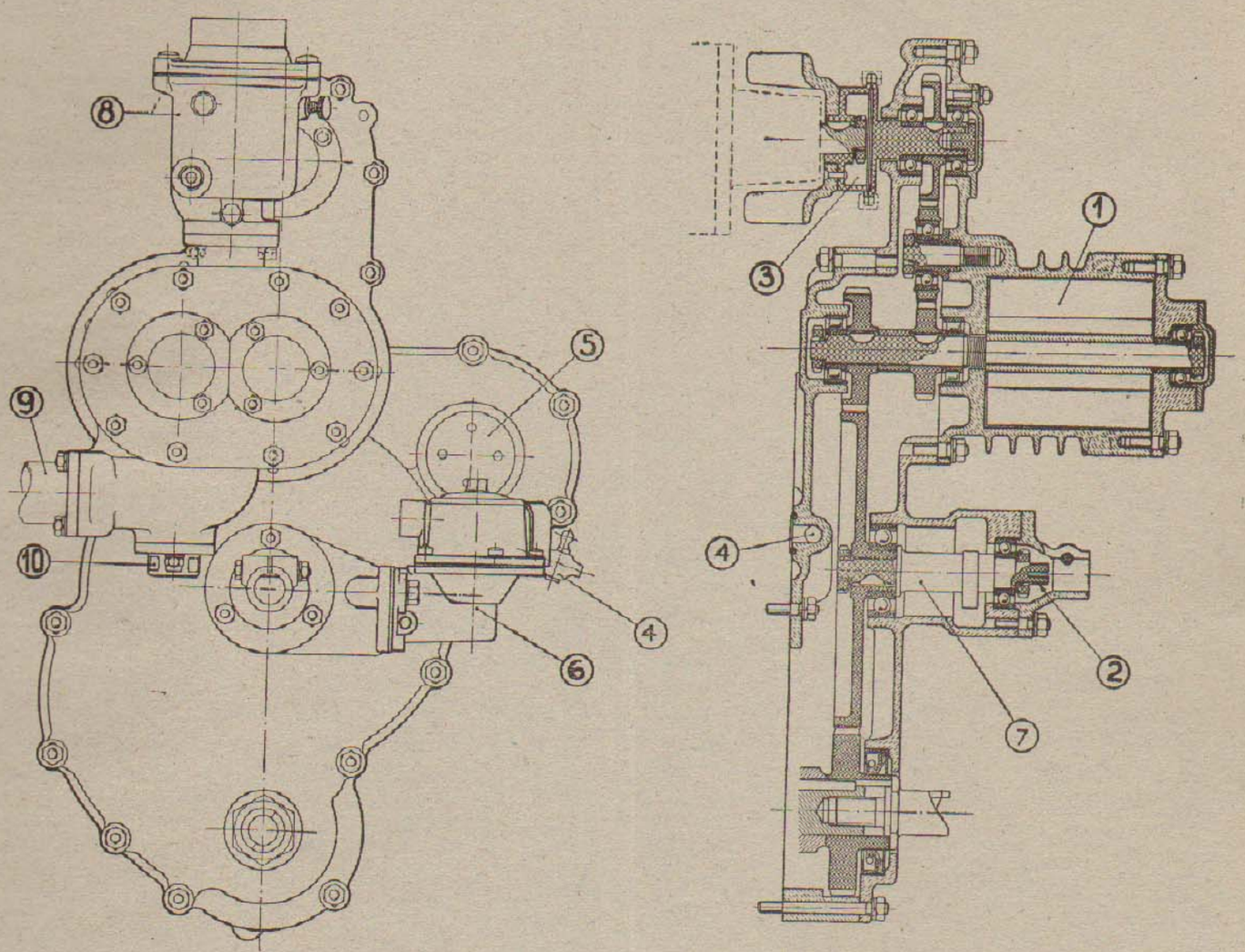
INTER AUTO



Compressore volumetrico per motore Fiat 570 cmc.

