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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 3

Artikel: Tous au salon de Genève

Autor: Vuilleumier, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-778814

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

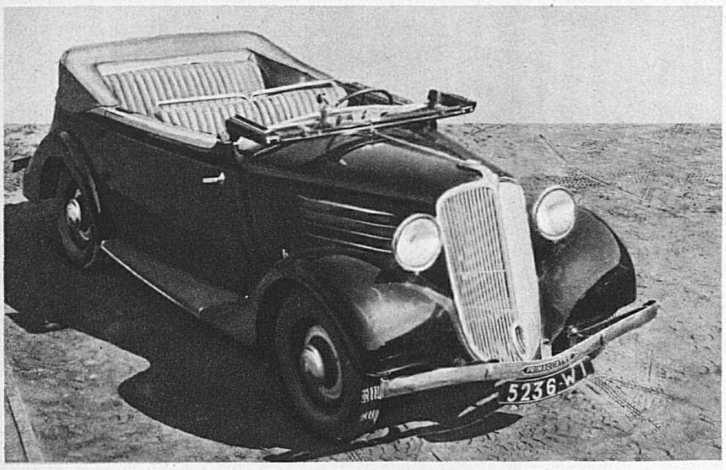
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 17.07.2025

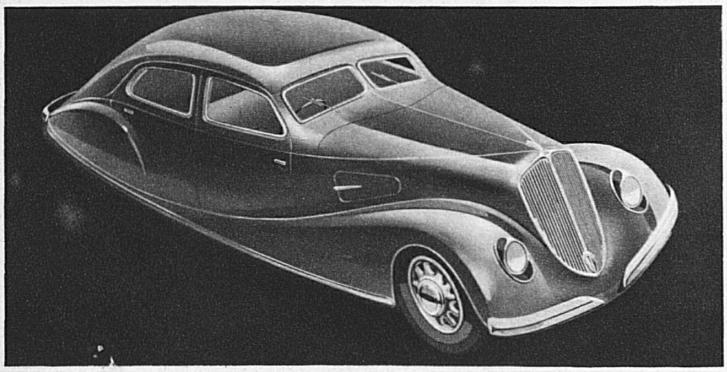
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

TOUS AU SALON

Voici une occasion de vous rendre au Siège de la Société des Nations et de tant d'insti-



Renault, Type Primaquatre Cabriolet, 11 CV, 4 cyl.
Renault, Type Primaquatre Cabriolet, 11 PS, 4 Zyl.



Renault, Type Vivastella Grand Sport, 6 cyl., 21 CV
Renault, Type Vivastella Grand Sport, 21 PS, 6 Zyl.

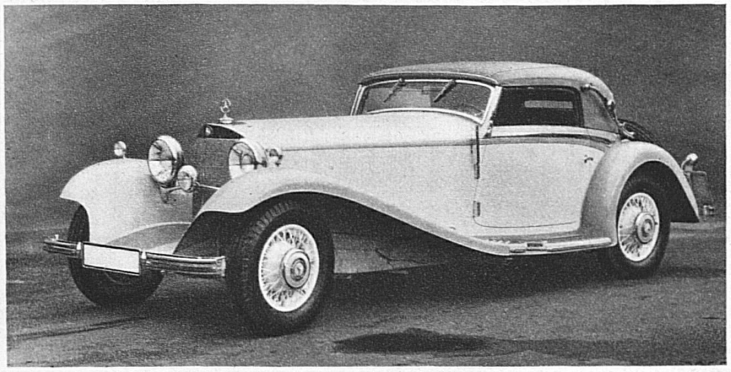
Si chacune de nos villes est fière à juste titre de ses manifestations propres, on conçoit tout particulièrement bien le légitime orgueil avec lequel les Genevois abritent chaque année, dans leur magnifique Palais des Expositions, le Salon Suisse de l'Automobile.

