Anno III. TORINO 25 Dicembre 1904 N. 52.

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

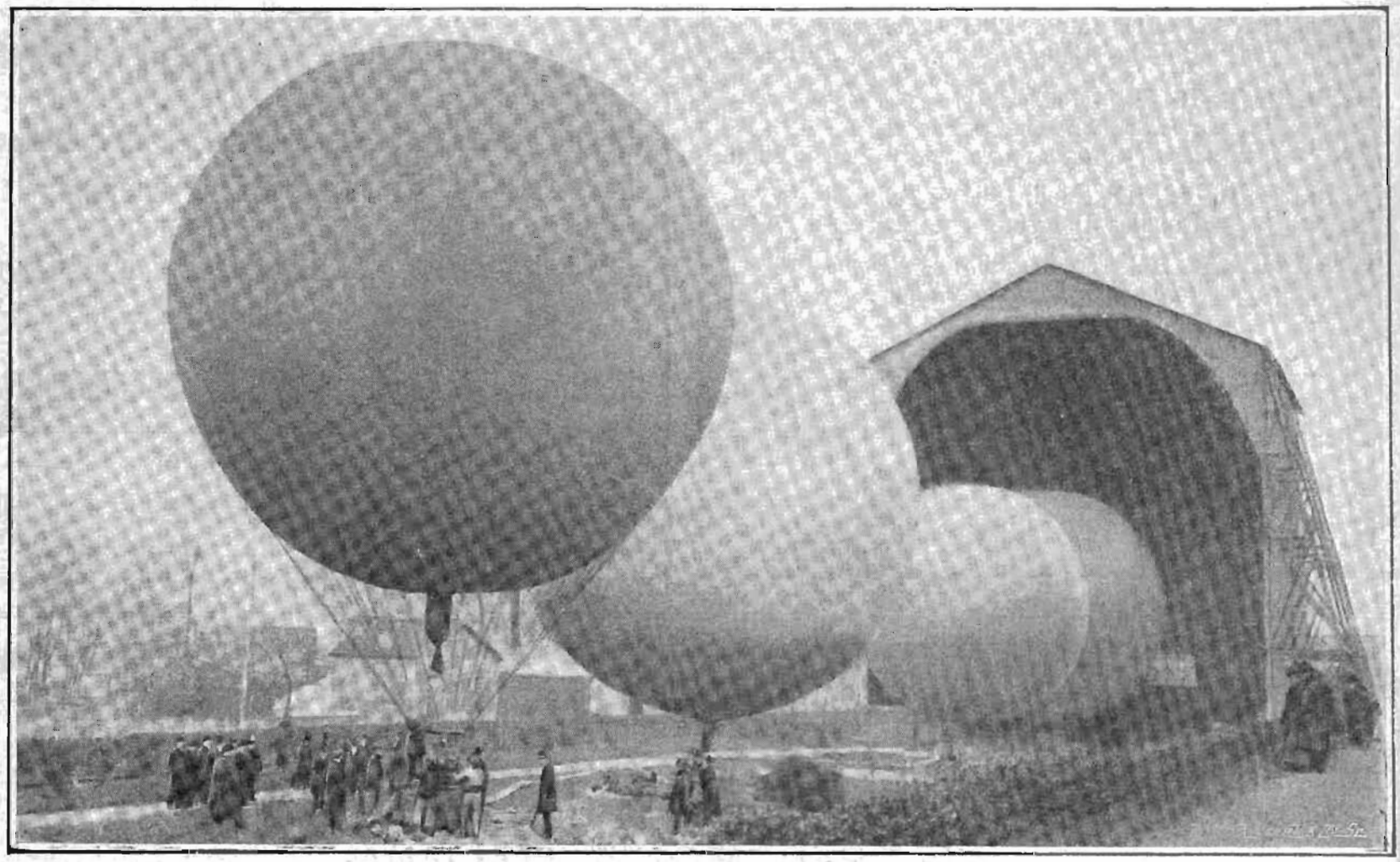
(Conto corrente colla Posta).

