

# LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma  
 Ginnastica - Cecchi - Tiro - Podismo  
 Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo  
 Alpinismo - Arcostatica  
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

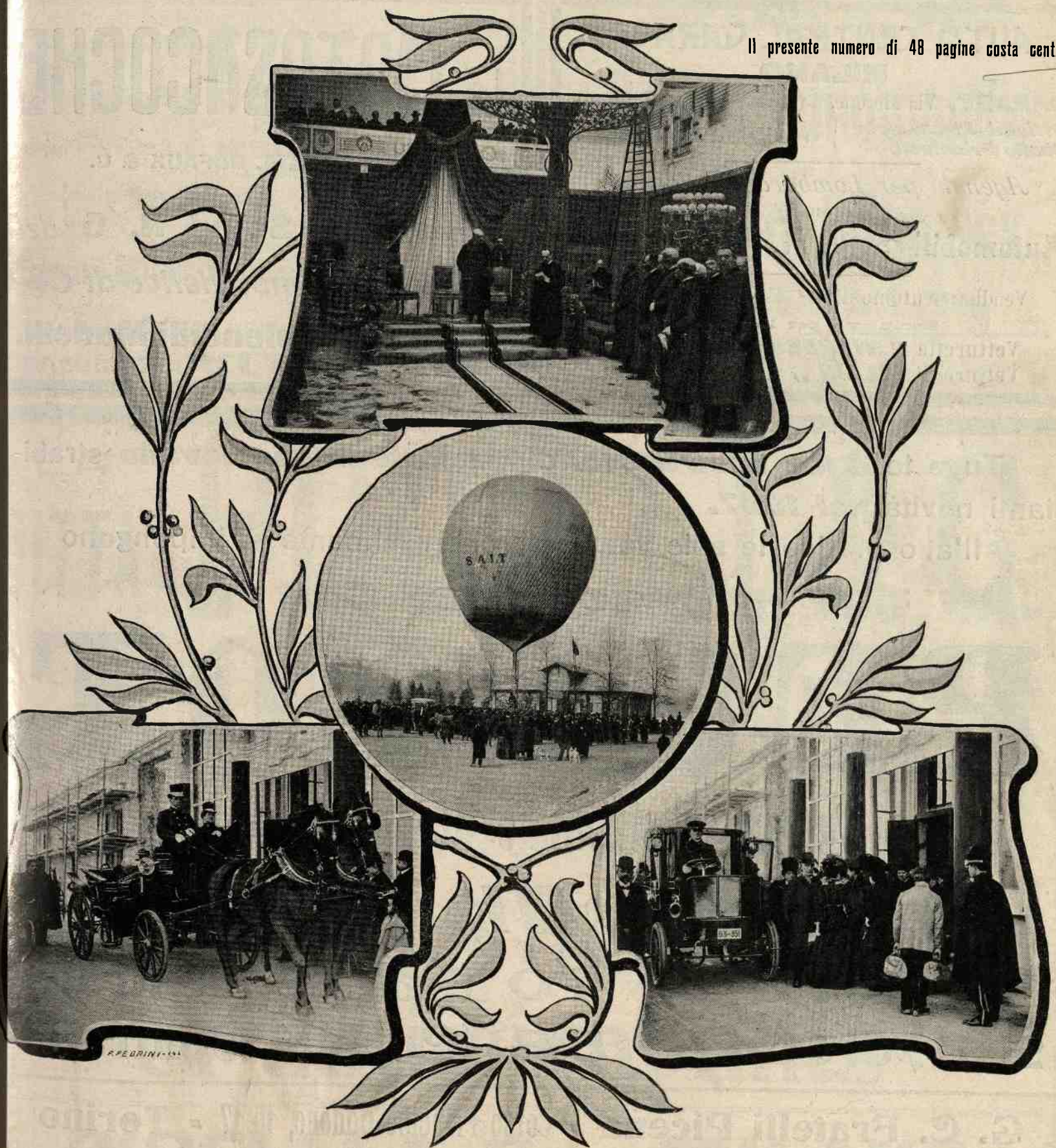
**ABBONAMENTI**  
 Anno L. 5 - Estero L. 9  
 In Numero Italia Cent. 10  
 Estero " 15 Arretrato Cent. 15

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**  
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
 TELEFONO - 36

**INSERZIONI**  
 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*

**Automobili S. P. A.** delle (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 **pei 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** - **GRAND PRIX**  
1906

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.

**Pneumatici HUTCHINSON saranno i preferiti nel 1907**

*Esigete dai vostri fornitori*

**pneumatici HUTCHINSON**

**PNEUMATICI**

**PETER**

Visitate al **Salone** di Torino

**STAND N. 70**

i

**Cerchi smontabili**

ed i

**Pneumatici "Simplex,,**



**brevettati**



*Rappresentante per l'Italia:*

**ADAM BOOS - Milano - Foro Bonaparte, 70**

LA

DITTA

**PIRELLI & C.**

espone allo **STAND**

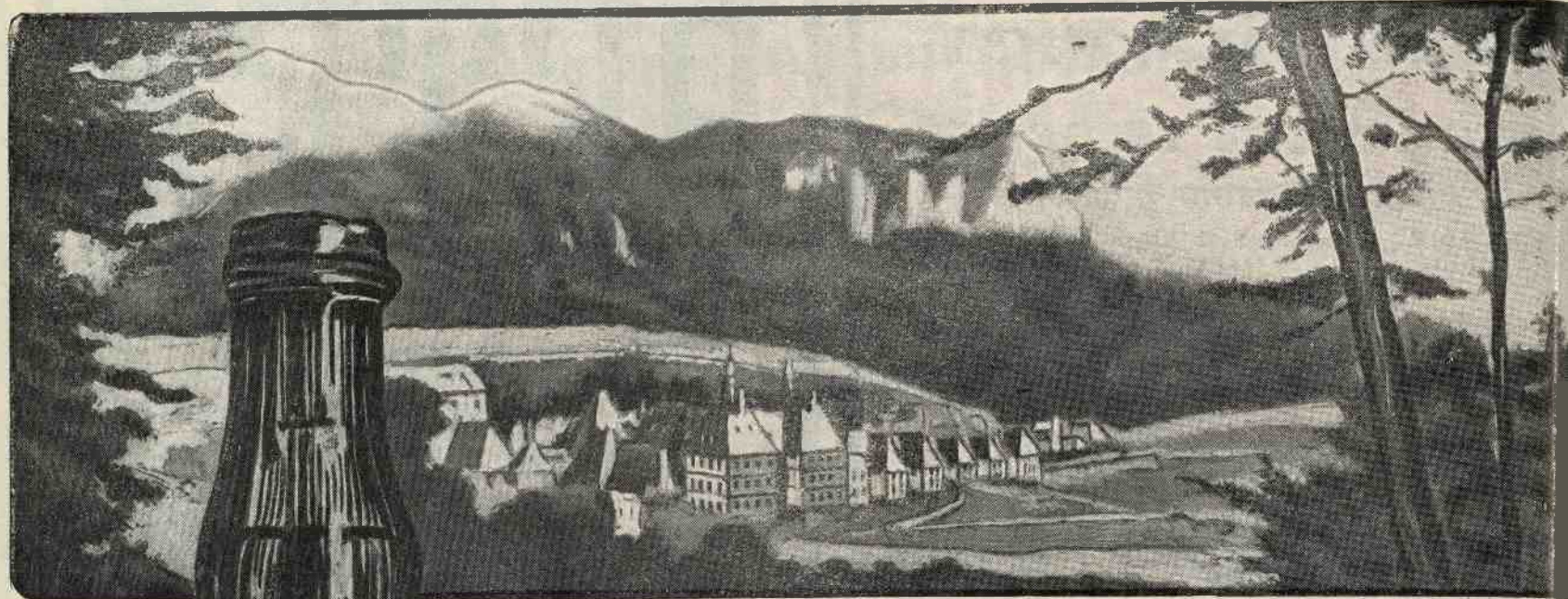
**N. 13**

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 86  
TURIN

**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 in principio d'anno e dedica alla IV Esposizione di Automobili — uno dei maggiori avvenimenti sportivi internazionali — questo numero di quarantotto pagine.

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

quel bianco, fin dalle 10, un'animazione, una vivacità insolita: da ogni viale erano vetture che sbucavano, *coups* signorili che filavano a gran trotto; automobili di tutte le dimensioni, di tutte le fogge che impiegavano l'aria dei loro appelli attrettati 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, fervono ancora gli ultimi preparativi, si dà mano

gante, per non dire lussuoso. Quest'anno, infatti, più ancora degli anni precedenti, si costrussero *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 Ditte 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 Ditte più importanti le troviamo sparse un po' dappertutto, parecchi *stands*, data la loro ubicazione, non figurano come dovrebbero. Ciò non ostante, 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 sfarzo 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 annunzia l'inizio della cerimonia inaugurale, tutto è al suo posto, l'ordine e la pulizia regnano ovunque ed ogni espositore ha lasciata 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 celeremente 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 quadruplicata 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 sostenitori.

L'augurio nostro è quello del popolo torinese, il quale vuol vedere la sua città sempre alla testa del movimento industriale. Di uomini e di danaro non si direbbe nella capitale piemontese, per cui, egregi signori industriali, riuniamoci ed agitiamoci in pro del Palazzo Permanente.

La *Stampa Sportiva*, che fu l'ideatrice della Mostra, dà e darà sempre il suo modesto e completo appoggio.

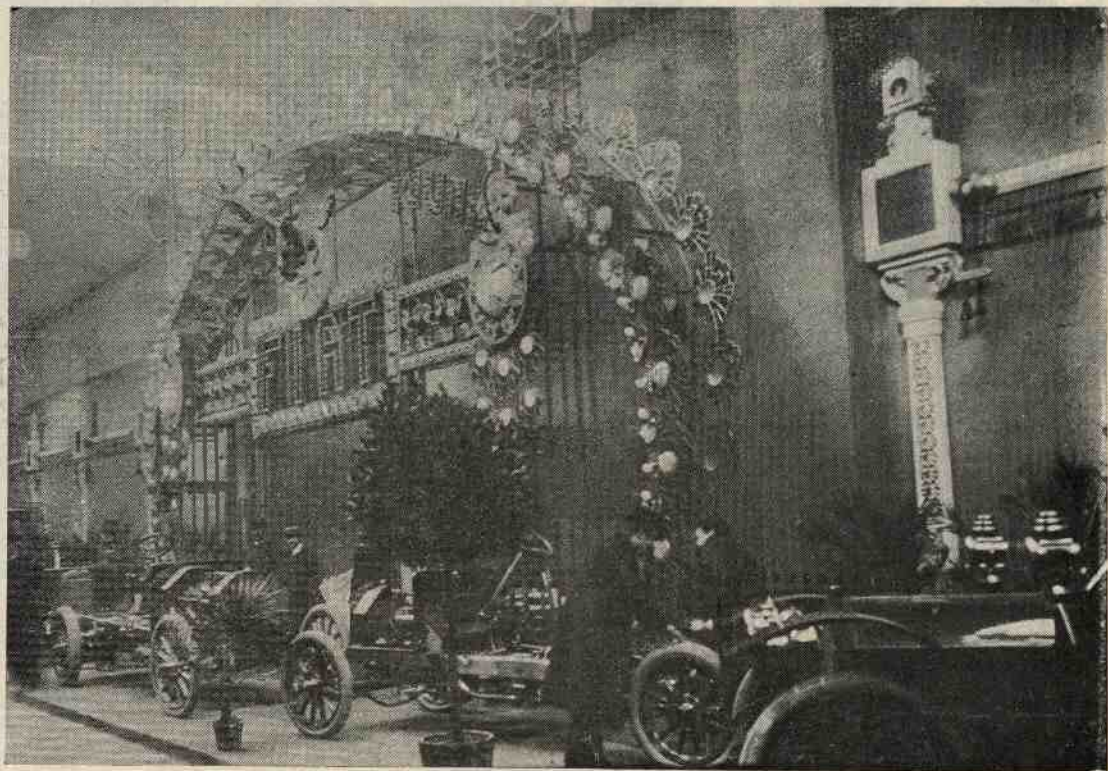
## Prima dell'apertura.

L'inaugurazione ufficiale del IV Salon si ebbe sabato mattina 16 febbraio.

La mattina era gelida, ma bellissima, ed il parco del Valentino, tutto bianco di neve, di ghiaccioli di brina, aveva l'aspetto di un vero parco boreale, in un paesaggio pressoché polare, traversato da

a disordine gli ultimi drappaggi, a picchiare gli ultimi colpi di martello, e la folla, che incomincia a riversarsi per le sale, passa in mezzo ad un disordine laborioso e rumoroso, che non è privo, neppur esso, delle sue attrattive.

Questo lavoro febbrile per tutta la notte non è cessato un istante. In poche ore si fecero miracoli, e tutto l'ambiente assunse un aspetto ele-



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

## Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli né punes, 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 **4ª Esposizione Internazionale di Automobili - Torino.**

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

**DE DION-BOUTON**

Chassis **8-9** HP a 1 cilindro, L. **6.300**

” **10-12** ” a 2 cilindri ” **8.000**

” **15-20** ” a 4 ” ” **13.000**

” **30-40** ” a 4 ” ” **19.000**

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.

Carrelli. 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 Alta Italia.

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

**La cerimonia inaugurale.**

La funzione inaugurale ebbe luogo nel salone centrale, verso l'uscita del qua e era stato eretto il palco delle autorità; da un'alta tribuna una scelta 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 onm. 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 comm. Testera; il capo-gabinetto del sindaco cav. Rovetti; il capo-gabinetto del prefetto cav. Salvadori; i membri del Comitato organizzatore conte Gastone di Mirafiori, ingegnere Marietta, cav. Rostain, cav. ing. Arturo Ceriana, signor Month, il cav. Diatto, il dottor Rossi; fra 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*, sig. 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 Reichel 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.

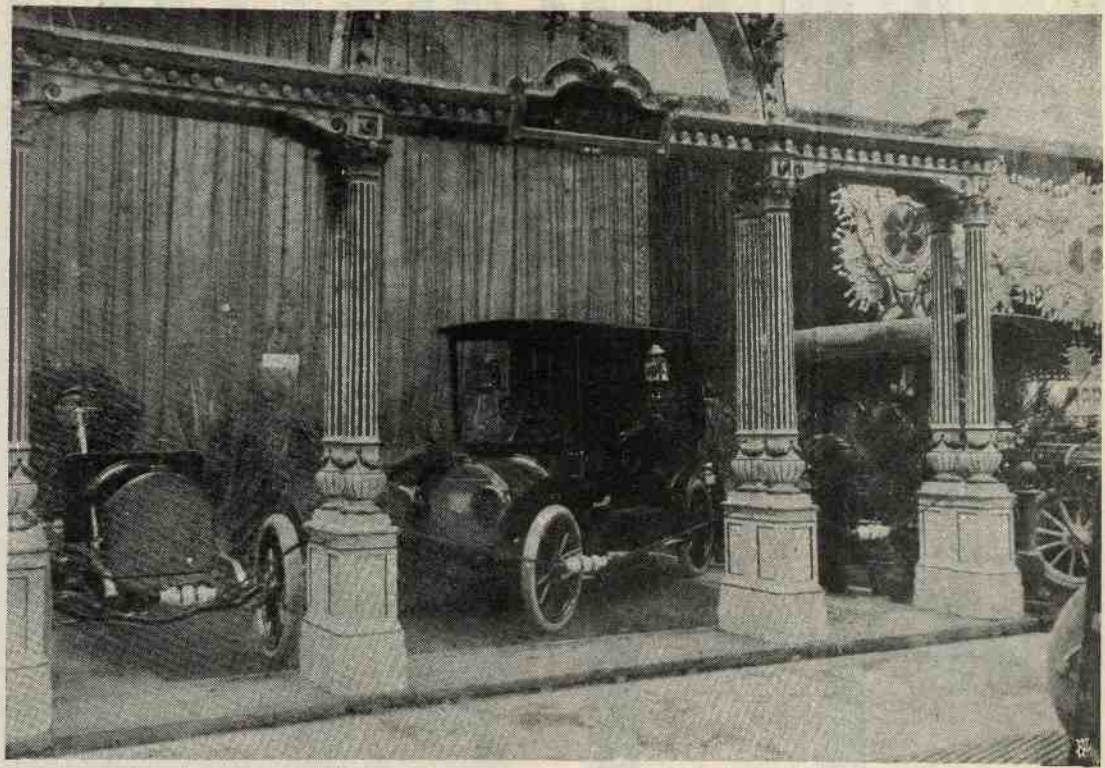
**Parla il presidente del Comitato.**

Quando il Duca di Genova e le autorità ebbero preso posto nel locale della cerimonia ufficiale, prende 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, poichè oramai ne avete la prova evidente nella vita d'ogni giorno, che esso ha conquistato come un dominatore, facendo proceliti innumerevoli e correndo le strade, squarciando 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'accoglienza 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 del- dell'estero.

Plaude 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 inaffiamento in uso presso il Municipio di Torino.*

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”**, Vetturetta 6 HP 2 cilindri

Vendita esclusiva:  
Società Anonima FRERA - Milano

Vetturetta 4 cilindri, 8 HP

**FRERA-ZEDEL**

Depositaria esclusiva:  
Società Anonima FRERA - Milano

**OMNIBUS CAMIONS** della Casa Gebrüder Stoewer di Stettino

Ogni forza e tipo

Depositaria 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 00 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 conferitomi 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. Colletti, 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 riuscita 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 riuscita 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 spianata presso il monumento al principe Amedeo, per assistere alla partenza del pallone *Principessa Letitia*, della Sezione torinese.

### La festa aereonautica.

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

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



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

ricare a voi il saluto e l'augurio del Governo; imperocché, 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 operaia 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 schiuderanno all'avvenire dell'automobilismo? Certo che ormai una sagace politica di trasporti non può non considerarlo come un coefficiente importante. L'automobile conquistò un posto eminente fra gli strumenti della economia generale servendo 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 più maggiori e più fiorenti industrie. Oggi Torino può con orgoglio presentare al mondo civile lo spettacolo di questa Mostra, in cui hanno tanta parte i prodotti delle sue celebrate officine, l'Italia tutta oggi rende omaggio alla grande mobile città che ha trovato nelle forti tradizioni, il carattere, nell'industria energia dei suoi abitanti il mirabile impulso per creare novelle 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.

Quindi l'on. Schanzer dichiara aperta in nome del Re la IV Esposizione Internazionale d'Automobili.

Tutti i discorsi vennero accolti da grandi applausi.

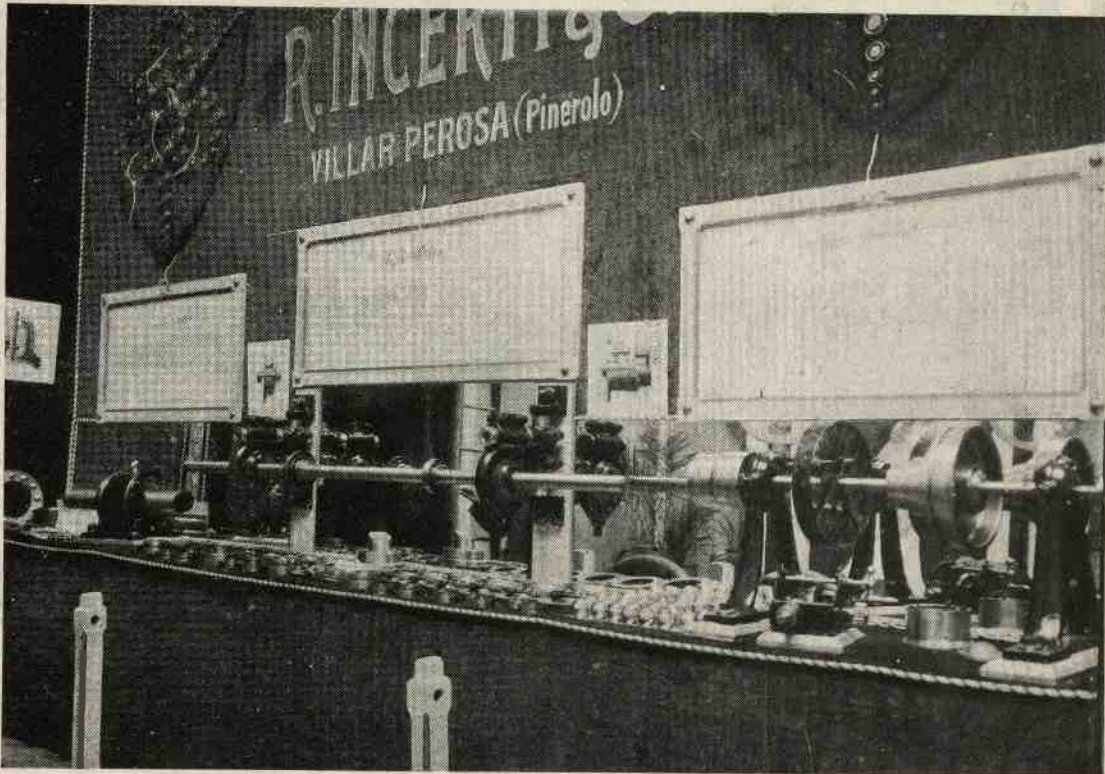
### Il banchetto ufficiale.

