

auto

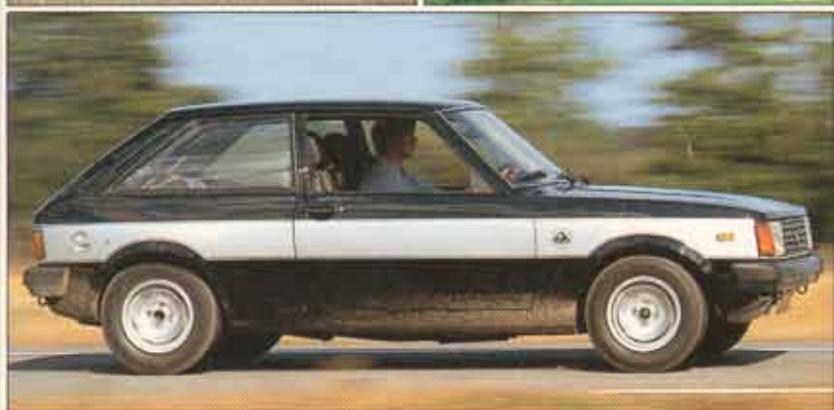
passion

Matra 530



Peugeot 201
N1 L (1931)

Cuba :
Occasions
et... Grands Prix !



Talbot
Sunbeam Lotus

Enchères :
les gros prix
de Monaco



Cisitalia :
la fin d'un rêve

Porsche RS 2,7 l
Carrera

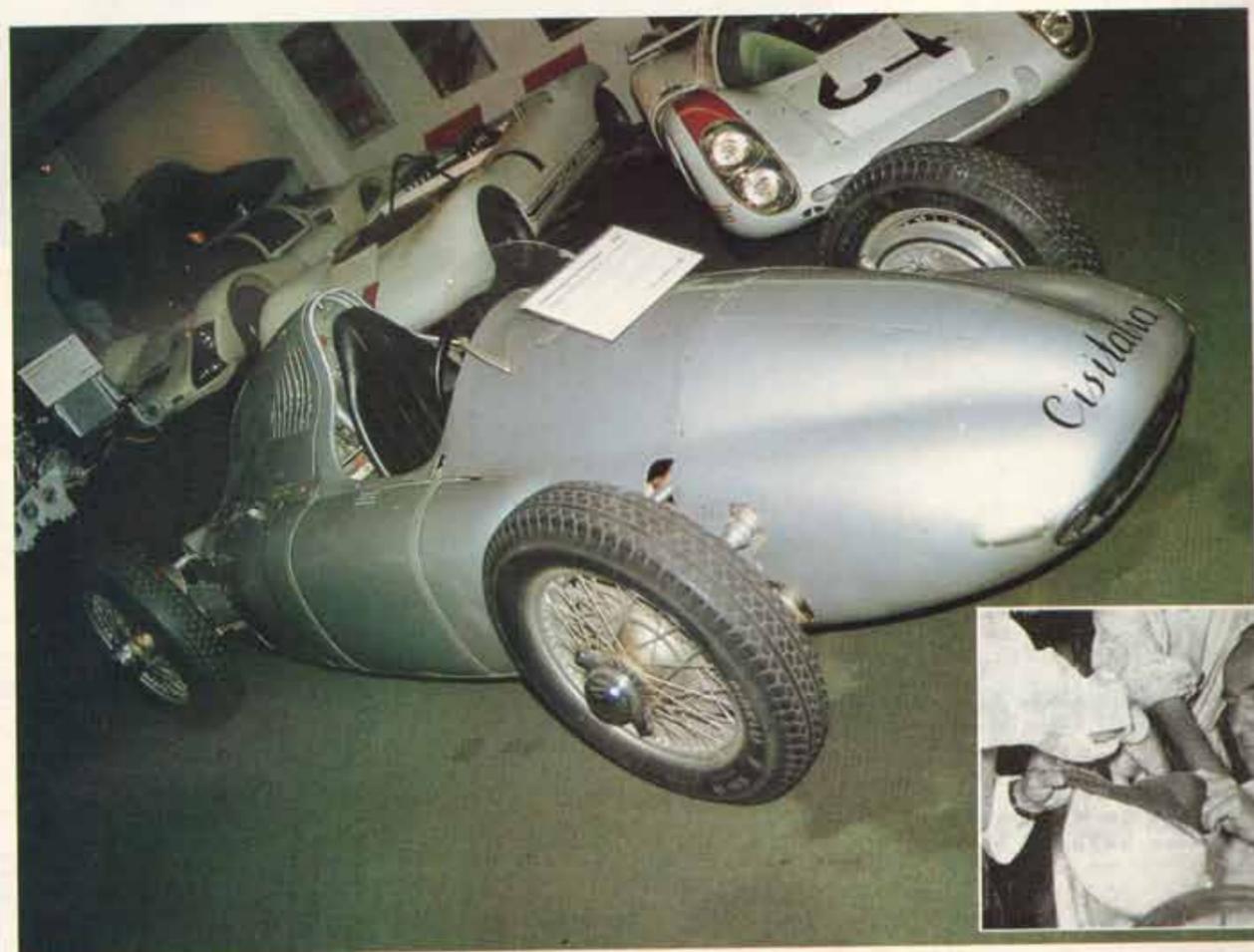


M 1323 - 37 - 35.00 F



CISITALIA

Consorzio Industriale Sportivo Italia*



Impair, passe et... manque!

Piero Dusio a réussi son pari. Les petites monoplaces D46 connaissent un succès légitime et peu de constructeurs peuvent se targuer d'avoir vu leurs autos conduites par les plus grands pilotes de l'époque. La Berlinetta 202 est sauvée de façon unanime comme un chef d'œuvre, même si elle doit la plus grosse part de son succès à ses lignes superbement dessinées par Farina. Dusio connaît une fois de plus le succès, comme il l'a toujours connu dans sa carrière d'industriel. Alors pourquoi s'arrêter en si bon chemin ?

* Voir première partie « Auto Passion » N° 36 - juin 1990.

Cisitalia-Porsche 360 GP

Depuis toujours Piero Dusio rêve d'une voiture de Grand Prix qui surclassera tout ce qui a été réalisé jusqu'à présent. Son ambition et son orgueil démesuré, qui l'ont si bien servi, vont cette fois le conduire à sa perte. Ruinée par la construction de la Cisitalia 360 Grand Prix, la petite marque sera condamnée à disparaître aussi vite qu'elle était née.

