Anno V. TORINO, 18 Febbraio 1906. N. 7.

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

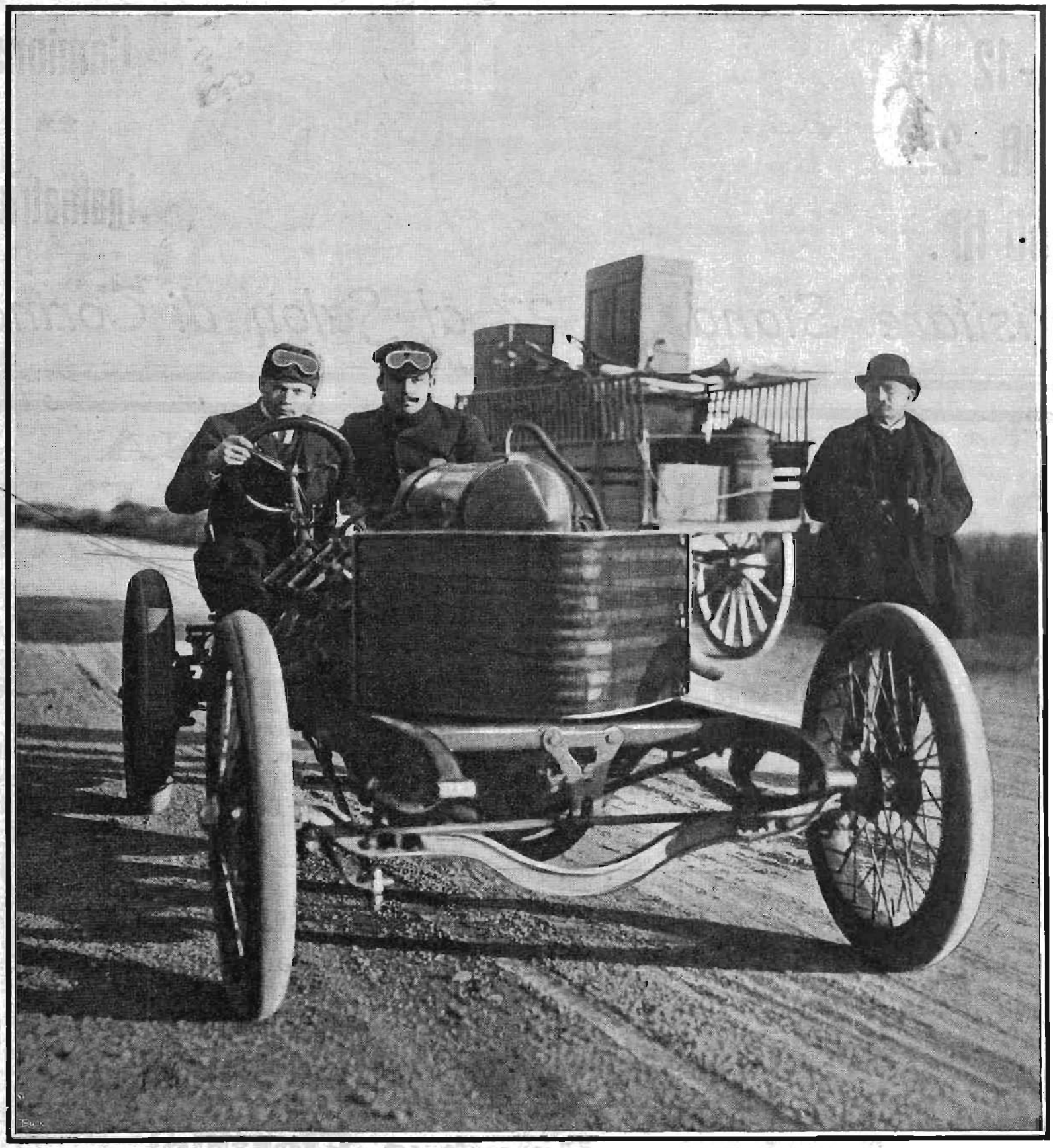
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Via Davide Bertolotti, 3* - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

GLI EROI DEL VOLANTE



HÉMÉRY, reduce dalla Florida, visita il Circuito della Sarthe con la famosa vettura "Darracq" (200 HP).

La III Esposizione Automobilistica Internazionale di Torino

Un secolo d'automobilismo

L'anima nostra moderna, pur così avida di sensazioni violenti, ha vissuto qualche ora di calma deliziosa, là, fra gli *stands* dell'ampio Salone, dinanzi ai congegni docili e possenti d'acciaio, che l'arte dell'uomo ha fatti vivere con la scintilla da Prometeo rubata ai cieli.

La macchina complicata, trepidante e rapida, ha trionfato una volta ancora, conquistando col suo fascino nuovi ammiratori ferventi, e una folla convinta, entusiasta — oppure anche semplicemente curiosa — le è sfilata dinanzi, pensando certo che nessun'altra industria potrà raccogliere mai tanto e così cordiale il successo.

Ma purtroppo lo spettacolo che l'emulazione sana e feconda dei nostri costruttori ci ha dato, come esempio di lavoro e di progresso, sta per finire.

Allorchè gli assidui di questa Rivista mi leggeranno, i reparti del *Salon* saranno già in disordine, e gli automobili eccitatori di folli desiderii, di sogni e di speranze, avranno preso la via dei numerosi opifici dove furono creati, o quella del *garage* degli acquisitori.

Rallegriamoci, pertanto, del successo, pensando che altri consimili e maggiori manifestazioni avverranno nei venturi anni, e che il « signore dell'avvenire » troverà nuovi e clamorosi trionfi.

Nel constatare le attuali condizioni dell'industria automobilistica nazionale, io penso quale impressione ne riceverebbero coloro che ne furono, per così dire, gli iniziatori primordiali; poichè — è bene ricordarlo — se lo slancio prodigioso a cui assistiamo è di origine assai recente, i primi tentativi risalgono tuttavia a un secolo addietro.

Anzi: alcuni archeologi pretenderebbero di vedere in certi bassorilievi la prova che gli egiziani conoscevano la trazione meccanica. E' inutile soffermarci a ciò, e così pure all'invenzione di un norimberghese, Giovanni Hanstein, costruttore d'una carrettella mossa per mezzo di molle speciali e acquistata poi da Carlo Gustavo di Svezia.

