# Le Salon international de l'auto

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): **- (1949)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777675

**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**

# LE SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO

## *Genève, 17-27 mars*

S'il porte le numéro 19 de la série — et quelle glorieuse série! — internationale, le Salon de l'auto de Genève, vers qui convergent les regards, du 17 au 27 mars, peut surtout être classé, et de loin, le premier du monde. Avant la guerre, en tenant compte des marques exposantes et des pays représentés, on établissait un classement où New-York tenait la tête, devant Londres, Paris, Berlin, Genève, Bruxelles et Milan.

Aujourd'hui, les rôles sont renversés. Le Salon de Genève, qui doit à l'avantage d'être en terrain neutre de pouvoir réunir les marques des différentes « zones d'influence », prend nettement la première place, devant Bruxelles, Paris, Londres et Turin. Il n'est pas seulement le premier des Salons de l'auto, il est le Salon international de l'auto et comme tel il présente un intérêt extraordinaire.

Il totalise en effet 400 exposants sur une surface louée de 15 437 m². On y admire, c'est le mot, car on pense bien qu'il s'agit des modèles les plus récents, 77 marques de voitures de tourisme, soit 23 anglaises, 22 américaines, 14 françaises, 9 italiennes, 3 tchécoslovaques, 4 allemandes, 1 hollandaise et 1 autrichienne. On compte d'autre part 54 marques de véhicules industriels, 17 suisses, 14 américaines, 9 anglaises, 8 françaises, 4 italiennes, 1 allemande et 1 autrichienne. Et comme pour donner un démenti à l'opinion qui prévaut que notre époque est celle de la série, 23 carrossiers se sont donné rendez-vous, qui tentent de fixer le choix du visiteur sur leurs réalisations.

Et comme on ne saurait concevoir l'automobilisme sans accessoires et équipements divers, 120 stands sont réservés à ces spécialités, tandis que 9 stands sont loués par des constructeurs de bateaux.

Quant aux cycles et motos, c'est 116 marques, provenant de huit pays, qui se disputeront le choix du visiteur, qui ne quittera certainement pas les lieux sans parcourir les stands de pneumatiques, de carburants ou de lubrifiants.

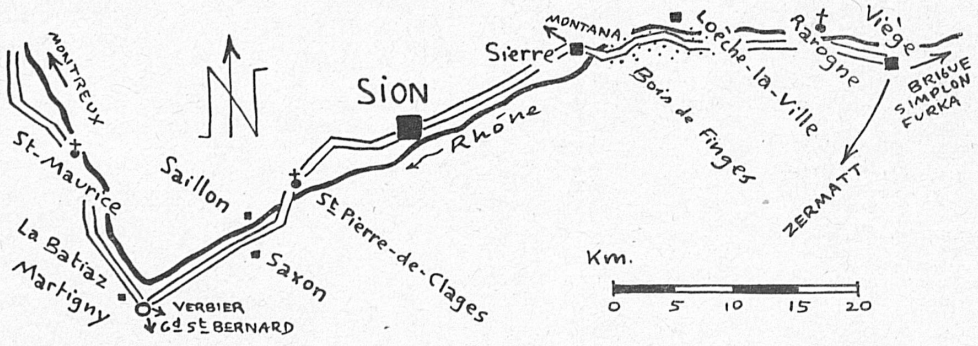
C'est là une participation qui surpasse nettement celle des années précédentes et qui a contraint les organisateurs à se montrer ingénieux quant à la disposition des locaux. Un Salon n'est pas une foire, et pour qu'il soit digne de son nom et, dans le cas particulier, de son rang, sa présentation doit être impeccable.

Elle l'est. On peut le dire sans réserve aucune. Le visiteur qui parcourt les vastes halles dont la surface totale est de 26 000 m² peut en admirer l'ordonnance, le confort et la décoration. Tout y plaît à l'œil et fait que la visite n'est pas seulement pleine d'intérêt, mais aussi pleine d'agrément.

On ne s'étonne plus dès lors que le Salon international de l'auto, de la moto et du cycle attire aussi bien les techniciens, à l'affût de toute réalisation nouvelle et de l'effet qu'elle produit sur le public; que les amateurs de belles voitures, les automobilistes soucieux de parfaire leur équipement au goût du jour, ou encore les simples curieux, ces automobilistes en puissance que sont tous les piétons! en un mot tous ceux qui s'intéressent à la vie économique du pays. J.

# EN ROULANT A TRAVERS LA SUISSE ET A TRAVERS LES SIÈCLES...

## *Etapes historiques du Valais de Saint-Maurice d'Agaune à Viège*




Voie de transit depuis des millénaires, grande voie militaire d'Auguste à Napoléon, voie de pénétration de la civilisation antique et peu après du christianisme, voie de pèlerinage, le Valais fut dans l'histoire une des artères vitales de l'Europe. Automobiliste qui vous engagez dans le défilé de St-Maurice, le pied sur l'accélérateur et la cigarette au coin de la bouche, songez un instant à tous vos prédécesseurs. Entendez-vous retentir au pied de ces rochers menaçants le pas des agiles Nantuates, redoutables adversaires des légionnaires de Servius Galba? le trot ferme de Charlemagne et de ses preux? le galop terrifiant des noirs Sarrasins? Depuis quatorze siècles, le chant des moines célèbre ici le souvenir du massacre de la Légion thébaine et de son chef Saint Maurice. L'abbaye, périodiquement mutilée par les éboulements, conserve parmi d'autres inestimables trésors un onyx bleu qui représente Electre sur la tombe d'Agamemnon, mais qui se trouve monté sur un pied