Anno IV — TORINO, 26 Novembre 1905 — N. 48.

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).

ABBONAMENTI
Anno L. 6 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero „ 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Via Davide Bertolotti, 1* - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Nel paese classico degli sports ogni ramo di attività sportiva ha cultori in ogni età e in ogni classe sociale. — Mentre vediamo un presidente del Consiglio dei Ministri essere detentore del campionato di ***tennis***, ecco uno dei più eminenti maturi uomini della finanza, Mr. H. A. Grotfield, vincere il campionato di ***golf*** battendo Sir. Edgar Vincent, che è uno dei più valorosi tra i giovani campioni.

Le due Esposizioni Automobilistiche di Londra

Loro significato - L'intervento dell'Italia - Novità tecniche

Col chiudersi dell'anno si inizia per l'automobilismo il periodo delle esposizioni, che è al tempo stesso epoca di raccolta e di seminagione. Si convertono in lucrosi contratti e in forti impegni le glorie sportive del morente anno e si seminano promesse, simpatie e buone impressioni coi nuovi modelli preparati per l'anno prossimo.

La data classica per questa duplice importante funzione dell'automobilismo industriale è stata quella del Salon di Parigi (10-25 dicembre), anche perchè la Francia, oltre essere prima, era tutto nella produzione mondiale della vettura automobile.

Ma a contrastare questo primato e questo regno assoluto, sono sorte, e ben presto, delle altre industrie nazionali, le quali pur facendo capo al mercato internazionale e riconosciuto del *Grand Palais* parigino, hanno domandato e ottenuto di poter far valere la loro importanza e affermare il valore del loro paese.

Tra le fortunate dissidenti è l'industria automobilistica italiana, che ormai va a Parigi, come va a Londra, a Berlino, a Vienna, a New-York, perchè in ognuno di questi centri ha interessi e clienti, ma che tende sempre più a far riconoscere l'importanza della Mostra di Torino, ormai affermatasi sul gran mercato italiano delle automobili, e a cui interviene sempre più numerosa e agguerrita anche l'industria estera.

Tra le prime dissidenti e delle più riottose, è l'industria inglese, la quale mal tollera la supremazia francese nel campo industriale automobilistico, e non essendo riuscita ad affrancarsi nel campo tecnico, ha tentato e continua a tentare di liberarsi dalla tutela francese, almeno nel campo sportivo.

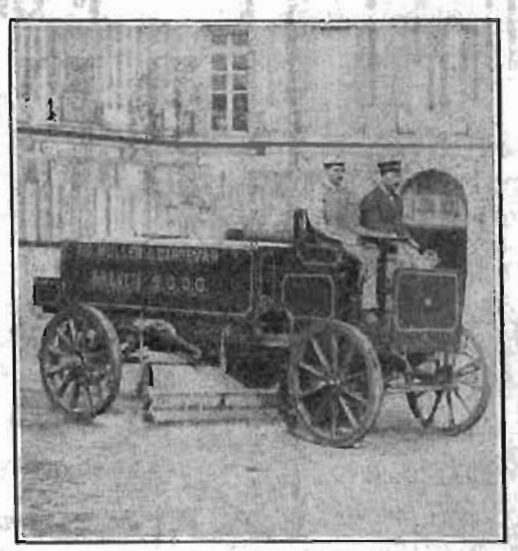
Le due Esposizioni quindicinali d'automobili apertesi a Londra il 18 corrente, non sono che un episodio di questa lotta, che si è iniziata ormai da parecchi anni e che ha avuto un vigoroso impulso nella campagna sostenuta specialmente da Edge l'anno scorso, per cui si voleva che gli acquirenti inglesi si fossero astenuti dall'andare al Salon parigino e dal farvi acquisti.

E siccome questa pretesa era appoggiata dal conforto delle cifre, che fanno salire a 80 milioni annui gli acquisti inglesi sul mercato automobilistico francese (cioè a mezzo della esportazione di Francia), così gli inglesi sono riusciti a dare alle loro Mostre dell'*Olympia* e alla *Stanley Show*, che precedono di quasi un mese il Salon parigino, una speciale importanza, obbligando le Case francesi a preparare per essi e ad esporre colà i loro modelli che tenevano in serbo pel Salon di dicembre.

E' questo un risultato che deve essere rilevato e sottolineato anche ad esempio e ad insegnamento di altri paesi, fra cui forse il nostro.