L'onore d'avere inventato il primo automobile è dovuto ad un lorenese, Giuseppe Cugnot, ingegnere militare, al quale il Duca di Choiseul, ministro della guerra in Francia, ordinò nel 1764 una vettura a vapore destinata a facilitare il trasporto dell'artiglieria.

Il veicolo, provato alla presenza del Duca e del signor di Gribeauval, non funzionò che molto irregolarmente, tuttavia i risultati ottenuti determinarono il ministro ad ordinare una seconda vettura.

Cugnot la condusse a termine nel 1771, ma non potè esperimentarla perchè il Duca di Choiseul cadde in disgrazia. Il congegno fu relegato nello stabilimento di artiglieria, e venticinque anni dopo eccitava la curiosità di Bonaparte, che lo segnalò ai membri dell'Istituto di Francia, inutilmente. Schematicamente la vettura del Cugnot è una specie di triciclo, di cui la ruota anteriore è contemporaneamente motrice e direttrice.

Cronologicamente seguirono il Cugnot nei tentativi di trazione automobilistica Dollery con una vettura a caldaia tubolare, esperimentata ad Amiens nel 1789; Mundol, con la sua locomotiva stradale, provata nel 1784, e quindi Symington (1786), con una vettura a vapore; Read, nel 1790, e Trevitich, nel 1803.

Quest'ultimo merita un cenno particolare, anzitutto perchè con la sua carrozza a vapore riuscì a percorrere 150 km., e poi, per essere egli stato il primo a servirsi della trasmissione a ingranaggio.

Nel 1821 Griffiths impiegò un *generatore* tubolare ed utilizzò il riscaldamento del vapore. Con Anderson e James l'automobile assunse un carattere pratico; il loro veicolo raggiunse, infatti, in diversi tentativi, una velocità di 20 chilometri all'ora, trasportando 15 viaggiatori.

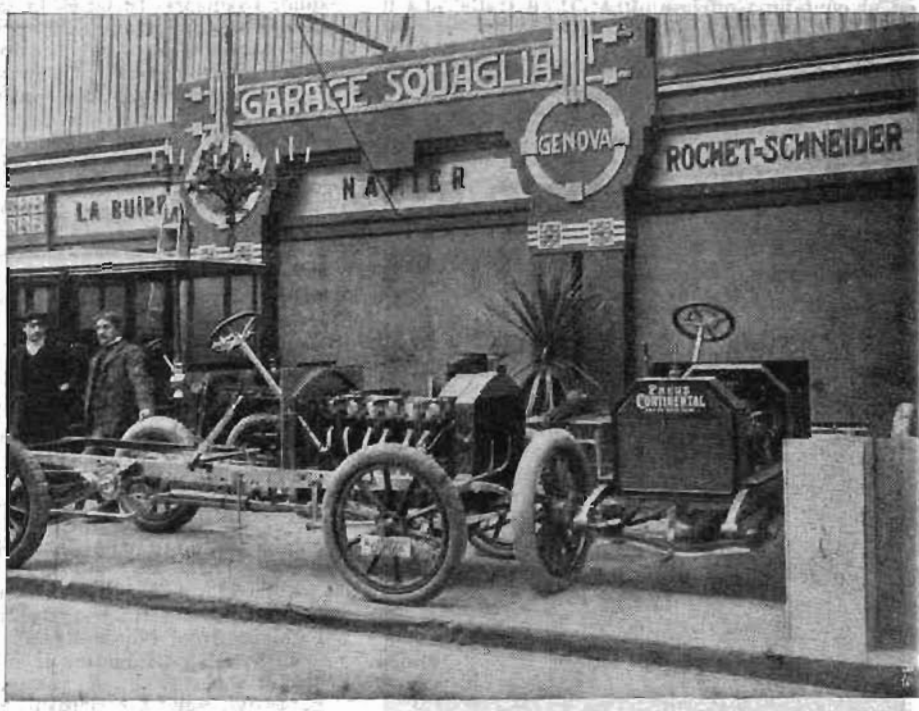
Qualche tempo dopo altri consimili risultati ottennero Gurnev e Hancock e sir Dance.

Nel 1836 alcuni automobili iniziarono una serie di corse fra Stratford, Paddington e Isbington, trasportando, in un periodo di otto mesi, oltre 12 mila viaggiatori.

Da quest'epoca, dunque, l'automobilismo cominciò veramente ad affermarsi in una evoluzione lenta dapprima, ma progressiva, per giungere al glorioso sviluppo attuale.

Verrà un giorno in cui nuovi progressi di questa industria renderanno il veloce congegno accessibile a tutti, e da oggetto di lusso ch'esso è ancora, diventerà strumento di lavoro e condizione essenziale della vita umana.

SERGIO SERGI.



Lo stand *della ditta Squaglia di Genova.*
(Fot. A. Croce - Milano)

Il *Criterium* motociclistico

Domenica mattina ebbe luogo la corsa per la Coppa dell'Esposizione, *Criterium* motociclistico, sul percorso Madonna del Pilone, Pino, Chieri, Villanuova, Poirino, Moncalieri, Torino. Al traguardo di partenza erano presenti il dottor Rossi, segretario del Moto-Club d'Italia, il signor Montù, cronometrista dell'A.C.I., che dava la partenza, il marchese Ferrero Ventimiglia, presidente onorario del Moto-Club d'Italia, e numerosissimi *sportsmen*. I partenti furono 11 su 16 inscritti.

All'*Osteria di Piacenza* si raccolsero per l'arrivo numerosi motociclisti e automobilisti, fra i quali il cav. Rostain ed i signori Ulrich, Costamagna, Ubertalli tenente Da Sacco i fratelli Picena e tutti coloro che avevano assistito alla partenza. Alle ore 9,25 giunge inaspettato, con impressionante velocità, Rigat (macchina Rigat 3 1/2 HP), che ha fatto il percorso in 51' 15", con una velocità di circa 70 km. all'ora. Secondo giunse Voarino (Peugeot 3 1/2 HP), in 1 ora 1' 24". Terzo Bellorini (Adler 3 HP), in 1 ora 5' 10". Quarto Battagliotti (F. N. 3 HP, in 1 ora 5' 40". Quinto S. Lorenzetti (Adler 3 1/2 HP) in 1 ora 14' 11".

