

# LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Ciclismo - Tiri - Podismo  
Giocelli Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

Automobilismo - Ciclismo

Ripinismo - Escursionismo

Nuoto - Canottaggio - Yachting

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

**ABBONAMENTI**

Anno L. 5 - Esterno L. 8  
In Numero Italia Cent. 10 Esterno .. 15 Arretrato Cent. 15

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**

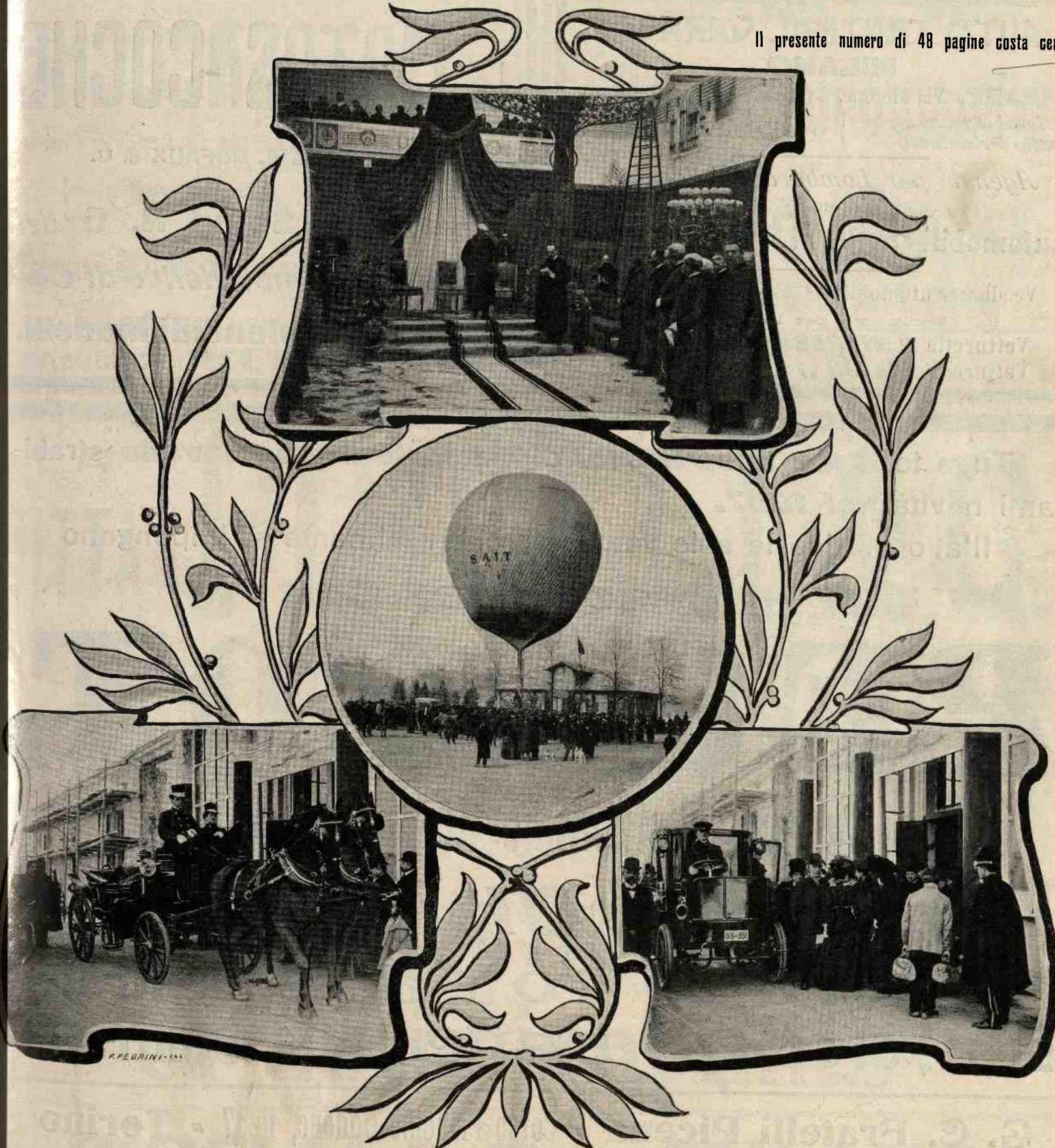
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO - 26 K.

**INSEGNAMENTI**

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

## La IV Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

Il presente numero di 48 pagine costa cent. 10



**La cerimonia Inaugurale della IV Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino.**

In alto: Alla presenza di S. A. R. il Duca di Genova e delle Autorità, il marchese Ferrero di Ventimiglia legge il discorso inaugurale. —  
centro: La partenza del pallone « Principessa Laetitia ». — A sinistra in basso: L'arrivo del Duca di Genova all'Esposizione. — A destra  
In basso: La folla degli invitati.  
(Fotografie di Arturo Ambrosio e C. - Torino).

*La Società Anonima Ligure Romana*

# "F. R. A. M. ,"

**per la Fabbricazione Rotabili - Avantreni - Motori**

Sede: GENOVA - VIA CARLO FELICE, 7

Espone al SALON AUTOMOBILISTICO di Torino - Stand N. 44

quanto di più elegante, robusto, veloce e pratico si possa desiderare nel campo dell'automobilismo industriale e sportivo.

Non dimenticatevi visitare la sua Mostra interessante.

## AUTO CENTRAL GARAGE MILANO

**GARAGE:** Via Morone, 3 (Angolo Via Alessandro Manzoni)

**Officine Meccaniche** | Via Melzo, 5 (Porta Venezia)  
**Studio Principale**

Agenzia per Lombardia e Veneto

delle

Automobili S. P. A. (Società Piemontese Automobili)  
Matteo Ceirano

Vendita: Automobili "E. BIANCHI ,"

Esclusiva per l'Italia:

Vetturette "WERNER ,," di Parigi.

Vetture "PILAIN ,," di Lyon.

## La MOTOSACOCHE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

espone allo **Stand N. 5** del  
*Salone automobilistico di Torino i suoi splendidi Modelli.*

Tutte le **Case costruttrici** di vetturette **annunziavano** strabilianti novità **per 1907.**

All'atto pratico le sole vetturette che realmente si impongono sono le

# PEUGEOT

Vederle è sinonimo di ammirarle!

## SALONE DI TORINO

STAND N. 40 (Salone Centrale)

STAND N. 58 (Corsia Centrale)

G. C. Fratelli Picena - Corso Principe Oddone, 15 17 - Torino

MILANO - Via Cesare Correnti, 6 - MILANO

**ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON**

Sede Sociale - PARIS - 60, Rue St-Lazare.

**PNEUMATICI**

per

**AUTOMOBILI e VELOCIPEDI***Marca di fama mondiale***GRAND PRIX** - Esposizione di Milano 1906 - **GRAND PRIX**Coperture Marca **HUTCHINSON***"nulli secundus"*, garantita.Coperture Marca **AIGLE**

finissima, indistruttibile, garantita.

Coperture Marca **IBIS**

solida, fina, garantita.

Coperture Marca **LE COQ**

tipo popolare.

Coperture Marca **LE HIBOU**

tipo popolare comune.

Camere d'aria Marca **AQUILA**, insuperabili, garantite.

Idem N. 2, tipo comune ottimo.

I Pneumatici **HUTCHINSON** saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori

i pneumatici **HUTCHINSON****PNEUMATICI****PETER**Visitate al **Salone** di Torino  
**STAND N. 70****Cerchi smontabili**

ed i

**Pneumatici "Simplex",** brevettatiRappresentante per l'Italia:  
ADAM BOOS - Milano - Foro Bonaparte, 70

LA

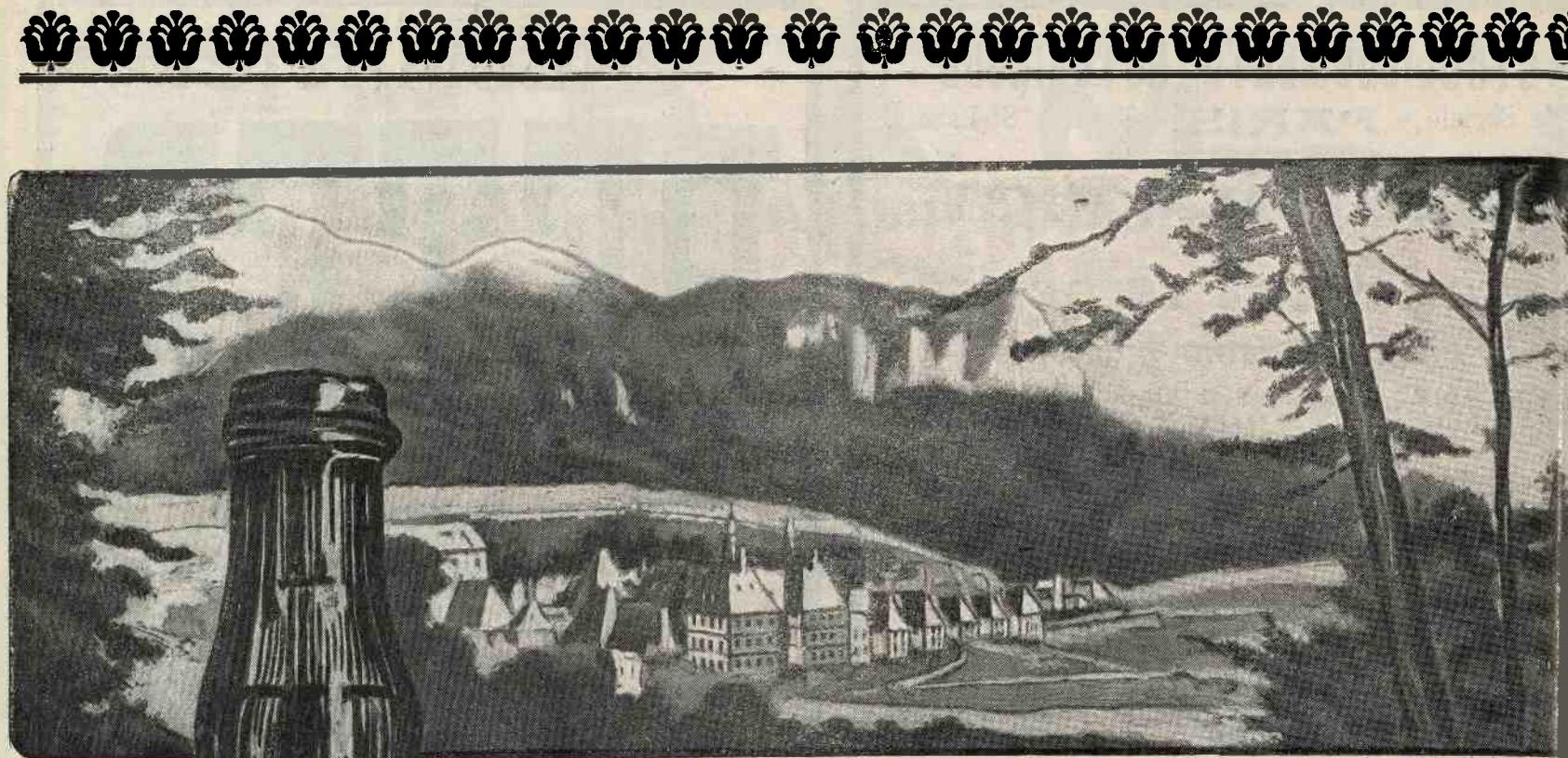
**PIRELLI & C.**

espone allo STAND

**N. 13**

del Salon Automobilistico di Torino

i suoi nuovi tipi di  
Pneumatici lisci, piatti  
ed antidérapants**PIRELLI & C. - MILANO**



C'est en France seulement, avec des eaux-de-vie françaises, avec les plantes récoltées dans les jardins et sur les montagnes pastorales du domaine de la "GRANDE-CHARTREUSE" puis employées aussitôt cueillies, qu'on peut obtenir la liqueur connue dans le monde entier sous le nom de

**LIQUEUR FABRIQUÉE  
A LA GRANDE-CHARTREUSE**

Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer la liqueur dont le flacon est reproduit ci-contre, aux marques françaises & étrangères qui ne sont que des imitations de la

**"CHARTREUSE"**

CORSO VITTORIO EMANUELE  
— TURIN — 1886

**GRANDE  
CHARTREUSE**

**EXIGER  
LA BOUTEILLE  
ET LA MARQUE**

*L. Garnier*

# La IV Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

La Stampa Sportiva mantiene la promessa fatta principio d'anno e dedica alla IV Esposizione Automobili — uno dei maggiori avvenimenti sportivi internazionali — questo numero di quattro pagine.

Ricchiamiamo l'attenzione dei lettori non per un motivo di vanità, ma unicamente per ricordare che questi numeri eccezionali si succederanno con frequenza ad apportare un contributo modesto, ma inefface, al movimento sportivo italiano.

quel bianco, fin dalle 10, un'animazione, una vivacità insolita: da ogni viale erano vetture che sbucavano, coupés signorili che filavano a gran trotto; automobili di tutte le dimensioni, di tutte le foglie che empivano l'aria dei loro appelli attirati e del rombo d'ala della loro corsa, poi una folla signorile, elegante, di signore impellicciate, di signori in tuba, di sportsmen, di curiosi d'ogni genere. Dentro, nell'edificio delle Belle Arti, servono ancora gli ultimi preparativi, si dà mano

gante, per non dire lussuoso. Quest'anno, infatti, più ancora degli anni precedenti, si costruissero stands veramente artistici e di grande valore. La gara nell'allestimento dello stand in cui si deve esporre il gioiello dell'arte meccanica non è ancora cessata, per cui quest'anno, raddoppiato lo spazio della Mostra con la costruzione del nuovo salone attiguo al vecchio locale delle Belle Arti, anche le più piccole fabbriche poterono sfoggiare per eleganza, ampliando, arricchendo le loro Mostre.

Per il passato nella distribuzione degli spazi si teneva molto conto delle Ditta che avevano richiesto una maggiore area, e ad esse veniva riservato il salone centrale. La norma seguita per la quarta Esposizione fu diversa. La distribuzione degli spazi si effettuò per sorteggio e così avviene che, mentre le Ditta più importanti le troviamo sparse un po' dappertutto, parecchi stands, data la loro ubicazione, non figurano come dovrebbero. Ciò nonostante, dobbiamo ripetere che ve ne sono di belli, e, senza ancora descrivere il valore del materiale contenuto in ciascuno, possiamo dire che tutte quelle piccole Mostre ci rappresentano quanto di più fine, di più elegante il buon gusto ha potuto suggerire all'artefice.

Ovunque è uno sforzo di luce e di colori, sono mille e mille lampadine elettriche che riflettono i loro raggi sugli stands, i quali quasi tutti ci rappresentano grandi archi trionfali in ferro battuto. Questo genere di costruzione, forse più costoso, ma certo più bello, più ricco, più forte e più duraturo d'ogni altro, è preferito dalla maggior parte degli espositori.

Lo spettacolo offerto dagli ultimi preparativi è veramente singolare. A fianco dell'artefice, del tappezziere, del pittore, che di consueto incontriamo durante l'allestimento di un'altra qualsiasi Esposizione, questa volta notiamo lo stesso industriale, lo stesso amministratore, i quali vengono in aiuto ai primi, preoccupati del momento inaugurale e dell'importanza che deve assumere la propria Mostra. Ma lo ripetiamo, in poche ore si è fatto un vero miracolo, e quando alle ore 11 si annuncia l'inizio della cerimonia inaugurale, tutto è al suo posto, l'ordine e la pulizia regnano ovunque ed ogni espositore ha lasciato la blouse da lavoro per indossare l'abito di etichetta ed attendere nel proprio stand la prima visita delle Autorità. Il colpo d'occhio è magnifico. Settanta grandi lampade ad arco di 15 ampere illuminano i saloni e le sale, mentre 20.000 lampadine multicolori rischiarano maggiormente gli stands. Il servizio di illuminazione ha corrisposto pienamente alle esigenze, ed ogni impianto fu ultimato velocemente sotto la direzione dell'ing. Giuseppe Rostain e signor Caramelli, della ditta Monnet e



Lo stand della Stampa Sportiva porta il N° 2 e si trova nella Sala d'ingresso. È il ritrovo quotidiano di tutti gli sportsmen. (Fot. Pedrini - Torino).

## Il successo.

Poche parole basteranno per dimostrare il successo.

Centosettanta espositori, venuti da ogni parte d'Europa, richiamano oggi al parco del Valentino di Torino, con le loro singole e ricche mostre, l'attenzione del mondo intero. L'Esposizione di Torino è riuscita, e bene. Lode adunque a chi ha saputo perseverare, vincere e riuscire, tributano oggi il popolo torinese e l'industriale di tutta Europa.

La piccola mostra di quattro anni fa si è raddoppiata e quadruplicato è il numero degli espositori, sicché la nostra Esposizione prende oggi uno dei primissimi posti sul mercato internazionale.

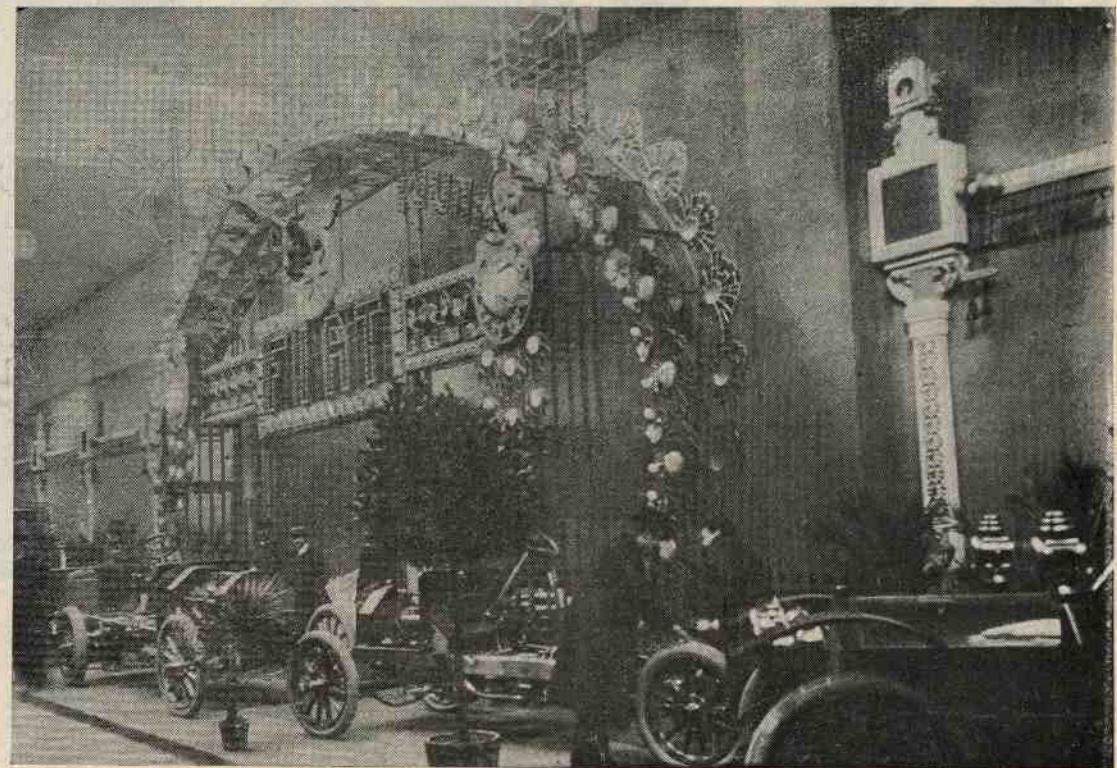
L'ambiente in cui si tiene la Mostra diviene d'altra parte insufficiente, non corrisponde più allo scopo, per cui con maggior ragione si impone oggi la necessità di un palazzo delle industrie. Torino, che ha saputo fare in poco tempo cose meravigliose, non deve correre il rischio di non registrare più il successo odierno. Torino, che ha saputo imporsi con la sua industria al mondo intero, non deve arrestarsi, tanto più oggi che, in ogni parte d'Italia e non più solo in Piemonte, l'industria automobilistica ha numerosi fautori e nitori.

L'augurio nostro è quello del popolo torinese, quale vuol vedere la sua città sempre alla testa del movimento industriale. Di nomini e di danaro si dirietta nella capitale p'emontese, per cui, i signori industriali, riuniamoci ed agitiamo in pro del Palazzo Permanente.

In Stampa Sportiva, che fu l'ideatrice della Mostra, da e darà sempre il suo modesto e comodo appoggio.

## Prima dell'apertura.

L'inaugurazione ufficiale del IV Salone si ebbe la mattina 16 febbraio. La mattina era gelida, ma bellissima, ed il parco del Valentino, tutto bianco di neve, di ghiaccio e di cristalli, aveva l'aspetto di un vero parco boreale, un paesaggio pressoché polare, traversato da sciarpe di bruma rosa e diafana. In tutto



Lo stand della Fiat è il più grandioso della Mostra. È opera dell'artista Ceragioli e forma l'ammirazione di tutti i visitatori.

## Automobi ist!

Se volete viaggiare senza pericoli né punzecchi, adottate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

Cartouche,  
Trasmissioni,  
Scappamenti liberi,  
Filtri, Leve,  
Fischi, Manette

**BOWDEN**

Syndicat Français des Brevets

E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:  
MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

SOCIETÀ ANONIMA  
**GARAGE CARROZZERIA AUTOMOBILI ALESSIO**

Capitale L. 1.700.000, interamente versato

**ROMA \* TORINO \* NAPOLI**

*Agenzia generale per l'Italia delle Automobili*

**S. P. A.**

Tipo **28-40 HP** a 4 cilindri, L. **18.000**  
" **60 HP** a 6 " " **26.000**

I Modelli 1907 sono esposti nello **STAND N. 37**  
alla **4<sup>a</sup> Esposizione Internazionale di Automobili - Torino.**

*Agenzia generale pel Piemonte, Lazio ed Italia  
Meridionale della Casa*

**DE DION-BOUTON**

Chassis	<b>8-9</b>	HP a 1 cilindro,	L.	<b>6.300</b>
"	<b>10-12</b>	" a 2 cilindri	"	<b>8.000</b>
"	<b>15-20</b>	" a 4 "	"	<b>13.000</b>
"	<b>30-40</b>	" a 4 "	"	<b>19.000</b>

I nuovi Modelli 1907 trovansi esposti, e si possono provare, alla  
Sede della Società: Via Orto Botanico, n. 19 - Torino.

Per tutta la durata dell'Esposizione Internazionale di Automobili (16 Febbraio - 3 Marzo) la Società tiene, nei locali del suo Auto-Palace di Torino (Via Orto Botanico, 19), una Mostra speciale di *Châssis, Carrozzerie, Accessori, Abbigliamenti*.

Un Omnibus automobile della Società fa servizio gratuito fra il palazzo dell'Esposizione del Valentino e la sede della Società.

Caramelli. Presso l'uscita venne stabilito un gabinetto di trasformazione per l'erogazione della corrente necessaria all'illuminazione degli stands dei saloni. Detto lavoro fu eseguito a cura del Comitato, ed i trasformatori furono fissati dalla Società Elettricità A'ltà Italia.

Nel salone centrale presso l'uscita è stato pure innalzato il palco per l'orchestra, che tutti i giorni farà concerto dalle 16 alle 18.

#### La cerimonia inaugurale.

La funzione inaugurale ebbe luogo nel salone centrale, verso l'uscita del quale era stato eretto il palco delle autorità; da un'alta tribuna una celta orchestra prestava servizio d'onore.

Alle 11 precise giunse il Duca di Genova. Fu accolto ed accompagnato nel salone dal Ministro delle poste e telegrafi on. Schanzer, dal Prefetto on. Gasperini, dal Sindaco di Torino senatore Frola, dal comandante il 1° corpo d'armata generale Barbieri, dal comandante la divisione militare, dal presidente dell'Automobile-Club marchese Ferrero di Ventimiglia.

Notavansi inoltre fra i presenti i senatori Di ambuy, Rignon, Biscaretti; gli assessori municipali Cappa, Frescot e Durio; il segretario capo del Municipio comun. Testera; il capo-gabinetto del sindaco cav. Rovetti; il capo-gabinetto del refetto cav. Salvadori; i membri del Comitato organizzatore conte Gastone di Mirafiori, ingegnere Latetta, cav. Rostain, cav. ing. Arturo Ceriana, signor Montù, il cav. Diatto, il dottor Rossi; tra i più noti *sportsmen* il principe Piedimonte Alife, presidente dell'Automobile-Club di Napoli; presidente dell'Automobile-Club di Genova, barone Gamba; il segretario generale del *Touring*, ing. Arturo Mercanti; i milanesi avv. Guasti, avv. Minetti, Pirelli, Tomaselli, Vaccarossi, Gatti, Ricordi, Fraschini, ecc.; i pubblicisti sportivi francesi Abran e Faroux dell'*Auto*, Paul Rousseau del *Temps* e Reichenel del *Figaro*.

Una rappresentanza numerosissima della più elegante società torinese gremiva il salone, nel quale, ai trionfi dell'industria automobilistica facevano riscontro meravigliose vegetazioni di piante ornamentali.

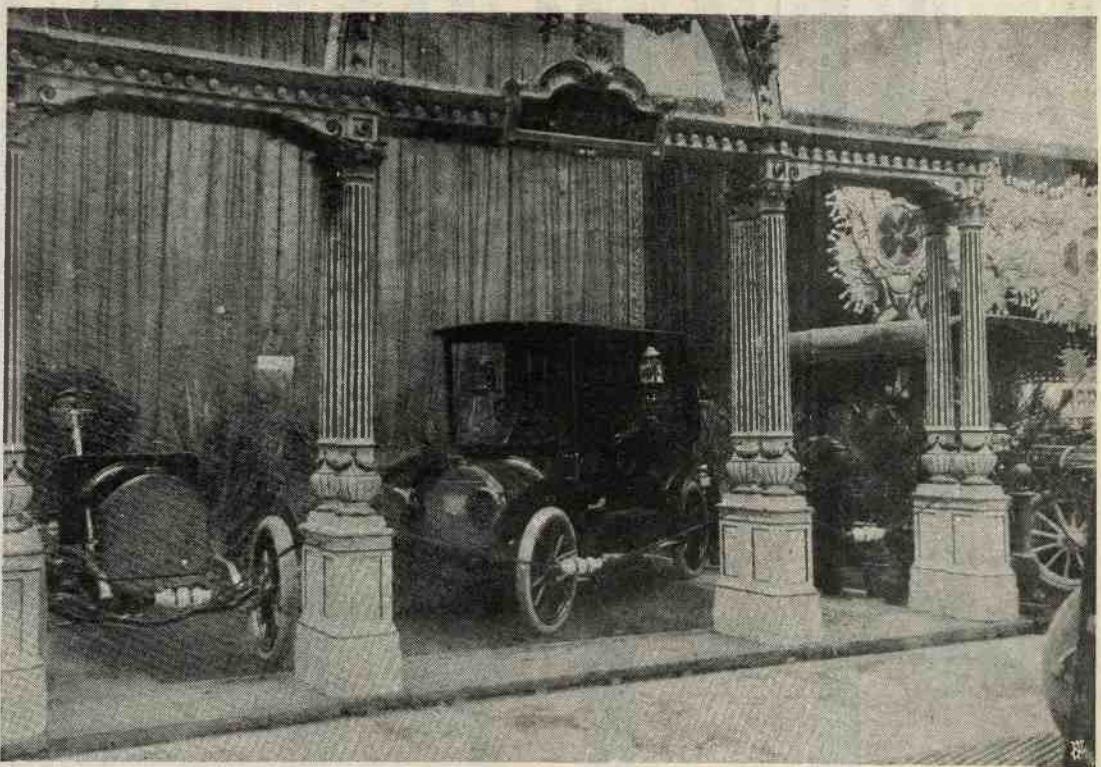
#### Parla il presidente del Comitato.

Quando il Duca di Genova e le autorità ebbero reso posto nel locale della cerimonia ufficiale, rende subito la parola il marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente del Comitato.

« A quanti — egli dice — cooperarono, col pen-

alla Maestà del Re, che onorò l'opera nostra con l'appoggio morale del suo nome augusto, io porto il saluto riverente ed il ringraziamento profondamente sentito dell'Automobile-Club di Torino e del Comitato dell'Esposizione.

sochè raddoppiato dallo scorso anno, sta a dimostrare da un lato il grande cammino percorso dall'Italia e dall'altro il bisogno sentito da molte ditte estere, di presentare i loro prodotti di fianco ai nostri, la concorrenza dei quali si fa ogni giorno



La Florentia ha quest'anno eretto uno stand proprio, dove il visitatore può ammirare una serie interessante di vetture.

« Se in questa cerimonia inaugurale io volessi dimostrarvi il progresso meraviglioso dell'automobilismo farei opera vana, poiché oramai ne avete la prova evidente nella vita d'ogni giorno, che esso ha conquistato come un dominatore, facendo proseliti innumerevoli e correndo le strade, squarciano i flutti, elevandosi trionfante a volo fin sopra le nubi.

« Il merito di questa rapida conquista è mas-

più temibile. E di ciò noi siamo fieri come italiani e come ordinatori di questa Esposizione, che si ripete, raccogliendo adesioni sempre nuove e maggiori.

« In tutto il mondo civile, nel 1906, la vettura automobile si è generalizzata nell'uso pratico, cessando di essere solamente uno strumento di « sport », ed il motore a benzina fu adattato a macchine svariatissime e principalmente ai veicoli di grosso trasporto ed agli impianti fissi. Questa applicazione non poté fare progressi nel nostro paese, dove pure sarebbe assai desiderata, per il prezzo altissimo del combustibile, gravato di una eccessiva tassa doganale, ma noi abbiamo lottato e tuttora continuiamo ad insistere per l'abolizione sua, come su una « delenda Carthago », e nutriamo finalmente speranza che essa venga concessa dal senno dei governanti, assicurando l'avvenire dell'industria e recando alle piccole borse la possibilità di fruire dei molti vantaggi del motore a scoppio ».

L'oratore accenna alle mancate corse di velocità in Italia, grave danno per le fabbriche nazionali, che pur seppero riportare all'estero importanti vittorie, e termina esprimendo la sua fervida ammirazione all'accorta di menti feconde e di lavoratori che hanno adunato nell'Esposizione i risultati delle loro geniali iniziative e delle loro energie: saluta gli espositori esteri ed orgoglioso dei progressi dell'industria italiana si augura che ora e sempre, assistendo all'avanzarsi impetuoso delle sue macchine, le turbe esclamino: « Passa l'industria italiana, salutate! ».

#### La parola al Sindaco di Torino.

Il Sindaco di Torino, senatore Frola, pronuncia brevi parole, per portare a tutti gli intervenuti il saluto della città nostra. « L'Amministrazione municipale — egli dice — che ha sempre seguito colla massima cura, col maggior interesse i progressi dell'industria automobilistica, accoglie con vero entusiasmo queste belle e nuove manifestazioni del lavoro umano ».

L'oratore rileva poi, con grande compiacimento, il progresso continuo fatto dall'industria automobilistica in questi ultimi anni, e della nobile parte che Torino può vantare in questo progresso, onde tanto onore ne viene all'Italia da ogni parte dell'estero.

Piude agli organizzatori della Mostra, manda un saluto a tutti i lavoratori che vi cooperarono, e vuole che il suo saluto sia augurio a nuove lotte ed a nuove vittorie!



Nello stand della Rapid troviamo tutti i modelli d'automobilismo pratico: fra l'altro il carro inaffiammento in uso presso il Municipio di Torino.

siere e con l'azione, a preparare la IV Esposizione internazionale di automobili, al Municipio di Torino, che le diede valido aiuto, a S. E. il ministro delle poste e telegrafi, a voi, Altezza Reale, che vieste rendere colla vostra presenza più solenne e più bella l'apertura di questa festa del lavoro,

simamente dovuto alla prontezza con la quale ha saputo costituirsi e produrre l'industria che gli dà vita ».

Ricordate le cause di questo fortunato fenomeno, l'oratore continua:

« Il numero di espositori di questa Mostra, pres-

**"IL PICCOLO,"** Vetturina 6 HP  
2 cilindri  
Vendita esclusiva:  
Società Anonima FRERA - Milano

Vetturina 4 cilindri, 8 HP  
**FRERA-ZEDEL**  
Depositoria esclusiva:  
Società Anonima FRERA - Milano

**OMNIBUS** della Casa  
**CAMIIONS** Gebrüder Stoewer di Stettino  
*Ogni forza e tipo*  
Depositoria esclusiva:  
Società Anonima FRERA - Milano

# AUTOCOMMERCIALE

TORINO - Via Petrarca, 31 - TORINO

Stand N. 17

# "ITALA,"

**4 e 6 cilindri** ~ Messa in moto automatica

La Marea vittoriosa del 1906 e 1907

La preferita da

## S. M. la Regina Margherita

# "PEUGEOT,"

dalla 1 cilindro BÉBÉ alla grossa VETTURA 80 HP

Fornite a

## S. M. la Regina Elena

## Il discorso del ministro Schanzer.

L'onorevole Schanzer, tra l'attenzione vivissima dei presenti, incomincia dicendo:  
« Con lieto animo io accettai l'incarico conferito dal Presidente del Consiglio dei ministri

Frola, il generale San Martino, il colonnello dei carabinieri Peano, l'avv. Bona, il conte Gastone di Mirafiori; ed alla sua sinistra il senatore conte Biscaretti, il signor Montù, segretario generale dell'Esposizione, il cav. Coltelletti, il comm. Testera, segretario generale del Municipio. Di fronte

e Bontempelli, direttore della *Lettura Sportiva*, il cav. Diatto, l'artista Ceragioli, il dott. Mens, ed altri, di cui ci sfuggono i nomi.

Allo *champagne* iniziò la breve serie dei brindisi il marchese Ferrero di Ventimiglia, il quale ringraziò il Governo per aver incaricato S. E. l'onorevole Schanzer di rappresentarlo alla cerimonia inaugurale, e chiuse con un applaudito brindisi a S. M. il Re d'Italia.

Il senatore Frola si rallegrò della splendida riunione dell'Esposizione, e, quale sindaco, egli portò il plauso della cittadinanza. Salutò quindi in modo speciale il ministro Schanzer, a nome di Torino ospitale. Terminò ringraziando quanti cooperarono alla riunione dell'Esposizione, ed augurandosi che l'industria automobilistica concorra a rendere più solenne la manifestazione che Torino e Roma organizzano per il 1911.

Il ministro Schanzer parlò brevemente, elogiando l'opera del presidente, marchese Ferrero di Ventimiglia, e ringraziando il senatore Frola per il cortese saluto a lui rivolto, a nome della città di Torino. Fece presente inoltre come l'automobile possa rendere servizi immensi quale mezzo di trasporto della posta, e ricordò che egli intende di bandire a tale scopo un concorso per una vettura tipo.

Rivolto un deferente saluto ai Sovrani d'Italia, l'on. Schanzer terminò brindando alla salute ed alla prosperità della città di Torino.

Parlarono in seguito il comm. Giordano, presidente della Deputazione provinciale, il pubblicista Abram, redattore dell'*Auto*, constatando il successo dell'Esposizione e portando il saluto dei colleghi francesi; Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*, per contraccambiare il saluto ai giornalisti di Francia, e il pubblicista Costamagna.

Verso le 15, le Autorità si recarono sulla spiaggia presso il monumento al principe Amedeo, per assistere alla partenza del pallone *Principessa Laetitia*, della Sezione torinese.

## La festa aeronautica.

Quando si giunse sul posto, il pallone era già pronto per la partenza. Una folla di curiosi lo circondava. Nella navicella avevano preso posto il tenente Mina e Sacerdoti, l'avv. Levi ed il signor Ferrero.

Alle 15 precise il tenente Mina pronunciò il tradizionale: *Lasciate tutto*. Il pallone, maestoso, si innalza adagio adagio, fra gli auguri di buon viaggio agli aeronauti. Il *Laetitia* aumentò subito

Tutti i mezzi di locomozione sono riuniti nello stand della Società Frera di Milano.

di recare a voi il saluto e l'augurio del Governo; imperocchè, a prescindere dei miei sentimenti personali di riverente ammirazione verso la città di Torino che per tanti titoli è stata ed è maestra agli italiani di virtù politica e di sapienza operosa in ogni campo del vivere civile, un'Esposizione Internazionale di Automobili non poteva non meritare ogni maggiore attenzione da parte del Ministro delle poste e telegrafi ».

L'oratore afferma che il periodo attuale segna una tappa gloriosa nel cammino della civiltà, e che in esso l'automobilismo fece la sua comparsa come una delle più vigorose e sorprendenti manifestazioni delle nuove tendenze.

« Chi può dire quali orizzonti ancora si schierano all'avvenire dell'automobilismo? Certo è che ormai una sagace politica di trasporti può non considerarlo come un coefficiente importante. L'automobile conquistò un posto eminente fra gli strumenti della economia generale vendendo non solo al lusso dei ricchi, ma integrando con autonomia di mezzi e di fini il complesso sistema delle comunicazioni moderne, e la fabbricazione di questi velocissimi mezzi di trasporto ha fatto sorgere come per incanto una delle maggiori e più fiorenti industrie. Oggi Torino può con orgoglio presentare al mondo il suo spettacolo di questa Mostra, in cui hanno parte i prodotti delle sue celebrate officine, Italia tutta oggi rende omaggio alla grande città che ha trovato nelle forti tradizioni, carattere, nell'industria energia dei suoi abitanti il mirabile impulso per creare nuove fonti di ricchezza e di progresso ».

