



★ DA UNO STAND ALL'ALTRO ★

# FRANCIA

I modelli esposti sono una conferma dell'orientamento verso una produzione di veicoli a basso costo

La produzione francese presente al Salone, pur essendo limitata a tre marche soltanto, fornisce un quadro sufficientemente esatto dell'attuale tendenza costruttiva transalpina.

La macchina più recente apparsa sul mercato francese, tra quelle presenti a Torino, è la Peugeot 203 di cui molti esemplari si contano già in Francia che all'estero. Come è noto si tratta di una 4 cilindri in linea di 1290 cmc. di cilindrata; potenza 42 HP a 4500 giri al minuto. L'autotelaio è a quadro semplificato tubolare mentre la carrozzeria è del tipo monolite, rinforzata il telaio.

La Peugeot 203 per la spaziosità dell'abitacolo, per le eccellenti prestazioni e per il suo consumo contenuto in limiti assai modesti è senza dubbio tra le vetture più interessanti del Salone. Può considerarsi, ai pari della Fiat 1400 e dell'Aurelia, come la vettura classica per l'utente europeo. Da notare, infine, che la 203 Peugeot pesa complessivamente 825 Kg, vale a dire poco più di una vettura da corsa. Il sistema di distribuzione, a valvole in testa comandate da aste e bilancieri con albero a camme nel carter è dei più semplici. La piccola Renault 4 HP è

troppo note perché si debbano illustrare le sue caratteristiche. La popolarità di essa acquisita ha varcato i confini della Francia e si è propagata sino al mercato americano. Questa macchina che monta com'è noto il motore posteriore, è senza dubbio tra i prototipi più economici che annoveri oggi la produzione automobilistica mondiale. V'aggiungo che essa offre un ampio abitacolo che consente di trasportare quattro persone comodamente sedute. La soluzione del motore posteriore che in passato sembrava non essere adatta alle piccole cilindrate ha invece fornito una convincente prova nella Renault.

La terza casa francese presente al XXXII Salone è la Panhard con l'altrettanto nota vetturola Dyna di 610 cmc. di cilindrata.

La Dyna Panhard offre una soluzione interessante già adottata con successo dalla Citroën: la trazione anteriore. Il motore è un 2 cilindri opposti della potenza di 28 HP a 4500 giri al minuto; rapporto di compressione 1:7. Anche nel caso della Dyna la distribuzione è a valvole in testa con piattelli aste e bilancieri; richiamo delle valvole a barre di torsione. L'autotelaio è sciolto con longheroni in lamiera.

La Dyna si è dimostrata particolarmente adatta ai percorsi in salita.

Nello stand di questa casa è esposta una Dyna con carrozzeria fuori serie eseguita dalla carrozzeria Sirio di Novara. Più bassa, rispetto al modello normale, e dalle linee piene e proporzionate, questa vettura offre il vantaggio di accoppiare una bella carrozzeria ad una meccanica di prim'ordine.

Quelle diassi citate, le tre vetture più popolari che annovera oggi il mercato francese.

Molte novità sono attualmente in cantiere oltre l'Alpe tra le quali una Simca 1500 che si dice dotata di carrozzeria dalla linea americanegiana mentre verrebbe cessata la produzione della Simca Six.

Altri modelli nuovi verranno immessi sul mercato dalla Citroën ma su di essi regna il più assoluto riserbo.



La Dyna-Panhard carrozzata dalla «Sirio» di Novara

# GERMANIA

Il motore Diesel montato su vetture di serie - Mercedes e Magirus con 6 veicoli - Il telaio tubolare della 170 S

Nel campo delle vetture la Mercedes è l'unica casa che rappresenta l'industria automobilistica tedesca al Salone. E' la casa più vecchia ed ha sempre mantenuto una propria linea, la quale ha influenzato, in un certo qual modo, anche le altre costruzioni tedesche.

Delle tre vetture presenti allo stand, due sono del tipo 170 S e la terza del tipo 170 D. Come è noto, questa ultima è munita di motore Diesel sviluppato sulla base del vecchio 4 cilindri 170 V. Senz'altro questa è la più interessante delle tre vetture esposte dal punto di vista meccanico. Col rapporto di compressione 1:19 questo motore di 1697 cmc. sviluppa 28 HP a 3200 giri/min. La velocità massima è di 100 km/h. Il maggiore interesse è suscitato dalla grande economia di questa vettura, che consuma meno di 7 litri di nafta per 100 km. Col serbatoio di 47 litri l'autonomia è perciò di circa 650 km.

La vettura Diesel è stata espressamente studiata per dare all'utente una macchina di massima economia, nonostante comoda e di buone prestazioni.

La parte più interessante della 170 S è costituita invece dal suo telaio. Al telaio tubolare a forma di X è stato applicato il sistema di sospen-

zione, la solida ed accurata rifinitura della carrozzeria, che ha in gran parte contribuito al successo di questa marca in tutto il mondo.

L'altra Casa tedesca presente al Salone la Klockner-Humboldt-Deutz (Magirus), che nel campo delle vetture industriali si è specializzata nella costruzione di veicoli per servizi antincendio, ha esposto nel padiglione all'aperto

mercato italiano trattandosi di macchine economiche.