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.

Al 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. Gasparini.

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 e C.

il generale Barbieri, l'ing. cav. Claretta, il cav. avvocato Gorla-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 Letitia*, 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** „ pre-  
“ senta una notevole specialità; esso è costruito  
“ appositamente della nota **Fabbrica Italiana Re-**  
“ **ipienti Inesplodibili**, e garantisce quindi da  
“ qualsiasi pericolo d'incendio e di scoppio „”

I tenenti Mina e Sacerdote si librarono ancora una volta nell'aria, portandosi in pochi minuti a 400 metri. Dopo aver assistito ad un magnifico ammontamento, presero terra definitivamente verso le 13,30, presso La Loggia, nei dintorni di Trofarello. Depositarono il pallone in una vicina cascina, i due aeronauti 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 i congegni meravigliosi che sembrano chiudere in se 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 della sua pratica ed elegante organizzazione.

Parecchi dei nostri migliori artisti hanno concorso a tale risultato, e fra essi ci piace ricordare il Ceragioli, il Gaido, il Brugo, il Chiapasco, l'Alloatti, il cav. Cussetti, il Mazzuccotelli, il marchese D'Adda, lo scultore Colonna, il Beltrami, ecc.

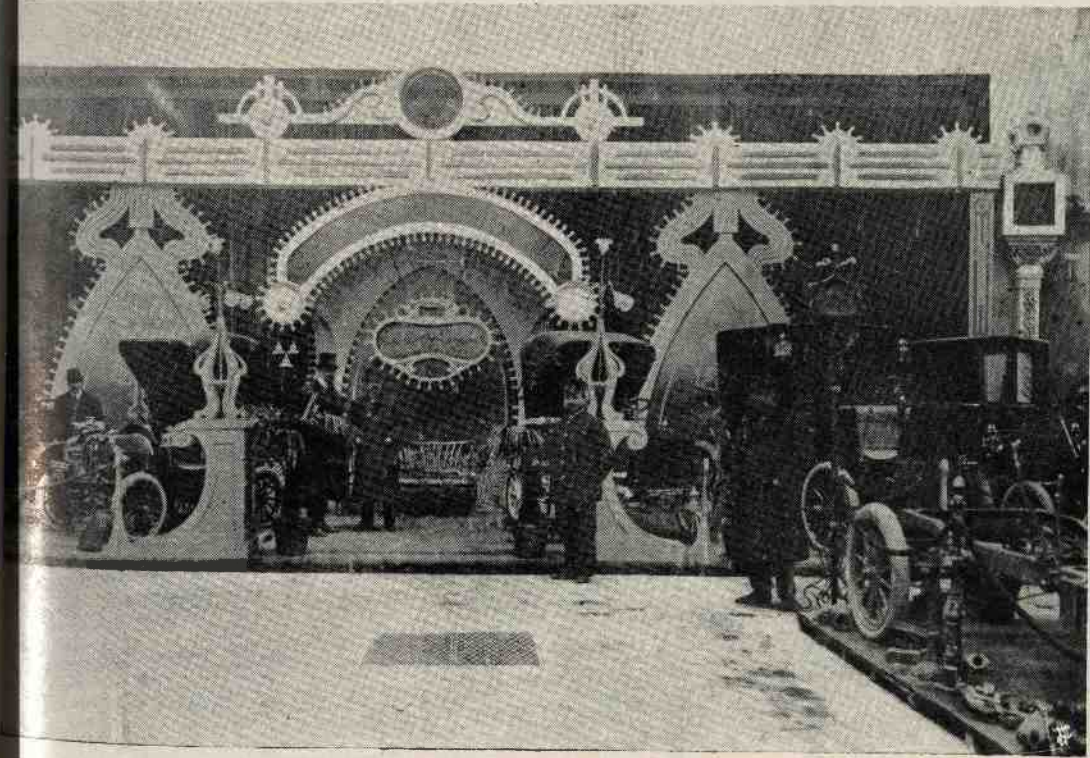
Fra gli *stands* italiani, che maggiormente colpiscono l'occhio del visitatore, citeremo quello dei *trayes* riuniti, lavoro del Ceragioli; un altro stand imponente, severo nelle sue linee, costruito in ferro battuto con ornamenti in rame, è quello della Casa tedesca Daimler, che prende motivo dagli alti forni e ci dà un'idea della forza bruta del ferro; nello stand della Padus si ammira un originale bassorilievo dell'Alloatti, rappresentante una danza; un quarto stand caratteristico è quello della Rochet-Schneider, formato da una grande arca; 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 Serpillet 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 dell'estero, costruttrici di automobili, di pneumatici, di lubrificanti, di carrozzerie e di accessori.

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



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

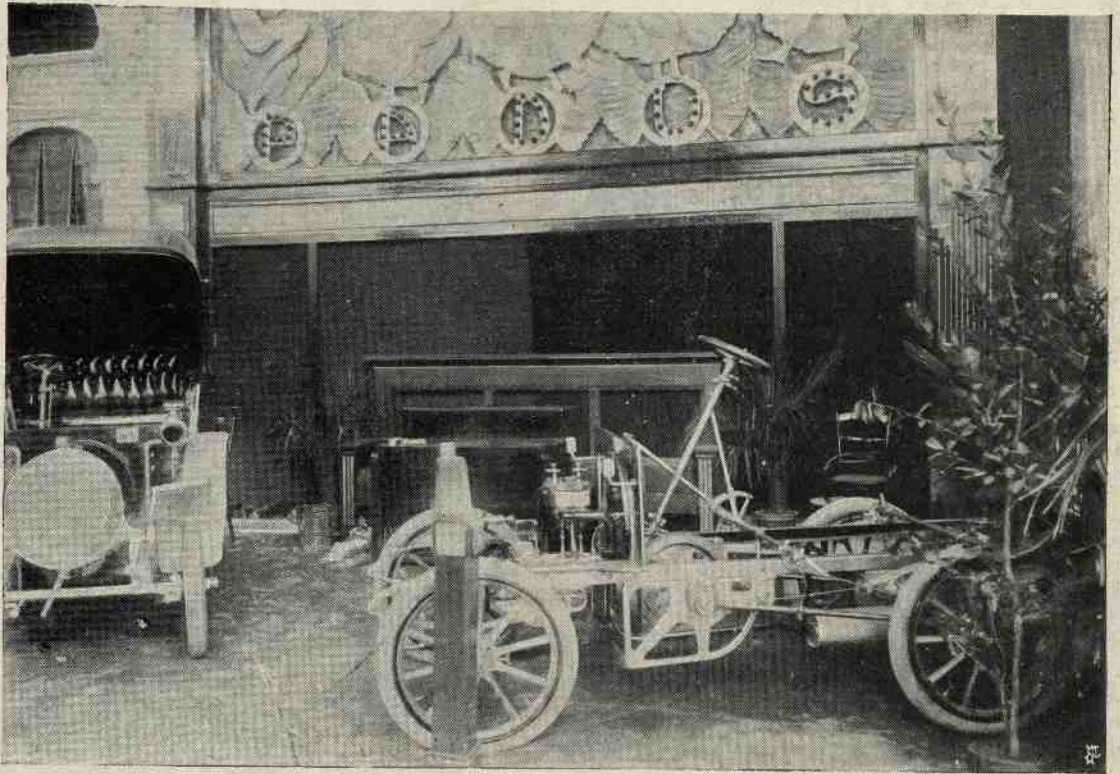
Nello stand del nostro giornale, posto nella sala d'entrata, viene distribuito gratuitamente il calendario degli avvenimenti automobilistici.

Una elegante cartolina doppia disegnata dall'artista signor Colmo (Golia) è un modesto ricordo della Stampa Sportiva dedica al IV Salon.

## L'industria automobilistica

### Il parere di un tecnico

L'ing. Carlo Bussi di Milano ha testè 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, manovrare. 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

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 innumeri ruote che rotolano sul pavimento, zampe di cavalli che battono sul suolo, voci di cocchieri che danno l'avviso? Zero. E sì 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 incombusta 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 vostro, quando maggiore è l'odor di cavalli, quando spesso, e leu 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, Egalité, 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 & C.
TORINO

1 - Via Giovanni Prati - 1

APPARECCHIO PER LA MESSA IN MARCIA AUTOMATICO PER AUTOMOBILI E GANOTTI

Primo Premio al SALON DI PARIGI 1905

Economia di consumo
Regolarità e prontezza di avviamento
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

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

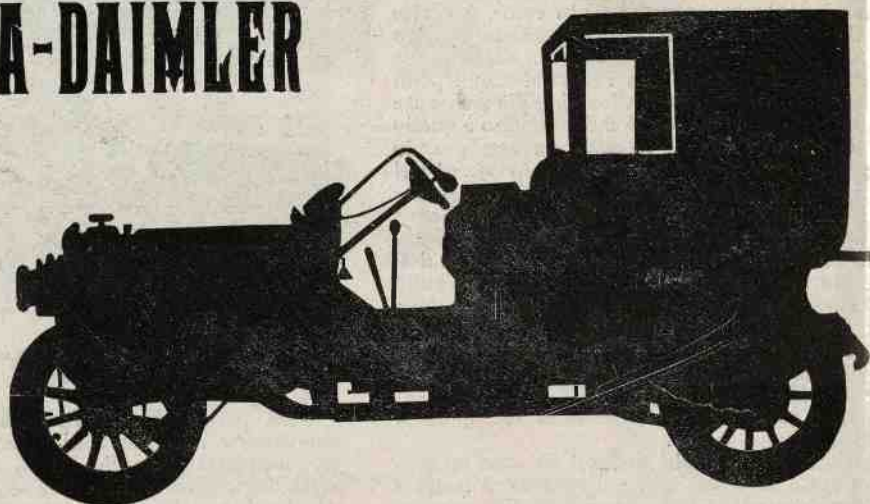
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture 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

MODELLI 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, 33.



Il puro olandese **Cacao Benschorp**

viene raccomandato da Autorità mediche come prima colazione sostanziosa invece del Caffè o The.

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

Se consideriamo l'apparecchio motore, e lo paragoniamo a tutti gli altri del genere termico, a parte la questione del rendimento, noi vediamo che, 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-

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 volentieri 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 comunanza 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 servizi, 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, poichè 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 perchè non conoscono ciò che vorrebbero acquistare. E del resto,



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

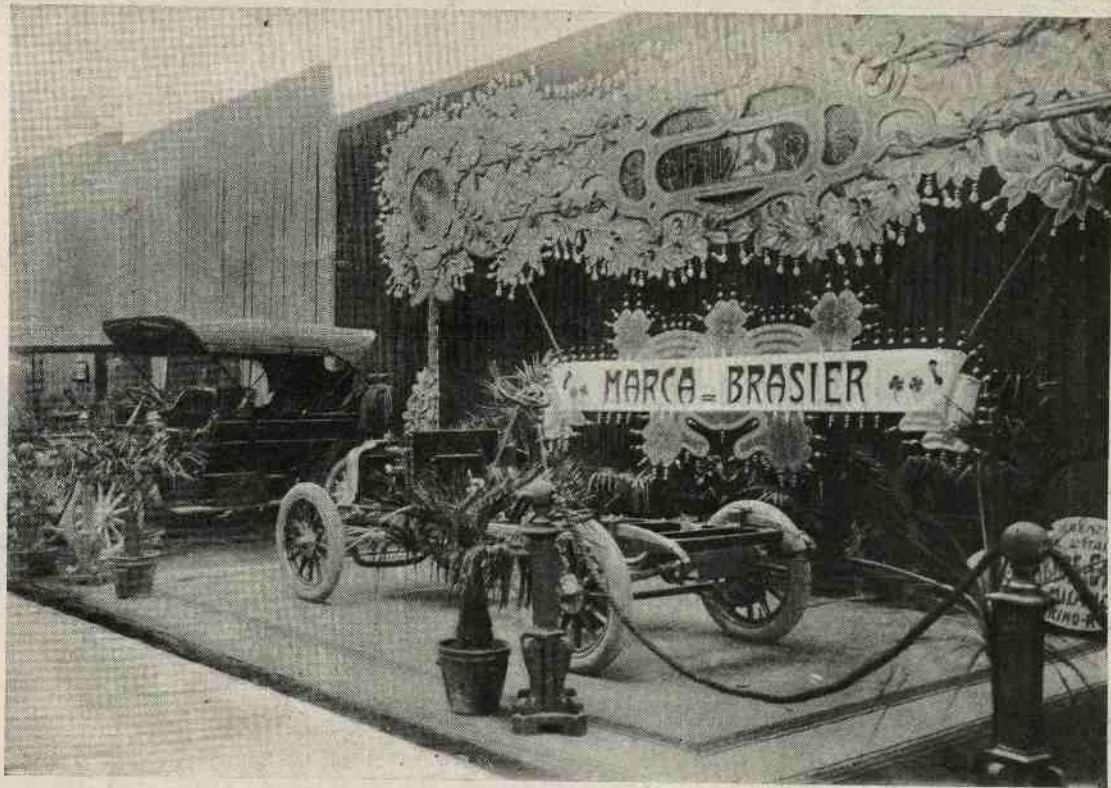
e dal lato utilizzazione della sua energia, sono più perfetti dei motori a vapore e di quelli a illuminante od a gas povero. Basta pensare le caldaie per la produzione del vapore ed ai seleni in confronto al carburatore; ed ai valvolati ed organi complessi di regolarizzazione dei giri in confronto alla disposizione a quattro cilindri accoppiati per il motore a benzina. 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 degli automobili di quelli che ordinariamente sono impiegati 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 (poichè se in questi si dispone di conduttura 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 quell'organo, tanto comune in qualunque officio, che sovente adottato in macchine operatrici, per dire che quanto di meglio è stato inventato del motore è stato impiegato dagli automobilisti. Il motore mobile a cono di cuoio, e quello comunemente chiamato a dischi, è ora applicato in quasi tutte le trasmissioni meccaniche per offici, lo si trova sovente in macchine utensili, ed è applicato (anzi l'idea venne di là) agli argani o gru che devono alternativamente sollevare pesi, e soprattutto ai quali la vita degli operai è tanto in pericolo. Se questo giunto dà, dunque, così buoni servizi nella macchina in generale, perchè se ne fa un oggetto complicato e costoso nell'automobile in particolare?

Il cambio di velocità, tanto misconosciuto da affaristi stessi, è un apparecchio studiaticissimo, indispensabile a qualunque veicolo e macchina per fare un servizio omnium come richiesto da un'automobile. Di tali cambi di velocità se ne fa un impiego assai largo nel macchinario meccanico che serve appunto per lavorare i metalli, e in esso, per vero dire, la velocità di lavoro assai ridotta, considerando che nell'automobile i giri sono montati su cuscinetti a sfere ed i materiali impiegati sono dei più resistenti che si possono ottenere, bisogna riconoscere nell'apparecchio parola delle qualità speciali molto utili dacchè non uso va generalizzandosi.

E se taluno vorrà accennare al rapido logorio che 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 generale 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-



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, ridurre 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**

14  
GARAGES



RIUNITI

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



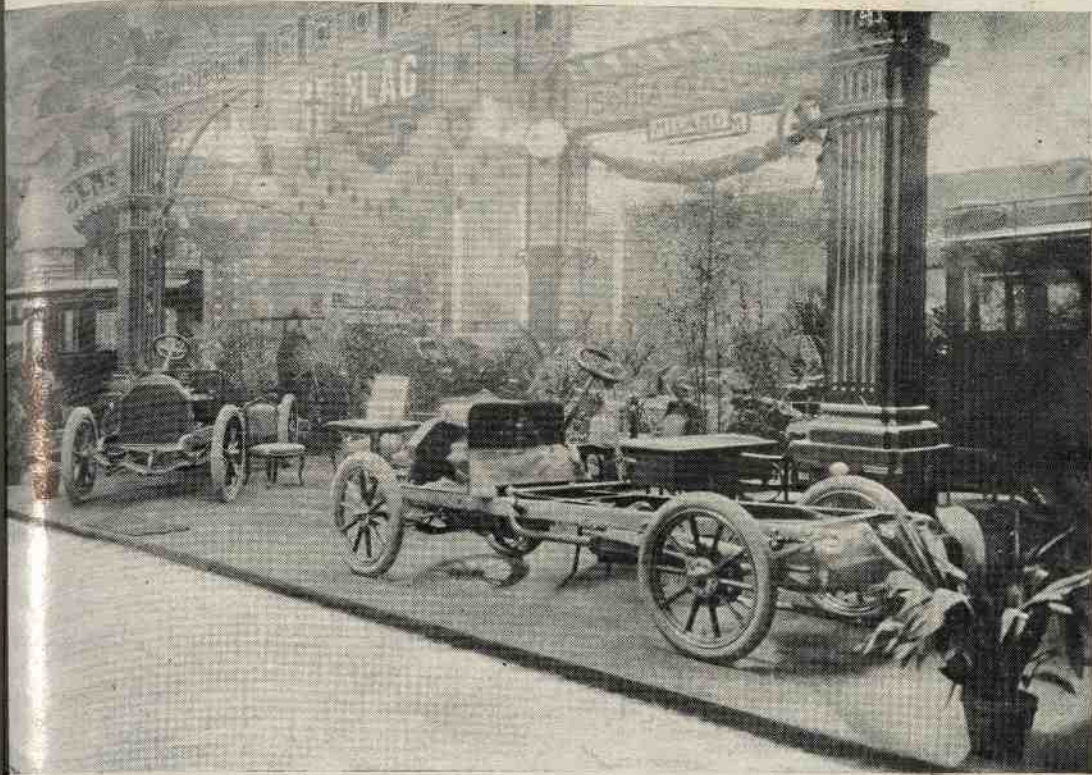
**Stand N. 47**



Ma 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 maggior 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.

ppamenti 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 provetto, 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 spesa d'acquisto, poi quella di manutenzione, si comincino 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 il 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 natura, come si lavora all'estero; occorrerà creare industrie metallurgiche in Italia che preparino abbondantemente le materie prime in modo da evitare le spese superflue di trasporti o di ritardi; occorrerà creare e sviluppare industrie sussidiarie della 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 espliciti 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 dipendenza che dal lato abilità, e quindi scuole in abbondanza, popolari, 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 generale pel rispetto dei doveri e dei diritti di ogni cittadino, e subire, *bongré* o *malgré*, la volontà dell'inevitabile; occorreranno gli sforzi di tutti per mettere le strade e mantenervele in uno stato adatto al nuovo compito che vengono ad assumere; occorrerà infine...

## 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 modificazione 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 *nid d'abeilles*, ponendo dietro di esso un'elica che nella sua rotazione aspira l'aria e l'obbliga ad attraversare

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 si attraversa il radiatore viene proiettata sui motori e ne eleva la temperatura.

« Il Francioli ha pensato con uno schermo, posto dietro una speciale elica, e foggiate 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'accademia semplice Società Forzi 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.