Il Ministro pone fine al suo dire, dando il benvenuto del Governo ai graditi ospiti stranieri, ed augurando che possa questa gara internazionale essere feconda di nuovi trovati e di nuove civili conquiste.

Indi l'on. Schanzer dichiara aperta in nome della IV Esposizione Internazionale d'Automobili.

Tutti i discorsi vennero accolti da grandi applausi.

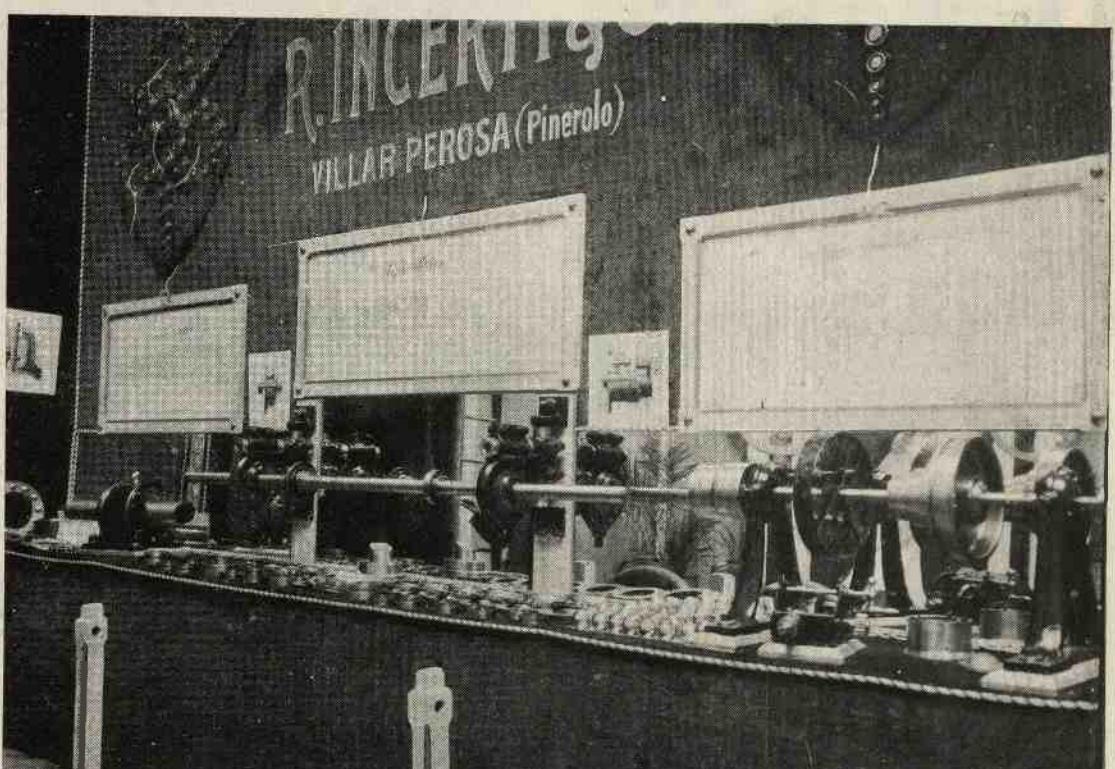
## Il banchetto ufficiale.

Il 13, al *Ristorante del Parco*, ebbe luogo il banchetto offerto dal Comitato alle Autorità intervenute alla cerimonia inaugurale e servito in modo inappuntabile dai fratelli Aschieri e dal signor Molinari.

Il posto d'onore stava il ministro Schanzer, il quale aveva alla sua destra il sindaco senatore

a S. E. l'on. Schanzer stava il prefetto comm. Gasperini.

Notammo poi il marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente del Comitato organizzatore, l'assessore comunale comm. Frescot, il cav. Salvadori, capo di gabinetto del prefetto, il cav. Bova, dell'*Automobile-Club* di Auvergne, l'avv. Boselli,



Ogni applicazione elettrica più moderna e riguardante l'automobile la troviamo nello stand R. Incerti & C.

il generale Barbieri, l'ing. cav. Claretta, il cav. avvocato Goria-Gatti, il cav. Girard, Carlo Salengo, il signor Mario Morasso, il signor Lombardo, direttore dell'*Automobile*; i giornalisti Abram e Faroux, dell'*Auto*; Richel, del *Figaro*, e Rousseau, del *Temps*; Costamagna, direttore della *Gazzetta dello Sport*; Gutierrez, direttore dell'*Auto d'Italia*,

la sua velocità ascensionale, e, spinto da un leggero vento, prese la direzione di Moncalieri.

Il pallone *Principessa Laetitia*, dopo essere salito rapidamente a 2700 metri, fece due scali successivi, verso le 16,30, nei pressi di Trofarello, lasciando a terra due dei viaggiatori. Il caldo a quell'altezza era veramente soffocante.

La MOTOSACOCHE  
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.  
Cataloghi gratis

La REGINA  
delle  
Biciclette a Motore

Cataloghi gratis

Società Mecc. Italo Ginevrina  
TORINO - Capitale L. 2.000.000

Agente Generale per l'Italia:  
G. F. MONTCHAL - Milano  
Via Dante, 4.

# F.I.R.I.

**Fabbrica Italiana Recipienti Inesplodibili**

Via Sacchi, 26 - **TORINO** - Via Sacchi, 26

4<sup>a</sup> Esposizione Internazionale d'Automobili

visitare lo

**Stand N. 154**

La Fabbrica Automobili **Standard** - TORINO, scrive nei suoi Cataloghi:

" Anche nel **serbatoio** la "**STANDARD** , , presenta una notevole specialità; esso è costruito appositamente della nota **Fabbrica Italiana Recipienti Inesplodibili**, e garantisce quindi da qualsiasi pericolo d'incendio e di scoppio , ,

I tenenti Mina e Sacerdoti si libraron ancora una volta nell'aria, portandosi in pochi minuti a 500 metri. Dopo aver assistito ad un magnifico amonto, presero terra definitivamente verso le 9.30, presso La Loggia, nei dintorni di Trofarello. depositato il pallone in una vicina cascina, i due reonauti fecero ritorno nella notte a Torino.

### Ritornando al Salon.

#### Le prime impressioni del visitatore.

Dopo le ore 14 una folla era passata ininterrottamente per ore ed ore fra gli stands, ammirando congegni meravigliosi che sembrano chiudere in una nuova forza misteriosa che sa vincere lo spazio ed il tempo.

Così il *salon* torinese, come quelli di Parigi, Londra e Bruxelles, ha assunto importanza non solo per lo sviluppo rapido, continuato ed intenso dell'industria automobilistica italiana, ma anche dalla sua pratica ed elegante organizzazione.

Parecchi dei nostri migliori artisti hanno curso a tale risultato, e fra essi ci piace ricordare Ceragioli, il Gaido, il Brugo, il Chiapasco, Alloatti, il cav. Cussetti, il Mazzuccotelli, il marchese D'Adda, lo scultore Colonna, il Beltrami, ecc. Fra gli stands italiani, che maggiormente colpiscono l'occhio del visitatore, citeremo quello dei *trages* riuniti, lavoro del Ceragioli; un altro ed imponente, severo nelle sue linee, costruito in ferro battuto con ornamenti in rame, è quello della Casa tedesca Daimler, che prende motivo gli alti fornì e ci dà un'idea della forza bruta del ferro; nello stand della Padus si ammira un originale bassorilievo dell'Alloatti, rappresentante la danza; un quarto stand caratteristico è quello della Rochet-Schneider, formato da una grande sala; elegante, come il solito, è lo stand del Touring-Club, dove si ammira la nuova carta d'Italia; il marchese D'Adda diede novella prova della sua genialità, ideando uno stand in stile giapponese per la Standard; ammiratissime le due statue Hermes dello scultore Colonna poste sullo stand Hisa. Assai bello pure lo stand della Lux, ideato dal cav. Cussetti, che ci rappresenta il sole. Degli stands costruiti in ferro battuto destano maggiore impressione quelli della Spa, della Serpellet e dell'Isotta-Fraschini.

In totale le ditte espositrici sono 164, quasi il doppio dell'anno scorso.

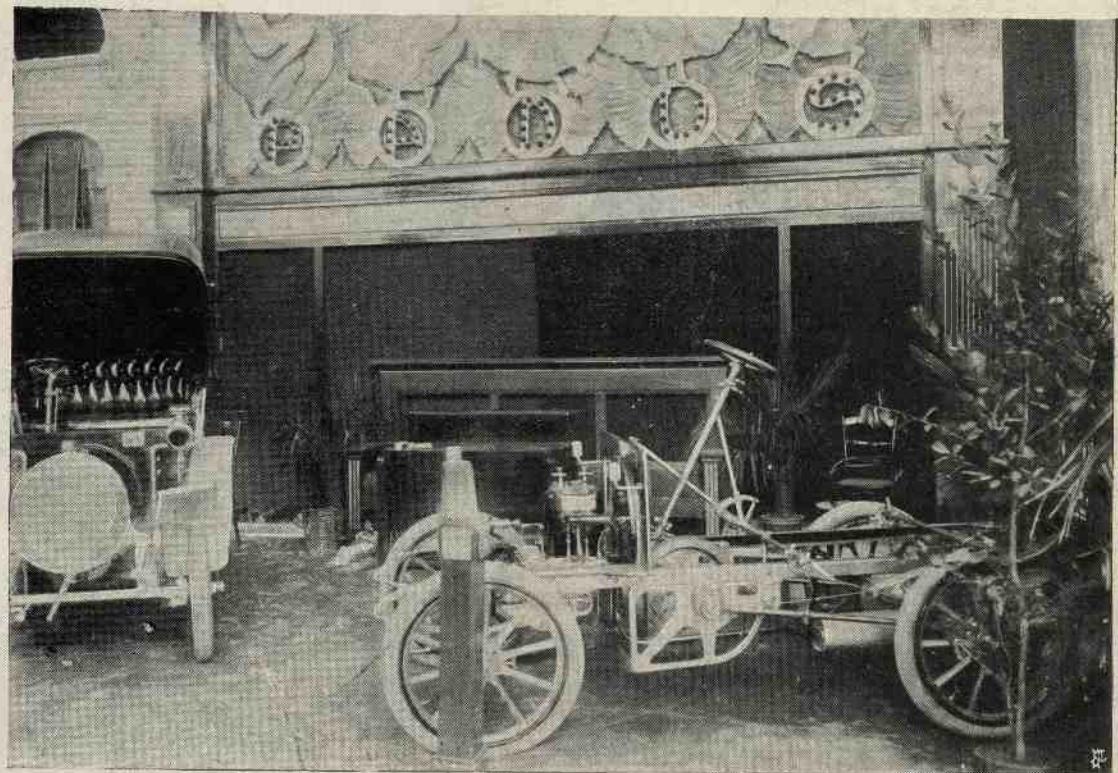
Oltre le venti fabbriche torinesi, vi sono rappresentate tutte le Case più importanti d'Italia e d'estero, costruttrici di automobili, di pneumatici, di lubrificanti, di carrozzerie e di accessori.

Fra le fabbriche di automobili elettriche citiamo la Krieger, la Gallia e la Fram.

## L'industria automobilistica

### Il parere di un tecnico

L'ing. Carlo Bussi di Milano ha testé pubblicato sul *Sole* un interessante lavoro sullo stato attuale ed avvenire dell'industria automobilistica. Egli così comincia:



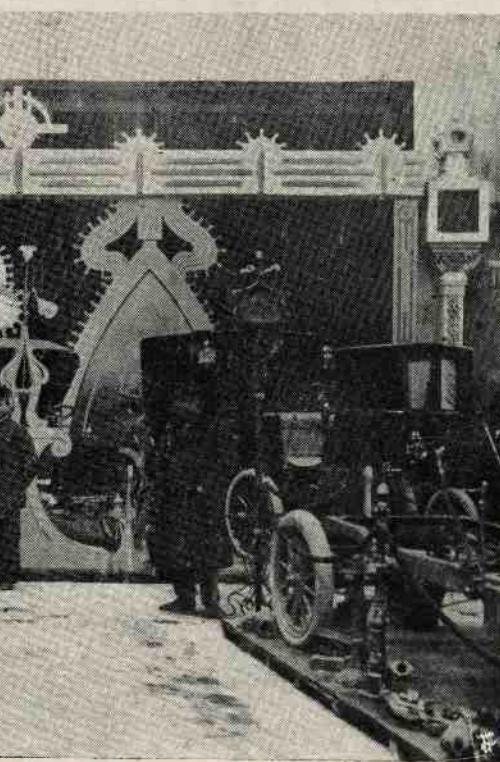
Per la prima volta la fabbrica Padus espone al *Salon* di Torino, ed il suo debutto non potrebbe riuscire migliore.

« Sia permesso a persona che forse non sarà competente di Borsa e di rialzo e ribasso di valori industriali, ma che lavora da anni nell'industria degli automobili e l'ha seguita dai primordi, di dire il suo parere intorno allo stato attuale ed all'avvenire dell'industria stessa.

« D'accordo che l'automobile a benzina non sia la macchina più semplice, non posso però lasciar

grafiche, i telai a tessere, ecc., siano ben più complicate e difficili da conoscere. Le macchine utensili stesse, manovrate. Cosa dire poi delle macchine a calcolare, dei registratori di cassa, delle linotype per comporre i tipi da stampa?

« Che la meccanica automobilistica sia tuttora bambina lo è certo riguardo all'avvenire, ma non, se si pensa al passato; ed io credo che è appunto



In questo ricco stand della Gallia, che occupa il centro del Gran Salone, si ammirano bellissime vetture elettriche.

Nel stand del nostro giornale, posto nella sala principale, viene distribuito gratuitamente il calendario degli avvenimenti automobilistici. Una elegante cartolina doppia disegnata dall'aristocratico signor Colmo (Golia) è un modesto ricordo che la Stampa Sportiva dedica al IV *Salon*.

credere ai profani che si tratti della quintessenza della complicazione e della delicatezza.

« Non a tutti è dato di conoscere minutamente lo svariato macchinario dell'industria moderna, ma per poco che si abbia visto, per esempio, alle esposizioni, si può ritenere che le macchine tipo-

questo passato incerto, punto serio, che ha fatto dare all'automobile la patente immeritata di macchina imperfetta e troppo costosa.

« E mentre in generale si è molto propensi a dar maggior peso ai difetti e svantaggi di un nuovo trovato che obbliga la società a modificare anche in minima parte le proprie abitudini, si è poi troppo facilmente tardi a riconoscerne i molti pregi e vantaggi.

« Per apprezzare la verità del mio asserto immaginiamoci di essere a Parigi od a Londra.

« Cosa diviene allora il leggero e ritmico soffio del gas, e concediamo pure qualche volta ancora, il ronzio di catene ed ingranaggi e lo sbattere di tiranti, in confronto delle innumere ruote che rotolano sul pavimento, zampe di cavalli che battono sul suolo, voci di cocchieri che danno l'avviso? Zero. E si che nelle maggiori città, dove più abbonda il movimento, il suolo è di legno e la maggior parte delle ruote portano gomme. Che maggior fastidio può dare il lieve odore di benzina incombustibile od olio bruciato dato dalle molte e molte automobili che contemporaneamente soffiano sotto il naso, quando... di nasi ve ne sono migliaia che odorano contemporaneamente al vento, quando maggiore è l'odore di cavalli, quando spesso, e ben più forte, vi sollecita il profumo al muschio od alla viola di una gentile personcina che vi passa d'accanto?

« Non avete tempo di dar retta ai cattivi sensi.

« E perchè mò in simile pandemonio, chè tale si può chiamare, ben raramente si deve assistere ai cotanto temuti investimenti, alle cotanto terribili catastrofi? Vi dirò di più. Nel felice paese della *Liberté*, *Égalité*, *Fraternité*, i *chauffeurs in panne* sono messi bravamente in contravvenzione.

« Tutto questo significa chiaramente che al presente, in un luogo dove le leggi ed i regolamenti si sanno far rispettare e dove i *chauffeurs* sono uomini che hanno la testa sulle spalle e non degli sventati, l'automobile fa perfettamente il servizio di un *cab*, di un fiacre, di un omnibus, di un furgone, senza dare più noie al pubblico degli altri veicoli a cavalli od a mano, anzi fa di più, perchè corre più veloce, trasporta maggiore quantità di merce e di persone e diminuisce l'ingombro che sarebbe portato da un equivalente aumento di traffico.

« E' quindi d'uopo riconoscere che l'automobile a benzina odierno, se non rappresenta ancora il frutto di una invenzione alla... Galileo Ferraris, è stato però dai tecnici tenuto, colle applicazioni

Società Italiana Cinogeno

**C. BOSIO E C.**

APPARECCHIO PER LA MESSA IN MARCIA AUTOMATICO PER AUTOMOBILI E CANOTTI

Primo Premio al SALON DI PARIGI 1905

Economia di consumo

Regolarità e prontezza di avviamento

**TORINO**

1 - Via Giovanni Prati - 1

Gonfiamento immediato dei Pneus

**MODELLI 1907!**

**CICLI - MOTOCICLETTE**

# **"STUCCHI,"**

(già Prinetti Stucchi)

**Stabilimenti: Via Tortona, n. 11 — MILANO**

## **Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER**

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Officini di costruzione in **NAPOLI**

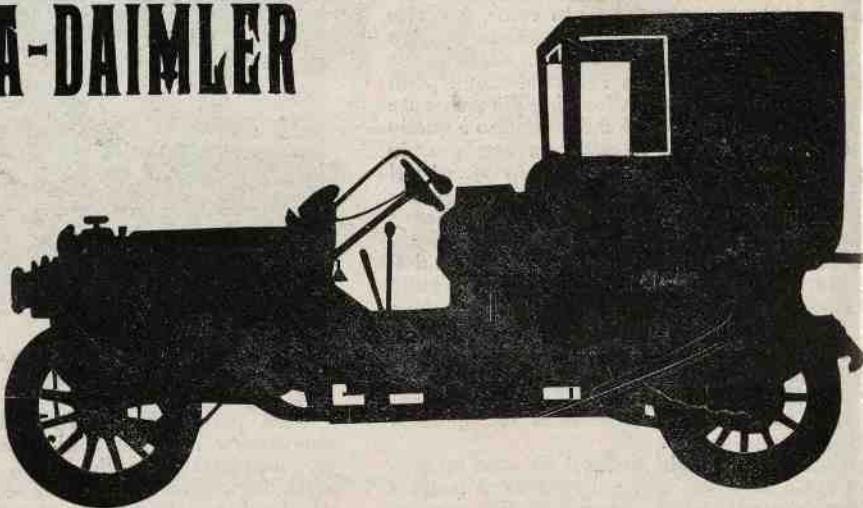
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vettture Daimler-De Luca, sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglese, ritenute le migliori del Regno Unito.

Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16|24 - 28|40 - 32|55 - 42|65



## **Automobili**

# **ZÜST**

**MODELLO 1907**

28|40 e 50|70 HP

costruiti dalla

**Società Ing. Roberto Züst**

**MILANO - Via Borgognone, 40 - MILANO**

Agenti Esclusivi per l'Italia:

**Società Anonima Frera di Milano**  
Via Carlo Alberto, 88.



corrente di tutte le innovazioni portate negli tri rami dell'industria.

Se consideriamo l'apparecchio motore, e lo poniamo a tutti gli altri del genere termico, a parte la questione del rendimento, noi vediamo e, sia dal lato preparazione del fluido espansivo

canza di abilità nel guidatore, quasi sempre da sregolarizzazione e cattiva manutenzione del giunto a frizione.

« Gli altri organi meccanici di un automobile, quali sterzo e differenziale, non sono di quelli che nella mente del pubblico costituiscono complica-



Come nelle precedenti mostre, la grande marca milanese Isotta-Fraschini presenta, in uno splendido stand, i suoi pregevoli prodotti.

e dal lato utilizzazione della sua energia, sono in più perfetti dei motori a vapore e di quelli a illuminante od a gas povero. Basta pensare a caldaie per la produzione del vapore ed ai sogetti in confronto al carburatore; ed ai volti ed organi complessi di regolarizzazione dei motori in confronto alla disposizione a quattro cilindri accoppiati per il motore a beuzina. Quanto all'apparecchio d'accensione della miscela, che fare pendant coi surriscaldatori delle caldaie a vapore, basta pensare quanto più perfezionati sicuri sono i magneti ad alta e bassa tensione di automobili di quelli che ordinariamente sono piegati nei motori a gas dell'industria.

Per non dire della lubrificazione e del raffreddamento, pure più studiati nel motore d'automobile che in quelli industriali (poiché se in questi dispone di condutture d'acqua, bisogna pensare modo non sempre semplice con cui essa è ottenuta), si passi all'innesto tra il motore e la trasmissione; e mi pare basti per chi appena è un tecnico, l'aver fermato il ragionamento su questo organo, tanto comune in qualunque officio, e sovente adottato in macchine operatrici, per dire che quanto di meglio è stato inventato del mondo è stato impiegato dagli automobilisti. Il moto mobile a cono di cuoio, e quello comunemente chiamato a dischi, è ora applicato in quasi tutte le trasmissioni meccaniche per opifici, lo si trova sovente in macchine utensili, ed è applicato anche (anzì l'idea venne di là) agli argani o grues che devono alternativamente sollevare pesi, e tutto ai quali la vita degli operai è tanto incerto. Se questo giunto dà, dunque, così buoni rigi nella macchina in generale, perchè se ne vuole fare un oggetto complicato e costoso nell'automobile in particolare?

cambio di velocità, tanto misconosciuto da usseurs stessi, è un apparecchio studiatissimo, spensabile a qualunque veicolo e macchina da fare un servizio omnium come richiesto da automobile. Di tali cambi di velocità se ne fa un impiego assai largo nel macchinario riconosciuto come studiato per lavorare i metalli, e in esso, per vero dire, la velocità di lavoro non è ridotta, considerando che nell'automobile ormai sono montati su cuscinetti a sfere ed i materiali impiegati sono dei più resistenti che si trovano, bisogna riconoscere nell'apparecchio la qualità speciale molto utile dacché il suo uso va generalizzandosi.

E se taluno vorrà accennare al rapido logorio che si produce ad onta dell'alta resistenza dei materiali, lubrificati anche abbondantemente, dirò bene spesso dipende da false manovre o man-

zione, pur tuttavia se essi diminuiscono in genere la semplicità della macchina, diminuiscono anche enormemente le spese di manutenzione che ne deriverebbero se mancassero. Ed è per questo che negli automobili stradali si dicono indispensabili, mentre la loro mancanza nelle locomotive e nelle motrici di tramvie a rotaie costituisce la causa più importante del rapido consumo di ruote e rotaie. Resta a parlare delle gomme, e se il co-

di gomma pieni o di ruote elastiche hanno dovuto cedere in confronto all'incomparabile superiorità del pneumatico, tanto riguardo al rapido logorio ed al costo quanto e forse più riguardo all'impossibilità assoluta di poter procedere alle migliori velocità volute da chi adopera un automobile, che ne sono l'aspirazione e per le quali si sottostà volontieri alla spesa non indifferente del suo acquisto e della sua manutenzione. Veniamo dunque a questa sensazionale spesa ed alla cifra sbalorditiva di manutenzione degli automobili.

« Se ad onta delle cifre sbalorditive di spese, l'automobile incontra sempre più il favore di chi può spendere, tanto che la richiesta di essi è maggiore della produzione, ed il numero dei compratori continuamente cresce, e l'uso di un automobile è oggetto di invidia perenne, è appunto per l'assoluta indipendenza di movimento, lungi da pastoie d'orarie seccature di comodanza d'uso, che esso permette, pur mantenendo allo stesso stadio gli agi che i servizi pubblici hanno creato e portati al grado di abitudini, dalle quali non sappiamo separarci.

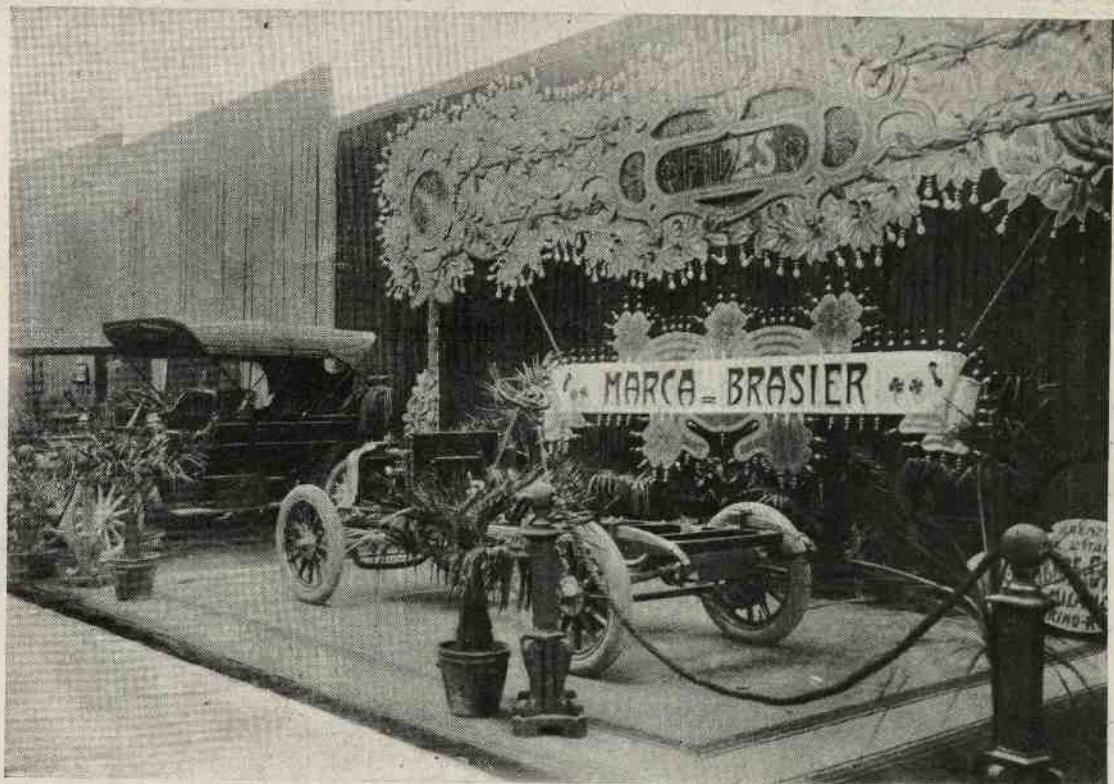
« Ma torniamo a bomba e consideriamo con serenità se dir si possa effettivamente caro il prezzo di un automobile e per chi.

« E' ovvio intanto che, essendo insito nella natura umana di trovar tutto caro ciò che si desidera, più caro sarà ciò che maggiormente si desidera e meno facile è ad avere. E quindi trovano troppo elevati i prezzi commerciali degli automobili coloro i quali, pur avendo il desiderio di potersene servire a loro agio, o non ne trovano la spesa proporzionata al reddito, o davvero il capitale che occorre per l'acquisto di un buon automobile non è adeguato alle loro forze.

« Ma, si può dire veramente cara una macchina, che è oggetto di lusso, quando costa intorno alle 15 lire al chilo, tanto e quanto una bicicletta, e forse meno? Una macchina che può rendere tanti servigi, e che vi dà modo, insomma, di godere ciò che gli altri non godono? Cosa si può dire allora dei brillanti e dei pizzi in un campo, delle macchine da scrivere in un altro?

« Tutta roba di lusso!

« E se chi si ostina a dire che gli automobili sono cari, lo fa colla speranza che i fabbricanti si inducano a ridurre i prezzi di catalogo, si sbaglia di grosso, poiché i prezzi continuano ad aumentare, tanto della materia che della mano d'opera, e se si vuol costruire bene, bisogna spendere. Se i profani trovano inadeguato il prezzo di un automobile alla sua mole, al suo aspetto, alla perfezione del congegno, è appunto perché non conoscono ciò che vorrebbero acquistare. E del resto,



La Fides-Brasier, di Torino, espone, per la seconda volta, al Salon di Torino, ed i suoi modelli ci rappresentano sempre le ultime novità dell'arte meccanica.

struttore d'automobili si scarica a questo riguardo sul lavorante specialista, non è a dire che questo non faccia studi e prove per riuscire a migliorare il suo prodotto, e che al presente già non si sia fatto molto verso la perfezione.

« Tutti i tentativi di applicazione di cerchioni

un automobile di marca è come un puledro di razza. I loro prezzi sono tutti d'affezione!

« Troppo complessi sono i requisiti ai quali un automobile deve soddisfare perchè possa di punto in bianco una invenzione, per quanto ingegnosa, ridurne il prezzo alle latitudini quali sono sperate

**R. INCERTI e C.**  
VILLAR PEROSA (PINEROLO)  
Provveditori delle Primarie Fabbriche Automobili e Cantieri.

**Fabbrica Cuscinetti a sfere**  
(Roulement à billes) e **Sfere in acciaio**  
Fabbriche Automobili e Cantieri.

# GARAGES



# RIUNITE

Società Anonima

## F.I.A.T.-ALBERTI-STORERO

Capitale versato  
L. 2.500.000

Sede Centrale TORINO Corso Massimo D'Azeglio, 16

Sedi principali:

FIRENZE - GENOVA - MILANO - PADOVA - NAPOLI - ROMA

*Agenzia Generale di Automobili*

F. I. A. T. e BREVETTI F. I. A. T.

**STANDS 28-29-30**

Dal 16 Febbraio al 3 Marzo NEL GARAGE della SEDE CENTRALE - Corso Massimo D'Azeglio, 16

## ESPOSIZIONE

Veicoli industriali, Omnibus, Camions ed Accessori

# Standard

Automobili 14 HP

TORINO

Visitare al Salone Automobilistico di Torino, lo



**Stand N. 47**

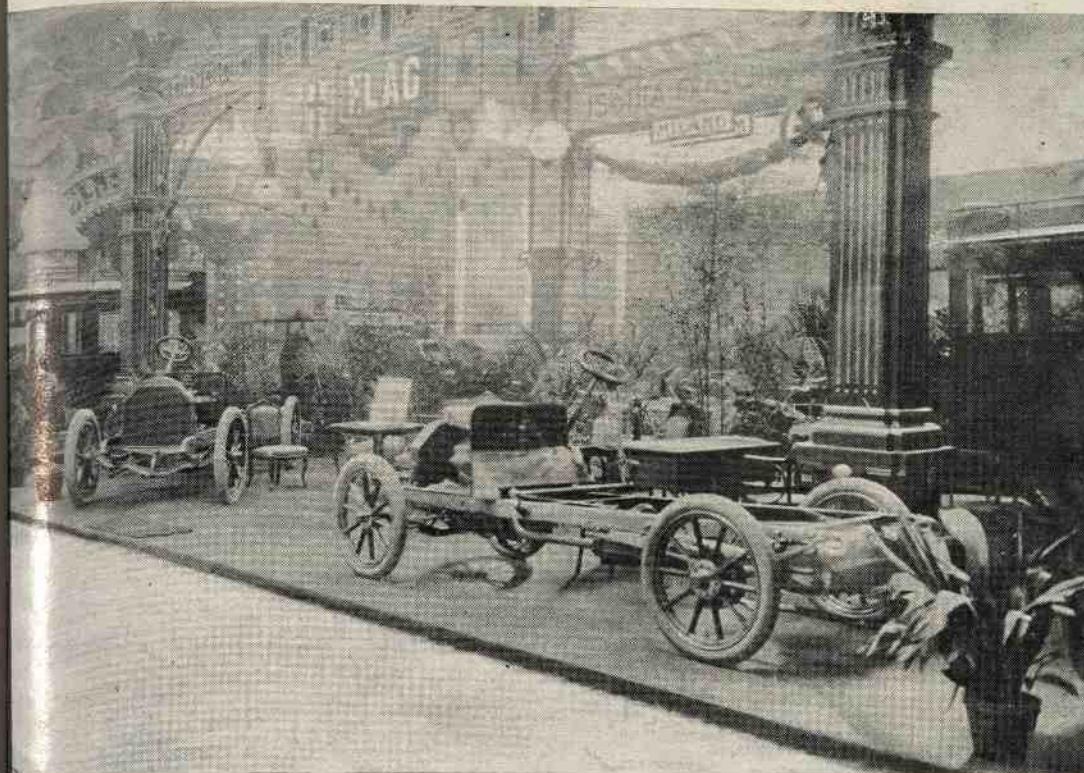


da molti, ed è inutile, se non dannoso, illudere il pubblico.

« Tutto è possibile quaggiù, ma non i miracoli. Sarà dunque questione di concorrenza, di migliore organizzazione nel lavoro, di maggiore abilità, di migliore utilizzazione di un combustibile, di maggiore rendimento della macchina, di appropriati ac-

« Occorrerà infine che tutti, pubblico, tecnici, azionisti ed amministratori compresi, si occupino un po' più dell'industria, un po' meno di valori di Borsa, specialmente delle azioni della società di cui fanno parte ».

« Ing. CARLO BUSSI ».



Serio e ricco è lo stand della Flag, di Genova, una delle più giovani e più promettenti fabbriche italiane di automobili.

ppiamenti dei fluidi per una ben pensata disposizione dei vari servizi degli organi di un automobile, mai di eliminare assolutamente i costosi convenienti e la necessità di un meccanico, non troppo protetto, ma almeno pratico di ciò che adora e cura.

« E se vogliamo che diminuisca nell'utile della comunità tutta, non soltanto dei ricchi, prima la cosa d'acquisto, poi quella di manutenzione, si comincia noi tecnici, periodici, appassionati dello sport, giornali, ecc., tutti quanti insomma hanno l'autorità qualunque sugli altri a regolarizzare la produzione che l'uso di questo nuovo veicolo che ha già fatto tanta strada nella via del progresso, e che io spero aver dimostrato essere veicolo dell'avvenire.

Per cominciare, dunque, dal nascere dell'automobile nelle officine, occorrerà perfezionare sia gli operai che i capi-riparto ed addestrarli al lavoro su quel macchinario automatico americano, che produce tanto economicamente, per chi sa adoperarlo, e in grande quantità i pezzi di qualunque cosa, come si lavora all'estero; occorrerà creare industrie metallurgiche in Italia che preparino abbondantemente le materie prime in modo da ridurre le spese superflue di trasporti o di ritardi; occorrerà creare e sviluppare industrie sussidiarie a quella dell'automobilismo e della grande industria in generale, in modo che negli stabilimenti non si sia obbligati a farsi tutto da sé e che i vantaggi della concorrenza libera siano esplicati al massimo, con un utile comune nella regione dove si lavora; occorrerà che proprietari e chauffeurs comincino a considerare un po' più seriamente il problema dell'automobilismo sia dal lato di disponibilità che dal lato abilità, e quindi scuole in pianta popolare, pubbliche e private, soprattutto molte, ma molte lezioni pratiche su terreni speciali, ed evitare di pilotare automobili quando non si ha sufficiente pratica ed abilità, e questo non perché dei regolamenti lo vietino, ma perché in noi la coscienza, il decoro e la convenienza fare così; occorrerà maggior educazione in genere per il rispetto dei doveri e dei diritti di ogni cittadino, e subire, bongré o malgré, la volontà del destino; occorreranno gli sforzi di tutti per mettere le strade e mantenerle in uno stato adeguato al nuovo compito che vengono ad assumere; occorrerà infine...

il radiatore. Però con tale sistema si hanno due inconvenienti. Anzitutto con l'aria viene aspirata anche una quantità di polvere che viene poi gettata sul motore e si impasta coi lubrificanti impedendo il buon funzionamento del motore. Secondariamente l'aria riscaldata attraverso il radiatore viene proiettata sui motori e ne eleva la temperatura.

Il Francioli ha pensato con uno schermo, posto dietro una speciale elica, e foggiato in modo speciale di raccogliere ed incanalare l'aria calda e la polvere e di affrontarle direttamente senza che vengano in contatto coi cilindri, coi magneti e con le valvole del motore e del carburatore assicurando così un più regolare funzionamento della macchina ».

\*\* L'accompagnata semplice *Società Forni termoelettrici Stassano*, con sede in Torino, via Arsenale, 17, addivenne all'aumento del suo capitale sociale da L. 300.000 a L. 1.000.000, interamente versato, nonché ad alcune modificazioni dell'atto costitutivo, e, fra altre, alla proroga della durata della società dal 31 dicembre 1915 al 31 dicembre 1930.

\*\* La Casa *Hermine Schulte Bienenfeld* di Torino (via della Rocca, 49) aveva fatto pratiche per presentare al colto pubblico del *Salon automobilistico* di Torino una preziosa cestina di sua invenzione, dove in piccolo spazio e con tutta eleganza sono collocati innumerevoli oggetti di pubblica praticità.

La provvidenziale cestina, particolarmente ideata per signori automobilisti, alpinisti e turisti in genere, ha ancora un'altra particolarità, la più importante diremo, cioè quella di portare un genere di combustibile pietrificato, magari per un'intera settimana, e non occupante uno spazio maggiore di quello voluto per essere stretto nel pugno di una graziosa damina. Come si vede è un oggetto destinato a rivoluzionare il mondo sportivo.

Non fu esposta al *Salon*, perché ivi è divietato di accendere qualunque fiamma, e così non poté dimostrarsi la praticità del combustibile cogli ingredienti racchiusi nel cestino.

Ecco la lista degli oggetti: posate, piatti, scodelle, salino, burriera, zuccheriera, eleganti bicchieri rivestiti di paglia, tutto per 4 persone; 2 bottiglie eleganti per vino, un recipiente di smalto per vivande; 1 fornello con tripiede a combustione Smaragdin, e relativa casseruola e recipiente per il combustibile; 1 bollitore tascabile, puro per Smaragdin.