La corsa, organizzata con somma cura dal signor Salengo, presidente del Moto-Club d'Italia, che si era recato sul percorso per il servizio di controllo, salvo qualche caduta senza importanza, non diede luogo ad incidenti, provando una volta di più che queste gare possono svolgersi senza pericolo, purchè preparate colla dovuta prudenza. Alcune delle macchine che hanno fatto la corsa saranno oggi esposte all'Esposizione.

Lo stand *della fabbrica Marchand di Piacenza, dove troviamo il campione motociclista Tamagni.*
(Fot. dott. G. Delaude - Torino).

APPUNTI TECNICI SULL'INDUSTRIA NAZIONALE

Come ho già detto, al Salone non si trovano certo, come nelle prime esposizioni d'automobili, delle novità sensazionali; la costruzione dell'automobile è arrivata ad una perfezione che non permette più molte trasformazioni. Ma in tutti gli *stands* si nota questa perfezione, in tutti gli *châssis* si trovano all'incirca le stesse disposizioni, la stessa robustezza, la stessa cura di raggiungere il tipo di vettura consacrato dall'esperienza, tanto utile, delle grandi corse.

Ed è con animo lieto che constato che di fronte alle vetture esposte dalle Case costruttrici straniere delle più grandi marche, le vetture italiane non solo reggono il confronto, ma rivaleggiano e s'impongono per diverse ragioni: l'armonia delle linee, la caratteristica semplicità del loro assieme, la cura e la finitezza della lavorazione, l'impiego di materiali di prima scelta, vantaggio questo ultimo non indifferente, e reso possibile solo dall'attuale grande progresso nelle comunicazioni celeri fra nazione e nazione, per cui anche noi possiamo usare degli eccellenti prodotti metallurgici che escono dalle migliori ditte straniere del genere.

Dall'esame dei differenti *châssis* esposti dalle nostre ditte costruttrici, possiamo far emergere le particolarità e le caratteristiche predominanti nel tipo italiano, nel quale sono raggruppati armonicamente e fusi con accorgimento tutti i perfezionamenti fino ad oggi introdotti nell'industria automobilistica. E questo suona vanto per le menti dirigenti dei nostri stabilimenti: forti della propria e dell'altrui esperienza, si sono messi decisamente su una buona strada, e per loro è il primato. Onore alla proverbiale, intelligente attività dell'operaio italiano che ha materiate le concezioni geniali dei nostri giovani ingegneri, i

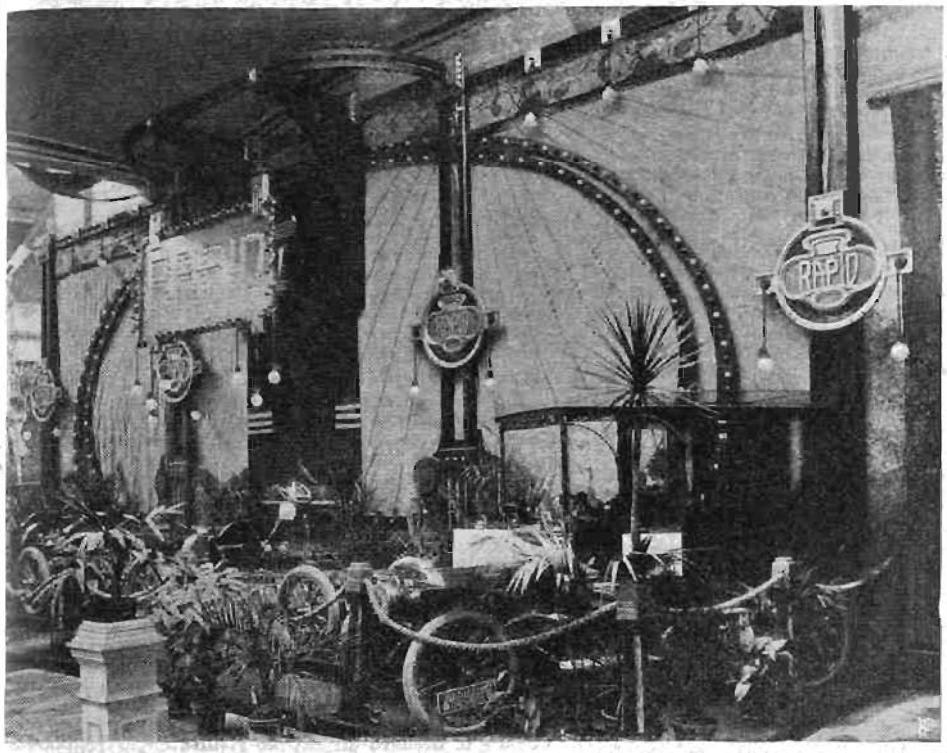
VETTURE Züst
Rappresentanti esclusivi
Torino - Società Anonima Frera - Milano

MOTOCICLETTE da 2 a 8 HP uno a due cilindri Zédèl
Forcella Elastica
Rappresentanti esclusivi:
Torino - Società Anonima Frera - Milano

BICICLETTE FRERA
costruite nelle Officine Mecc. di Tradate (Como)
Torino - Società Anonima Frera - Milano

quali hanno portato una corrente di vita nuova e rigogliosa nelle fabbriche, feconda di prosperità per la nostra industria!

Consideriamo gli *châssis* italiani nelle loro parti, e studiamone le particolarità nelle nostre principali marche.



Lo stand *della grande fabbrica torinese Rapid*

(Fot. Pedrini - Torino).

Il *telaio*, in lamiera d'acciaio stampata, ha il favore di tutti i nostri costruttori, che non hanno esitato ad abbandonare il legno armato per adottare lo *châssis* metallico. Tutti hanno il tipo allungato, che permette l'impiego delle moderne carrozzerie ad entrata laterale.

Le *molle* sono in generale molto lunghe ed a piccola freccia; le *ruote* in legno; le *sale* in acciaio stampato a sezione di doppio *T*.

