

# LE VETTURE ITALIANE SI IMPONGONO NELLA RASSEGNA MONDIALE DEL SALONE DI PARIGI

Dal suo primo anno di vita, il Salone di Parigi ha rappresentato la Mecca dell'automobilismo mondiale.

Prima in ordine di data dei grandi Saloni internazionali l'esposizione francese ha sempre avuto il privilegio di offrire al pubblico cosmopolita le più ghiotte novità mondiali in fatto di tecnica automobilistica, sì che questa sua particolare caratteristica gli ha valso la fama che tutt'ora lo circonda.

In questi ultimi anni però le folle sono uscite dal Gran Palais non poco deluse. Troppo avvezze a rimirare per ore ed ore le numerose novità presentate in abbondanza dalle varie Case espositrici, non possono oggi convincersi che il progresso abbia raggiunto oramai dei limiti elevatissimi e che ai costruttori è dato solo di evolversi in dettagli riguardanti il sempre più scrupoloso perfezionamento dei motori, l'impiego invisibile di materiali sempre più perfetti, oltre, naturalmente dettagli riguardanti l'estetica delle carrozzerie, la

semplicità della guida, il conforto dei passeggeri, ed il lusso spesso anche superfluo.

Ruote indipendenti, ruota libera, cambi sincronizzati od automatici, freni idraulici, sospensioni dei più svariati sistemi, hanno ormai da tempo fatta la loro comparsa su svariati tipi di macchine ed oggi il pubblico non considera novità nemmeno la vettura che si differenzia dal modello precedente per aver adottato qualcuna di queste più moderne soluzioni.

Così di anno in anno l'interesse del Salone di Parigi, ne più nè meno del resto di quanto avviene in tutti gli altri Saloni internazionali dei diversi Paesi, è andato via via scemando sino a giungere alla odierna edizione che ha risentito per di più della situazione politica scabrosa dei giorni scorsi la quale per altro, se un poco si è allentata, è ben lungi dall'essere così rosea come appena passato lo spauracchio della imminente conflagrazione europea, era potuta sembrare.



La più veloce vettura da turismo esposta a Parigi: la Berlinetta superleggera Alfa Romeo 2900 cc., compressore, carrozzata dalla Touring.

Per questa incerta situazione politica infatti la Mostra parigina ha dovuto spostare dal 6 al 13 ottobre la sua data di apertura venendo così a coincidere col Salone Londinese di Earls Court, il che se non ha danneggiato dal punto di vista espositori le due mostre che sempre avevano un periodo di pochi giorni di concomitanza, ha certamente costretto molti visitatori ad optare per l'una o l'altra esposizione.

L'attuale Salone di Parigi ha registrato una notevole contrazione nel numero degli espositori, tanto che per completare la grande navata del Grand Palais si sono dovuti ospitare assieme alle vetture anche gli autopulmann che prima erano esposti nell'apposito reparto dei veicoli industriali.

Complessivamente 61 marche, rappresentanti 7 Nazioni hanno inviato al Salone i loro modelli come appare dal seguente elenco:

**Francia:** Amilcar - Berliet - Bugatti - Chenard -

Citroen - Delage - Delahaye - Delaunay-Belleville - Georges Irat - Hotchkiss - Licorne - Matford - Panhard - Peugeot - Renault - Rosengart - Salmson - Simca - Talbot - Unic - Voisin.

**Germania:** Hanomag - Mercedes - Opel.

**Belgio:** Minerva.

**Stati Uniti:** Chrysler - Graham-Paige - Hudson Essex - Packard - Studebaker - Nash - Willys Knight.

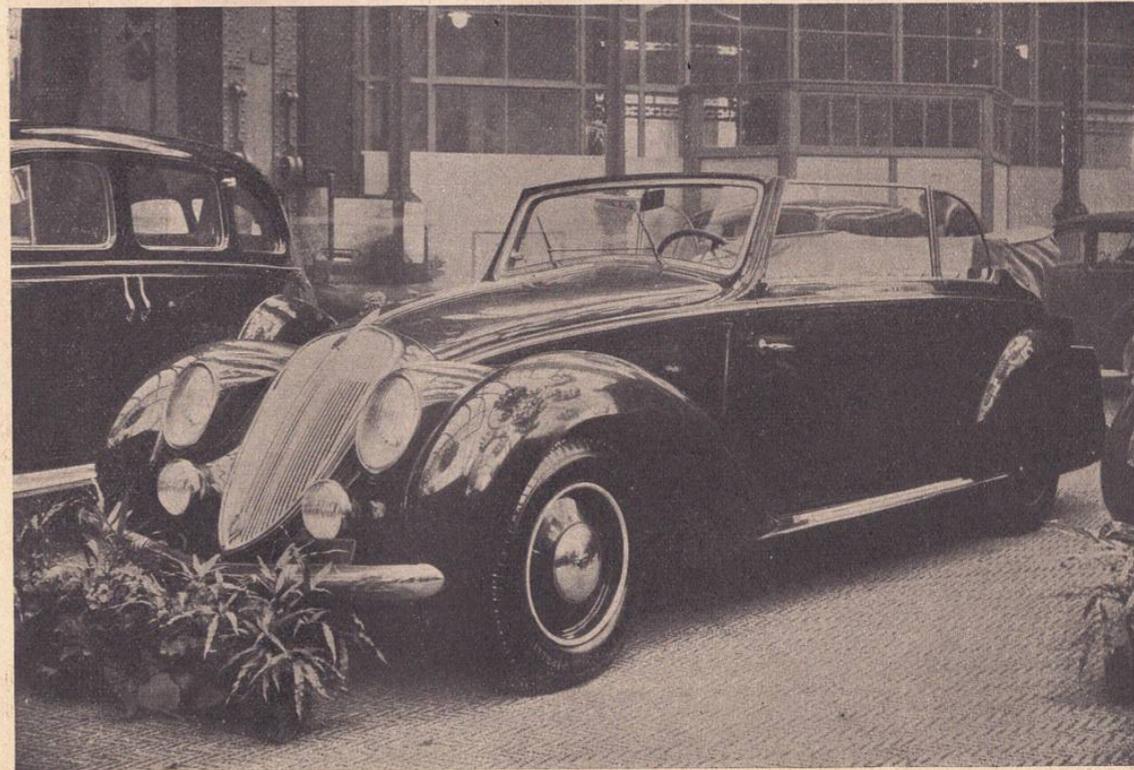
**Inghilterra:** Bentley - Humber - Hillman - Rolls-Royce.