Queste due ultime novità rivelano come l'industria tedesca si vada orientando verso la costruzione di vetture di piccola cilindrata, settore in cui essa vanta grande tradizione.

Il Salone di Francoforte che avrà luogo nel 1951 dovrebbe alzare il sipario su altre costruzioni inedite.



## Industria e mercati esteri

# TRATTORI e motociclette in Polonia

Fase di sviluppo - Stretti rapporti con le fabbriche cecoslovacche - L'autocarro e l'autovettura «A 20 Star» - Fiat costruita su licenza

VARSAVIA, maggio — La Polonia è un paese che attualmente importa un gran numero di automobili di ogni categoria. Tra i suoi fornitori occupa il primo posto la Cecoslovacchia.

Lo sviluppo dell'industria automobilistica polacca incominciò dopo la guerra. Primo compito dell'industria automobilistica fu la creazione di una propria industria per la produzione di trattori agricoli. Per lo sviluppo dell'industria automobilistica polacca, in fase di sviluppo, non è in grado di coprire tutto il fabbisogno di veicoli, specialmente perché alcune specie di veicoli non vengono ancora fabbricati. Da principio l'acquisto di veicoli dall'estero non si svolse secondo un piano. Prima della guerra la Polonia era poco sviluppata motorialmente. Nel 1938 vi era un'automobile ogni 1034 abitanti; soltanto la Cms e l'India avevano meno automobili in relazione al numero degli abitanti. Particolarmente avanzato era nella Polonia di prima della guerra il rapporto tra autocarri e autovetture. Gli autocarri rappresentavano il 21% rispetto al 76% delle autovetture.

Dopo la guerra il rapporto sfavorevole degli autocarri rispetto alle autovetture è scesano, zialmente cambiato a vantaggio dei primi. Nel 1946 la Polonia aveva un numero doppio di autovetture rispetto all'autocarro e cinque volte il numero di autocarri. Le autovetture rappresentavano appena il 38%, mentre gli autocarri formavano il 62%. Nell'U.R.S.S. il rapporto era ancora maggiore, detto che gli autocarri ed autotrasporti rappresentavano il 78% in un certo senso altro. Dopo la guerra sono stati sviluppati specialmente gli autotrasporti pubblici. Nel 1948 la PKS — Polska Komunikacja Samochodowa (Autotrasporti polacchi) — possiede 365 linee della lunghezza complessiva di 24.000 km con 650 autobus in esercizio, che hanno trasportato 3 milioni di persone e compiuto 62 milioni di persone-chilometro.

L'industria dei motori era prima della guerra del tutto insignificante ed in perdita. Durante la guerra essa fu distrutta e così i polacchi dovettero provvedere, dopo la guerra, a ricostruire dalle fondamenta la loro industria. Successivamente venne iniziata la produzione del

CATENE AUTO MOTO ORIGINAL **Fossati** AGENTI ESCLUSIVI: VIA MAZZINI N.13 TORINO - TEL. 44411

**CAMI** CATENE AUTO MOTO INDUSTRIA MARENGO SACCONI VIA MAZZINI 13 - TELEF. 44411 TORINO

**Tromba a depressione**

UN AVVISATORE POTENTE DAL SUONO ARMONIOSO E DI RENDIMENTO SICURO E DUREVOLE

Ritenere che la tromba a depressione non suoni in ripresa è un errore! Dopo breve pratica d'uso si scopre che, con poco accorgimento, la **Tromba FIT** può sempre suonare sufficientemente.

Esigela però **Tromba a depressione FIT** e scegliete il modello più adatto

**F I T**  
Francesco Triberti - Torino



La 4 CV Renault a tetto apribile

## In Svezia si riducono le tasse sui carburanti

STOCOLMA, maggio — E' stata proposta al Parlamento di Svezia da parte del Ministro delle Finanze l'abolizione di una sovrattassa sui carburanti. Nel caso che la proposta venga approvata, il prezzo della benzina scenderà a 32 lire al litro, gravando prima si fisco per 20 lire al litro sulla benzina e per 14 lire sugli altri carburanti. La commissione dei carburanti ha calcolato che l'aumento dei consumi atteso come conseguenza della riduzione in questione si esaurirà sulle 75.000 tonnellate.

Anche il Canada comprerà petrolio nell'area della sterlina

LONDRA, maggio — In base ad un recente accordo intervenuto a Londra fra i Paesi del Common-

wealth, anche il Canada si è impegnato ad acquistare i suoi veicoli petroliferi nell'area della sterlina anziché in quella del dollaro. Gli interessi petroliferi americani in Canada, che hanno effettuato ultimamente notevoli investimenti nella regione di Alberta e nell'Alaska per lo sviluppo e sfruttamento di quei giacimenti, dovranno ora trovare le nuove forme di interesse per mantenere i vantaggi di cui essi godono e per rimanere nel quadro delle possibilità consentite dalle decisioni britanniche.

Il Canada dovrà in sostanza scegliere tra lo sviluppo intensivo della propria risorsa petrolifera nazionale col rischio, costi in valuta forte derivanti dai precedenti impegni governativi verso le società concessionarie con loro partecipazione americana.



La Dyna-Panhard carrozzata dalla «Sirio» di Novara