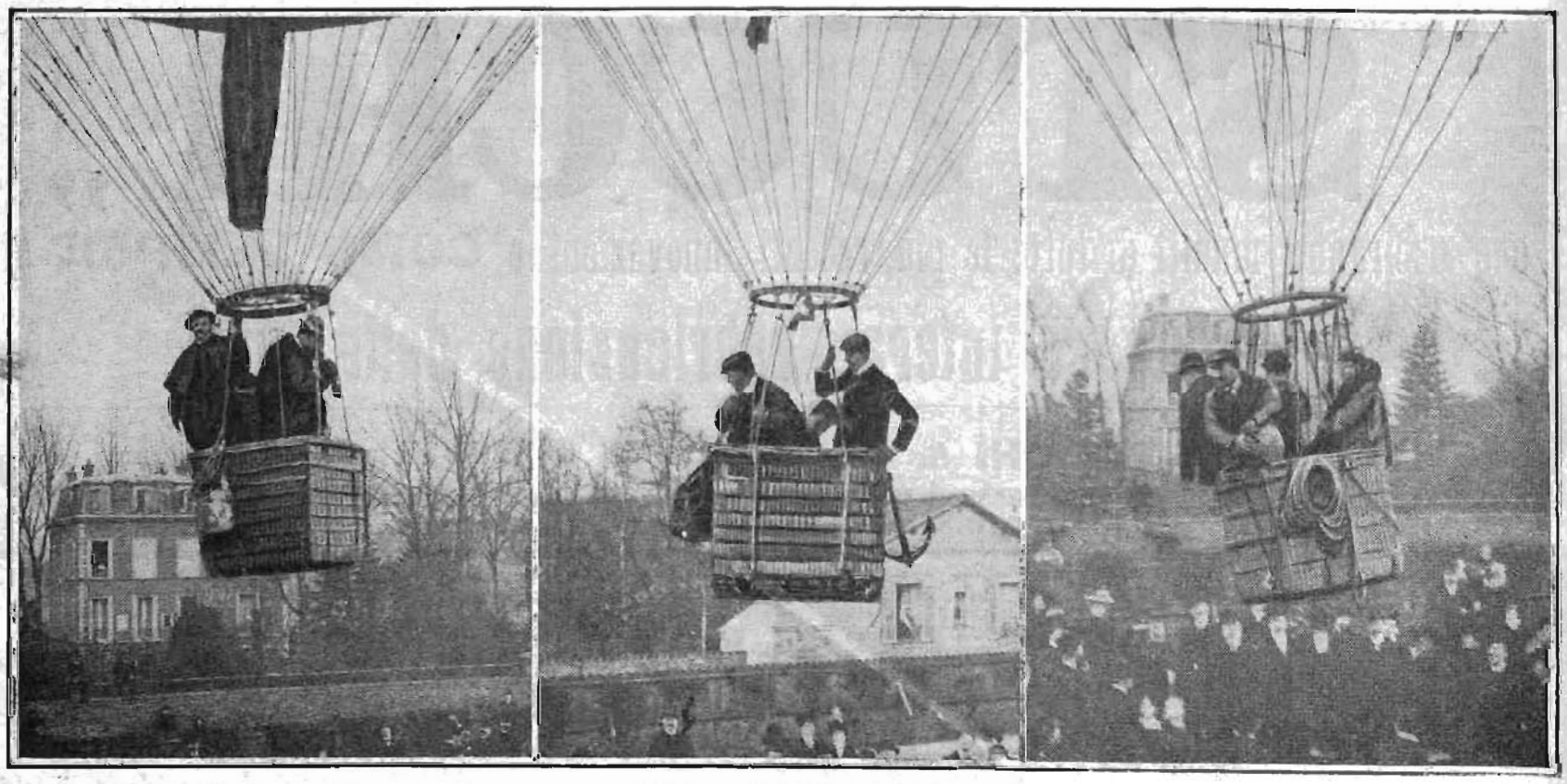
DIRETTORI: NINO Q. OAIMI E AVV. OESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-56

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale





Le tappe dell'areonautica — A Parigi, dopo gli esperimenti, sono cominciate le gare dei palloni.

L'Italia alla 7ª Esposizione Francese dell'Automobile

Il signor Loubet, Presidente della Repubblica, all'inaugurazione solenne del 7° *Salon* parigino, passando dinanzi allo *stand* della fabbrica italiana di automobili di Torino, rivolse all'ing. Marchesi, direttore amministrativo della *Fiat*, queste testuali parole:

« Il vostro nome *Fiat* è stato veramente un nome augurale. Conosco ed apprezzo i progressi ed i trionfi dell'industria italiana, e vivamente mi congratulo con voi e coi vostri connazionali ».