**Italia:** Alfa Romeo - Bianchi - Fiat - Lancia.

**Cecoslovacchia:** Skoda.

Di queste 61 marche ben poche hanno presentato delle novità assolute, e l'unico commento di massima che un cronista può fare attorno alle vetture presenti riguarda le carrozzerie, unica nota vivace del monotono Salone.

Ma anche in questo campo non si può dire di aver



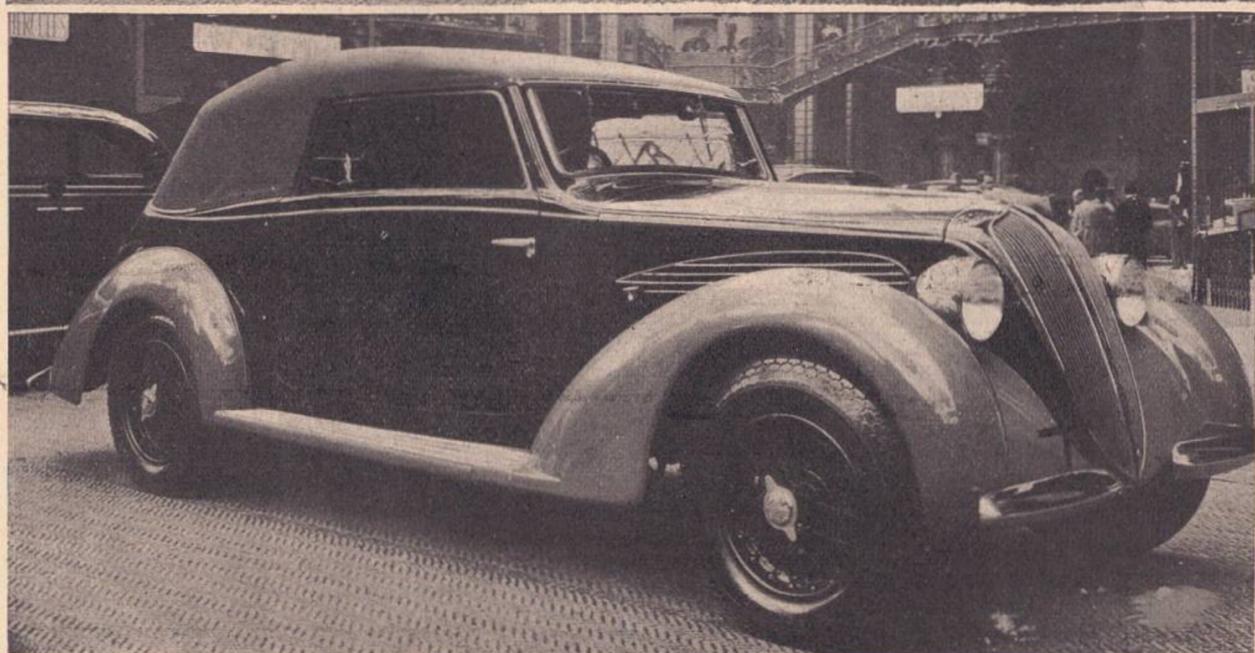
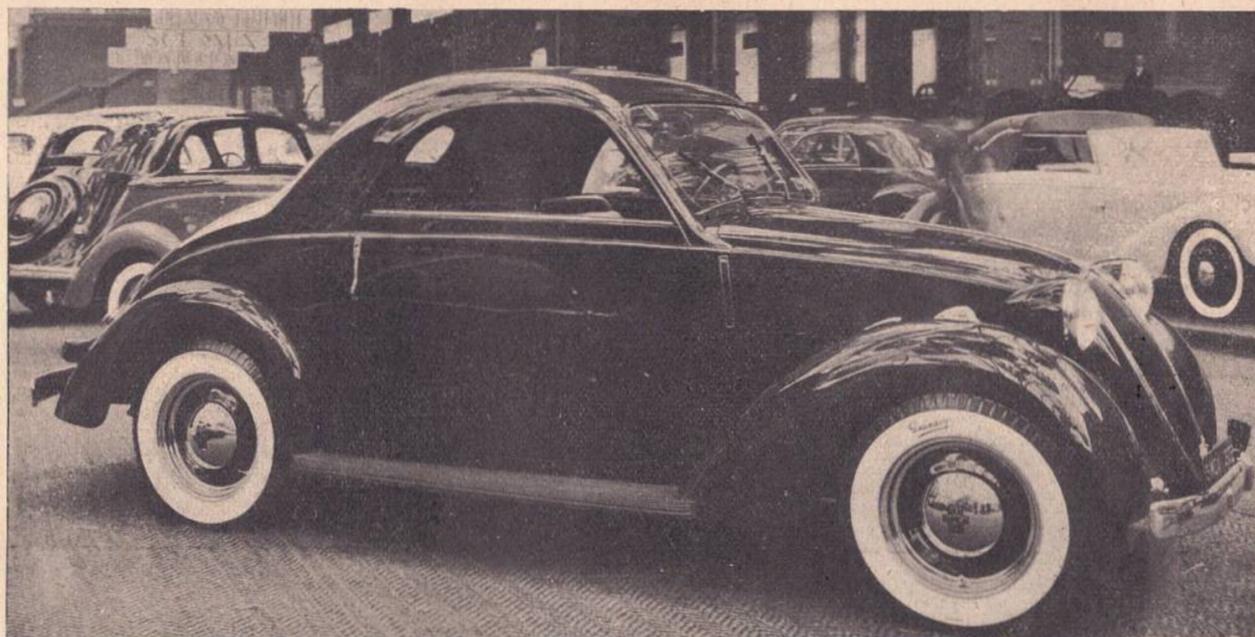
Una lussuosa vettura molto ammirata: la Fiat 1500 trasformabile, dalla ampia visibilità e dalla linea personalissima ed italianissima.

fatto molto di nuovo. Evidente appare nei costruttori di ogni Nazione la tendenza ad ispirarsi alla linea frontale americana, che d'altra parte non presenta quest'anno grandi innovazioni rispetto alla linea 1938. Si può anzi affermare che anche in questo campo Ford ha fatto scuola a tutti in quanto le caratteristiche frontali della Ford V-8 e della Lincoln-Zephyr sono state fuse in una unica calandra rispecchiante distintamente la linea anteriore di queste due vetture. Tale linea generale delle vetture americane ha subito naturalmente una interpretazione personale da parte di ogni costruttore che ha cercato di dare alla sua vettura una particolare impronta con l'ausilio di fasce cromate sagomate e disposte nel più svariato dei modi.

mate e disposte nel più svariato dei modi.