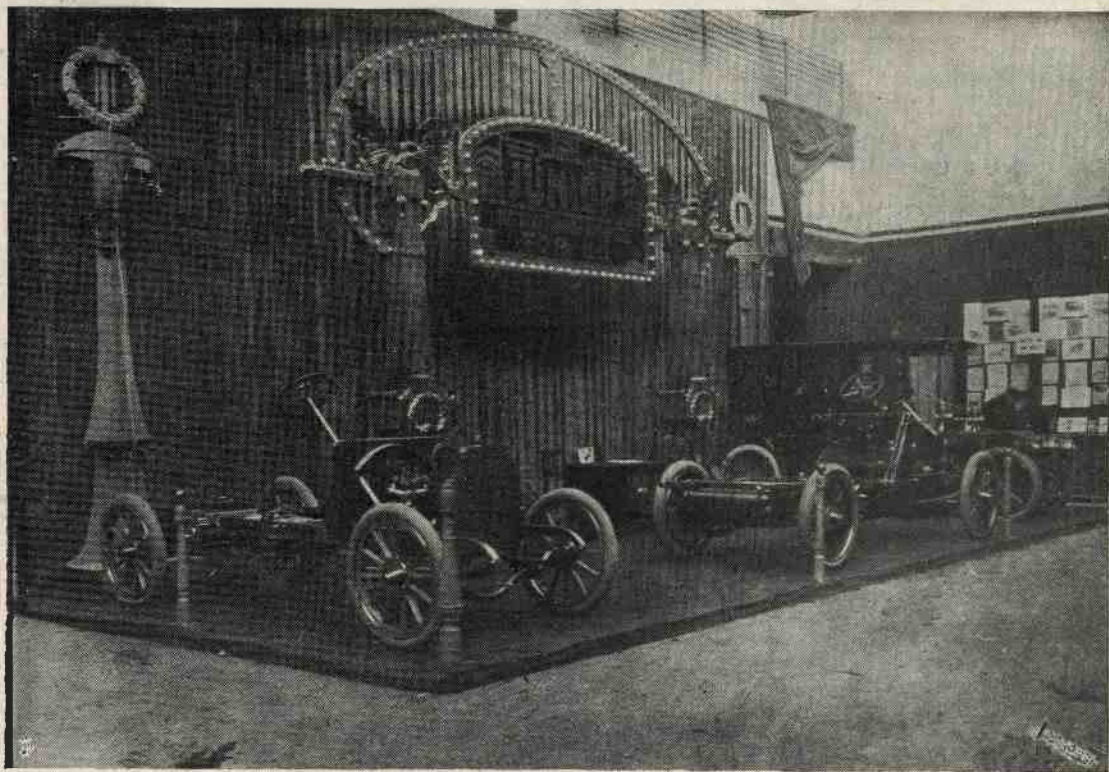
La providenziale cestina, particolarmente ideata per signori automobilisti, alpinisti e turisti in genere, ha ancora un'altra particolarità, la più importante diremo, cioè quella di portare un genere di combustibile pietrificato, magari per un'intera settimana, e non occupante uno spazio maggiore di 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, perchè 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.



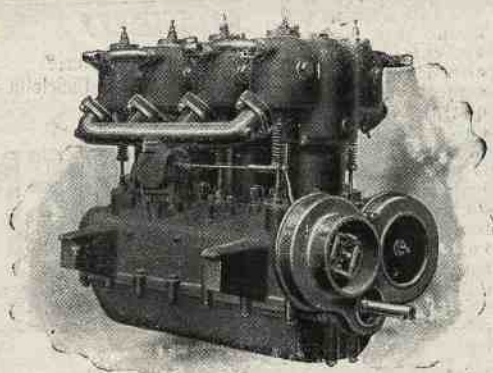
Sempre elegante ed importante riesce la mostra della Junior, di Torino, che in poco tempo ha raccolto onori e simpatie in ogni mercato internazionale.

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



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

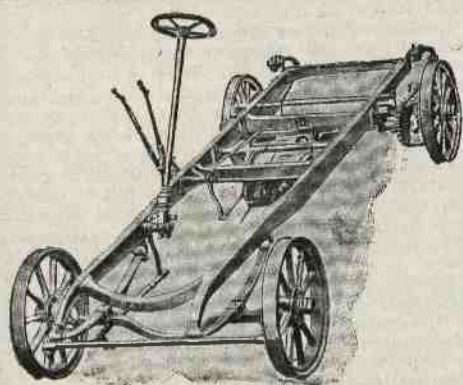
VINCITRICI: Campionato Italiano Consumo - Campionato Italiano Velocità - Campionato Pavese Resistenza  
sono esposte nel **SALON AUTOMOBILISTICO di Torino**  
PRENOTARLE IN TEMPO



# 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

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

Produzione annua oltre 2000 Chassis  
PEZZI STACCATI costruiti in serie



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

Stabilimenti **MALICET & BLIN** di Anbervilliers (Parigi)



Marca depositata

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 marcie 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 Moltedo (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 strano sapore di poetica calma, e gli alberi nudati delle foglie, schietti e neri, interrompevano frastagliandolo il monotono grigio del vespero, e le confere 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 passaggio solitario. Rievocavo dei versi dei più simpatici poeti della gioventù, e trovavo una voluttà strana nel ripetermi a mezza voce, mentre una gamba avanzando sull'altra, portavami lungi dalla città chiasmosa.

*Melanconia — ninfa gentile...*

Eran ricordi di scuola, ricordi di liceo, quando i canzonavan da superuomini le sdolcinature sentimentistiche.

Ed ora la tristezza dei luoghi e dell'anima mi facevan parer pittorici quei versi. Ma poi era l'irruenza Stecchettiana, gli endeca-

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

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

Entra nel recinto ove il grazioso padiglione, sede invernale del Club del pattino, ben riscaldato ed illuminato, era in quell'ora ritrovo 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.



*Alla patinoire del Valentino. - Una catena di piccoli campioni.*  
(Fot. E. Oneglia - Torino).

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 figlie e dei figli, nuovi ed incerti proseliti dello sport del pattino.

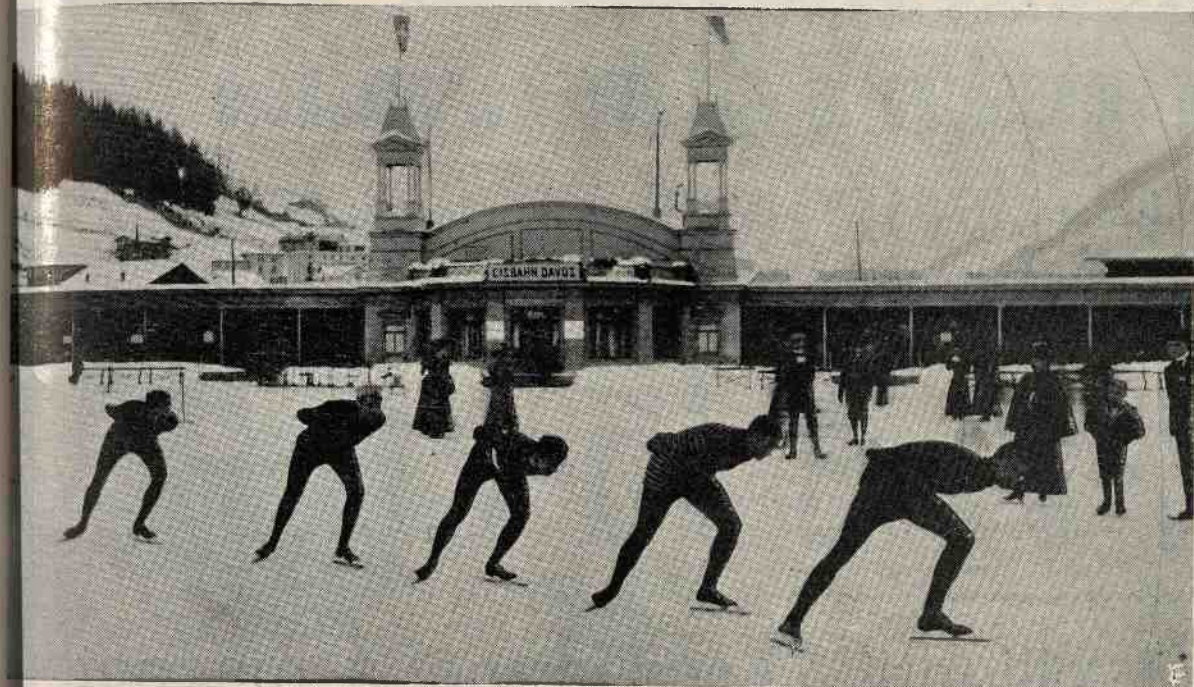
Mi pareva di sognare.

Ritornavo con la memoria all'anno prima, quando nell'epoca istessa mi trovavo nei dintorni di Aalborg, bianca cittadina della Danimarca settentrionale, solo, sperduto 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 (sconosciuto strumento a quelle intelligenze primordiali) col quale andavo fissando i più temerari salti, le più fantastiche volate, per me cosa grande, mai immaginata, 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, sferzato dalla gelida brezza e dal nevischio picchiettanti il viso coi suoi aghi 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 capibombolo... a due, proprio a pochi passi innanzi a me.



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

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

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

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

Frizzava il riso dai loro discorsi, un riso schietto e vivace come le loro personcine snelle.

Mi passarono d'accanto.

Levevan ciascuna in una mano, a penzolini, due oggetti lucenti dal tintinnio metallico. Imaginai: levevan recarsi alla vicina ghiacciaia del laghetto pattinare.

Potenza di femminile grazia.

Per lucanto i miei melanconici pensieri cessarono, e ad essi subentrò la visione crepuscolare di quelle figurine vaporose e snelle slittanti sulla piana distesa ghiacciata.

Proseguendo il cammino (questa volta con una stabilità di recarmi alla *patinoire* seguendo me... dei passi spietati delle sifidi precedenti) pensavo:

Forse queste graziose fanciulle, cinguettanti la vitalità d'una pubertà sana e matura, son state finora chiuse in una malsana aula scolastica a circischiare date di letteratura oppure a far la retina degli occhietti birichini su d'un filo complicato, o su d'un lineo tessuto.

Forse han finito da poco lo scander monotono delle Oraziane, o la traduzione pesante d'una *l'Eschilo* d'Omero, povere testoline romantiche, vogliogli studi classici dall'illusionata cervice matura!

Forse — 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 vapore di nebbie, donde, di tanto in tanto, sbucavano veloci, avanzando silenziose, *silhouettes* di signorine impellicciate e giovinotti inguantati.

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, Veloci, Sicure, Economiche — Vincitrice nella Corsa Internazionale di Motociclette in Francia 1905, della Coppa Gordon Bennett  
Per Cataloghi, Certificati e schiarimenti, 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 zerbinotto, rialzata la compagna, più 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 giuocose avrebber potuto insegnare la proprietà dell'espressione ad un povero giornalista.

Non nascondo però che a quel calembour rimasi aluuccio, 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 gran mondo che può pagare ed ha perciò il diritto, privilegio di divertirsi, e di fare dello sport salute...

Brave le mie signorine! Così mi piace.

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

Avete 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 ginnastica, fate dello sport.

La figliuola dell'operaio che rammenta calze e stivaletti nella soffitta umida e fredda, la graziosa signorina che passa la metà del giorno rintanata in un atelier puzzante di chiuso, la vivace crestaia 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.



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, capitolombolare 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 ferraio, come spettri maligni, si avvicinarono caute alla chiasosa brigatella.

Ma uno di quei fufantelli 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 restavan — come i gendarmi di Offenbach — due macchie nere: le guardie...

Di cattivo umore le avvicinai.

— Perché son fuggiti quei ragazzi? — richiesi.

— Perché 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!



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

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 nolo di barche e si iniziarono le tradizionali gite sul Po, e queste oggi si susseguono e si animano. Non parliamo del tipo di imbarca-



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 outriggers e yole che si ammirano oggidì.

Le piccole brigate di amici si ritrovano e riasodate dalla più schietta amicizia si progetta pel giorno dopo (finchè 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 pel nome dato ad un battello che serviva di sede sociale (quand'era ancorato), contenendo due comode sale sotto ponte coperto, e fin nel 1867 si poté assistere dinanzi ad un pubblico numeroso e plaudente, alle prime regate. Dopo questo successo si formarono 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

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

Stand N. 108

Corsia laterale.

F. I. T.

CANTIERE NAVALE

NAPOLI

Spaggia 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 ~ 45-00 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

**NAPOLI**  
Corso Umberto I

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

**BOLOGNA**  
Via Repubblicana, 10

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

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

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

**PADOVA**

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

**PISA**

**Agenti per l'Italia:**

**delle Automobili:**

**Diatto-A. Clément** - Torino

**Fides (Brasier)** - „

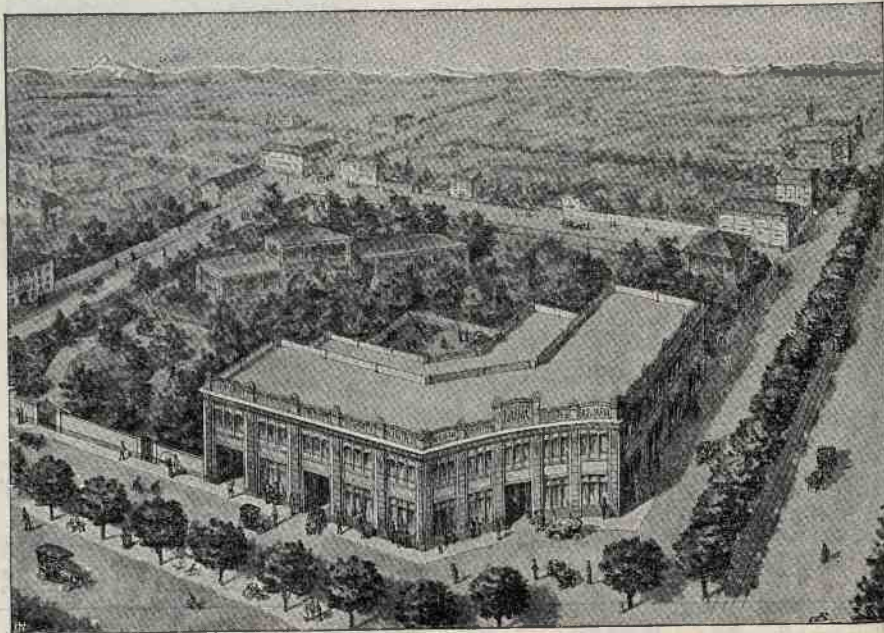
**Isotta Fraschini** - Milano

**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 numerose 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



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

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

Ricordiamo a Torino le vittorie splendide dei famosi equipaggi della Cerea formati da Pagliano, Vooldridge, Lange, Devalle coll'imbarcazione Fertella gara Città di Torino; i signori Bosio, Rigat, Nicola, Capellaro dell'Armida coll'imbarcazione Arvoia! 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 Caprera trionfa con Maserà in skiff, e Vaudano G. e sandolino; Tavella e Quagliotti dell'Esperia a canoa a due. Ed ai nomi di questi gloriosi facciguiere quello dei signori Casalegno, Zorini, Omole, Patriarca, Carbone, Rossi, i fratelli Revelli, Monello, 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 Acon?

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 n'ebbero gran torto, terminata la lotta, ritirarono dal canottaggio senza crearsi degli lievi che sotto il loro savio e pratico ammaestramento avrebbero potuto procurare a Torino all'Italia dei grandi campioni!

Vennero nuove reclute, con idee moderne, forse troppo spinte, ma non tutte cattive. Cura dove 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 tutta Europa. Si spense questa passione gradatamente, malgrado il contrastato lavoro di alcuni vecchi campioni, che più non trovarono quell'apoggio e buona volontà richiesti dai tempi, e sta citare l'anno 1906 per riconoscere in quali condizioni si trovò il canottaggio torinese. Solo equipaggio degno di lode e d'ammirazione che ben presentarsi in regata lo scorso anno fu quello dell'Armida, formato dai signori Lippi e Scalero, sotto l'accurata sorveglianza del loro Dotto, ma privi di incoraggiamento e di ammaestramento.

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

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 ne è stato la maggior dimostrazione. Si

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, pel 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.

**CICLISTI** Provvedetevi del vero Fanale "AQUILA" a raggio di 100 metri.

I veri "Aquila", portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquila".

Articoli di illuminazione, casalinghi e chincaglierie.

**FABBRICA**

**F.lli SANTINI - Ferrara**

Esposizioni Internazionali Bruxelles 1905 Grand Prix Milano 1906 Medaglia d'Oro

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 biliardo, non essendo questo lo scopo col quale si fondarono le Società, procurino bensì l'ottimo materiale, abiti e pazienti direttori di canottaggio che abbiano esatta conoscenza di quanto si fa all'estero e da molte Società italiane. Incoraggiatela 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, 850; 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, 1413; 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, 2312; 1901, 3209; 1902, 4738; 1903, 6904; 1904, 11.370; 1905, 15.682; 1906, 22.000 circa.

**Belgio.** — 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, 23.877; 1906, 58.000 a 60.000.

## La grande gara di tiro a segno in Inghilterra

La Nazionale 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.

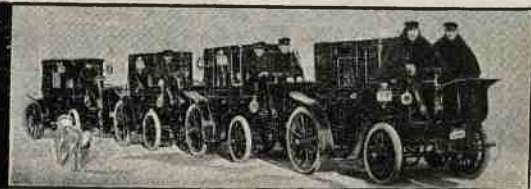
In seguito alle sue idee sul tiro a segno nazionale espresse in Senato, l'Unione dei Tiratori Italiani nell'ultima assemblea lo acclamò suo presidente.

E' certo che la sua nota energia saprà vincere le odierne 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 VETTURETTE 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. Perché, 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 nolenti 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

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 Roggero, del Blanche, del Verona, del Mina, del Costamagna, dell'Arpissella, del Galleani, del Longoni, del Valentini, del Clerici, del Cougnet padre e figlio, del Rossini, del Costa, di tutta una schiera lunga di vecchi giornalisti sportivi, tutti giovani però di anni, perché 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



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.



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



R. Arpissella,  
direttore dello Sportsman, Milano.

e nel farne sorgere delle nuove ad ogni piè 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 ottenne, fu così buono l'inizio ed è così valida la prosecuzione che tutto lascia sperare in un futuro soddisfacente.

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



Beniamino Gutierrez,  
direttore dell'Auto d'Italia, Milano.



Luigi Salsi,  
direttore della Rassegna Sportiva, Napoli.

## IMPERMEABILI

Specialità per A  
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 aggiunga altro, basti solo chi lo 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

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 Bontempelli, 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*, diretto da Beniamino Gutierrez, l'enfant gaté delle coterie giornalistiche milanesi, l'uomo socievole per eccellenza, e che non ha mai il coraggio di essere annoiato o scortese, una vera damigella di compagnia; *l'Ippodromo*, giornale d'ippica diretto dal Loca-



Prof. Gincinto Fogliata,  
direttore del Giornale d'Ippologia, Pisa.

piogliamo 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 compiuta; l'Italia ha ritrovato la sua strada, ha riportato 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



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-*



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 toglia la *Rivista del Touring* che è italiana e non milanese, e nella quale Ottone Brentani mette l'opera sua saggia di pubblicista 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.



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

obilisti

AMESSA e C.