Del motore ho già detto l'altra volta; ricorderò che i cilindri sono fusi a coppie (*Fiat*, *Itala*, *Züst*, *Florentia*, *Isotta-Fraschini*, *Bianchi*, *Fides*), oppure ad uno ad uno *Rapid*, *Junior*...); ho pure accennato alla nuova tendenza dei 4 cilindri in un blocco (*Aquila*, *Cornilleau*, *Saint-Beuve*). Generalmente i motori italiani sviluppano al freno una forza superiore a quella per la quale sono venduti, ed è questa certo una delle ragioni del loro successo.

L'*accensione* ad accumulatori è stata da tutti abbandonata per applicare il *magneto*, più pratico e più sicuro; ed altrettanto numerosi sono i partigiani della *bassa tensione* (*Fiat*, *Itala*, *Züst*, *Florentia*, *Bianchi*), quanto quelli dell'*alta tensione*, che ha in suo favore una maggiore semplicità di organi.

I *carburatori* sono a livello costante, a polverizzazione, e per la maggior parte automatici.

Molti sono rimasti fedeli al *regolatore* che l'anno scorso pareva dovesse sparire da tutte le vetture, ed il tipo è rimasto il solito, a forza centrifuga; la sua azione si neutralizza su molte vetture con l'*acceleratore* comandato a pedale.

I *lubrificatori* usati dalla maggioranza dei costruttori italiani sono meccanici, cioè comandati dal motore stesso, e dànno quindi una lubrificazione proporzionale al numero dei giri del motore (*Fiat*, *Itala*, *Rapid*, *Aquila*, *Faccioli*).

Qualcuno ha conservato il serbatoio d'olio sotto pressione.

Tutte le buone marche italiane hanno adottato l'*innesto a dischi metallici*, che costituisce un reale perfezionamento nel genere, non dando luogo a nessuno degli inconvenienti dei vecchi *embrayages* a cuoi o ad espansione.

I cuscinetti in bronzo sono stati sostituiti dai movimenti a sfere, dei quali non è più necessario fare le lodi, essendo oramai entrati nell'uso comune.

I *freni* sono pure stati curati, essendosi ben compresa l'importanza che tale organo ha sulle nostre strade accidentate. Tutti gli *châssis* hanno un freno su ciascuna delle ruote posteriori ed uno sull'albero del differenziale; l'*Itala* ne ha uno in più, sull'albero principale, comandato da apposito pedale.

Il *serbatoio della benzina* è, in tutte le nostre vetture, posto nella parte posteriore del telaio. Di grande capacità, facilmente riempibile e sotto pressione. Questa è ottenuta mediante una derivazione dei gas di scappamento e controllata con apposito manometro.

La *guida* demoltiplicata ed irreversibile ha generalmente l'asta molto inclinata; ed il volante di direzione, molto grande di solito, porta le manette per l'*avance* all'accensione e per la regolazione della quantità di miscela immessa nei cilindri.

Riguardo al sistema di trasmissione, ricordo che la *Fiat*, *Züst*, *Florentia*, *Isotta e Fraschini*, *Junior*, *Marchand* hanno le catene mentre l'*Itala*, *Rapid*, *Aquila*, *Faccioli* hanno adottato la trasmissione a cardano.

Il *comfort* nelle *carrozzerie* è stato curato in special modo dai nostri costruttori, che su gli attuali *châssis* allungati possono porre comode carrozzerie, spaziose e con entrate laterali. I nostri migliori costruttori (*Castagna*, *Carrozzeria Industriale*, *Alessio*, *Oliva*, *Christillin*, *Rossi e Bussolotti*) espongono nei loro *stands* e negli *stands* delle differenti fabbriche di automobili, carrozzerie di lusso, di tutte le forme: *double phaéton*, *roi des Belges*, *coupé*, *landaulet*, *cab*; qualcuno splendidamente finito in pelle, dalle tinte chiare dell'interno armonicamente accordantisi con le austere tinte dell'esterno.

Queste le caratteristiche del tipo italiano di vettura automobile, che tanto favore ha incontrato da noi non solo, ma anche all'estero, ove la nostra industria trova numerosi ammiratori e sostenitori, ed il buon nome di lavoratori indefessi ed intelligenti che gli italiani sanno guadagnarsi si afferma sempre più.

Vetture elettriche.

Non sono molto numerose, all'attuale Esposizione, le Ditte che espongono vetture elettriche ad accumulatori, ma la qualità compensa la quantità; della *Krieger* non è più a fare l'elogio, e l'*Ausonia* s'è fatto un nome a Milano con l'attivazione di servizi pubblici che hanno dati eccellenti risultati.

Specialmente adatte per servizi di città, le vetture elettriche ad accumulatori hanno il pregio di una marcia molto silenziosa, e senza trepidazioni e vibrazioni, per cui è logico prevedere che il loro uso si estenderà sempre più e che nuove Case si dedicheranno alla loro produzione ed alla loro diffusione.

Vetture miste.

Allo scopo di rendere più semplice e più maneggevole l'automobile, da qualche anno si studia un tipo di vettura con motore a benzina e trasmissione elettrica, e la *Krieger italiana* espone ora la sua *vettura a benzina con trasmissione elettrica autoregolatrice*, che accoppia i vantaggi di leggerezza e facilità di manovra delle solite vetture con motore a scoppio, alla *souplesse* delle vetture elettriche.

Aboliti gli organi di trasmissione meccanica delle usuali vetture, cioè innesto, cambio di velocità e differenziale, essa è mossa da un motore a benzina a cui è rigidamente collegata una dinamo. Due motori elettrici trasmettono il movimento alle ruote posteriori, motrici, per mezzo di un solo ingranaggio.

Della vettura elettrica il nuovo tipo ha i vantaggi, cioè dolcezza di funzionamento, silenziosità e facilità di guida, senza essere confinata nelle vicinanze della città dall'obbligo di ricarica degli accumulatori.

La messa in marcia automatica e la regolazione graduale della velocità sono pregi caratteristici della vettura mista.

Vetture a vapore.

Solo la Casa *White* espone una vettura a vapore, cosicchè al pubblico non sono possibili confronti; ed è un vero peccato che la sola vettura esposta non permetta (in causa della carrozzeria che copre tutto) un esame delle varie parti che la compongono da parte dei visitatori.

