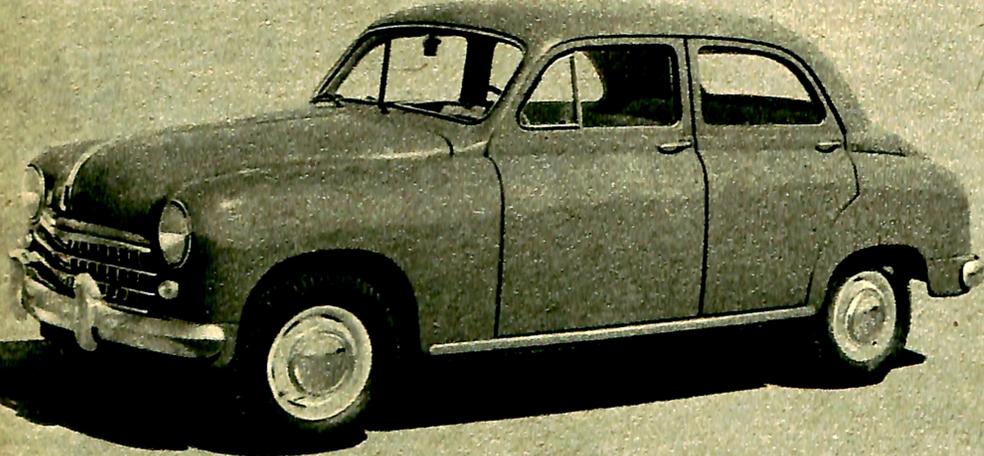
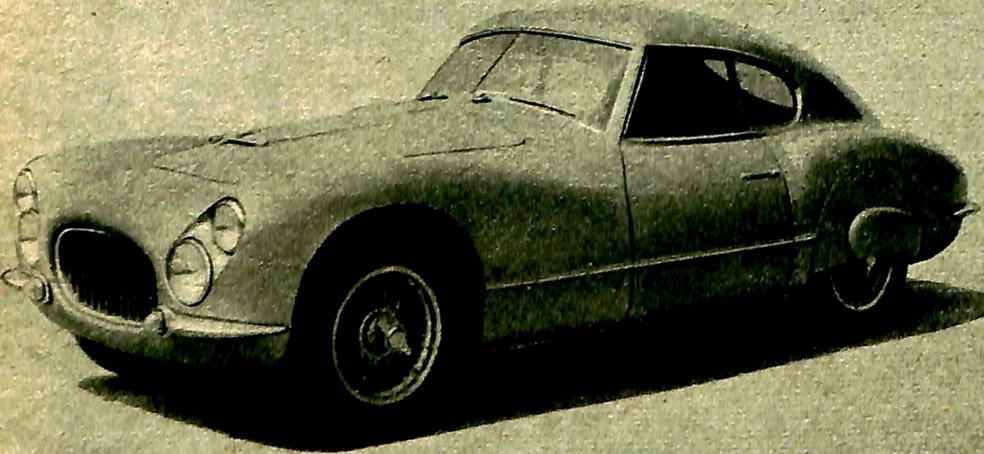