Encouragé par le succès des petites D46, Piero Dusio décide de construire une véritable voiture de Grand Prix au cours de la seconde moitié de l'année 1946. Dusio veut donc que sa machine soit la plus puissante, la plus rapide et la plus révolutionnaire de son époque. Comme un symbole concret de toute l'expression de son orgueil et de son ambition, Gianni Savonuzzi, responsable du projet 202 Berlinetta, n'hésite pas à le mettre en garde devant une telle entreprise.

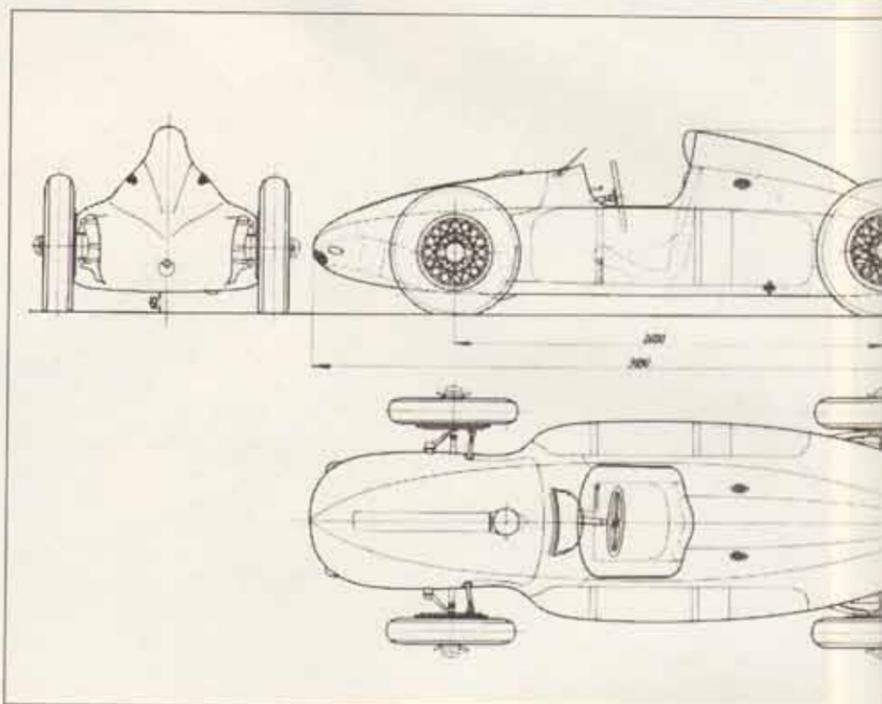
Réaliste, Savonuzzi argumente : la jeune société n'a ni la capacité technologique ni les infrastructures suffisantes pour digérer un projet aussi grandiose. Mais Dusio veut vivre son rêve jusqu'au bout et Savonuzzi va le quitter quelques mois plus tard. Le même langage est tenu par Dante Giacosa, à qui Dusio propose la coordination technique du projet. Giacosa refuse à son tour, déclarant l'entreprise plus qu'hasardeuse sans le soutien d'un grand constructeur. Fiat, contacté par son entremise, ne désire pas revenir sur la scène des Grands Prix et Giacosa retourne à son bureau d'études. Pourtant avant de partir, il donne un conseil judicieux à Dusio : « Aujourd'hui les seuls ingénieurs capables de réaliser une voiture de Grand Prix compétitive sont ceux de Mercedes ou d'Auto Union qui ont construit les formidables machines de l'immédiat avant-guerre. » Et quelques jours plus tard, Dusio entre comme une bombe dans les bureaux de la Cisitalia en hurlant « j'ai trouvé les Allemands, ils travaillent maintenant au studio Porsche... »