L'importance économique et technique de ce Salon est reconnue par les constructeurs et les compétences de tous les pays. Les chiffres le prouvent: malgré la dépression économique, sans précédent dans les temps modernes et dont nous ne sommes pas encore sortis, malgré les concentrations effectuées dans l'industrie automobile, malgré les contingentements qui limitent forcément les ventes, malgré les arrangements survenus entre notre industrie des camions et celle des Etats-Unis quant au montage de certaines voitures en Suisse, arrangements qui ont amenés les constructeurs de véhicules industriels américains à renoncer au marché helvétique, 57 marques de voitures de tourisme, 8 de poids lourds et 9 carrossiers auront leur stand au XIIme Salon International de l'Automobile et du Cycle. A ces chiffres s'ajoute un nombre considérable d'exposants des branches « Motocyclisme », « Cyclisme », « Accessoires », « Tourisme » et des industries annexes.

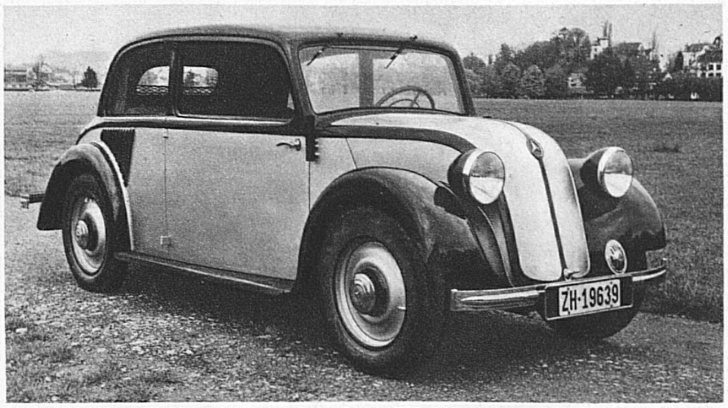
Tandis que le Salon de New-York, en janvier de cette année, ne réunissait que 25 marques, Genève s'offre, elle, le luxe de présenter, en section « tourisme », 20 firmes américaines, 12 allemandes, 12 françaises, 8 anglaises, 3 italiennes et 2 tchécoslovaques, et, en « véhicules industriels », une marque allemande, deux françaises, une italienne et quatre de chez nous.

Ce qui donne à la manifestation genevoise une valeur sans égale, c'est qu'elle se déroule dans un pays qui n'a presque pas d'industrie automobile de tourisme et qu'elle donne ainsi aux marques du monde entier l'occasion de tenter leur chance et de s'affronter à armes égales, en toute liberté.

Ce que sera le Salon de 1935, nous le savons par le compte-rendu de ceux de Paris, de New-York et de Berlin, principalement, ainsi que



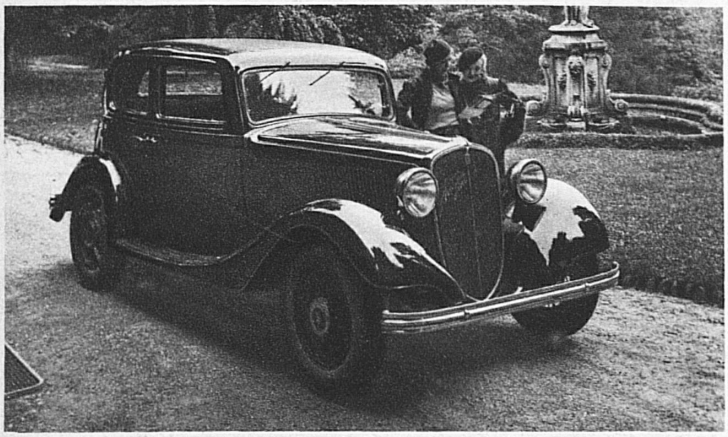
« Mercédès-Benz », Type 500, à compresseur, 26 CV, 8 cyl.
« Mercedes-Benz », Typ 500, Kompressor, 26 PS, 8 Zyl.