La Casa *Hermine Schulte Bienenfeld*, che è la esclusiva rappresentante in Italia dello Smaragdin, ha ceduto la vendita al dettaglio di quanto è sopra esposto alla Ditta Fratelli Paissa, piazza San Carlo, Torino.

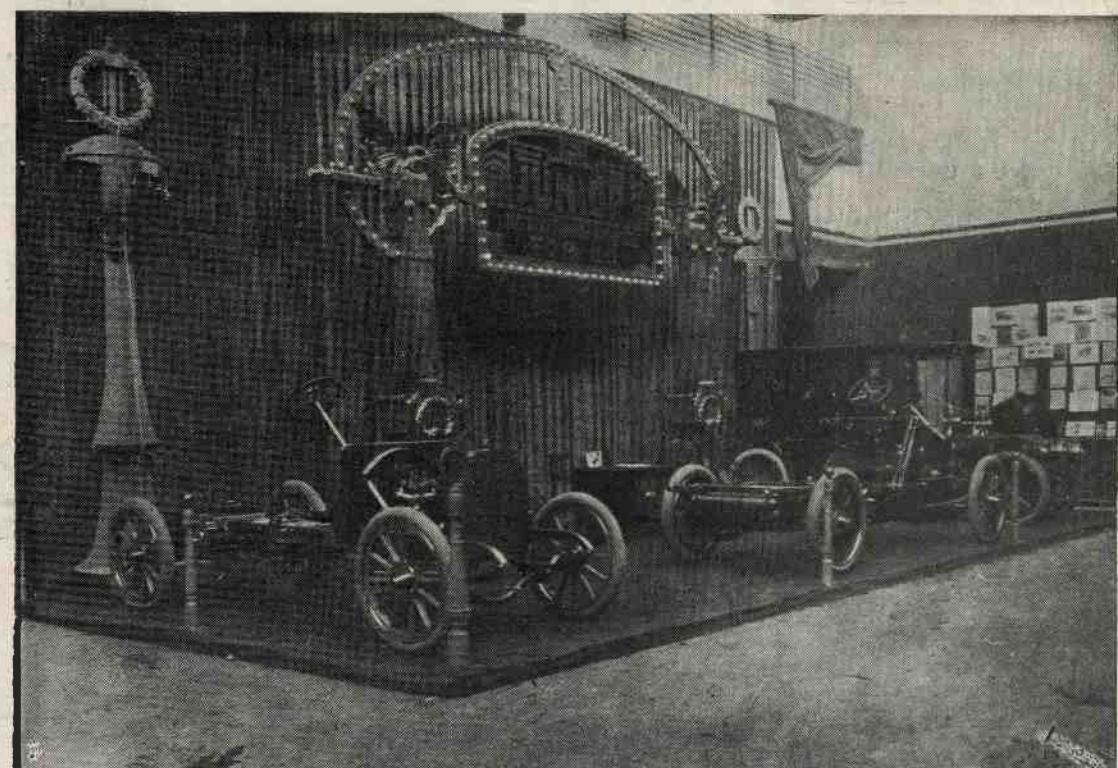
L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

## Nel mondo commerciale sportivo

Ci scrive il nostro corrispondente di Pallanza:

« Sono stato informato che il signor Ambrogio Francioli di Pallanza, ha ideato una importantissima modifica nell'apparecchio di raffreddamento dell'acqua dei motori degli automobili.

« Il raffreddamento dell'acqua circolante attorno ai motori si è fin qui ottenuto per mezzo del radiatore sui d'abeilles, ponendo dietro di esso un'elica che nella sua rotazione aspira l'aria e l'obbliga ad attraversare



Sempre elegante ed importante riesce la mostra della Junior, di Torino, che in poco tempo ha raccolto onori e simpatie in ogni mercato internazionale.

Vedi continuazione delle illustrazioni della IV Esposizione Internaz. d'Automobili di Torino a pag. 35.



**Le Motociclette BORGO - TORINO, via Nizza, 84**

VINCITORI: Campionato Italiano Consumo - Campionato Italiano Velocità - Campionato Pavese Resistenza

sono esposte nel SALON AUTOMOBILISTICO di Torino

PRENOTARLE IN TEMPO

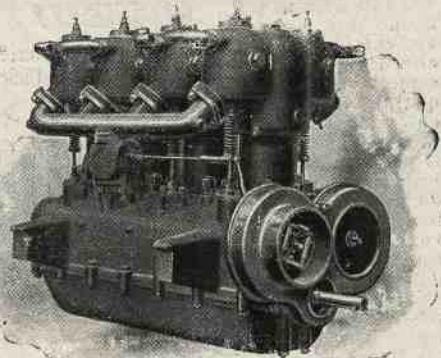
**Ciclisti!**

Volete viaggiar sicuri?  
Munite la vostra Bicicletta con

**FRENO**

**BOWDEN**

Sindacato Francese Brevetti BOWDEN  
MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis.

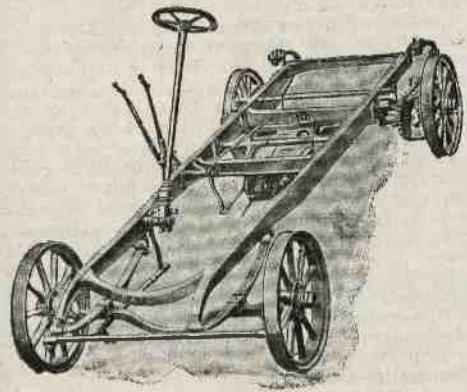


# I Motori "ASTER", Marca mondiale non ammettono confronti

PER RENDIMENTO E MATERIALE  
PER CONSUMO MINIMO  
E PER DURATA

Per Automobili - Imbarcazioni e Gruppi Industriali

Milano - SOCIETÀ ITALIANA DEI MOTORI "ASTER", - Milano  
Via Monte di Pietà, 16 A



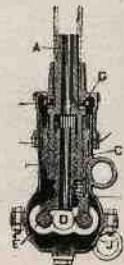
## CHASSIS COMPLETI PER AUTOMOBILI

Produzione annua oltre 2000 Châssis

PEZZI STACCATI costruiti in serie



(senza Motore,  
accensione,  
radiatore,  
gomme, ecc.)



secondo lo schema d'unificazione della Camera Sindacale di Parigi.

Stabilimenti MALICET & BLIN di Anbervilliers (Parigi)

Rappresentanza Generale per l'Italia: Ing. SILVIO SCHIFF - Via Bocchetto, 8 - Milano.

FILIALE IN ROMA

## ACME MOTOR CAR COMPANY

READING S. U. A.

Vetture da Turismo e da Città: 30-35 e 45-50 HP

4 Cilindri - 3 e 4 marce avanti - 1 indietro - Trasmissione a catena  
Solide - Durevoli - Semplici - Eleganti - Prezzi convenientissimi

Agenzia Generale: F. GIACHETTI - TORINO - Via Superga, 31  
Stand Esposizione N. 125

## S. I. A. M.

Società Italiana Automobili Marittimi  
Sede in GENOVA - Stabilimento a Multedo (Genova)

Deposito dei rinomati

## MOTORI TRUSCOTT

(Medaglia d'oro all'Esposizione di Milano 1906)

Canotti e Yachts Automobili - Barche da pesca e fluviali  
Lancie da salvataggio - Rimorchi e Trasporti

Accessori per auto-yachting - Forniture per Cantieri Navali

Preventivi e Cataloghi a richiesta.

## S. I. F. F.

Società Italiana

## Fari e Fanali

Accomandita per Azioni A. SCAGLIA & C.

Sede: MILANO, Via Felice Bellotti, 15.

Indirizzo Telegrafico:

"FULGOR", Milano.  
Telefono 66-38.

Domandare:

Preventivi e Cataloghi

# FANTASTICANDO

## LO SPORT DEL PATTINO A TORINO

In un'ora di fantasticherie giovanili, durante un freddo tramonto di questi ultimi giorni, mentre intorno a me tutto aveva uno stiamo sapore di poetica calma, e gli alberi nudati delle foglie, scherzetti e neri, interrompevano frastagliandolo il monotono grigio del vespero, e le confiere levavano le funeree forme nella nebbiosa atmosfera, andavo passeggiando — senza una meta stabilita — per le stradette silenziose del nostro Parco del Valentino, delizioso ritrovo di anime innamorate...

Non sapevo il perché di quel passeggiaggio solitario. Rievocavo dei versi dei più simpatici poeti della gioventù, e trovavo una voluttà strana nel ripetermeli a mezza voce, mentre una gamba avanzava sull'altra, portavami lunghi dalla città chiusa.

*Melanconia — ninfa gentile...*

Eran ricordi di scuola, ricordi di liceo, quando i canzonavan da superuomini le sdolcinate sei-entistiche.

Ed ora la tristezza dei luoghi e dell'anima mi facevan parer pittorici quei versi.

Ma poi era l'irruenza Stecchettiana, gli endecat-

dal salotto, dall'atmosfera greve e abbuiata, dai pensanti coltrinaggi, dove da più ore la mamma, aristocratica dama, le aveva costrette a restare perché... giorno di visite!

Forse... E così fantastico ero giunto al laghetto del Valentino, trasformato, da ormai più d'un mese, in elegante ghiacciaia.

Entrai nel recinto ove il grazioso padiglione, sede invernale del Club del pattino, ben riscaldato ed illuminato, era in quell'ora ritrovò di tutto il mondo elegante torinese.

Potevo parere un intruso io fra quel gran mondo dell'aristocrazia del blasone e del denaro, e dovetti sembrarlo infatti ad uno dei guardiani che mi domandò chi fossi per entrare, senza il distintivo sociale, con tanta sicurezza in quel luogo votato all'eleganza di uno sport... popolare.

silenzio dolce, solo interrotto dal rumore leggero dei pattini sfioranti come una carezza rapida il ghiaccio lucente.

Dietro a me alcune amorevoli mamme si scambiavano le loro impressioni sui progressi delle figliole e dei figli, nuovi ed incerti proseliti dello sport del pattino.

Mi pareva di sognare.

Ritornavo con la memoria all'anno prima, quando nell'epoca istessa mi trovavo nei dintorni di Aalborg, bianca cittadina della Danimarca settentrionale, solo, spedito fra le nevi eterne, fra gente ch'io non capivo e che non mi comprendeva, che stupiva nel non sapermi abile nel guidar la troika e nel scivolare con gli skis, e che mirava con diffidenza il mio apparecchio fotografico (scossostruito strumento a quelle intelligenze primordiali) col quale andavo fissando i più temerari salti, le più fantastiche volate, per me cosa grande, mai imaginata, e per loro necessità o diletto di tutti i giorni...

Mi rivedevo ancora sulla slitta vertiginosamente precipitante fra un nugolo di nevischio dall'alto del Salève, monte a ridosso della graziosa Ginevra, aggrappato disperatamente alle due cinghie laterali, sforzato dalla gelida brezza e dal nevischio picchiettante il viso coi suoi agghi diacciati, mentre, nuovo a quel genere di sport, gridavo: « basta!... basta!... » fra le allegre risate dei miei compagni di slitta che, sicuri del fatto loro, sghignazzavano al mio terrore per quella corsa fantastica, senza fine...

E il mio sogno, le mie rievocazioni continuavano... Eran visioni, paesaggi, da saghe svedesi...

Venne a richiamarmi alla realtà un amenissimo capitombolo... a due, proprio a pochi passi innanzi a me.

Concorso internazionale di pattinaggio a Davos (febbraio 1907). (Fot. Brocherel - Aosta).

■abi del poeta bolognese che mi scaturivan facili dal loro lirismo erotico... I sonetti si susseguivano. Ero ad un ultimo verso:

*Donna non mi tentar... Rispetta i morti*

■ando due graziose signorine mi sbucaron fuori un lato, da una scaletta arrampicantesi su di l'altura cespugliata.

Frizzava il riso dai loro discorsi, un riso schietto vivace come le loro persone snelle. Mi passarono d'accanto.

Tenevan ciascuna in una mano, a penzoloni, due lumini lucenti dal tintinnio metallico. Imaginai: vevan recarsi alla vicina ghiacciaia del laghetto pattinare.

Potenza di femminile grazia.

Per incanto i miei melanconici pensieri cessarono, e ad essi subentrò la visione crepuscolare quelle figurine vaporose e snelle slittanti sulle distese ghiacciate.

■proseguendo il cammino (questa volta con

una stabilità di recarmi alla patinoire seguendo me... dei passi spietati delle silfidi precedenti) pensavo:

■orse queste graziose fanciulle, cinguettanti la vitalità d'una pubertà sana e matura, sono state finora chiuse in una malsana aula scolastica a ciucischiare date di letteratura oppure a far la retina degli occhietti birichini su d'un amo complicato, o su d'un linea tessuto.

■orse han finito da poco lo scander monotono d'ude Oraziana, o la traduzione pesante d'una

■tua d'Omero, povere testoline romantiche, volte agli studi classici dall'illusionata cervice mala!

■orse — damine d'alto lignaggio — son scappate

Declinata la mia qualità... giornalistica, mutò l'accoglienza per parte del burocratico guardiano.

E m'affacciai alla balaustra che prospetta la ghiacciaia. Il tramonto era finito. La notte calava.

I lampadoni elettrici sovrastanti al laghetto ronzarono, dapprima incerti in una luce violacea, poi chiari e potenti, rischiarendo un paesaggio bellissimo...

Le pinete secolari del Parco chiudevano, sonnolenti e gravi, la riva destra, mentre alla mia mano manca, sull'ampio stradone, un centinaio di curiosi eran soffermati, rapiti come me da quel fantastico quadro.

In fondo la mia vista si sperdeva in un vago vaporio di nebbie, donde, di tanto in tanto, sbucavano veloci, avanzando silenziose, *silhouettes* di signorine impellicciate e giovinotti inguanati.

Da per tutto un



Alla patinoire del Valentino. — Una catena in marcia.

(Fot. E. Oneglia - Torino).

## VETTURETTE e MOTOCICLETTE "REPUBLIC",

6|7 - 8|9 - 10|12 HP della Fabbrica Laurin e Klement - Jungbunzlau.

Superano qualsiasi salita carrozzabile, Velozi, Sicure, Economiche — Vincitrice nella Corsa Internazionale di Motociclette in Francia 1905, della Coppa Gordon Bennett.  
Per Cataloghi, Certificati e chiarimenti, rivolgersi alla Ditta I. WOLLMANN - Padova — Rappresentanza Generale per l'Italia.



# "S.C.A.T.",

Società Ceirano Automobili-Torino

Officine con macchinario il più perfezionato

Via Mad. Cristina, 66 - TORINO - Corso Raffaello, 19

---

## TIPI 12-14 e 16-20 HP

---

Motore a 4 cilindri - Accensione a magneto

**Bosch** bassa tensione - Frizione metallica a dischi  
- Quattro velocità avanti ed una indietro - Trasmissione a cardano.

Robuste - Silenziosissime - Minimo consumo - Garanzia illimitata

---

## Vetture di Lusso e da Turismo

Visitare i nuovi Tipi 1907 all'ESPOSIZIONE DI TORINO

**Stand N. 36.**

Mi sfuggì forte e sarcastico un motto popolare:  
— Che terno!...  
E l'elegante zerbino, rialzata la compagna,  
mi sarcastico ancora, pronto mi rispose:  
— Si sbaglia... È un ambo!

Aveva ragione. Eran due. Scacco matto!  
Solo una persona evoluta, solo una coltura elevata e patinata dai cosmetici e dai belletti alle quanze avrebbe potuto insegnare la proprietà dell'espressione ad un povero giornalista.

Non nascondo però che a quel *calembour* rimasi baluccio, e me ne venni di là mentre le leggere ben studiate evoluzioni, i ghirigori e le volate continuavano con gran delizia del pubblico fatto numeroso dietro i fili di ferro segnanti la separazione fra il pubblico che vede e non paga, ed il ran mondo che può pagare ed ha perciò il diritto, privilegio di divertirsi, e di fare dello sport altrui...

Brave le mie signorine! Così mi piace.

Voi che lo potete, approfittate di questo sport *u grand air*, date ai vostri polmoni l'ossigeno storatore, scacciate l'acido carbonico, che vorrebbe avvelenare i vostri tessuti, con un samente esercizio muscolare.

Aveva letto quel libriccino del Mosso sull'educazione fisica femminile? No?... Male.

Voi che lo potete, leggetelo.

E mettete in pratica i suoi consigli: fate della innastica, fate dello sport.

La figliuola dell'operaio che ramanda calze e nzuola nella soffitta umida e fredda, la graziosa artina che passa la metà del giorno rintanata in atelier puzzante di chiuso, la vivace crestai a che si consuma la vista nella scelta dei colori e nei lavori di paziente precisione per ben ultimare

buona stella, implorando non privilegi, ma un po' di pietà, un po' di amore umano?...

Intanto ero uscito dall'elegante recinto del Club del pattino torinese.

di vernice, i guantini bianchi, il biglietto d'ingresso pagato, e poi, e poi vi potrebbero andare...

Dall'altro versante del monte i bimbi discendevano di corsa, come s'avessero avuto dieci gendarmi alle calcagna...

Torino, gennaio 1907.

Giulio Corradino Corradini.

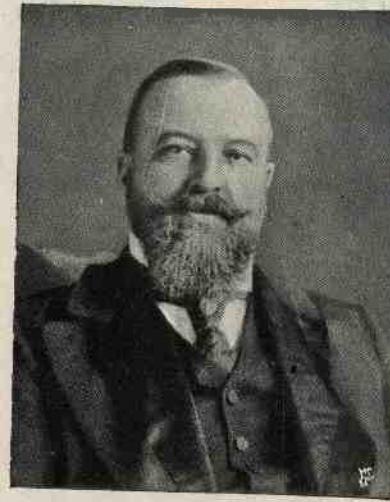
*Nota.* — Da tempo si è costituito un Comitato Torinese per l'incremento dell'educazione fisica, e ancora non si è pensato di provvedere Torino d'una ghiacciaia popolare.

E' pur vero che l'inverno favorisce il letargo!

## IL CANOTTAGGIO TORINESE

Torino, culla di moltissime grandi e storiche iniziative, ha pure nello sport un'antica e gloriosa tradizione; vogliamo perciò accennare particolarmente oggi del canottaggio torinese.

Terminata la guerra dell'indipendenza, la gioventù, entusiasta e piena di energia, si sentì spinta a rendersi forte e gagliarda, cercando anche nei suoi divertimenti l'allenamento onde rendersi forte per la difesa avvenire qualora necessaria, e fra gli esercizi ginnastici molti si dedicarono allo sport del remo. Così si formarono diverse brigate per l'acquisto a nole di barche e si iniziarono le tradizionali gite sul Po, e queste oggi si susseguono e si animano. Non parliamo del tipo di imbarca-



Cav. Capuccio Luigi,  
presidente della Società Cerea.

Fuori — all'ombra forte del capolavoro del Calandra — immobili, scintillanti di luce e di ricchezza, attendevano eleganti equipaggi e silenziose automobili dagli impettiti guidatori a cassetta.

Noblesse oblige...

\*\*

L'indomani, mentre sul mezzogiorno passavo frettoloso ai piedi del Monte dei Cappuccini, vidi una frotta di ragazzetti popolani, dai visetti rossi e dagli occhi lucenti di allegrezza, scivolare, rotolare, capitombolare sulla neve che imbiancava il ridosso del monte.

Mi soffermai. Quell'esercizio, agli occhi nostri di popolo meridionale, poteva parer pericoloso, e fu forse per questo sentimento altamente umano che due guardie cittadine, nere, nel loro ferraiolo, come spettri maligni, si avvicinarono caute alla chiasa-sosa brigatella.

Ma uno di quei furfantelli le vide, ed echeggiò allora l'allarme d'una vocina snella, in ischietto vernacolo: « *le poule! le poule!* » E un fuggi-fuggi generale. Sole, a contemplar l'effetto magico della loro apparizione, sul bianco manto restavano — come i gendarmi di Offenbach — due macchie nere: le guardie...

Di cattivo umore le avvicinai.

— Perchè son fuggiti quei ragazzi? — richiesi.

— Perchè è la terza volta che li avvertiamo. Se ne accalappiamo qualcuno... è la contravvenzione. Se si rompono una gamba indirettamente siamo colpevoli noi. C'è una *patinoire* apposita per divertirsi!



Dott. Pastore,  
presidente della Società Armida.

zione usata poichè, malgrado si fosse all'inizio, si notarono subito costruzioni moderne, ed ai piccoli navicelli si passò al tipo di barche di mare; quindi a poco a poco si perfezionarono sino agli splendidi *outrigger*s e *yole* che si ammirano oggidi.

Le piccole brigate di amici si ritrovano e rias sodate dalla più schietta amicizia si progetta per giorno dopo (finché spunta l'idea di formare una società) ed il saluto cortese pretto piemontese *Cerea* col quale usavano salutarsi, battezza un gruppo. Un'altra s'intitola *Eridano* nel nome dato ad un battello che serviva di sede sociale (quand'era ancora), contenendo due comode sale sotto ponte coperto, e fin nel 1867 si pote assistere dinanzi ad un pubblico numeroso e plaudente, alle prime regate. Dopo questo successo si formano regolarmente con eleganti sedi le Società *Eridano* e quindi poco dopo la *Cerea* nel 1868. Nello stesso anno due equipaggi delle due Società intraprendono il viaggio da Torino a Venezia. Si formava quindi il terzo gruppo, la maggior parte avvocati od impiegati vari, assumendo il nome di gruppo *Valentino*, che più tardi si costituì in Società *Armida*. Si fondarono in seguito le Società *Caprera* nel 1883, e quindi l'*Esperia*. Visse per poco la Società *Torino*.

I canottieri aumentarono di numero e con essi l'ambizione naturale di superiorità di conoscenza dell'arte del remare, e le regate si seguirono con maggior importanza ed entusiasmo. Fu allora che nel 1888 si fondò il *Regio Rowing-Club Italiano*, collo scopo di promuovere l'educazione fisica della gioventù, nonchè l'esercizio del canottaggio; si fa organizzatore dei campionati italiani e delle più importanti regate d'Italia. Nel giugno 1889 il *R. R.-C. I.* organizzò un'interessante e splendida Esposizione Nautica, dove si ammirarono



Rag. Ernesto Pioda, presidente dell'Esperia.

Sorrisi di compassione a quella sortita, e continuai la mia strada.

Fantasticai nuovamente: E perchè no? perchè non potrebbero essi pure andare... alla *patinoire*? Basterebbe un vestitino ben tagliato, le scarpette

Avv. Moglia,  
presidente della Società Caprera.

il cappellino... all'ultima moda, poveri giovani corpi condannati alla quotidiana immobilità, esse no, non possono permettersi il lusso d'una boccata d'aria rigeneratrice, o d'un'ora di moto vivace delle membra non dico su di una *patinoire* (chè il nome sembra troppo aristocratico per loro), ma neppure di una semplice ghiacciaia anche alla periferia della città, non importa...

\*\*

Da noi, a Torino, e credo da per tutto nell'Italia centrale ove si fa del pattinaggio, questo, che forse l'unico sport invernale all'aria aperta, è riservato alla sola classe agiata, perchè essa può assicurarsi il lusso di una ghiacciaia propria (consensita forse dal Municipio), mentre invece alla ventura lavoratrice — che pur sarebbe quella che maggiormente risentirebbe dell'utilità, e per la quale direi quasi che è indispensabile un po' di risciacquo fisico dopo l'opprimente fatica d'una settana di lavoro continuo, incalzante — non è dato, e concessio da nessun Ente, e meno ancora a Municipi, un appezzamento di prato qualsiasi e qualche centinaio di metri cubi d'acqua abbandonati alle cure dei rigori invernali, potrebbero tornare il riso su tanti visi attristiti, e ritornare il sangue in tanti corpi che vanno inesorabilmente, inconsapevolmente, votandosi all'anemia tardi alla tubercolosi!

Siamo sinceri. Ha diritto a maggiori cure il fiore austro, dalla terra grassa di fosfatate che gli viene innanmente ricambiata, ha diritto a maggiori e il germoglio che può vantare l'amorevole coltura d'un giardiniere apposito, o quello che, cresce in un terreno magro di nutrimento, viveva stentata, ansimando quell'antico che non viene negato al suo simile perchè... nato sotto una

## IV<sup>a</sup> Esposizione Internazionale Automobili - Torino - 1907

Stand N. 108  
Corsia laterale.

F. I. T.

CANTIERE NAVALE  
NAPOLI  
Spiaggia della Marinella.

Yachts - Canotti Automobili  
Jole - Outriggers  
Motori a benzina: LOZIER

# "FIDES,"

## Fabbrica Automobili Marca BRASIER

Sede Sociale - ROMA - Via Tritone, 36

Officine: TORINO - Via Monginevro

Rappresentante Generale per l'Italia:

**FABBRE & GAGLIARDI**  
TORINO-MILANO

Chassis 16-26 HP ~ 30-40 HP ~ 45-60 HP (a 6 cilindri)

Società Anonima per il Commercio e l'Industria di  
Automobili, Velocipedi e Pezzi per Costruzione e Ricambio

**FABBRE & GAGLIARDI.**

Capitale Lire 2.500.000 versato.

Auto-Garages e Depositi in:

**MILANO**  
21-23, Piazza Macello, 21-23  
Via Montevideo

**TORINO**  
Corso Re Umberto, 62-64  
Via Maria Vittoria, 22-24

**GENOVA**  
Via XX Settembre, 5  
17, Via A. M. Maragliano, 17

**ROMA**  
Viale Castro Pretorio, 92<sup>a</sup>, 94<sup>c</sup>  
Viale della Regina, 142<sup>c</sup>

**FIRENZE**  
Piazza Vittorio Emanuele, 2  
Via Castellani

**NAPOLI**  
Corso Umberto I

**BOLOGNA**  
Via Repubblicana, 10

**MESTRE**  
(Venezia) - Via 27 Ottobre

**PADOVA**

**PISA**

Agenti per l'Italia:

delle Automobili:

**Diatto-A. Clément** - Torino

**Fides (Brasier)** - "

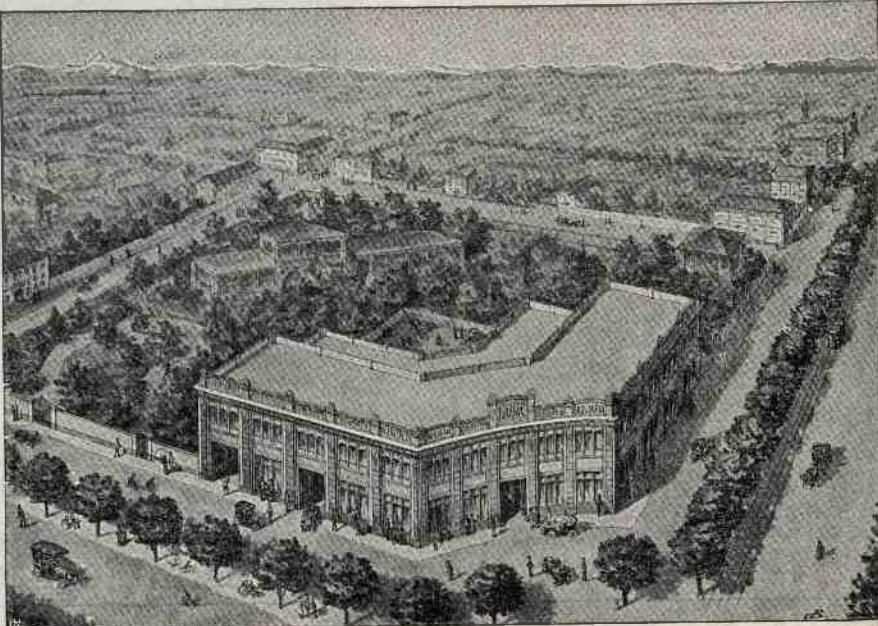
**Isotta Fraschini** - Milano

Bayard-A. Clément - Parigi

Vetturette:

Demeester, 8 HP, 4 cilindri - Parigi

Darracq - "



Nuovi Magazzini ed Auto-Garage in TORINO - Corso Re Umberto, 62-64, angolo Corso Peschiera.

magnifiche e numeroso costruzioni d'imbarcazioni estere, con molte innovazioni nonché il cronografo registratore per le regate.

Il 16, 18 e 20 giugno si organizzavano a Torino le prime regate sotto gli auspici del R. R.-C. I., e ricordiamo gli importanti premi offerti da Sua Altezza Reale il Principe Amedeo, dal Ministero

derni non certo così efficaci allo sviluppo fisico quale può esserlo il canottaggio. Affievolito così gradatamente, malgrado il risveglio dei vecchi campioni, alcuni dei quali ritornarono al cimento; coll'esempio e coll'insegnamento qualche poco si tentò, ma, ripeto, ben poco, poiché l'insuccesso del 1906 no è stato la maggior dimostrazione. Si



Equipaggio di otto vogatori, dell'Armida, in allenamento.

degli interni, dal Municipio di Torino, esercenti, ecc. Era una vera folla di pubblico che assisteva a quelle regate! La Società Cerea fin d'allora, conusto criterio, lavorava sotto la guida energica d'intelligente del celebre Séguin, e così la riva-tà per la gloria si fece sempre più viva.

Ricordiamo a Torino le vittorie splendide dei nostri equipaggi della Cerea formati da Pagliano, Vooldridge, Lange, Deville coll'imbarcazione Fert nella gara Città di Torino; i signori Bosio, Rigat, Nicola, Capellaro dell'Armida coll'imbarcazione avoia! vinsero poi la Coppa della Regina nel mese di settembre a Stresa. In quell'epoca gli equipaggi dell'Armida lavoravano sotto la direzione del benemerito socio Marchisio Andrea. La trionfa con Masera in skiff, e Vaudano G. sandolino; Tavella e Quagliotti dell'Esperia e canoe a due. Ed ai nomi di questi gloriosi faccio-guire quello dei signori Casalegno, Zorini, Omo-ri, Patriarca, Carbone, Rossi, i fratelli Revelli, Iloniello, Tardy Carlo, Dotto, ecc., senza dimenticare i fratelli Lange che sempre si dimostrarono più tenaci appassionati cultori del remo, annoverando essi pure numerose vittorie.

Chi poi non ricorda le splendide vittorie dei nottieri torinesi a Ginevra, Parigi, Trieste e acan?

Ma quasi tutti questi campioni giunsero sino all'apogeo della loro gloria poi riposarono sui loro lori, ma è stato un riposo funesto! Poiché molti essi, e nebbro gran torto, terminata la lotta, ritirarono dal canottaggio senza crearsi degli lievi che sotto il loro sesto e pratico ammazza-mento avrebbero potuto procurare a Torino all'Italia dei grandi campioni!

Vennero nuove reclute, con idee moderne, forse oppo spinte, ma non tutte cattive. Cura doveva sarebbe stata di accoglierle in parte, studiarle mettere in pratica, consigliando e modificando correndo ma senza interrompere questo sviluppo progressivo di entusiasmo pel canottaggio che caratterizzava il canottaggio torinese temibile in Europa. Si spense questa passione gradatamente, malgrado il contrastato lavoro di alcuni vecchi campioni, che più non trovarono quell'appoggio e buona volontà richiesti dai tempi, e sta citare l'anno 1906 per riconoscere in quali condizioni si trovò il canottaggio torinese. solo equipaggio degnò di lode e d'ammirazione se ben presentarsi in regata lo scorso anno fu quello dell'Armida, formato dai signori Ippi e Scalero, sotto l'accurata sorveglianza del nor Dotto, ma privi di incoraggiamento e di ammaestramento.

numerosi altri sports introdotti dall'estero furono diradare le file delle reclute dei canottieri, pressionati forse dall'impossibilità di attenersi un costante e lungo allenamento quale occorre innumiblemente per presentarsi onorevolmente in regata, e si dedicarono a tutti questi sports mo-

formò un Comitato Pro Canottaggio Torinese formato dai più appassionati canottieri della nostra città, che lavora da circa due anni d'accordo col R. R.-C. I. e particolarmente tra le Sezioni Eridanea e Lombardo-Emiliana. Vennero indette gare per le scuole secondarie, gare d'incoraggiamento ed un match annuale piemontese-lombardo ad otto vogatori, per quale il nostro giornale contribuì coll'assegnare all'equipaggio vincitore una medaglia d'oro, dimostrando come da queste colonne sia pur grande e vivo il desiderio del risveglio del canottaggio torinese. Quest'anno avremo due giorni di regate organizzate dal R. R.-C. I. il 5 maggio e anche il 9 giugno. Il match Piemontese - Lombardo si correrà a Torino il 5 maggio.

Dunque gli organizzatori non furono e non sono inoperosi. Sempre disposti a dare il maggior impulso al nostro sport, si studiano di soddisfare ed incoraggiare i deboli ed i forti. Quale dunque quest'esitazione, quest'indifferenza, questo decadimento del canottaggio?

Siamo convinti anche noi che i numerosi sports del giorno danneggiarono il canottaggio, ma è certo però che il numero dei soci aumenta in tutte le Società, perciò qui la mia sincerità mi consiglia di esporre alla fine alcune idee.

I giovani ci sono, e numerosi; l'esperienza dei vecchi canottieri non manca; ma occorre la buona volontà e l'energia dei primi, il consiglio, lo studio e l'applicazione di metodi moderni per parte dei secondi. Le Società si dedichino pure a favorire comodità e divertimenti vari ai loro soci, ma non si addormentino sulle tradizionali partite alle bocce, alle carte od al bigliardo, non essendo questo lo scopo col quale si fondarono le Società, procurino bensì l'ottimo materiale, abili e pazienti direttori di canottaggio che abbiano esatta conoscenza di quanto si fa all'estero e da molte Società italiane. Incoraggiatevi dunque questa gioventù, rammentatevi degli antichi trionfi e vedrete nuovamente l'astro della gloria risplendere grande e sovrano sul canottaggio torinese in Italia ed all'estero, destando l'interesse ed il plauso di tutti, procurando un benessere all'umanità e nuovi allori al vostro paese!

Questo è il desiderio e l'augurio di cuore del sincero e fedele combattente

CARLO ROGGERO.

## Il bilancio dell'industria automobilistica internaz.

Il prospetto che qui sotto riportiamo da alcuni giornali sportivi, mette in evidenza, secondo Faroux, la produzione automobilistica dei principali Stati, d'onde si rileva che l'Italia ha fatto grandi progressi nell'ultimo biennio 1905-906.

**Italia.** — Vetture automobili: 1901, n. 800; 1902, 350; 1903, 1308; 1904, 3080; 1905, 8870; 1906, 18.000 alle 19.000.

**Francia.** — Vetture automobili: 1898, n. 1631; 1899, 4914; 1900, 10.039; 1901, 16.486; 1902, 23.711; 1903, 30.204; 1904, 37.322; 1905, 47.302; 1906, 55.000 circa.

**Inghilterra.** — Vetture automobili: 1898, n. 682; 1899, 1418; 1900, 2181; 1901, 4112; 1902, 6263; 1903, 9437; 1904, 14.170; 1905, 20.848; 1906, 27.000 a 28.000.

**Germania.** — Vetture automobili: 1898, n. 894; 1899, 1478; 1900, 2812; 1901, 8209; 1902, 4738; 1903, 6904; 1904, 11.370; 1905, 15.682; 1906, 22.000 circa.

**Bielgio.** — Vetture automobili: 1900, n. 400; 1901, 600; 1902, 1700; 1903, 2839; 1904, 5026; 1905, 7927; 1906, 12.000 circa.

**America (Stati Uniti).** — Vetture automobili: 1902, n. 314; 1903, 2722; 1904, 11.374; 1905, 28.877; 1906, 58.000 a 60.000.

## La grande gara di tiro a segno in Inghilterra

La National Rifle Association ha deciso che la grande gara annuale di tiro a segno, la quale si tiene al bersaglio di Bisley, sia indetta per l'8 luglio e duri fino al 20 di quel mese.

Oltre che gruppi di tiratori canadesi ed indiani, come nei passati anni, si attendono per la grande gara tiratori dall'Uganda ed uno dall'Australia. Per quest'ultimo occorrerà raccogliere un fondo di 3000 sterline per provvedere alle spese di viaggio e di permanenza, ed a tale intento verranno aperte apposite sottoscrizioni sotto il patronato del Principe di Galles.

## Il presidente dei tiratori italiani

Il tenente-generale Giuseppe Besozzi è l'attuale presidente dell'Unione dei Tiratori Italiani. Fu comandante il corpo d'armata di Roma. Severo ma giusto è amato e stimato da quanti hanno la fortuna di conoscerlo.

In seguito alle sue idee sul tiro a segno nazionale espresse in Senato, l'Unione dei Tiratori Italiani nell'ultima assemblea lo accolse suo presidente.

E' certo che la sua nota energia saprà vincere le odiene ritrosie che impediscono alla nobile istituzione del tiro a segno nazionale di raggiungere i suoi alti destini nell'interesse civile, militare ed economico della nazione.



Tenente generale Besozzi, presidente della Federazione dei tiratori italiani.

**SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI KRIEGER-TORINO**  
**VETTURE E VETTURETTI ELETTRICHE AD ACCUMULATORI**  
**VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA**  
**OMNIBUS E CAMIONS DEI DUE SISTEMI**



# Il giornalismo sportivo in Italia

## il suo compito, il suo sviluppo, i suoi pionieri<sup>(1)</sup>

Una volta tanto parliamo anche di noi. Perchè, e sarebbe inutile la modestia, se in Italia nello spazio di pochi anni (una quindicina appena) lo sport ha potuto fiorire, come ha fiorito, lo si deve, più che ad ogni altra cosa, al giornalismo sportivo. Esso ha servito di sprone continuo per i notevoli e di incoraggiamento (fatto di lodi meritate) ai volenti.