Le parole del Presidente Loubet sintetizzano infatti le impressioni di tutti coloro che hanno visitato il *Salon* di Parigi, dove la nostra giovane industria automobilistica ha riportato, coll'intervento di tre delle sue maggiori fabbriche, un lusinghiero, completo successo.

Il nostro orgoglio nazionale può essere completamente soddisfatto. La *Fiat*, l'*Isotta e Fraschini* e la *Florentia* hanno diritto alla gratitudine del Paese, perchè esse, nella grande festa del lavoro internazionale, non badando a qualsiasi sacrifizio, vi rappresentano degnamente, splendidamente l'Italia.

La nostra industria automobilistica rappresenta, in questa nuova manifestazione dell'attività e del lavoro umano, quello che la giovinezza rappresenta nella vita. Avendo nulla da sacrificare ad alcuna *routine*, non avendo avuto un materiale vecchio da impiegare, buono, ma disusato, essa si è vista obbligata ad impiegarne, a fabbricarne uno dall'oggi al domani, come molte vecchie fabbriche, anche gloriose, immobilizzate, cristallizzate nelle vecchie abitudini, non potevano, nè hanno voluto fare.

E nell'industria, come nella vita, per seguitare nel medesimo paragone, ciascuno cerca con un colpo di spalla di abbattere il vicino, animato, spinto dalla crudele legge *struggle for life*, levati di lì, perchè io mi vi assida. E l'avvenire è dei giovani, è di coloro che sanno conservarsi sempre tali.

La nostra industria è la più giovane fra quelle che si sono presentate al cimento, sul mercato internazionale; nata da non più di cinque anni, essa ha conquistato nel mondo, mercè un lavoro intenso, fatto con amore, con passione, con intelligenza somma, uno dei primi posti.

E lo ha meritato! Il mondo appartiene a chi osa, a chi ha del coraggio e dell'ardire, a chi può provare di avere ragione di osare. E nell'automobilismo la nostra industria è assurta all'odierna altezza perchè essa ha saputo osare, ha saputo prefiggersi una mèta luminosa verso cui camminare con tutte le forze, senza badare a sacrifizi, sormontando qualunque ostacolo, piena di fede in quell'avvenire che oramai le appartiene. Mentre tante marche, dopo sterili sforzi impotenti, sono nate e morte ancora all'infanzia, dilapidando ingenti capitali, esaurendo tante energie, per aver voluto soltanto contraffare ciò che altri avevano creato, costruendo degli aborti infelici, delle copie mal riuscite di modelli gloriosi, la nostra industria al contrario ha presentato al cospetto e all'ammirazione del mondo i prodotti originali di sforzi coscienziosi, e le creazioni tutte particolari dell'ingegno italiano. La nostra industria automobilistica, nata forte e robusta, prendendo pure ad esempio ed a guida quanto di meglio si era già costrutto nella nuova applicazione della trazione meccanica, vi ha saputo aggiungere audacemente le sue innovazioni personali, le sue proprie creazioni, imponendosi subito, fin dal suo debutto, nelle nobili gare del campo automobilistico, per le sue applicazioni, per i suoi perfezionamenti.

Ed è con orgoglio e con viva soddisfazione che noi italiani, ammirando oggi all'Esposizione di Parigi gli *stands* delle tre fabbriche italiane espositrici, possiamo affermare quello che è il migliore e più eloquente elogio per l'industria automobilistica nostra, ch'essa in meno di sei anni ha saputo raggiungere e tenere degnamente il suo posto a fianco delle industrie estere consimili, che vivono rigogliosamente già da due lustri, in paesi ove l'industria in genere è maggiormente progredita, con la protezione dei Governi, col plauso delle popolazioni, coll'appoggio dei potenti.