Oltre all'aspetto estetico in queste macchine si riscontra uno studio attento a rendere più semplice la guida ed a liberare da leve e comandi il pavimento del posto anteriore, trasportando sul piantone di guida la leva del cambio che viene azionato mediante comando idraulico, pneumatico od a depressione.

Tra le poche novità presenti, la più interessante è certamente costituita dalla nuova vettura approntata dalla massima Casa italiana, la Fiat. Si tratta in effetti della grossa vettura di rappresentanza annunciata in occasione della Assemblea ordinaria degli azionisti della Fiat del 10 marzo scorso, e presentata all'epoca



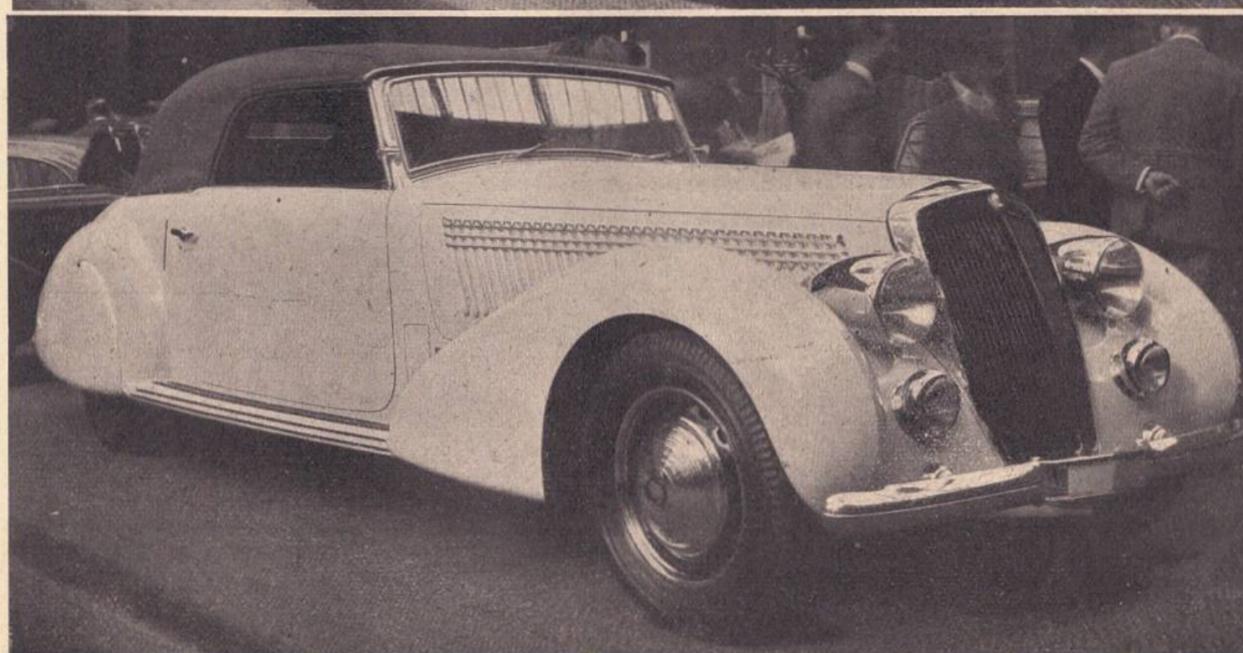
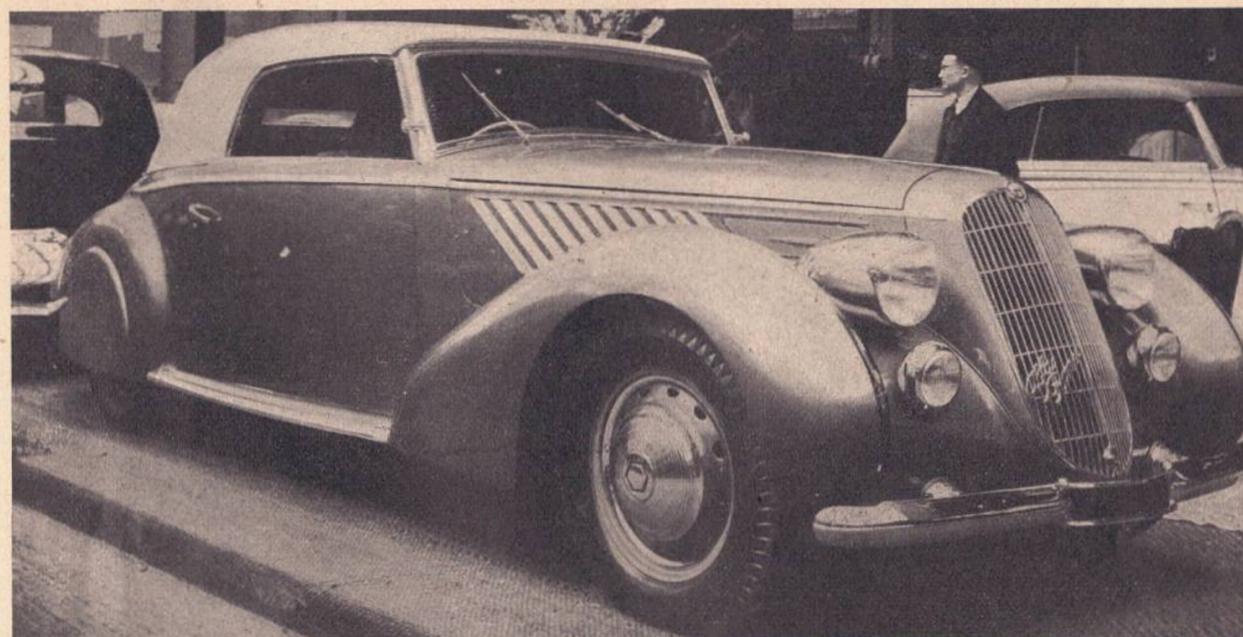
Il bel coupé due posti della SIMCA su telaio 1100 e la armonica struttura della trasformabile presentata dalla Bianchi.

prestabilita in Francia per l'assenza del Salone italiano.

La nuova creazione Fiat, battezzata « 2800 » dal valore della sua cilindrata è una macchina che nella mole considerevole riassume in se tutte le prerogative tecniche che hanno reso celebri, in Italia, come all'estero, le sue minori sorelle « 1100 » e « 1500 » di cui ha preso il meglio.