Questo merito, tutto quanto nostro, nessuno può negarcelo. Infatti, se volessimo riandare a venti anni fa, che cosa era allora lo sport? Poche corse di cavalli, pochissime e privatissime gare di scherma, riunioni per tiro a volo od a segno, qualche accademia (molto accademica) di ginnastica, e tutto finiva lì. Di giornali sportivi non se ne parlava; il giornalismo politico dava i resoconti di queste



*Giuseppe Lombardo,  
direttore del giornale L'Automobile, Milano.*

Noi dovremmo fare in ogni città un monumento a questa piccola dea che tanto bene ha fatto e farà all'umanità intera. Invece essa ora è molto, troppo dimenticata, e solo noi, che fummo i primi a comprenderla ed a gettarla in mezzo alla folla, come un pane agli affamati, solo noi la veneriamo ancora e sempre.

Ed infatti da essa prese le mosse il giornalismo sportivo, ed avemmo i tentativi del *Napoli Sport* dell'Abeniacar (e credo che cronologicamente esso sia il primo giornale sportivo d'Italia, e nel quale il sottoscritto fece le sue prime armi), diventato poi, per opera di Giovanni Bellezza, *Tribuna-Sport*; a Brescia, per opera dell'ora cav. Minetti (sempre



*Eugenio Porena,  
direttore del giornale Lo Sport, Roma.*

gare tra un suicidio ed un fattaccio di cronaca, ed il pubblico non sapeva nemmeno che ci fosse la parola sport nel dizionario universale.

Il giornalismo sportivo sorse quando sorse la bicicletta. Questo piccolo, comodo e sempre elegante ordigno fu la miccia che diede fuoco, e col fuoco diede vita non solo a noi italiani, ma a tutto il mondo, facendo rinascere nell'uomo il desiderio dell'aria, del moto, della vitalità e della salute.

(1) A complemento della nostra odierna galleria giornalistica mancano le fotografie dei giornali: *Il Cane*, il *Mezzogiorno Sportivo*, *L'Ippodromo* e la *Rivista Cinegetica*, che richieste non ci giunsero in tempo per la pubblicazione.

Fra i pionieri del giornalismo sportivo italiano è doveroso aggiungere il nome dell'autore di quest'articolo, il signor Raffaele Perrone, scrittore facile, geniale e competente, il quale, senza coprire cariche direttoriali, pubblica quotidianamente lavori interessanti su tutti i giornali suaccennati. N. d. R.

così la sacra fiamma che tanto doveva apportare di beneficio alla nostra terra.

E così, nomino a caso, ricordo appunto i nomi del Rivera, del Minetti, di A. G. Bianchi, del Rogero, del Blanche, del Verona, del Mina, del Costamagna, dell'Arpisella, del Galleani, del Longoni, del Valentini, del Clerici, del Cougnat padre e figlio, del Rossini, del Costa, di tutta una schiera lunga di vecchi giornalisti sportivi, tutti giovani però di anni, perchè lo sport è giovane, ed in Italia solo da pochi anni per esso si lavora e si scrive.

Il compito del giornalismo italiano era quello di diffondere lo sport e di promuovere una continua, ininterrotta gara che servisse a propaganda insistente per attrarre nell'orbita ogni uomo, ogni giovane, ogni persona infine che, amando la vita, cercasse il miglior modo di esplicarla. Questo compito fu espletato? Completamente.

I giornali sportivi non furono mai secondi nel promuovere gare, nell'aiutare le Società esistenti



*R. Arpisella,  
direttore dello Sportsman, Milano.*

e nel farne sorgere delle nuove ad ogni più se spinto, nell'incoraggiare i deboli e nel lodare i forti il suo compito era quello di far rifluire nelle vene del popolo italiano una nuova, abbondante quantità di sangue giovane e forte; era quello di spingerlo verso una vita migliore, passata all'aria, al sole, per la salute e per la gioia; era quello di far sì che si appassionasse ad ogni disciplina sportiva, allontanandolo da abitudini lentamente corrompitrici, onde formare degli uomini fisicamente e quindi, per conseguenza, moralmente completi e tutto ciò fu fatto, e se non ancora tutto si tenne, fu così buono l'inizio ed è così valida prosecuzione che tutto lascia sperare in un futuro soddisfacente.

Chi non ricorda le gare ippiche, ciclistiche, podistiche, ginnastiche, organizzate in continuo senza badare a spese, a sacrifici, dai giornali sportivi italiani? Fa bisogno che io ricordi i fatti. Il raid ippico della *Stampa Sportiva*? L'*Esp*



*Augusto Bontempelli,  
direttore della Lettura Sportiva, Milano.*

sulla breccia) sorse la *Tripletta*, che poi a Milano diventò *Bicicletta*, indi, ad opera di A. G. Bianchi, altro strenuo ed infaticabile propugnatore dello sport vero e salutare, fu mutata in *Corriere dello Sport* (nel quale, io credo, il Verona, ora direttore del giornale che pubblica queste mie note, fece il suo *apprendissage* così ben riuscito). Ed a Milano stessa tredici anni fa sorse la *Gazzetta dello Sport*, trasportata da Blanche, da Costamagna, che l'avevano ideata a Torino, e che, peregrinando da una Casa editrice all'altra, fu sempre avanti nelle file dei combattenti per il bene dello sport e delle industrie ad esso inerenti. Milano e Torino, le due grandi città del Settentrione, furono quelle che alimentarono maggiormente il giornalismo sportivo, e gli uomini che lo iniziarono e lo proseguirono passarono da una città all'altra, fondando nuovi organi, entrando nei vecchi a portare la propria fede con l'opera entusiasta, alimentando



*Luigi Salsi,  
direttore della Rassegna Sportiva, Napoli.*

# IMPERMEABILI

Specialità per  
Manifattura F. N. ACC  
TORINO - Via Cavour

zione di Torino da questo giornale creata, e fu la prima in Italia? Le corse che bandiva e bandisce tuttora la *Gazzetta di Milano*? Le gare alpinistiche e ginnastiche del cessato *Gli Sports* di Milano? E dovunque ci si soffermi non troviamo sempre il nome dei giornali in tutte le gare, in tutti i concorsi, fin nelle scuole automobilistiche, pronti a dare l'appoggio non solo morale, ma anche materiale? E non si deve forse alla stampa sportiva l'enorme sviluppo dell'automobilismo e dell'industria automobilistica italiana?

Fu un passaggio dalla bicicletta all'automobile fatto con slancio giovanile, ma esso fu opera principalmente del giornalismo sportivo che seppe, e forse fu solo in quest'opera (me lo perdonino quelli che si sentono toccati!), continuando nella propaganda assidua di persuasione, invogliare, convincere e finalmente costringere tutti ad apprezzare, ammirare e ad acquistare, quando ciò è stato possibile, questo nuovo e grande mezzo di locomozione che è l'automobile. Ora tutti lo lodano; ma



Prof. Michelangelo Jerace,  
direttore della Ginnastica, Roma.

ora esistenti, perchè elencarli tutti, sarebbe impossibile; molti sono dei bollettini specializzati e di essi è inutile far parola. Si contendono sempre il primato Torino e Milano?

Non possiamo più dirlo. A Milano il giornalismo sportivo è in un aumento considerevolissimo. Dovrei ora parlare della *Stampa Sportiva* e del suo direttore, che è anche il mio, ma Gustavo Verona mi ha minacciato il... licenziamento immediato e sono costretto a tacere.

Del Verona è inutile aggiungere altro, basti solo elio noti come egli nel quotidiano *La Stampa* abbia saputo fare in modo da dare ai lettori la migliore rubrica sportiva italiana.

A Milano i tentativi di grandi giornali sono stati vari. Prima tentò il quotidiano il Notari col Verde e Azzurro, ma egli, me lo perdoni, troppo artista non comprendeva pienamente quale deve essere un giornale di sport, nè io credo che



Prof. Giacinto Fogliata,  
direttore del Ginnastico, Pisa.

igliamoci il gusto di leggere i giornali di pochi anni fa... per cercarne le lodi bisognerà ricorrere a noi del giornalismo sportivo.

E per il bene dell'Italia, per la sua ricchezza, che cosa non ha fatto esso, aiutando lo svolgersi, lo sviluppo maestoso dell'automobilismo?

Ecco un'altra vera e meritata lode per l'opera di questi pionieri del giornalismo sportivo cominciata; l'Italia ha ritrovato la sua strada, ha ripreso le sue vittorie in faccia al mondo intero ed ora ne assapora i frutti.

Ora è l'automobilismo vittorioso che, grato di quanto questa stampa fece per lui, l'aiuta e le permette di moltiplicarsi. Infatti i giornali sportivi ora pullulano dappertutto.

Ma non c'è da spaventarsene. C'è posto per tutti. In Francia credo ce ne siano almeno dieci volte più che da noi, in Germania lo stesso, in America non si contano.

Noi daremo uno sguardo superficiale a quelli

mobile, diretto dal simpatico Lombardo, l'uomo dallo sfarzo, dal lusso che s'impone, che domina; l'uomo che farebbe un numero speciale al giorno pur di potervi dire incontrandovi: *Di' la verità, ho fatto una bella cosa o no?* e sorridervi con quegli occhi di brigante ammaestrato...

Infatti egli con la sua rivista ha raggiunto un grado di eleganza così inusitata nel giornalismo italiano da riscuotere non solo la nostra ammirazione ma pure quella dei colleghi stranieri che le lodi non gli hanno lesinate.

La *Lettura Sportiva*, diretta da Augusto Bon-tempelli, irrequieto, ma intelligentissimo e che sa fare bene gli affari suoi, e che parla e scrive di tutto e con tutti sempre pronto, sempre di buon umore; *L'Auto d'Italia*, diretta da Beniamino Gutierrez, l'*enfant gâté* delle coteries giornalistiche milanesi, l'uomo socievole per eccellenza, e che non ha mai il coraggio di essere annoiato o scorsette, una vera damigella di compagnia; *l'Ippodromo*, giornale d'ippica diretto dal Loca-



Giovanni Voltan,  
direttore della Tribuna Sport, Napoli.

telli padre, contento di sé e degli altri a vederlo nelle forme abbondanti. Altri giornali che vadano per la maggiore non ce sono se ne togli la *Rivista del Touring* che è italiana e non milanese, e nella quale Ottone Brentani mette l'opera sua saggia di pubblicità notissimo; la *Rivista cinegetica*, ecc. Qualche bollettino alpino, ginnastico, di tiro a segno e la nota è, grazie a Dio, più che completa.

A Roma abbiamo infatti il *Ginnasta*, diretto dal prof. Ricci, e la *Ginnastica*, diretta dal professore Jerace. Il *Tiratore Italiano* ha per direttore, da 15 anni, il comm. Arturo Magagnini. La competenza tecnica di questo periodico è a tutti nota.

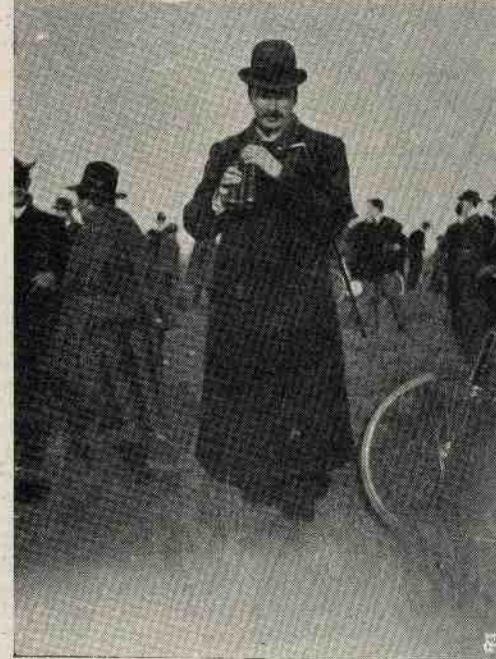
L'apostolato intrapreso dal suo direttore a pro del tiro a segno ha fatto sì che questa istituzione, così utile al paese, non sia completamente scomparsa in momenti in cui Governo ed autorità ne intralciavano il naturale progresso.

Il *Tiratore Italiano*, fondato il 6 febbraio 1892, è oggi uno dei periodici al quale tutti ricorrono per qualsiasi questione tecnica in fatto di tiro a segno.

Il comm. Magagnini, che è anche ufficiale su-



Prof. Scipione Ricci,  
direttore del Ginnasta, Organo ufficiale della  
Federazione Ginnastica Italiana.



Prof. Eugenio Costamagna,  
direttore della Gazzetta dello Sport, Milano.

l'Italia sia ancora capace di sentire il bisogno di un quotidiano sportivo. E lo dimostrò il fatto dell'altro insuccesso nel genere ottenuto dal quotidiano *Gli Sports*, che dovette dopo nove mesi far cessare le sue pubblicazioni, malgrado l'intelligente opera data dal Direttore, l'avv. Longoni, e da un numero di redattori degni di considerazione.

Da tredici anni invece vive, e vive bene, la *Gazzetta dello Sport*, diretta dal simpatico Costamagna, uno scrittore di brio e di convinzione, che passa dal teatro alla lotta, da questa al ciclismo, al podismo e poi di nuovo magari alla polemica letteraria, sempre sereno, sempre buono, sempre affabile anche quando dalla sua penna scappa la freccia che ferisce in pieno petto, o lo spillo che punge ed irrita. La *Gazzetta* ha nel suo attivo il grande risveglio apportato ad opera sua nello sport popolare.

Attualmente tra i giornali minori abbiamo lo *Sportsman*, diretto da Riccardo Arpisella, uno dei pochi e rari scrittori e conoscitori di cose ippiche, ed uno dei giornalisti più studiosi della sua materia, lavoratore onesto e cosciente; l'*Auto-*



Comm. A. Magagnini,  
direttore del Tiratore Italiano, Roma.

24  
periore in congedo, in occasione del 2º Congresso Nazionale del tiro a segno tenutosi in Torino nel novembre 1892, ebbe a manifestare l'idea della fondazione di una grande Società fra i tiratori di tutta Italia e, tenace nei suoi propositi, ai primi del 1893 costituì un Comitato promotore di tale associazione, il quale a suo rischio e per-

stato un posto tra i migliori nelle diverse branche della stampa italiana. Ciò lo si deve a due ragioni principalissime: una, e credo sia la più interessante perché fu la prima, all'entusiasmo dei primi accoliti, che tale entusiasmo seppero mantenere alto, e seppero trasfondere nel popolo italiano; la seconda: il grande sviluppo preso dallo

sport in pochissimi anni, tanto da far costituire un vero bisogno nazionale. Se a queste due ragioni, altamente morali, noi aggiungiamo quella materiale data dall'importanza dell'industria automobilistica, noi ci spieghiamo il perchè di questa riforma, che è del resto ottimo segno di civiltà e di progresso del giornalismo sportivo italiano.

Ed a quelli che furono i primi deve essere ben gradito il plauso che da ogni parte arriva, ed a questi uomini che seppero far rinascere la patria nostra ad una nuova e florida vita io volgo il

pensiero, chiedendo queste note, per ringraziarli e per ricordarli.

Il giornalismo sportivo italiano è ben degno di lode per il bene che ha fatto e per disinteresse che ha avuto nel farlo. E non dobbiamo queste lodi lesinarle.

Milano, febbraio 1907.

Raffaele Perrone.

## J "Garages riuniti Fiat-Alberti-Storero"

I meravigliosi successi riportati nel campo industriale e sportivo dalla Fabbrica Italiana di Automobili di Torino (F.I.A.T.), la fama meritatamente acquistata con una lotta tenace e lunga, vittoriosamente combattuta sul mercato mondiale, la quale mise in luce l'armonia perfetta tra la concezione artistica dell'opera, la fattura sua squisita e la perfezione del suo funzionamento, han fatto sì che le vetture da viaggio di fabbricazione F.I.A.T. corrono oggi trionfalmente ovunque. Ed invero non v'è rimessa reale, principesca o comunque signorile che non abbia una macchina Fiat, ed è incontestabile il fatto che il maggior numero di vetture automobili viaggianti attraverso le più lontane plaghe del mondo portino la sigla augurale della grande fabbrica italiana.

Per rendere più comode e semplici le relazioni tra la Fabbrica e i numerosi *chauffeurs* che pilotano macchine Fiat, e per fornire tutti i mezzi atti a soddisfare le più esigenti richieste alla larga

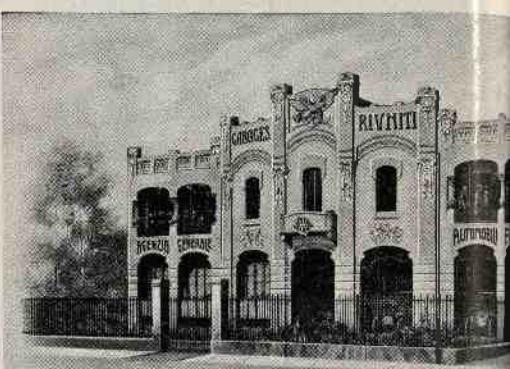
schiera di turisti, che in ogni stagione percorrono l'Italia, e per contribuire in più efficace modo al completo sviluppo dell'automobilismo d'Italia, la Fabbrica Italiana di Automobili (F.I.A.T.) di Torino e le Ditta Luigi Storero di Torino e Giuseppe Alberti di Firenze hanno associato i loro

capitali ed il loro nome, tanto conosciuto tra gli automobilisti di tutto il mondo, fondando la Società Anonima per Azioni col Capitale di L. 2.500.000 col nome di *Garages riuniti Fiat-Alberti-Storero*, aventi la loro sede centrale a Torino e le Sedi principali a Milano, Genova, Padova, Firenze, Roma e Napoli, delle quali diamo la riproduzione degli splendidi edifici in cui sono allogate.

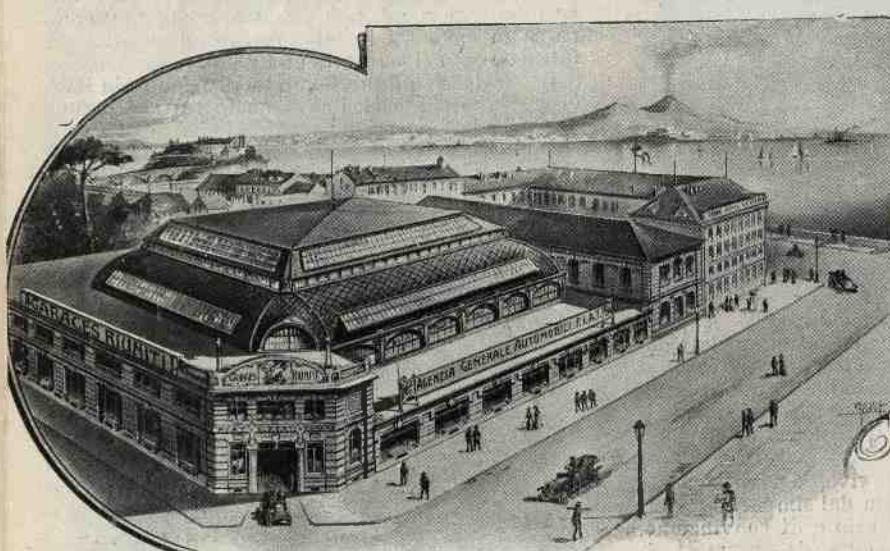
Scopo della Società è: la vendita esclusiva per l'Italia di macchine Fiat e Breveitti-Fiat di qualunque tipo esistente, per le quali presso ogni Sede si ricevono prenotazioni per gli acquisti e si effettuano le consegne durante tutta l'annata.

L'acquisto e la vendita di automobili di qualunque specie e marca; di accessori, pezzi di ricambio, olii, grassi, benzina, pneumatici e forniture sport degli ultimi e più pratici modelli. Dar a noleggio automobili per viaggi e gite, eseguire riparazioni di automobili di ogni marca e sistema; fabbricare carrozzerie per automobili e altre specie di veicoli.

La costituzione dei *garages* riuniti colma la grave lacuna lamentata da tutti coloro che viaggiano per



La sede dei Garages Riuniti



La sede dei Garages Riuniti in Napoli.

il Mezzogiorno Sportivo, diretto dall'avv. Colombo. È un giornale fatto con criteri moderni, ed a Palermo è utile, anzi necessario, per lo sviluppo che quella città va prendendo di giorno in giorno.

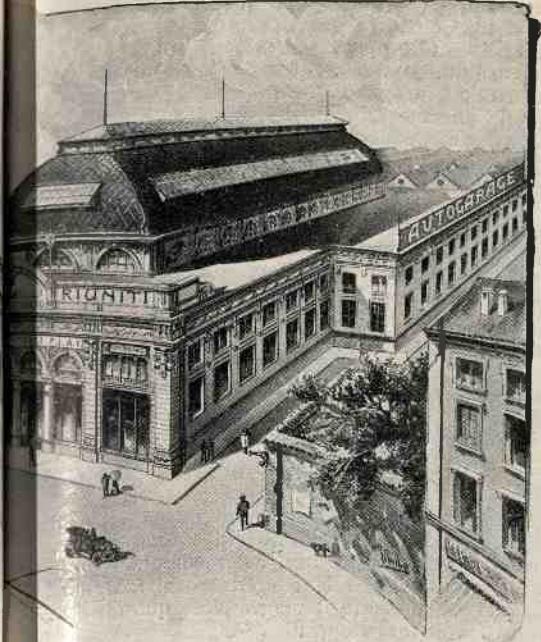
Ed ho nominato quasi tutti. Come il lettore avrà visto ora, il giornalismo sportivo ha acqui-

l'Italia in automobile, il vantaggio cioè di poter trovare, giungendo alla tappa, tutto quello che può essere utile a sé e alla macchina. Oggi il turista, mercè la creazione di questa grande azienda automobilistica, può essere sicuro che nulla potrà a lui mancare negli stabilimenti della Società per soddisfare di notte e di giorno il minimo suo desiderio. Sia che la vettura necessiti di una importante riparazione, o manchi di un qualsiasi accessorio, oppure abbia bisogno di un pezzo di ricambio, o che si trovi semplicemente sprovvista di olio o d'essenza, l'automobilista troverà sempre presso le varie sedi dei *garages* riuniti un personale tecnico abile e pratico che, mentre garantisce la migliore esecuzione di qualsiasi lavoro anche della maggiore importanza, si metterà sempre a sua disposizione per tutto quanto possa occorrergli.

Di più, presso le varie sedi predette l'automobilista troverà gabinetti da bagno e toilette, telefono urbano e internazionale, carte topografiche, schizzi di viaggi, profili di strade, giornali e riviste di sport, e potrà avere

# PRIMUS

Fabbrica Italiana Motori, Cicli e Motocicli  
TORINO - VIA PIAZZI, n. 11 (Crocetta) - TORINO  
ULTIMA CREAZIONE 1907!  
Motocicletta leggerissima (35 kg.), 2 cilindri, 2 1/2 HP, magnete. La perfezione della Motocicletta sotto ogni rapporto.



Garages Riuniti di Roma.

I più precise informazioni sul paese in relazione ai viaggi che vorrà compiere in automobile attraverso l'Italia.

Inoltre le diverse sedi dei garages riuniti forniscono a richiesta preventivi dettagliati e completi per qualsiasi impianto di linee automobilistiche per servizi pubblici, nelle quali gli omnibus Fiat hanno riportato il più grande e brillante successo, come ad esempio nelle linee: Schio-Rovereto, Tirano-Bormio, Udine-confine, nel Napoletano, in Calabria, in Inghilterra specialmente nelle due Americhe. Così pure le diverse sedi assumono ordinazioni di carrozzeria di qualunque tipo e per chassis di qualunque marca attenendosi esse nell'esecuzione a quanto di più nuovo e perfetto produce la moderna industria del carrozziere. Infine gli automobilisti che intraprendono viaggi in Italia specialmente con vetture Fiat devono rilevare il grandissimo vantaggio che troveranno nel potersi recare nei centri più importanti della penisola alle sedi della Società garages riuniti che, per la perfetta organizzazione e perchè miranti ad un unico intento e funzionanti sotto un'unica direzione con conformità di criteri, di sistemi e di tariffe, sa-

ranno sempre in grado di eseguire qualsiasi ordine colla maggiore esattezza, sollecitudine e puntualità.

## I Campionati di Vienna e Davos

(Vedi pag. 13)

Sulla magnifica pista di ghiaccio della capitale austriaca avvennero il 23 gennaio scorso le importanti ed estetiche gare del « Campionato mondiale riservato alle signore » e del « Campionato mondiale di pattinaggio per coppie ».

Venne pure disputata la « Coppa del Presidente ».

Urbico Salchow di Stokolma triunfò aggiudicandosi il titolo di campione del mondo battendo Bohatsch di Vienna e Fuchs di Monaco, già campione del mondo nel 1906.

Nel Campionato mondiale di dame riuscì prima col titolo di campione del mondo, Mad. Syers di Londra, già vincitrice del concorso internazionale di Dame 1906 di Davos Platz.

Il Campionato mondiale di pattinaggio fu vinto dalla coppia sig. Burger e signorina Hubler.

La classifica ufficiale è la seguente:

Campionato del mondo di figure:

1. Salchow, di Stokolma;
2. Bohatsch, di Vienna;
3. Fuchs, di Monaco;
4. Thoureau, di Stokolma.

Campionato mondiale riservato alle signore:

1. Mad. Syers, di Londra;
2. Mademoiselle Herz di Davos e Vienna;
3. Mademoiselle Kronberger, di Budapest.

Campionato mondiale per coppie:

1. Burger e signorina Huber;
2. Signor e signora Johnson di Londra;
3. Signor e signora Syers.

Coppa del Presidente:

1. Reudschnmidt di Berlino;
2. Pattin di Pietroburgo;
3. Schönum di Cristiania.

Campionato di velocità, 1500 metri: 1. Oeholm, in 2'31"; 2. Schilling, in 2'32"; 3. Steen, in 2'36".

Corsa di 10 mila metri: 1. Schilling, in 18'44"; 2. Steen, in 18'47"; 3. Oeholm, in 18'52".

Si è pure disputata sulla pista di Wolfgang-Klosters la bellissima challenge Coppa di Francia, gara di toboggan.

Già annullata per due volte questa classica prova per aver i bobs passato il tempo massimo (minuti 6), ebbe oggi un pieno successo grazie al tempo bello ed all'ottima pista.

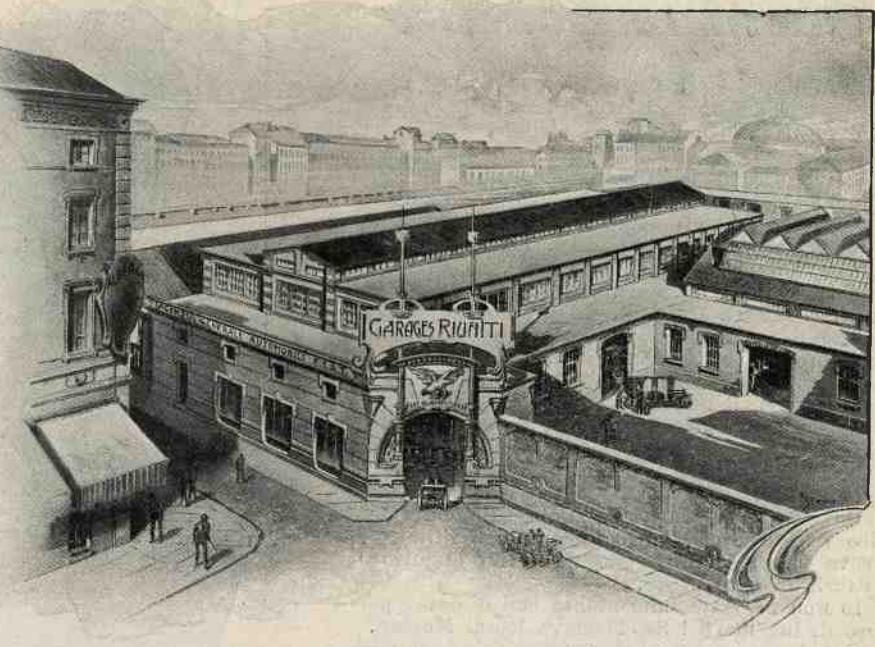
L'équipe vincente fu quella della Gazeck II coi signori J. H. Martin - E. Collingwood - E. S. Hirst e signora Martin, che coprì il percorso (km. 4.800) in m. 5'15".

Secondo fu il famoso bobs Pegasus in minuti 5'25".

Terzo fu Torpedo in minuti 5'43".

Quarto Britannia in minuti 5'45".

Seguono gli altri 22 bobs a breve distanza, di cui l'ultimo fu Diana, che impiegò minuti 7'10".



La sede dei Garages Riuniti in Padova.

## Nel mondo commerciale sportivo

\*\* A Torino si è costituita la Società Carrozzeria Piemonte, avente per oggetto la costruzione di carrozzeria a cavalli e per automobili, nonché ogni sorta di rotabili e veicoli per qualsiasi uso commerciale od industriale e qualunque operazione commerciale, industriale e finanziaria dipendente od attinente al suo scopo, ecc.

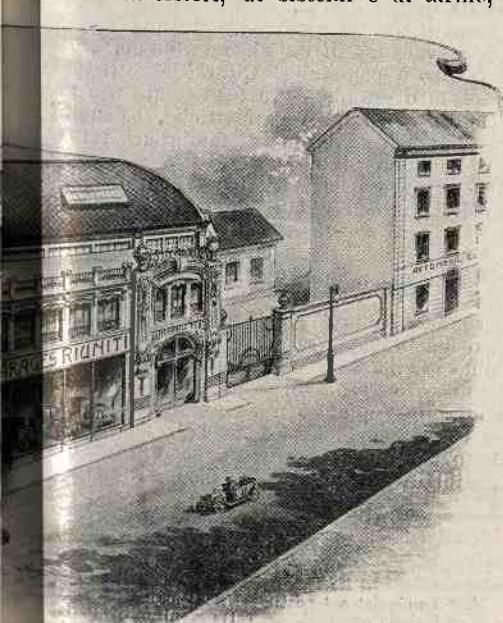
La società ha sede in Torino, con facoltà d'istituire sedi secondarie, succursali, rappresentanze ed agenzie anche in altre città del regno ed all'estero. La durata è di anni venti. Il capitale sociale è di L. 500.000, diviso in numero 20.000 azioni da L. 25 caduna, aumentabile in una più volte fino a 1.500.000 lire, per semplice deliberazione del Consiglio d'amministrazione, il quale è primieramente composto dei signori: Diatto cav. uff. Giovanni, Lafleur Giorgio, Goretti Antonio Alessandro, Matetti Marcello, Pia cav. Carlo, Rignon conte Vittorio, Maitiny ing. Gian Luigi; sindaci effettivi sono i signori: Gobbi rag. Gerardo, Follis rag. Alberto, Arrigo avv. Carlo; sindaci supplenti: Barbera geom. Andrea, Cottino don Francesco. Presidente per il primo quadriennio è nominato il cav. uff. Giovanni Diatto.

\*\* A Genova, è avvenuta la fusione della Società Automobili Marchand di Piacenza con i signori Dufaux Frères di Ginevra, costruttori di automobili, ben noti nel mondo industriale e sportivo per avere con una loro vettura abbassato nel 1905 il record mondiale del chilometro lanciato in 28". I signori Dufaux andranno quanto prima a stabilirsi a Piacenza, ove assumeranno la direzione delle officine Marchand, conservando la loro Casa a Ginevra, come succursale della fabbrica italiana, la quale d'ora in poi si chiamerà: Società Automobili Marchand-Dufaux.

\*\* A Milano, l'acomandita Schieprati e C., industria carrozze e carrozzeria per automobili, ha elevato il capitale da L. 50.000 a L. 200.000 con la sottoscrizione di 9 carature da parte dei vecchi soci e con l'assunzione di nuovi soci.



La sede dei Garages Riuniti di Genova.



Garages Riuniti in Milano.

## Fabbrica Italiana Motori, Cicli e Motocicli

TORINO - Via Piazzesi, n. 8 (Crocetta) - TORINO

MOTORI per uso industriale, per Automobili e Canotti - MOTOCICLETTE insuperabili per semplicità, sicurezza e perfezione. BICICLETTE di lusso e comuni - Massime garanzie - Catalogo gratis.

# PRIMUS

# Raoul le Boucher

Il fulmine ha schiantato d'un colpo la quercia possente, l'ha infranta con l'impeto improvviso ben sapendo di non poterla piegare.

Raoul le Boucher è morto.

Nel loro freddo laconismo i telegrammi ci hanno annunziato che il celebre atleta ha dovuto in tre giorni soccombere, colpito da una violenta influenza infettiva, a Capo Ail, dove da qualche tempo si riposava.

A tutta prima io non volli prestare fede alla notizia; ricordavo che anni addietro qualcuno aveva divulgato che Pons era morto, mentre il fortissimo lottatore godeva di una invidiabile salute.

Ma poi a confermarmi la triste novella giunsero i particolari. Raoul le Boucher, presagio della fine imminente, aveva chiamato al suo capezzale la madre, ch'era accorsa esterrefatta, tragicamente muta, a raccogliere l'ultimo respiro del figliuolo agonizzante.

Povero Raoul! Era senza dubbio il più simpatico dei lottatori, ed ogni pubblico d'Italia lo aveva sempre accompagnato con un augurio di vittoria in ogni prova.

Io non mi sarei immaginato mai di dover parlare di lui, morto! Si chiamava Raoul Musson.

Così forte, così gagliardo appariva ed era realmente! Il male terribile non ha avuto pietà di quella giovinezza fiorente; parrebbe quasi ch'esso si sia voluto provare contro la possanza di quei ventiquattro anni, per misurare la violenza della propria forza. Il tronco s'è abbattuto, di schianto. Raoul le Boucher non poteva morire in altro modo; il suo corpo avrebbe resistito a qualunque insidia.

La salma è stata portata a Maison-Laffitte, dove il popolare lottatore aveva da pochi anni stabilito la sua abituale e sontuosa dimora, dove accoglieva spesso con larga e spontanea ospitalità i suoi amici più cari e più intimi.

— *Là seulement — mi diceva un giorno, invitandomi — je suis Raoul, Raoul tout court.*

Perchè egli sapeva bene che i pubblici di tutto il mondo gli avevano mantenuto sempre l'appellativo di *Le Boucher*, il macellaio.

Non che egli si adontasse di ciò, ma gli pareva quell'aggiunta un poco brutale.

Tutti ricordano di Raoul la eleganza della lotta e la bellezza della persona aitante; pochi forse sanno che il giovane atleta era altresì di carattere buono e mite.

Questa sua bella qualità egli non smentì mai; neppure quando per la brutalità di attacco di qualche avversario di lotta uno scatto d'ira sarebbe stato comprensibile e scusabile.

La calma non lo abbandonava mai; Raoul manteneva sempre il suo sorriso dolce di fanciullo, un poco canzonatorio. Per questo il pubblico lo prediligeva a tutti: allo stesso Paul Pons, la cui erculea figura s'imponeva e si cattivava pur sempre tante simpatie. Il famoso detentore della *Cintura d'oro* era stato il maestro di Raoul, e certo nessun allievo gli aveva mai fatto tanto onore; anche l'onore di batterlo in una prova cortese che, due anni fa, raccolse migliaia di spettatori in un vasto teatro di Buenos-Ayres.

Una lotta fra Paul Pons e Raoul riusciva sempre interessante, mai brutale; così che, allorquando i due avversari di un'ora si stringevano la mano, il pubblico — infallibilmente — li univa in uno stesso fragoroso applauso.

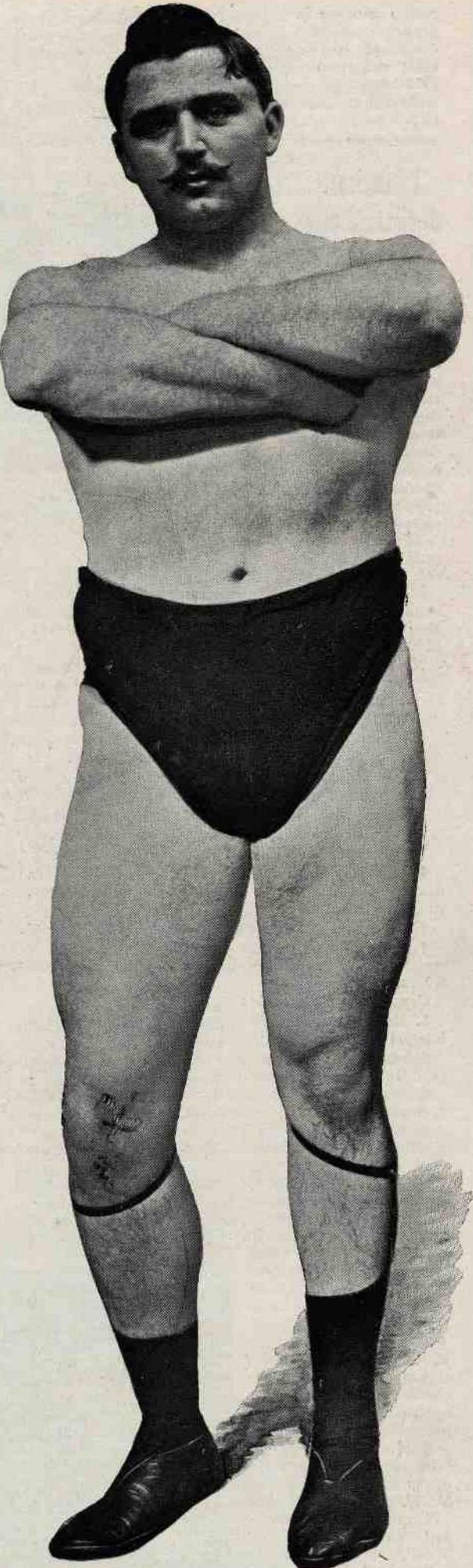
Io per natura — e non vi stupisca — sono poco entusiasta di questo genere di spettacoli, pure assistevo sempre molto volentieri ad una lotta a cui avesse partecipato Raoul. Quel colosso tardo nel gesto, ma non privo di agilità, che sapeva così bene inchiodare l'avversario con le spalle sul tappeto, senza che il suo viso si contraesse nello sforzo o perdesse la sua abituale espressione di tranquillità, mi appariva come una classica figura di lottatore antico, come la personificazione vivente del gladiatore romano.

