Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1947)

Heft: 3

Artikel: Le XVIIe Salon international de l'automobile et du cycle à Genève : 13-23 mars 1947

Autor: Beerli, André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-777320

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

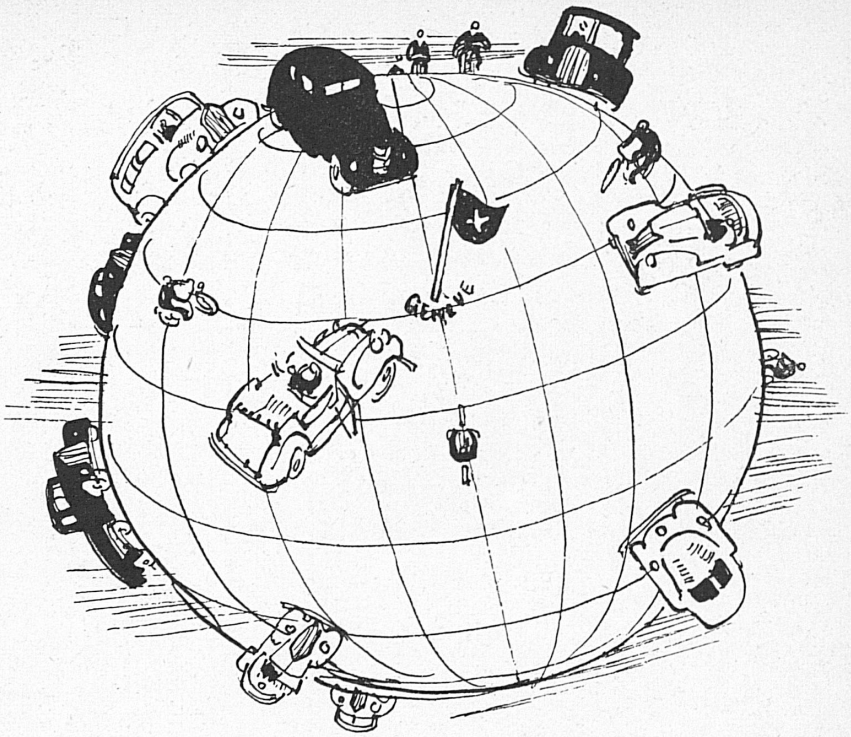
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

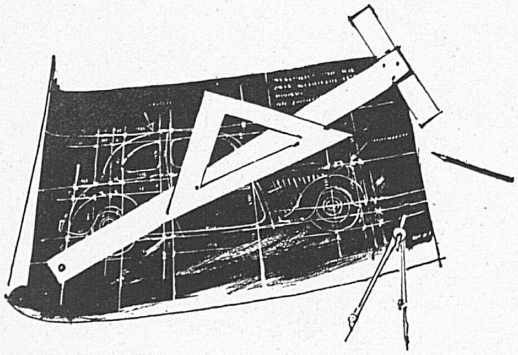
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE XVIIe SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE *à Genève*

13-23 MARS 1947



Décidément, la paix s'installe. Sans attendre la signature des traités, les industries se remettent en marche, tant bien que mal, les grands marchés internationaux se reforment, et voici que, pour les premiers beaux jours de 1947, la foire aux automobiles de Genève rouvre ses portes. Non loin de cette Plaine de Plainpalais où, aux plus sombres jours de la guerre, une parodie macabre du Salon — étalage de vieilles guimbardes éparpillées au hasard — devait empêcher l'atterrissage d'un agresseur éventuel, les visiteurs pourront admirer les derniers produits étincelants de l'industrie automobile mondiale. Le Palais des Expositions, qui a rendu de signalés services comme entrepôt de la Croix-Rouge internationale, sera soumis à une toilette d'avant-printemps et pourvu d'un bâtiment annexe portant sa surface utilisable à 9000 m², espace encore insuffisant, car le nombre des exposants dépasse de loin celui du Salon de 1939. L'exposition genevoise bénéficiera de plusieurs avantages par rapport à celle de l'automne passé à Paris. Certains modèles sensationnels qui furent présentés au Grand-Palais des Champs-Elysées comme prototypes auront été mis au point pour la production en série. D'autre part la construction américaine sera plus