Questa nuova Fiat, che viene a dotare il mercato italiano di una vettura di cilindrata relativamente alta, adatta al grande turismo familiare ed ai più disparati servizi di rappresentanza, è, indiscutibilmente, una macchina dall'aspetto imponente, con i suoi 3,20 di passo e l'ampia carreggiata.

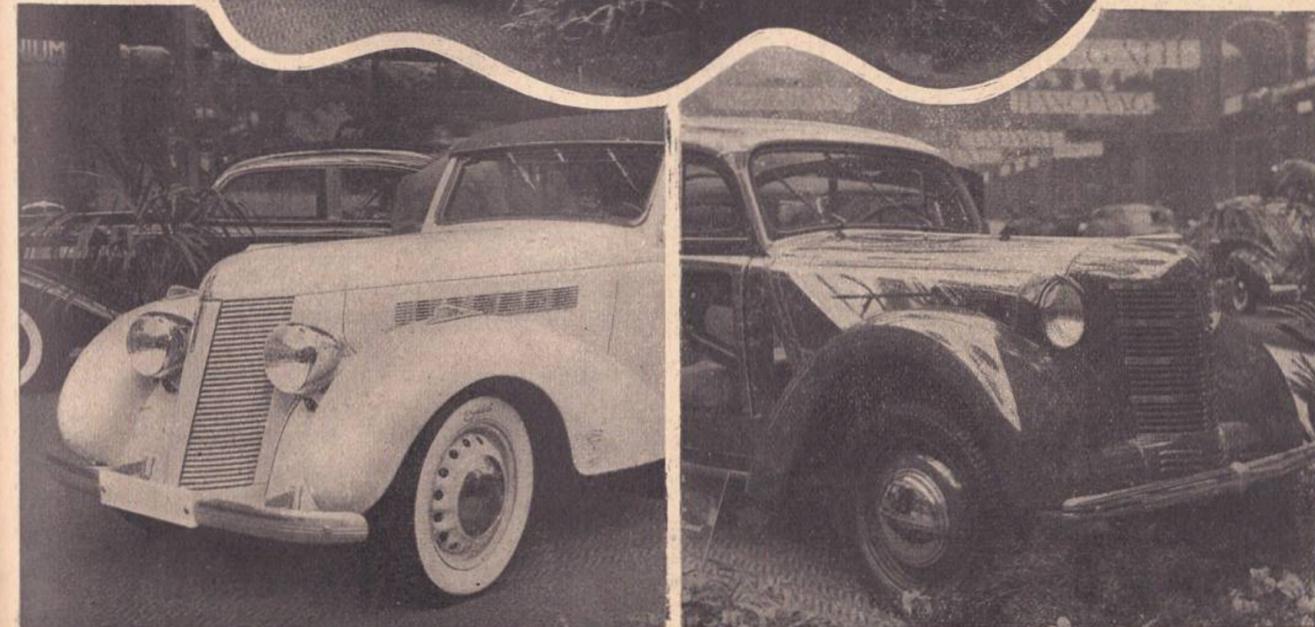
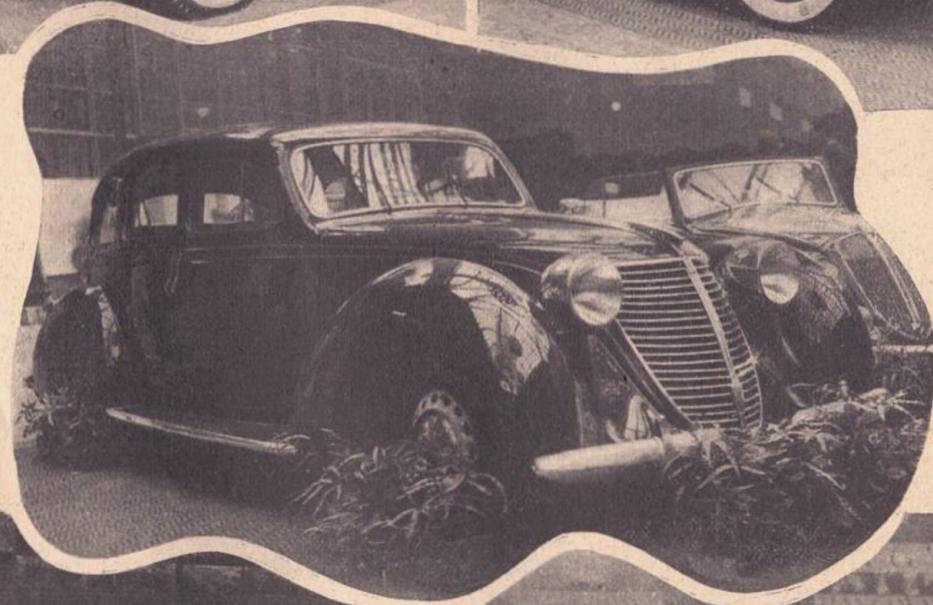
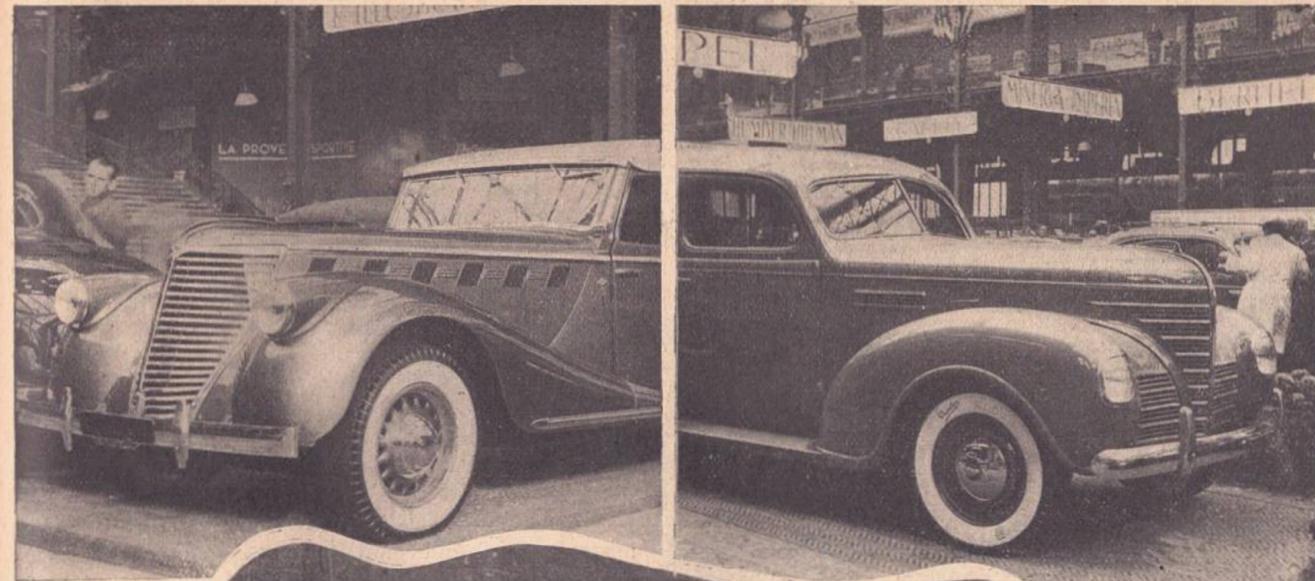
La sospensione anteriore e i freni (come sistema) sono, come quelli della « 1500 », naturalmente con diverse dimensioni. La sospensione anteriore è a quadrilateri trasversali trasformabili con ammortizzatori idraulici verticali. Il motore è un 6 cilindri in linea di 82 per 90 (2852 cmc.) che a 4000 giri dà una potenza superiore agli 85 C.V. Le valvole sono in testa, comandate da aste e bilancieri azionati dall'albero di distribuzione piazzato nel carter come nella « 1500 ». La testata è in alluminio con sedi delle valvole riportate come nella « 1100 ». Le altre caratteristiche sono: quattro marce avanti e retromarcia, leva del cambio in centro, frizione monodisco, freni idraulici sulle quattro ruote.