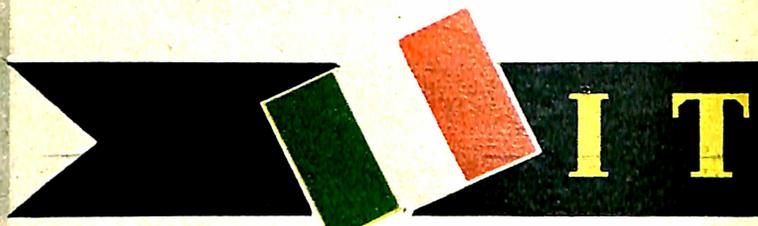
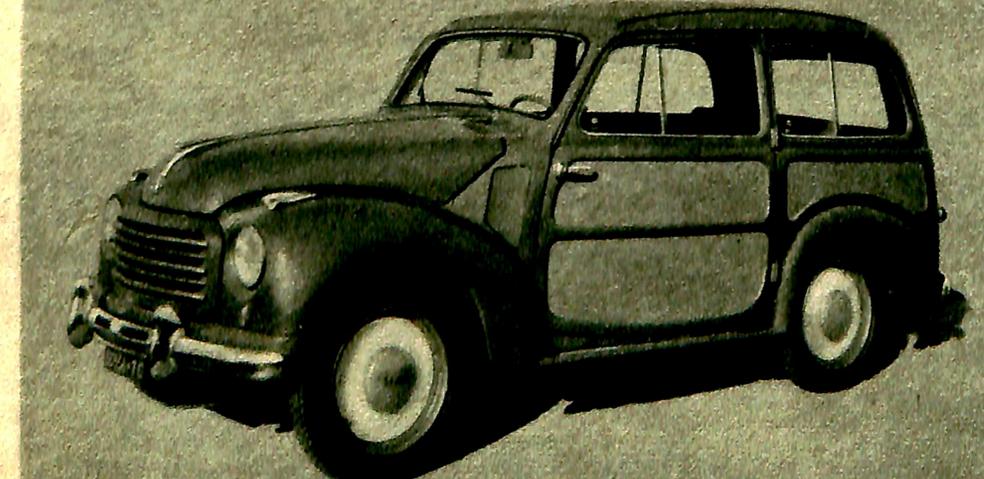
Fiat, le plus important producteur italien, offre à la clientèle une gamme complète de véhicules allant de la « 500 » à la « 1900 ». La « 1100 », cheval de bataille de Fiat, est présentée avec une nouvelle carrosserie et de considérables améliorations mécaniques.



La « 1100 », s'est imposée par ses qualités de confort et de tenue de route. Ce modèle peut être équipé à volonté d'un moteur Diesel.



La 1300, voiture de sport de classe dans les performances — elle approche la 200 à l'heure — est aussi un véhicule aux travaux de Fiat d'actualité en matière sportive.



1953 marque une reprise très nette de l'industrie automobile italienne, après la crise momentanée de l'année dernière. Au cours des six premiers mois de cette année sont en effet sortis 81.172 véhicules, soit 23,9 % de plus que pendant la même période de 1952. Ajoutons même que le chiffre de cette année dépasse de plusieurs milliers d'unités celui correspondant à la production du premier semestre 1951 qui fut l'année record.

Le secteur dans lequel on a pu assister à une reprise vraiment spectaculaire est celui des voitures. En effet, on compte par rapport à l'année dernière 12.000 voitures de plus construites au cours des six premiers mois de 1953. Ce fait est en relation avec l'effort remarquable accompli cette année par la Fiat, qui a lancé sur le marché des modèles nouveaux de caractère essentiellement populaire. N'oublions pas non plus que la production de la Fiat représente plus des 85 % de toute la production nationale et se répercute largement sur les indices globaux de production.

En 1952, dans les milieux automobilistes italiens régnait une atmosphère lourde et tendue : on commençait à parler, avec appréhension, de saturation du marché intérieur. Le phénomène était d'autant plus inattendu que l'Italie a encore une densité de 92,9 habitants pour chaque voiture en circulation, densité parmi les plus basses d'Europe. Mais au printemps de cette année, la Fiat a lancé sa nouvelle « 1100 », voiture moderne utilitaire, satisfaisant les exigences d'une vaste clientèle. Avec la Fiat, la Lancia apportait au Salon de Turin de nouveaux modèles. C'est en somme le véhicule de moyenne cylindrée et de caractère économique qui a marqué la reprise du marché national.

★

On peut faire les mêmes considérations optimistes en ce qui concerne le domaine d'exportation. En 1952 environ, 6.000 véhicules de moins que l'année précédente avaient été exportés, et on disait même que l'Italie allait perdre la bataille contre la concurrence étrangère. Mais les six premiers mois de cette année ont atténué les craintes : 16.597 véhicules exportés contre 14.055 pour la même période 1952. Ce qui fait un accroissement de plus de 18 %, chiffre même supérieur dans le champ des voitures. Dans le domaine des exportations également les chiffres de 1951 (année record) ont été déjà dépassés. Les marchés les plus actifs sont toujours l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et la Suède, alors qu'augmente le flux d'exportations vers l'Espagne et l'Indonésie.