TORINO

CONFEZIONI SPORTIVE

periore in congedo, in occasione del 2° 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 peri-

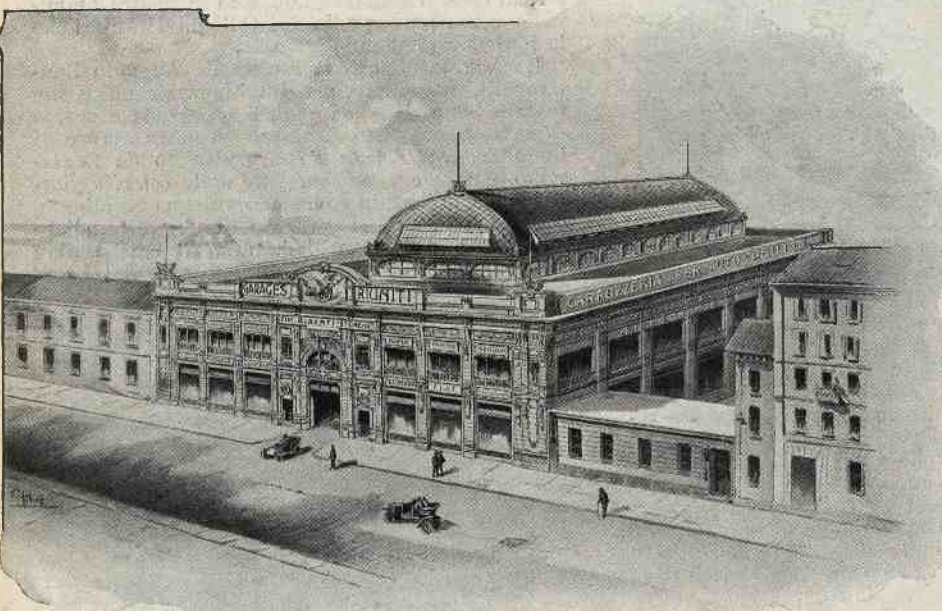
stato un posto tra i migliori nelle diverse branche della stampa italiana. Ciò lo si deve a due ragioni principalissime: una, e credo sia la più interessante perchè fu la prima, all'entusiasmo dei primi accoliti, che tale entusiasmo seppero mantenere alto, e seppero trasfondere nel popolo italiano; la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

capitali ed il loro nome, tanto conosciuto tra gli automobilisti di tutto il mondo, fondando la Società Anonima per Azioni col Capitale di L. 2.500.00 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 alloggiate.

Scopo della Società è: la vendita esclusiva per l'Italia di macchine Fiat e Brevetti-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 in Firenze.

colo indisse una gara straordinaria in Roma, il cui avanzo finanziario venne destinato alla fondazione dell'Unione dei tiratori italiani, la quale si costituì nel 1894 nella sala maggiore del Municipio di Milano. Oggi l'Unione conta un migliaio di soci ed il comm. Magagnini fa parte della presidenza in qualità di vice-presidente, dopo esserne stato per dodici anni il segretario generale.

Per altre pubblicazioni sportive bisogna saltare, nientemeno, a Napoli, dove troviamo la *Tribuna Sport*, diretta da quel temperamento artistico del Voltan, un sardo puro sangue, simpatico scrittore vario, ma profondo, specie in cinegetica, e la *Rassegna Sportiva*, che, diretta dal Luigi Salsi, uno *sportsman* dei più noti ed un entusiasta nel vero senso della parola, promette di dare al mezzogiorno d'Italia quel risveglio sportivo che formerebbe tanta parte della sua rigenerazione. E noi gli auguriamo di raggiungere lo scopo colla sua Rivista che merita lode, e che è un indovinato tentativo.

Da Napoli passiamo a Palermo, dove troviamo

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

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

Milano, febbraio 1907.

Raffaele Perrone.

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

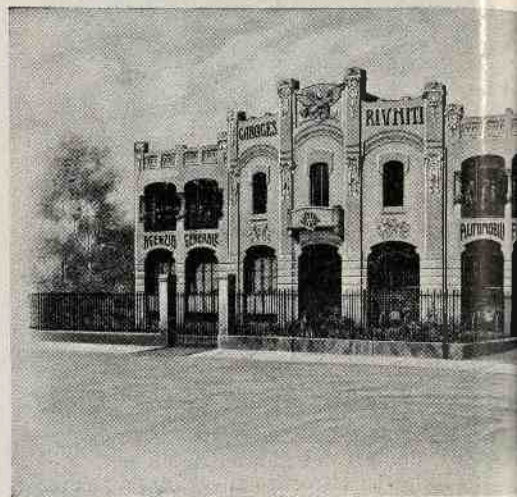
I meravigliosi successi riportati nel campo industriale e sportivo dalla Fabbrica Italiana di Automobili di Torino (F.I.A.T.), la fama meritamente acquistatasi con una lotta tenace e lunga, vittoriosamente combattuta sul mercato mondiale, la quale mise in luce l'armonia perfetta tra la concezione artistica 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. corrano 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

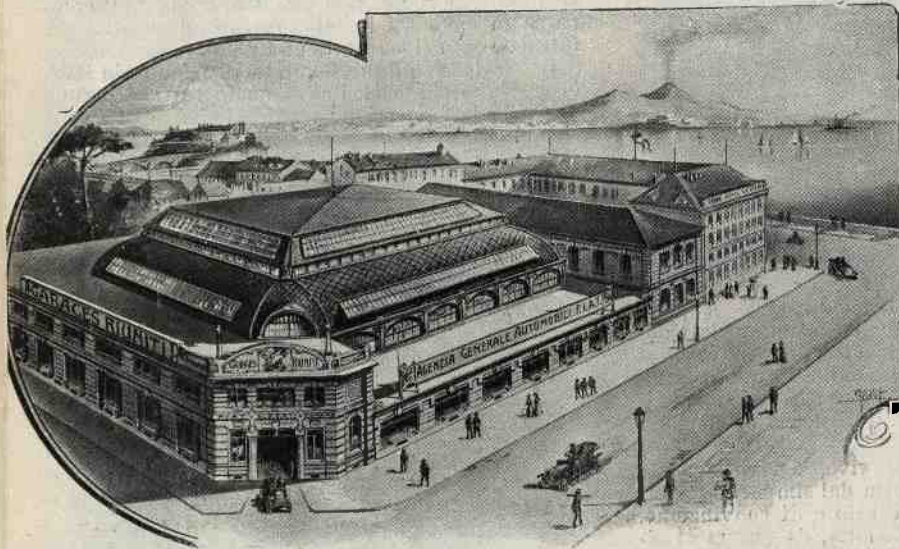
schiera di turisti, che in ogni stagione percorrono l'Italia, e per contribuire in più efficace modo al completo sviluppo dell'automobilismo d'Italia, la Fabbrica Italiana di Automobili (F.I.A.T.) di Torino e le Ditte Luigi Storero di Torino e Giuseppe Alberti di Firenze hanno associato i loro

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



La sede dei Garages Riuniti



La sede dei Garages Riuniti in Napoli.

il *Mezzogiorno Sportivo*, diretto dall'avv. Colombo. E' 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-

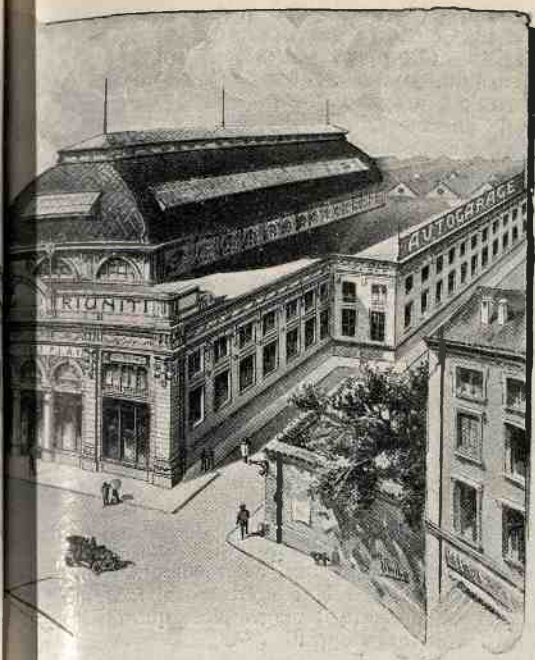
# PRIMUS

## Fabbrica Italiana Motori, Cicli e Motocicli

TORINO - Via Piazza, n. 3 (Crocetta) - TORINO

### ULTIMA CREAZIONE 1907!

Motocicletta leggerissima (35 kg.), 2 cilindri, 2 1/2 HP, magneto. La perfezione della Motocicletta sotto ogni rapporto.

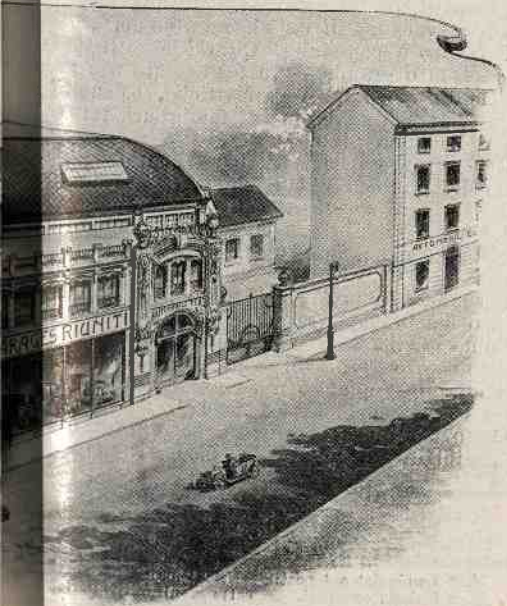


Garages Riuniti di Roma.

Le 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 e 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 uniformità di criteri, di sistemi e di tariffe, sa-



Garages Riuniti in Milano.

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 Salehow di Stokolma trionfò aggiudicandosi il titolo di campione del mondo battendo Bohatsch di Vienna e Fuchs di Monaco, già campione del mondo pel 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. Salehow, di Stokolma; 2. Bohatsch, di Vienna 3. Fuchs, di Monaco; 4. Thoureu, 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. Reudschmidt di Berlino; 2. Pattin di Pietroburgo; 3. Schönug 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.

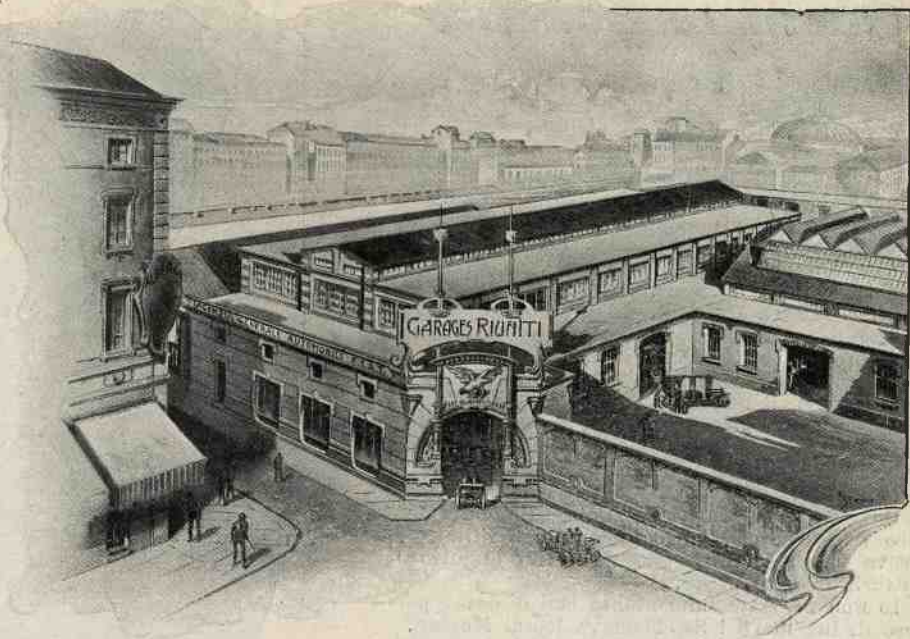
L'équipe vincitrice fu quella della Gazeika II coi signori J. H. Martin - E. Collingwood - E. S. Hirst e signora Martin, che coprì il percorso (km. 4.800) in m. 5' 15".

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 Pienonte, 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 o più volte fino a L. 1.500.000 lire, per semplice deliberazione del Consiglio d'amministrazione, il quale è primariamente composto dei signori: Diatto cav. uff. Giovanni, Lafleur Giorgio, Goretta Antonio Alessandro, Matetti Marcello, Pia cav. Carlo, Rignon conte Vittorio, Martiny 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 pel 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 23". 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'accomandita 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.

# PRIMUS

## Fabbrica Italiana Motori, Cicli e Motocicli

TORINO - Via Piazza, n. 3 (Croc. ett.) - 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.

# 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 prestar 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, presago 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 aiutante; 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 erculeo 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, allorché i due avversari di un'ora si stringevano la mano, il pubblico — infallantemente — li univa in uno stesso fragoroso applauso.

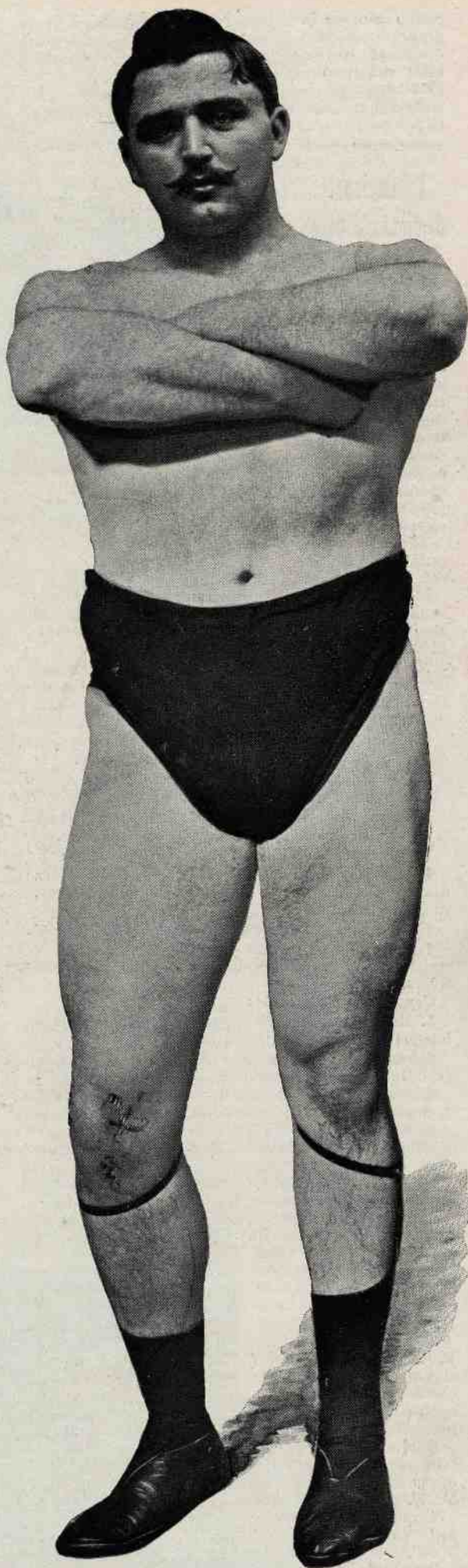
Io per natura — e non vi stupisca — sono poco entusiasta di questo genere di spettacoli, pure assistevo sempre molto volentieri ad una lotta a cui avesse partecipato Raoul. Quel colosso tardo nel gesto, ma non privo di agilità, che sapeva così bene inchiodare l'avversario con le spalle sul tappeto, senza 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 improprietà per la sua brutalità.

Il pubblico era accorso in gran numero e presentava di per se 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, min-



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 adagio, lo strinse come in una morsa e lo scaraventò sulle spalle sul tappeto, tenendovelo qualche minuto ben saldo, come avrebbe fatto d'un fanciullo, mentre un uragano di applausi si scatenava da quella enorme folla in delirio.

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

— *Ça 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 aperse una gara... sportiva di nuovo genere, o per dir meglio, tra una categoria di... *sportmen* che non si erano mai creduti tali: e cioè frantanti quanti guadagnano il magro pane quotidiano nel duro lavoro dattilografico.

L'esempio — che io non esito a chiamare ottimo ed altamente morale — è ora seguito da un nostro confratello sportivo di Milano. E così tra poco noi sapremo il nome del miglior dattilografo, della più svelta dattilografa, poichè è molto probabile che a Milano, come a Parigi, il vinitor sia... una graziosa vincitrice; sapremo qual'è il *record* della dattilografia; sapremo quante parole 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 uomini 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 tictaccheggiante esercito dei dattilografi, i quali vedranno — nella gara — non solo il mezzo di mettere in evidenza la loro virtuosità professionale, ma anche un lieto 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 penoso, 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 lieta senza la vacanza di un giorno almeno.

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

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

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

Perchè lo sport è gioia, lo sport è passatempo, lo sport è buona e salutare divagazione...

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

Certo per questo occorrerebbero in realtà molte cose — e difficili ad aversi — coefficienti: simpatia

### OCCASIONE

Vettura Elettriche Krleger nuove originali della fabbrica di Parigi:

N. 2 Landulet a 4 posti — N. 1 Victoria a 2 posti  
N. 2 Chassis completi. Tutte munite di batterie.

Vendute separatamente o a blocco, a prezzi convenientissimi. Visibili e subito disponibili.

Rivolgersi allo STAND 162 (Nuovo accumulatore elettrico GARASSINO, Brevetto 1906) o in via Artisti, 34, TORINO.

### MOTOCICLETTE

# F. N.

Il massimo della perfezione.

## AUTO - GARAGE

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 remunerazione, cordialità di rapporti tra capi e subalterni e — soprattutto — una bella e bene intesa libertà di lavoro. Poiché 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 del... fabbro-ferro, così come amava il nostro grande generale Lamarmora.

Uno dei principisagnuoli — a tutti gli sport — predilige quello abbastanza originale, di... macchinista ferroviario!

Il duca d'Anguineale — mi pare — amava dei guanti e ortivi tutti altri che aristocratici... Gli piaceva fare... il legname. Nè nel resto si può dire aristocratico — per quanto sia aristocraticissimo — lo sport che costringe il fior fiore della nostra noblesse al continuo stallieri!

L'automobilismo stesso, che vuole che un gentleman sia volta



Il fantino francese Henry Holt all'esercizio.

## DUE FANTINI

Giorgio Parfremment 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 Parfremment conseguiva la prima vittoria, a Ostenda, sotto i colori del signor Nenter: e pochi mesi dopo ancora a Maisons-Lafitte vinceva un *handicap* inforcando la puledra *Evangeline*.

Non è molto Parfremment prese parte ad una gara, organizzata dai suoi colleghi nella foresta di Chantilly. Cavalcava il vecchio *Flach*, finì secondo, ma fu distanziato a profitto di Stern, terzo; dopo aver saltato brillantemente tutti gli ostacoli il suo cavallo, sdruciolando, l'aveva balzato dall'arcione. Quale tempo dopo il jockey, sotto la direzione di Leigh, cominciò a partecipare alle corse con ostacoli. Parfremment vinceva la prima volta a Colomba, 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 Parfremment 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 ammirevole.

E' un piacere per gli amatori del buon sport vedere in sella il piccolo Holt, quando disputa uno *steeple* a Auteuil. Enrico Holt è inglese schietto: è nato il 24 ottobre 1885. A sei anni montava già un grazioso *poney* nella tenuta del conte Ribaucourt nel Belgio.

Nel 1899 a Longchamp si presentava la prima volta al pubblico, su *Reine des Prés* del signor Ledat. Due anni dopo faceva una bellissima corsa montando a Chantilly la giumenta *Radieuse* e nel premio Maubourguet portava alla vittoria il cavallo *Résidant*. Tutte le prove classiche di Auteuil furono da lui vinte in quel fortunato

periodo. Un giorno Holt cadde durante una corsa, montando *Résidant*, che lo rimandava in sella con un violento colpo di testa e ripartiva velocissimo. Holt giungeva ancora terzo, senza staffe, senza briglia e sputando sangue per una ferita alle labbra!

Nel 1903 vinse con *Veinard* il *Grand-Steeple*; correva sette volte e segnava altrettante vittorie. Con *Dampierre* cinque giorni appresso giungeva ancora primo nel premio dei *Draghi*. Nel settembre Holt riprende a correre e si rompe tre volte una spalla, ciò che lo costringe a rimanere inoperoso per quattro mesi. Nel 1905 Holt trionfa ancora in diverse corse disputatissime: nell'anno seguente risale poche volte in sella.

D'una correttezza perfetta, dotato di grande intelligenza, Holt ha una vera idolatria per il suo genere di sport. E' uno degli allievi di Boon, di cui prese un giorno il posto montando *Grandesse*, quando il disgraziato fantino fu gettato a terra e schiacciato da *Le Pic*.

Quella visione lugubre ossessionò il piccolo Holt e non l'abbandonò più.

## LO SPORTSMAN

giornale di sports

(IPPICA - AUTOMOBILISMO)

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

## 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 provetto dell'allevamento.



Il fantino francese Giorgio Parfremment.

a volta *chauffeur* e meccanico, che sfidi l'oleosità degli ingranaggi e l'odor di benzina, e il soffio furioso dei motori e — spesso — i duri baci del suolo, 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... non solo; ma stimolarlo a diventare — nel suo mestiere — di una virtuosità tale da compiacersi di essa, così come l'artista si compiace della propria bravura.