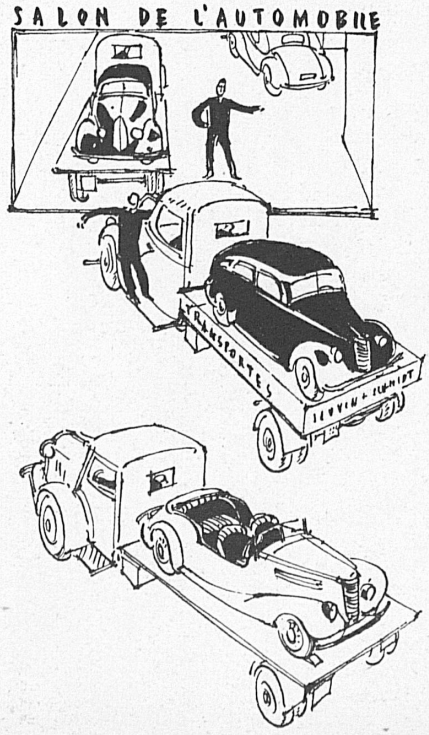


largement représentée. Enfin, il manquait au Salon de Paris les marques italiennes et anglaises, qui figureront à Genève, où l'Angleterre est d'ailleurs en tête de la liste (encore provisoire) des exposants de voitures de tourisme avec 22 marques. Suivent les Etats-Unis avec 19, la France avec 14, l'Italie avec 5 et la Tchécoslovaquie avec 2 marques (soit au total 62 marques, alors qu'en 1939 on en comptait 53). Les camions, tracteurs et remorques comprennent 17 exposants, et 8 carrossiers suisses présenteront leurs créations. A quoi s'ajoutent de nombreux fabricants de motocyclettes et de cycles et une centaine de stands d'accessoires, de pneus, etc. L'exposition genevoise permettra donc aux automobilistes, motocyclistes et cyclistes, et à tous ceux qu'intéresse l'évolution de la technique moderne, de se faire une idée des conquêtes nouvelles des ingénieurs et des constructeurs.

D'ores et déjà, l'on peut affirmer que les grandes tendances de la technique automobile actuelle s'affirmeront à Genève dans toute leur variété. Nous sommes très loin, en effet, de l'uniformité dans les solutions adoptées, dont plusieurs bouleversent des traditions que l'on croyait fermement établies. L'influence de l'aviation se fera jour avec plus d'évidence que jamais.

Dessins : Hugo Wetli, Genève.

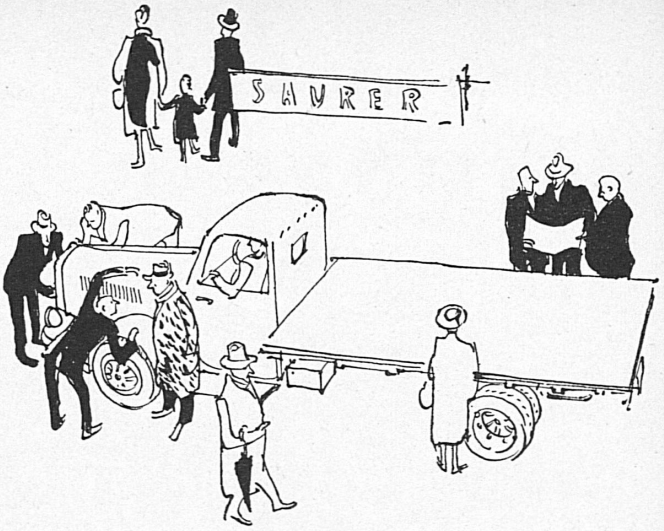
Il est vrai que la plus étourdissante des réalisations aéronautiques, le moteur à réaction, n'est pas encore adaptée au transport terrestre; on y travaille, aux Etats-Unis notamment: ce sera le miracle d'un prochain Salon. En revanche, l'exposition de 1947 marquera une étape dans l'allégement successif des voitures par l'emploi d'alliages qui ont fait leurs preuves dans l'aviation de guerre; l'on y constatera une tendance générale à la carrosserie portante, réplique du fuselage monocoque de l'avion, et à l'augmentation de la visibilité, en particulier par l'emploi de vitres bombées, autre héritage de l'aviation militaire. Il sera passionnant aussi d'examiner les premiers résultats de l'effort actuel en vue de la création d'une petite voiture répondant aux besoins de la situation économique et sociale de l'après-guerre. Dans ce domaine, la France est en tête du progrès avec les solutions les plus révolutionnaires; mais le mouvement tend à se généraliser. Contrairement à ce qu'on pourrait attendre au lendemain d'une guerre qui a nivelé bien des différences, le caractère national de l'industrie automobiles frappera le visiteur.



