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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1938)

Heft: 2

Artikel: Le XVme Salon international de l'Automobile : Genève, 9-20 février 1938

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-778591

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

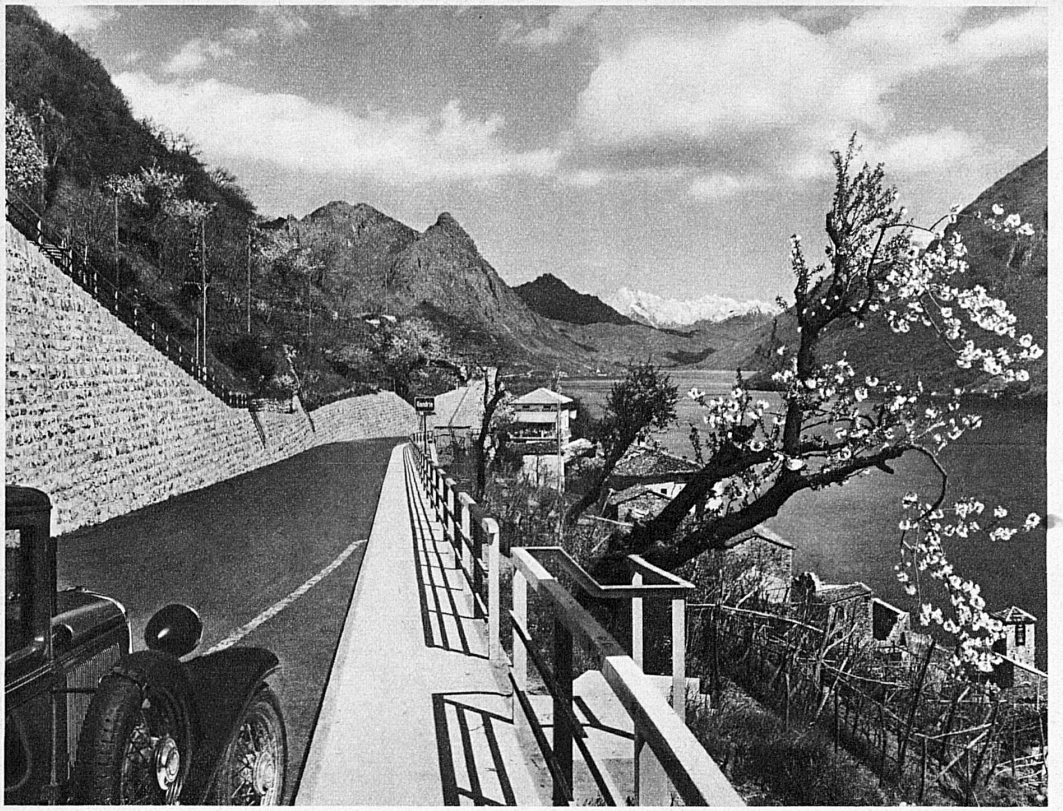
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.07.2025

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



La route de Gandria qui relie Lugano à St-Moritz en 3 heures d'auto

Le XVme Salon international de l'Automobile

Genève, 9—20 février 1938

La Femme et l'Auto

L'engouement toujours plus marqué de la grande masse pour le véhicule à moteur, fera de Genève, du 11 au 20 février, le centre d'attraction pour tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent à l'automobilisme.

La chose est d'ailleurs normale, car, si la voiture automobile est étroitement liée à notre trépidante activité, elle joue un rôle non moins important dans la vie de la femme moderne; on peut même affirmer que le Salon doit une bonne partie de sa vogue à l'élément féminin. En effet, à part l'attrait des nouveaux modèles il est devenu de bon ton de se retrouver autour des stands, où, sous le couvert de la technique on y parle des potins du jour.

Autrefois c'était une véritable singularité pour une femme de conduire une voiture automobile; aujourd'hui, au contraire, on considère comme un fait parfaitement normal de voir une femme conduire sa voiture. Mieux encore, on ne s'étonne même plus de rencontrer, sur les routes loin de tout secours éventuel, une voiture où le sexe fort n'est pas représenté.

Qu'y a-t-il donc de changé?

Sans doute il faut tenir compte du phénomène social qui se développe peu à peu et dont les vingt dernières années ont marqué une étape extrêmement rapide, de ce que les féministes appellent pompeusement émancipation de la femme et qui, certes, n'est pas étranger à l'état de choses actuel. Il y a des femmes médecins, des femmes avocats, il commence à y avoir des femmes ingénieurs, bref, tout laisse supposer que, sinon tout de suite, mais dans un avenir plus ou moins proche, l'homme et la femme seront pratiquement égaux au point de vue social.