Ing. ALFREDO DAINOTTI.

L'Esposizione internazionale degli automobili è stata nella settimana affollatissima ogni giorno. Nella sola giornata di domenica furono ben dieci mila persone che si recarono a visitare gli stands.

Ebbero un grande successo i piccoli automobili-réclame donati a centinaia ai bambini che entrarono al Salon *con biglietti speciali.*

N. d. R.

ERMINIO VENTURELLI Meccanico-Ciclista
Provveditore del Municipio di Torino
Risultati di primo ordine in molte Gare, Récords e Tournées, fra i quali il GIRO DI FRANCIA.
Premiata Fabbricazione speciale di Biciclette
di qualsiasi Serie e primarie Marche
Accessori, Pezzi di ricambio, Pneumatici d'ogni genere, Riparazioni garantite
Via Accad. Albertina, 1 - TORINO - Via Po, 22 (Cortile)

Lo stand *della ditta Mantovani di Torino.*

(Fot. dott. G. Delaude - Torino).

MOZZI - PEDALI
CATENE - SFERE ecc.
e PEZZI DI COSTRUZIONE
STYRIA di Graz
Rappresentanti esclusivi:
Torino - Società Anonima Frera - Milano

SERIE E BICICLETTE
B. S. A.
(Tre Fucili)
Rappresentanti esclusivi:
Torino - Società Anonima Frera - Milano

FANALI
per AUTOMOBILI
MOTO e BICICLETTE
FRANK di MONACO
Rappresentanti esclusivi:
Torino - Società Anonima Frera - Milano

Una visita agli "stands,, della III Esposizione Automobilistica di Torino

(Rivista a volo d'uccello)

(Continuazione vedi numero precedente)

A. Squaglia, Genova.

In uno *stand* che si distingue per la sua serietà, il noto industriale genovese ha riunito un complesso di ottimo materiale.

Espone due vetture ed un *châssis*, brevetto Napier, della fabbrica San Giorgio, costituitasi a Genova recentemente.

I tre *châssis* sono di 40 cavalli. Ha inoltre una vettura, *La Buire*, di 24 HP, interessantissima per le caratteristiche speciali di cui gode, per il sistema dei freni, la manovra indipendente di essi, nn freno ad aria e per l'insieme elegante e svelto della intera costruzione. Ha anche un *châssis* 40 HP, Rochet-Schneider.

Il grandioso stand *della ditta Alessio di Torino, 'dove lo sportman ha trovato tutto il confort più moderno.* (Fot. Fava - Torino).

Darracq, Suresnes (Parigi).

Questa grande marca francese rappresentata in Italia dalla ditta Fabbre e Gagliardi di Milano e Torino, e fra poco anche di Napoli, espone i suoi prodotti in un elegante *stand* del salone centrale. Vi si ammirano due *châssis* 15 e 20 HP, un *double-phaeton* di 10 e una *limousine* di 20 HP.

Le vetture *Darracq* attirano numerosi visitatori allo *stand*, dove sono esposte, e per conseguenza molte minute informazioni sulle novità dei modelli 1906 sono richieste all'intraprendente signor Gagliardi, titolare della Ditta a Torino.

Antonietti e Ugonino di Torino.

In questa importante Mostra troviamo il *châssis Pivot* 10 12 HP, e la vettura completa *Pivot* 25-28 HP per gran tourismo. Sono due macchine riuscitissime.

I due giovani ed attivi proprietari della Ditta, signori Antonietti e Ugonino, presentano pure una completa vettura *Fert* 10 12 HP, serie *Fafnir*, da essi montata, che è pure assai ammirata.

Fratelli C. e N. Gastaldi di Torino.

Nel loro vasto ed elegante *stand* questa Ditta espone i prodotti interessantissimi di varie Case francesi da essa rappresentate per tutta Italia.

Notevoli lo *châssis* 28 HP, il canotto ed il *camion* degli stabilimenti Mieusset di Lione, Casa che conta oltre un ventennio di gloriosa produzione automobilistica. Essi si impongono all'attenzione dei competenti per semplicità, perfezione ed eleganza di costruzione, e ritrovano qui il successo che ebbero recentemente nelle Esposizioni di Parigi e di Bruxelles. Dalle vastissime officine Mieusset di Lione escono infatti veicoli automobili rimarchevoli per leggerezza, solidità e rigidezza, e ne sono apprezzatissimi, oltre che gli *châssis*, i *camions*, dei quali a questa Esposizione è presentato un tipo medio.

Nel medesimo *stand* troviamo i *fari* modernissimi, ed a lenti regolabili, del Bouillet di Lione, gli *antidérapants* di A. Rattier di Lione, gli uni e gli altri premiati a varie Esposizioni, ed infine gli *pneus*, della nota grandiosa Casa Grammont di Pont-de-Chéruy.

G. Carpignano, Torino.

Abbiamo visitato lo *stand* N. 82*bis*, sempre affollatissimo, del signor Giuseppe Carpignano, rappresentante-depositario dell'apprezzata motocicletta F. N. a quattro cilindri. Ammirammo il modello 1906, costruzione accuratissima, che rappresenta quanto di più perfetto si è finora raggiunto in questo genere di velocissime macchine.

Brambilla e C., Torino.

Espone un *châssis* 14-20 HP a quattro cilindri, della Société Anonyme Vinot e Deguingand, di Puteaux, che vinse recentemente a Parigi il gran diploma dell'Automobil Club de France.

Questo *châssis* è specialmente notato per la sua grande robustezza e per la semplicità del suo motore.

Pure su un *châssis* Vinot e Deguingand è esposta una carrozzeria della ditta Beuzelin e C., di Courbevoie, vincitrice della medaglia d'oro al *Salon* di Parigi, ammiratissima tanto per la sua forma elegante ed accurata quanto per l'esecuzione veramente finita.

Va pure notata la vetturetta *Le Passe-partout*, con motore 6-7 HP, della Société des Automobiles Le Passe-Partout, che è certo quanto si trova di più pratico ed economico, a due posti con portabagagli.

Angelo Cantara, Torino.