***

La Fabbrica Italiana di automobili, in uno *stand* addobbato con grande eleganza e buon gusto, nel quale si scorgono le qualità artistiche del bravo ing. Marchesi che l'ha progettato, in una cornice deliziosa di un indovinato stile floreale, espone: un *chassis* nudo, bello nella sua espressione di forza, risplendente sotto la vivida pioggia di luce emanante da migliaia di lampadine elettriche, un *tonneau* con entrata laterale ed una *limousine*, splendidi modelli di carrozzeria, dove nulla è trascurato, dove tutto è perfetto, dove le pure linee del contorno si fondono in un insieme elegante ed armonioso. Un altro merito indiscutibile delle vetture *Fiat* è il possesso completo che esse hanno del più moderno *comfort* — guardandole non si può fare a meno di pensare: Come si divorerebbe comodamente e velocemente lo spazio con quelle vetture!

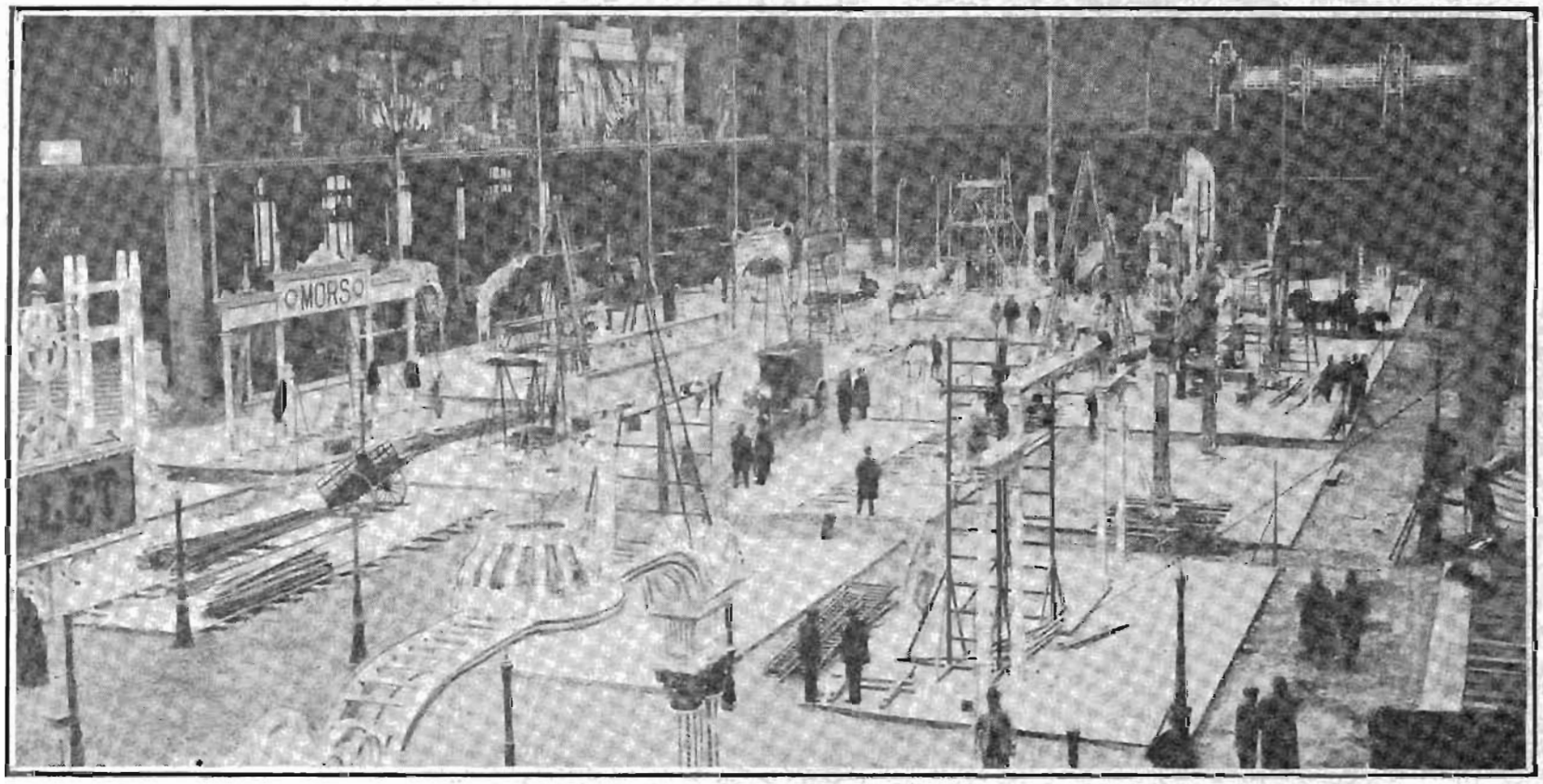
Benchè apparentemente non vi siano grandi differenze fra il modello 1904 ed il nuovo modello 1905 esposto al *Salon*, qualche cambiamento nell'*embrayage*, nel carburatore, nei freni, e sopratutto in qualche dettaglio di costruzione fanno del modello 1905 una macchina completamente nuova, che ha dei grandi vantaggi su quella dell'anno passato. La scelta minuziosa, intelligente del materiale, una proporzione perfetta nelle diverse parti delle macchine, una migliore distribuzione dei diversi pezzi del meccanismo, una cura minuziosa in ogni più piccolo dettaglio di costruzione, sono le caratteristiche dello *chassis* che la *Fiat* ha lanciato nel commercio del mondo.