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

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

Le molte altre professioni che — come la dattilografia — si basano soprattutto su una precisione massima e su una massima sveltezza di movimenti, vorrebbero estesa l'idea di una gara... sportiva.

Poiché in fondo tutta la vita nostra non sarebbe che un piacevole... sport... Basterebbe volerla vivere bene: sapientemente e giocondamente.

ORESTE FASOLO.

L'abbonamento annuo alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5

## CARPIGNANO

Telefono 22-96.

Automobili e Biciclette BIANCHI - Officina di riparazione e Noleggio.

IP, 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 Vetture 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

Vetture 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

Ingresso - Dettaglio

LAW-TENNIS Completi  
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY  
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

### ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Al-  
penstock - Bandes mollettiè-  
res - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento  
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Ginocchi 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 riflettesi all'allenamento Bocconi.

Un cortese invito del signor Ettore Bocconi consentì una visita al suo allenamento, a Cate 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, completamente guarito dalla sua terribile caduta di Varese. Si parla anche di un allievo fantino da scritturare in Francia; ma sinora nulla è stato definito.

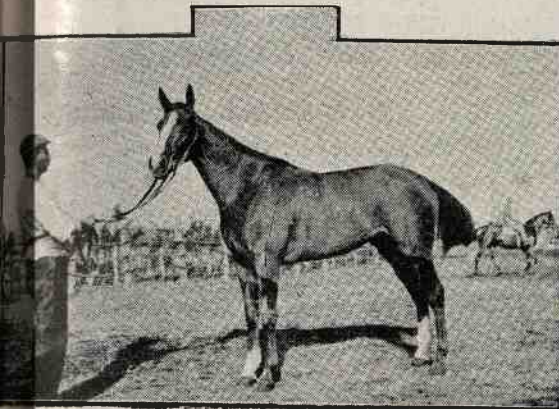
«Un cavallo da corsa è una bestia privilegiata. Per lui sono le cure più vigili e le preoccupazioni più costanti: un po' di tosse, un piccolo gonfiore alle gambe allarmano l'allenatore e il proprietario come per una disgrazia imminente. Per il cavallo da corsa si ha una cura gelosa; e si provvede alla 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 perchè tutti i cavalli si presentano pieni di salute e di forza. Se l'anno scorso la tosse impedì alla scuderia di presentare alcuni soggetti o 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 Alstracht (1902).



Alcuni cavalli della scuderia del conte Bastogi.

Buton, da Sansonetto e Morgana II (1905).



Spartea, da Sparta e Melanion (1904).

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 vicinissimo a Milano, cioè al centro delle riunioni ippiche; sicchè è agevole mandare i cavalli per le riunioni di San Siro, senza che siano costretti alle fatiche e ai pericoli di un lungo viaggio.

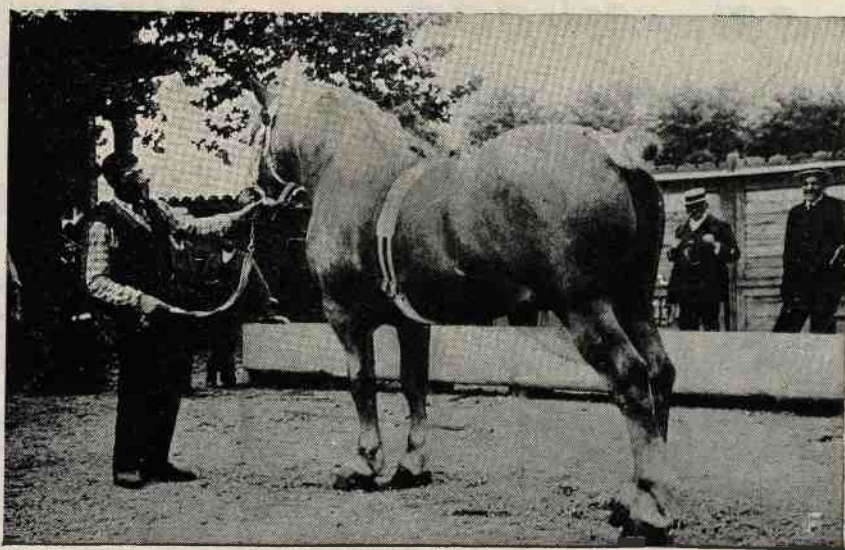
Il lavoro di esercizio della Scuderia Bocconi si svolge su una pista di m. 2000, con 600 in dirittura. Lungo la pista, dal lato esterno, sono le siepi per addestrare e impraticare i cavalli al salto degli ostacoli; e per tutto il suo cerchio, per una larghezza di un paio di metri, il terreno è reso soffice dal fango, che rende possibile il lavoro di allenamento anche nei mesi rigati, perchè la neve non vi si rapprende congelandosi. Così la Scuderia Bocconi ha potuto, anche in questo periodo di nevicata, non interrompere il suo lavoro; e se non tutti i suoi cavalli sono ancora pronti, ciò dipende dal fatto che, essendo 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

zioni. 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 *Sagallo*, tutti e tre, specialmente i due ultimi, molto progrediti nel loro lavoro. *Dardania*, figlia di Sansonetto e Devona, 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 *flyer*, e rappresenterà i colori della scuderia nel Derby, in aprile. *Sagallo* si presenta come un bel



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

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

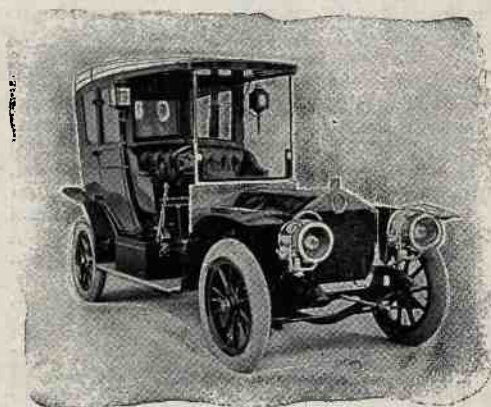
VETTURE

CARRI, RCONI

IMBARCAZIONI

YACHTS

SOTTOMARINI



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.

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.

vallo, già abbastanza sviluppato dal suo passaggio dai due ai tre anni. Anche una promettente baia è *Scilla*, che non potè presentarsi in corsa lo scorso anno per la tosse che colpì la penderia. 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 e si presenta come una cavalla che dovrebbe essere ottima sugli ostacoli e che *Vulcano* è pieno di 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 Hauvezin 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 quelli di Arconte: *Berenice*, saura (fattrice di *ettina*); *Brimo*, sauro (da Bradamante); *Arissa*, baia (da Lady Scott II); *Serifu*

(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.

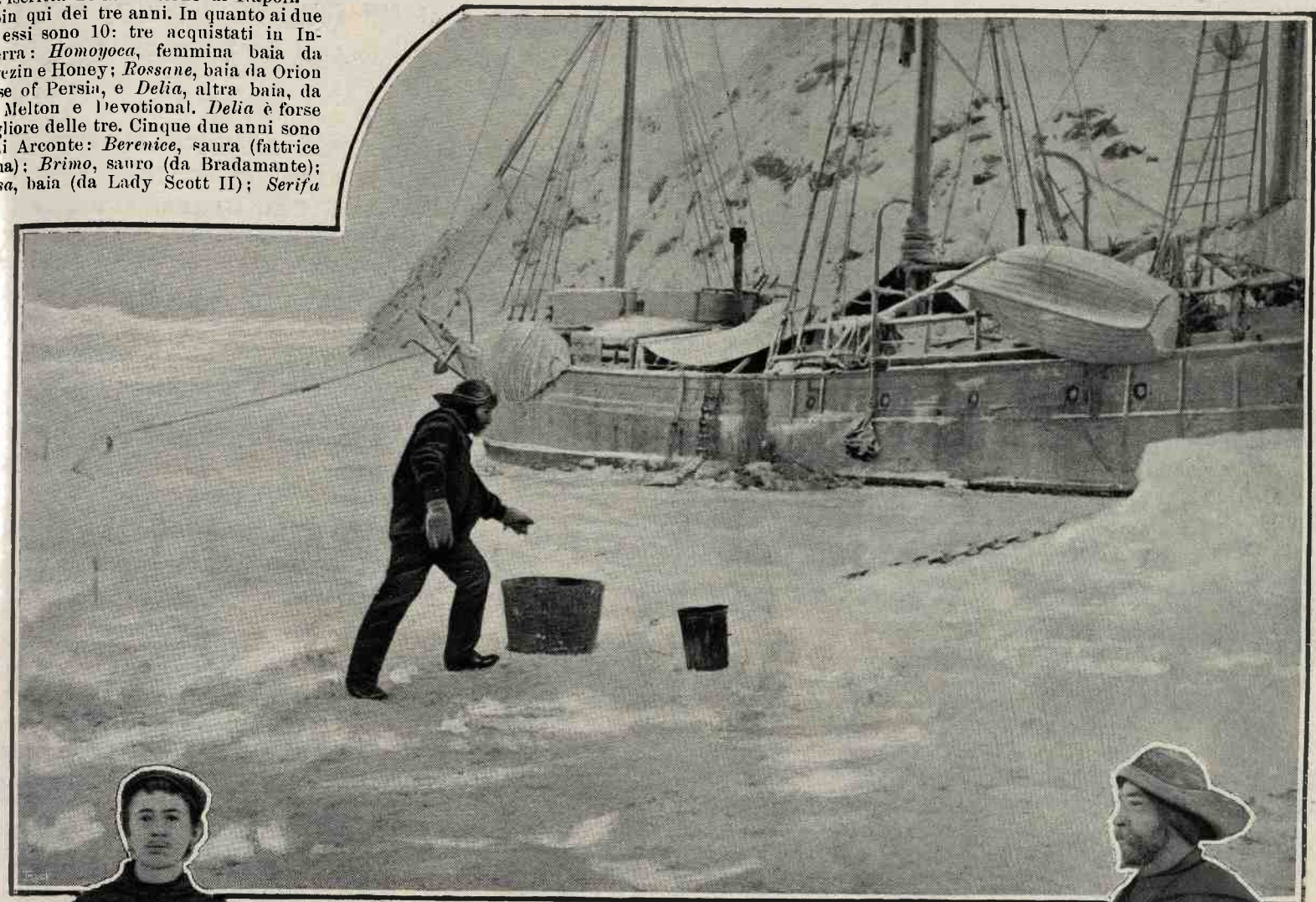
Di tutti questi puledri il più bello è certo *Brimo*, che si presenta già come un magnifico cavallo da corsa armonico e forte, perfetto in tutte le sue linee: un cavallo che all'aspetto fa veramente onore all'allevamento italiano e che se risponderà alle speranze, sarà in primissima linea tra i puledri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

landa 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 scoperse 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 spingendosi fino al 78° 10' di latitudine sud, scoperse due vulcani, uno spento e l'altro attivo, nel 1845 da Moore, nel 1897 da Gerlache, nel 1900 da Borchgrewinch, 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.

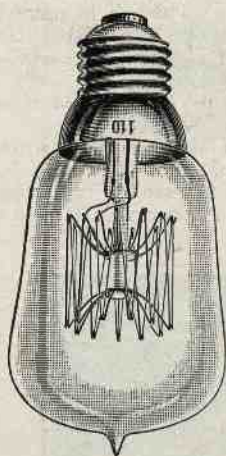
**Nuovo Accumulatore Elettrico " Brevetto GARASSINO 1906 "**

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**.

— **Stanta la formazione di potenti Società di Vetture Elettriche, sia a Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, ecc., il titolare del Brevetto considererebbe 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 oltremodo 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 BREVETTATE

# GIUNTINI e C.

Via Ricasoli, 12 - Firenze

Il nostro protettore di cuoio  
armato perfezionato è in-  
superabile.

PREZZI MITI

Chiedere listino

## Cantiere PIETRO BAGLIETTO e C. VARAZZE

### Yachts a Vela ed a Motore

Imbarcazioni a remi ed a vela

VELERIA (cucitura differenziale)

Locazioni - Riparazioni

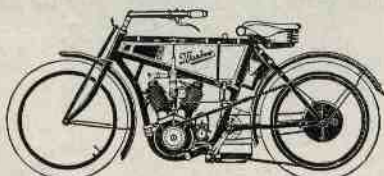
Da 3 anni detiene il Record del Mediterraneo nella serie di 1 tonnelli.

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 Winkhofer 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

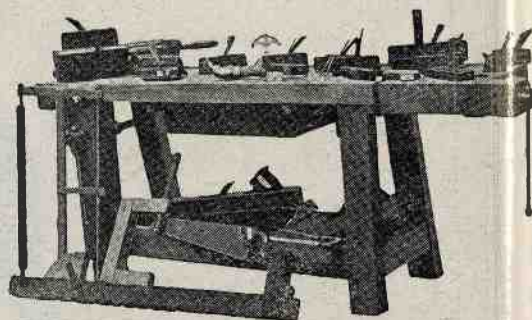
SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

## PREMIATA FABBRICA

di Banchi  
ed Attrezzi  
per  
 falegnami  
modellatori  
e scoccai



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. tot.	TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Lungh.	Largh.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	190
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	190
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	170
2 U 2	Ilumber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 2	Sacocho	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.

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, perchè 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... piccolezze non si dava peso.

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

« La riuscita festa sportiva, in quella lontana regione, ebbe il suo epilogo in un brindisi alla salute del vincitore ed alla riuscita 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 dall'Auto d'Italia propositosi 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 CAPELLARI N. 9-II

MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI



François Guéguen.

### Nel mondo commerciale sportivo

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

Il consigliere delegato cav. A. Fusi fece un'ampia relazione nella quale rilevò come il numero dei disesti 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 accentrate 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 capitale la società anonima Fonderia in ghisa Bundy. Fanno parte del Consiglio d'amministrazione: avvocato barone Ernesto De Ghislanzoni, pres.; ingegnere Oreste Raggio, consigliere deleg.; rag. Dante Gaslini, ing. Francesco Sassi, ing. Carlo Vanzetti, Hold Hans. Adolfo Ferraro, 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.



Pierre Dayné.

tico sud. Si  
à soprattutto  
to dei risul-  
dell'ultima  
dizione na-  
nale inglese  
ante la quale  
ono scoperte  
tagne alte  
1000 a 4000  
ri. Per la  
na volta un  
omobile farà  
te della spe-  
one, e si spe-  
che recherà  
di servizi.

iccome ab-  
mo parlato di spedizioni al polo sud, crediamo  
ortuno di riprodurre ciò che dice il dottore  
vanni Charcot sul suo soggiorno in quelle lon-  
e deserte regioni.

aa delle cose più importanti durante lo sver-  
ente nelle terre polari, osserva il dottor Charcot,  
mantenere il massimo brio nell'equipaggio  
a nave. « Per ottenere ciò si cercò — egli rac-  
a — di celebrare in un modo assai gioioso il  
luglio, festa nazionale della Francia. L'« An-  
tique Sporting Club » aveva organizzato una  
ressante e strana gara. Il termometro, in quel

**REJNA-ZANABBINI - Milano -** Bastioni Magenta, 39  
Via Lazzaretto, 15  
**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



# 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.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

*La LANITE si vende in cariche dosate compresse 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:

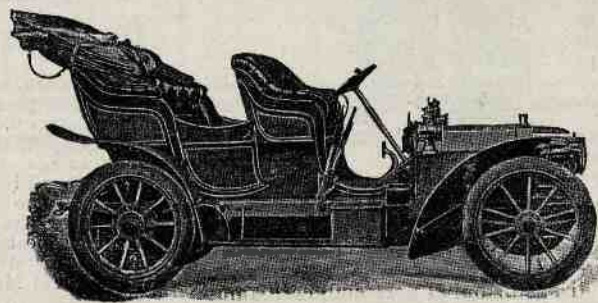
“ **DINAMITE NOBEL** „ Società Anonima - **AVIGLIANA**

# “La Nazionale,,

**Fabbrica Carrozze**

## CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



## AUTO - GARAGE

**Noleggio Automobili**

**ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA**

## Visconti e Ravera

**TORINO - Via Bava, 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 des 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 fornito 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*, *Hermès*, *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 finitezza di lavorazione irreprensibile 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.

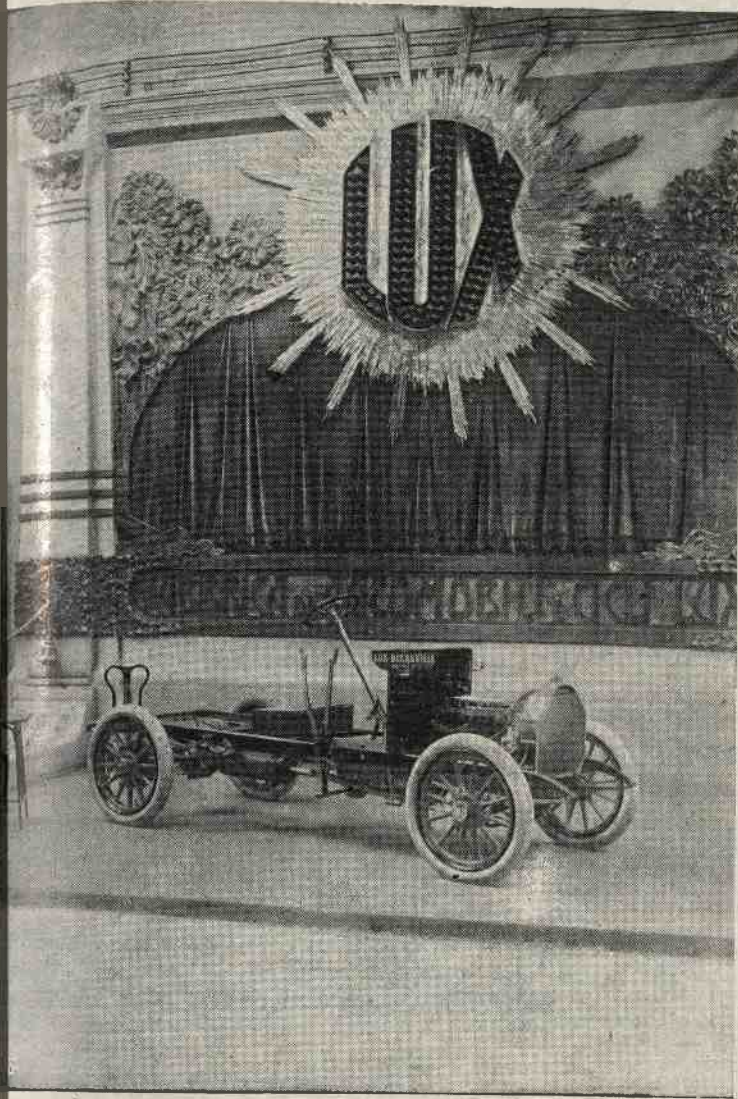
Accanto ai motori con cilindri separati (*Rapid*, *Marchand*, *Diatto-Clément*) ed ai motori coi cilindri accoppiati (*Fiat*, *Itala*, *Isotta-Fraschini*, *Bianchi*, *Spa*, *Standard*, *Scat*, *Hermès*, *Flag*, *Salva Züst*, *Brixia-Züst*, *Fides*, ecc.) troviamo aumentato il numero dei monoblocchi, 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.

Espongono *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*, vettura 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, poichè 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 *Pubblica 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, emblema vivente dell'immense progresso che in pochissimi anni hanno compiuto le nostre industrie metallurgiche. Finalmente ci siamo scossi dal letargo che ci intorpidiva le membra, abbiamo capito che sappiamo lavorare e che sappiamo lavorare bene, che possiamo produrre, e non solo concorrenza all'industria forestiera, ma sopraffarla ed imporsi su tutti i mercati.