★

Le seul secteur négatif, est celui des voitures d'occasion. L'Italie reste en effet, l'un des pays où les automobiles usagées subissent la plus forte dévaluation. Un véhicule sorti de l'usine depuis un an seulement perd entre les 30 et 50 % de sa valeur. Les voitures où cette diminution est la plus accentuée sont les grosses cylindrées : une « Aurélia » ou une « Alfa-Romeo » s'achètent pour près de la moitié de leur prix initial. La Fiat 1400, elle aussi, qui, neuve, coûte 1.400.000 lire, ne vaut plus que 700.000 ou 800.000 lire, après avoir parcouru 20.000 kilomètres. Le prix des petites cylindrées, lui, s'est maintenu assez bien, si l'on considère qu'une « 500 » perd seulement un tiers de sa valeur. L'explication du phénomène réside surtout dans le fait qu'aujourd'hui, en Italie, n'existe pratiquement pas de « délai de livraison », sauf en ce qui concerne quelques modèles utilitaires. En outre, toutes les maisons diffusent de plus en plus le système de vente à crédit dont les conditions sont particulièrement avantageuses, chose impossible à obtenir pour des voitures d'occasion.

ALIE

par LUIGI COSTANTINI

FIAT

DANS le cadre de la production nationale, la Fiat vient toujours en tête, avec 118.000 véhicules construits en 52. La « Nouvelle 1.100 » constitue actuellement la meilleure arme pour l'activité des usines. Cette voiture est dotée d'un moteur de 1.089 cmc., qui développe 36 CV ; étant donné son extrême légèreté, elle a une consommation très basse et une vitesse de plus de 115 km.-h. Ses cinq places ont pratiquement résolu le problème de la voiture utilitaire italienne. La « nouvelle 1.100 » sera exposée au centre du stand Fiat au Salon de Paris. Alors que se poursuit la production de la « 500 » et de la « 1.400 », l'Italie compte maintenant sa première voiture Diésel, grâce à la « 1.400 Diésel » actuellement en circulation. Il s'agit d'un moteur Diésel 1.900, 4 cylindres, 40 CV à 3.200 tours, déjà monté sur la camionnette « 615 N » et sur la « Campagna ». Dans un pays comme l'Italie, où l'essence est la plus chère d'Europe, la solution Diésel est d'un intérêt considérable. Autres modèles de la Fiat, citons la « 1900 », du type voiture de luxe, ainsi que la « 8 V », du type voiture de sport.

LANCIA

LA seconde maison italienne, par ordre de production, reste la Lancia. Malheureusement, le modèle utilitaire, l'« Appia » de 1.100 cmc., n'a pas obtenu le succès espéré ; on a l'impression que la Lancia s'est hâtée de sortir cette voiture, avant sa parfaite mise au point, et qu'il faille, par là, y introduire quelques modifications. Son prix de vente trop élevé, environ 900.000 fr., l'a aussi fortement handicapée. Magnifique, par contre, la réussite de la « 2.500 Grand Tourisme » qui, au cours des récentes compétitions s'est affirmée comme l'une des voitures européennes les meilleures : 6 cylindres en V et 118 CV.

ALFA-ROMEO

CHEZ Alfa-Romeo, on attend d'un moment à l'autre quelque nouveauté importante. Depuis longtemps déjà, une « 3.000 cmc. » est à l'étude, elle devrait remplacer l'actuelle « 2.500 », désormais surpassée comme ligne et comme conception. On pense, dès maintenant que l'Alfa-Romeo présentera, peut-être à Genève, la « Giulietta », voiture utilitaire de 1.000 cmc. La production de l'« Alfa 1.900 » se poursuit, en outre ; c'est une des meilleures voitures italiennes de grande classe. A Paris, l'Alfa-Romeo présentera la « 1900 » normale réalisant le 150 à l'heure et la T. 1. (tourisme international), équipée de 2 carburateurs qui atteint le 185. Cette dernière offre en outre plusieurs nouveautés techniques, surtout dans le secteur roues, et freins ; Alfa présente aussi plusieurs coupés Touring, cabriolets Pinin Farina et coupés Pinin Farina.