ANNO V

UNA COPIA L. 150

Spedizione in abbonamento postale Gr. 2

NUMERO 1

CARATTERISTICHE GENERALI BERLINA SPORT "CISITALIA"

a) - MOTORE

	Sport-Spec.	*Mille Miglia*
Numero cilindri	4	4
Diametro e corsa stantuffi	mm. 68×75	mm. 68×75
Cilindrata totale	cc. 1090	cc. 1090
Rapporto di compressione	7,22	9.5
Potenza massima (al freno)	cav. 50	cav. 60
Regime corrispondente	giri/m. 5500	giri/m. 5500

Basamento blocco cilindri in ghisa ad alta resistenza all'usura. Testa speciale in alluminio con sedi valvole riportate. Albero manovella contrappesato su tre supporti. Cuscinetti di banco e di biella in rame piombo. Bielle in acciaio speciale e completamente lavorato con sezione a doppio T. Pistoni in lega alluminio speciale. Coppa olio in alluminio munita di alette per raffreddamento.

DISTRIBUZIONE a valvole in testa comandate per mezzo di aste e bilanceri dall'albero distribuzione situato sul basamento; l'albero distribuzione è comandato per mezzo di ingranaggi dall'albero manovella.

CARBURATORE del tipo Zenith 36 VIF/C.

ALIMENTAZIONE del carburatore mediante pompa meccanica aspirante a membrana, munita di filtro e comandata dall'albero di distribuzione.

LUBRIFICAZIONE ottenuta mediante due pompe ad ingranaggi: una di ricupero e l'altra di mandata. Apposito filtro a lamelle multiple alloggiato nella coppa filtra l'olio proveniente dalla pompa di ricupero; di qui esso passa al refrigeratore sistemato anteriormente al motore. L'olio refrigerato viene accolto da apposito serbatoio e prelevato dalla pompa di mandata che provvede alla lubrificazione di tutti gli organi del motore.

RAFFREDDAMENTO a circolazione acqua mediante pompa centrifuga e radiatore posto davanti al motore.

ACCENSIONE a spinterogeno del tipo *Marelli* comandato dall'albero distribuzione. Candele di accensione con filettatura 14 × 1,25.

AVVIAMENTO con motorino *Marelli* comandato da apposito pomello sul cruscotto, all'interno della vettura.

b) - TRASMISSIONE

FRIZIONE monodisco a secco con mozzo elastico; le guarniture anulari sono costituite da un tessuto di amianto. La registrazione si effettua sul tirante comando frizione.

CAMBIO a quattro velocità e retromarcia; terza velocità silenziosa; dispositivo sincronizzatore per imbocco rapido della terza e quarta velocità. Rapporti:

1ª velocità	1 : 3,35
2ª »	1 : 2,01
3ª »	1 : 1,33
4ª »	1 : 1
Retromarcia	1 : 4,27

ALBERO DI TRASMISSIONE tubolare, equilibrato dinamicamente, munito di giunti cardanici e manicotto scorrevole sul lato cambio di velocità.

PONTE a trave in lamiera di acciaio stampato. Coppia riduttrice ad ingranaggi conici con dentatura a spirale; rapporto di riduzione normale 11/43, rapporto di riduzione speciale per M.M. 12/39. Gruppo differenziale con scatola in acciaio, montata su cuscinetti registrabili.

c) - AUTOTELAIO

Passo	m. 2,400
Carreggiata anteriore	m. 1,260
Carreggiata posteriore	m. 1,246
Distanza minima dal suolo	m. 0,170

TELAIO costituito da una struttura particolarmente leggera in tubi di acciaio al molibdeno.

SOSPENSIONE ANTERIORE a ruote indipendenti con molle a balestra trasversali ed ammortizzatori idraulici telescopici.

SOSPENSIONE POSTERIORE a ponte rigido con molle a balestra ed ammortizzatori idraulici telescopici; apposita barra stabilizzatrice evita — in curva — il coricamento della vettura.