L'ultima volta che assistetti ad una prova di Raoul fu qui a Torino, al Teatro Vittorio Emanuele.

Si sapeva che il fortissimo campione doveva quella sera misurarsi con un *basco*, il quale da una settimana andava raccogliendo fischi ed improperi per la sua brutalità.

Il pubblico era accorso in gran numero e presentava di per sé stesso uno spettacolo magnifico. Quando i due avversari si presentarono sul tappeto un'ovazione salutò Raoul e un fuoco di fila di sibili investì il *basco*, che, per nulla commosso da quell'attestato, si chinò a ringraziare!!

Ricordo che, appena dato il segnale, il *basco* si slanciò come un pazzo contro Raoul tentando di afferrarlo in tutti i modi, anche per le gambe. Il pubblico ricominciò ad urlare e a fischiare, mi-



Raoul le Boucher.

nacciando di invadere il palcoscenico quando vide il *basco* porre una mano sulla bocca del suo temibile avversario.

Raoul, che pareva invece prendersi giuoco del *basco*, fece un gesto agli spettatori come per raccomandare la calma, e sorrise furbescamente.

Quindi, puntando un braccio in terra, poi ch'egli stava di sotto, avvinghiò con l'altro l'avversario

alzandolo di peso. Si levò poscia adagio adagiando le spalle sul tappeto, tenendovelo qualche minuti ben saldo, come avrebbe fatto d'un fanciullo, mentre un uragano di applausi si scatenava quella enorme folla in delirio.

A me, che poco dopo gli chiedevo le sue impressioni, Raoul rispondeva tranquillamente:

— *Ca m'amuse, croyez-moi!*

E nei suoi occhi di buon cane di Terra Nuova io lessi che diceva la verità.

Ora quelle pupille sono spente per sempre; la bocca è chiusa in una espressione suprema di angoscia; il corpo gagliardo non ha più fremiti di vita. Accanto ad una salma c'è una madre che piange.

SERGIO SERGI

## Gli sports

### e la letizia del lavoro

Or non è molto un grande giornale parigino a perire una gara... sportiva di nuovo genere, per dir meglio, tra una categoria di... sportivi che non si erano mai creduti tali: e cioè quanti guadagnano il magro pane quotidiano nel duro lavoro dattilografico.

L'esempio — che io non esito a chiamare ottimamente morale — è ora seguito da un rostro confratello sportivo di Milano. E così tra pochi giorni sapremo il nome del miglior dattilografo, della più svelta dattilografa, poiché è molto probabile che a Milano, come a Parigi, il vincitore sia... una graziosa vincitrice; sapremo quale è il record della dattilografia; sapremo quanto i parolai furono dattilografate in un'ora, e quante in un minuto, quante furono dattilografate nei primi quindici minuti del tempo stabilito per la durata dell'esperimento, e quante negli ultimi...

E tutti questi dati interesseranno senza dubbio e in sommo grado gli uomini della scienza che alla fatica umana e ai suoi effetti fisiologici dedicano i loro studi; interesseranno i pratici mini d'affari, i quali avranno così — e gratis! — il modo di conoscere e scegliere per le loro aziende i più svelti dattilografi; interesseranno infine e soprattutto — il laborioso e giovanile e tactaccheggiante esercito dei dattilografi, i quali vedranno — nella gara — non solo il mezzo di mettere in evidenza la loro virtuosità professionale, ma anche un lido diversivo alla noia, alla pesantezza del lavoro quotidiano, pur senza uscire da esso.

\*\*

È sotto questo aspetto anzi che la gara... sportiva fra i dattilografi ha il suo alto, il suo massimo valore: valore alto, valore massimo perché essenzialmente morale.

— Tu guadagnerai il pane col sudore del fronte! — disse Iddio al primo uomo, quando accorse che egli aveva mangiato il frutto proibito.

Il lavoro è quindi — e da secoli — considerato come una punizione.

Il lavoro è dura e triste fatica, il lavoro è pena, il lavoro è sacrificio!

E così l'uomo non sa dissociare il pensiero della gioia da quello dell'astensione del lavoro, non sa immaginare la ricorrenza di una data senza la vacanza di un giorno almeno.

Il lavoro è condanna. Quindi ogni lido fatto — piccolo o grande — va festeggiato con poco con molto ozio! Date patriottiche, solennità religiose, gioiosi avvenimenti familiari, tutto può essere di buon pretesto.

Orbene questa gara tra i dattilografi mi piace essenzialmente perchè è chiamata — con frasi felice — gara sportiva.

La dura fatica di un lavoro quotidiano eleva a gioia di sport, non pare a voi una genia elevata?

Perchè lo sport è gioia, lo sport è passa tempo, lo sport è buona e salutare divagazione...

Come più facile e lieto riuscirebbe quindi nostro lavoro — il lavoro che ci dà il sudato quotidiano — quando noi riuscissimo a considerarlo come una gioiosa fatica?

Certo per questo occorrerebbero in realtà meno — e difficili ad avversi — coefficienti: simpatia,

## OCCASIONE

Vettura Elettrica Krleger nuova originale della fabbrica di Parigi:

N. 2 Landaulet a 4 posti — N. 1 Victoria a 2 posti  
N. 2 Châssis completi. Tutte munite di batterie.

Vendesi separatamente o a blocco, a prezzi convenienti. Visibili e subito disponibili.

Rivolgersi allo STAND 162 (*Nuovo accumulatore elettrico GARASSINO, Brevetto 1906*) e ai V. Artisti, 34, TORINO.

MOTOCICLETTE

**F. N.**

Il massimo della perfezione.

**AUTO - GARAG**

Via dei Fiori, 53

Motociclette 4 HP, Modello 1907, 4 cilindri - Motociclette 2 1/4 HP (Novità assoluta, leggerissime a cambio di

Motori tipo proprio 4 cilindri

avoro, larghezza di rimunerazione, cordialità di rapporti tra capi e subalterni e — soprattutto — una bella e bene intesa libertà di lavoro. Poichè la costrizione, è la coercizione quella che ci rende più spesso — odioso il lavoro, che non la durezza di esso.

Il più faticoso e pericoloso lavoro, quando è esercitato liberamente con amore e con simpatia, non è più che uno sport...

Luigi XIV amava lo sport ed... fabbro-ferrario, così come amava il nostro grande generale amarmora.

Uno dei principi spagnuoli — a tutti gli sport — predilige quello abbastanza originale, di... macchinista ferroviero!

Il duca d'Aumale — mi pare aveva dei gusti sportivi tutt'altro che aristocratici... Gli piaceva fare... il legname. Né al resto si può dire aristocratico — per quanto sia aristocraticissimo — sport che corrisponde al fior di nostra classe al contrario degli... stallieri! L'automo... bis... stesso, che voleva che un gentleman sia volta



Il fantino francese Henry Holt all'esercizio.

volta chauffeur e meccanico, che sfida l'oleosità degli ingranaggi e l'odor di benzina, e il soffio fumoso dei motori e — spesso — i duri baci del sole, è tale uno... sport da far parere leggera e graziosa più d'una ben aspra professione manuale.

Il segreto sarebbe quindi qui, tutto qui: sapere in ogni operaio infondere, per il proprio mestiere, per il mestiere da lui scelto, l'amore stesso che il gentleman ha per lo sport da lui prediletto... E non solo; ma stimolarlo a diventare — nel suo mestiere — di una virtuosità tale da compiersi di essa, così come l'artista si compiace della propria bravura.

E allora il lavoro sembrerebbe una lieta fatica, una penale divagazione, una proficua... ricreazione.

In questo senso — e con questi scopi — io trovo bella e nobile l'idea di una gara... sportiva fra i fotografi...

E molte altre professioni che — come la dattologia — si basano soprattutto su una precisione assoluta e su una massima sveltezza di movimenti, vorrei estesa l'idea di una gara... sportiva. Poiché in fondo tutta la vita nostra non sarebbe un piacevole... sport... Basterebbe volerla vivere bene: sapientemente e giocondamente.

Oreste Fasolo.

L'abbonamento annuo alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5

## DUE FANTINI

Giorgio Parfment ha vent'anni ed è inglese, per ramo paterno. Sua madre è belga. Nel 1900 il giovane jockey apparve la prima volta in sella, all'ippodromo di Maisons-Lafitte. Montava Jouvenelle del signor Sorel.

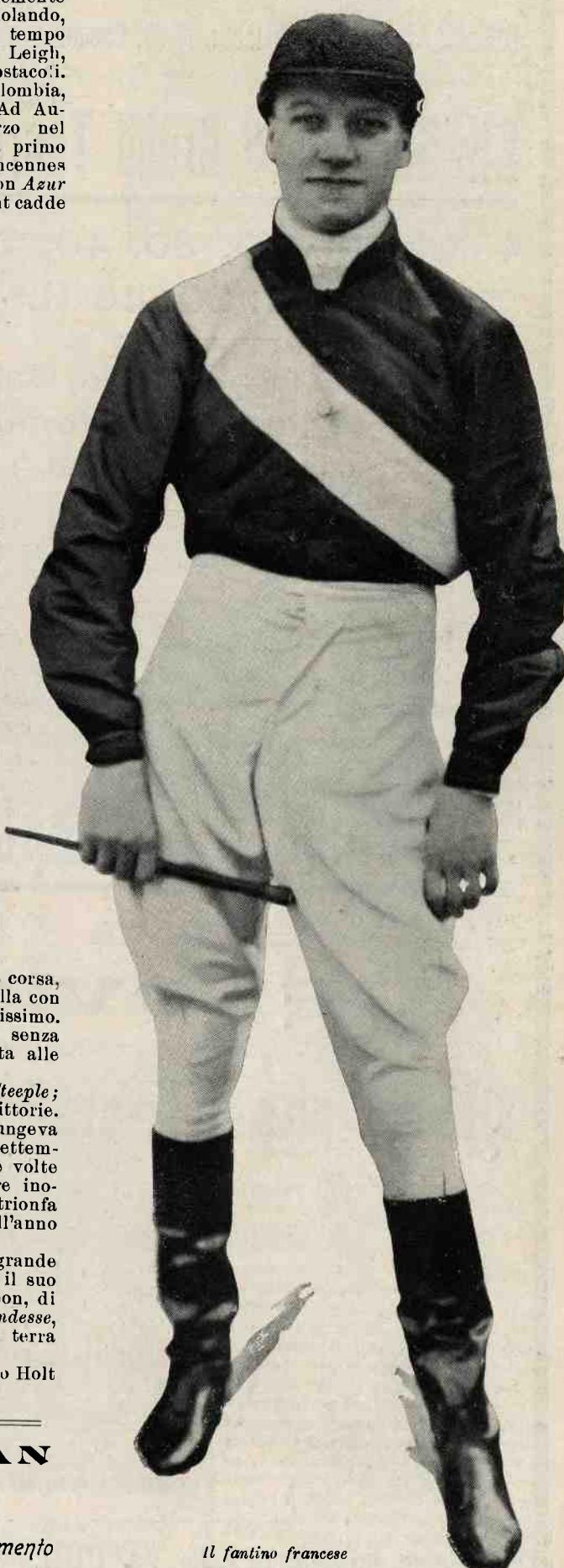
L'anno dopo Parfment conseguiva la prima vittoria, a Ostenda, sotto i colori del signor Nenter: e pochi mesi dopo ancora a Maisons-Lafitte vinse un handicap inforcando la puledra Evangeline.

Non è molto Parfment prese parte ad una gara, organizzata dai suoi colleghi nella foresta di Chantilly. Cavalcava il vecchio Flach, tinto secondo, ma fu distanziato a profitto di Stern, terzo; dopo aver saltato brillantemente tutti gli ostacoli il suo cavallo, sdruccioliando, l'aveva balzato dall'arcione. Qualche tempo dopo il jockey, sotto la direzione di Leigh, cominciò a partecipare alle corse con ostacoli. Parfment vinceva la prima volta a Colombia, montando La Bretonnière. Ad Auteuil veniva classificato terzo nel Prix de Suresnes e giungeva primo in quello delle Bruyères. A Vincennes debuttò in una corsa steeple con Azur e vinse. A Enghien Parfment cadde malamente, ma per sua fortuna se la cavò a buon mercato. Egli è un appassionato del mestiere: preferisce le staffe corte ed è dotato d'un sangue freddo ammirabile.

## Le scuderie italiane

Continuiamo la rivista delle scuderie italiane. La scuderia del conte Riccardo Bastogi di Firenze va arricchendosi di giorno in giorno e già conta numerosi e buoni prodotti.

Attualmente i cavalli si trovano in uno dei tanti locali costruiti attorno al grande deposito di Barbaricina, ma fra pochi mesi in Barbaricina stessa sorgerà la nuova e stabile scuderia appositamente fatta costruire dal conte Bastogi. Trainer di questa scuderia è il signor Palmiro Cassola, giovane pratico e conoscitore progetto dell'allevamento.



Il fantino francese Giorgio Parfment.

## LO SPORTSMAN giornale di sports

(IPPICA - AUTOMOBILISMO)

si pubblica in Milano e fa l'abbonamento cumulativo con la Stampa Sportiva.

## CARPIGNANO

Telefono 22-96.

Automobili e Biciclette BIANCHI - Officina di riparazione e Noleggio.  
HP, raffreddamento ad acqua.

MOTOCICLETTE

F.N.

Il massimo della perfezione.

# Rochet & Schneider

(Limited)

Sede: LONDON

Officine ed Amministrazione: 57-59, Chemin Feuillat - LYON

## CHASSIS de "Grand Tourisme",

4 cilindri: 16, 20, 30, 40, 70 HP

6 cilindri: 30, 45 HP

I Modelli 1907 saranno visibili alla  
4<sup>a</sup> Esposizione di Automobili di  
Torino, dal 16 Febbraio al 3 Marzo.

STAND N. 42 - Salone Centrale

Chiedere il Catalogo N. 51 S S con semplice  
biglietto di visita.

## " Vacuum Oil Company",

S. A. I.

GENOVA

## Oli e Grassi lubrificanti

per Vettura e Canotti automobili  
Motociclette

Marche approvate dal Turing Club Italiano:



Vacuum Mobil Oils.  
Auto Vélocité Mobil Oils.  
Vacuum Marine Motor Oils.  
Vacuum Motor Grease.  
Vacuum Graphite Grease.

Esigere dai depositi della VACUUM nelle principali città e presso i più importanti Garages d'Italia ed affiliati del T. C. I., che i bidoni dell'olio portino la piombatura originale, col nome della "Vacuum Oil Company", e la Marca depositata "Gargoyle".

# JUNIOR

Fabbrica-Torinese-Automobili

Chassis 18-24 HP  
28-40 1907

," Vette da turismo e da città

VETTURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino

G. VIGO & C<sup>ia</sup>

TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - TORINO

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi

FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCKEY  
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Alpenstock - Badde mollettiere - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento  
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo  
Specialità Mobili per Banche ed Uffici



\*\*

Mentre pubblichiamo alcune illustrazioni della scuderia Bastogi, pubblichiamo un interessante articolo del nostro collega Cotronei, pubblicato



Conte Riccardo Bastogi

questi giorni sul *Corriere della Sera* e riflette sui suoi allenamenti.

Così egli scrive:

« Un cortese invito del signor Ettore Bocconi mi consentì una visita al suo allenamento, a Castel Sempione. Dopo quello di Sir Rholand,

complesso, già molto progredito. Entrando nell'allevamento Bocconi e visitandone il ricco materiale da corsa, si ha subito l'impressione di una scuderia in piena attività. Quando ci recammo ieri a Casorate, i cavalli tornavano allora dal loro lavoro del pomeriggio, in fila indiana, montati dai fantini e dai garzoni di scuderia; ultimo, su un cavallo da caccia, l'allenatore, il bravo Luigi Mariangeli. Come i lettori sanno, i fantini della scuderia Bocconi sono due: Bartlett e il peso leggero Beckwith, comp'etamente guarito dalla sua terribile caduta di Varese. Si parla anche di un allievo fantino da scritturare in Francia; ma sinora nulla è stato definito.

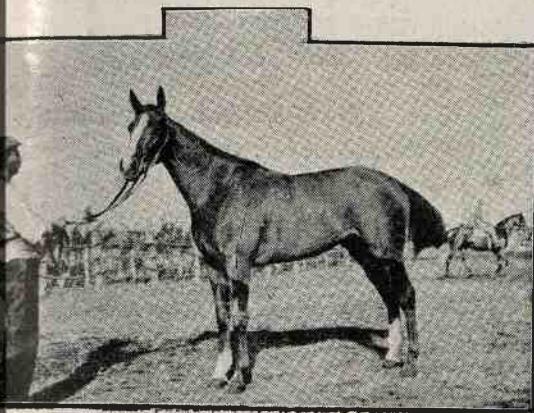
« Un cavallo da corsa è una bestia privilegiata. Per lui sono le cure più vigili e le preoccupazioni più costanti: un po' di tosse, un piccolo gonfiore alle gambe allarmano l'allenatore e il proprietario come per una disgrazia imminente. Per il cavallo da corsa si ha una cura gelosa; e si provvede alla pulizia del suo *box*, alla bontà della sua biada e del suo fieno, alla qualità della paglia con una meticolosità che può sembrare esagerata ai profani. Si vigila se mangia con appetito, e si è felici se mangia molto. Non per tutti gli uomini si ha una uguale felicità!... Per fortuna, l'allenamento Bocconi non ha quest'anno ragioni di allarmi perché tutti i cavalli si presentano pieni di salute e di forza. Se l'anno scorso la tosse impedì alla scuderia di presentare alcuni soggetti e la costrinse a disertare qualche prova, in questo potrebbe rifarsi, come suol dirsi, ad usura. Che vinca molte prove e le più importanti è un'incognita: e sarebbe ridicolo vaticinarlo da ora; ma che possa figurare in molte è un augurio che può farsi facilmente.

« Dei vecchi cavalli, noi vedemmo per primo *Caronte*, l'ottimo figlio di Arconte e Villafranca, che è uno dei più inoltrati nel lavoro di allenamento. *Caronte* è pieno di salute e di muscoli, e il suo proprietario e il suo allenatore ripongono



Palmiro Cassola, trainer del conte R. Bastogi.

si adatta perfettamente al cavallo e dalle sue condizioni di peso. Prima che a Milano, il cavallo correrà quest'anno, molto probabilmente, a Roma. Anche *Chiaramonte*, il 5 anni che si è dimostrato eccellente sulle distanze non superiori al miglio, è abbastanza innanzi nel lavoro e debutterà nella riunione di marzo a Roma, ove ha già due iscri-



Bath Bun, da Bumbury e Abstract (1902).



Buton, da Sansonetto e Morgana II (1905).



Spartea, da Sparta e Melanion (1904).

l'allenamento Bocconi può considerarsi come il più notevole che sia attualmente in Italia; e forse non soltanto per il numero dei cavalli, ma anche per la loro importanza. A un paio di chilometri da Gallarate, l'allenamento ha il grande vantaggio di essere vicissimo a Milano, cioè al centro delle riunioni ippiche; sicché è agevole mandare i cavalli per le riunioni di San Siro, senza che siano costretti alle fatiche e ai pericoli di un lungo viaggio.

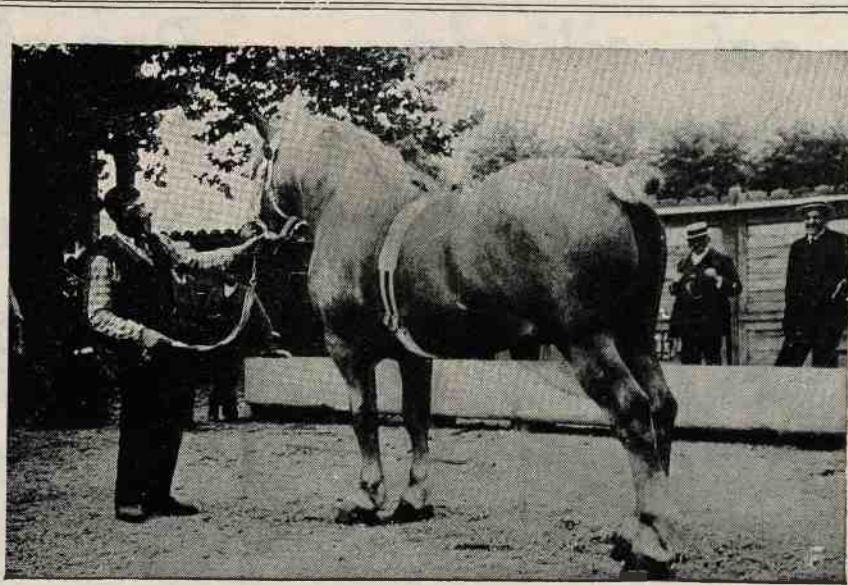
Il lavoro di esercizio della Scuderia Bocconi si svolge su una pista di m. 2000, con 600 in dirittura. Lungo la pista, dall'alto esterno, sono le siepi per addestrare e impraticare i cavalli al salto degli ostacoli; e per tutto il suo cerchio, per una larghezza di un paio di metri, il terreno è reso soffice dal gesso, che rende possibile il lavoro di allenamento anche nei mesi rigidi, perché la neve non vi si rappresenta cougelandosi. Così la Scuderia Bocconi ha potuto, anche in questo periodo di nevicate, non interrompere il suo lavoro; e se non tutti i suoi cavalli sono ancora pronti, ciò dipende dal fatto che quest'anno molto lunga la stagione ippica, è necessario ritardare la preparazione di una parte dei soggetti.

Ma il lavoro di scuderia è, nel

in lui le migliori speranze per il grande *Steeple-Chase* di Milano, nel quale sarà certo uno dei concorrenti più pericolosi, a giudicare dalle performances dello scorso anno, dalla distanza che

ziona. A Roma andranno otto cavalli della scuderia. Dei vecchi cavalli, il meno innanzi nell'allenamento è forse *Creso*, il vincitore del Derby dello scorso anno. Il suo allenatore pare voglia destinarlo alle grandi corse di Milano, per la riunione di maggio; ma non è escluso che possa prima disputare a Roma l'*Omnium*. Il cavallo ora sta bene. Il gonfiore che aveva alla gamba posteriore destra è, se non scomparso, incallito; e non dà quindi più molestia al cavallo. *Cassandra*, la bizzarra figlia di Saint-Caprais, è in una condizione promettente; ed è sperabile che i suoi mezzi non siano paralizzati dal suo temperamento, come avvenne spesso nel 1906.

« Dei tre anni, i migliori sono considerati *Belbuc*, *Dardania* e *Sugallo*, tutti e tre, specialmente i due ultimi, molto progrediti nel loro lavoro. *Dardania*, figlia di Sansonetto e Devon, rappresenterà i colori della scuderia nel *Premio dei Parioli*: è una femmina saura, dalle linee molto distinte e che dovrebbe essere anche molto veloce. *Belbuc* è un altro tipo di cavallo. Un baio da Arconte e Bradamante bene intelaiato, dalla larga groppa, rene potente, buoni appiombi. Esso sembra più un *stayer* che un *fixer*, e rappresenterà i colori della scuderia nel Derby, in aprile. *Sangallo* si presenta come un bel



Lo stallone Bardin, ardenne anni 4, allevato nell'Haras di Bastogne (Belgio) premiato a 6 Esposizioni equine nel Belgio, ebbe a Milano il 2° premio nel campionato internazionale.

La novità del 1907 "The Pearl,"

"LA PERLA,"  
delle serie per costruzione di  
**BICICLETTE**

Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

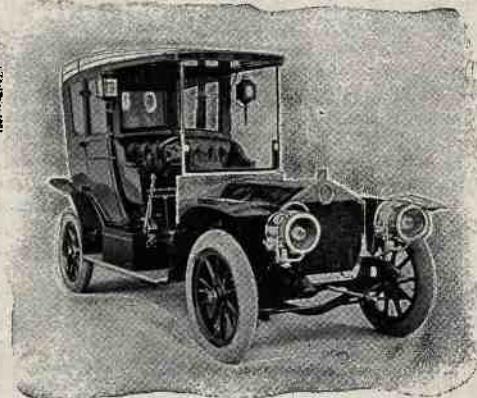
# SAN GIORGIO

## AUTOMOBILI

### Motori GENOVA

### a 6 Cilindri

VETTURE  
CARRI, RONI  
IMBARCAZIONI  
YACHTS  
SOTTOMARINI



Stabilimenti:  
**Sestri Ponente** (*Châssis e Carrozzeria*).  
**Pistoia** (*Veicoli Commerciali*).  
**Spezia** (*Cantiere Navale*).

**GENOVA**  
Piazza Marsala

- GARAGE SQUAGLIA -

**GENOVA**  
Piazza Marsala

## Châssis SAN GIORGIO

*Motore a sei cilindri ~ Brevetti Napier*

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel. Planche e Capot in alluminio. Trasmissione alla cardano.

**Modello 1907: 40|48 HP - L. 25.000**

**Châssis LA BUIRE**  
con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

**12|16 - 22|30 - 35|45 HP**

Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

Rappresentanza Generale d'Italia.

Il Motore NAPIER, riprodotto in Italia dalla Società **SAN GIORGIO**, è stato il primo motore costruito con 6 cilindri.

Già nel 1902 guadagnò la Coppa GORDON BENNETT.

Da allora è stato di anno in anno migliorato ed innumerevoli sono le vittorie che ha conquistato sui più celebri circuiti di corsa.

Il Motore NAPIER, riprodotto dalla Società **SAN GIORGIO**, è l'unico che conti quattro anni di perfezionamento.

Tanto valsero i brillanti risultati dati da questo motore che, unico di tal tipo, si è imposto su quelli delle principali fabbriche che oggi iniziano la costruzione dei motori a 6 cilindri.

vallo, già abbastanza sviluppato dal suo passaggio dai due ai tre anni. Anche una promettente baia è *Scilla*, che non poté presentarsi corsa lo scorso anno per la tosse che colpì la studeria. Essa debutterà forse nella riunione di Roma. Un altro tre anni inedito è *Confucio*, un baio da Prince Hampton e Cornflower II, acquistato in Inghilterra. *Creusa* e *Vulcano* sono apparsi più volte in pubblico lo scorso anno, basterà dire che la prima si è molto sviluppata si presenta come una cavalla che dovrebbe essere ottima sugli ostacoli e che *Vulcano* è pieno salute e di forza. *Oreusa*, con *Confucio*, già iscritta nella riunione di Napoli.

« Sin qui dei tre anni. In quanto ai due anni, essi sono 10: tre acquistati in Inghilterra: *Homoyoca*, femmina baia da auvezin e Honey; *Rossane*, baia da Orion Rose of Persia, e *Delia*, altra baia, da Lord Melton e Devotional. *Delia* è forse migliore delle tre. Cinque due anni sono di Arconte: *Berenice*, saura (fattrice Bettina); *Brimo*, sauro (da Bradamante); *Irissa*, baia (da Lady Scott II); *Serifa*

(da Sericana) e *Venilla*, baia (da Villafranca). Infine e una figlia di Melanion, *Sibilla* (da Saphirine) e *Trivignano*, un sauro non privo di distinzione con delle linee un po' modeste, figlio di Kadikoi e Closerie des Lilas.

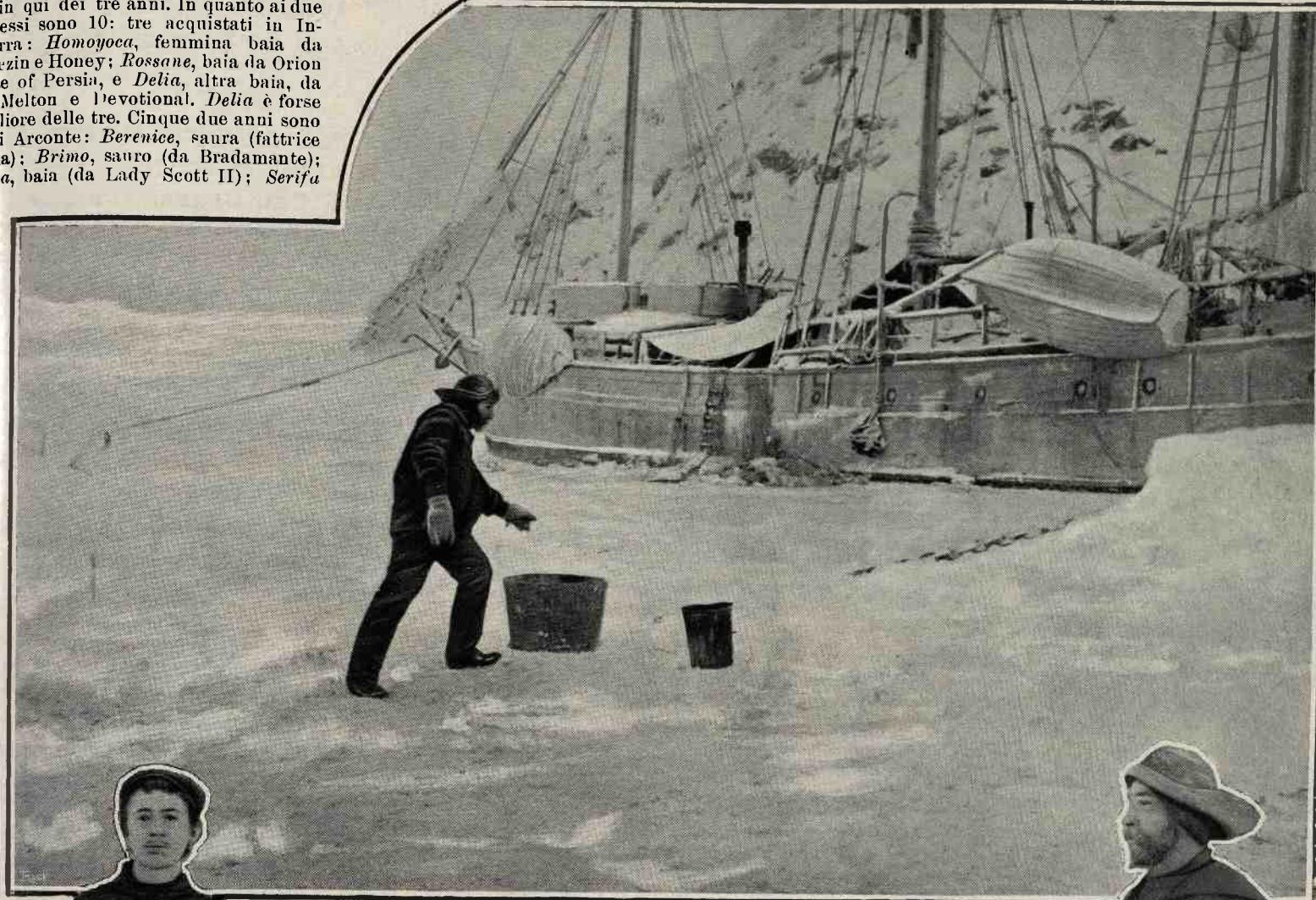
Di tutti questi puledri il più bello è certo *Brimo*, che si presenta già come un magnifico cavallo da corsa armonico e forte, perfetto in tutte le sue linee: un cavallo che all'aspetto fa veramente onore all'allevamento italiano e che se risponderà alle speranze, sarà in primissima linea tra i puledri della sua generazione. *Brimo* crediamo che

londa e di là si dirigerà verso il quartiere d'inverno della *Discovery* a gradi 77,50 di latitudine sud.

Dopo aver sbarcato gli esploratori, la nave tornerà alla Nuova Zelanda per evitare il pericolo di rimanere bloccata fra i ghiacci, come avvenne alla nave della spedizione Scott.

La nave tornerà poi l'anno seguente a riprendere gli esploratori.

Se sarà possibile verrà sbarcata una squadra di esploratori al monte Melbourne, sulla costa della terra Vittoria, per tentare di raggiungere in quel punto, che è il più favorevole, il polo ma-



La spedizione al Polo Sud di Jean Charcot.

sia destinato al Criterium internazionale di Torino. Come i vecchi cavalli e i tre anni, i puledri di due anni sono sani, forti e floridi. Che essi siano anche molto utili in corsa è il migliore augurio che possa farsi ai fratelli Bocconi ».

## Le spedizioni al Polo

Uno dei sogni più ambiti dai grandi navigatori è il poter distruggere il fitto mistero che tuttora avvolge il continente australe. Infatti numerose spedizioni, i cui lavori furono seguiti col più alto interesse dal mondo scientifico internazionale, vennero, nello spazio di 135 anni, organizzate per la conquista delle regioni antartiche.

Cook fu il primo dei coraggiosi navigatori che nel 1772 si avventurò fra quelle terre inesplorate. Questi venne seguito nel 1819 dal russo Bellinghausen, che scoprì le isole d'Alessandro I e di Pietro I, nel 1830 da Biscoe, nel 1834 da Wedel e Kemp, nel 1839 da D'Urville e Balleny, nel 1840 da Wilkes, pure nel 1840 da James Ross, che spinse fino al 78° 10' di latitudine sud, scoprì due vulcani, uno spento e l'altro attivo, nel 1845 da Moore, nel 1897 da Gerlache, nel 1900 da Borchgrevink, nel 1901 dal capitano Roberto Scott e nel 1904 da Drygalski.

Anche quest'anno, nel prossimo mese di ottobre, alla volta del mondo antartico partirà dall'Inghilterra una nuova spedizione sotto il comando di E. H. Shackleton, che fu già tenente a bordo della nave *Discovery* durante la spedizione col capitano Scott.

La nuova spedizione si recherà alla Nuova Ze-



Robert Paumelle Stewart.



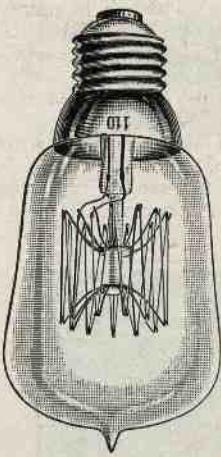
François Jabet.

## Nuovo Accumulatore Elettrico "Brevetto GARASSINO 1906"

Solidità, durata, leggerezza, volume ridottissimo, alto rendimento (94%). — Capacità reale del 25% superiore ai migliori tipi conosciuti. Accertarsi domandando Relazione di Prove eseguite al Regio Politecnico di Torino, Novembre 1906. Leggere annessa descrizione e caratteristiche.

Per schiarimenti, preventivi, ecc. ecc., rivolgersi allo STAND 162, dove sono esposti, o in Via Artisti, 34, TORINO.

Si sta formazione di potenti Società di Vettture Elettriche, sia a Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, ecc., il titolare del Brevetto si disporrà cederlo o entrare in trattative con capitalisti per la costituzione di Società, per dare maggiore impulso alla fabbricazione.



### Avete Luce Elettrica?

Adoperando le

### LAMPADE AL TANTALIO

risparmierete il 50 % del consumo di corrente.

"... secondo recentissimi studi del Dott. Bell e del Prof. Puffer, le lampade elettriche ad incandescenza, preparate col filamento di TANTALIO anziché di carbone, sarebbero oltrremodo economiche. La durata e il risparmio nel consumo, delle nuove lampade, sono così grandi, afferma il Dott. Bell, da renderle assai più convenienti delle lampade a carbone (usuali) quando anche queste sieno regalate al consumatore e quelle al TANTALIO costino circa L. 4,50 l'una...."

(Dalla Rubrica Invenzioni e Scoperte della Rivista *La Domenica del Corriere*, N. 45, dell'11 Novembre 1906).

**ENRICO LUCINI** - Via Petrarca, 3 - MILANO

Specialità per Vulcanizzazione



**Fabbrica Italiana**  
Coperture Antislittanti Imperforabili  
**BREYETTATE**  
**GIUNTINI e C.**

Via Ricasoli, 12 - FIRENZE

Il nostro protettore di cuoio armato perfezionato è **insuperabile**.

Chiedere listino

PREZZI MITI

Cantiere PIETRO BAGLIETTO e C.  
VARAZZE

**Yachts a Vela ed a Motore**

Imbarcazioni a remi ed a vela

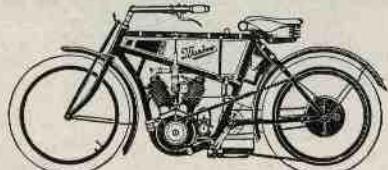
**VELERIA** (cucitura differenziale)

Locazioni - Riparazioni

Da 3 anni detiene il **Record del Mediterraneo** nella serie di 1 tonnell.

