A Genève, du 11 au 21 mars 1948 : le XVIIIe salon international de l'automobile, de la moto et du cycle

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1948)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776290

Nutzungsbedingungen

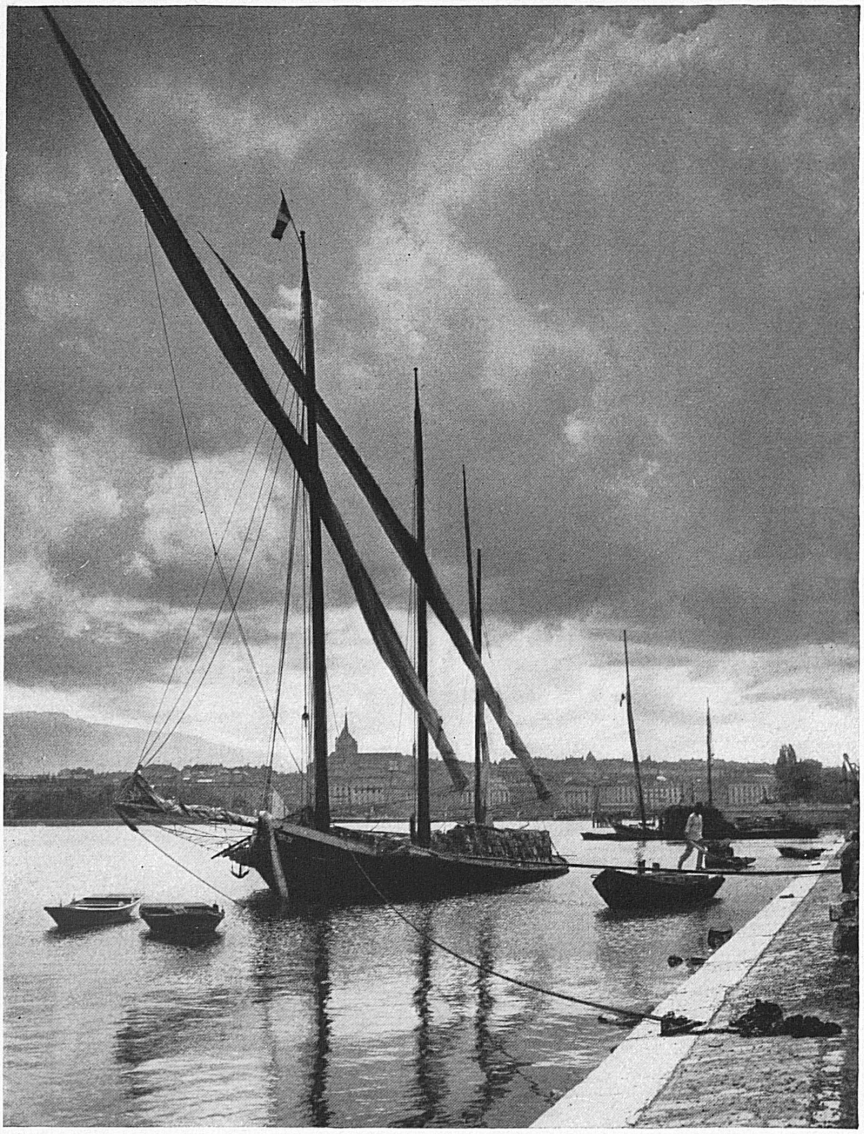
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



A Genève, du 11 au 21 mars 1948

Le XVIIIe Salon international de l'automobile, de la moto et du cycle

En haut: La ville de Genève avec, au premier plan, une des vieilles barques du Léman, pour l'entretien desquelles Genevois et Lausannois se donnent beaucoup de peine. — Oben: Die Stadt Genf mit einer der alten Genfersee-Barken, um deren Erhaltung sich Genfer wie Lausanner bemühen.