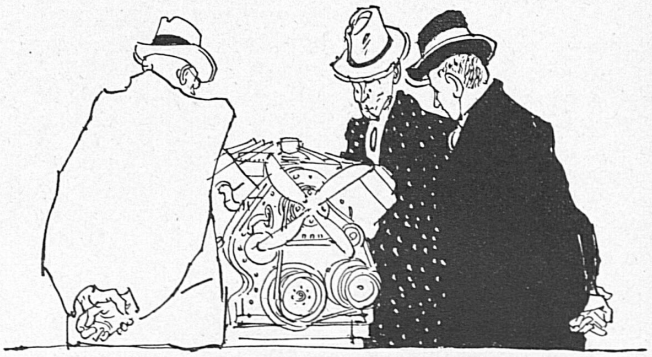
Si **l'Angleterre** se distingue par la plus forte participation au Salon de Genève, ce n'est pas un hasard. L'industrie britannique fut l'une des premières à reprendre sa production civile, dont elle exporta d'emblée le 50 %, et ses qualités traditionnelles ont conquis depuis longtemps l'estime de la clientèle suisse: fini de l'exécution, résistance à l'usure, confort «bourgeois» de la carrosserie, bon rendement avec puissance fiscale réduite, performances étonnantes des modèles de sport (qu'on songe au succès de la M. G.!). Sous des dehors souvent peu sensationnels, l'on verra en réalité des modèles entièrement nouveaux (Armstrong-Siddeley «Hurricane», Wolseley-Eight, Riley, Frazer-Nash Bristol de sport, etc.).

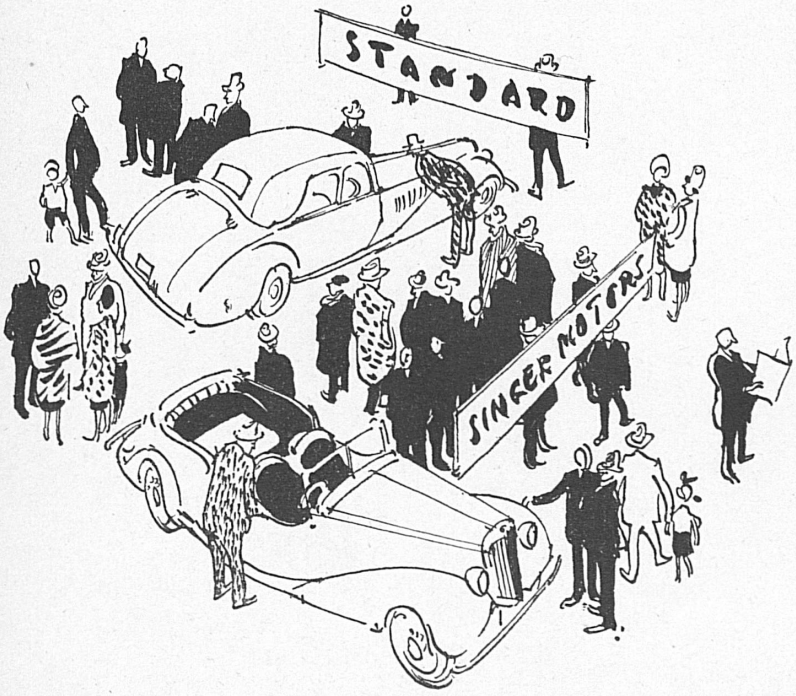
De leur côté, les constructeurs des **Etats-Unis,** obligés de couvrir tout de suite une demande considérable, sortent avant tout des types datant de l'entrée en guerre de l'Amérique, non sans les perfectionner, se réservant de lancer dès 1948 des créations actuellement à l'étude. Le visiteur rencontrera donc une majorité de voitures américaines dont la silhouette lui sera familière, malgré le carénage plus complet des roues et les capots «en gueule de caïman», mais dont la réalisation technique lui révélera maintes surprises: transmissions à boîte automatique ou semi-automatique; suspension assurant une tenue de route «européenne», notamment par l'adaptation du stabilisateur Kreisel, employé pendant la guerre pour maintenir les pièces d'artillerie sur les chars; acheminement vers des moteurs plus légers et de plus faible cylindrée, etc. Les stands américains exposeront entre autres productions récentes la Kaiser-Frazer d'une ligne tout à fait nouvelle, la Studebaker 1947, qui roule déjà en Suisse et frappe par son châssis bas, la Nash-600 douée d'une ventilation qui «climatise» l'air, la Dodge (suspension spéciale, embrayage hydraulique), l'illustre Universal Jeep à relais démultiplicateur et la Chrysler «Windsor» avec boîte de vitesses à commande automatique électro-hydraulique (la voiture choisit d'elle-même le rapport qui convient à la pente de la route et à la vitesse voulue!).