Rien d'étonnant, par suite, à la conquête de l'automobile par la femme. Mais encore a-t-il fallu pour que cette conquête fut possible que l'automobile se pliât aux nécessités nouvelles que lui impose le sexe et la faiblesse relative de sa conductrice. Si l'évolution sociale à laquelle nous assistons en ce moment s'était produite il y a trente-cinq ou quarante ans, il est pour ainsi dire certain que

Phot.: Schiefer, Steiner-Heiniger

nous n'aurions pu voir en 1900 ou 1905 des femmes conduire des voitures comme nous en voyons maintenant.

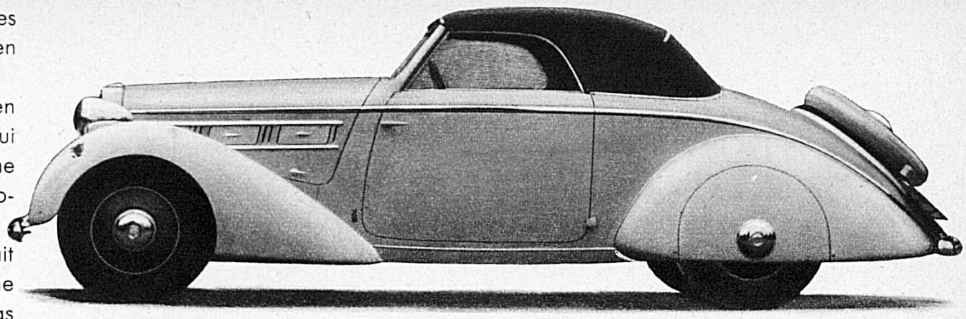
Il existait à cette époque et il n'y a pas bien longtemps encore des obstacles matériels qui s'opposaient complètement à ce qu'une femme put utiliser une voiture et en tirer un parti honorable.

Ces obstacles étaient de l'ordre suivant; il y avait surtout l'obligation de pouvoir mettre en marche à la main, un moteur à explosion, opération pas très facile et devant laquelle reculaient un grand nombre de représentants du sexe qualifié fort. La conduite même de la voiture exigeait à cette époque une vigueur musculaire suffisante, car les directions n'étaient pas toujours très douces. La pression qu'il fallait exercer sur les pédales pour débrayer ou freiner était souvent fort importantes et la fatigue consécutive à une étape normale, mettait souvent le conducteur à rude épreuve. Et la terrible manœuvre du changement de vitesse; et la panne de pneu souvent inquiétante car on ne connaissait encore ni roues, ni jantes amovibles.

Aujourd'hui plus rien de tout cela, tout est réglé au chronomètre, tout est automatique. Madame s'installe au volant de son cabriolet appuye sur son bouton, le moteur entraîné par le démarreur part tout seul. Plus d'effort à accomplir pour conduire ou passer les vitesses. Bref, après une randonnée de 200 kilomètres, madame sort du cabriolet aussi reposée qu'au moment du départ et sans une tache à ses gants beurre frais.

Grâce aux progrès réalisés par la technique, le maniement et la conduite d'une voiture sont devenus un amusement pour la femme. Et à quoi doit-on attribuer ces progrès, mais tout simplement au stimulant de la concurrence créée par les Expositions internationales.

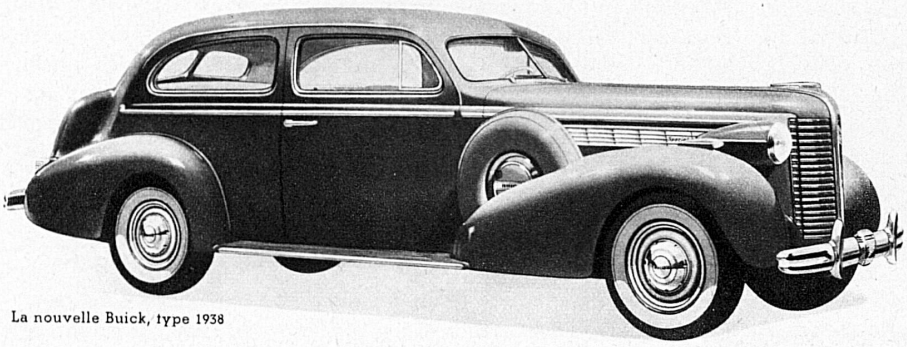
Si vous en doutez, une seule visite au Salon aura tôt fait de vous convaincre. o. j.



