans craindre de casser une mécanique assez rare. Quasiment irremplaçables, les pièces internes spécifiques ne permettraient pas d'aller chercher son pain tous les jours. N'est-ce pas Monsieur Michel ?

Il était une fois la Cisitalia

- Début 1947, Robert Manzon achète à Milan sa Cisitalia pour 5 000 000 de lires. A son bord, il remporte quelques belles places sur les circuits. 1^{er} juin 47 : G.P. de Nîmes, Coupe Robert Benoist, 3^e. 5 juin : G.P. de Rome. 15 juin : G.P. des Remparts d'Angoulême, 2^e. 6 juillet : G.P. de Reims, Coupe des petites cylindrées, 4^e. 13 juillet : G.P. d'Albi, abandon. 27 juillet : Coupe de Paris. 10 août : G.P. du Comminges, 4^e. 24 août : Montenero, abandon. 21 septembre : G.P. de Lyon, abandon. 25 avril 48 : G.P. de Perpignan, 2^e.
- Manzon ayant signé chez Gordini, il loue la D 46 à Elie Bayol. 7 juillet : G.P. de Berne. 11 juillet : G.P. des Remparts d'Angoulême.
- Eventuellement acheteur, Bourrelly prend en location la Cisitalia. 19 septembre : Course de côte du Mont Ventoux, 5^e.
- La monoplace est confiée ou louée à François Landon. 22 mai 49 : G.P. de Marseille, Coupe René Laroque.
- Bourrelly achète la D 46. 12 juin : G.P. des Remparts d'Angoulême. 31 juillet : Course de côte du Mont Ventoux, 7^e. 18 mars 50 : G.P. de Marseille, Coupe René Laroque. 9 juillet : Course de côte du Mont Ventoux.
- La Cisitalia est vendue en pièces à De Beaulieu en 1957.



le frein se trouve à l'extrême droite et l'accélérateur au centre. En revanche, il est totalement impossible d'attraper le levier de vitesses autrement qu'à travers les branches du volant ou, à la rigueur, en passant les mains dessous ! Beaucoup de monoplaces avaient une disposition similaire, il n'empêche que cela semble périlleux.

Sur le tableau de bord, en plus des manomètres nécessaires, on trouve un petit bouton de contact et un poussoir pour le démarreur. Déjà chaud, le moteur part instantanément. Sous le volant, première, et nous voilà lancés.

Bien sûr, avec 370 kilos pour une puissance d'environ 70 chevaux, on ne peut que surprendre les autres usagers des petites routes que nous empruntons, même sans faire de folies. En fait, ce qui les étonne c'est de croiser ou de se faire dépasser par cette chose rouge tonitruante, par un inqualifiable engin malodorant car réglé un peu riche. L'accélération

importante oblige le pilote à garder la main droite sur le levier, toujours sous le volant, le temps de passer au moins les trois premiers rapports tant ils arrivent vite. L'aiguille du compte-tours se cale à 6 000 au moment de changer de vitesse. D'après son propriétaire, sur la quatre, on doit atteindre les 130-140 km/h. Rassurez-vous, ici c'est exclu.



Rageuse et charmeuse

Nous nous rendons compte que le fameux pont Cisitalia renforcé, incorporant une pompe à huile, se révèle trop court ou plutôt correspond à un circuit imaginaire très sinueux.

Ce pont est renversé et, grâce à un carter complémentaire, l'arbre de transmission se voit branché au moins quinze centimètres plus bas. Ceci dans le but de diminuer le centre de gravité. Malgré cela on se trouve quand même haut perché : parfait pour la visibilité. En courbe, l'auto est très neutre, saine. L'amorce

Fiche technique

Cisitalia D 46

- **Période de fabrication**
1946, environ 40 exemplaires produits.
- **Motorisation d'origine**
Moteur : Fiat 4 cylindres, 1090 cm³ ; alésage x course (mm) : 68 x 75.
Distribution : par culbuteurs.
Puissance réelle : 65 chevaux à 5 800 tr/mn.
Taux de compression : 9,8.
Alimentation : 2 carburateurs verticaux inversés Zenith 36VIF-C.
Allumage : magnéto Marelli.
Lubrification : carter sec et double pompe à huile.
- **Châssis/Suspension/Freinage**
Carrosserie : monoplace en aluminium sur un dessin de Giacosa manufacturé par Motto.
Châssis : en tubes au chrome molybdène.
Suspension avant : par ressorts à lames transversaux, triangle inférieur, barres de torsion.
Suspension arrière : par ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à friction.
Freins : à tambours en aluminium sur les 4 roues.
- **Transmission**
Boîte de vitesses : 3 rapports plus M.A. 1^{ère} et M.A. manuelles ; 2^e et 3^e semi-automatiques par présélection.
Pont arrière : rigide avec différentiel graissé par pompe à huile.
- **Poids/Dimensions/Performances**
Poids : 370 kg.
Voies AV/AR (m) : 1,220/1,129.
Empattement (m) : 2,008.
Vitesse maxi : environ 170 km/h.
Roues : Borrani à rayons. Avant : 400 x 15 ; arrière : 500 x 15.

du décrochage des roues arrière se compense vite par une légère pression sur l'accélérateur. L'allègement du train avant qui se produit alors provoque un imperceptible décrochage annulant celui de l'arrière. Chaussée de pneus bas de gamme, les performances de la voiture doivent changer si on la monte en « racing ».

De retour au garage qui l'abrite, moteur coupé, on pense vraiment avoir essayé une miniature construite pour un adulte. Lorsque l'historien Serge Pozzoli écrivait qu'elle était « un jouet pour grande personne pas sage », il avait complètement résumé l'impression laissée par cette « petite » charmeuse et rageuse.

Ajoutons, pour ceux qui aiment les épreuves prestigieuses, qu'il s'agit de la monoplace la moins chère à l'achat et à l'entretien sur le marché des autos de course. Dans l'immédiat après-guerre, la Cisitalia s'alignait aux côtés de grosses Talbot, Alfa, Bugatti et autres Maserati.

En fait, elle était leur équivalente. Inutile donc de faire un pied de nez aux propriétaires de machines de Grand Prix, le simple fait qu'elle existe en est déjà un... □