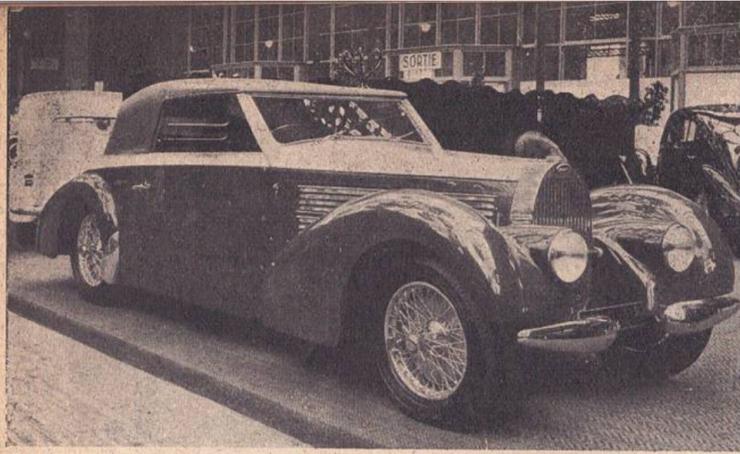
Due vetture trasformabili tra le più belle: l'Alfa Romeo 2900 e l'imponente Lancia-Astura che ha presentato un nuovo aspetto anteriore.



**ALFA ROMEO**  
 vince qualunque ostacolo



Abbiamo adunato in questa pagina alcune vetture di marche e Nazioni diverse per dimostrare l'influenza americana nella linea oggi di moda. Ecco, in alto a sinistra, la francese Renault a cui contrapponiamo a destra l'americana Plymouth. - Sotto a sinistra la belga Minerva ed a destra la tedesca Opel, che anche se presentata con rivestimento in Plexiglas, lascia apparire la sua linea d'oltre oceano. - La vettura centrale invece, pur dando a prima vista l'impressione di attenersi alla moda dominante rivela poi una impronta personale caratterizzata dalla linea morbida del cofano che si smussa e si sposa con la foggia snella ed armonica del copriradiatore: è la Fiat « 2800 ».



20 OTTOBRE 1938-XVI

freno a mano al centro, lubrificazione a pompa, circolazione d'acqua forzata, spinterogeno.

Ci consta che prossimamente, e presumibilmente sull'inizio dell'Anno XVII questa interessante vettura verrà lanciata sul mercato italiano, nella quale occasione ci riserviamo di descriverla minutamente.

La nuova Fiat 2800 ha riscosso un successo unanime specie presso il pubblico francese che attraverso la produzione della filiazione locale della grande Casa Torinese, la SIMCA, ha imparato a conoscere ed apprezzare queste vetture che tra l'altro nella passata stagione hanno conseguito numerosi allori coi tipi « 1100 » e « 500 ».

Assieme alla « 2800 » la Fiat ha esposto anche gli altri modelli di serie anch'essi ammiratissimi e certamente tra i più interessanti, sia per soluzioni tecniche che per conforto e lussuosità.

Nello stallo della SIMCA il pubblico ha potuto ammirare alcune indovinate interpretazioni carrozziere quali la « 11000 » coupé 2 posti, la « 1100 » gran sport e la « 500 » gran lusso.

Se pur ridotta a sole 4 Case, la partecipazione italiana al Salone di Parigi ne è sortita con un successo dei più clamorosi.

Infatti se Fiat ha presentato una delle rare novità, anche le altre macchine italiane hanno esposto modelli che hanno riscosso il più entusiastico plauso della gran folla internazionale che lentamente è sfilata tra stallo e stallo sotto la ampia navata del Grand Palais.