LES VOITURES SPORT

LE secteur de la production sportive est, lui aussi, en pleine activité. Ferrari, malgré sa décision d'abandonner la participation officielle aux courses, tient toujours la palme de la meilleure construction de voitures de sport et de course ; son modèle 3 litres s'est assuré une large diffusion, même parmi les amateurs. Maserati travaille, en grand secret, sur les voitures de la formule 54, pendant qu'on annonce officiellement le retour en grand style aux compétitions, d'Alfa-Romeo, pour la saison prochaine et que les débuts de la Lancia prennent un caractère sérieux.

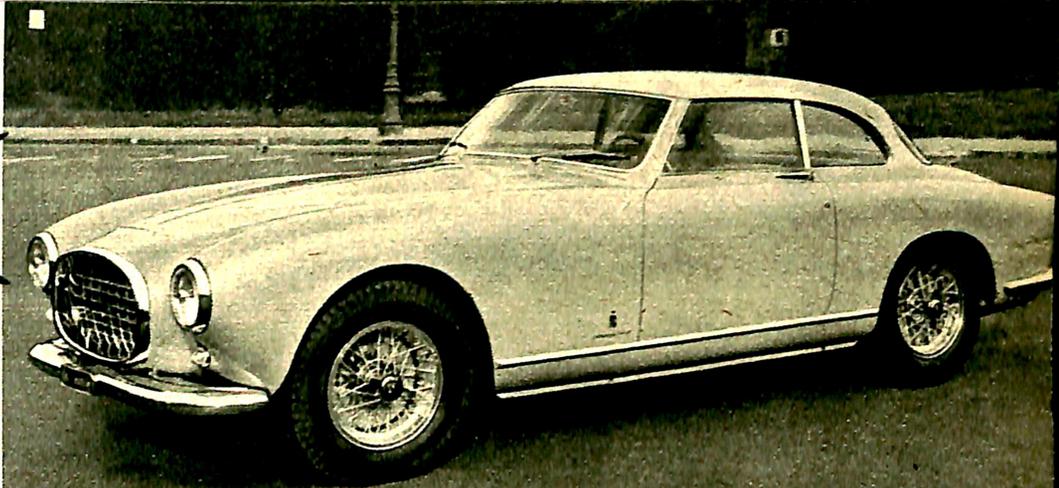
LA CARROSSERIE ITALIENNE

PININ FARINA qui, au dernier Salon de Turin, par suite d'une grève du personnel, n'avait pu exposer qu'une seule voiture, prend sa revanche au Salon de Paris, en exposant au moins six voitures des types les plus récents. Nous verrons une nouvelle carrosserie pour la Fiat « 1.100 », un coupé « Alfa-Romeo 1.900 C », un coupé et un spider Ferrari, une « Berlinetta Lancia » et une voiture américaine, probablement une Nash.

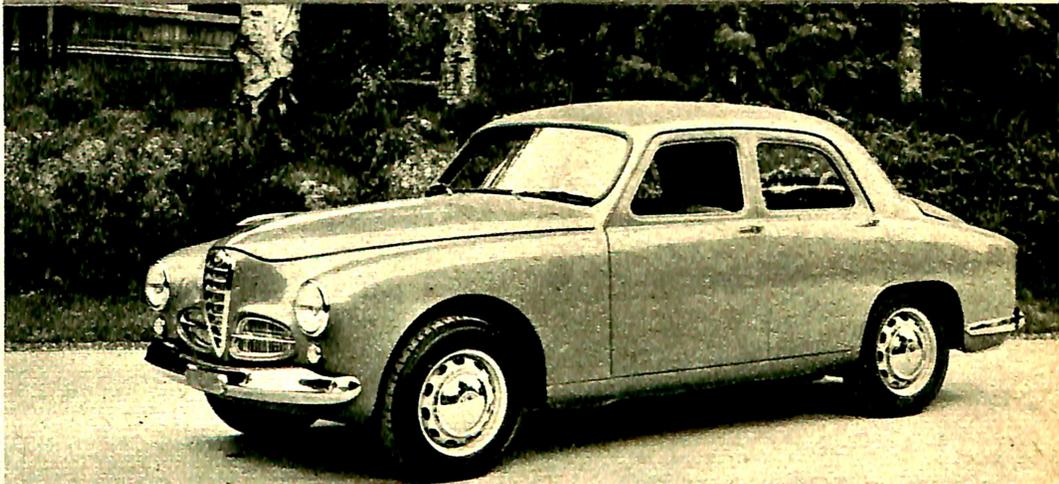
On attend avec beaucoup d'intérêt la version réalisée par Pinin Farina sur la « Fiat 1.100 ». Pour ce dernier modèle, Ghia a déjà réalisé une carrosserie spéciale qui, toutefois, ne s'éloigne pas trop du modèle de série ; il sera intéressant de voir Farina aux prises avec une voiture utilitaire. Le grand maître carrossier italien se consacre, de plus en plus, à la réalisation de carrosseries pour voitures américaines : outre les prototypes pour la Nash-Kelvinator Co de Detroit, Pinin Farina construit le spider et le coupé de la Nash version sport. Dans ce Salon, enfin, l'intérêt du public doit se porter sur les deux modèles destinés aux Ferrari et pour lesquels Farina a étudié, avec soin, le problème de l'aérodynamisme.