In questo *stand* sono esposti i rinomati Indicatori di velocità-contatori chilometrici H. D., per automobili, che tanto favore hanno ottenuto presso i principali *sportsman* d'Italia e dell'estero, così da introdursi anche nel servizio della Real Casa.

Questa Ditta espone pure un campionario di getti greggi in acciaio colato e in ghisa malleabile, tutti eseguiti per le primarie fabbriche d'automobili di Torino, e di riuscitissima fusione e di ottima qualità.

Presenta inoltre una collezione dei noti *pneus-cuir* antisdrucciolevoli *Sans peur*, ed una serie di *silencieux Ossant*, di cui la Ditta è concessionaria per l'Italia. Un piccolo *stand* insomma, però assai interessante non solo pei privati, ma particolarmente pei costruttori d'automobili.

C. Jules Mégevet, Ginevra.

La Ditta C. J. Mégevet e C.ie di Ginevra, rappresentata in Italia da R. Borghi (Torino), espone una serie dei ben conosciuti radiatori a *nido d'ape*, adottati da tutte le fabbriche italiane e dalle principali dell'estero; non che un completo assortimento di accessori di sua costruzione, sia per l'automobile che per canotti; lanterne acetilene, fari elettrici, eliche, apparecchi di lubrificazione, ecc. Questa Ditta, già ben nota in Italia, è fornitrice di questi accessori a tutte le marche estere, e i suoi articoli sono quanto si può esigere per finitezza di esecuzione. Vi sono ancora dei cuscinetti a sfere della nota Casa CambonFils, di un sistema nuovo ed originale, e un modello della *capote* Brousseau, che si apre e chiude dall'interno.

Ing. Carlo Bruno, Torino.

In questo *stand* stanno esposte le novità dell'anno che possono interessare tanto il pubblico quanto i costruttori.

Fanno da richiamo allo *stand* le trombe elettriche. Praticissime per la loro comodità, agiscono perfettamente col semplice premere di un bottone applicato sul volante di guida delle automobili.

Ammirato è pure l'indicatore di pendenza ideato dallo stesso espositore, allo scopo di facilitare allo automobilista il miglior impiego del motore col minimo dispendio di benzina.

Degna ancora di nota è la dinamo per l'accensione e per la ricca illuminazione degli automobili. I costruttori osservano in special modo una magnete a bassa tensione con candele a rottura elettromagnetica.

Notiamo ancora dei precisi movimenti a sfere e altri accessori, altre novità che l'ing. Bruno ha qui raccolte dimostrando un felice intuito e una vera competenza nel campo automobilistico.

Ing. E. Pezzi di Torino — Martin e Lethimonnier di Parigi.

Chi desiderasse acquistare motori isolati troverebbe fra i prodotti di questa Casa, che si è specializzata alla costruzione di essi, delle macchine di piena soddisfazione.

La lavorazione affatto speciale, che si allontana completamente da quella praticata fin qui, assicura una precisione di lavoro e dei prezzi convenienti.

I particolari costruttivi poi tanto del tipo 12-16 HP come del 24 basati su concezioni quanto mai razionali, provano la genialità del costruttore e lo favoriscono presso ai competenti.

Rossi, Bussolòtti e C., Torino.

Lo *stand* che si fa rimarcare per le numerose vendite fatte è quello di questa fabbrica torinese di carrozzeria, e francamente non potevano questi signori un migliore risultato delle loro fatiche, perchè da appena mesi che hanno iniziato i lavori, già hanno dovuto provare di conoscere perfettamente quest'arte che si fa apprezzare come finitezza di lavoro e come leggerezza e armonia di linee.

Primus, Torino.

Questa giovane e già fiorente fabbrica torinese di cicli, motocicli e motori per uso industriale, espone diversi tipi di biciclette da viaggio e da corsa, finite con impareggiabile eleganza ed accuratezza.

Sono ammirate dai numerosi visitatori le splendide e veloci motociclette di cui vediamo esposto i 2 3/4, 3 1/2, 4 HP con forcella elastica (brevetto proprio), che lo scorso anno nella importante prova turistica dei 1000 km. diedero un ottimo risultato per regolarità di marcia e rendimento in salita.

Fu un vero peccato che i suoi corridori recentemente partecipanti al *Criterium* dell'Esposizione siano stati perseguitati dalla *guigne*, altrimenti noi avremmo ancora una volta salutata vincitrice la simpatica *Primus*.

In questi giorni lo *stand* è stato molto frequentato e gli affari conclusi non furono pochi.

Ing. A. Faccioli, Torino.

L'antica fabbrica dell'ing. Faccioli espone due *châssis* e una vetturetta finita. E' la prima vetturetta di tipo economico fabbricata in Italia, la quale si può dire non trova certo rivali all'estero. Venne giudicata la vetturetta più seria esposta al *Salon*.

Vi sono inoltre due *châssis*, uno di 12 HP a quattro cilindri, l'altro da 9 HP, e una vetturetta finita di 9 HP, tutti di tipo economico.

« Stand » Pani Courtial, Parigi.

Una vera officina è qui esposta con macchine di precisione in moto; macchina a foggiare i contorni degli eccentrici, fresatrici, affilatrici universali, trapani sensitivi ed a grande velocità; macchine da modellare per fonderie (Ph. Bonvillain e E. Ronceray di Parigi) aprono nuovi orizzonti ai nostri fonditori; macchine utensili e utensileria di precisione (Smith e Coventry Ld. di Manchester), splendida collezione fotografica.

Lo stand *dell'Agenzia Italiana della fabbrica francese di pneumatici « Michelin » è un vero salotto, ed è stato luogo di convegno di tutti i giornalisti.* (Fot. Fava - Torino).

FORD
Ford Motor C.o · Detroit
La Vettura Americana più accreditata
AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY
Ferrari e C.
Milano — Ponte Seveso, 6 — Milano

L'impianto della trasmissione, in questo *stand*, venne eseguito dalla « Meccanica Moderna » di Torino.

I costruttori di automobili e la costruzione meccanica in genere troveranno quanto loro occorre per impianti moderni completi delle loro officine.

Ing. Hess e Perino, Torino.