La nuova disposizione delle diverse parti del motore, e le modificazioni introdotte nel carburatore, producono un rendimento maggiore di forza riducendone di molto il consumo dell'essenza, condizione indispensabile per una buona vettura.

Lo *chassis* della vettura *Fiat* 1905 è d'acciaio stampato; ha una larghezza di 80 centimetri, e di 90 posteriormente. Il roteamento dei mozzi delle ruote avviene sopra sfere di acciaio; tutte le valvole della macchina sono comandate.

L'*allumage* a magnete, fatto a mezzo di un interruttore di nickel puro, che non si ossida, nè si deteriora coll'uso, funzionante automaticamente, è quanto mai ingegnoso; esso è frutto degli studi dell'ing. Errico, è brevettato, e rappresenta certamente una delle particolarità di costruzione più caratteristiche delle vetture *Fiat*. Il carburatore a polverizzazione è dei più semplici, ed il modo di regolarlo è facilissimo. Il conduttore della vettura può in qualunque tempo, facendo funzionare una manovella, regolare a suo piacimento il consumo della benzina, e ridurlo al minimo necessario. La circolazione dell'acqua per il raffreddamento del motore è fatta mediante una pompa centrifuga azionata dal motore stesso; ed il raffreddamento è ottenuto da un *radiateur* del tipo *nid-d'abeilles* a cui è aggiunta la ventilazione prodotta per mezzo di alcune alette situate sul volante del motore. Altra particolarità brevettata dello *chassis Fiat* è l'ingrassatore automatico, situato sul dinanzi della vettura, che assicura l'ingrassamento continuo del motore. Il serbatoio della benzina è collocato nella parte posteriore della vettura, è di ferro solidissimo e contiene circa 80 litri di essenza. Una novità interessante, che rappresenta una felice trovata, è l'*embrayage* della vettura *Fiat*, col nuovo sistema il cambiamento di velocità si ottiene colla maggiore facilità possibile. I freni sono solidissimi, ed il loro funzionamento può essere graduale od immediato a seconda della volontà dello *chauffeur*; essi agiscono sia nella marcia in avanti che in quella indietro.

La *Fiat* costruisce pel 1905 vetture della forza di 16-24-60 HP, e vetture da corsa potentissime, colle quali si recherà in Francia a difendere i colori italiani nella classica prova della corsa internazionale della Coppa Gordon Bennett.



Il salone dell'Automobile, nel Grand Palais di Parigi. — Una veduta generale, due giorni prima dell'apertura.

TUTTI I GIORNI alle ore 15 e 21 - **ALLA BRASSERIE "ETOILE" Milano** - Via Dante Via S. Prospero

GRANDI ACCADEMIE di BIGLIARDO

coll'intervento dei celebri Professori: **H. Payan, P. Ferdinand, J. Ribas, R. Pololo, V. Denis.** - Direttore delle partite: **G. Sylvain.**

Anche lo *Stand* della grande fabbrica milanese Isotta e Fraschini, collocato in uno dei migliori posti dell'Esposizione di Parigi, si adorna di uno stile floreale, pieno di signorilità e di eleganza. La sobrietà armoniosa dell'addobbo, la perfezione delle forme, richiamano su di esso l'attenzione delle migliaia di visitatori che gli sfilano dinanzi soffermandovisi. E alla bellezza della decorazione corrisponde pienamente il valore dei prodotti esposti. In molte occasioni essi riscossero il plauso degli intenditori e l'ammirazione della folla, ma al *Salon* di Parigi essi riportarono un vero grande successo. Espone tre macchine, due vetture complete ed un *chassis* nudo, mostrando, agli occhi dei curiosi e di quelli che scrutano le novità per farne tesoro, tutti i particolari di una costruzione veramente magistrale.