Costruttore del "Giuseppina", il più grande yacht automobile italiano

**GRAN PREMIO** (massima onorificenza) all'Esposizione Internazionale di Milano.

**Biciclette** *Wanderer*  
  
**Motociclette**  
(il massimo della perfezione)

**Biciclette** con e senza catena di fama mondiale.  
**Motociclette** di 4 e 5 HP.  
**Motociclette** di 2 1/2 HP. **Novità assoluta.**

Stabilimento **WANDERER**, già Winklhofer e Jacnicke, S.-A.  
Schönau presso Chemnitz (Germania).

Officine e Cantieri Napoletani

**G. e T. T. PATTISON**

(Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio  
di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

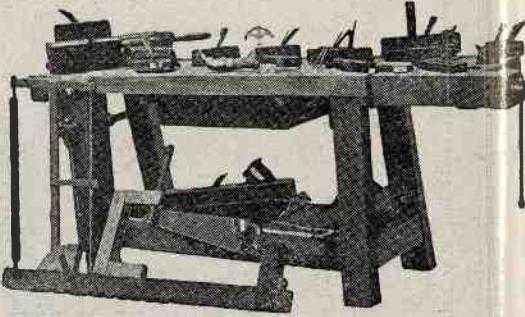
**SCALI DI ALLAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI**

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

**PREMIATA FABBRICA**

di Banchi  
ed Attrezzi  
per  
falegnami  
modellatori  
e scocciati



• Casa Fondata nel 1848 •

**EMANUELE SCHENONE**

TORINO - Via Nizza, 23 (nel cortile) - TORINO

**GIOVANNI HENSEMBERGER**

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

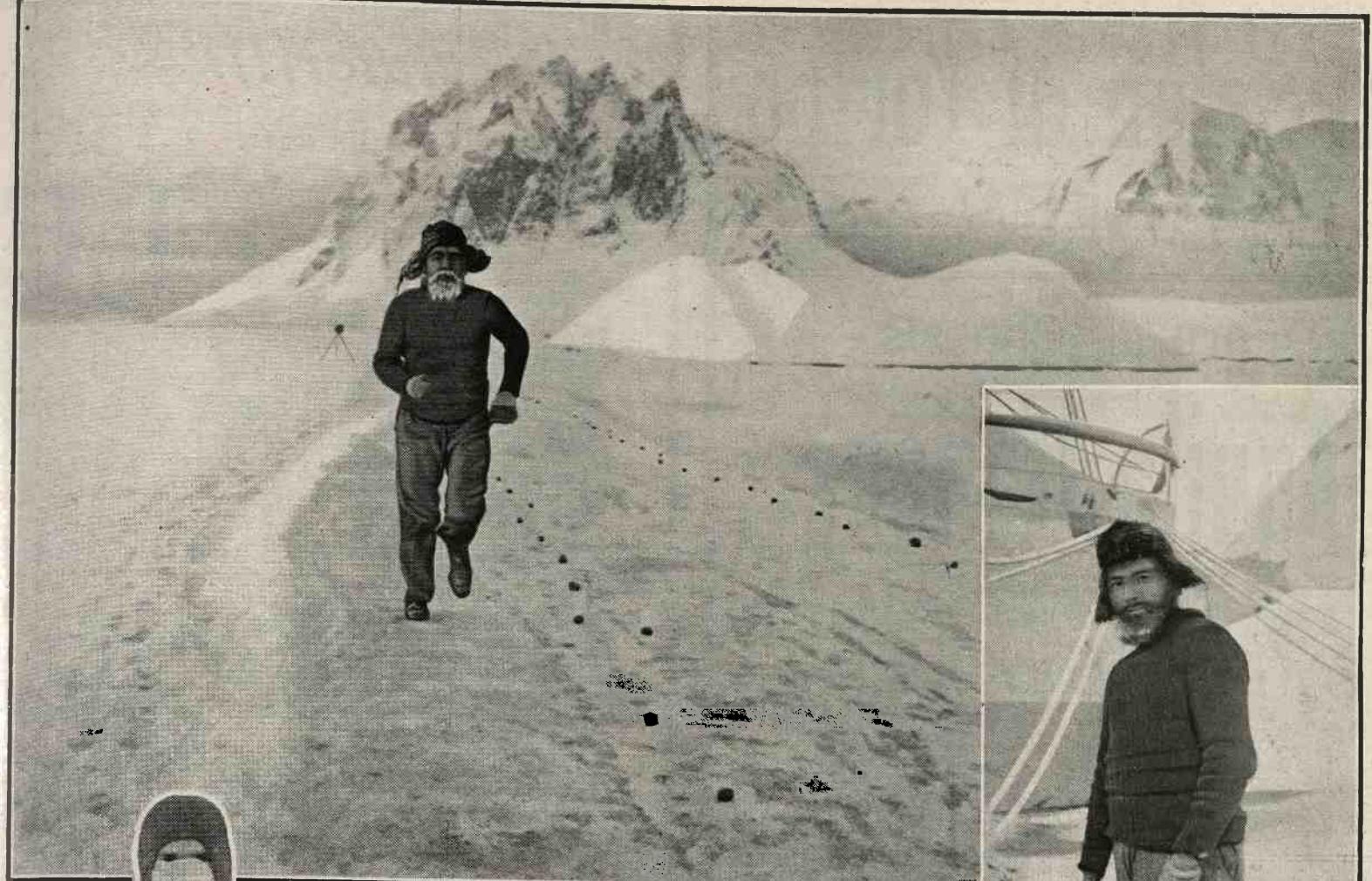
TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Lungh.	Largh.	Alt. fat.	TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Lungh.	Largh.	Alt. fat.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Number	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 2	Sacco	10	18	80	65	116	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

**Cantieri GALLINARI e C.**  
LIVORNO

Costruzione di Yachts - Canotti Automobili -  
Yole di mare ed outriggers.

• **MOTORI MARINI** •

Camions ed Omnibus automobili



*Lo sport al Polo Sud - La pista.*



tico sud. Si è soprattutto dei risultati dell'ultima spedizione nazionale inglese, la quale scoperte montagne alte 1000 a 4000 m. Per la prima volta un automobile farà parte della spedizione, e si spera che rechera' grandi servizi.

*Pierre Dayné.*

ricco e abile, parla di spedizioni al polo sud, crediamo di riprodurre ciò che dice il dottore Giovanni Charcot sul suo soggiorno in quelle lontane e deserte regioni. Fra le cose più importanti durante lo svento nelle terre polari, osserva il dottor Charcot, mantenere il massimo brio nell'equipaggio della nave. « Per ottenere ciò si cercò — egli racconta — di celebrare in un modo assai gioioso il Natale, festa nazionale della Francia. L'« Antiquique Sporting Club » aveva organizzato una interessante e strana gara. Il termometro, in quel-

giorno che sarà da noi tutti ricordato, segnava la bellezza di 32° sotto zero ed il sole pallido, in pieno mezzogiorno, ci regalava qualche debole raggio.

« Per evitare la monotonia di una corsa su pista, si decise di mettere in linea su un tratto di un centinaio di metri, alla distanza di un metro l'una dall'altra, cento patate. La corsa consisteva nel raccogliere una ad una le patate e di metterle in un recipiente messo al punto di partenza.

« Ciò costituiva uno sforzo straordinario, perché i partecipanti alla gara erano obbligati a percorrere una diecina di chilometri e ad abbassarsi per lo meno duecento volte.

Il freddo era così intenso, che sin dalla partenza il naso prima e le orecchie poi cominciavano a gelare, ma la grande animazione faceva sì che a quelle... piccoleze non si dava peso.

La gara ottenne il risultato seguente: 1º Pietro Dayné; 2º Francesco Guéguen; 3º Francesco Jabet; 4º Robert Paumelle-Stewart.

La riunione festa sportiva, in quella lontana regione, ebbe il suo epilogo in un brindisi alla salute del vincitore ed alla riunione della spedizione antartica francese ».

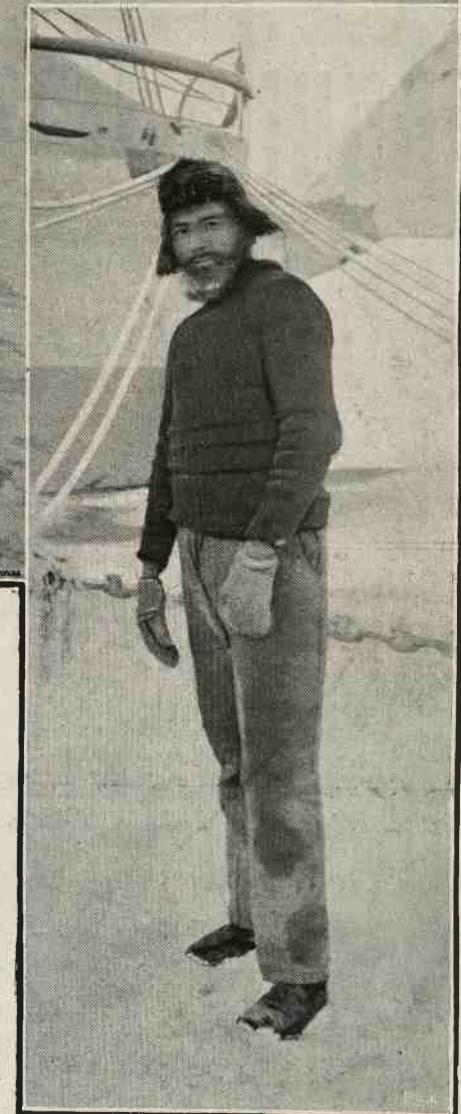
Dei quattro vincitori siamo in grado di fornire oggi ai lettori le fotografie.

### Un ricordo dell'Esposizione

Un numero speciale interamente dedicato alla grande manifestazione automobilistica italiana, un numero magnificamente stampato ed illustrato, ricco d'una collaborazione varia, competente, brillante; una pubblicazione che sia, per la signorile eleganza della forma e per l'interesse e la serietà della sostanza, degna in tutto dell'importanza che senza dubbio ha assunto il Salone di Torino: questo lo scopo dell'*Auto d'Italia* proposto e pienamente raggiunto.

Fra gli artisti che vi hanno collaborato citiamo il Rubino ed il Magrini.

CICLI BOEMA - SVELTE  
DEPOSITO E VENDITA  
BONZI & MARCHI - Milano  
VIA CAPPELLARI N. 9-II  
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI



*François Guéguen.*

### Nel mondo commerciale sportivo

\* \* \* A Milano, all'*Unione Commercianti in cicli automobili*, si è tenuta l'assemblea annuale dei soci.

Il consigliere delegato cav. A. Fusi fece un'ampia relazione nella quale rilevò come il numero dei disastri nel commercio del ciclo e dell'automobile sia fortemente diminuito dal 1905 al 1906, cioè da 190 a 124; questo risultato è in buona parte provocato dall'azione di prevenzione esercitata dall'*Unione* che mercè le notizie concentrate all'*Ufficio legale* essa è in grado di trattare coi debitori e loro rappresentanti prima che il fallimento venga dichiarato, e così può trattare e concludere concordati amichevoli a buone condizioni.

L'assemblea diede voto di plauso al Consiglio che in seguito alle rifatte nomine risultò così composto:

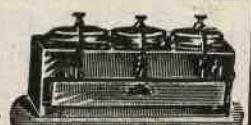
Pietro Fabbre, presid.; Corrado Frera, vice-presid.; Achille Fusi, segret.-cassiere; consiglieri: E. Bozzi, M. Türkheimer, G. Strumia, A. Labajani, G. Picena, rappresentante il gruppo soci di Torino.

\* \* \* A Milano si è costituita con due milioni di capitali la società anonima *Fonderia in ghisa Bundy*. Fanno parte del Consiglio d'amministrazione: avvocato barone Ernesto De Ghislionzoni, pres.; ingegnere Oreste Raggio, consigliere deleg., rag. Dante Gaslini, ing. Francesco Sassi, ing. Carlo Vanzetti, Hold Hans, Adolfo Ferrari, consiglieri. Ne sono sindaci i signori: cav. rag. Emilio Martini, avv. Alfredo Vignali, avvocato Carlo Malet, ing. Giulio Saldini e ragioniere prof. Pietro Bossini; supplenti i signori: avv. Michele Zambellini e Edoardo Lossa.

La società si propone la fonderia della ghisa e dei metalli in genere, la fabbricazione di radiatori.

**REJNA-ZANABBINI - Milano -**  
**FARI e FANALI per Automobili**  
**FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie**  
Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906

Bastioni Magenta, 39  
Via Lezzaretto, 15



# Al Salon di Torino STAND N. 26

Visi are gli Chassis

## "Aquila Italiana,"

che già ottennero massimo successo al

SALON DI PARIGI

Due Tipi esposti a 6 cilindri

18-24 HP — 60-75 HP

INSCRITTO AL GRAND PRIX  
de l'Automobile-Club de France

"PADUS,"  
Fabbrica Automobili  
**TORINO**

Vetturette e Furgoncini  
da 6 e 10 HP

economici, di manovra semplice, per città  
e campagna, pubblici servizi, ecc.

Visitare lo Stand N. 32 nel Salone  
Centrale della Esposizione di Torino.

Stabilimento di prossima apertura: Corso Peschiera.  
Officina provvisoria: Via Cottolengo, n. 150.

## Cacciatori!!!

usate sempre

## LANITE e D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al  
piccione. - Esse danno la massima penetrazione con  
basse pressioni. - Sono inalterabili all'umidità.

Kanno dato splendidi risultati in tutte le gare, ri-  
portando i migliori premi.

La LANITE si vende in cariche dosate com-  
prese nei Tipi: Normale, Forte ed Extraforte per  
Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.

La D. N. in grani (scatole da 100 e 250 gr.).

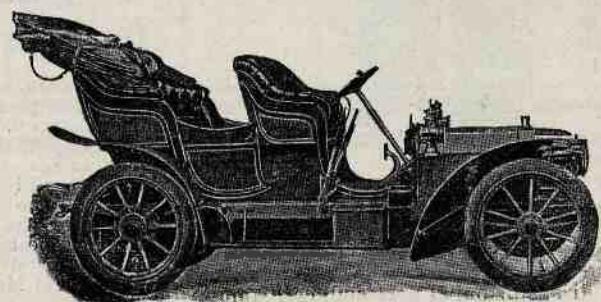
☞ I migliori armaioli ne sono provvisti.

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:  
" DINAMITE NOBEL " Società Anonima - AVIGLIANA

## "La Nazionale,"

Fabbrica Carrozze  
CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO - GARAGE

Noleggio Automobili  
ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

## Visconti e Ravera

TORINO - Via Baya, 42, angolo Via Balbo - TORINO

# La IV Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

(Vedi pag. 5, 7, 9, 11, 13, 15).

## ALL'ESPOSIZIONE

Appunti tecnici.

I francesi, pur tanto chauvins, hanno dovuto riconoscerlo: *L'Italie est devenue de nos jours l'une de nos grandes puissances industrielles; les temps*

il buono. Una prova? Eccola. Tutte le nuove fabbriche italiane che espongono all'Esposizione hanno adottato la trasmissione a cardano, ed alcuna delle nostre maggiori e più reputate marche, accanto al tipo di vettura a catena, espone il tipo a cardano, più meccanico, meno ingombrante, più duraturo, più silenzioso, riparato dalla polvere e fango, più semplice ed estetico.

Per mettere le catene al coperto e poterle tenere costantemente lubrificate, la Fiat ha forniti i suoi *châssis* di *carter* per le catene.

Dicevo dunque che le nostre nuove fabbriche hanno adottato la trasmissione a pignoni d'angolo, ed all'attuale Salone le *Spa*, *Standard*, *Scat*, *Hermes*, *Brixia-Züst*, *Esperia* presentano appunto i loro tipi costrutti esclusivamente con trasmissione a cardano, e la *Flag* espone un *châssis* a cardano oltre a quelli a catena.

La ex *Fiat-Ansaldo*, che ha ora preso il nome di *Fiat-brevetti*, presenta il tipo 1907, che è a cardano (di una fininezza di lavorazione irrepetibile ed in alcune parti ingegnoso), con *châssis* ribassato al centro per permettere una comoda entrata laterale.

Avevo dunque ragione l'anno scorso, quando, su queste stesse pagine, scrivendo alcune note tecniche sulla precedente Esposizione, affermavo che la diffusione della trasmissione a cardano, anziché arrestarsi, come qualcuno pretendeva,

al Grand Prix francese. La *Dufaux-Marchand* espone il motore ad 8 cilindri che pure parteciperà alla grande corsa francese, e l'imponente gruppo coi cilindri accoppiati, le camicie d'acqua riportate, le valvole tutte dalla stessa parte, attira l'attenzione dei visitatori che fanno ressa intorno.

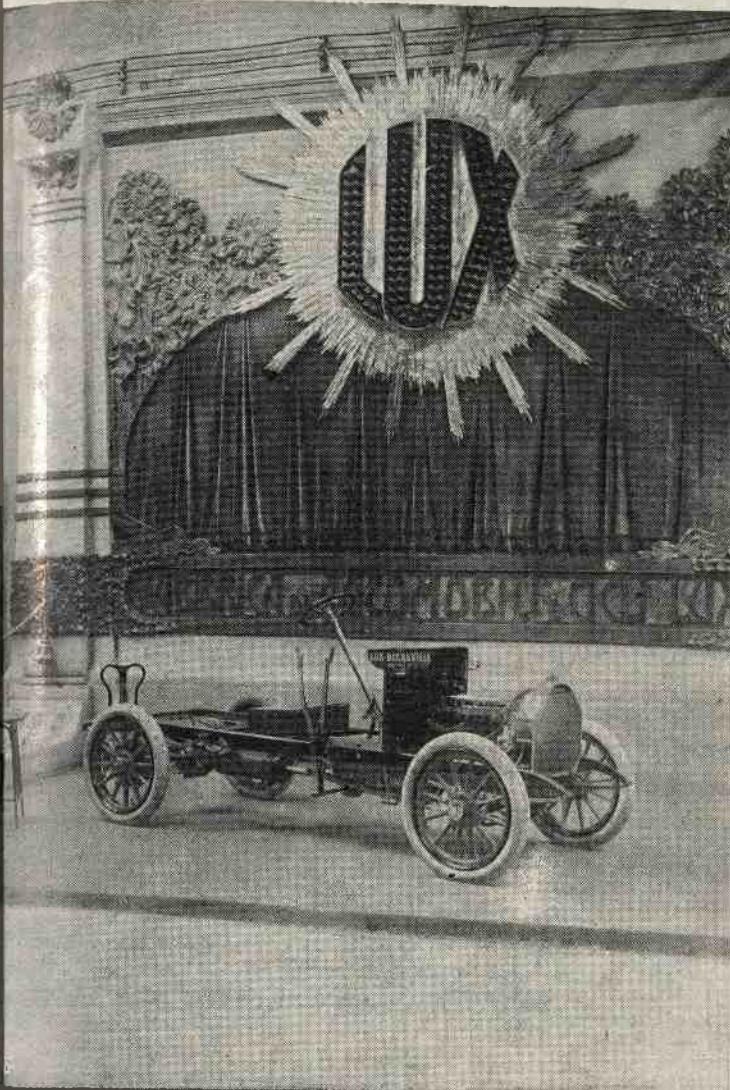
Accanto ai motori con cilindri separati (*Rapid*, *Marchand*, *Diatto-Clément*) ed ai motori coi cilindri accoppiati (*Fiat*, *Itala*, *Isotta-Fraschini*, *Bianchi*, *Spa*, *Standard*, *Scat*, *Hermes*, *Flag*, *Salva Züst*, *Brixia-Züst*, *Fides*, ecc.) troviamo aumentato il numero dei monoblocchi, presentati l'anno scorso dalla sola *Aquila*, che quest'anno ha oltre ai 4 cilindri anche i 6 cilindri fusi in un sol blocco: pezzi splendidi di semplicità, armonia di linee, e lavorazione scrupolosamente accurata.

Epongono *châssis* con motore a 4 cilindri fusi in un sol pezzo anche la *Esperia* (*châssis* originale molto ben studiato, che ha l'innesto a dischi entro la scatola del cambio di velocità invece che nel volante, come di solito, ed i perni del cardano montati su movimenti a sfera); la *Helté*, vetturetta ben concepita, *Demester* e *Zedel*.

*Monaco Gaspare* di *Busto Arsizio* espone un motore isolato completo, ed un gruppo di 4 cilindri sezionato.

Lo studio costante dei costruttori di rendere il motore *souple* e silenzioso si può dire che oramai abbia risolto il problema, poiché la quasi generalità dei moderni motori a scoppio soddisfano alle più esigenti pretese; ed alla perfezione hanno contribuito le migliorie portate alla carburazione, all'equilibramento rigoroso delle parti rotanti, all'alleggerimento dei pezzi dotati di moto alterno, la cui influenza, dato il regime elevato di rotazione dei motori d'automobile, è molto grande.

Riguardo all'accensione, nessuna tendenza spiccata: l'alta e la bassa tensione si trovano promiscuamente usate senza distinzione su *châssis* di media e di grande potenza. Noto fra i motori con accensione a distacco: *l'Itala*, *Fiat*, *Spa*, *Scat*,



Lo stand della Fabbra Automobili e Cicli Lux è uno dei meglio riusciti. Rappresenta il sole, ed è opera del cav. Cusselli.

sont plus du pays resté essentiellement et uniformément artiste.

In tutta la sua verità questa affermazione è luminosamente provata all'attuale Mostra automobilistica, emblematico vivente dell'immane progresso e in pochissimi anni hanno compiuto le nostre industrie metallurgiche. Finalmente ci siamo scossi dal letargo che ci intorpidiva le membra, abbiamo visto che sappiamo lavorare e che sappiamo fare bene, che posiamo produrre, e non solo concorrenza all'industria forestiera, ma soprattutto ed imporsi su tutti i mercati.

Le automobili italiane sono ormai le macchine de' ne per eccellenza, perfette, semplici e di eleganza indiscutibile, di una purezza di linee pareggiabile; poiché il tipo italiano esiste, e le nostre vetture, siano esse a cardano od a catena, siano potenti colossi divoratori di chietri od umili vetturette economiche, tutte con un'impronta speciale, una caratteristica silhouette, che le fanno distinguere a colpo d'occhio. Non più comandi intricati, non più arruffio di tubi, di tiranti, non più complicazioni. In di automobili, semplicità è sinonimo di sicurezza di funzionamento, semplicità è sinonimo di possibilità degli organi e quindi di facilità di smontaggio e smontaggio, di riparazioni.

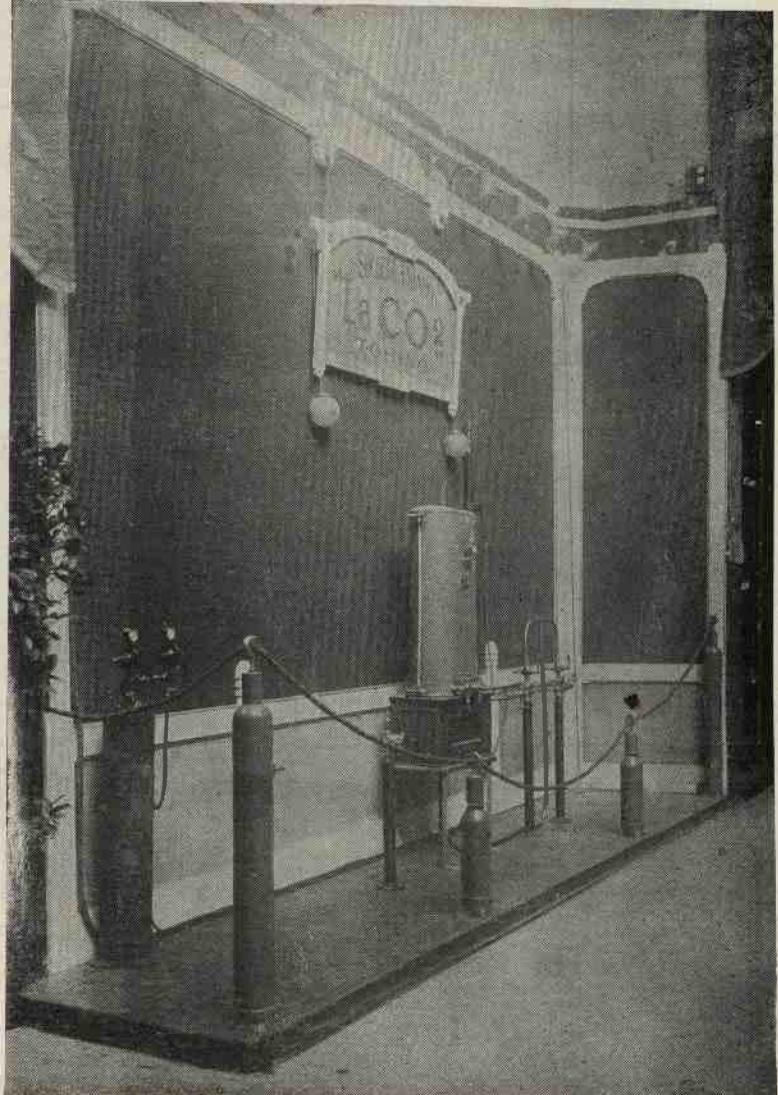
Il merito principale dei nostri costruttori è appunto quello d'aver saputo alleggerire il complesso organismo che è l'automobile, senza romperne la resistenza; d'aver saputo semplificare, al di là ancora di quanto era lecito sperare che anno fa; di aver saputo sfondare, selezionare il buono dal mediocre, rendere perfetto

avrebbe trovato nuovi favori anche fra le Case di fama mondiale, che erano rimaste finora favorevoli alle catene.

Senza eccezione tutti gli *châssis* esposti hanno il telaio in lamiera d'acciaio stampato, ed è notevole il fatto che sono quasi completamente scomparsi i falsi *châssis*, i quali, se rendono facile il fissare il motore ed il cambio di velocità, sono di impaccio per la guida, del motore ed i suoi accessori.

La grande novità di quest'anno è costituita dai motori a sei cilindri, esposti dalla *Fiat*, *Itala*, *Aquila*, *Spa*, *Italiana*, *San Giorgio*, *Marchand*, *La Buire*.

Ho già parlato nel numero precedente della questione dei 4 e 6 cilindri, e non ritornerò sull'argomento. Non posso non tributare una lode speciale alla sei cilindri *Spa* ed ai due 6 cilindri *Aquila*, l'uno dei quali (18-24 HP) è il più piccolo finora costruito, e l'altro è il 75 HP che parteciperà



Nella sala C, stand N. 8, forma l'ammirazione di tutti l'elevatore automatico inesplosivo della Società Anonima La Co² di Torino.

CICLI



FABBRICA AUTOMOBILI E VELOCIPEDI E. BIANCHI MILANO Vittorio Emanuele II

Fabbrica di Macchine e Velocipedi Aug. Göricke  
**BIELEFELD**

(GERMANIA)

Biciclette  
Motociclette

Produzione  
annuale  
40.000  
Biciclette

Serie A.G.B.  
Scramatrici

1000  
operai



**Edoardo Bietti**

S. Nicola, 2 - MILANO - Tel. 2471

**BENZINE**

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

Medaglia d'Argento

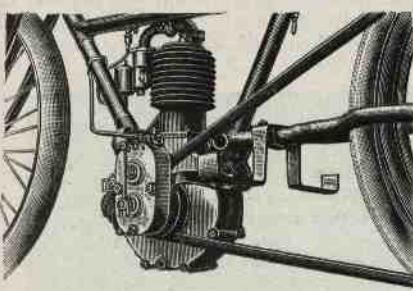
Massima onorificenza

**PNEUMATICI**

**PETER**

ADAM BOOS  
MILANO

70 FORO BONAPARTE 70



**Carter Cambio Velocità**  
BREVETTATO

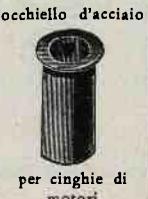
Grande Velocità diretta. - *Dé-brayage* per Motociclette, Tri-cars, ecc. - Applicabile su tutti i motori ed indispensabile per fare senza pericolo e fatica qualsiasi salita e *tourniquet*.

Chiedere Catalogo a **ERNESTO SEHRINGER**, Via Ettore De Sonnaz, 16, Torino.

Chiudi a gambo spaccato (Brevettati) applicabili servendosi di un martello ordinario



per paratanghi di biciclette



per cinghie di motori



per copertoni antidérapant

Per prezzi e campioni scrivere alla

The Bifurcated & Tubular Riv.  
Co. Ltd.

Warrington  
(Inghilterra)

## IV Esposizione Internazionale di Automobili

**TORINO**

Febbraio-Marzo 1907



Vettura "Frera-Zedel", 8-10 HP, 4 cilindri

**Automobili ZÜST**

28-50 HP

di grande tourismo

**BRIXIA-ZÜST**

Châssis tipo unico

18-24 HP

**N. 46**

(del Salone centrale)

**N. 137**

DELLA

(nella Corsia laterale C)

**OMNIBUS**  
e CAMIONS  
della Casa  
**Gebrüder Stoewer**  
di  
**STETTINO**

**Società Anonima Frera**

**MILANO**

Filiali: TORINO, PARMA, PADOVA,  
FIRENZE, BOLOGNA, MANTOVA



Vettura "Il Piccolo", 6-8 HP, 2 cilindri

i partigiani dell'accensione a candele: *Aquila Italiana*, *Rapid*, *Diatto-Clement*, *Marchand*, *Standard*. L'*Itala* ha fatto scuola, e la sua elegante soluzione del problema dell'accensione si trova prodotta su buon numero di *chassis*, cosa che torna che a suo onore; il movimento dei artelletti è ottenuto mediante bocciuoli montati aste verticali comandate dall'albero delle camme mediante ingranaggi elicoidali racchiusi nel *carter* del motore. Una manetta posta sul volante direzione permette di variare l'istante dell'accensione, facendo variare l'angolo di calettamento. Un speciale attacco dei contatti permette di smontare facilmente gli *inflammateurs*, e basta tirare un solo dado per poter togliere i cavalietti che fissano i tappi delle valvole.

Del sistema di doppia accensione mediante due magneti, l'uno a bassa e l'altro ad alta tensione applicato quest'anno da qualche costruttore estero non si trova alcun esempio all'attuale Esposizione. E' di nuovo nella circolazione d'acqua attorno ai cilindri; le pompe ad ingranaggi hanno lasciato posto alle pompe centrifughe, di miglior rendimento e più durature, e si è generalizzato l'uso di disporre nella parte inferiore della canalizzazione dell'acqua un tappo che permetta d'inverno di togliere l'acqua stessa, perché questa gelando non rompa qualche tubo o magari i cilindri. Il sistema di circolazione a termosifone innovato dalla casa Renault, la quale vi si è mantenuta, è da noi completamente abbandonato.

Un gran numero di nuovi radiatori sono quelli esposti, tutti del tipo detto a *nid d'abeilles*: ricordo l'*Artic*, il *Faccioli*, il *Cenizio*, che hanno oramai fatte le loro prove e dei quali mi permetto di parlare più a lungo un'altra volta. Il raffreddamento del motore mediante circolazione d'aria, tanto diffuso in America, è applicato da due Case espositrici: *Otav* e *Piccolo*.

Un ventilatore fissato all'albero del motore obbliga una forte corrente d'aria a circolare fra la parete esterna del cilindro, provvista di alette, ed una camicia in alluminio che lo circonda. I buoni risultati ottenuti con questo sistema sono noti a tutti, e non può che trovare partigiani, almeno per motori di potenza non troppo grande.

La *Fides* conserva il motore *desaxé*, cioè coi cilindri disposti in modo che i loro assi non incontrano l'asse dell'albero a gomito; e stupisce come pochi costruttori si siano messi su questa strada che porta ad un reale perfezionamento riducendo la spinta laterale e quindi l'usura dei cilindri e la perdita di rendimento dovuta all'obbligo.

riscaldano la miscela prima di immetterla nei cilindri mediante una circolazione d'acqua calda derivata dalla circolazione destinata al raffreddamento dei cilindri.

La *Itala*, *Fiat*, *Spa*, *Standard* provvedono alla lubrificazione del motore mediante un ingrassatore

*chand* e la *Spa* ha innovato il sistema di appoggiare mediante zampe orizzontali la scatola del cambio a due traverse abbassate, mentre di solito essa è attaccata ai longheroni, oppure se è fissata a traverse, lo è per mezzo di attacchi verticali, in modo che il cambio resta sospeso.



Lo stand della Spa è sempre affollatissimo. Vi si ammira uno dei più belli chassis dell'Esposizione. Un vero capolavoro dell'arte meccanica.

tore automatico posto sul paravento, e tale che la quantità d'olio somministrata è proporzionale al numero di giri del motore. L'*Aquila* e qualche altra ottengono la circolazione dell'olio mediante una piccola pompa comandata da ingranaggi.

Gli innesti a dischi sono oramai applicati sulla quasi totalità degli *chassis*, solo qualche casa conserva l'innesto a coni di cuoio.

Il cambio della vettura *Otav* ha gli ingranaggi sempre in presa.

Ho già accennato al grande numero di *chassis* esposti con trasmissione a pignoni d'angolo: *Fiat*, *brevetti*, *Itala*, *Spa*, *Aquila Italiana*, *Standard*, *Seat*, *Brixia-Züst*, *Hermes*, *Esperia*, *Flag* (*chassis* piccolo); noto i punti differenziali della *Fiat* e della *Standard* di speciale concezione e brevettati. *Chassis* con trasmissione a catene espongono la *Fiat*, *Isotta Fraschini*, *Marchand*, *Bianchi*, *Flag*, *Diatto-Clement*, *Fides*, *Züst*, *Junior*.

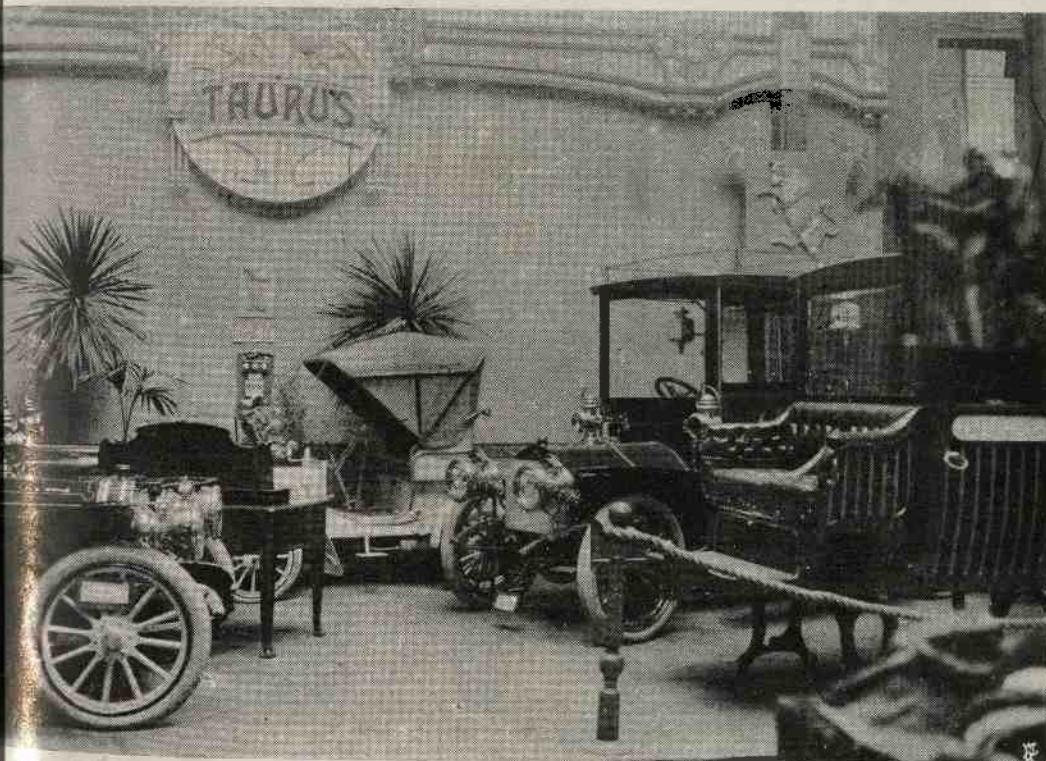
La *Padus* non ha cambio di velocità ad ingranaggi, ma ottiene graduali variazioni di velocità mediante un sistema a frizione, composto di due dischi, fissato l'uno all'albero che viene dal motore, l'altro ad un albero trasversale. A seconda che si fa avvenire il contatto del secondo con punti del primo più o meno vicini al centro, si ottengono evidentemente diverse velocità di rotazione dell'albero condotto, e quindi delle ruote motrici.

Riguardo ai freni, quasi senza eccezione sono adottati per le ruote posteriori i freni ad espansione interna comandati da apposita leva a mano, riparati dalla polvere, dal fango e dalle proiezioni d'olio che ne produrrebbero lo slittamento; ed a ganasce esterne sull'albero di trasmissione comandati a pedale. Le vetture a catena hanno generalmente un freno che agisce su una puleggia portata dall'albero del differenziale, e l'altro sull'albero secondario del cambiamento di velocità; l'uno e l'altro sono raffreddati mediante un getto d'acqua automatico (*Fiat*, *Isotta Fraschini*, *Bianchi*, ecc.).

Le vetture a cardano di solito ne hanno uno solo, la *Spa* però ne ha due; l'*Itala*, che l'anno scorso ne aveva pure due, quest'anno espone i suoi *chassis* con un solo freno sull'albero principale del cambio; ciò che dimostra che probabilmente l'esperienza le ha provato la superfluità dell'altro.