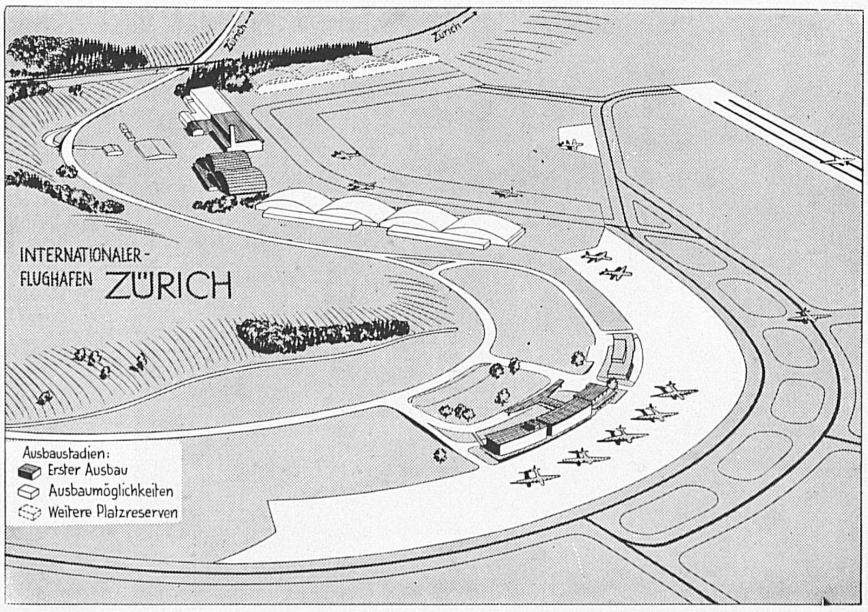
Le XVIIIe Salon de l'automobile et du cycle, le premier salon du monde par le nombre des marques exposantes, le plus grand que Genève ait jamais connu, attire l'attention des spécialistes de tous les pays, et la foule des acheteurs et des curieux des quatre coins de la Suisse. Du tricycle pour bébé sage à la limousine pour industriel désireux de faire du 170 km. à l'heure et de déclarer 17 CV. à l'impôt, on trouvera dans les spacieuses halles de Genève une gamme nuancée de véhicules correspondant à chaque échelon social et à chaque usage professionnel ou privé. Voici tout d'abord la masse imposante des voitures américaines. Malgré les variations de la carrosserie, et malgré quelques innovations (telles que la Packard 1948), elles ont gardé un air de famille: ce sont des modèles éprouvés, constamment perfectionnés. A quelques exceptions près (comme la «Playboy 1948»), les modèles américains, solides, confortables, puissants, restent dans une catégorie relativement lourde. Aussi l'Europe, affaiblie par la guerre, entravée par d'incroyables difficultés économiques, ne pourra-t-elle tenir tête à la concurrence américaine qu'en cherchant des solutions nouvelles dans le sens de l'économie et de la légèreté. L'Angleterre, engagée dans la lutte acharnée pour les devises, est actuellement le pays qui présente la plus forte exportation d'automobiles, par rapport à sa dimension. La plupart de ses grandes marques se contentent d'améliorer leurs types traditionnels, d'ailleurs de haute qualité. Sur le continent se poursuivent, parallèlement à la production à la chaîne pour la demande courante, des expériences qui se résument en un mot: la conquête de la légèreté. On ne verra à Genève ni la «Probedja» russe ni le «Volkswagen» allemand (enfin réalisé, mais déjà dépassé par les audacieuses solutions françaises). La construction de l'Europe orientale sera représentée par les modèles des usines tchèques nationalisées, en particulier par la «Tatraplan», clou du salon de Prague de 1947. Comme en 1947, la France et l'Italie restent en tête du progrès technique. Seul le manque de matières premières, de machines-outils et de carburant empêche encore un brillant essor de l'industrie automobile de ces deux pays où des prototypes révolutionnaires sont prêts à la fabrication en série. D'autre part, les poids lourds, largement représentés au salon, méritent de retenir l'attention. Mais ne dévoilons pas d'emblée tous les mystères de cette brillante exposition, où le visiteur pourra contempler la voiture d'hier, aboutissement d'un glorieux passé; la voiture d'aujourd'hui, produit des expériences de la guerre et des découvertes scientifiques; enfin, déconcertante, passionnante, pleine de promesse, la voiture de demain.

L'aménagement des aéroports internationaux de Genève et de Zurich

L'aérogare de Genève-Cointrin en construction

Noblesse oblige: après avoir établi l'admirable piste de béton de l'aéroport intercontinental de Cointrin, Genève ne pouvait laisser subsister longtemps les baraques provisoires et les vieux hangars. On poursuit rapidement la construction d'une aérogare de 226 m. de long et d'un hangar de 170 × 60 m., dont les portes mesureront 15 m. de haut. Ces installations, qui seront achevées au printemps 1948, sont prévues pour un trafic de 300 passagers et permettront d'abriter simultanément huit quadrimoteurs et cinq ou six bimoteurs.

Die Hochbauten des künftigen Flughafens Zürich

Wie die nebenstehende Skizze zeigt, ist auch das Bauprogramm des künftigen Flugbahnhofes Zürich-Kloten bereinigt. Wie in Genf werden das Aufnahmegebäude (mit Verkehr bis zu 300 Personen stündlich) und die technischen Bauten (Werft mit Werkstätten, zwei Hangars von 75 m Breite, 65 m Tiefe und 11 m Torhöhe) streng voneinander getrennt werden. Man rechnet damit, den regelmäßigen Flugbetrieb im Herbst 1948 von Dübendorf nach dem neuen Flughafen zu verlegen.

A l'occasion du Salon international de l'automobile, à Genève, les C. F. F. accordent des facilités de transport; les billets simple course à destination de Genève-Cornavin, pris entre le 9 et le 21 mars 1948 et timbrés à l'intérieur de l'exposition, donneront droit au retour gratuit. — Für den Besuch des Internationalen Automobil-Salons in Genf gewähren die SBB eine Fahrvergünstigung; die vom 9. bis 21. März 1948 nach Genf-Cornavin gelösten Billette für einfache Fahrt berechtigen nach Abstempelung in der Ausstellung zur Rückfahrt.