***

Le due Mostre di Londra, per quanto apparentemente in concorrenza, sono invece fatte di pieno accordo dai sindacati industriali, e mentre all'*Olympia* si sono raggruppati gli espositori di automobili e accessori (circa 400), allo *Stanley Show* sono confinati i fabbricanti di cicli, motocicli, motori, pezzi staccati, ecc. (oltre 250). Le due mostre sono però di uguale importanza, poichè



Automobilismo pratico. — *Un tipo di inaffiatore automobile per strade, esperimentato a Londra recentemente.*

bisogna ricordare che l'inglese è ormai l'unica industria che faccia esportazione su larga scala di biciclette, pezzi staccati, serie, ecc., e la cifra di queste esportazioni, che si spargono in tutto il mondo, raggiunge proporzioni colossali.

Alla mostra dell'*Olympia* colpisce a un primo esame sommario, l'enorme sviluppo che in Inghilterra ha preso la costruzione dell'automobile pesante. Sono oltre 52 gli espositori di questa categoria contro 105 della categoria vettura da viaggio o da passeggio.

Lo spirito inglese si è ancora una volta affermato orientando verso questo sterminato campo di pratiche applicazioni il grosso della sua costruzione.

E accanto a un'industria che studia e costruisce tipi sempre migliori di omnibus pel trasporto dei passeggeri, vengono a centinaia imprese che si occupano degli impianti di questi utilissimi servizi, fra cui è caratteristico quello di Londra, che conta già 500 omnibus e che dovrà contarne fino a 1500.

E' questo un campo in cui l'industria francese dimostra palese la sua inferiorità, e gli inglesi con somma compiacenza fanno risultare questo fatto al visitatore delle loro Mostre, dicendo che sono curiosi di vedere che cosa saprà fare di meglio la Germania.

***

Nel campo delle vetture automobili la Francia primeggia.

Vi sono vetture inglesi (molte, e fra esse qualcuna anche buona); vi sono macchine tedesche (la *Mercèdés* al primo posto con l'innovazione del motore a biglie); vi sono le *Fiat*, *Florentia* e le debuttanti ed ammirate *Fiat Ansaldi*, che affermano vittoriosamente il valore dell'industria italiana; vi è qualche vettura americana; la *Pipe* (belga), ma come importanza di esposizione nazionale la Francia si impone con un lotto superbo di *chassis* ammirabili e ammirati, fra cui spicca il *Panhard Levasseur* (6 cilindri 50 HP); la *De Diétrich*, la *Darracq* (che espone la vettura di Hémery), la *C. G. V.*, la *Peugeot*, la *De Dion* (inglese), la *Clément* (tipo 18 HP), *Serpollet*, *Gladiator*, *Mors*, *Berliet*, *Aster*, ecc. Ma delle caratteristiche tecniche di queste due Esposizioni diremo in un prossimo numero.

Ricordiamo che col 1906 la *Stampa Sportiva* uscirà in

VENTI PAGINE.

Di questa importante e segnalata tappa del nostro giornale, che si mette così alla testa delle pubblicazioni illustrate italiane a 10 centesimi, i nostri lettori potranno apprezzare prossimamente tutti i vantaggi, giacchè nel **mese di dicembre** pubblicheremo a titolo di presentazione

due numeri settimanali in venti pagine.

Il prezzo degli abbonamenti alla *Stampa Sportiva* rimane inalterato, e cioè:

L. 10 annue per l'edizione di lusso
(riservata agli abbonati)
L. 5 annue per l'edizione comune.

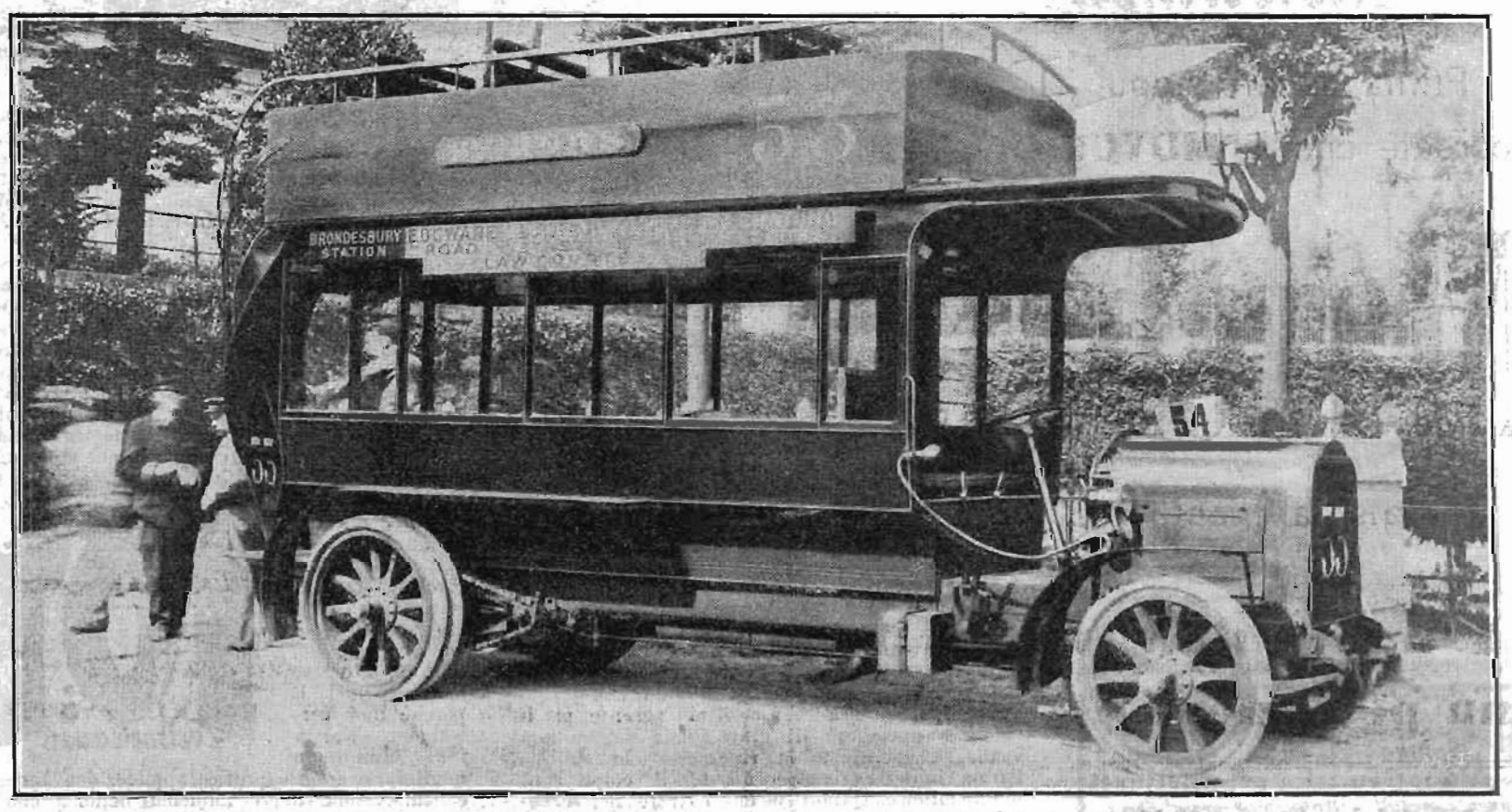
Dal 1° dicembre 1905 al 31 dicembre 1906 è aperto un *abbonamento straordinario* di

Lire 10

per l'edizione di lusso;

Lire 5,25

per l'edizione comune.



Omnibus automobile per trasporto di passeggeri (tipo Mors).

AUTOMOBILISTI!!!
La F. I. A. T. non usa che Benzina "CARBURINE,,
TORINO - Via Almese, n. 10 (Fuori Barr. di Francia) - MILANO - Foro Bonaparte, n. 2.

Applicazione del mirino trasportabile dandogli l'inclinazione che si desidera.

per questo, rispondo io, non gioverebbe a nulla. E invero il fucile colla lamina di piombo nel calcio e le cartucce piombate a tal modo peserebbe di troppo, e un fucile così pesante sarebbe disastroso per la milizia. E per altre ragioni che diremo in seguito il maneggio di quest'arma diverrebbe così delicato e difficile da non essere proprio arma per soldati.