Le temps des diplomates

Ce sont des ressortissants autrichiens, qui par les hasards de la guerre et des déplacements de population se trouvent

Très compacte avec son moteur central-arrière, la 360 mesure à peine 4 mètres de long. Les deux réservoirs latéraux de chaque côté du cockpit livrent une ligne parfaitement équilibrée (en haut).

Le châssis de la 360 est composé d'un treillis de tubes en alliage de chrome-molybdène comme sur la petite D46 (ci-contre).



La Tipo 204, dernière Cisitalia ou... première Abarth



Engagé par Dusio pour le projet 360 GP, Carlo Abarth va succéder en 1948 à Savonuzzi à la tête du service course. Les améliorations des spiders Nuvolari, des D46 et de certains coupés 202 sont pour la plupart signées de sa main. Peu de temps avant la faillite, consécutive au gouffre financier engendré par le projet 360, va naître un nouveau châssis portant le code 204.

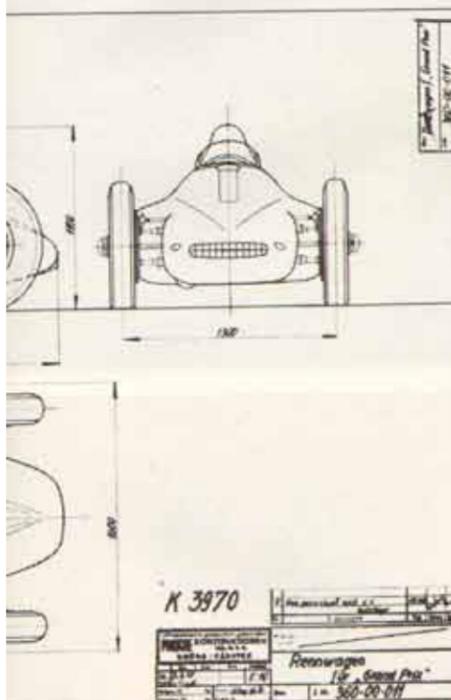
La nouvelle Cisitalia 204 se présente sous la forme d'un coupé « Siluro » (torpille, en italien), très proche des lignes des Ferrari 166 et Osca MT4. Un coupé *biposto* plus proche d'une monoplace que d'une véritable voiture de sport avec ses ailes avant et arrière type motocyclette. Le châssis est plus classique avec seulement deux gros tubes en forme de X. La suspension avant hérite de barres de torsion système Porsche et d'amortisseurs hydrauliques. La mécanique est bien proche des précédentes productions, mais Abarth a réussi à trouver encore quelques chevaux supplémentaires au quatre cylindres Fiat 1100 dont la puissance atteint les 75 chevaux pour un régime moteur qui gagne 500 t/mn.

En janvier 1949, les événements s'accélérent. Cisitalia est déclarée officiellement en faillite et même si le Tribunal de Commerce donne un ultime sursis à la firme, Carlo Abarth, prudent et réaliste, ne va pas attendre de voir couler le navire. Il