La guida molto inclinata, le 2 manette sul volante di direzione (l'una per il comando della regolazione della quantità di miscela introdotta nei cilindri, l'altra per il comando dell'anticipo dell'accensione) sono sulla generalità degli *chassis*. La *Fiat* ha la sola manetta per l'ammissione; la regolazione dell'avance all'accensione essendo ottenuta automaticamente mediante apposito regolatore a forza centrifuga. Demoltiplicazione ed irreversibilità sono pure caratteristiche di tutte le guide esposte.

L'assale anteriore è a sezione di doppio T; la *Brixia-Züst* l'ha conservata tubolare; la barra d'accoppiamento è posta quasi sempre dietro l'assale,



Nello stand della Società Anonima Taurus sono esposte bellissime vetture che si distinguono per la loro elegante e solida carrozzeria.

della biella durante la corsa motrice dello stesso. Tutti i costruttori hanno oramai applicato ai motori carburatori automatici, e l'ammissione generalmente regolata sia con una manetta sul volante di direzione, sia con l'acceleratore a pedale. La *Rapid* e l'*Aquila Italiana*

Su gran numero di vetture esposte i cambi di velocità sono del tipo a più *trains balladeurs*, con alberi corti e molto robusti, carter di dimensioni ridottissime, e leva di comando a spostamento laterale. Hanno 4 velocità e la marcia indietro la *Fiat*, *Itala*, *Spa*, *Aquila Italiana*, *Isotta Fraschini*, *Bianchi*, *Rapid*, *Standard*, *Seat*, *Mar-*

**La SERPOLLET ITALIANA**  
Automobili a Vapore: *Vetture* - *Omnibus* - *Camions* - *Vagoni* - *Vetturina popolare a benzina* - *Chassis 8 HP: L. 4250*

Stabilimenti in MILANO, via Bernina.

Fabbrica Italiana di Vettura Automobili

# Marchand-Dufaux

# Stand N. 21

Visitate i nuovi Modelli 1907

Agenzie di Vendita:

### ITALIA

G. B. RICCO - Via S. Teresa, 4 - Torino

### FRANCIA

Ch. MARCHAND - Rue Lamenais, 12<sup>bis</sup> - Paris

### INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. — Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza

Gli Omnibus

# FIAT & ORION

che fanno servizio alla

# ESPOSIZIONE DI TORINO

sono muniti di

# Gomme Piene POLACK

# Stand N. 152 all'Esposiz.

Rappresentante per l'Italia:

# BONZI & MARCHI

MILANO - Via Cappellari, 9-11

# IV<sup>a</sup> ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI AUTOMOBILI - TORINO

# La Fabbrica di Automobili e Cicli "LUX"

espone negli STANDS

N. 18

AUTOMOBILI

LUX-DECAUVILLE

16 HP - 4 cilindri

N. 63

Velocipedi  
Tricicli  
Trasporto

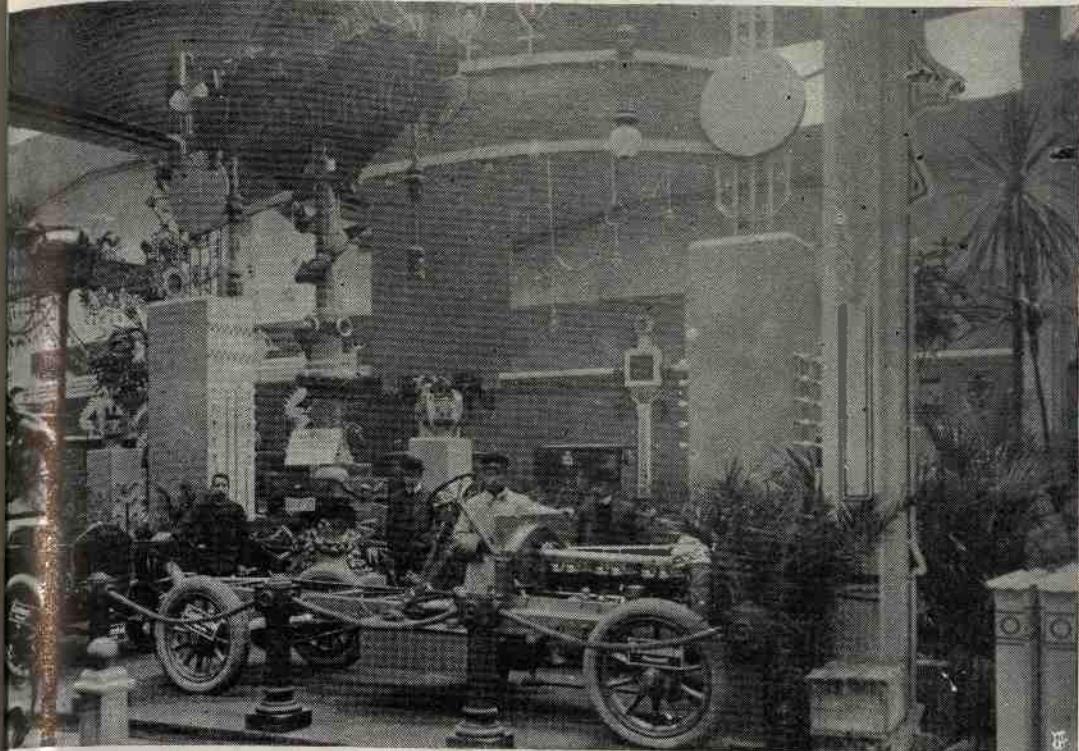
Rimorchi  
per trasporto

LUX

Modelli 1907

modo da essere protetta dagli eventuali urti. Le molle anteriori sono a balestra, a piccola fascia d'incurvamento; la *Otar* ha 2 mezze molle a balestra; la *Sizaire e Nandin* (*Stand Zena*) una molla trasversale posta davanti il radiatore. Le molle posteriori sono a balestra semplice, op-

E consigliava quindi di saper guidare l'automobile con molta accortezza, onde non rovinare presto le gomme, di saper montarle e smontarle con facilità e di conservarle con cura e con parsimonia perché l'acquisto delle gomme è la cosa più dolorosa per un proprietario di automobile; il quale



Grandioso è riuscito quest'anno lo stand della fabbrica San Giorgio, i cui prodotti sono sempre preferiti dal nostro turista.

re hanno ciascuna una mezza molla a balestra più (*Seat*), od una molla trasversale in più (*Rixia-Zust*).

Il serbatoio della benzina posto dietro allo *chassis*, basso, trova sempre più fautori: la pressione necessaria per portare la benzina fino al carburatore (che si trova più in alto che la vasca) è tenuta quando il motore è fermo mediante pompa manuale applicata al paravento, e quando il motore è in marcia mediante una derivazione dei gas scappamento che vengono separati dai residui idri della combustione prima di essere introdotti nella vasca della benzina, mediante apposito apparecchio che regola anche la pressione.

Ricordo ancora le messe in marcia del motore a mezzo dell'aria compressa della *Fiat* e della *Vita-Fraschini*, e le sospensioni speciali del ratore *Fiat*, *Aquila Italiana* ed *Esperia*.

Passate così in rivista le parti degli *chassis* con ture a benzina, dirò un'altra volta degli altri di vettura, degli accessori e delle industrie e si collegano a quella automobilistica, che sono poste alla attuale Esposizione.

Ing. ALFREDO DAINOTTI.

Al prossimo numero  
la rivista completa degli stands.

## Un importante problema da risolvere

### Le ruote dell'automobile

Ocche sera addietro, inaugurandosi la scuola di *chauffeurs* di Milano, l'on. Crespi, nella sua grande proclamazione al corso delle lezioni, si volle, en fece, soffermare su uno dei punti che più interessano, e che forse impediscono, la volgarizzazione dell'automobile, e questo punto è la ruota. Forse qui inutile il ripetere i gravi inconvenienti ai quali vanno soggetti i pneumatici, che rappresentano il sistema più in uso per le vetture di questi veicoli, e se non bastassero questi inconvenienti continui, quale lo scoppio, il conno così facile, ecc.; più di ogni altro basterebbe fiduciare anche il più fiducioso la questione alto costo delle gomme. E l'on. Crespi, che si legge, in quella sera ai giovani che amano intraprendere la carriera dello *chauffeur*, raccomanda appunto loro di badare bene alla macchina sano complesso, nelle parti, diciamo così, meccaniche, ma più di ogni altra cosa di conoscere innanzitutto la funzione delicatissima della ruota e pneumatico che forma di esso parte integrale.

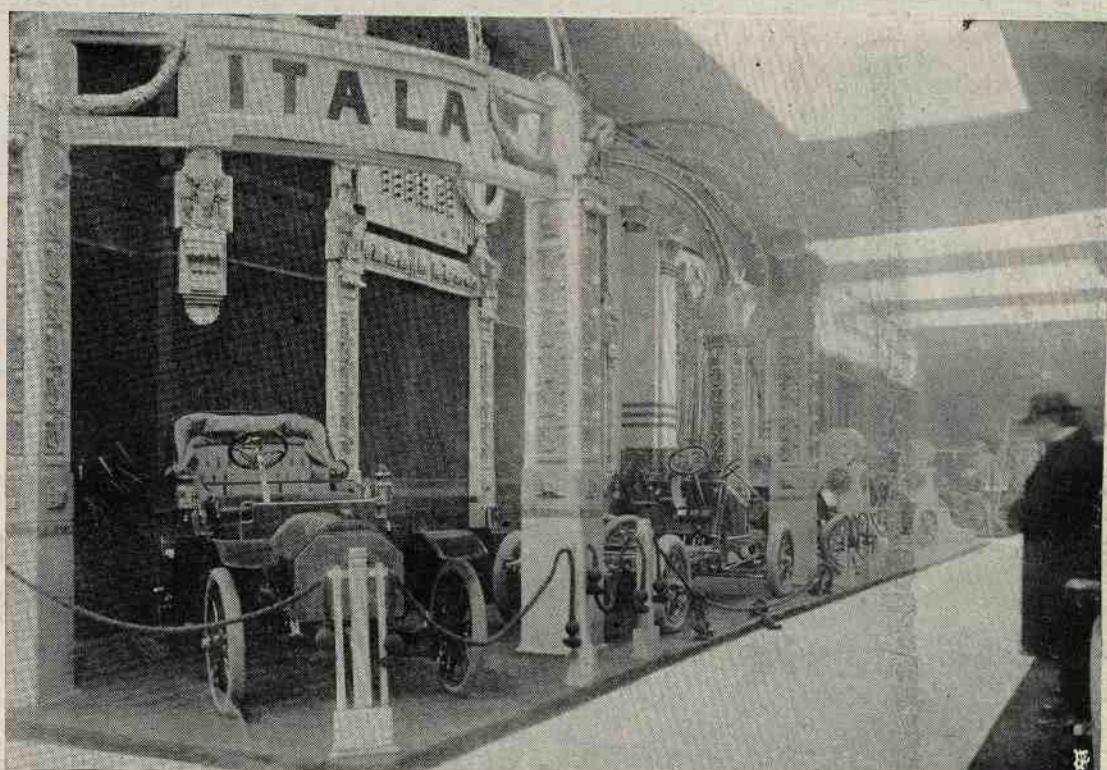
Spesse volte incolpa pienamente il suo *chauffeur*, mettendogli sulla faccia il maggior numero di chilometri ottenuto da un altro *chauffeur* con ugual numero di pneumatici. E tutto questo perché non si è potuto finora trovare un mezzo buono e sicuro per sostituire ai pneumatici presenti un sistema di ruote elastiche che veramente possa darsi pratico ed economico.

Il problema non è stato messo soltanto da ora, e gli studiosi che attorno ad esso hanno lavorato

non possono affermare che lo scopo sia stato pienamente raggiunto. Seco si fosse stato, noi avremmo avuto all'ultimo Salone di Parigi, che rappresenta nell'industria automobilistica mondiale gli ultimi trovati, le ultime applicazioni che ne indicano il continuo, l'insistente suo progredire, qualche cosa di veramente nuovo e perfetto o vicino alla perfezione. Invece, salvo alcuni tipi di ruote elastiche, che avevamo già visti in precedenti concorsi o magari già applicati a parecchi veicoli in prova, e che ora sono stati nuovamente esposti, nessun passo avanti ha fatto la nostra importante questione.

Sentite infatti cosa dice il *Faioux dell'Auto* in proposito: « E' questa una questione (cioè quella delle ruote elastiche) che ha suggerito moltissime ricerche, e io credo non ci sia alcun organo nell'automobile che abbia dato luogo ad un maggior numero di brevetti. Per poterli passare in rivista un grosso volume basterebbe appena; ma non perciò gli inventori si scoraggiano e specialmente in Inghilterra ed in America il loro ardore si manifesta più fortemente; al di là della Manica, infatti, ci sono due o tre Società che fanno degli ottimi affari appunto con una ruota elastica di nuova invenzione, ed un fatto simile dimostra lo spirito pratico degli automobilisti inglesi. Non pertanto noi avemmo all'ultimo Salone un numero d'espositori di ruote elastiche minore di quello dei *Salons* precedenti; quest'anno non si osservavano che solo una decina di sistemi, cioè: *Yberty* e *Merigoux*, *Levi*, *Garchey*, *Soleil*, *Amoudru*, *Coudert-Cheze-Besseyre*, *Fouque*, *Gauthier*, *Vinot*, ecc., alcuni tipi di ruote, già esposte negli anni precedenti, sono completamente scomparsi, e questa scomparizione denota appunto che la cosa era presa un po' troppo alla leggera. Un fatto però è innegabile; la ruota elastica non piace al pubblico; ma ciò non prova gran che.

« Il pneumatico stesso non piaceva ai primi automobilisti e finì non pertanto per obbligarli ad accontentarsene. Si commetterebbe quindi un grave errore giudicando bene o male di una invenzione secondo che essa è più o meno di moda, mentre noi sappiamo che la maggior parte dei perfezionamenti recenti ha dovuto essere imposta ai compratori, nemici delle novità. Dopo altre considerazioni di indole generale il *Faronx*, sempre esaminando la stessa questione della ruota elastica, che finora non ha dato quei risultati che siamo in diritto di aspettarci, aggiunge: « La ruota può domandare la sua elasticità a delle molle metalliche o a dei pezzi di caoutchouc. La prima soluzione non è di mio gusto, né mi persuade. E' facile infatti capire come una molla con un lavoro costante non può tardare ad avere modificata la



Uno stand veramente lussuoso, di assoluta novità, ideato dal Ceragioli, accoglie le vetture Itala che formano l'ammirazione di tutti i visitatori.

nella ricerca di una soluzione utile, non sono stati pochi. Noi abbiamo avuto già dei concorsi per ruote elastiche, abbiamo assistito a parecchi esperimenti, molte vetture montate da alcuni tipi di ruote elastiche hanno anche dato dei risultati discreti, ma in realtà, parlando sinceramente, finora

sua costituzione molecolare in maniera che la rotura ne sia sicura; poi bisogna aggiungere che nei pubblici esperimenti le ruote metalliche, per quanto siano state eseguite e concepite meravigliosamente, si sono fermate sempre per rottura di organi essenziali. Dunque abbandonando questo

**S. SINIGAGLIA & C.**  
STUDIO TECNICO INDUSTRIALE



TORINO - Via Andrea Doria, 8  
CASA FONDATA NEL 1880

**TUBI METALLICI FLESSIBILI ORIGINALI**  
della **METALLSCHLAUCH SYNDIKAT**  
per qualsiasi Applicazione Industriale.  
Fornitori della R. Marina.

Visitare al **Salon di Torino** 10  
**STAND N. 54**

# Automobili - Catene - Antidérapant

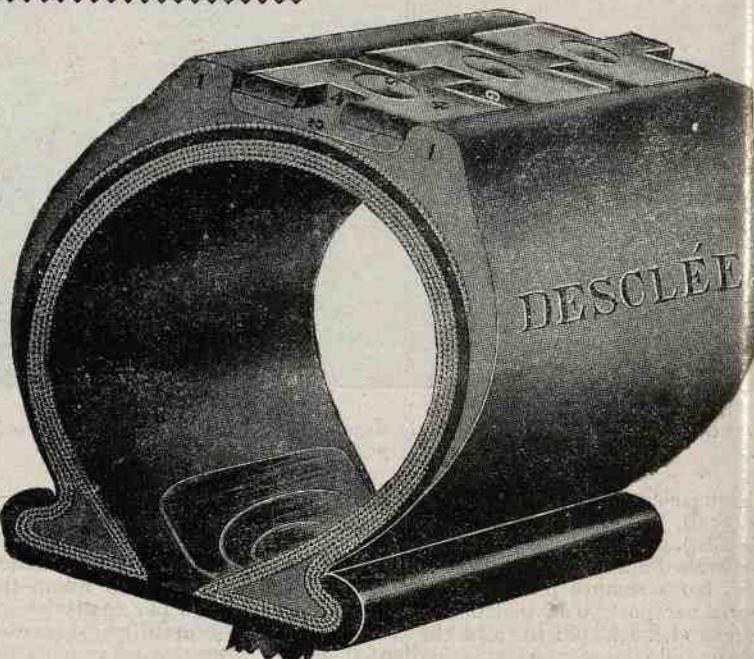
Agenzia Automobilistica:

## Marquart

MILANO

Via Francesco Melzi, 3

(Arco del Sempione).



# Rejna - Zanardini

Società Anonima

## FARI e FANALI

MILANO-TORINO

Capitale versato L. 1.050.000, aumentabile a 3 milioni

Marca di primo ordine



Visitare al *Salone di Torino* 10

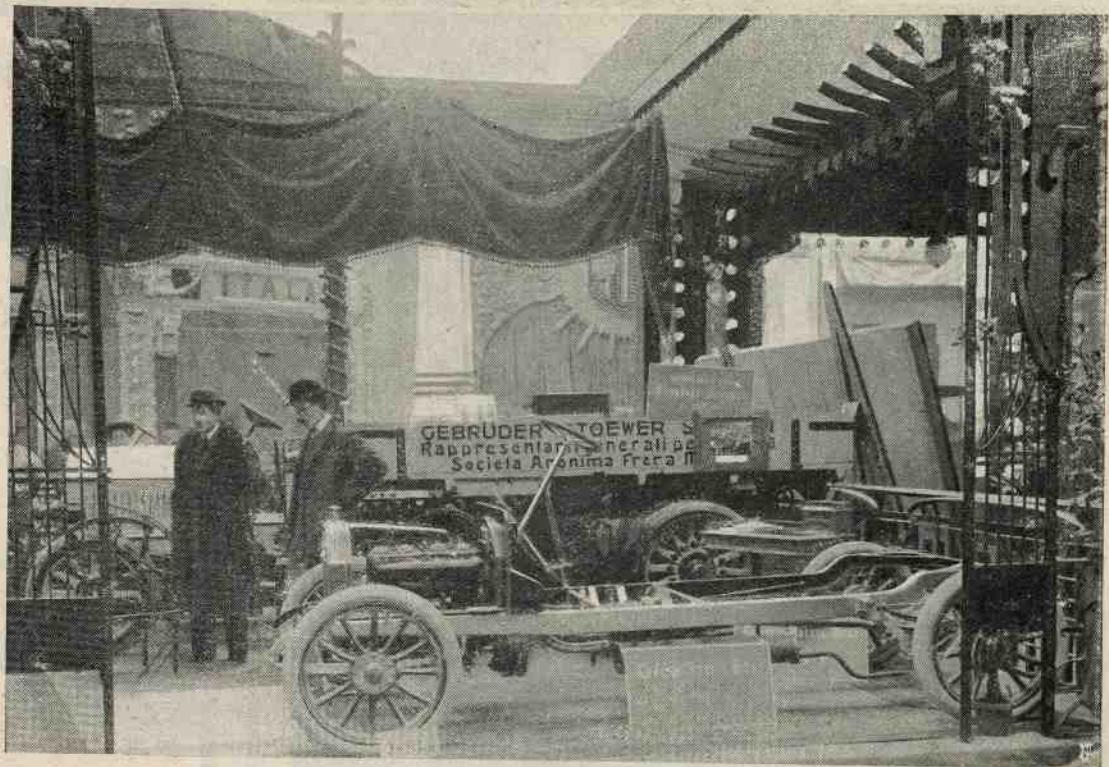
**Stand N. 62.**

note completamente metalliche, consideriamo soltanto quelle che chiedono la loro elasticità al monte, le quali possono essere divise in due categorie, secondo che il generatore di elasticità è situato al centro (o mozzo), o alla periferia.

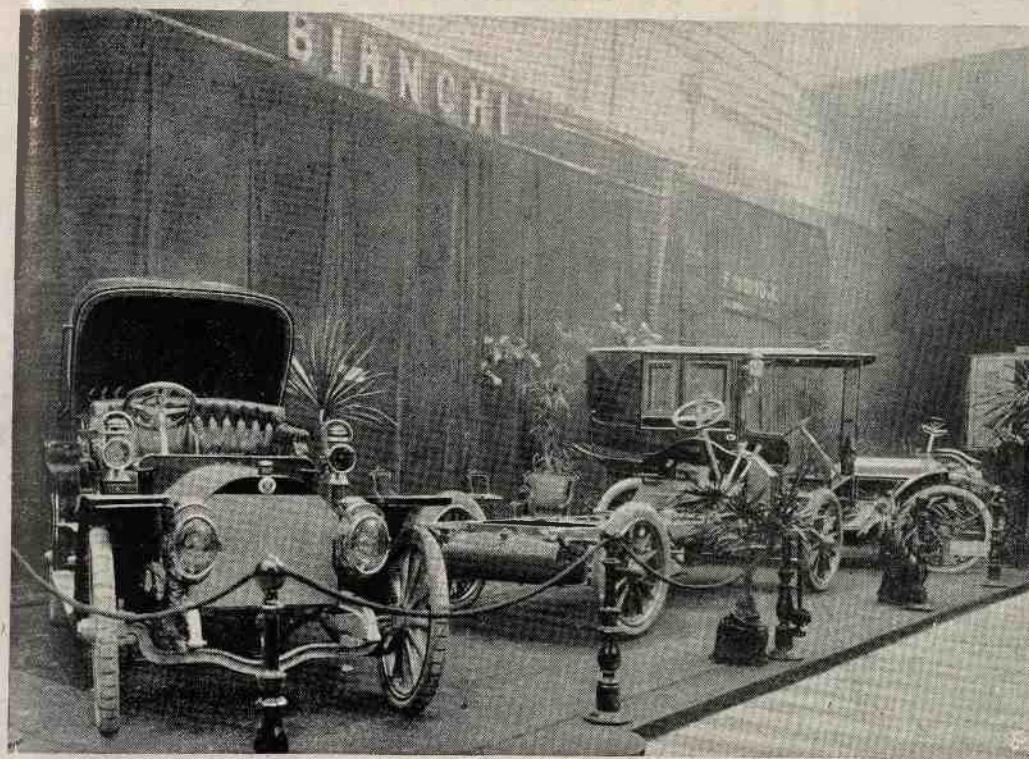
E qui il Faxon, che stima meglio piazzare questo generatore alla periferia, passa in rassegna i diversi sistemi di ruote, esaminandoli anche in rispetto alle prove che hanno già dato in pubblico, per concludere che finora questi sistemi non hanno completamente soddisfatto alle richieste del pubblico automobilista, e che gli studi dei scienziati devono ancora su di questo interessante problema continuare, per la grande importanza che esso ha nello sviluppo pieno e completo della industria automobilistica.

Senza andare in Francia, anche noi in Italia abbiamo avuto qualche buon esperimento di ruote elastiche, e molti sono stati gli studiosi che hanno preparati degli ottimi progetti. Quando si pensi alla povertà dei mezzi che da noi si offrono agli inventori, ed al poco incoraggiamento che essi ricevono, viene in mente di chiederci se mai tra tutti questi progetti non vi possa essere quello veramente di valore e che forse risolverebbe netta mente la questione.

E noi ce lo auguriamo volentieri. Perchè, e così ammonivamo un intelligente capitano di artiglieria che nel silenzio studia, lavora e spera e che mai nulla del suo lavoro e delle sue speranze ha voluto lasciar trapelare, quando noi avremo avuto uno chassis a buon mercato, solido, con un motore pratico, semplice, senza tante complicazioni di organi troppo complessi ed intricati, quando noi saremo persuaso il patrio Governo ad allargare i



*Io chassis Brixia-Zust, che si ammira in questo stand, dimostra, all'intenditore, una volta di più i pregi dell'importante fabbrica milanese.*



*La mostra della fabbrica Bianchi è una delle più imponenti. Vi troviamo, assai ben finito, il nuovo chassis modello 1907, adottato per la corsa della Coppa d'li Imperatore.*

cordonata della borsa sull'esoso dazio sui petroli e derivati, quando noi avessimo anche potuto ottenere sulle stesse tasse un ribasso fortissimo, ci resterebbe invariata, se non possibile di aumento, la più grave spesa che l'automobile comporta tanto per il prezzo originario come per il facile consumo, quella cioè delle gomme. Ed è qui uno dei punti sui quali bisogna volgere ora gli studi se veramente, come si dice e si legge dappertutto, si vorrà ottenere questo benedetto automobile a buon mercato.

E il capitano aveva ragione.

Pensiamo alle ruote, le vere ed uniche trasportatrici delle nostre persone e delle nostre cose, le lavoratrici più forti, per quanto più sottemesse, di questo potente apportatore di grandezza e di progresso.

RAFFAELE PERRONE.

Milano, 1907.

## L'automobile ed i servizi pubblici

Fon. Schanzer ha, finalmente, ottenuto dalla generosità del sempre tirchio ministro del tesoro qualcosa come 25 milioni per riordinare o, meglio, per salvare dalla bancarotta i pubblici servizi.

Un noio di quei milioni, si dice, che siano destinati ad una riforma, che se si attiverà, indubbiamente porterà una economia ed una utile innovazione nel servizio postale.

Il lettore si sarà spesso, per strada, soffermato al passaggio di quei furgoncini trascinati da roulotte più ancora dell'automedonte, che in uniforme spesso stracciata, con un berretto sporco, a sghimbescio sulla nuca, sferza il ronzino.



*Tutti i diversi generi di veicoli, vetture, omnibus, camions, troviamo riuniti nello stand della F.R.A.M., di Genova, fabbrica di rotabili, avantreni, motori.*

*L'équipage sarebbe degno d'un colpo di matita del Caramba, tanto è impressionante nella sua improntatezza.*

Di quei furgoncini, che rappresentano, nei giri in città a raccogliere dalle buche le lettere, l'amministrazione delle RR. Poste, ve ne sono qualche diecina; ma l'impresa di questa raccolta viene pagata, con regolare procedimento d'appalto, in misura tale, che deve mandar stracciati i suoi fattorini e dar biada ai cavalli solamente nelle festività nazionali!

E' verissimo che queste festività, per chi vuol lavorare, sono troppe.... ma per mangiar biada i ronzini le trovano certo rare, ma rare assai !

Ma lasciamo alla Società protettrice degli animali la cura di protestare contro ques' o indecoroso spettacolo. Per conto nostro, si tratta, ora, di dimostrare l'economia e l'utile innegabile derivanti al servizio postale nelle grandi città dal progetto ministeriale.

Quale esso sia, nei suoi particolari, non è dato indicarlo con esattezza, perchè esso forma, con vari altri, un incartamento voluminoso, che il ministro tiene sul suo scrittoio.

Nelle sue linee generali, si tratta di porre fine a quello stanco gironzolar di furgoncini per le città, sostituendoli con vetturette automobili, con chassis della forza da 6 ad 8 HP e con carrozzeria a furgoncino, muniti di due cassette per l'impostazione.

Questo tipo di vetturette dovrà essere provveduto dalle fabbriche, dopo che esse avranno presentato all'appalto regolare garanzie di una

**Salone di Torino**

Visitate nello stand N. 24 gli splendidi

**CHASSIS**

**FLORENTIA 1907**

**18 HP - 24 HP - 40 HP**

Fabbrica d'Automobili FLORENTIA - Firenze, Milano, Spezia, Venezia



Fratelli SANTINI FERRARA - Fabbrica Articoli d'Illuminazione, Casalinghi e Chincaglierie.  
Esposiz. Inter. 1906: Bruxelles, GRAND PRIX; Milano, MEDAGLIA D'ORO. - Fa'br. delle rinomate  
Lampade "AQUILAS", oltre 100 tipi diversi per svariati usi. - Mezzo milione di pezzi venduti.

**L'ompagnie des Forges**

DE

**CHATILLON, COMMENTRY  
& NEUDES-MAISONS**

Dieci Officine

—( PARIGI )—

Sedicimila Operai

*La più importante produttrice di  
Acciai speciali per l'Automobile*

Agente Generale in Italia

**ROBERTO SOLDATI**

Telefono 13-15

Via Ospedale, 17-19 - TORINO

**F. PRENAT & C.**

SI-CHAMONO LOIRE

Taglio di Ingranaggi

**VILBOEUF & LADREYT**

LEVALLOIS

Pezzi stampati in acciaio al nikel

*Forniture Generali per l'Automobile*

**S. P. A.**

**SOCIETÀ PIEMONTESE AUTOMOBILI  
ANSALDI-CEI RÀNO**

**SOCIETÀ ANONIMA**

**CON SEDE SOCIALE, UFFICI ED OFFICINE**

**IN**

**Barriera Crocetta - TORINO - Barriera Crocetta**

**Vetture di grande Turismo**

di **28 HP** a **4 Cilindri**

di **60 HP** a **6 Cilindri**

ottima fabbricazione, di solidità e di buon funzionamento.

Nou si tratterà di problema difficile, poiché la velocità della vetturina sarà in seconda linea. Il ministro desidera non avere però un unico tipo per ora; anzi se ne proveranno diversi tipi, come pure per il più poderoso servizio automobilistico postale intercomunale (altro progetto del ministro) saranno richiesti alle fabbriche tipi di omnibus e camioncini, questi destinati al trasporto di pacchi postali tra Comuni vicini.

Non spenderò parole per dimostrare che mentre attualmente per raccogliere le lettere dalle varie uffici occorrono diecine di sporchie e tardigradi camioncini a cavalli, con un numero limitato di questi furgoncini-automobili si otterrà svezetza nel servizio, puntualità d'arrivo all'ufficio di stazione e nella spesa anche un'economia.

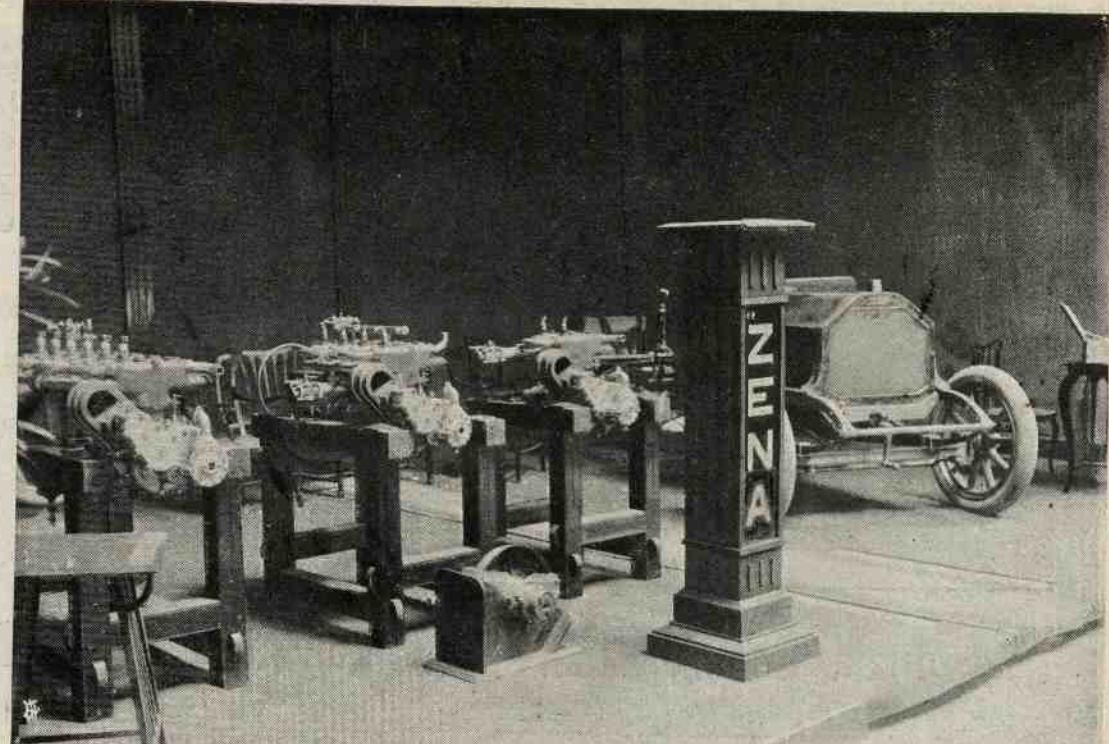
Le fabbriche italiane saranno dunque ben presto chiamate a questa gara per un tipo di vetturina destinata all'uso che ho avanti indicato, e poiché, in materia di costruzione, l'industria automobilistica nostra ha dato prove così splendide, non c'è da dubitare in un buon successo.

Auguriamo dunque di veder presto comparire questo tipo nuovo, che accanto alle magnifiche vetture dei *chassis* di 120, 100, 60... HP, sarà come un utile fratello minore, desiderato da tutti, specialmente dalla maggioranza... cioè dalle borse meno pesanti.

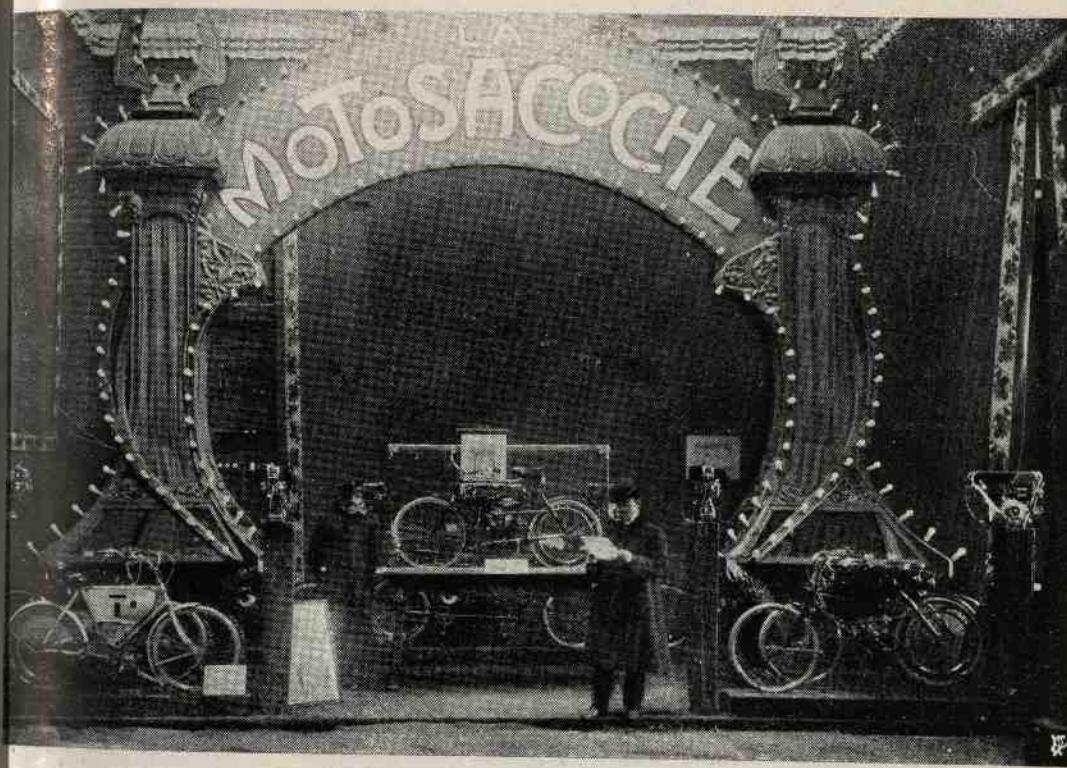
P. Di Melyna.

## Associazione Modenese automobilistica

Si è costituita in Modena un'associazione che assume il nome *Associazione Modenese Automobilistica*, allo scopo di procurare vantaggi morali e materiali



Nello stand della fabbrica di automobili Zena, di Genova-Bolzaneto, si ammirano parecchi motori che ci indicano una costruzione accurata e finita.



Società meccanica Italo-ginevrina « La Motosacoche », propone un tipo nuovo di motocicletta. Il motore è osservato studiato dai nostri tecnici.

Li automobilisti. Di essa potranno far parte tutti i proprietari di automobili.

La durata della società è per il 1907 con facoltà di prorogarla di anno in anno.

A domanda d'ammissione dev'essere presentata iscrizione alla Direzione, la quale decide per l'accettazione.

La Direzione si compone di un presidente, un vicepresidente, due consiglieri ed un segretario.