Nelle vetture Isotta e Fraschini, difatti, guardandole intelligentemente, non si sa se più ammirarne la forma snella, elegante, la finezza della costruzione, in cui si scorge come i più minimi particolari siano stati studiati ed eseguiti con una perfezione straordinaria, oppure tutto quello che di buono, di bello, di nuovo esiste in esse, dovuto all'intelligente e sobria distribuzione delle parti meccaniche. Una particolarità che attira subito ad esse la simpatia di chi osserva le vetture Isotta e Fraschini, è il modo sapiente con cui i costruttori hanno celato i molteplici congegni meccanici dello *chassis*, in maniera che l'insieme elegante ed armonico di esso non viene disturbato da quello straordinario aggrovigliarsi di tubi di diverse dimensioni che si vedono nei prodotti di tante altre fabbriche.

Lo *chassis* Isotta e Fraschini, modello 1905, non differenzia molto da quello del 1904; è in acciaio stampato, dotato di quattro velocità, con marcia indietro, azionate da una sola leva. La sua trasmissione è a catena doppia; le valvole del motore comandate da comandi sono chiusi completamente nel *carter*; l'*embrayage* è interamente metallico, la lubrificazione è automatica; il carburatore è pure automatico; il raffreddamento è a *nid-d'abeille* con volano e ventilatore; il serbatoio della benzina in lamiera di ferro, capace di circa 70 litri di benzina, è situato nella parte posteriore della vettura.

La fabbrica Isotta e Fraschini, che, come abbiamo già annunciato in un precedente numero del nostro giornale, si è trasformata in una grande Società anonima mantenendo lo stesso nome, costruirà pel 1905 tipi di vetture di 16-24 HP e potenti macchine da turismo e da corsa.

A tutte le riunioni sportive della prossima annata la fabbrica Isotta e Fraschini interverrà colle sue nuove vetture, e noi grati ad essa per il modo degnissimo con cui rappresenta in Francia l'industria nazionale, le auguriamo per l'avvenire successi ancora più grandi e lusinghieri.

Venuta dalle rive fiorite dell'Arno la fabbrica di automobili *Florentia* ha portato in un angolo della grande Mostra parigina tutta la poesia delicata della gentile terra toscana. Firenze è stata e rimarrà l'ispiratrice delle più belle concezioni artistiche, lo *stand* della *Florentia* ne è una prova tangibile. Tutti coloro che hanno veduto lo *stand* fiorentino sono rimasti ammirati della grazia, della squisitezza, della genialità delle sue forme. Tutti ricercano lo *stand Florentia* per riposare lo sguardo sulle linee della sua decorazione, la quale nei suoi motivi scolpiti in legno ricorda l'arte del Quattrocento, che fece rifulgere di gloria il genio artistico italiano. E' un'oasi che allieta lo spirito questo *stand* fiorentino in mezzo al turbine del *Salon* di Parigi, e non parrebbe quasi possibile che quelle forme gentili di decorazioni evocanti un'altra età fatta di sogni, di bellezze, di quiete, racchiudano tre esemplari della manifestazione più moderna e più potente della febbrile attività della vita odierna. Sono tre le macchine che la *Florentia* espone a Parigi, e noi ci troviamo perfettamente d'accordo con molti altri nell'affermare che anche nella costruzione delle automobili la fabbrica fiorentina ha impresso alle sue vetture una forma tutta particolare, che risente dell'opera dei costruttori ispirati, nel concepimento delle linee, dagli esempi artistici, dai capilavori situati in ogni angolo della nobile e grande loro città.

Così il rude meccanismo ha linee di un'armoniosità sorprendente nei *chassis* della *Florentia*, e le rigide forme pare si siano piegate di fronte alla genialità degli artefici toscani.

