

La ricerca della vettura bella e comoda

(Dal nostro inviato speciale)

PARIGI, ottobre.
 In questi giorni si assiste inutilmente in mostra parigina esemplari di carrozzerie che qualche si chiamavano "aerodinamiche", forse perchè per la mole spostavano più non fosse necessario. Vi anzi tra i carrozzieri una tendenza piuttosto per questo genere di im-macchine, che poco si adattano alle esigenze del traffico specie nelle città.
 La marcia indietro; in caso si ritorna addirittura, pur con quei perfezionamenti portati a prezzo costruttivo. I più in questo campo sono inglesi, che non si decidono ad abbandonare le loro macchine alte e capaci; e se le preferiscono addirittura la macchina scoperta e particolarmente il "torpedo" da noi pressochè dis-



La Graham Paige americana, con motore a compressore

per esempio Hudson che espone un cabriolet con tre posti anteriori frontali ed un posto posteriore fianco marcia tutto spostato lateralmente, abbastanza comodo, anche per lunghi viaggi.

Gomme e sospensioni

Una caratteristica che balza subito all'occhio è la rapida diffusione che ha avuto sulle vetture francesi la nuova ruota Michelin per gomma «pilota», della quale già s'è parlato l'anno scorso. E nel campo dei pneumatici è evidente lo sforzo delle case costruttrici per offrire gomme, che oltre ad un buon molleggio, presentino quelle doti di aderenza

mente i grandi progressi compiuti in fatto di sospensioni hanno contribuito non poco alla soluzione del problema della stabilità e del molleggio. Come abbiamo detto parlando della produzione americana, c'è stato un tempo d'arresto nell'applicazione dei sistemi a ruote indipendenti, ed in specie per quel che riguarda le sospensioni posteriori, ma è ormai generale l'impiego delle ruote indipendenti al treno anteriore. E perfino la Rolls-Royce, la più conservatrice delle marche, nel suo nuovo modello sei cilindri 4250 cmc., ha applicato il sistema a ruote indipendenti anteriori, adottando un sistema a trapezio deformabile, con ammortizzatori idraulici regolabili a molle cilindriche. E' del resto questo sistema, più o meno modificato, quello che s'è maggiormente diffuso e che sembra il più pratico ed il meno costoso e complicato. Molti costruttori adottano però — nelle sospensioni posteriori — le aste di torsione, e altri il sistema Mercedes a molle cilindriche, anteriormente e posteriormente, o le balestre trasversali, come Renault, nella sua nuova «Juvaquatre».

Tra le applicazioni non comuni in fatto di sospensioni, ricordiamo quella della Amilcar, costruita con chassis sistema Gregoire, interamente in lega leggera, con ruote posteriori fissate ad un braccio girevole attorno ad un punto fisso della estremità del longherone, e quella della nuova La Licorne, che anteriormente ha le ruote indipendenti sospese ciascuna a due mezza-contilever fissate alla parte anteriore del longherone e inclinate a freccia.

Niente di nuovo c'è invece in materia di trasmissione anteriore. La Citroen, in questo campo costituisce per ora un esemplare che non ha avuto imitatori.

Giovanni Canestrini

Il gusto italiano

alcuni invece eccedono in carrozzerie molto basse — e se volete entrarci dovete sfilare il cappello — e comode internamente, che ci sono adirati. Tra gli uni — a parte gli americani — in fatto di comodità di marcia sono difficilmente superate, anche per le notevoli dimensioni dei loro telai, stanno gli italiani, ai quali va dato il merito di non



La imponente 12 cilindri Lincoln

mai esagerato né in un senso né nell'altro. E se dobbiamo dire la verità, di tutti gli stili di carrozzeria, quella di tipo aristocratico, la più scelta ci pare, e che la nostra Touring ha adottato per la 2900 Alfa Romeo si pavoneggia col suo stile, nello stallo della mostra. Tra altre belle vetture di tipo sportivo. Può darsi che i gusti ormai alla vettura agile, compatta, noi ci trascinare a dare un'occhiata che potrebbe essere del personale, ma comunque fatto che anche costruttivamente questa carrozzeria è la più moderna che si veda in questo salone parigino, e che è stata costruita con criteri aeronautici.

za e di sicurezza che bisognano sempre più necessariamente con l'aumento delle velocità delle moderne vetture di serie. Ormai si può dire che tutte le grandi case di gomme costruiscono pneumatici antisdruciolevoli, applicando procedimenti molto simili all'autostrada. Ed in questo campo dobbiamo dir subito che ri-

La bellissima Astura in mostra Lancia, lo stile, con la sua modernissima carrozzeria di serie, le ornamentazioni carrozzerie della Fiat, la quale ha conquistato un successo con i suoi tipi 500 e 750 cmc., le severe e comode carrozzerie che fa onore alla industria, la quale — come sempre — in mostra un posto di primo



La Peugeot «402» tipo sport

teniamo debba considerarsi fra i più riusciti il tipo «silens» della nostra Pirelli, da poco messo in commercio. Dopo aver provato e collaudato questo tipo di gomma su alcune migliaia di chilometri siamo in grado di affermare che non solo s'è riacquisito a diminuire sensibilmente il noioso stridio della gomma, ma s'è trovato un disegno di battistrada che assicura un'aderenza veramente pregevole anche su strade viside.

A questo proposito è anche giusto ricordare che indubbiamente

Le segnalazioni acustiche nell'abitato

Si comunica che, con deliberazione podestarile 20 agosto, approvata dalla giunta provinciale amministrativa e dal Ministero dei LL. PP., sono entrate in vigore le seguenti norme che vietano, in modo assoluto, le segnalazioni acustiche nell'abitato del Comune.

1.) Nell'abitato del comune di Milano è vietato l'uso di segnalazioni acustiche da parte dei conducenti di autoveicoli e delle tranvie urbane ed extra-urbane. I contravventori, quando non incorrano nelle sanzioni previste dal R. D. 2 dicembre 1923, n. 1740, saranno puniti con l'ammenda da L. 10 a L. 200.

In relazione alle vigenti disposizioni contenute nel R. D. 2 dicembre 1923, n. 1740, è ammessa l'oblazione in via breve, mediante il versamento immediato all'agente della vigilanza urbana che accetta la contravvenzione, della somma di L. 25 da parte dei conducenti di autoveicoli e della somma di L. 10 da parte dei conducenti delle tranvie urbane ed extra-urbane.

2.) Nelle ore notturne è obbligatorio l'uso del fari abbaglianti a brevi intermissioni da parte dei conducenti di autoveicoli, per segnalare il loro approssimarsi ad incroci, biforcazioni, curve stradali e per sorpasso di altri veicoli o comunque in caso di pericolo.

I contravventori, quando non incorrano nelle sanzioni previste dal R. D. 2 dicembre 1923, n. 1740, saranno puniti con l'ammenda da lire 20 a L. 400 con l'esclusione della facoltà dell'oblazione in via breve.



La 8 cilindri De Soto