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

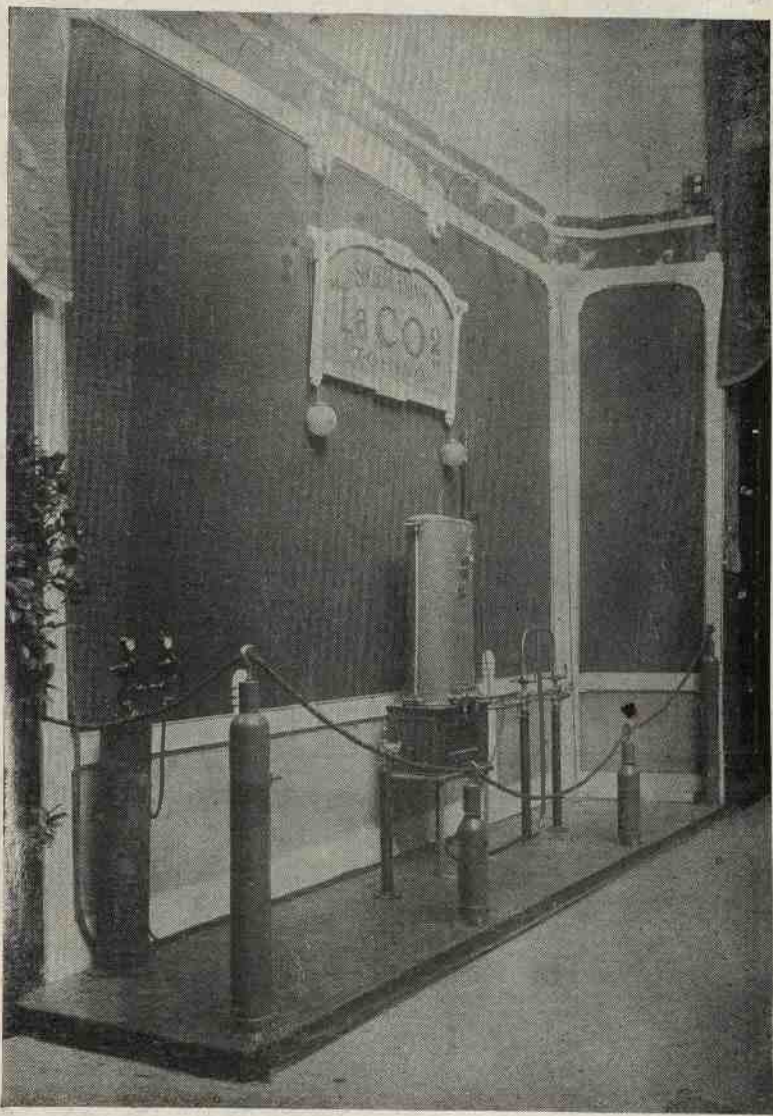
È il merito principale dei nostri costruttori è stato appunto quello d'aver saputo alleggerire il complesso organismo che è l'automobile, senza comprometterne la resistenza; d'aver saputo semplificare, al di là ancora di quanto era lecito sperare qualche anno fa; di aver saputo sfrondare, selezionare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

avrebbe trovati nuovi fautori 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, il volante 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

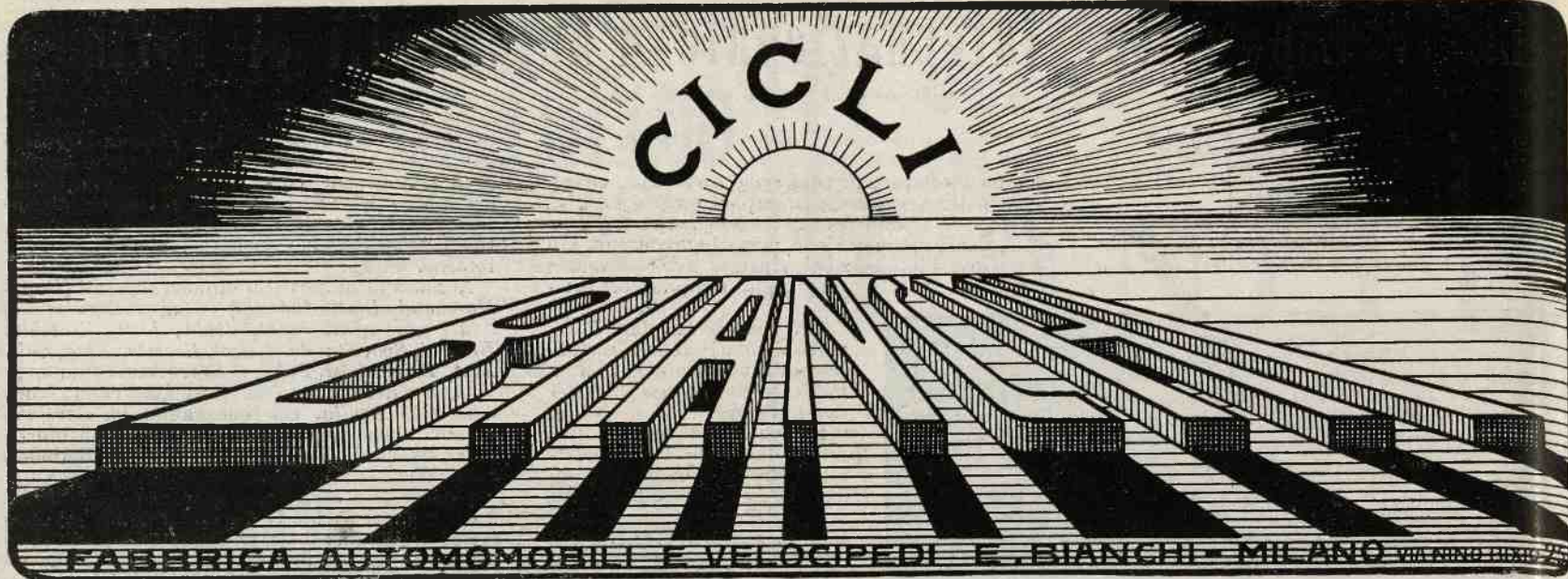


Nella sala C, stand N. 8, forma l'ammirazione di tutti l'elevatore automatico inesplosibile della Società Anonima La Co<sup>2</sup> di Torino.

**LA CO<sup>2</sup>** Società Anonima  
TORINO - Via Ormea, 34  
Servizio di Garages, Fabbriche, Depositi, ecc.



**ELEVATORI automatici**  
**Inesplosibili per Benzina**



Fabbrica di Macchine e Velocipedi Aug. Göricke  
**BIELEFELD**  
(GERMANIA)

Biciclette  
Motociclette

Serie A.G.B.  
Scrematrici

Produzione  
annuale  
40.000  
Biciclette

1000 operai

Edoardo Bietti  
S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471

**BENZINE**

Esposizione Internazionale  
MILANO 1906

Medaglia d'Argento

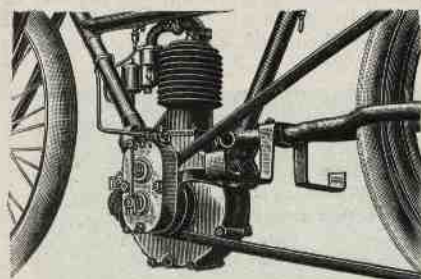
Massima onorificenza

**PNEUMATICI**

**PETER**

ADAM BOOS  
MILANO

70 FORO BONAPARTE 70



**Carter Cambio Velocità**  
BREVETTATO

Grande Velocità diretta. - Débrayage per Motociclette, Tricars, 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**.

**Chiodi a gambo spaccato** (Brevettati) applicabili servendosi di un martello ordinario.

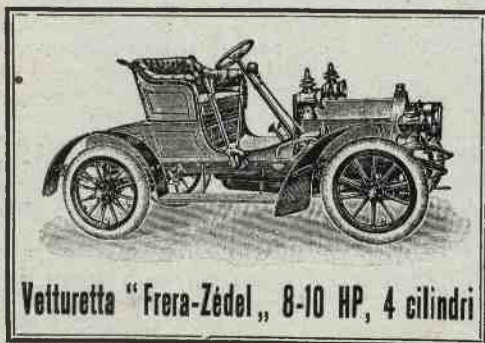


Per prezzi e campioni scrivere alla  
**The Bifurcated & Tubular Rivet Co. Ltd.**  
**Warrington**  
(Inghilterra)

# IV Esposizione Internazionale di Automobili

**TORINO**

**Febbraio-Marzo 1907**



**Visitare gli Stands**

**Automobili ZÜST**  
28-50 HP  
di grande turismo

**BRIXIA-ZÜST**  
Châssis tipo unico  
18-24 HP

**N. 46**

(del Salone centrale)

DELLA

**N. 137**

(nella Corsia laterale C)

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

**Società Anonima Frera**  
**MILANO**

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



i partigiani dell'accensione a candele: *Aquila Italiana, Rapid, Diatto-Clément, Marchand, Standard*. L'Italia ha fatto scuola, e la sua elegante soluzione del problema dell'accensione si trova prodotta su buon numero di *châssis*, cosa che torna che a suo onore; il movimento dei cartelletti è ottenuto mediante bocciuoli montati a aste verticali comandate dall'albero delle camme mediante ingranaggi elicoidali racchiusi nel *carter* del motore. Una manetta posta sul volante di direzione permette di variare l'istante dell'accensione, facendo variare l'angolo di calettamento. Uno speciale attacco dei contatti permette di montare facilmente gli *inflammateurs*, e basta girare un solo dado per poter togliere i cavalletti 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. L'ente 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, perchè 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 fedele, è da noi completamente abbandonato.

Un gran numero di nuovi radiatori sono quest'anno esposti, tutti del tipo detto a *vid d'alles*: ricordo l'*Artic*, il *Faccioli*, il *Cenisio*, che hanno oramai fatte le loro prove e dei quali mi prometto 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 *Otav* 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'obli-

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 ingrassa-

*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 *châssis* 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 *châssis*, solo qualche casa conserva l'innesto a coni di cuoio.

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

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

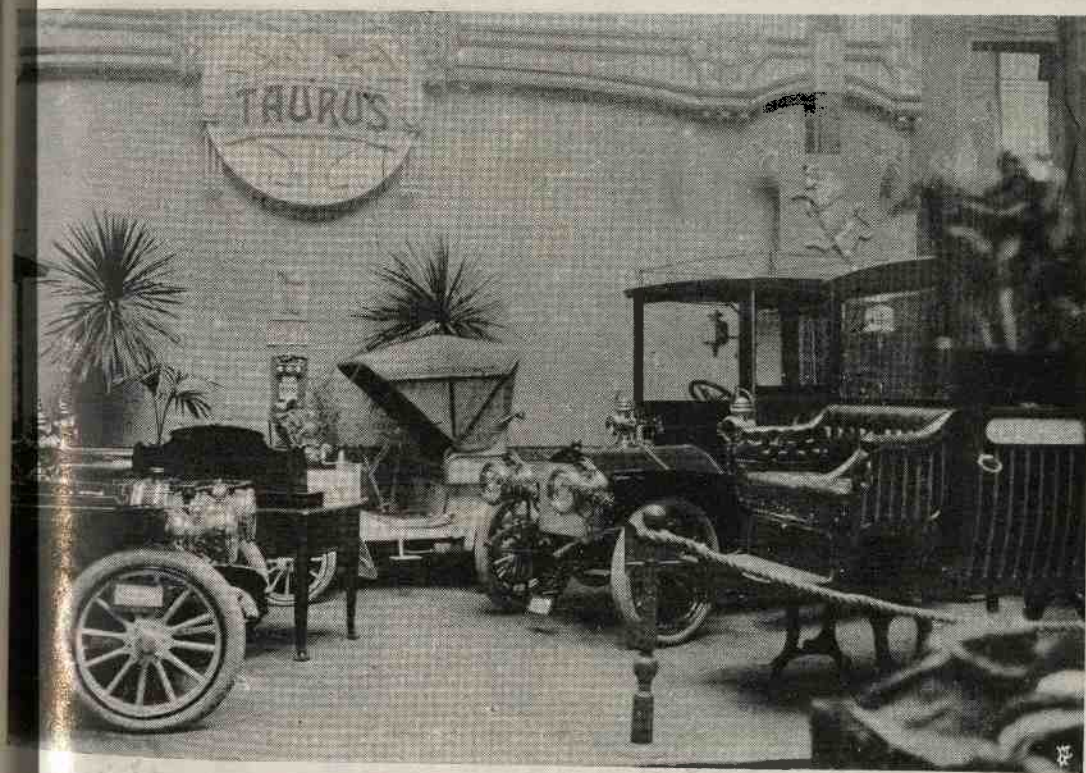
La *Padus* non ha cambio di velocità ad ingranaggi, ma ottiene graduali variazioni di velocità mediante un sistema a frizione, composto di due dischi, fissato l'uno all'albero che viene dal motore, l'altro ad un albero trasversale. A seconda che si fa avvenire il contatto del secondo con punti del primo 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 ganascce 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 *châssis* 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 *châssis*. 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

ti 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 *treins 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 e Fraschini, Bianchi, Rapid, Standard, Scat, 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 Vetture 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 Lamenaïs, 12<sup>vis</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**

**Modelli 1907**

**LUX**

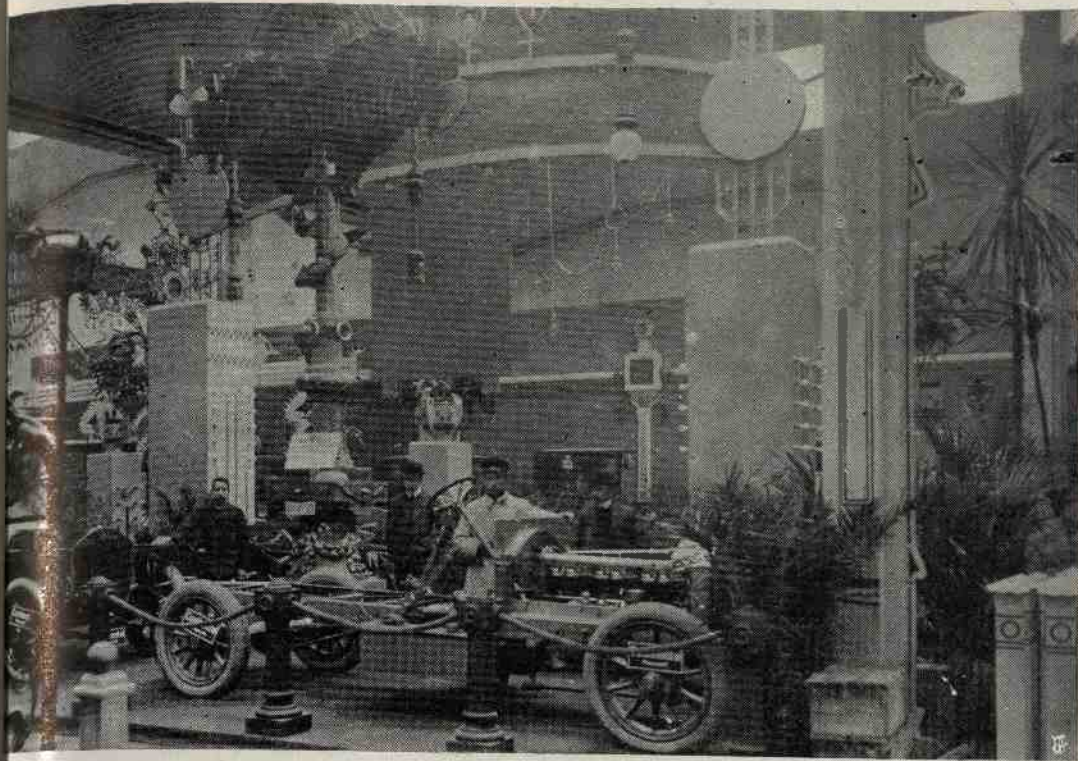
modo da essere protetta dagli eventuali urti. Le molle anteriori sono a balestra, a piccola faccia d'incurvamento; la *Otav* ha 2 mezze molle a balestra; la *Sizaire e Nandin* (*Stand Zena*) una molla trasversale posta davanti il radiatore. Le molle posteriori sono a balestra semplice, op-

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 perchè l'acquisto delle gomme è la cosa più dolorosa per un proprietario di automobile; il quale

non possiamo affermare che lo scopo sia stato pienamente raggiunto. Se così fosse stato, noi avremmo avuto all'ultimo Salon 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 Faroux 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. Nonpertanto noi avemmo all'ultimo Salon un numero d'espositori di ruote elastiche minore di quello dei Salons precedenti; quest'anno non si osservavano che solo una diecina di sistemi, cioè: Yberty e Merigoux, Levi, Garchey, Soleil, Amoudru, Couderet, Cheze-Besseyre, Fouque, Gauthier, Vinot, ecc., alcuni tipi di ruote, già esposte negli anni precedenti, sono completamente scomparsi, e questa scomparsa 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 Faroux, 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, nè mi persuade. E' facile infatti capire come una molla con un lavoro costante non può tardare ad avere modificata la



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 (Scat), od una molla trasversale in più (Rizia-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 a mano applicata al paravento, e quando il motore è in marcia mediante una derivazione dei gas di scappamento che vengono separati dai residui 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 Botta-Fraschini, e le sospensioni speciali del radiatore Fiat, Aquila Italiana ed Esperia.

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

Ing. ALFREDO DAINOTTI.

Al prossimo numero la rivista compie gli stands.

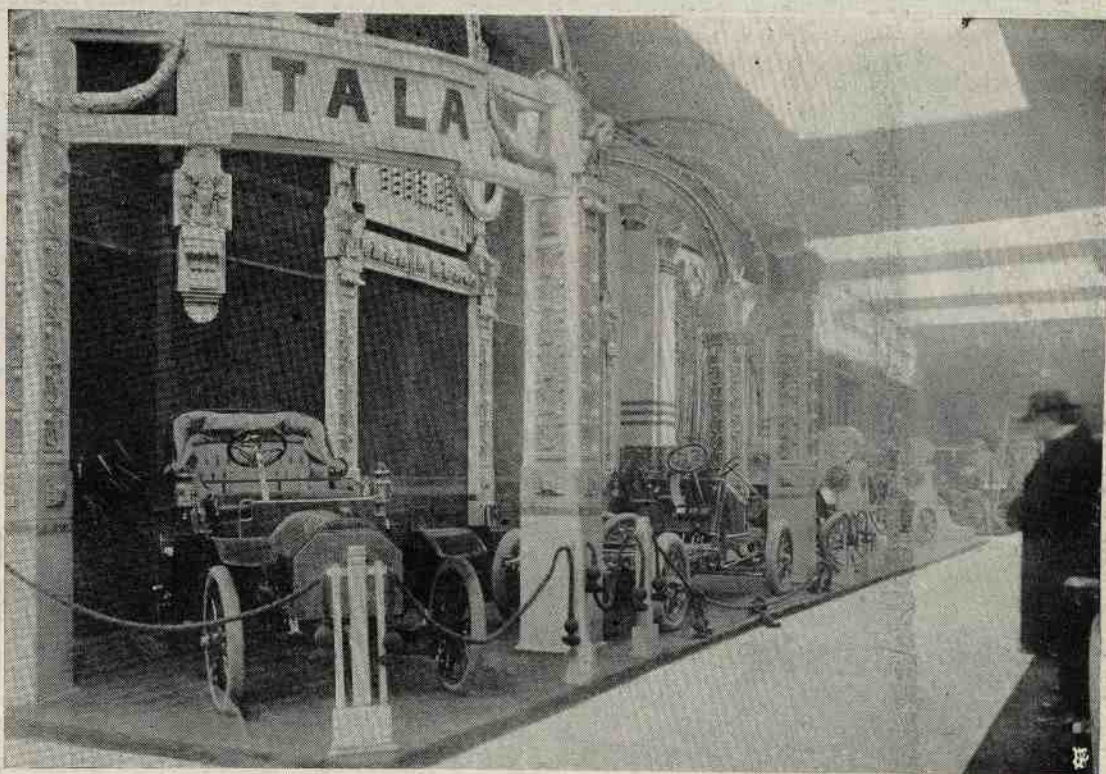
## Un importante problema da risolvere

### Le ruote dell'automobile

Poche sere addietro, inaugurandosi la scuola di chauffeurs di Milano, l'on. Crespi, nella sua ante prolusione al corso delle lezioni, si volle, in fece, soffermare su uno dei punti che più interessano, e che forse impediscono, la vulgarizzazione dell'automobile, e questo punto è la ruota. Parebbe qui inutile il ripetere i gravi inconvenienti ai quali vanno soggetti i pneumatici, che rappresentano il sistema più in uso per le ruote di questi veicoli, e se non bastassero questi inconvenienti continui, quale lo scoppio, il consumo così facile, ecc.; più di ogni altro basterebbe fiduciarci anche il più fiducioso la questione aiuto costo delle gomme. E l'on. Crespi, che si legge in quella sera ai giovani che amano intraprendere la carriera dello chauffeur, raccomandò appunto loro di badare bene alla macchina suo 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 perchè non si è potuto finora trovare un mezzo buono e sicuro per sostituire ai pneumatici presenti un sistema di ruote elastiche che veramente possa dirsi pratico ed economico.