« Mercédès-Benz », Type 130, 4 cyl., 7 CV, avec moteur à l'arrière
« Mercedes-Benz », Typ 130 mit Heckmotor 4 Zyl., 7 PS

par l'arrivée chez les agents des châssis d'exposition et même des voitures carrossées. Synthèse heureuse des expositions nationales des pays producteurs, celle de Genève, complétée par la brillante phalange de nos poids lourds, de nos fabriques de motocyclettes et d'accessoires, tous produits de réputation mondiale, et par les plus beaux travaux de nos grands carrossiers, mettra en évidence les solutions modernes les plus intéressantes.

Spectacle d'art, précieuse leçon technique et manifestation d'élégance, rehaussée de compétitions sportives et touristiques, telle sera, dans un cadre et une ambiance qui ne peuvent guère se trouver ailleurs, la fête qui doit attirer en mars à l'extrémité du Lac Léman, non seulement les automobilistes, motocyclistes et cyclistes, mais encore tous ceux qui s'intéressent aux efforts que fait et que doit faire un pays qui veut vivre et grandir.

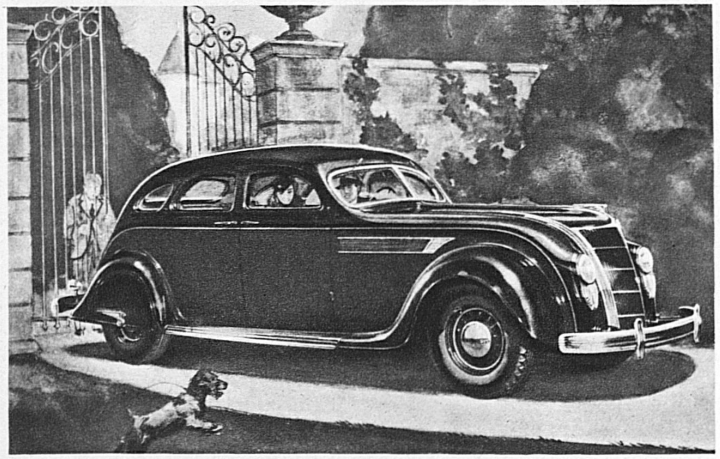


La Fiat « Ardita-Sport », 4 cyl., 10/53 CV, en conduite intérieure « Sedan » sans montant latéral
Fiat, Ardita Sport, 4 Zyl., 10/53 PS, viertüriger Innenlenker ohne Mittelpfosten

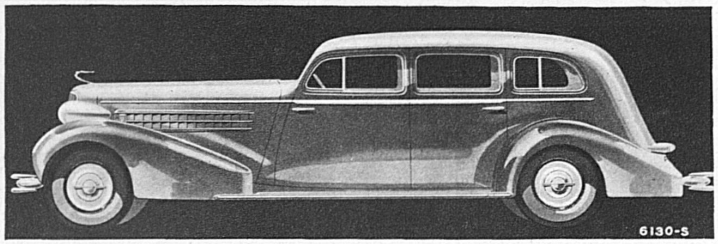
DE GENÈVE

Le plus important d'Europe, le plus international du monde entier. (Du 15 au 24 mars 1935)

tutions internationales. Le billet de simple course vous donnera droit au retour gratuit



La nouvelle Chrysler-Airflow 8 cyl., moteur flottant, 27 CV
Der neue Chrysler-Airflow, 8 Zyl., 27 PS



La nouvelle Cadillac (Fleetwood Standard)
Das neue Cadillac-Modell (Fleetwood Standard)

Aller au Salon? Mais c'est toujours la même chose, répètent quelques profanes... ou quelques jaloux, en se décernant un brevet d'incompétence!

Et pourtant, quelle effervescence, quel bouillonnement d'idées, quelle activité ordonnée, quelle poursuite perpétuelle pleine de grandeur dans ce tableau annuel de l'industrie automobile! Loin de se laisser abattre par la crise, les fabricants d'autos se sont attachés à la vaincre par des prix toujours plus bas, pour des machines encore plus belles, plus confortables et surtout plus économiques et plus sûres. Les automobiles de 1935 ne gaspillent plus l'essence, l'huile, les pneumatiques. Elles ménagent leur moteur et tous leurs organes. Après avoir porté leur rendement à un degré remarquable, les ingénieurs qui les dessinent s'efforcent de diminuer l'effort à fournir en leur donnant des formes plus logiques et plus rationnelles pour vaincre le milieu ambiant: l'air.