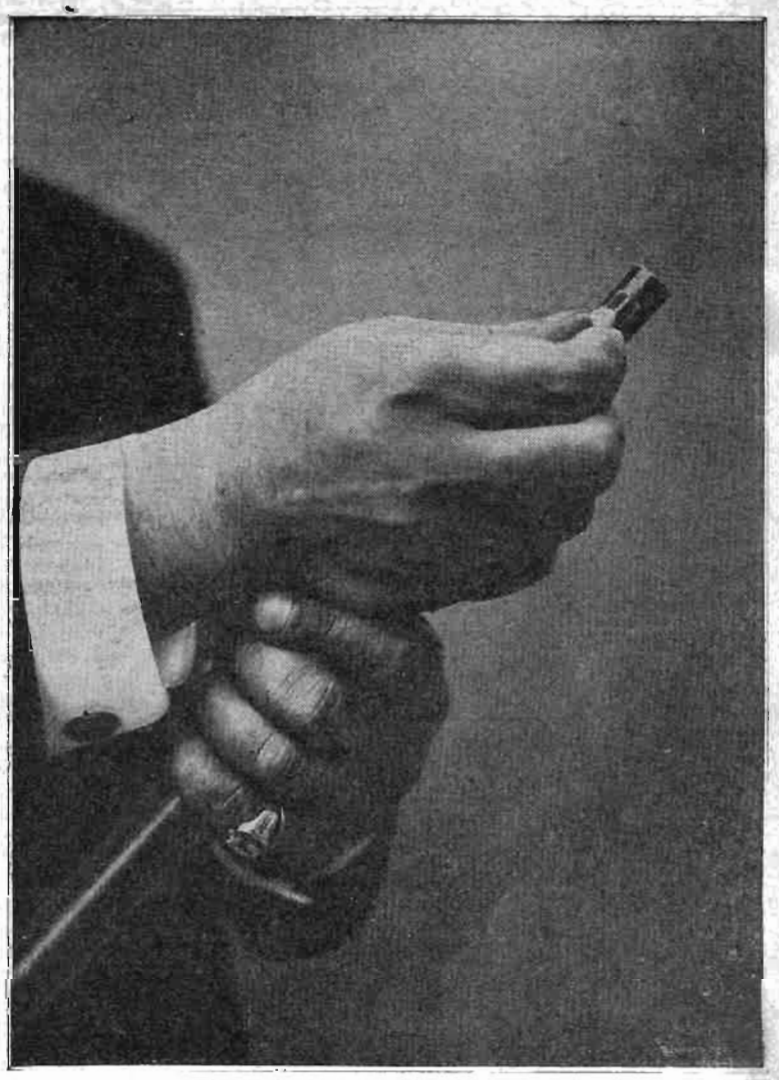
Continuando adunque quanto stavo dicendo, al momento di dover tirare mi appoggerò sul bordo dello sgabello, sarò così immobile e cioè avrò raggiunto l'ultima espressione del trucco.

Con tutti questi congegni che ho ideato vi assicuro che nessun colpo fallirebbe. La banderuola del punto sarebbe sempre per me. Il *lebel* posto a duecento metri dal bersaglio, non falla mai se è aggiustato in tal modo. Provare per credere — possiamo dire ai nostri lettori — e lo provano queste illustrazioni, tra le quali havvi pure quella del mirino mobile, trasportabile e miracoloso.

Stavo dimenticando come si debba procedere pel *revolver*, dato sempre il sistema inventato pel fucile *lebel*. Ecco: tolgo la molla con un tornavite, ricopro il foro che ne risulterebbe e in modo troppo evidente con una piccola lamina dello stesso colore dell'arma. Con tale semplice procedimento il colpopartirà come se nulla fosse, minori scosse, minore vibrazione.

Ma questo mezzo è davvero pericolosissimo, potendo il colpo partire al menomo urto.

Ecco come la scienza di Guglielmo Tell sia ora per me nei ferravecchi delle leggende sfatate, e rimanga la convinzione ferma ed incrollabile che, fatta eccezione per il cuore d'una bella ragazza, non è per nulla difficile al giorno d'oggi fare breccia sicura al bersaglio.



La sommità del fucile la si può insudiciare con un poco di creta.

NEL COMMERCIO SPORTIVO

La *Fiat* in America.

La *Fiat* si è impegnata, coi suoi agenti d'America, a fornire un migliaio di automobili per quattro anni al prezzo di 15.000 franchi l'uno, cioè per 15 milioni complessivi.

Questo contratto è il più grande stipulato finora negli Stati Uniti in materia automobilistica.

Nuova Ditta a Milano.

Si è costituita a Milano, a rogito del notaio Guasti, la Società in accomandita semplice « Carrozzeria Automobilistica Nazionale G. Oliva e C. » col capitale di L. 50.000. Ne è gerente il signor Giuseppe Oliva di Torino, accomandante la Società anonima per il commercio di automobili, velocipedi e pezzi per costruzioni e ricambio Fabbre e Gagliardi di Milano.