quitte alors la société en se faisant donner à titre d'indemnités les deux spiders 204 et une D46 ainsi qu'un stock important de pièces du service compétition. Manœuvre fort habile qui lui permet ainsi de jeter de solides bases pour le départ de sa propre société. C'est le 31 mars 1949 que la société Abarth & C. est officiellement constituée à Bologne et non pas le 15 avril, habituellement cité, qui est en réalité la date de lancement de la « Squadra Carlo Abarth » à Turin. La jeune société ne tardera pas à connaître une certaine notoriété. L'équipage Scagliarini-Maggio enlève la catégorie 1100 aux Mille Miglia 1949 avec la nouvelle 204 et Piero Taruffi va empocher le Championnat italien de formule 2 avec une D46 modifiée. Encouragé par ces premiers succès, Carlo Abarth va alors assembler deux autres Spiders 204 grâce aux pièces mécaniques qu'il a récupérées à titre d'indemnité et il apparaîtra bientôt comme le véritable patron du service course Cisitalia. Les nombreux pilotes privés disposant de Cisitalia de tous types vont en effet s'adresser à lui pour la maintenance de leur matériel qui désormais arbore l'emblème du Scorpion. Enfin, pour clore définitivement le chapitre, c'est sur un spider 204 que Tazio Nuvolari participera à sa dernière course à Palermo-Monte Pellegrino le 10 avril 1950, soit trois ans avant sa mort!

désormais en Italie, qui vont nouer les premiers liens. Carlo Abarth et son compatriote Rudolf Hruska travaillent tous deux à la mise au point d'un tracteur agricole conçu pendant la guerre par le professeur Ferdinand Porsche. Carlo Abarth, dont l'épouse fut la secrétaire d'Anton Piech, le gendre de Ferdinand Porsche, reprend contact avec Louise Piech et son frère Ferry Porsche. Au terme d'une correspondance régulière, il finit par se voir confier la représentation des intérêts Porsche pour l'Italie. Rudolf Hruska est également associé à l'entreprise et lui aussi conserve des relations privilégiées avec la famille Porsche. Il fut, en effet, le coordinateur technique du projet Volkswagen avec le bureau d'études Porsche de 1939 à 1941. De plus, débutant sa carrière chez Auto Union en 1937, il s'est lié avec Tazio Nuvolari et il sait aussi que Nuvolari, qui doit se contenter d'une Maserati d'avant-guerre en Grand Prix, reprendrait avec plaisir le volant d'une monoplace allemande. Abarth, Hruska et Nuvolari suggèrent donc à Porsche de construire une monoplace de Grand Prix. L'Auto Union Type E à moteur 12 cylindres 1 500 cm³ suralimenté, dont la construction fut interrompue en 1940, pourrait d'ailleurs constituer une excellente base de départ. Ferry Porsche est séduit par le projet mais, dans cet énorme chaos de l'immédiat après-guerre, les caisses sont vides et il confie aux deux Autrichiens la mission de trouver un industriel disposé à construire cette machine de Grand Prix. Un jour d'automne 1946, Nuvolari écrit à son ami Corrado Millanta, un journaliste-photographe passionné de course et animateur des soirées du Syndicat Italien des Coureurs Automobiles. Il recommande ses deux amis qui ne sont encore que d'illustres inconnus. Millanta les présente alors au célèbre journaliste Giovanni Lurani parfaitement introduit dans le milieu sportif automobile. Quand il apprend que les deux hommes sont en quelque sorte les dépositaires du projet Porsche de la voiture de Grand Prix, et qu'il s'agit en plus du projet Auto Union de 1940, Lurani a l'impression d'être assis sur une bombe. A qui vendre le projet ? Fiat pas plus que Lancia n'avait de politique sportive, et le seul disposé à une telle aventure ne pouvait être que Dusio ! A dix heures du soir, il téléphone, à Turin, à Dusio qui n'hésite pas une seconde. Il saute dans la première voiture qui lui tombe sous la main et se précipite à Milan. Dusio s'entend immédiatement avec Abarth et Hruska et les accords préliminaires sont signés à deux heures du matin !

Le moteur flat 12, surmonté de deux compresseurs volumétriques, a fini par développer une puissance de 385 chevaux à 10 600 t/mn après bien des tâtonnements lors de sa mise au point (ci-dessus). Le second châssis 360 incomplet a été retrouvé en Suisse en 1970. Photographié ici en 1973 en cours de restauration, il est toujours l'un des fleurons du musée de Donington (ci-contre).