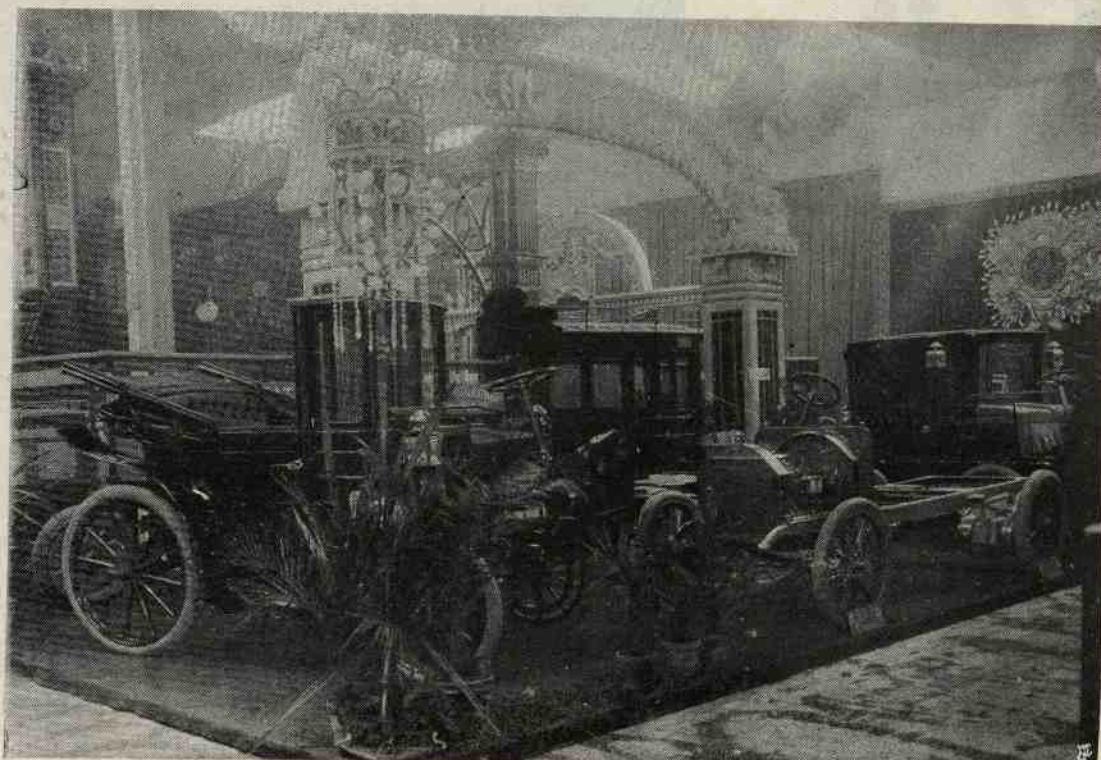
Per fronte alle spese sociali si provvederà con un'entità sui prezzi fissati delle merci, trattate che la Direzione fisserà a norma del preventivo principio d'anno.

## Nella biblioteca della STAMPA SPORTIVA

### La nuova guida pratica dell'automobile.

Nella biblioteca della Stampa Sportiva noi troviamo già elencati cinquecento e più volumi di opere che riguardano argomento dalla materia sportiva. Tutti i libri dello sport sono stati ormai studiati, discussi e critici da scrittori competenti, di tutti si sono ricordate le origini, si è segnalato lo sviluppo, si sono commemorate le vittime. Si è, così, lodata l'opera dei pionieri, degli organizzatori dell'educazione fisica, e degli inventori, dei benemeriti della grande, di quelle industrie che, come l'automobilismo, sono e si svilupparono con lo svilupparsi dello sport, hanno tanto onorato il nostro paese.

In questi ultimi tempi sono stati passati alle stampe importanti lavori tecnici sulla materia automobilistica, e riportarono successo; così ricorderemo gli studi del Padretti, del Marchesi, del Paglino, dei Grini, del Morasso, del Dainotti, del Marenco, i quali tutti ci hanno descritto con forma chiara il



Elegante come sempre è riuscito lo stand della Società Anonima Italiana Krieger che ci presenta l'ultima novità in fatto di vetture elettriche.

progresso di questa industria, che qui in Torino ebbe, si può affermare, il battesimo ufficiale.

Oggi un nuovo lavoro viene giudicato dal pubblico italiano, ed è appunto la *Guida pratica di Automobilismo* di cui è oggetto questo volume (rivolgersi alla Stampa Sportiva).

L'ing. E. Jovinelli, giovane assai colto, che ne è uno degli autori, ha da parecchio tempo rivolto i suoi studi all'automobile, e mentre della moderna vettura da turismo e da corsa ci ha dato una descrizione minuta, ha voluto riunire in questo volume tutti quei suggerimenti che possono scaturire solo da uno studio profondo della meccanica. Egli ha, nello stesso tempo, riempita una lacuna, poiché non si è solo proposto, col suo lavoro, di trattare la parte teorica, ma essenzialmente e principalmente ha voluto studiare e spiegare tutti quegli elementi della meccanica che costituiscono nell'insieme una vera e completa guida pratica dell'automobilista.

### Lo Sport Nautico.

È il titolo di una rivista tecnico-sportiva degli sport dell'acqua che ha iniziato col 17 febbraio le pubblicazioni in Milano. La direzione venne affidata al nostro amico Fabio Mainoni, uno fra i più competenti filonauti d'Italia. Auguri!

## La Mostra della Ditta Alessio

Di questi giorni abbiamo fatto una visita alla Mostra speciale di châssis, carrozzerie, accessori e abbigliamenti, che la Società anonima Garage Carrozzeria Automobili Alessio ha preparato, nei suoi locali in via Orto Botanico, n. 19, in occasione della 4<sup>a</sup> Esposizione internazionale di automobili. La Mostra è molto interessante e ci conferma l'intraprendenza e l'attività della sunnominata Ditta, e del suo direttore signor Alessio.

# Società Anonima "TAURUS,"

Capitale sottoscritto e versato L. 700.000

**TORINO** - Via Circonvallazione, 12 (Vanchiglietta)

## Fabbrica di Carrozzeria per Automobili

Tonneaux - Doppi Phaetons - Limousines  Handaulet Limousine tutto apribile (Specialità della Casa)

Handaulets - Milords - Berline - Omnibus - Furgoni - Camions, ecc., ecc.

*Carrozzerie pronte su Chassis di primarie marche.*

**TELEFONO 22-51**

Agenzia Generale per la Vendita: **D. & C. FLLI TRIULZI**

**TELEFONO 22-44**

**TORINO** - Via Pietro Micca, 9

**GARAGE:** Corso Re Umberto, n. 49 - **Torino**

Deposito Benzina - Assortimento completo di Accessori per Automobili

**ABBIGLIAMENTO PER CHAUFFEURS**

**TELEFONO 19-09**

## Visitare Esposizione Stand N. 11

# "RAPID," Società Torinese Automobili

Vetture Sport:

12, 16 - 24, 24 - 40  
50 - 70 HP



**OMNIBUS**  
**CAMI**ONS  
**INAFFIATRICI**



Motori per Canotti  
Carri per Servizi pubblici

**TORINO**

Officine

Barriera di Nizza  
e Barriera San Paolo



Visitare i tipi 1907 allo Stand N. **41** nel Salon di Torino

# Le grandi prove del 1907

## Le decisioni dell'Automobile Club d'Italia

Lunedì si è radunata in Torino la Commissione sportiva dell'Automobile Club d'Italia: erano presenti il march. di Soragna presid., dott. Guastalla, segretario, dott. Weilschott, Montù, ing. Cavalchini, Coltellotti, ing. Gamba, march. Ferrero, avv. Goria; scusarono l'assenza il conte Oldofredi, Crespi, De Risi, Agnelli.

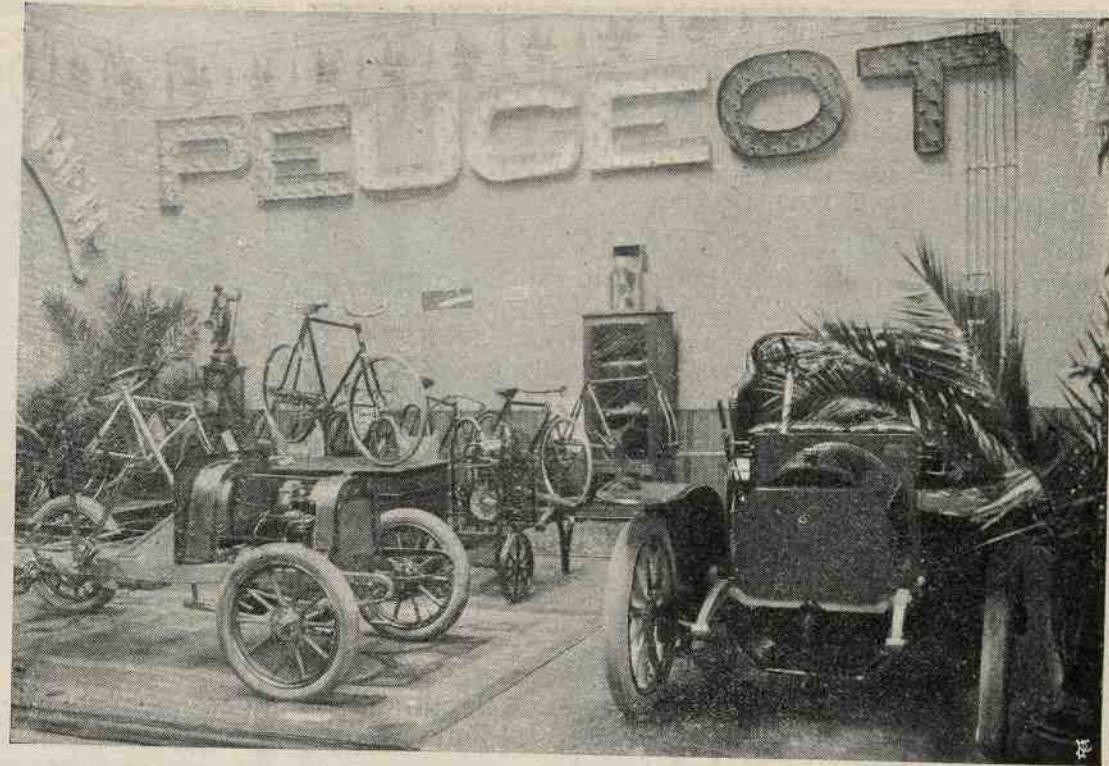
Approvato il verbale della precedente seduta, la Commissione sportiva procede alla modifica di paesi articolati del regolamento di corsa, che sarà breve pubblicato nella sua nuova edizione.

Il presidente comunica le disposizioni prese per la gara di Brescia, che danno certo affidamento per la autorizzazione. Dà quindi lettura dello schema regolamento, redatto in modo che in detta gara saranno concorrente tutte le vetture iscritte alla gara dell'Imperatore di Germania. La Commissione sportiva approva il regolamento, lasciando facoltà all'Automobile Club di Milano di completarne le disposizioni particolareggiate.

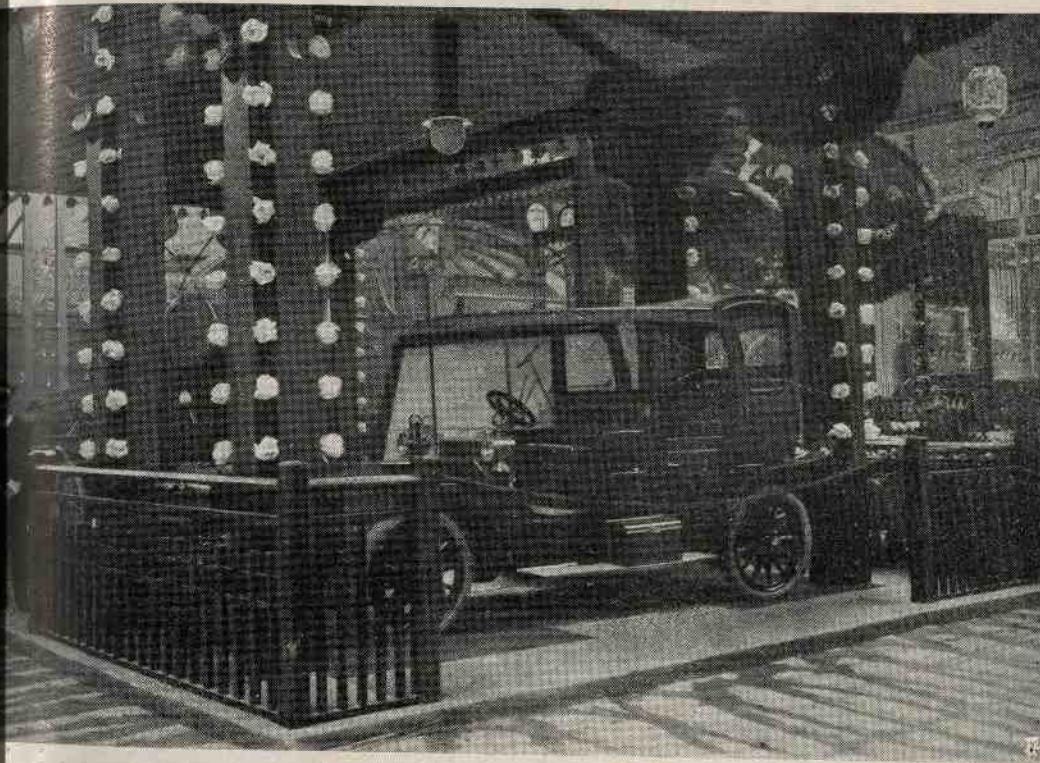
Il march. Ferrero comunica lo schema di regolamento per il Concorso di regolarità dell'Automobile Club di Torino, che è approvato dalla Commissione. Intervengono quindi i rappresentanti dell'Automobile Club veneto, ed in seguito a discussione è fissata per settembre la cosa Padova-Bovolenta ed il record km. colla condizione che esso sia percorso nei sensi.

Approvato il regolamento relativo, come pure quello della riunione di Verona del 19 marzo p. v. Sui la seduta del Consiglio direttivo.

Presiede la seduta il march. Ferrero; presenti i signori Montù, segret.; Di Soragna, Guastalla, Gamba, Coltellotti, Stucchi, Corinaldi, De Mari, Scusano l'assessore P. Crespi, il comm. Johnson ed il barone De Ris.



Nello stand della fabbrica Peugeot il visitatore può ammirare una serie pregevole di macchine solide e pratiche, dalla bicicletta all'automobile.



Un caratteristico stand, in stile giapponese, accoglie i veicoli della nuova marca torinese Standard che ha già parlato tanto di sé su ogni mercato internazionale.

Consiglio approva le modificazioni al regolamento proposte dalla Commissione sportiva.

Conferma il riconoscimento dell'Automobile Club italiano per il 1907 il mandato al Moto Club italiano.

Ufficio la presidenza di formulare un memoriale ministeriale, nel quale prendendo occasione dalla circolare ai Prefetti in merito alle segnalazioni notturne degli automobili, si chieda che sia rispettata la norma imposta ai carrettieri di dare un fiamme sul loro veicolo, ed altre analogie osservazioni. La seduta è tolta.

La Commissione sportiva dell'Automobile Club Francia ha scelto il circuito della Senna inferiore teatro del prossimo Grand Prix automobilistico. I veicoli proposti per il Grand Prix erano i se-

guenti della Marne, che va per Châlons, Théâtre, Bergères, Les Vertus, Fère Champenoise, Bressous e Châlons; circa 88 km.

Circuito dell'Eure, per Evreux, Quattro strade, Bresnil, Danville, giro della strada di Mort et Evreux; km. 86.

Circuito della Senna inferiore: Dieppe, Envermen, Nièvre, Eu e Diepp; circa km. 81.

Ultimo, che è quello prescelto, ha un percorso eccellente sotto ogni rapporto. L'attraversamento di Eu non è noioso; esso non è molto lungo e un solo virage, seguito da una salita al 7 per cento.

A proposito della gara Pechino-Parigi, il principe Borghese ha spedito al Matin il seguente dispaccio:

Palazzo Borghese. — Mi iscrivo alla vostra gara Pechino-Parigi, con una vettura Itali. Se riconoscentissimo se voleste farmi conoscere

al più presto possibile i particolari, perché io possa prepararmi. — Principe Scipione Borghese.

Finora 80 persone, tra costruttori e conduttori, si sono impegnate a questa prova formidabile.

Ese si sono recate al Matin avantierie e hanno appreso che occorrerà prepararsi a spedire le vetture fin dal 24 aprile prossimo a Pechino, in ogni di partenza. I viaggiatori partiranno più tardi.

\*\* Le iscrizioni alla targa Florio aumentano di giorno in giorno. Oggi ne abbiamo altre tre, e cioè quelle di tre vetture della società italiana Deluca-Daimler.

## CORRISPONDENZA

Torino — Club Sport Robur. Grazie, al più presto. Milano — G. Muggiani. Grazie della nuova caricatura. Di tale personaggio pubblichiamo il ritratto solo due numeri addietro.

Genova — G. B. Rota. Appena lo spazio ce lo permetterà. Mandi la quota dell'abbonamento.

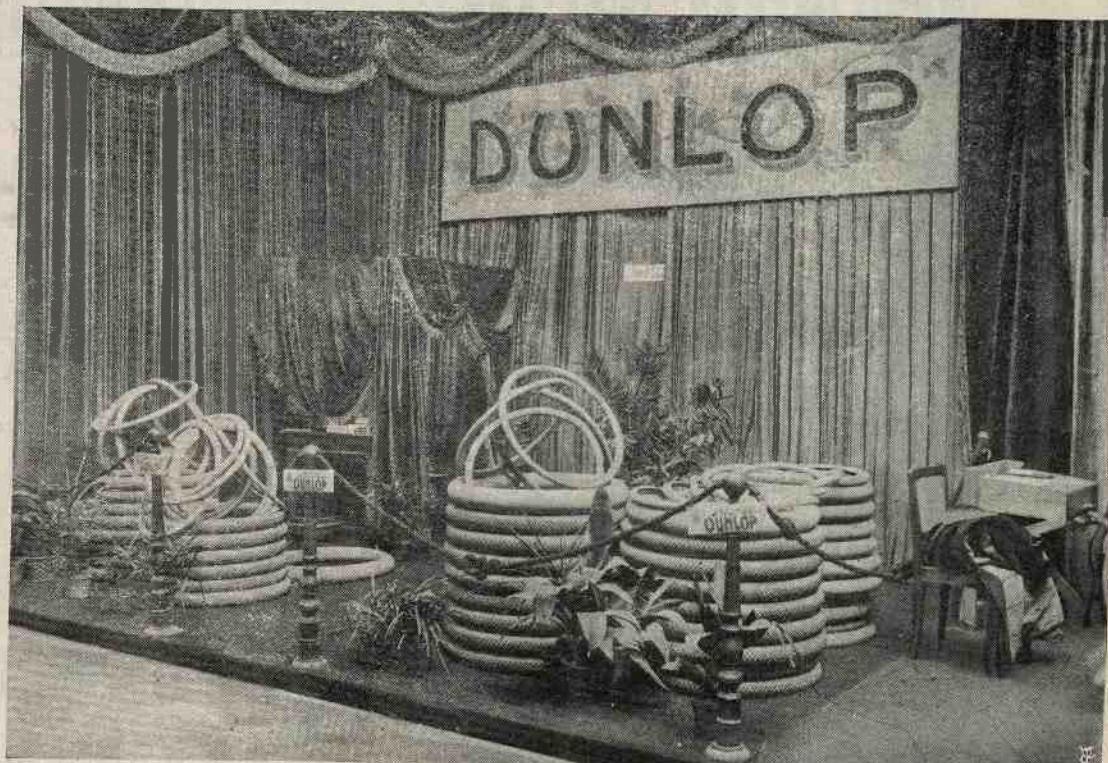
Pallanza — Lizzini. Grazie. Pubblichiamo, saluti. V. G.

Parigi — Galante. Pubblichiamo subito nella rubrica sportiva della Stampa.

Volti — Bixio. Abbiate pazienza, fra qualche numero.

## CHAUFFEUR

proveniente da cocchiere, abile lavatura, manutenzione carrozzeria, cereasi. Occorre sia prudente, abilissimo conduttore grosse vetture. — Richiedansi primarie referenze. — Indirizzare R. A. G. presso Stampa Sportiva, Torino.



Tutte le ultime novità riguardanti la fabbricazione dei pneumatici si possono osservare nello stand della Casa Dunlop.

# FIAT-MUGGIANO

Società Anonima per la costruzione di Autoscafi  
Capitale Statutario L. 3.000.000 - Emesso e versato L. 1.000.000

## SEDE IN TORINO

Cantiere di Costruzione al MUGGIANO (Spezia-Italia)

Specialità nella costruzione di scafi leggeri in lamiera zincata

Imbarcazioni speciali per navi da guerra

Barche Torpedinieri - Torpedinieri

## TORPEDINIERE SOMMERGIBILI

Bettoline per trasporto munizioni e materiale in genere - Yaekts, ecc.

Applicazione in tutti gli scafi anzidetti dei motori marini  
dei tipi speciali, studiati e costruiti dalla

**F. I. A. T.**

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

per l'impiego della

BENZINA - PETROLIO D'ILLUMINAZIONE ed OLIO PESANTE  
DI QUALUNQUE FORZA

Progetti completi per la costruzione di qualunque dei galleggianti  
sopra indicati di qualsiasi dimensione e per qualunque scopo  
militare, commerciale o da diporto.

Lettere: FIAT-MUGGIANO - Spezia (Italia)

Telegrammi: AUTOSCAFI - PERTUSOLA.

# V. RICHIARDONE & C.

Via Cibrario 10 - **TORINO** - Via Cottolengo, 30

Telefono 20.54

## STABILIMENTO ITALIANO

per le

Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili

## Rinforzo in Cuoio

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

Visitate alla 4<sup>a</sup> Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino lo

**Stand 160**

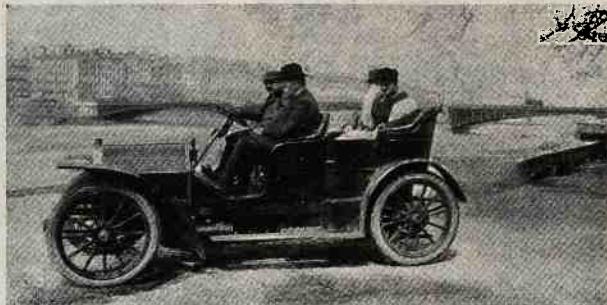
# Automobili BERLIET

LIONE (Monplaisir)

Rappresentante Generale per l'Italia:

**ING. G. F. PARADIS**

23-4, Via S. Lorenzo - GENOVA - Telefono 18-17



Chassis speciali per Vettture da città, da grande turismo, da corsa. Chassis per Omnibus da 12, 15 e 34 posti. Chassis per camions, per carichi da

1500 a 5000 Kg. Gruppi completi con motori speciali per e canotti automobili nei tipi 22-40 - 60-80 HP. Chassis speciali per vetture Automotrici per servizi su rotaie.

Il motore BERLIET continua ad avere il record di consumo e della regolarità.

Visitate

alla IV

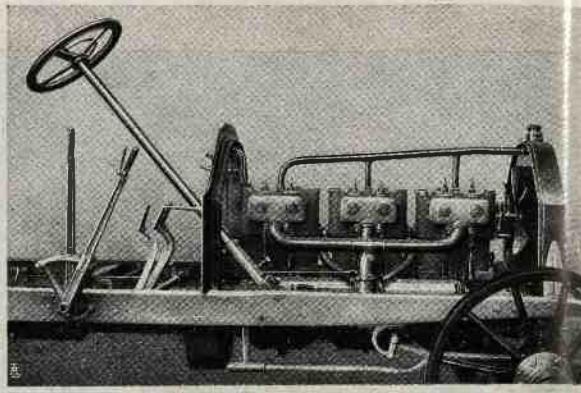
Esposizione

Internaz. di

TORINO

lo Stand

**66**



# CENISIO

RADIATORE BREVETTATO

LAVORAZIONE LASTRA

# ALGOSTINO, BALAGNA & C.

**TORINO**

Via Madama Cristina, 107 - Telefono 28-02

Agenti esclusivi per la vendita:

**ALGOSTINO & CODA**

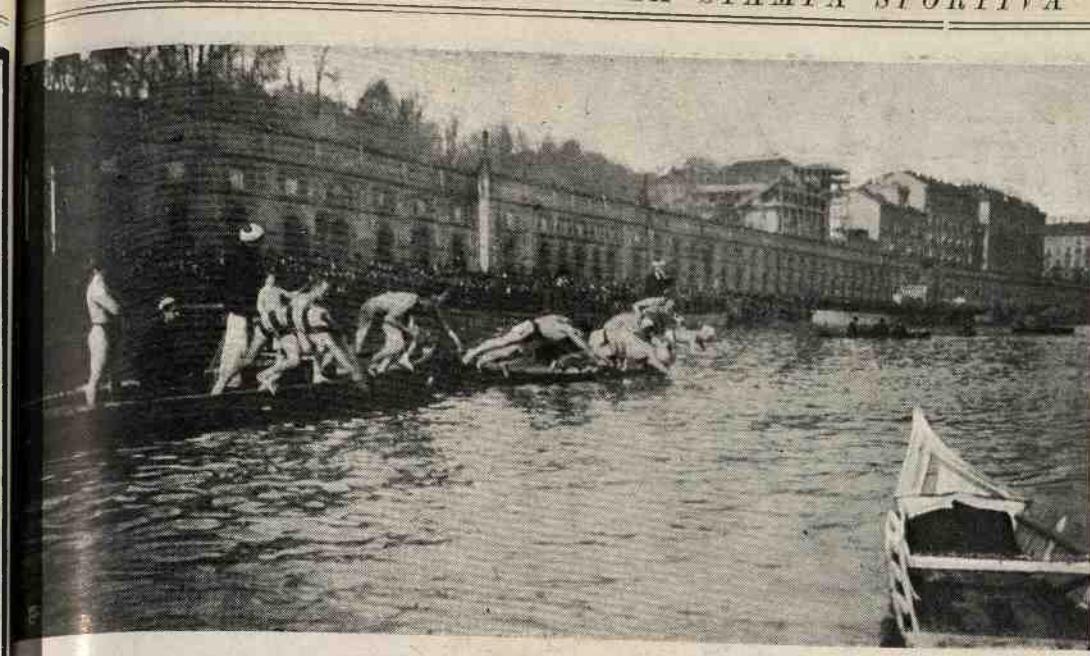
Via S. Maria, 10 - Telefono 28-03

**TORINO**

Visitate alla

IV Esposizione Internazionale di Automobili di Torino

**lo Stand N. 66**



*Il momento in cui si inizia la gara per la traversata del Po.*

(Fot. Arturo Ambrosio - Torino).

## Foot-ball

### I Campionati nazionali.

Poco abbiamo da dire su questa sfortunata stagione di Campionati. Nessun match ebbe luogo domenica scorsa a causa della neve che per gran parte ancora i nostri campi di gioco. Dove non c'è neve, il terreno — trasformato in una pozza uniforme — non è assolutamente adatto, né possibile ad una regolare esplicazione del nostro gioco del calcio.

Speriamo per il 21 d'avere quattro o cinque partite contemporeaneamente perché venga ripreso, almeno in parte, il normale svolgimento del Calendario federale.

Pertanto annunciamo con vivo compiacimento la

in facoltà di poter fare un buon paio di scarpe da foot-ball.

Diremo pertanto, in linea generale, come ce n'ha insegnato l'esperienza... degli altri, ed in parte anche nostra, che la punta delle scarpe deve essere anzitutto di cuoio, e, senza aver rinforzi metallici, deve tuttavia avere la maggior durezza e resistenza possibili; da abolirsi assolutamente sono i ganci che in breve, sotto la pressione del pallone — specie nei calci di volata — si schiacciano, si deformano, rendendo più difficile la slegatura della scarpa, e producendo a volte delle vere sofferenze al collo del piede.

E' perciò da scegliersi l'allacciatura cogli occhielli; questi poi, perché la scarpa possa serrare bene il piede, dovranno trovarsi sufficientemente vicini gli uni agli altri.

I due bordi della scarpa non dovranno però toccarsi completamente, e tanto meno sovrapporsi sul collo del piede, e ciò per permettergli l'elasticità necessaria, requisito indispensabile in special riguardo ai *terzini*, i quali sarà bene che si assicurino sempre la calzatura con delle corregge elastiche.

Passiamo ora alla suola: essa deve essere di cuoio robusto, senza talloni, e soprattutto sarebbe desiderabile ch'essa non fosse cucita, ma ribadita.

E ciò per una ragione semplicissima.

La scarpa pel foot-ball, più di qualunque altra adibita alla caccia, al podismo, al tennis, è sottoposta ad un lavoro tutt'altro che indifferente; a seconda delle condizioni in cui si svolgono le partite, essa deve guazzare nel pantano, pestare la neve, dissecarsi al sole. Per essa non s'usa pietà! Con qualunque tempo essa deve poter fare il suo dovere...

Ora, la più elementare pratica consiglia d'abbandonare le suole cucite nelle quali i punti marciscono rapidamente, si rilassano, e finiscono per cedere completamente; con la ribaditura invece nulla di ciò v'è a temersi e la suola acquisterà nel mentre una certa rigidità evitante di deformarsi sotto l'azione dei bolloni.

In riguardo a questi noteremo che se essi sono utilissimi su di un terreno pesante e sdruciolato, altrettanto riescono importanti alla pianta del piede su di un terreno leggero, secco; in questo caso sarà meglio armare le suole di strisce latitudinali di cuoio; anche dei leggeri bolloni di gomma potranno nella stagione estiva servir meglio di quelli spessi e rigidi di cuoio.

Tutte queste raccomandazioni si comprende che le rivolgiamo in modo speciale ai giocatori dei grandi matches, ai quali ogni più piccola attenzione può essere coefficiente di vittoria.

E' inteso però che coefficiente... pregiudiziale deve essere nel giocatore quella tal cosa che i veneziani chiamano: *el soramanego!*...

G. C. C.

## Un cimento invernale a Torino La traversata del Po.

Dinanzi a numeroso pubblico, nel pomeriggio di domenica 17 febbraio, alle ore 14,30, si svolse nel Po la grande gara internazionale di nuoto, organizzata dalla *Gazzetta dello Sport*, alla quale parteciparono i principali campioni italiani e francesi.

Il percorso da superare era compreso fra il monumento a Garibaldi e lo *châlet* dei canottieri *Espria*.

Gli iscritti erano: Franco Amatore, R. N. di Milano; Tettamanti, *Sportiva* di Germignaga; Korner Giulio, R. N. di Milano; De Pasquale F., R. N. di Spezia; Gemelli Felice, R. N. di Milano; Laussel Raymond, S. I. N. di Parigi; Besana Edoardo, R. N. di Milano; Guidobono Carlo, R. N. di Milano; Retacchi Fernando,

R. N. di Roma; Mascheroni, A. U. Atlet. di Legnano; Debenedetti E., R. N. e S. S. di Torino; Novaresi Tommaso, libero, di Torino; Peracchini A., *Audax* Pod. di Arona; Silvestro Fantoli, R. N. di Milano; Emari Giovanni, libero, di Torino. La gara, che fu disputatissima, diede il seguente risultato:

1. Retacchi, R. N. di Roma in 1'11" 5/5; 2. Amatore, R. N. di Milano; 3. De Pasquale F., R. N. di Spezia;
4. Tettamanti, *Sportiva* di Germignaga; 5. Korner, R. N. di Milano.

Il francese Laussel si ritirò all'ultimo momento, in seguito ad un'indisposizione.

Subito dopo la gara ebbe luogo un ricevimento alla Società *Esperia*, la cui Direzione pensò ad un *comfort* per i concorrenti.

## Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano

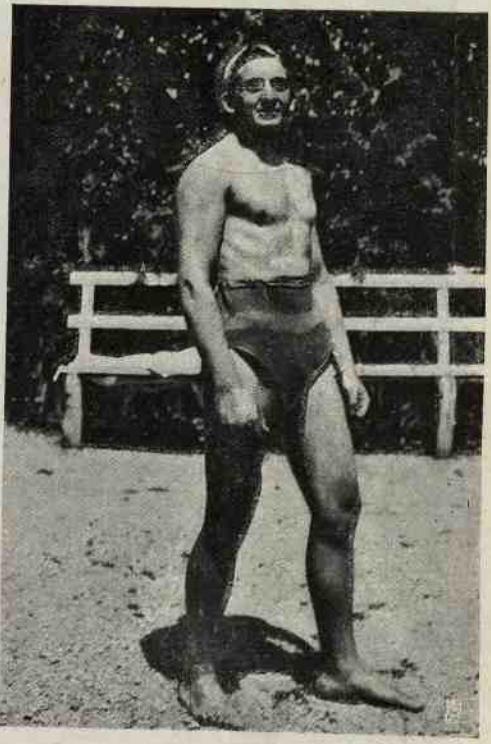
Il Comitato esecutivo ha tenuto seduta il 14 corr., e deciso sopra vari punti importanti, interessanti per la miglior riuscita della Mostra. Venne nominata una Commissione incaricata della distribuzione ed assegnazione degli *stands* agli espositori.

Venne approvato il progetto di un concorso per decorazione di aiuole e *parterres*, da tenersi durante la Mostra, con premi in danaro e diplomi.

Venne pure stabiliti i prezzi di abbonamento per tutta la durata della Mostra, valevoli anche la sera, in L. 5; mentre per i soci di associazioni sportive il prezzo è ridotto a L. 4.

Possiamo preannunciare che l'Esposizione si presenta con le più attraenti promesse e che l'illuminazione, sfarzosa, sarà di effetto sorprendente.

Infine sarà tenuta una lotteria a scopo di beneficenza durante la Mostra, e nelle tre domeniche saranno sorteggiati i premi consistenti in una bicicletta, una motocicletta ed una vettura automobile.



Retacchi, vincitore della gara per la traversata del Po.

## RITARDI DANNOSI

Il rinomato cantiere *Fiat-Muggiano* di Spezia, già iscritto all'Esposizione di Torino dove contava presentare un suo auto-scafo pregevolissimo, e per cui i tecnici ebbero moltissime lodi, deve con suo dispiacere rinunziarvi per ritardi ferroviari (il viaggio da Spezia a Torino durò un'ormai notevole, cioè 15 giorni), che fecero giungere il prodotto in questione alle porte dell'Esposizione, proprio quando era già scaduto il tempo di accettazione. Ancora una volta i disservizi ferroviari hanno causato ad una gran Casa un danno morale e materiale certo non di lieve importanza.



Dopo il cimento alla Società Esperia.

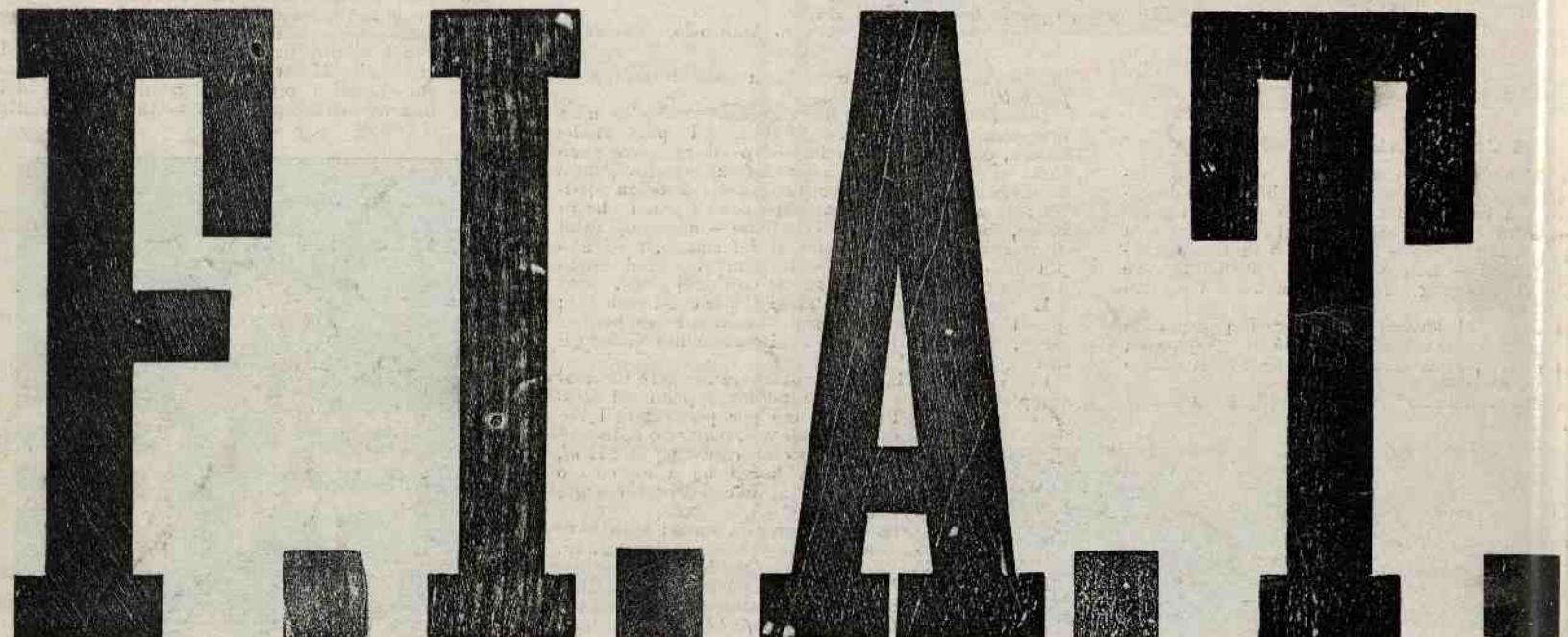
(Fot. Arturo Ambrosio - Torino).



ALLA

# 4<sup>a</sup> Esposizione Internazionale d'Automobili di TORINO

la



*ha esposto i suoi interessantissimi Modeli 1907 ad avviamento AUTOMATICO ad aria compressa che ottennero il massimo successo alle Esposizioni di*

**Berlino, Londra, Parigi e New-York**

**F. I. A. T.** Fabbrica Italiana di Automobili  
**TORINO**

**OFFICINE:** Corso Dante, 35-37 - Via Cuneo, 20 - **DIREZIONE:** Corso Dante, 30.