La Società ha per iscopo la costruzione, il commercio e la riparazione di carrozzeria automobilistica.

Procuratore generale della Società venne nominato il signor Mario Bonvicini.

La Casa Michelin in Italia.

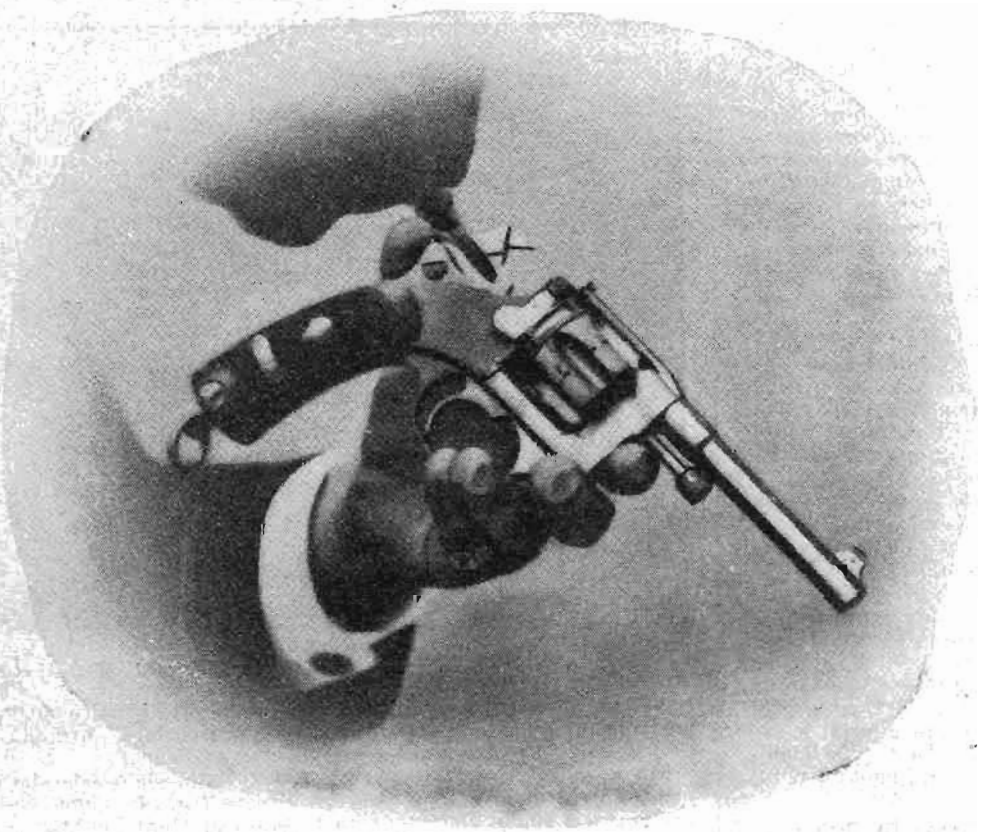
La Casa Michelin ha definitivamente deciso di impiantare una fabbrica in Italia.

La fabbrica sorgerà in uno dei principali centri automobilistici dell'Italia del nord (Torino?), su di un'area di 100 mila metri quadrati, ed avrà un corpo di fabbrica di 40 mila metri quadrati.

Il contratto per l'acquisto del terreno e i progetti per la costruzione dello stabile saranno definiti entro dicembre; i lavori incomincieranno il 1° gennaio 1906 e procederanno con solerzia in modo da permettere l'inizio del lavoro di fabbricazione pel mese di luglio.

Tutto il macchinario è già stato ordinato e a giorni si definirà la partita tecnica.

La fabbrica avrà un impianto atto alla fabbricazione di tutti i tipi inerenti alle industrie automobilistiche ed ha lo scopo di provvedere alle



Come si procede per la rivoltella.

Per il 1906 — *Le Primarie Fabbriche Nazionali d'Automobili:* **E. Bianchi e C., Fiorentia, Isotta Fraschini, Marchand, Züst, Società Italo-Svizzera di Costruzioni Meccaniche,** *adotteranno per loro vetture*

Le famose Catene RENOLD

riconosciute ormai le migliori per la loro **RESISTENZA - SILENZIOSITA - LEGGEREZZA.**

Rappresentante esclusivo con Deposito per l'Italia: **GIULIO MARQUART** MILANO 5, Via Melegnano, 5.