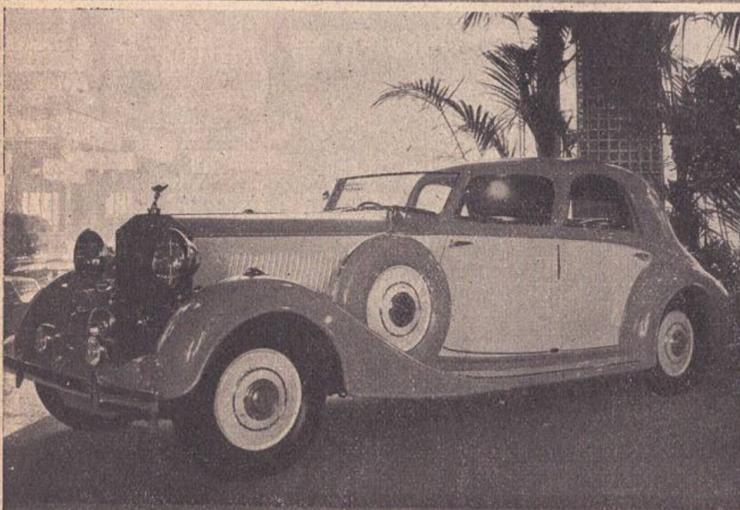
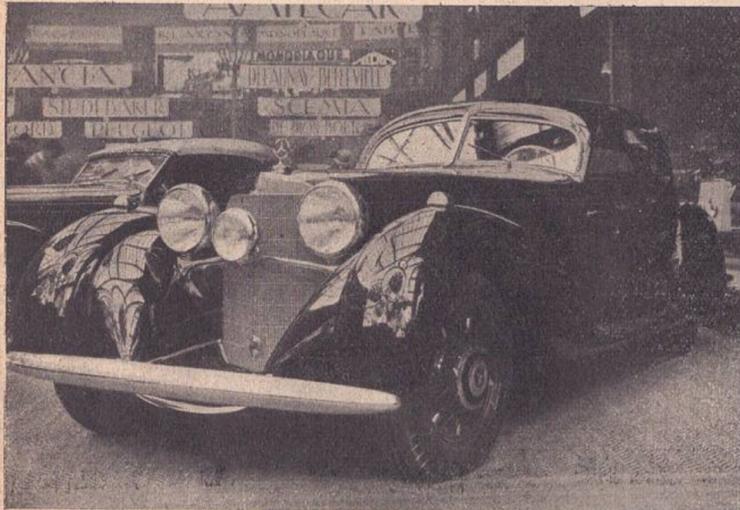
La nostra Alfa Romeo ha esposto ancora una volta i suoi perfettissimi e velocissimi modelli di 2300 e 2900 cc., che rappresentano il sogno di ogni vero automobilista amante delle elevate velocità e del gran turismo.

Tra le centinaia di vetture esposte una sola può essere considerata più veloce della berlina Alfa Romeo 2900, compressore, ma questa macchina è nientemeno che la Mercedes da corsa tipo formula 38-40, la macchina che dopo aver trionfato in tutte le gare della stagione ha subito a Monza, per opera del nostro Nuvolari, la più clamorosa delle disfatte.

Anche la stampa estera specializzata si è espressa entusiasticamente nei riguardi di questa Alfa Romeo 2900 cc. compressore che deve gran parte delle sue elevatissime possibilità velocistiche alla speciale carrozzeria profilatissima e leggerissima approntata con largo uso di leghe leggere dalla milanese carrozzeria

### I conservatori e...

In questo momento in cui i costruttori si studiano a sfalsare le caratteristiche somatiche delle loro vetture, è riposante il poter vedere qualche macchina che a mille metri di distanza possa palpare la sua identità. Ecco quattro esponenti di questa sparuta classe che tra l'altro comprende le più sibaritiche vetture del mercato: Bugatti, fedele al suo radiatore ovale; Mercedes, nel velocissimo modello 540 mantiene il radiatore arretrato rispetto all'assale e non lo copre nemmeno con una griglia parasassi. Rolls Royce conserva il suo angoloso radiatore ne più ne meno che Packard, che pur essendo « made in U.S.A. » non ha seguito la moda locale. L'aver mantenuto per anni ed anni le caratteristiche estetiche ha molto giovato alla reputazione di signorilità di queste vetture che ospitano nei loro ampi e lussuosi interni le più ricche personalità di questo mondo. Non sarebbe possibile pensare ad una Rolls Royce che un bel giorno abbandonasse la sua linea caratteristica per avviluppare l'avantreno in una calandra di tipo americano.



20 OTTOBRE 1938-XVI

Touring che ha acquisito, attraverso le forniture aeronautiche, la più grande esperienza in questo particolare campo di costruzioni dal minimo peso e dalla più assoluta resistenza.

Un'altra Casa milanese ha mantenuto la tradizione ed è presente a Parigi. E' la Bianchi la quale anche oltre confine vanta una clientela affezionata e che dalle capaci vetture di Viale Abruzzi ha sempre trovato soddisfazione in ogni più gravosa esigenza.

Le caratteristiche di solidità, di stabilità, conforto ed economia della Bianchi sono ben note anche all'estero così come ovunque si conoscono e si apprezzano le ampie e moderne carrozzerie di serie di questa grande Casa che mantiene ed accresce ognora la propria solida fama internazionale.

La Lancia con la presentazione a Parigi dei soli modelli Aprilia ed Astura ha smentito tutte le voci circolanti in Italia circa il prossimo lancio di un nuovo modello. La Casa torinese ci ha abituati a conoscere le sue novità attraverso l'esposizione francese e se nulla di nuovo è stato esposto vuol dire che al momento, se pure qualcosa bolle in pentola, non siamo ancora al punto giusto di cottura.

Aprilia ed Astura hanno dunque costituito l'unica attrattiva dello stallo della Lancia, attrattiva per altro notevole in quanto le originali vetture italiane per la loro particolare concezione tecnica godono presso tutti gli intenditori raffinati dell'automobilismo la più grande considerazione.

L'Aprilia poi vanta quest'anno le numerose affermazioni conseguite in campo internazionale quali il Rallye di Montecarlo e la Liegi-Roma-Liegi, per non citare che le più importanti.

L'industria francese, che è la maggiormente rappresentata con 21 marche, non presenta nulla di eccezionale.

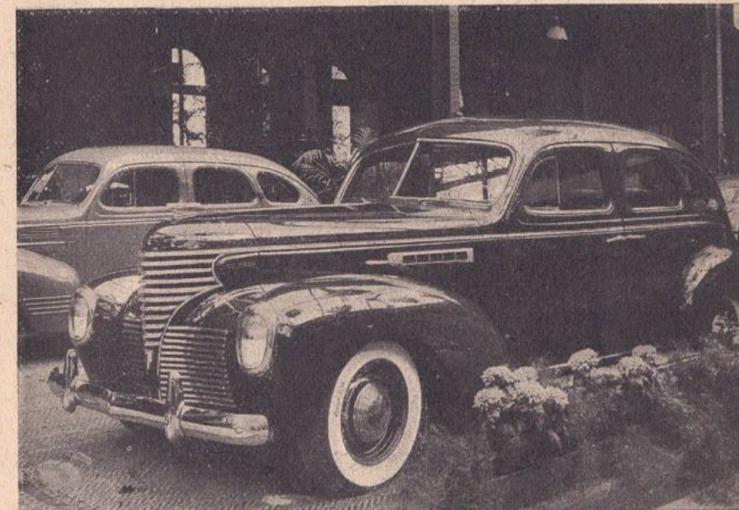
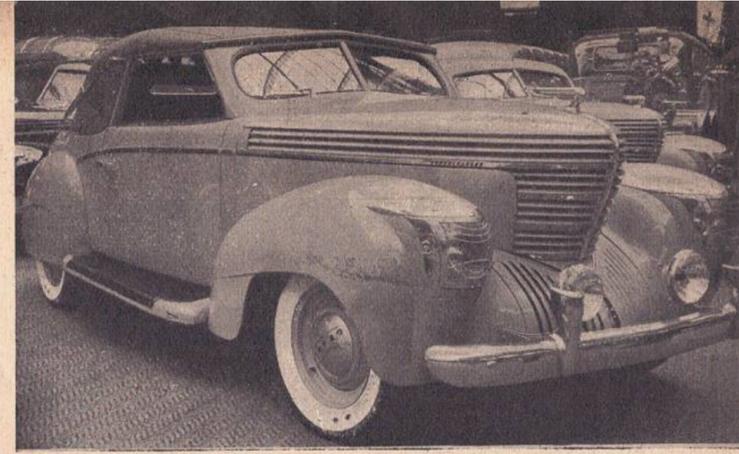
Anche qui abbiamo motori di cilindrata ridotta e si nota in molti costruttori la tendenza ad uniformarsi ai modelli della SIMCA per quanto riguarda la cubatura e ciò denota il successo incontrato da queste vetture.