Ainsi sont nées les formes aérodynamiques (puisque ainsi on les appelle!), ces formes fuyantes qui soulèvent les filets d'air, suppriment toutes les aspérités, créatrices de remous dévoreurs d'essence, mais — ô miracle! — donnent plus de place, de confort et de visibilité aux occupants de la voiture.

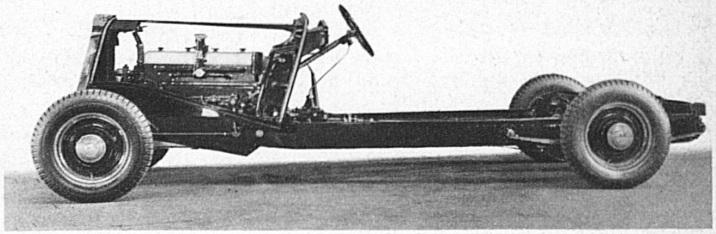
Economie, confort, silence, vitesse...

Le pneumodynamisme n'est pas seul à amener ces avantages. Les constructeurs des moteurs ont continué leur effort. Avec une belle hardiesse, ils ont porté la compression à un taux jamais atteint jusqu'ici en tourisme, éliminant les embûches semées sur leur route, par de multiples perfectionnements aux magnétos (avance à l'allumage, fonction non plus seulement de la vitesse, mais encore de la compression), aux carburateurs (« ralenti-stop », dispositif coupant le moteur au ralenti lorsqu'on ne débraye pas), à l'admission des gaz, au refroidissement de la culasse (dorénavant en métal léger ou même en cuivre, excellent conducteur de la chaleur), au remplissage du cylindre (forme de la chambre de combustion améliorée), au refroidissement des sièges de soupapes (du reste établis de plus en plus en acier spécial et démontables, etc....

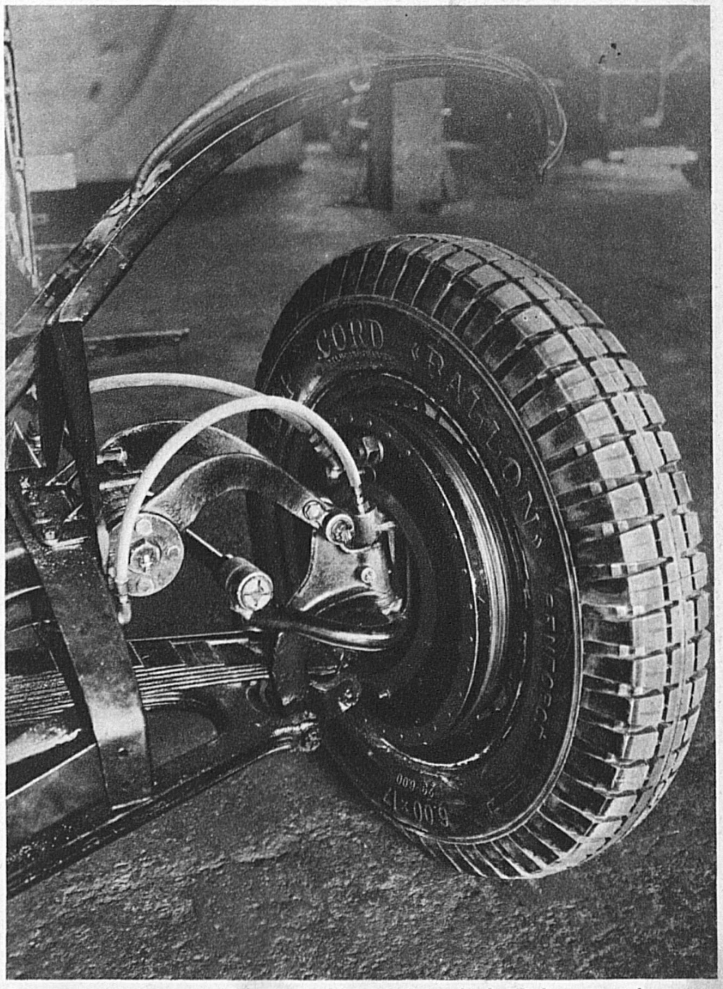
Le gain de puissance, dû à l'augmentation de la compression, contribue au silence, à la souplesse, à la vitesse et aussi à augmenter la longévité de la machine en lui permettant de rester constamment bien en deça des possibilités de son moteur.