Les dernières Cisitalia

Piero Dusio, parti en Argentine après la faillite de Cisitalia en 1949, va fonder une nouvelle société : Autoar (Auto Argentina), et ce avec la bénédiction du général Peron qui veut doter son pays d'une industrie automobile nationale et indépendante. Cette entreprise va se contenter de produire quelques modèles utilitaires dérivés des Jeep Willys et quelques berlines assez balourdées à mécanique Ford et Mercury qui ne bouleverseront pas l'histoire de l'automobile. L'exil n'empêche pas Dusio de surveiller, par l'intermédiaire de son fils Carlo, de loin mais avec toujours autant d'intérêt la situation de la Cisitalia. Carlo Dusio, jeune directeur de la Cisitalia contrôlée par ses créanciers, veille particulièrement sur la production des Berlinetta 202 qui sera poursuivie jusqu'en 1952. A cette date, une évolution de la 202 va voir le jour à la suite d'un accord commercial avec la société BPM, spécialisée dans la réalisation de moteurs marins. La 202 D, également appelée Cisitalia BPM, était très proche de la 202 mais recevait un châssis renforcé pour accueillir des moteurs plus puissants. Le BPM « marine » 1800 allait servir de base à une version 2 000 cm³ développant 100 chevaux. Plus ambitieux, l'autre moteur était lui, dérivé du 2600

« marine » de 145 chevaux qui, revu et corrigé (deux carburateurs Weber et réalésé à 2 800 cm³), atteindra les 180/185 chevaux à 5 200 t/mn. Pour la transmission, l'économie avait dicté le choix d'un ensemble boîte-pont de Lancia Aurelia. Le coupé 202 D à moteur 2800 fut présenté au Salon de Paris en 1952 après avoir connu le baptême de la course lors des Mille Miglia 1952. Pilotée par Carlo Dusio secondé par son père, venu spécialement d'Argentine, la 202D resta longtemps dans le peloton de tête avant de connaître des problèmes de boîte et d'embrayage entraînant son abandon.

Seulement quatre modèles 202 D furent construits. Un coupé et roadster 2 800 cm³ ainsi qu'un coupé et un cabriolet à moteur 2 000 cm³ qui ne suscitèrent guère l'enthousiasme du public, séduit davantage par les Lancia Aurelia GT et autres Alfa Romeo 1900 Sprint, moins chères et tout autant performantes. A la fin de l'année 1952, Cisitalia fut définitivement dissoute pour céder la place à un nouveau groupe, « Cisitalia Autocostruzioni », qui survivra une dizaine d'années en se consacrant à la transformation de voitures de série.



La Cisitalia 202 D, équipée d'un moteur BPM 2 800 cm³, participe aux Mille Miglia, en 1952, pilotée par Piero Dusio secondé par son père revenu spécialement d'Argentine pour l'occasion.

EXTRAITS DU PALMARES CISITALIA

COPPA BREZZI (3-09-1946) : 1. Dusio ; 2. Cortese ; 3. Chiron ; 5. Sommer (tous sur D46).

HOCKENHEIM (18 MAI 1947) : 1. Stuck (D46).

COPPA ASTI (18 MAI 1947) : 1. Bonetto (D46), les dix premiers de la course pilotent des D46.

GRAND PRIX DES FRONTIÈRES (CHIMAY, 25 MAI 1947) : 1. Taruffi (D46).

COUPE ROBERT BENOIST (1^{er} JUIN 1947) : 2. Sommer ; 3. Manzoni ; 4. Schell.

GP CARACALLA (ROME, 5 JUIN 1947) : 1. Taruffi ; 2. Abecassis (tous deux sur D46).

GP SUISSE F1 (8 JUIN 1947) : 7. Schell (D46).

GP D'ANGOULÈME (15 JUIN 1947) : 2. Manzoni ; 3. Sommer (D46).

MILLE MIGLIA (22 JUIN 1947) : 2. Nuvolari-Carena (202 SMM), 1^{re} classe 1100.

COUPE DES PETITES CYLINDRÉES (REIMS, 6 JUILLET 1947) : 4. Manzoni ; 5. Schell ; 9. Loyer (D46).

COUPE D'OR DES DOLOMITES (20 JUILLET 1947) : 2. Dusio (202 SMM), 1^{re} classe 1100.

GP DUCOMMINGS (7 AOÛT 1947) : 4. Loyer (D46), 1^{re} classe 1100.

AOSTE-GRAND SAINT BERNARD (15 AOÛT 1947) : 2. Dusio (Saint Bernard).

GP DU LIDO (VENISE, 14 SEPTEMBRE 1947) : 1. Taruffi ; 3. Nuvolari (D46).

PRIX DU LÉMAN (19 OCTOBRE 1947) : 3. Taruffi ; 4. Loyer (D46).

TARGA FLORIO (4 AVRIL 1948) : 2. Taruffi-Rabbia (202 Coupé), 1^{re} classe 1100.

GP DE GENÈVE (2 MAI 1948) : 4. Schell (D46).