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



Uno stand veramente lussuoso, di assoluta novità, ideato dal Ceragioli, accoglie le vetture Italia 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 rottura ne sia sicura; poi bisogna aggiungere che nei pubblici esperimenti le ruote metalliche, per quanto siano state eseguite o concepite meravigliosamente, si sono fermate sempre per rotture di organi essenziali. Dunque abbandonando queste

**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** *lo*

**STAND N. 54**

**Automobili - Catene - Antidérappant**

*Agenzia Automobilistica:*

**Marquart**

**MILANO**

Via Francesco Melzi, 3

(Arco del Sempione).



**Rejna = Zanardini**

Società Anonima

**FARI e FANALI**

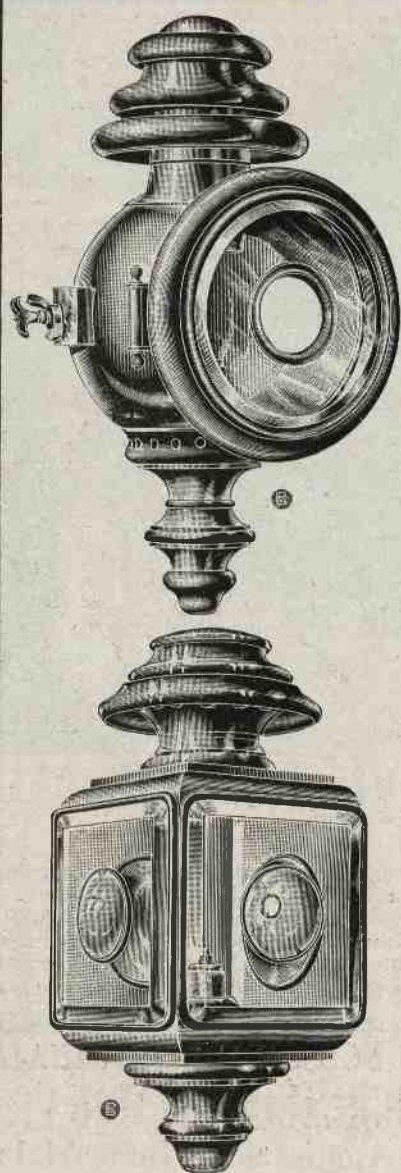
**MILANO-TORINO**

Capitale versato L. 1.050.000, aumentabile a 3 milioni

**Marca di primo ordine**

*Visitare al Salone di Torino lo*

**Stand N. 62.**

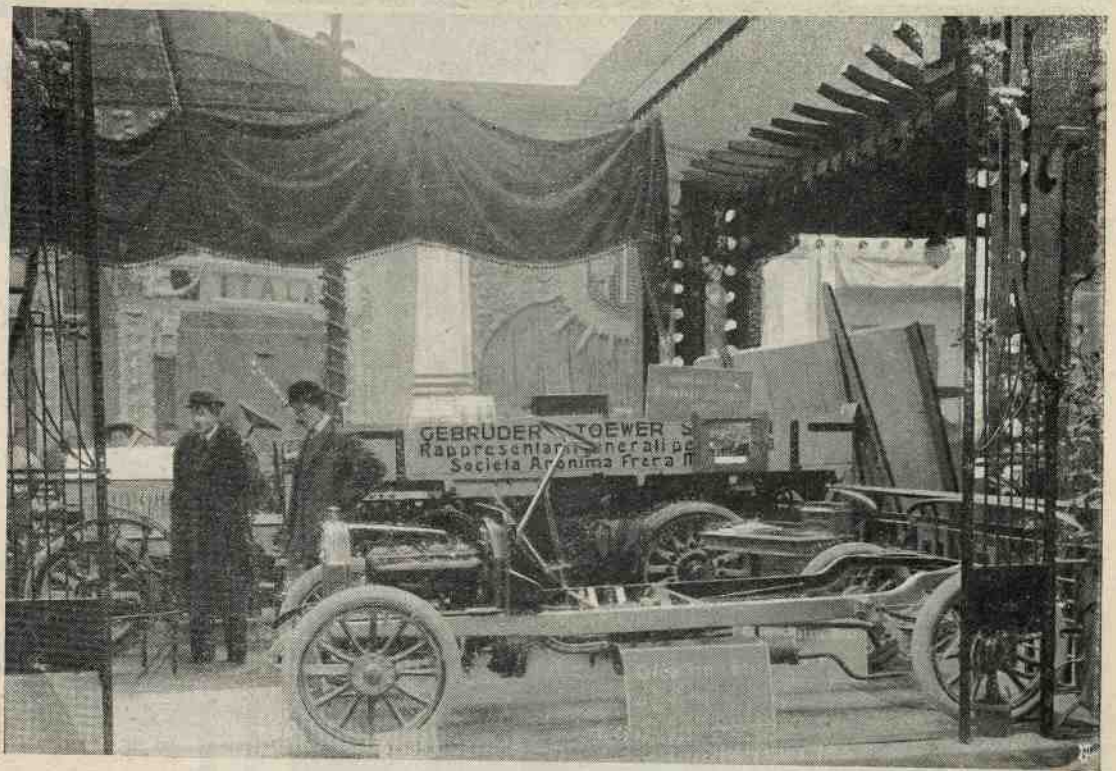


note completamente metalliche, consideriamo soltanto quelle che chiedono la loro elasticità al montechou, le quali possono essere divise in due categorie, secondochè il generatore di elasticità è situato al centro (o mozzo), o alla periferia ».

E qui il Faronx, 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 volenterosi 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 nettamente la questione.

E noi ce lo auguriamo volentieri. Perchè, e così ammonivami 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 avremo persuaso il patrio Governo ad allargare i



*Il chassis Bixia-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'Imperatore.*

cordoni 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 passibile di aumento, la più grave spesa che l'automobile comporti 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.

Ed 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 sottomesse, di questo potente apportatore di grandezza e di progresso.

RAFFAELE PERRONE.

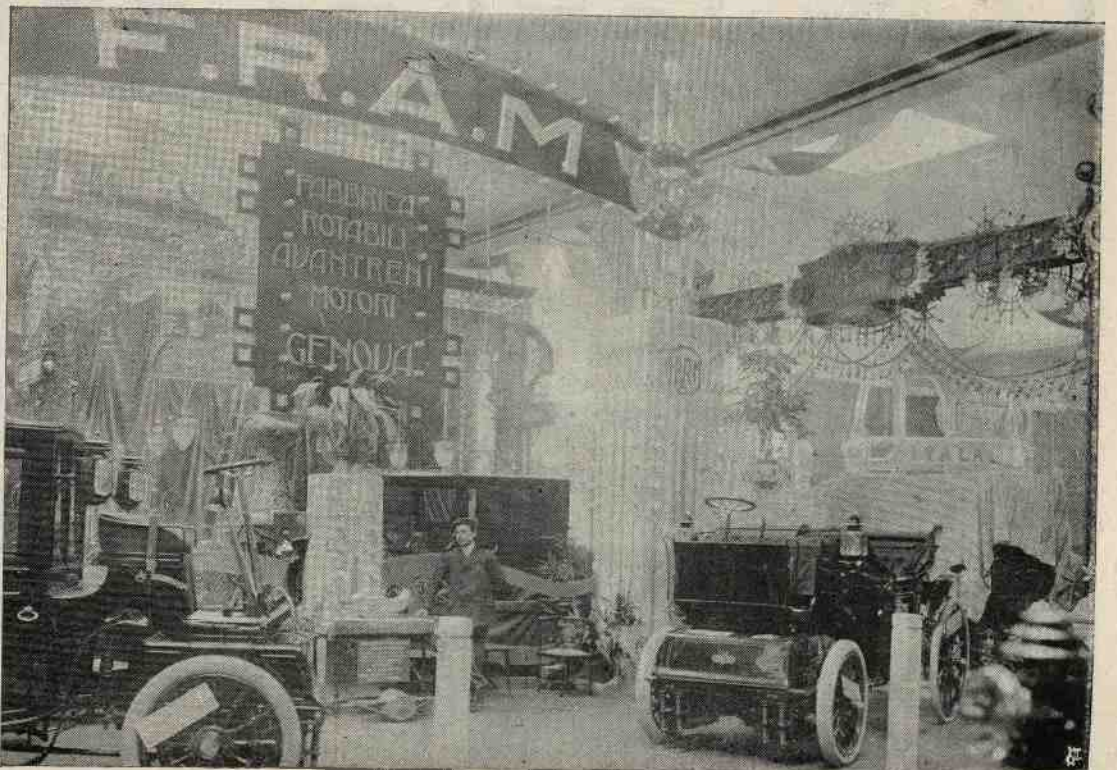
Milano, 1907.

## L'automobile ed i servizi pubblici

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

Un paio di quei milioni, si dice, che siano destinati ad una riforma, che se si attuerà, 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 ronzi stanchi più ancora dell'automedonte, che in una uniforme spesso stracciata, con un berretto sporco, a sglimbescio sulla nuca, sferza il ronзино.



*Tutti i diversi generi di veicoli, vetture, omnibus, camion, troviamo riuniti nello stand della FRAM, di Genova, fabbrica di rotabili, avantreni, motori.*

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



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

*Forniture Generali per l'Automobile*

# S. P. A.

**SOCIETÀ PIEMONTESE AUTOMOBILI**  
**ANSALDI-CEIRANO**

# 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**

ultima fabbricazione, di solidità e di buon funzionamento.

Non 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 anche per il più poderoso servizio automobilistico postale intercomunale (altro progetto del ministro) saranno richiesti alle fabbriche tipi di omnibus e camion, questi destinati al trasporto di pacchi postali tra Comuni vicini.

Non spenderò parole per dimostrare che mentre attualmente per raccogliere le lettere dalle varie caselle occorre di sporelli e tardigradi furgoncini a cavalli, con un numero limitato di questi furgoncini-automobili si otterrà sveltezza di servizio, puntualità d'arrivo all'ufficio di stazione e nella spesa anche un'economia.

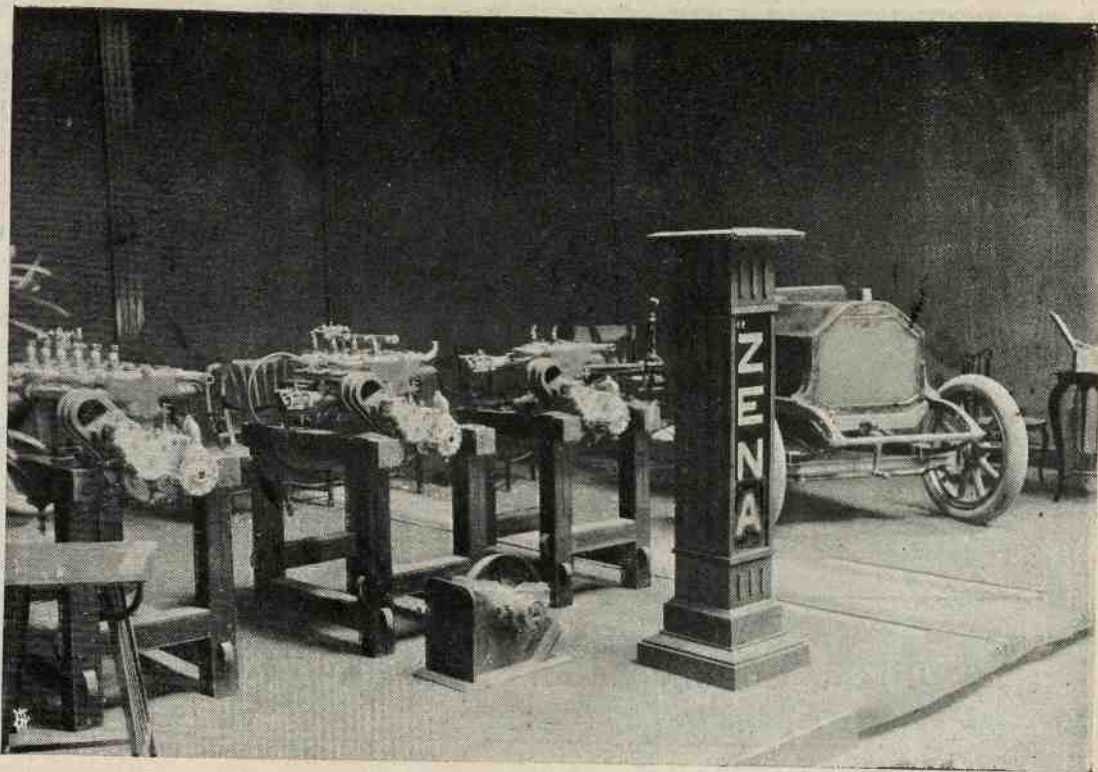
Le fabbriche italiane saranno dunque ben presto chiamate a questa gara per un tipo di vetturina destinata all'uso che ho avanti indicato, e poiché, in materia di costruzione, l'industria automobilistica nostra ha dato prove così splendide, non c'è da dubitare in un buon successo.

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

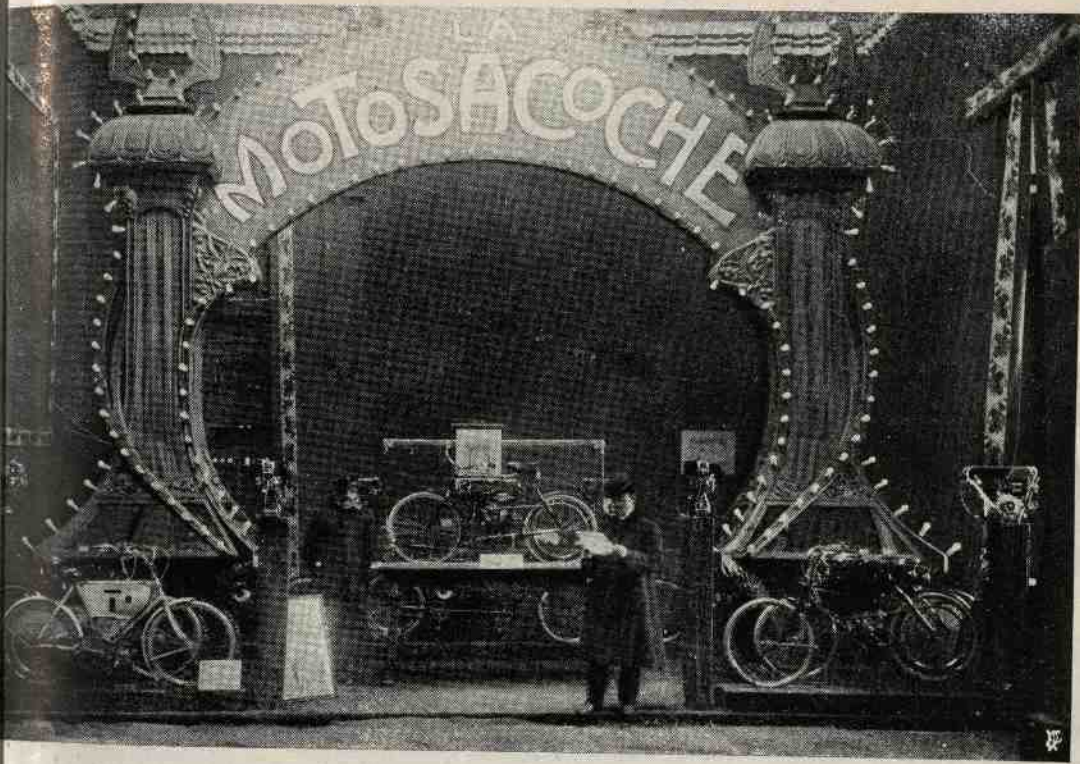
P. Di Melyna.

## 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.



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

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*).

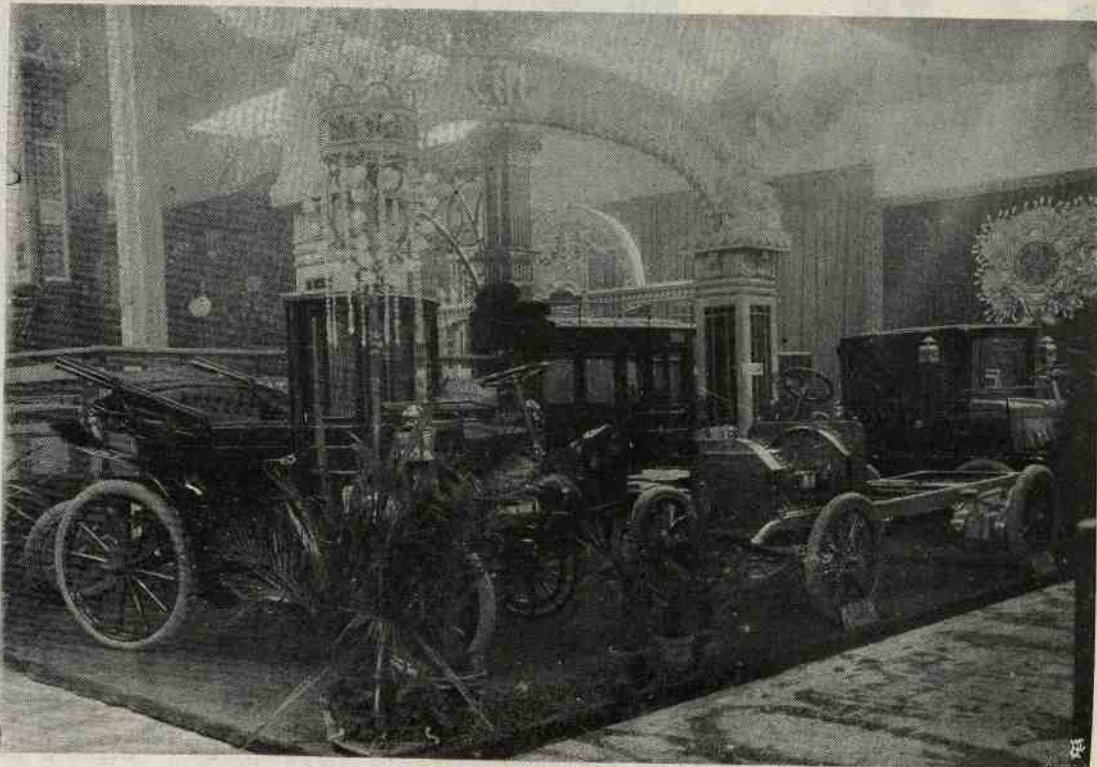
L'ing. E. Jovinelli, giovane assai colto, che ne è uno degli autori, ha da parecchio tempo rivolto i suoi studi all'automobile, e mentre della moderna vettura da turismo e da corsa ci ha dato una descrizione minuta, ha voluto riunire in questo volume tutti quei suggerimenti che possono scaturire solo da uno studio profondo della meccanica. Egli ha, nello stesso tempo, riempito 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 sports 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. Augurii.

## La Mostra della Ditta Alessio

Di questi giorni abbiamo fatto una visita alla Mostra speciale di chassis, carrozzerie, accessori e abbigliamenti, che la Società anonima *Garage Carrozzeria Automobili Alessio* ha preparata, ne' suoi locali in via Orto Botanico, n. 19, in occasione della 4ª 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.



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

## Nella biblioteca della STAMPA SPORTIVA

La nuova guida pratica dell'automobile.

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


In questi ultimi tempi sono stati passati alle stampe importanti lavori tecnici sulla materia automobilistica, e rincontrarono successo; così ricorderemo gli scritti del Padretti, del Marchesi, del Pagliano, del Grini, del Morasso, del Dainotti, del Marengo, e di tutti ci hanno descritto con forma chiara il

# Società Anonima "TAURUS,"

Capitale sottoscritto e versato L. 700.000

**TORINO** - Via Circonvallazione, 12 (Vanch'gletta)

## Fabbrica di Carrozzeria per Automobili

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

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

Carrozzerie pronte su Chassis di primarie marche.