Quant au confort accru des voitures que l'on verra à Genève, il sera dû tout d'abord au meilleur équilibrage que l'on a obtenu en avançant le moteur sur l'essieu avant, ce qui a eu pour conséquence de permettre le logement de tous les passagers en avant du pont arrière, fussent-ils au nombre de six, car on fait, de plus en plus, des sièges à trois places côte à côte. Mais d'autres facteurs sont intervenus, comme la généralisation des roues indépendantes, celle des stabilisateurs, des amortisseurs réglables, l'abaissement du centre de gravité et aussi l'emploi de vitesses surmultipliées qui suppriment les vibrations aux fortes allures, par l'abaissement du régime du moteur.

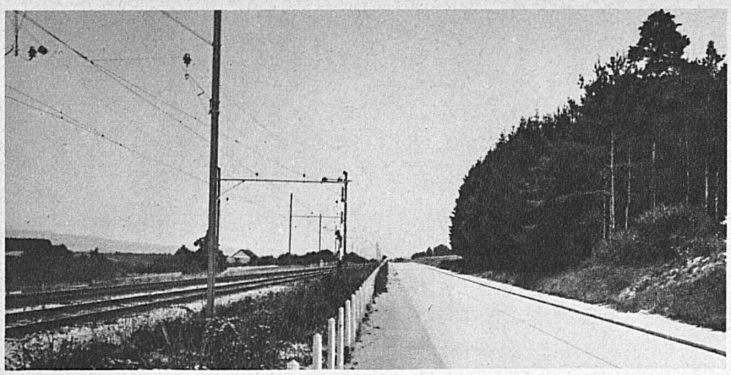
La sécurité des passagers sera particulièrement grande sur les machines que l'on pourra admirer au Palais des Expositions. En effet, après les verres incassables et les carrosseries «tout acier», on assistera



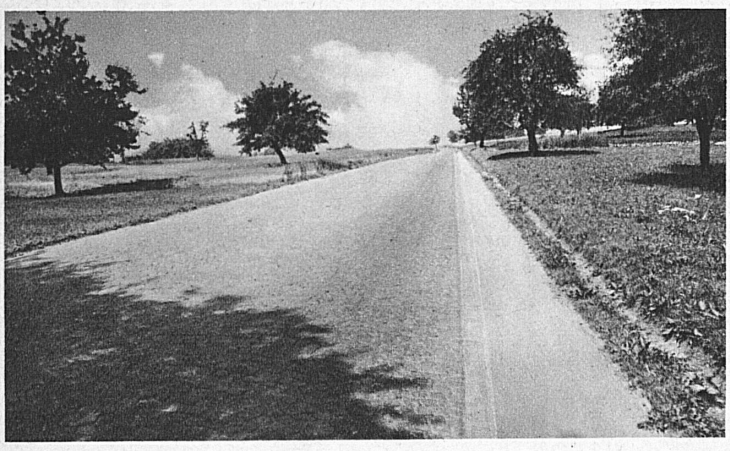
Châssis Delage, 8 cyl.
Delage-Chassis, 8 Zyl.