STERZO comandato mediante guida a vite e settore elicoidale; tra il piantone del volante e la vite è interposto un giunto elastico. I tiranti dello sterzo hanno articolazione con teste sferiche ed appositi manicotti permettono la regolazione della convergenza delle ruote. Raggio di sterzatura 4 metri.

FRENI del tipo a ceppi espansibili agenti sulle quattro ruote ed azionati idraulicamente per mezzo di una pompa a stantuffo comandata a pedale. La registrazione del gioco tra il tamburo e ceppi si effettua per mezzo di eccentrici situati sul disco porta freni. Il tamburo ha diametro di mm. 250, i ceppi hanno larghezza di mm. 40. Il freno di sicurezza agisce sulla trasmissione ed è comandato da una leva a mano.

RUOTE del tipo a raggi Rudge-Witworth a smontaggio rapido. Il cerchione a canale ha dimensioni 15 × 3,00 D.

PNEUMATICI a bassa pressione 5,00 × 15.

IMPIANTO ELETTRICO: Tensione 12 volt. Dinamo fissata a lato del motore e comandata per mezzo di una cinghia trapezoidale dall'albero motore. Batteria *Marelli* 6 BA 9 della capacità di 40 Ah. sistemata in apposita cassetta nella parte posteriore del telaio. Motorino d'avviamento comandato dal tirante a pomello situato sul cruscotto che permette l'innesto del pignone con la corona dentata del volano motore. - *Fanaleria:* proiettore parabolico del tipo regolamentare; lampadine per luce da città da 15 Watt; lampadina centrale a doppio filamento per pienaluce - 50 Watt - o per l'illuminazione anabbagliante - 35 Watt. Per illuminazione indiretta della tavola porta apparecchi le lampadine sono da 1,5 Watt e per l'interno dell'autovettura sono da 3 Watt. Fanale targa o d'arresto con catarinfrangente munito di due lampadine da 3 Watt. Avvisatore elettroacustico con comando a pulsante sul volante guida. Indicatori di direzione comandati dal cruscotto.

SERBATOIO DEL COMBUSTIBILE in lamiera di alluminio rivettata della capacità di lt. 52.

d) - CARROZZERIA

Berlina sport a guida interna, due posti, due porte, quattro luci - Spyder a due posti, due porte, con capote.

APPARECCHI DI COMANDO: contagiri; tachimetro contachilometri; orologio; manometro dell'olio; indicatore livello benzina; indicatore della temperatura acqua; indicatore della temperatura olio; indicatore delle pendenze; amperometro; commutatore a chiave per illuminazione esterna ed accensione motore; interruttore illuminazione del cruscotto; spia luminosa accensione proiettore; interruttore indicatori di direzione; interruttore del tergicristalli; interruttore del deviatore piena luce proiettori o luce anabbagliante; pomello del dispositivo d'avviamento del carburatore; pomello comando a mano acceleratore; pomello comando motorino d'avviamento.

e) - PRESTAZIONE

Velocità	*Sport-Special*		*Mille Miglia*	
In 4ª marcia, circa km/h	170	160	200	180
» 3ª » » »	125	115	151	125
» 2ª » » »	85	75	100	85
» 1ª » » »	50	45	60	50

PENDENZE superabili a pieno carico:

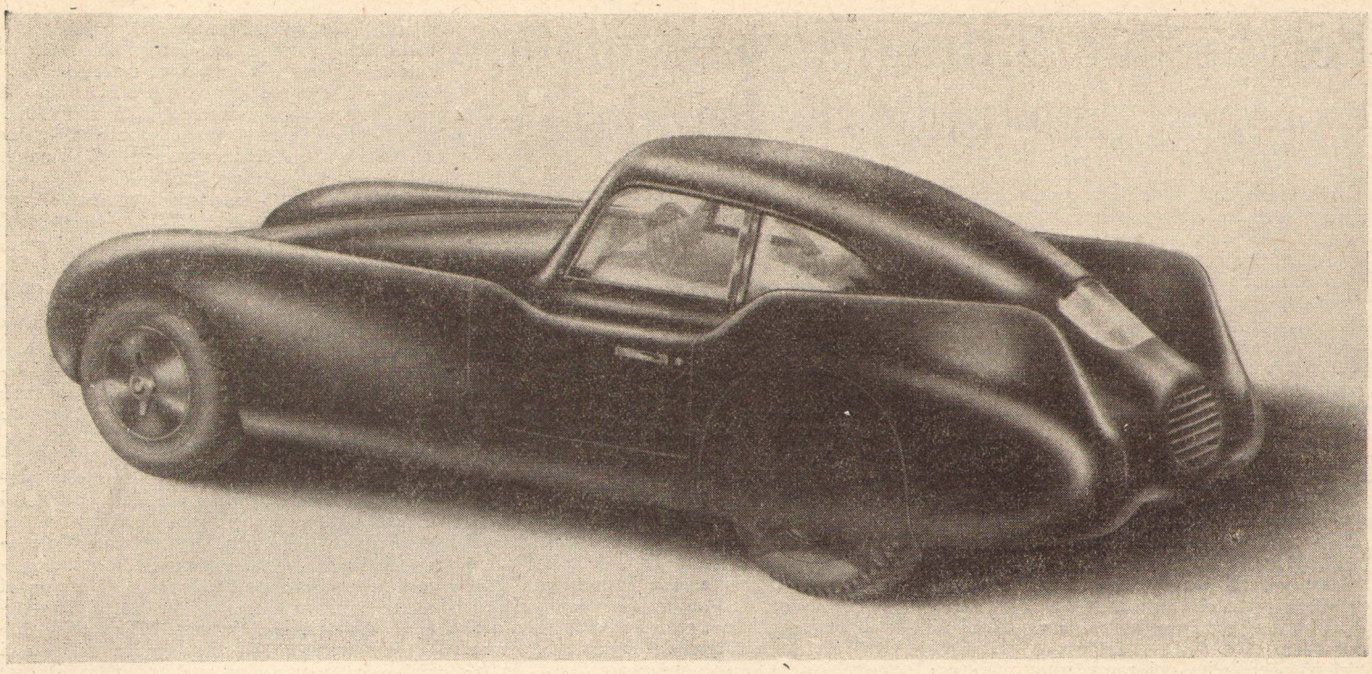
In 1ª marcia	26 %
» 2ª »	16 %
» 3ª »	9 %
» 4ª »	5 %

CONSUMI: carburante, meno di lt. 15 per 100 km.; olio, kg. 2 ogni 1000 km. Autonomia di marcia km. 350 circa.

RIFORNIMENTI:

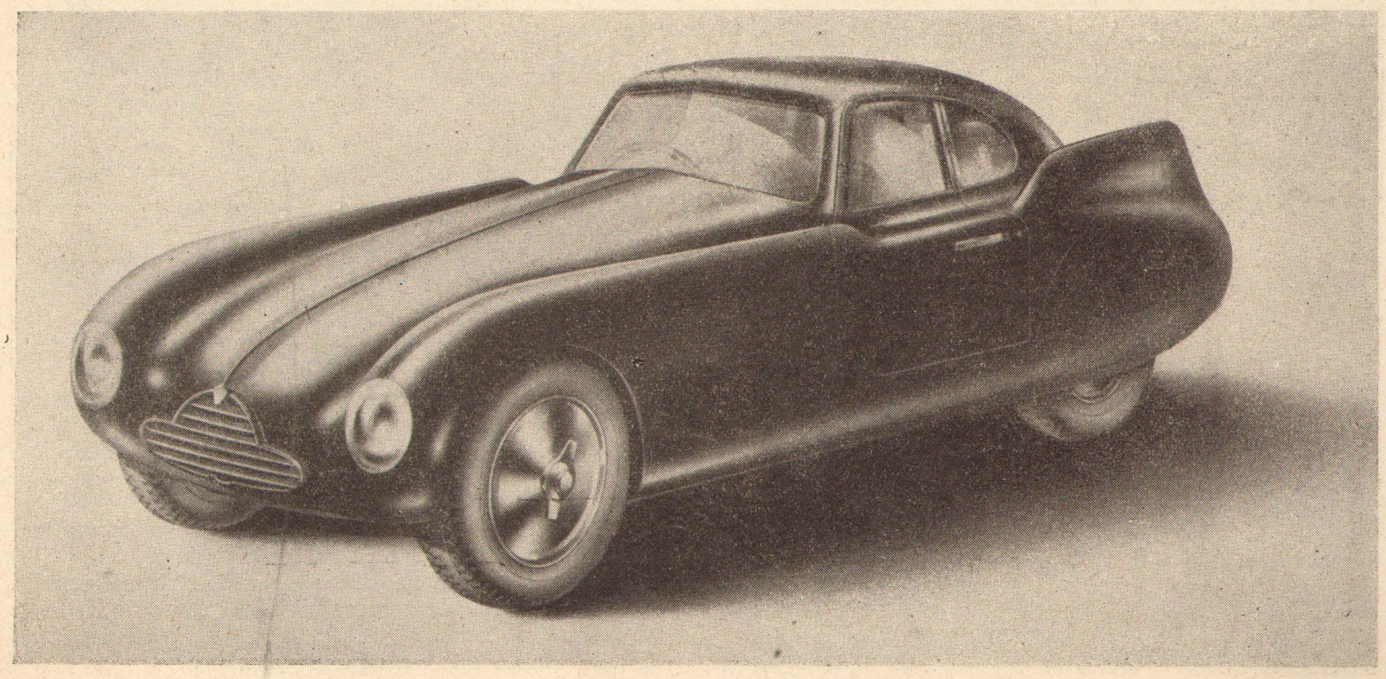
Serbatoio del carburante	lt.	52	benzina
Radiatore e motore	»	6	acqua
Coppa e serbatoio olio	kg.	4	olio
Scatola del cambio	»	1	olio
Scatola del ponte	»	0,7	olio
Scatola guida	»	0,15	grasso
Serbatoio freni idraulici	»	0,6	liquido Lockheed
Ammortizzatori idraulici	»	0,6	olio

PESI: vettura in perfetto ordine di marcia, compresi rifornimenti di acqua, olio, benzina, gomma di scorta: spyder kg. 650; berlina kg. 700.



LA CISITALIA MILLE MIGLIA

Il processo evolutivo della produzione Cisitalia si svolge razionalmente e metodicamente. Dopo avere esordito con una vettura da corsa, che potrebbe ritenersi il prototipo sperimentale, la giovane casa torinese, affermatasi brillantemente in campo agonistico e tecnico, passa ora alla produzione della vettura da sport, preludio ad una più vasta e normale produzione di serie.

La Cisitalia si propone infatti non solamente di costruire alcune centinaia di esemplari di questa nuova macchina sport che verrà collaudata nella più probante delle nostre manifestazioni: la Mille Miglia, ma, in seguito, di mettere in serie un altro tipo di vettura normale, oltre alla annunciata 1500 da corsa, che è in studio con la collaborazione degli ingegneri della organizzazione Porsche. Probabilmente alla fine di questo stesso anno questa nuova macchina da corsa sarà pronta.

La Cisitalia sport, che monta lo stesso motore della monoposto D. 46, ne differisce completamente per l'autotelaio, il quale conserva peraltro le caratteristiche generali della architettura in tubi. Di particolare interesse è la carrozzeria chiusa razionalmente carenata, la quale conferisce alla vettura una notevole penetrazione ed un elevata stabilità anche alle alte velocità. Altro particolare brevettato è costituito dal convogliamento dell'aria attraverso un condotto interno che sfocia posteriormente e che ha permesso notevoli vantaggi agli effetti aerodinamici.