Vignale, Touring et plusieurs autres ont présenté pendant l'année différents modèles intéressants, spécialement sur Ferrari, Alfa-Romeo et diverses voitures étrangères. Remarquable également l'activité de la Siata qui, outre des adaptations pour voitures Fiat, a commencé la production de la « Mitzi » utilitaire à 2 cylindres, 4 temps et 398 cmc.

Dans l'ensemble, l'optimisme domine la production italienne à la veille du 40^e Salon de Paris.



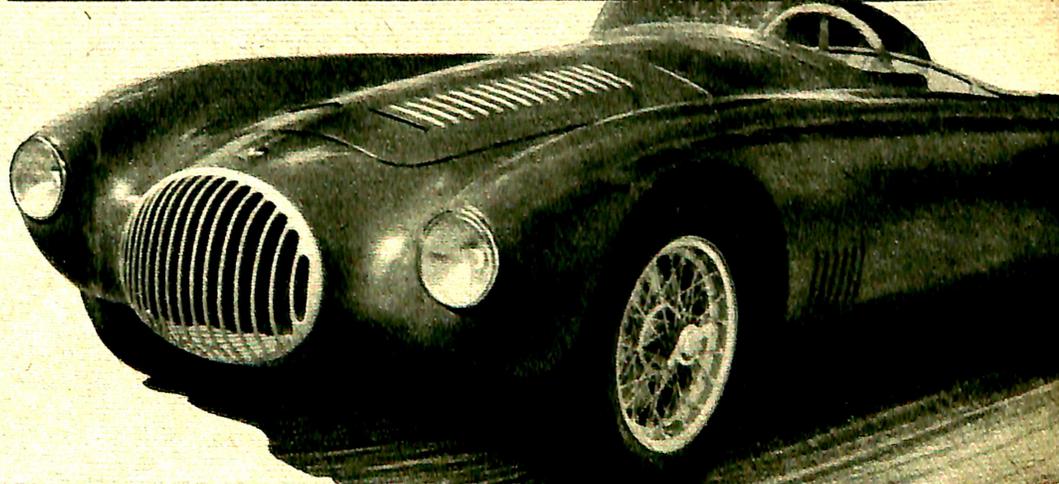
La Ferrari se prête heureusement au travail d'art des carrossiers. Voici un magnifique coupé 2 places (et 2 de secours) sur châssis Ferrari 212 Inter 2.500 cmc. 12 réalisé par le maître carrossier italien Pinin Farina.



Alfa-Romeo s'ingénie à parfaire ses différents modèles et présente sur le châssis de sa « 1900 », cette belle carrosserie baptisée « Tourisme International ». La voiture ainsi équipée peut atteindre le 185 à l'heure.



Lancia — dont les qualités mécaniques ont été bien prouvées dans les grands rallyes — présente à Paris la « G. T. 2.000 » qui est une des plus belles réalisations de la grande firme italienne.



Ces, dont les modèles sport 1.100 et 1.300 cmc, sont unanimement appréciés, vient de se signaler en réalisant brillamment, avec Ferrari et Barchinotto, la première place du classement général (sport et haute performance) de la grande firme italienne.