La suspension avant à roues indépendantes de la Delage 8 cyl., type D 8.85 et les robustes pneus Dunlop qui l'équipent
Delage-Vorderrad mit Einzelaufhängung, Pneu Dunlop



Deux voies modernes conduisant à Frauenfeld en Thurgovie
Elektrische Bahnlinie und Betonstrasse nach Frauenfeld im Thurgau

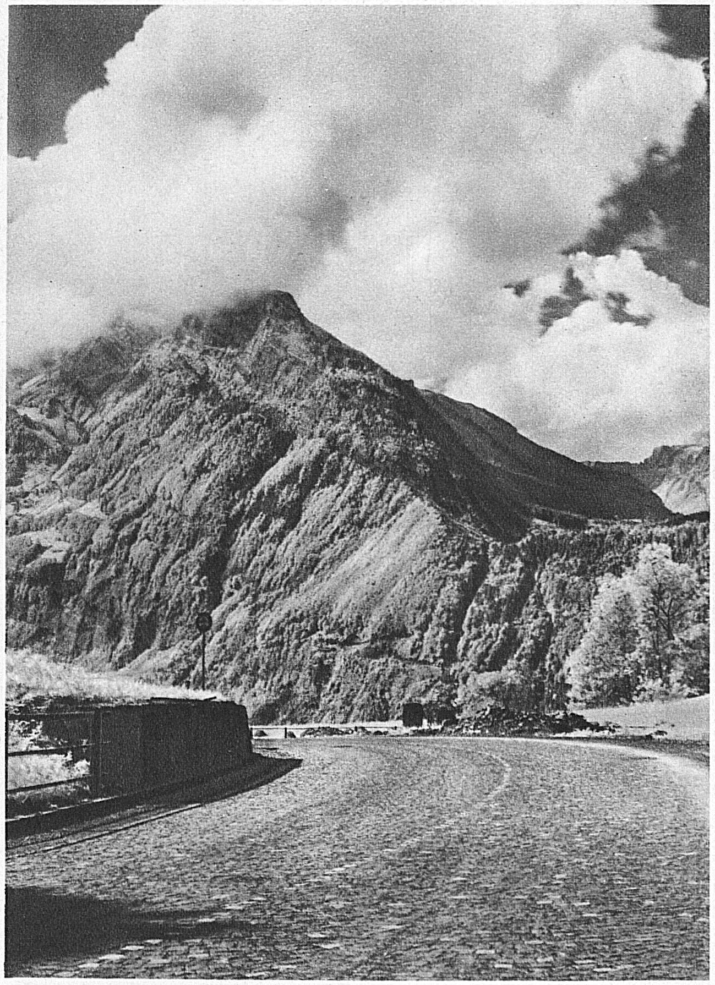


La route du Bözberg, qui conduit de Brugg dans le Fricktal et au Rhin
Die Bözbergstrasse, die von Brugg ins Fricktal und an den Rhein hinunterführt