GP DE BARI (30 MAI 1948) : 2. Bonetto ; 3. Taruffi (D46).

COUPE NUVOLARI (13 JUIN 1948) : 1. Bonetto ; 3. Varzi (D46-1200).

GP DE BERNE (3 JUILLET 1948) : 1. Taruffi ; 2. Stuck ; 3. Bonetto ; 5. Schell ; 9. Bayol (tous sur D46).

AOSTE-GRAND SAINT BERNARD (1^{er} AOÛT 1948) : 1. Stuck ; 3. Bonetto Bormioli (D46).

TARGA FLORIO (20 MARS 1949) : 7. Bernabei (202 MM), 2^e classe 1100.

MILLE MIGLIA (24 AVRIL 1949) : 5. Scagliarini (204 Spider), 2^e classe 1100.

COUPE DE L'ADRIATIQUE (21 AOÛT 1949) : 3. Taruffi (204 Spider), 1^{re} classe 1100.

AOSTE-GRAND SAINT BERNARD (28 AOÛT 1949) : 1. Taruffi (D46) ; 2. Maglioli (D46-1200).

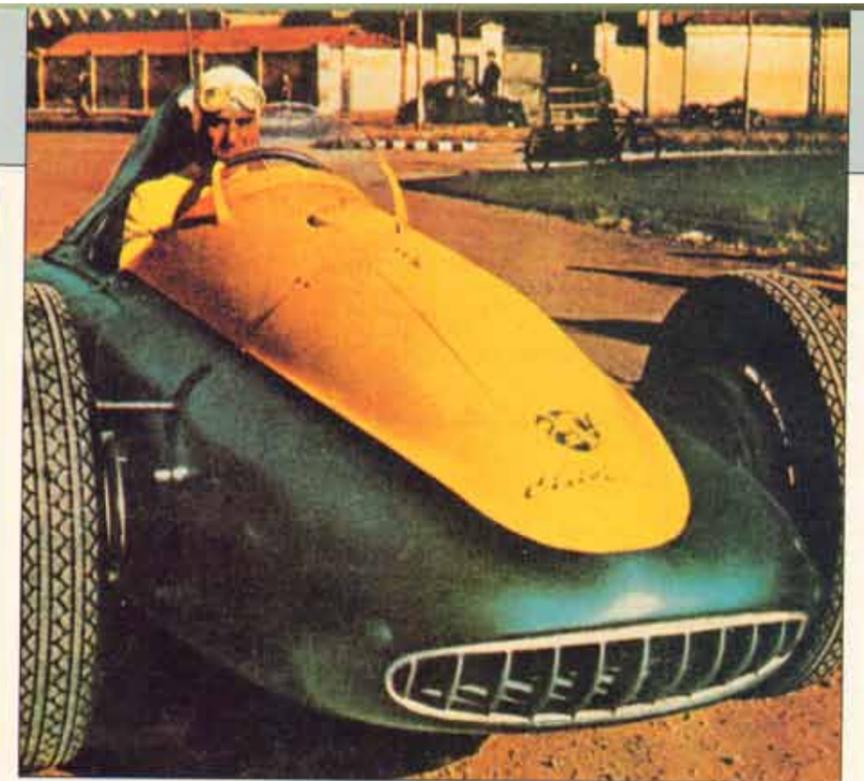
PALERME-MONTE PELLEGRINO (10 AVRIL 1950) : 1. Nuvolari (204 Spider).

GP DE COSTANERA (BUENOS AIRES, 17 MARS 1951) : 1. Bonomi (202 SMM).

GP DE PERPIGNAN 25 AVRIL 1948 : 2. Manzoni (D46).

BUENOS AIRES (18 JUIN 1953) : record du kilomètre lancé : Clemer Bucci (360 GP).

GP DES REMPARTS 11 JUILLET 1948 : 2. Michelet ; 3. Loyer (D46).



L'ensemble du carter est conçu en alliage de métal léger. L'alimentation est assurée par deux carburateurs Weber horizontaux quadruple corps, ainsi que par deux compresseurs volumétriques. La puissance obtenue reste un peu décevante, on est loin des 500 chevaux espérés et on ne dépasse guère les 385 chevaux à 10 600 t/mn. Une puissance qui est tout de même impressionnante pour l'époque et l'expérience des Auto Union avait mis en évidence que deux roues motrices ne suffisaient pas toujours à passer cette force. C'est ainsi que l'on opta pour une commande sur les quatre roues. Depuis la boîte à cinq rapports, un arbre de commande est dirigé vers les roues avant qui deviennent alors tractrices par un simple levier actionné par le pilote. Avec son plein d'essence, la Cisitalia ne pèse que 878 kg et la vitesse de pointe est estimée à plus de 360 km/h.