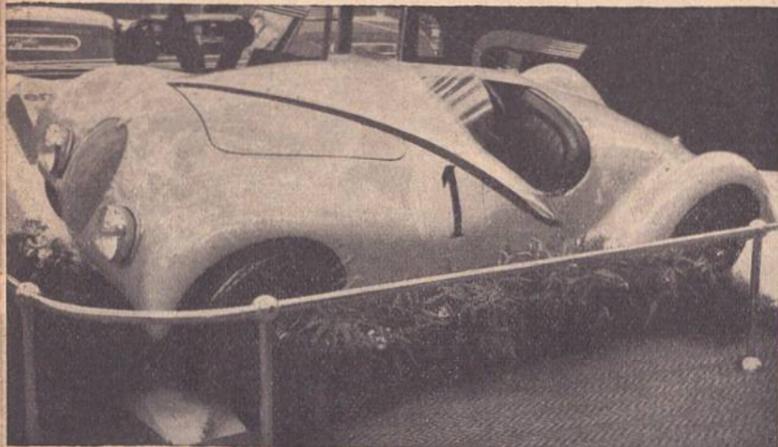
Naturalmente nella produzione francese non mancano le grosse vetture quali le Bugatti, le Delage, le Delahaye, le Panhard, le Renault, le Talbot, le Voisin per non citare che le più rappresentative marche della classe macchine di gran lusso.

Si trova in questi tipi una più vasta applicazione del noto cambio a comando elettro magnetico Cotal,

### ...gli innovatori.

L'America ha mandato a Parigi le sue diaboliche e mastodontiche vetture che hanno assunto degli aspetti in qualche caso terrificanti. A guardar queste macchine pare di essere ad una macabra mascherata e si ha la sensazione di vedere questi « musci » così feroci togliersi la maschera e rivelarsi per quelle pacifiche vetture che in fin dei conti esse sono. Ma invece questi « musci » sono costruiti in pesantissima lamiera e ben uniti allo chassis ed al resto della carrozzeria. Guardate la Graham-Paige compressore: dicono che la sua linea ricordi il motoscafo. A noi non pare che le costruzioni nautiche sono plastiche ed aggraziate per eccellenza. La Chrysler ha approntato per la De Soto, sua sottomarca, la carrozzeria della seconda figura, che però non si differenzia gran che da quella della vettura originale visibile nella terza foto. L'aspetto frontale della De Soto ricorda assai le famose locomotive del Far West col caratteristico sperone tagliente si preparano a fendersi la via tra le immense mandrie di bovini in libertà.

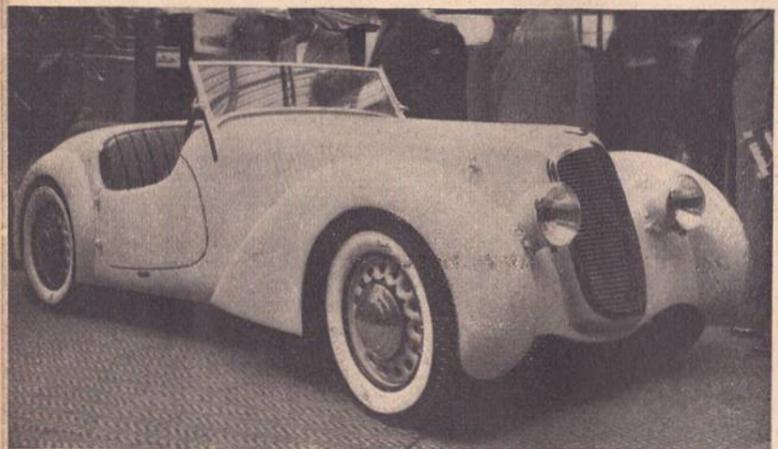




La SIMCA ha presentato con successo questa 1100 Super Sport

che ha raggiunto una perfezione di tutta garanzia tanto da poter essere montato in serie.

La trazione anteriore trova degli assertori in Citroen,



La vettura Convignes tipo sport a due posti.

Amilcar e Rosengart che la montano su alcuni loro modelli.

Renault e Peugeot sono le case che offrono la più



La Peugeot « 402 » tipo speciale Gran Sport.

completa gamma di veicoli per ogni prestazione e si può dire che esse siano oggi tra le Case francesi quelle che più si preoccupano di offrire al pubblico delle macchine economiche nell'acquisto, nell'uso e nella manutenzione.

Della industria americana, presente con sette marche già abbiamo detto. Aggiungeremo che *Graham Paige* mantiene il suo modello con compressore centrifugo e che quasi tutti i costruttori hanno notevolmente elevato i rapporti di compressione sia per una nuova tendenza tecnica che per adeguare i motori alle nuove benzine contenenti un maggior numero di ottani. Sempre cilindrate abbondantissime, semplificazione dei cruscotti e di tutti i comandi e nel campo delle sospensioni quasi nessun tentativo di ruote indipendenti.

La potente industria tedesca è presente con tre sole marche: *Hanomag*, *Mercedes* e *Opel* quest'ultima unica rappresentante del poderoso organismo *Auto-Union*. La *Opel*, come la *Peugeot*, ha esposto un modello, il *Kadett*, rivestito in vetro flessibile, il noto *Plexiglas*, il che permette di vedere la struttura interna della carrozzeria.