E' uno degli *stands* più vasti e ricchi nella sua sobrietà. Vi ha un mondo di accessori esposti per ciclo e automobile, e se dovessimo qui elencarli tutti, davvero non basterebbe una colonna. Basti dire allo *sportsmann* che cerca qualche accessorio, di dirigersi qui a occhi chiusi, e troverà certo quanto desidera, tutto materiale finito, lucente, garantito di prima marca, che naturalmente sostiene il prezzo della concorrenza.

Se poi volete un bell'automobile *Muller* di Parigi o un perfetto motore *Chenod* di Genova, anche qui trovate il mezzo di essere puntualmente serviti.

Sinigaglia e C., Torino.

Ha messo uno *stand* per esporre dei tubi flessibili che sono una meraviglia.

La regia marina è cliente della Ditta e con essa un nucleo d'industriali che han trovato in questi tubi un ritrovato veramente eccellente per la loro lavorazione.

Cristillin, Torino.

Una giovane Ditta torinese che si è svolta con iniziativa coraggiosa dalla carrozzeria per vetture a quella per automobili.

Essa vi fa ammirare nel suo *stand* parecchi saggi di così perfetta lavorazione che l'intelligente deve per forza esclamare essere ormai possibile all'allievo superare i suoi maestri.

Anche qui le ordinazioni non sono poche e giustamente compensano la buona volontà del signor Cristillin.

Leidhenser, Torino.

Conosciutissima e accreditata Ditta, rappresentante del famoso Austro-American India Company di Vienna, con accessori d'ogni genere, per l'automobilismo e meccanica affine. Ditta che non fa chiasso, ma il cui materiale viene ricercato ovunque, perchè se ne conosce il pregio. Quindi la clientela è in continuo crescendo.

La Società italo-svizzera di costruzioni meccaniche, Bologna.

E una Casa che si è specializzata nella costruzione di veicoli industriali che ha battezzati *Orion*. Presenta un *camion* di 22 HP, che ha fatto il tragitto Bologna-Torino, con una media di km. 18 all'ora, non curandosi dell'inclemenza della stagione e delle difficoltà del viaggio.

Questi *camions* sono della portata di 40 quintali, mossi da motore orizzontale a cilindri, e in lavorazione, già commissionati per Municipi e Ditte importanti, ve ne sono oltre 50.

Reinach e C., Milano.

E' la Ditta del rinomato lubrificante *Oleoblitz*. Chi non conosce ormai questo prodotto ricercatissimo?

Dall'ardito professionista del volante, alla vezzosa damina che si sprofonda nelle pelliccie, che adornano la comoda *limousine*, ognuno conosce il merito di questo ritrovato e naturalmente non si affida ad un viaggio senza esserne provvisto.

Ed il *Fix*, il divoratore della polvere? Anche qui si tratta d'una bella invenzione della Casa milanese che già comincia a essere compresa e a farsi strada largamente.

Se si giudica dal numero degli affari non potrebbe andar meglio.

preferito come una di quelle marche a cui è legato un passato che non può ispirare altro che una cieca fiducia. Non è uno *stand* lussuoso, ma la bontà del prodotto non vi fa desiderare di più.

Dunlop e C., Londra.

Dopo la Germania l'Inghilterra. Anche qui si tratta d'una marca che non ha più bisogno di presentazione. Basta ricordare gli ultimissimi trionfi di Héméry (*Darracq*) nella Florida e delle emozionanti velocità colà stabilite per convincersi che anche il pneumatico *Dunlop* pesa moltissimo sulla bilancia del mercato internazionale di automobili. Le ordinazioni piovono in tal guisa che presto la Casa si troverà sprovvista di merce per la pronta consegna.

Bonzi e C., Milano.

Ha studiato lungamente questa Ditta un tipo di cerchioni pel comodo trasporto di merci e viaggiatori che stesse fra il tipo dei pneumatici deboli e i cerchi di ferro troppo rigidi, e se poniamo mente alla fila di ordinazioni ci pare comprendere che essa abbia finalmente trovato quanto da gran tempo si desiderava.

Essa rappresenta la Casa Polax e C. di Waterhausen, e naturalmente è fornitrice delle migliori fabbriche italiane d'automobili, capolista la *Fiat*.

Radiatori Paladino, Torino.

E' uno *stand* modesto di linee, ma ricco di contenuto, presentando agli intenditori un tipo di radiatore veramente pratico e robusto. Pochi sono ora i modelli, ma presto un'opportuna intesa coi più forti costruttori ci paleserà un nuovo utile ramo d'industria meccanica con non pochi guadagni per l'intraprendente inventore.

Fabbrica Italiana Accumulatori leggieri Garassino, Torino.

Altro modesto *stand*, ed altra iniziativa meccanica della più alta importanza. L'ing. Garassino vi ha qui dedicati i suoi studi profondi, e da vecchio specialista egli non poteva regalarci che un soggetto utile e perfetto.

La sua officina di via Artisti comincia già a risentire dell'insufficienza di spazio, ed è naturale che crescendo la produzione, ovunque ricercatissima, si debba presto o tardi decidere per la scelta di un ambiente che permetta risposta immediata a tutte le ordinazioni.

G. Hensemberger, Monza.

Tiene Ditta a Milano, Stabilimento a Monza, ed è ricercatissima pei suoi accumulatori per accensione e illuminazione di vetture.

Non conto i tipi, a diecine, dalla motocicletta all'automobile, rinchiusi tutti in custodia isolante e che rappresentano quanto di più comodo ed impeccabile esiste in questa difficile lavorazione.

Anche gli accumulatori per trazione di automobili sono ricercatissimi, tanto per la loro costruzione robusta e garanzia di durata.

Occorre qui ricordare che l'Hensemberger è fornitore della Compagnia *Wagons-Lits* di Parigi, le cui vetture sono tutte illuminate a mezzo dei suoi speciali accumulatori.

Ing. Lombard, Torino.

Passate, e vi viene presentato il *Manuale dell'Automobilista*, un'utile pubblicazione di cui si sentiva veramente il bisogno. L'ing. Lombard vi ha subito e bene rimediato, e gli intenditori lo ricompensano con acquisti.