Le vaisseau fantôme

En dépit de tous ses efforts, Dusio a épuisé toutes ses ressources et il finit par se décider à l'exil en Argentine où il a répondu à l'invitation du général Peron, désireux de fonder une industrie automobile nationale. Dusio rejoint son usine Autoar dans la banlieue de Buenos Aires, emportant avec lui ses deux châssis et les deux moteurs déjà construits. Une nouvelle équipe composée des ingénieurs italiens Rossi, Maccanti, Zanelli, Lucchino et Giovanetti se met alors au travail. Ils se perdent dans une montagne de plans et tâtonnent devant d'insurmontables problèmes de mise au point. Ils n'ont pas la compétence suffisante pour faire face à ce cauchemar technologique réalisé par les plus grands ingénieurs du « Studio Porsche ». Découragés et manquant du matériel indispensable pour travailler avec efficacité, ils finiront par renoncer. La Cisitalia 360 est alors remise dans un coin

ILS ONT PILOTÉ DES CISITALIA

Dans l'immédiat après-guerre, ils furent nombreux à prendre le volant d'une Cisitalia dans un paysage où tout était à reconstruire. Les anciens, dont la renommée était établie depuis longtemps, furent de formidables ambassadeurs de la jeune marque et les plus jeunes, encore inconnus, n'allaient pas tarder à devenir célèbres dans les différentes formules du sport automobile. En voici, une liste non-exhaustive pour éviter d'être fastidieuse.

George Abecassis (GB), Alberto Ascari (I), Elie Bayol (F), Inico Bernabei (I), Clemente Biondetti (I), Pablo Birger (I), Felice Bonetto (I), Giovanni Bracco (I), Clemer Bucci (RA), Giulio Cabianca (I), Piero Carini (I), Louis Chiron (MC), Franco Cornacchia (I), Franco Cortese (I), Willy Daetwiler (CH), Raymond de Saugé (B), Piero et Carlo Dusio (I), Zora Arkus Duntov (USA), Nino Farina (I), Francisco Godia (E), Roger Loyer (F), Umberto Maglioli (I), Robert Manzoni (F), Tazio Nuvolari (I), Bob Said (USA), Giorgio Scariatti (I), Harry Schell (USA), Piero Scotti (I), Dorino Serafini (I), Raymond Sommer (F), Hans Stuck Sr (D), Mario Tadini (I), Piero Taruffi (I), Achille Varzi (I).

de l'usine Autoar jusqu'au moment où un ami de Dusio, en visite, redécouvre le trésor. Après de longues discussions et un apport d'argent frais, il finit par le convaincre de lui redonner vie. Un professeur de l'université de Buenos Aires, spécialiste de la combustion des moteurs, est alors engagé et les essais reprennent en 1952. Dans un premier temps, les essais au banc affichent une puissance de 315 chevaux, puis 347 et enfin 365 chevaux à plus de 10 000 t/mn. Le moteur est alors monté dans le châssis et la monoplace roule enfin sur l'autodrome de Buenos Aires aux mains du pilote argentin Clemer Bucci. La 360 est engagée officiellement à la Temporada de janvier 1953 et Felice Bonetto est contacté pour la piloter. Toute



Tazio Nuvolari au volant de la 360 dans la cour de l'usine de Turin: le grand champion a beaucoup investi de son temps et sa renommée auprès de la presse pour financer le projet. Une simple photo « publicitaire »: jamais Nuvolari n'aura l'occasion de piloter la 360.

Le pilote argentin Clemar Bucci a effectué les premiers essais de la 360 sur l'autodrome de Buenos Aires en 1953. Devant la cascade de problèmes techniques, l'équipe dut déclarer forfait pour la Temporada.

L'équipe y croit mais doit vite déchanter. Quelques jours avant la course, la 360 refait une série d'essais sur l'autoroute qui borde l'usine Autoar. Les problèmes se

succèdent à un rythme délirant: allumage défectueux, pneus mal adaptés, boîte de vitesses capricieuse et enfin une fumée inquiétante émane du moteur mal lubrifié. L'équipe juge plus sage de déclarer forfait pour la course et le beau rêve de Dusio s'éteint à jamais.