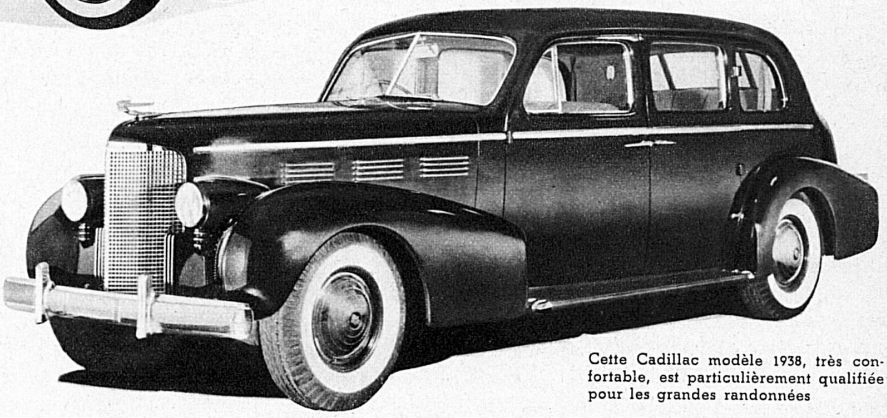
Cabriolet Lancia, dont les lignes élégantes sont profilées selon le goût du jour

Zum Genfer Automobilsalon „Einfach für retour"

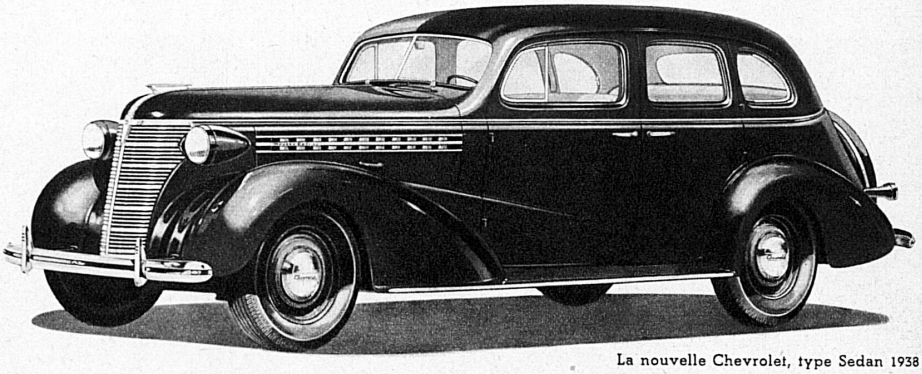
Den Besuchern der Internationalen Automobilausstellung im Genfer Palais des Expositions wird von den Bahnen die Fahrtvergünstigung « Einfach für retour » gewährt. Die vom 9. bis 20. Februar 1938 gelösten einfachen Billette nach Genf berechtigen zur Gratisrückreise, wenn sie im Salon abgestempelt worden sind. Ihre Gültigkeitsdauer beträgt 6 Tage; sie verkürzt sich jedoch vom 18. Februar an, da die Rückreise spätestens am 22. Februar erfolgen muss. Die Schnellzugszuschläge sind für beide Richtungen voll zu bezahlen.



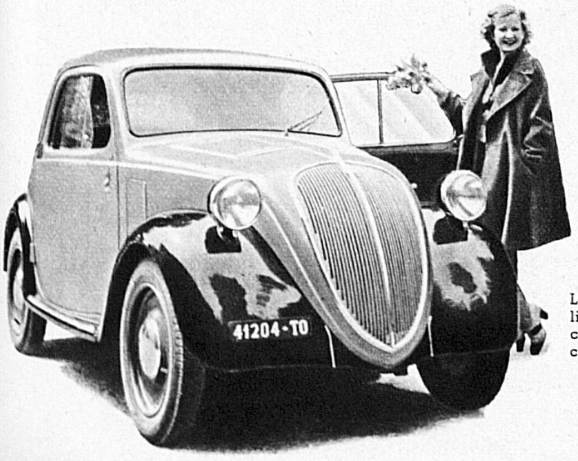
La nouvelle Buick, type 1938



Cette Cadillac modèle 1938, très confortable, est particulièrement qualifiée pour les grandes randonnées



La nouvelle Chevrolet, type Sedan 1938



La petite Fiat, baptisée «Topolino», se rit, malgré sa petite cylindrée, de toutes les difficultés de la route

Facilités de transport

Les visiteurs de cette exposition bénéficieront d'une réduction de taxe en ce sens que les billets ordinaires de simple course qu'ils prendront pour se rendre à Genève, pendant la période du 9 au 20 février 1938, leur donneront droit au voyage de retour à la gare de départ primitive, à condition d'avoir été timbrés à l'exposition.

La durée de la validité de ces billets sera de 6 jours, avec cette restriction toutefois que les billets retirés les 18, 19 et 20 février ne seront valables pour le retour que jusqu'au 22 février, ce jour compris.

La surtaxe pour trains directs doit être payée dans les deux directions.