A. G. Rossi, Torino.

Espone accessori per carrozzeria delle Case Wecrth (Elberfeld), Potron (Parigi), Dupont (Parigi), Saont (Parigi); uno *stock* quindi della ricca produzione francese, oggidì in lotta continua coi grandi progressi dell'industria nostra. Le visite a questo *stand*

Lo stand *dei signori Antonietti e Ugonino di Torino.*

dei nostri industriali e degli intenditori ci fanno presagire che a conti fatti questa Ditta dovrà subito pensare ad estendere i mezzi di sua produzione per far fronte a tutte le richieste.

Seringher e C., Torino.

Non ha esposto al *Salon*, per la semplice ragione che non vi ha trovato posto essendo giunto in ritardo. Altrimenti sarebbe stato comodo per gli intenditori e gli *sportsmen* in generale assicurarsi *de visu* della assoluta bontà e praticità del suo *cambio di velocità*. Del resto il recente gran Concorso motociclistico svoltosi domenica nei dintorni di Torino (km. 66) ci ha fatto ammirare in partenza e all'arrivo una di queste macchine (Peugeot) munita del *Carter cambio velocità Seringher*, che sebbene disponesse di appena 2 ½ HP, e fosse condotta dallo stesso signor Seringher (figlio), che da vero dilettante non può avere l'abilità e la malizia (*pardon!*) dei corridori iscritti, tuttavia ha coperto brillantemente il tragitto fra le prime, ed è giunto in stato perfetto, superando con ogni facilità la faticosa salita del Pino (km. 7).

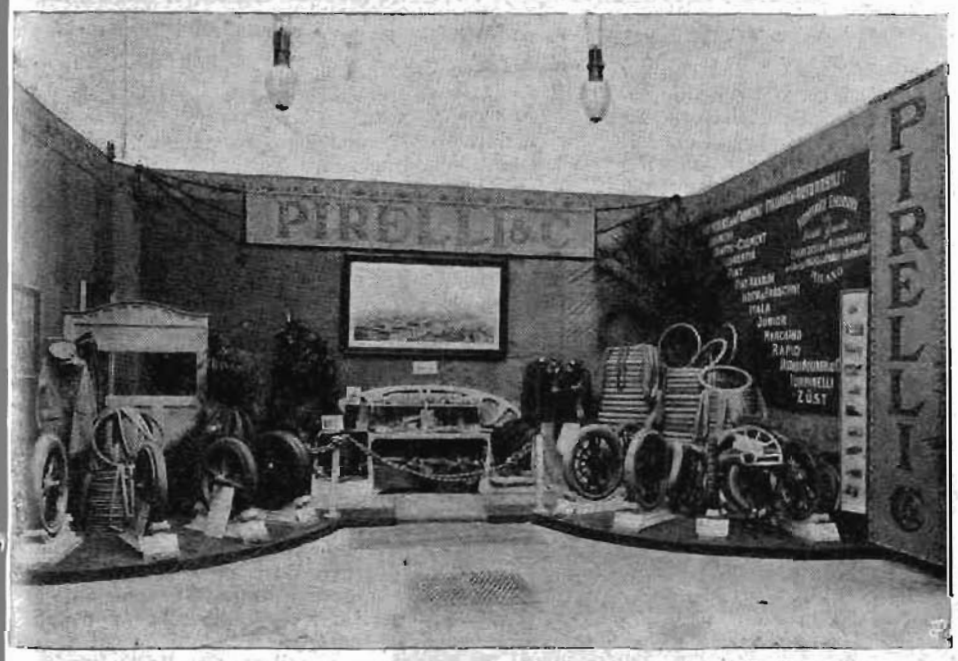
A convalidare così eccellenti risultati sono in questi giorni pervenute alla Ditta le dichiarazioni del barone Calenda di Tavani (Spezia), L. Pagani (Milano), *Touring Club Italiano* (Milano), barone Angeloni (Napoli), i quali tutti manifestano il loro compiacimento per l'ottimo servizio reso da quel *Cambio*.

Società Industrie Metallurgiche, Torino.

Espone telai in lamiera, guerniture per assali, dischi per ingranaggio, bielle, coppe per differenziale, leve, cambi velocità, chiavi, pignoni, ecc., di tutte le specie e qualità. Lavori ben finiti, robusti, di modico prezzo, che i nostri industriali vanno a gara nel provvedersene per le rispettive industrie.

La Ditta può quindi essere soddisfatta di avere col *Salon* accresciuta non di poco la sua clientela, grazie naturalmente al merito di sua fabbricazione.

(La fine al prossimo numero).



Il ricco stand *della ditta Pirelli di Milano.* (Fot. dott. G. Delaude - Torino).

Continental e C., Hannover.

Chi non la conosce questa Ditta? Senza dubbio i primi clamorosi successi dell'automobilismo, e non pochi degli ultimi, appartengono alle meravigliose *Mercédès*, servite di questi pneumatici e guidate con rara fortuna dai nostri alleati tedeschi. Ora si può dire che ovunque questo pneumatico è ricercato e

Sbardolini e C., Torino.

Uno *stand* modestissimo, addossato al muro, quasi invisibile. Eppure quanta particolarità e pregio in quei varii pezzi staccati, fusi in acciaio e in ghisa.

Sono nomi celebri: *Fiat*, *Itala*, *Züst*, *Florentia*, *Isotta*, *Bianchi*, *Rapid*, ecc., a cui provvede l'intraprendente Ditta sempre cattivandosi la loro soddisfazione e nuove relazioni d'affari. Non vi sono quindi lodi da fare quando si conta sull'amicizia di simili industriali.

Fratelli Barbaroux, Torino.

Siamo fra i piccoli *stands*, ma non per questo men degni di considerazione. Ecco qui la *cobra*, un forte segnale acustico da fissare come allarme alle automobili. Provatevi ad avvicinarvi. Gli inventori gentilmente vi convinceranno, e voi ne rimarrete persuasi, che si tratta veramente d'un ritrovato destinato a ogni fortuna.

Basterebbero le ordinazioni a provarlo.

CICLI SVELTE
della Société Manufacturière d'Armes e Cycles
St- ETIENNE
Chiedere il Catalogo 1908 al
Rappr.: BONZI E C. - Corso Porta Nuova, 34, MILANO

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA
" PERRY "
Vendita esclusiva: Bozzi Durando e C. - Milano - Via Unione, 5.