Six mois plus tard, en juin, la 360 ressort une dernière fois de son usine pour tenter de battre le record du kilomètre lancé. Clemar Bucci réussit 260 km/h dans un sens mais seulement 219 en sens inverse, ce qui établit une moyenne à peine supérieure à 233 km/h. Une prestation extrêmement décevante pour une voiture aussi performante en théorie. Elle doit se contenter du pitoyable record d'Argentine de la catégorie, très loin du record du monde largement au-dessus des 320 km/h.

La Cisitalia 360 est ensuite vendue à un pilote argentin pour la somme dérisoire de 4 000 \$.

Elle va subir les derniers outrages. Son pilote l'équipe d'un gros V8 Ford et participe à des épreuves de Dragster... Ce n'est qu'en 1960 que la Cisitalia va pouvoir s'évader de sa déchéance. Au moment des 1 000 km de Buenos Aires, Huscke von Hanstein, le directeur sportif de Porsche, retrouve la 360 dans une station-service et l'achète immédiatement pour le compte de Porsche. Restaurée par les techniciens allemands, elle figure depuis cette date, en bonne place dans l'impressionnant musée Porsche. La seconde voiture a été retrouvée, elle aussi, en Suisse en 1970. Incomplète, elle fut restaurée avec des pièces d'origine et se trouve aujourd'hui dans le musée de Tom Wheatcroft à Donington.

Quant à Piero Dusio, il est mort en 1976. Avouez qu'il a bien mérité du sport et de la grande histoire, toujours un peu folle, de l'Automobile!

Norbert Michel

Dossier établi avec la collaboration de Alain Lacombe et Christian Moity

LE CATALOGUE COMPLET DE TOUTE LA PRODUCTION

360 Grand Prix

Moteur: Porsche 12 cylindres à plat, 1 452 cm³, de 320 à 420 chevaux à 10 500 t/mn ou 12 000 t/mn selon suralimentation.

Alimentation: 2 compresseurs Roots volumétriques et 2 carburateurs Weber quadruple corps.

Transmission: boîte à 5 vitesses synchronisées. Roues arrière motrices et avant motrices par commande manuelle.

Suspensions: 4 roues indépendantes et barres de torsion.

Châssis: tubulaire en alliage acier et chrome.

Carrosserie: monocoque en alliage léger.

Poids: 650 kg.

Vitesse maxi: 367 km/h.

Production: 2 exemplaires en 1948 et 49.

202 D Coupé et spider

Moteur: BPM, 4 cylindres en ligne, 2 772 cm³, 165 chevaux ou 1 996 cm³, 130 chevaux.

Châssis: tubulaire en acier haute résistance.

Carrosserie: berline ou spider deux places en aluminium réalisée par Pininfarina.

Poids: 900 kg.

Vitesse maxi: 230 km/h et 220 pour la deux litres.

Production: deux 2800 (1 coupé et 1 spider) et deux 2000 (1 spider et 1 coupé) en 1952 et 53.

204 Spider Sport

Moteur: dérivé du Fiat 1100, 4 cylindres en ligne, 1 089 cm³, 70 à 80 chevaux à 6 000 t/mn.

Châssis: poutre centrale et tubes de grand diamètre.

Carrosserie: spider biplace en aluminium.

Vitesse maxi: 190 km/h.

Production: 4 exemplaires en 1948 et 49.

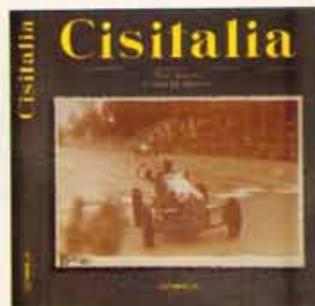


En 1951, Cisitalia réalisa cette maquette de coupé animé par un moteur Mercury V8 pour le compte de Ford. Baptisée 808 XF, elle reçut une carrosserie réalisée par Ghia mais n'entra jamais en production.



La dernière voiture produite par Cisitalia fut la 505 DF. Dérivée étroitement du prototype Ford, elle fut dotée d'un châssis et d'un moteur provenant de la Fiat 1900.

LECTURES UTILES



Si — et c'est bien sûr le cas — la tumultueuse histoire de Cisitalia vous intéresse nous ne saurions trop vous recommander l'excellent ouvrage (200 pages grand format) que MM. Nino Balestra et Cesare de Agostini ont consacré aux « enfants » de Piero Dusio sous le titre tout simple de « CISITALIA ». Cet ouvrage bilingue (italien et anglais) fut édité, en 1980 par « Automobilia ». Sa réimpression serait en cours et il est possible de s'adresser à E.P.A. : 83, rue de Rennes 75006 Paris.