TELEFONO 22-51

Agenzia Generale per la Vendita: **D. & C. F. 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



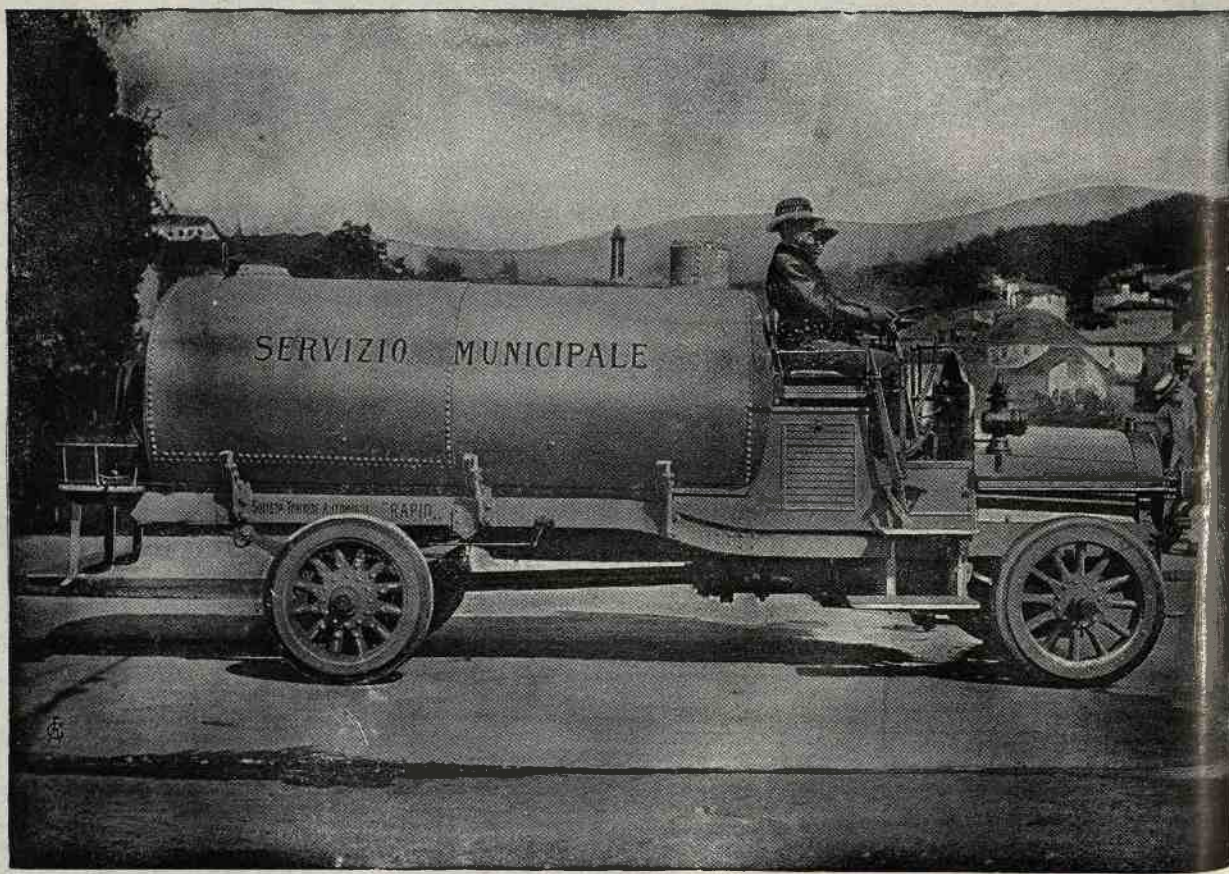
**OMNIBUS  
CAMIONS  
INAFFIATRICI**



**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 dell'Automobile Club d'Italia: erano presenti il march. di Soragna presid., dott. Guastalla, segretario, dott. Weillschott, Montù, ing. Cavalchini, Coltelletti, ing. Gamba, march. Ferrero, avv. Gorla; scusarono l'assenza il conte Oldofredi, Crespi, De Riseis, Agnelli.

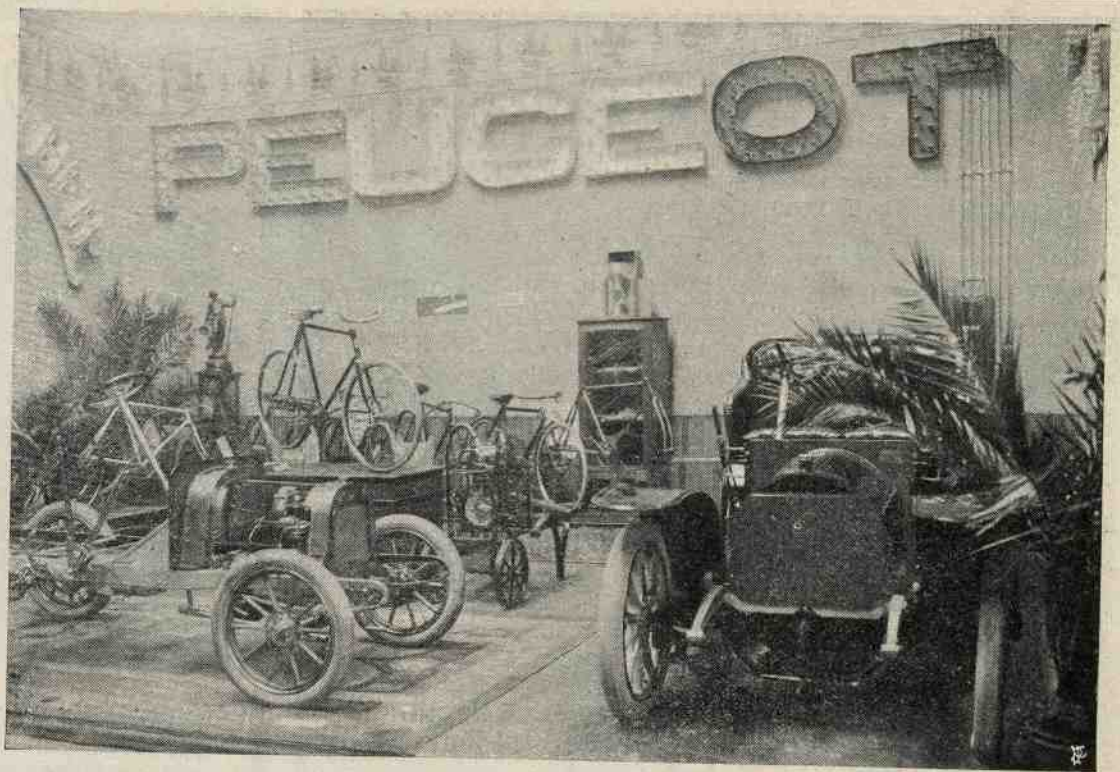
Approvato il verbale della precedente seduta, la Commissione sportiva procede alla modifica di parecchi articoli del regolamento di corsa, che sarà breve pubblicato nella sua nuova edizione.

Il presidente comunica le disposizioni prese per la gara di Brescia, che danno certo affidamento per la autorizzazione. Dà quindi lettura dello schema del regolamento, redatto in modo che in detta gara potranno concorrere 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.

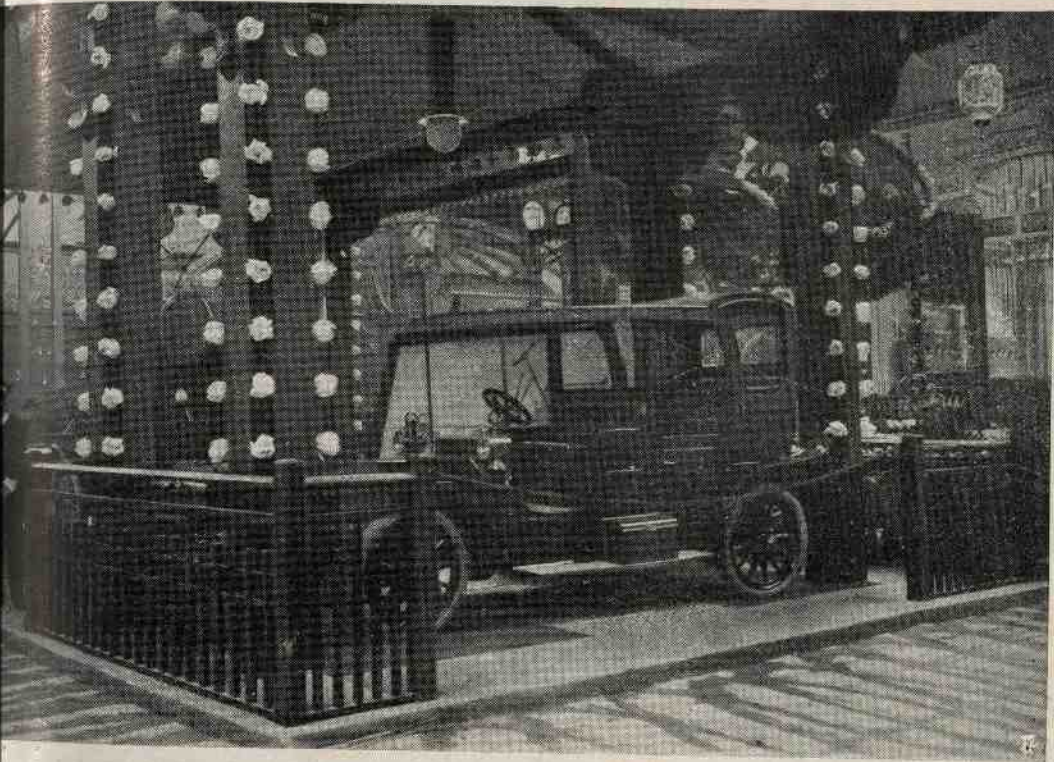
Il march. Ferrero comunica lo schema di regolamento per il Concorso di regolarità dell'Automobile Club di Torino, che è approvato dalla Commissione. Intervengono quindi i rappresentanti dell'Automobile Club veneto, ed in seguito a discussione è fissata per il 15 settembre la corsa Padova-Bovolenta ed 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., segue la seduta del Consiglio direttivo.

Presiede la seduta il march. Ferrero; presenti i signori Montù, segret.; Di Soragna, Guastalla, Gamba, Coltelletti, Stucchi, Corinaldi, De Mari, Scusano l'assenza l'on. Crespi, il comm. Johnson ed il barone De Riseis.



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



Questo caratteristico stand, in stile giapponese, accoglie l'auto della nuova marca torinese Standard che ha già parlato tanto di sé su ogni mercato internazionale.

Il Consiglio approva le modificazioni al regolamento delle proposte dalla Commissione sportiva.

Conferma il riconoscimento dell'Automobile Club

conferma per il 1907 il mandato al Moto Club

incarica 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 tenere un fanale sul loro veicolo, ed altre analoghe osservazioni. La seduta è tolta.

La Commissione sportiva dell'Automobile Club francese ha scelto il circuito della Senna inferiore teatro del prossimo Grand Prix automobilistico. I circuiti proposti per il Grand Prix erano i seguenti:

Circuito della Marne, che va per Châlons, Thèbre, Brix, Bergères, Les Vertus, Fère Champenoise, Reims e Châlons; circa 88 km.

Circuito dell'Eure, per Evreux, Quattro strade, Bretteuil, Danville, giro della strada di Mortefontaine ed Evreux; km. 86.

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

Quest'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

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

Parigi, Palazzo Borghese. — Mi iscrivo alla vostra gara Pechino-Parigi, con una vettura *Itala*. Mi riconoscerete se volete farmi conoscere

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

Finora 30 persone, tra costruttori e conduttori, si sono impegnate a questa prova formidabile.

Esse si sono recate al *Matin* avantiieri e hanno appreso che occorrerà prepararsi a spedire le vetture fin dal 24 aprile prossimo a Pechino, luogo 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 pubblicheremo 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*.

Voltri — Bixio. Abbiate pazienza, fra qualche numero.

### CHAUFFEUR

proveniente da cocchiere, abile lavatura, manutenzione carrozzeria, *cereasi*. Occorre sia prudente, abilissimo conduttore grosse vetture. — Richiedonsi 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 Torpediniere - Torpediniere

## 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.

# 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 Vetture da città, da grande turismo, da corsa. Chassis per Omnibus da 12, 15 e 34 posti.

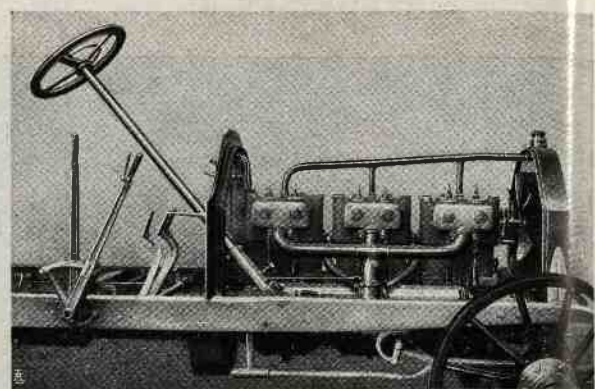
Chassis per camions, per carichi da

1500 a 5000 Kg. Gruppi completi con motori speciali per imbarcazioni 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**



# 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 4ª Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino lo

**Stand 160**

# CENISIO

**RADIATORE BREVETTATO**

LAVORAZIONE LASTRA

## ALGOSTINO, BALAGNA & C

**TORINO**

Via Madama Cristina, 107 - Telefono 28-02

Agenti esclusivi per la vendita:

**ALGOSTINO & CODA**

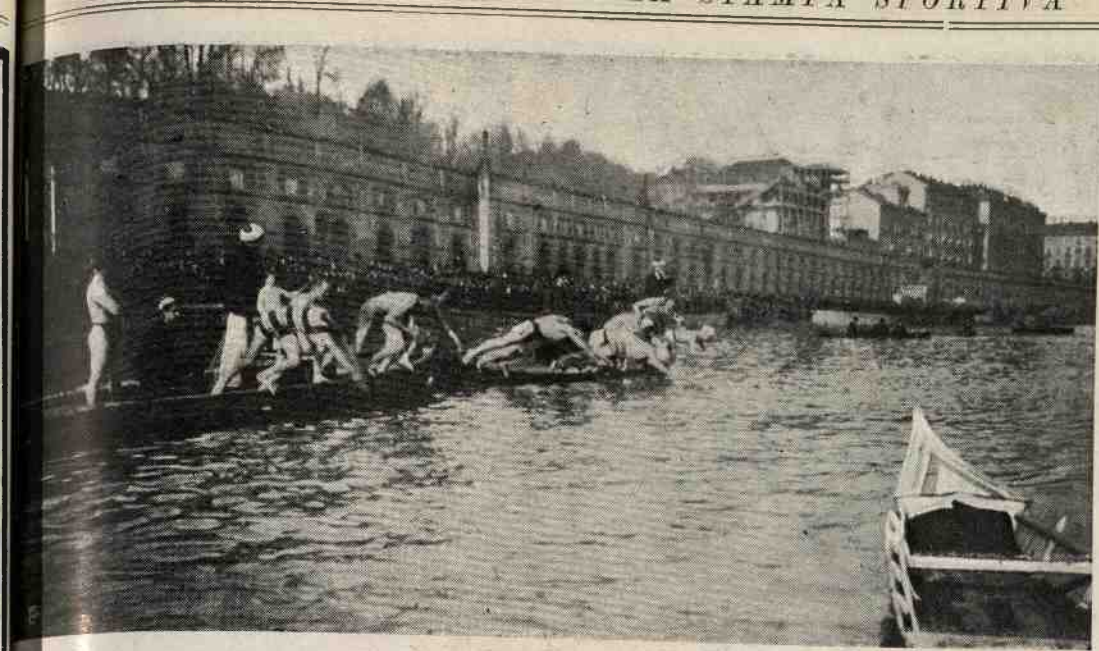
Via S. Maria, 10 - Telefono 28-03

**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 ricoprì ancora i nostri campi di giuoco. Dove non c'era più neve, il terreno — trasformato in una pozzanghera uniforme — non è assolutamente adatto, né suscettibile ad una regolare esplicazione del nostro gioco del calcio.

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

Pertanto annunciamo con vivo compiacimento la



I concorrenti col Presidente della Federazione della Rari Nantes Signor (antù). (Fot. A. Ambrosio).

costituzione d'un nuovo Club torinese: il F. C. Elena. Per suo inizio esso conta il già discreto numero di 50 soci: l'elemento giovane, ma già provato alle emozioni del giuoco del calcio che compone questa nuova società, lascia sperar bene.

Prossimamente si misurerà con qualcuna delle nostre squadre secondarie. Auguri.

In mancanza di materia descrittiva di matches che... non ebbero luogo, offriamo ai foot-baller qualche notizia sul come deve procedere la scelta dell'elemento principale di cui deve munirsi ogni buon giocatore: scarpe.

### Le scarpe da « foot-ball ».

Le scarpe costituiscono certamente nell'equipaggiamento del foot-baller la parte più importante, ed alla scelta di esse egli dovrebbe porre molta attenzione. Saremmo inutili soffermare l'attenzione dei nostri lettori su questo riguardo.

La questione pecuniaria è essa pure in giuoco, perché nell'equipaggiamento di un compito foot-baller sono le scarpe che esigono la maggiore spesa. La parte dei giocatori preferendo a ragione provvedersi sin da principio d'un paio di calzature che molto tempo non avranno più a mutare se la loro scelta sarà stata giudiziosa.

La natura del cuoio, la sua qualità, la sua preparazione, la mano d'opera, ed una forma razionale sono altrettante considerazioni che il foot-baller deve farsi, quantunque da noi siano ancora sufficientemente disdegnate, dal momento che ogni calzolaio, con sull'insegna un paio di stemmi reali, si crede

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 correggie elastiche.

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

E ciò per una ragione semplicissima. La scarpa per il 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, disseccarsi 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 sdruciolevole, 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 coefferente di vittoria.

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

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 *Esperia*.

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. *Ailet*, di Legnano; Debenedetti E., R. N. e S. S. di Torino; Novaresio Tommaso, libero, di Torino; Peracchini A., *Audax* Pod. di Arona; Silvestro Fantoli, R. N. di Milano; Emarè Giovanni, libero, di Torino. La gara, che fu disputatissima, diede il seguente risultato:

1. Retacchi, R. N. di Roma in 1'11"55; 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

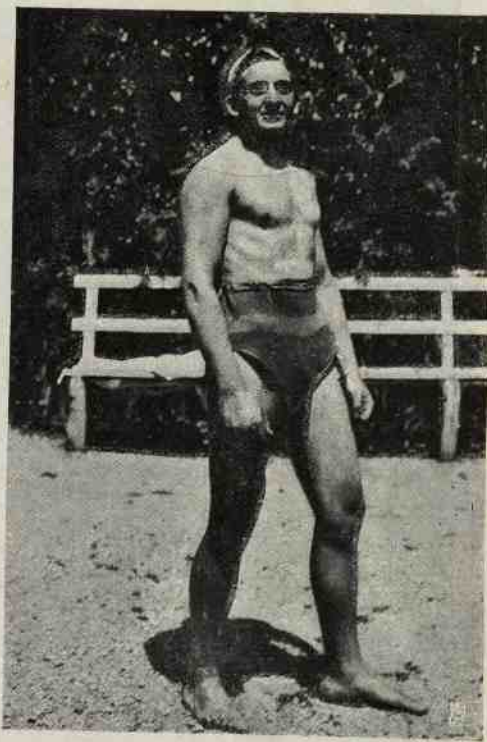
Il Comitato esecutivo ha tenuto seduta il 14 corr., e deciso sopra vari punti importanti, interessanti per la miglior riuscita della Mostra. Venne nominata una Commissione incaricata della distribuzione ed assegnazione degli *stands* agli espositori.

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

Vennero 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, sfarzosissima, 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'enormità, 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

# FIAT

*ha esposto i suoi interessantissimi  
Modelli 1907 ad avviamento  
**AUTOMATICO** ad aria com-  
**pressa** 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.