La *Florentia*, è da tutti risaputo, ha il diritto di usare il brevetto della Rochet-Schneider, e a questo meccanismo impeccabile come funzionamento essa ha saputo dare una grazia, un'eleganza che non molto facilmente si può dare ad un pezzo di ferro fuso. Alle sue vetture nulla manca di tutto ciò che costituisce l'insieme dei più moderni trovati nel campo dell'industria automobilistica; in esse trovansi riuniti tutti i progressi, tutte le novità che l'automobilismo può annoverare al giorno d'oggi. Quando alla perfezione della costruzione meccanica si unisce in una automobile la squisita eleganza della forma, si può affermare ch'essa rappresenta la vettura ideale. Questo ci spiega l'ammirazione ed il successo che le vetture della fabbrica *Florentia* hanno riportato all'Esposizione di Parigi, e le vive congratulazioni che il direttore dello stabilimento, ing. Ravà, ed il neo *chauffeur*, il bravo Momo, riscuotono dagli *sportsmen* sia italiani che esteri.

Anche il Touring-Club Italiano ha il suo *stand* all'Esposizione Parigina, decorato con eleganza, e con quel gusto squisito che fu tanto ammirato a *I Salon* di Torino. Su di una parete campeggia l'Italia, allungantesi in mezzo al Mediterraneo azzurro con le sue isole, che pare le si stringano intorno come figliuole a difesa della grande madre. Due figure, un uomo ed una donna bellissima, discesi dall'automobile, guardano estatici il paradiso dell'Europa. Un insieme riuscitissimo, che attira lo sguardo dei visitatori dell'Esposizione, e dimostra quanto e come sa far bene le cose il nostro Touring-Club. Noi però francamente non sappiamo spiegarci le ragioni, per cui la nostra massima Associazione touristica sia andata a Parigi — spendendo una somma non lieve — quando invece essa non interviene alle Esposizioni nazionali che molto raramente, per questioni di bilancio. Abbiamo un'idea così elevata del Touring-Club Italiano, siamo così consci della sua grande importanza, della sua vitalità, delle sue benemerenze, che non crediamo nè esatto, nè giusto che il suo intervento a Parigi sia stata un'affermazione di vita. L'affermazione più eloquente, più vera, più sicura della sua rigogliosa esistenza è nel numero dei suoi 50 mila soci, risiede nelle opere sue rivolte a far conoscere il nostro paese prima a noi stessi, poi agli stranieri che ci visitano. E le tappe percorse in un decennio di vita laboriosa sono il maggior titolo di gloria del nostro Touring, sono le massime sue vittorie, a cui non era necessario, per essere grandi, la consacrazione dell'Esposizione Parigina. Più efficace, più utile, per il Touring e per gl'italiani, sarebbe invece il suo intervento alle Esposizioni italiane per continuare la propaganda delle sue idee, del suo programma, che sotto il velo di un'azione eminentemente sportiva e touristica copre tutto un alto e grande ideale patriottico.

All'Esposizione di Parigi lo *stand* del Touring è frequentato dalla Colonia italiana, e ne è il ritrovo più elegante ed aristocratico — è ammirato dagli stranieri che sfilano dinanzi ad esso domandandosi cosa rappresenti!...

Una notizia ci perviene da Parigi, che il Touring prepari un'edizione francese delle sue guide delle vie di grandi comunicazioni, e noi non sappiamo applaudire abbastanza questa nuova iniziativa, che ha un indiscutibile valore pratico, colmando una lacuna sentita dai touristi stranieri che visitano l'Italia. Se la pubblicazione, ora ancora allo stato di progetto, sarà tra breve un fatto compiuto, quanta più efficacia non avrà essa come mezzo di propaganda, che l'elegante *stand* gettato in un canto di quell'immenso *caos* dell'Esposizione francese?

R. Giannuzzi Savelli.

(Continuazione nel prossimo numero).

Brasier, il vincitore della Coppa Gordon Bennett.

Fournier, prima di partire per il giro d'Europa in Oldsmobile.

Il noto costruttore francese, sig. Darracq.

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)
Solo albergo con completo **Garage** capace di 8 vetture, munito di fossa e attrezzi, *gratuito pei clienti.* — **Deposito olio e benzina.** — Occorrendo meccanico. — **Massimo confort - Prezzi moderati.** **N. RAMONDETTI**, prop.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa in tutta Italia L. 5

Serie "HAMMER" "PERRY" "CITO"
Vendita esclusiva: Ditta **L. SACCHI** di BOZZI DURANDO e C. - Via Unione, 5, Via Torino, 22 - **Milano**