*Mercedes* si impone col suo mastodontico modello 540, un 8 cilindri valvole in testa e compressore, che carrozzato coupé due posti raggiunge comodamente i km. 180 all'ora.

La *Hanomag* sfrutta al Salone il suo modello con motore Diesel leggero che in alcune prove di grande resistenza della passata stagione ha fornito dei risultati assai interessanti.

*Bentley - Hillman - Humber* e *Rolls Royce* sono a ricordare al visitatore la complessa industria automobilistica britannica.

La prima di queste marche è tornata ora alla ribalta dopo un lungo periodo di sosta in seguito a motivi commercio-finanziari e riprende il suo posto nientemeno che come sotto-marca della *Rolls-Royce* che ne ha assorbito stabilimenti e produzione.

Ed il caso di dire che se la nuova *Bentley* è un prodotto di una sottomarca, vien facile di stabilire ciò che di infinitamente superiore sia il prodotto della casa madre.

L'industria inglese è forse la sola che non si è ispirata nelle linee estetiche alla predominante moda di oltre oceano. Conservatorismo ad oltranza dunque anche qui, ma più ancora nel campo tecnico che adotta ancora delle soluzioni già passate al dimenticatoio presso le altre industrie del Continente.

Questa nostra rapida occhiata al Salone di Parigi 1938 si chiude con la citazione delle marche rappresentanti il Belgio e la Cecoslovacchia, ossia la *Minerva* e la *Skoda*. Quest'ultima, macchina d'attualità politica, è una vettura di media cilindrata che senza avere delle soluzioni trascendentali, è in grado di soddisfare molte esigenze, ma non certamente potrà fronteggiare l'invasione di macchine estere nella nazione coccodrillo.

Non ci è stato possibile dilungarci maggiormente in questo nostro giro pel Grand Palais, ma non mancheremo, sul prossimo fascicolo di intrattenerci ancora sull'argomento se lo spazio ce lo consentirà.

## Il nuovo cambio idraulico Salerni sperimentato in Inghilterra

Mentre il Comm. Pietro Salerni, l'autore dell'« Automobile senza cambio », come i quotidiani hanno voluto definirlo, giunge in Italia con la sua vettura, non sarà discaro ai lettori documentarsi sulla nuova invenzione più a fondo di quanto sinora non sia stato consentito dalle prime sommarie notizie. Fedele al suo abito di obiettività e di prudenza informativa, la nostra Rivista ha voluto attendere una diffusa relazione tecnica, proveniente d'Inghilterra, sui dettagli e sugli esperimenti della nuova trasmissione idraulica, prima d'interloquire sull'argomento, affidandone poi il compito all'acuta sensibilità tecnica e critica dell'Ing. Pasquale Borracci. Le conclusioni del quale, anche se espresse con riserve che l'attuale stadio della documentazione sperimentale rende doverose, non escludono di poter essere riprese a tempo debito, qualora, come è augurabile, dell'attuale permanenza in Italia il geniale inventore profittasse per continuare in Patria quelle prove, di cui l'articolaista mette in chiaro la più decisiva conclusione che assumerebbero rispetto alle precedenti.

Tutti i giornali d'Europa hanno riferito in queste ultime settimane su una nuova trasmissione idraulica a funzionamento completamente automatico sperimentata con felice esito in Inghilterra. L'ideatore di questa trasmissione è un Italiano residente da molto tempo a Londra; il comm. Salerni noto nel campo automobilistico (ed anche *Auto-Italiana* se ne è occupata più volte) per alcune ingegnose invenzioni tutte riflettenti i cambi di velocità od altri accessori relativi alle trasmissioni.

La stampa quotidiana, che non può, soprattutto in un campo di particolare specializzazione meccanica, sottoporre le notizie ad un severo controllo tecnico, ha esaltato l'invenzione del Salerni presentandola come il ritrovato che giunge finalmente a sopprimere una delle necessità più fastidiose della guida delle automobili: quella della complessità del comando con gli attuali sistemi di trasmissione ad ingranaggi con rapporti limitati di velocità. Più misurate nei loro giudizi sono venute poi le recensioni da parte della stampa che forma dell'automobilismo il suo unico o principale scopo. Nessuno ha escluso la pratica semplicità meccanica della trasmissione Salerni, che non si basa, è opportuno

dirlo, su un principio funzionale ideato da Salerni ma da altri rinomati tecnici; ma molti hanno espresso dei dubbi sulla possibilità di ottenere

Ed i dubbi come vedremo non sono infondati.

Sono noti, ormai da molti anni i giunti idraulici che su alcune vet-

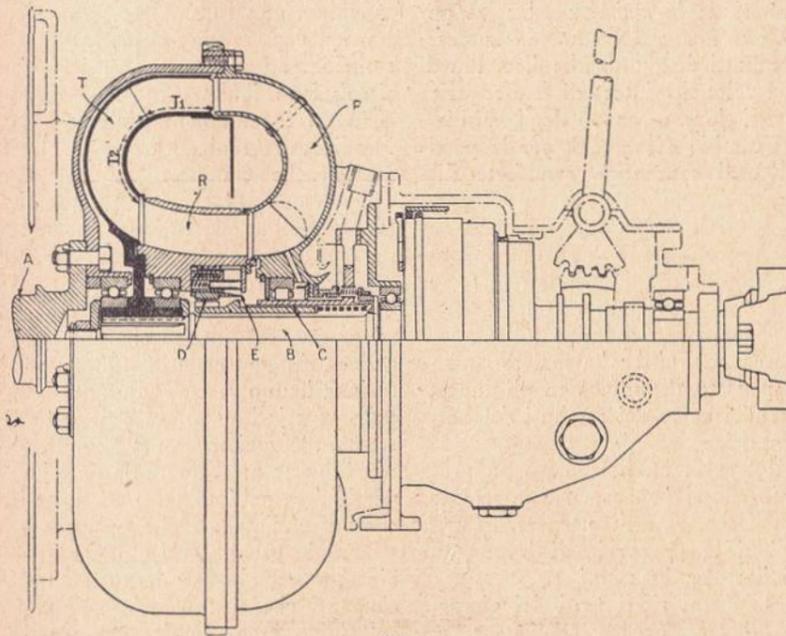


Fig. 1.

con questa trasmissione un rendimento meccanico così alto, in tutte le condizioni di marcia, come lo si ha oggi con i cambi ad ingranaggi.

ture, ma più particolarmente su pesanti autocarri od automotrici ferroviarie, hanno rimpiazzato i classici innesti a frizione. Questi giunti non