A quelque chose malheur est bon. Ravagée par la guerre, privée des matières premières nécessaires à la reprise de la production en masse, repartant en quelque sorte à zéro, **la France** put se livrer à des recherches approfondies, remettant en question tout le problème de la locomotion automobile pour préparer l'engin de demain: la voiture populaire. Plusieurs pionniers de la construction légère ont annoncé leur participation au Salon de Genève: Panhard (avec sa Dyna-Panhard, 2 cylindres, traction avant, 25 CV. au frein, 100 km./h.), Rovin avec son véhicule miniature (240 kg., 1 cylindre 240 cm³ à quatre temps), Bernadet (5 CV., traction avant), Renault qui construit à côté de sa camionnette déjà populaire une petite 4 CV. 1947 à moteur en poupe et carrosserie autoporteuse. A l'autre extrémité de la hiérarchie automobile, l'on admirera les grandes voitures de luxe et de sport de marque réputées (ainsi, Talbot présente sa «Lago», 170 CV. au frein, 160 km./h.) et parmi les voitures moyennes, une version d'après-guerre de la fameuse Citroën «Il-légère», cette héroïne de



la Résistance et de la Libération! — L'**Italie,** elle aussi, s'intéresse au véhicule léger: La Cita lance une étonnante petite voiture à carrosserie profilée, moteur à deux temps, cinq vitesses. Les Fiat et les Lancia, toujours vivement appréciées par les automobilistes suisses, reparaissent avec de nouveaux visages, et le stand





Alfa-Romeo devra un regain de prestige aux lauriers du Grand-Prix des Nations, remporté à Genève en 1946. Du nouveau, encore, du côté de la **Tchécoslovaquie:** la robuste petite «Skoda 1101» suscitera l'intérêt du connaisseur par son châssis à poutre tubulaire centrale s'ouvrant en fourche vers l'avant, et par sa suspension à ressorts transversaux.

Fidèle à sa tradition, la **Suisse** reste spécialisée dans la construction des camions qu'elle ne cesse de perfectionner, sans parler, naturellement, des motos et des cycles, de solide réputation (Motosacoche, par exemple, met actuellement au point un bloc moteur léger de 175 cm³, 4 vitesses; Condor un modèle de tourisme de 580 cm³, boîte avec quatre combinaisons, et possibilité de relais). Les derniers moteurs Saurer (dont un Diesel 12 cyl., 300 CV.) font honneur à la mécanique suisse.

Ce n'est là qu'un choix, tout arbitraire, parmi les éléments qui composeront le caractère du Salon de Genève 1947 — au visiteur de découvrir les autres! Et voici, pour finir (last but not least), une orientation à l'adresse de tous ceux que la vue de tant de machines aura fatigués, assoiffés, affamés: un tea-room les attend près de l'entrée à gauche, un bar du même côté, dans la grande salle, un restaurant confortable au sous-sol!

André Beerli.