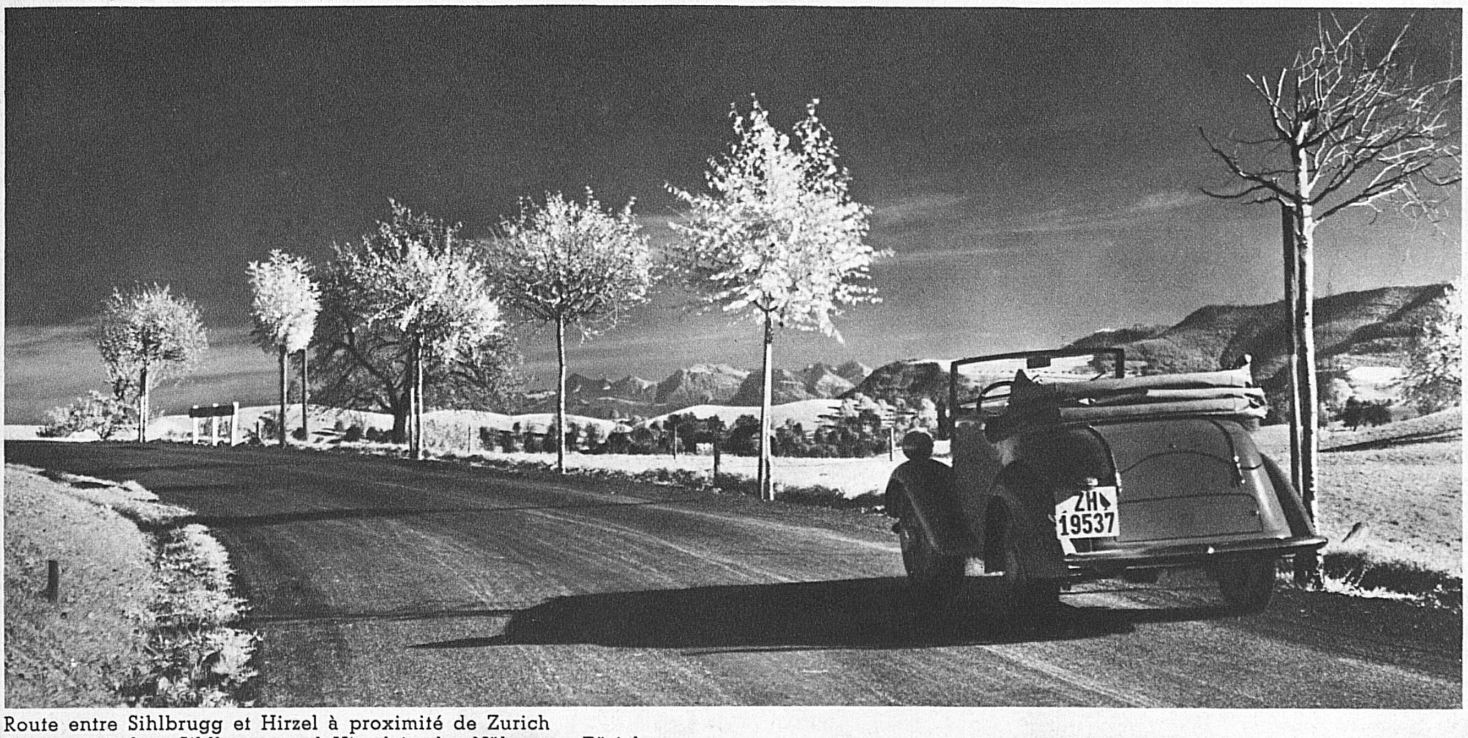
à la consécration des toits en tôle d'acier, et à celle des freins à grande efficacité et à réglage automatique, qu'ils soient hydrauliques ou à dépression. Mais la sécurité des personnes n'a pas fait négliger celle de marche du mécanisme, et les progrès qui ont vu le jour dans le domaine du refroidissement du moteur, dans son graissage (abondant dès le départ, grâce à des tuyauteries de fort diamètre, et constante, malgré une usure locale, par la pose de « calibres » dans chaque circuit), dans les paliers de la pompe à eau, et dans les nouveaux antifrictions, sont de sûrs garants d'une circulation exempte de toute panne. L'agrément de conduire sera plus grand que jamais, avec les nouvelles boîtes de vitesses automatiques ou présélectives (mécaniques, pneumatiques ou électriques), les servo-moteurs de débrayage, les embrayages « faciles », à masselottes (utilisant la force centrifuge), les dynamos de charge plus puissantes, les « thermostarter », qui donnent un démarrage aisé par les plus grands froids, les pneus spéciaux, adaptés à tous les terrains, et . . . les postes de radio, dissimulés sous le tablier des voitures.

Tous ces perfectionnements, qui concourent à faire de l'automobile « orthodoxe » un véhicule splendide, docile, fidèle, rapide, doux et silencieux, n'empêchent pas les novateurs de tracer la voie de demain. Aussi verra-t-on à Genève des voitures à traction « avant », à moteur à l'arrière, des suspensions hardies et des carrosseries « révolutionnaires ». Citer des noms nous entraînerait trop loin, mais il faut dire que cette construction d'avant-garde ouvre des horizons nouveaux aux industriels et qu'elle leur permet de s'élancer vers de nouveaux progrès . . .

H. Vuilleumier.



Sur le parcours glaronais de la route du Kerenzerberg
Auf der Glarnerseite der Kerenzerbergstrasse



Route entre Sihlbrugg et Hirzel à proximité de Zurich
Strasse zwischen Sihlbrugg und Hirzel in der Nähe von Zürich