Regesto articoli su FTA - Florentia apparsi ne *La Stampa Sportiva*

(22 giugno 1902 - 27 giugno 1909)

"La Stampa Sportiva", 22 giugno 1902, Torino [00023]

Automobilismo: La Coppa della Consuma

La corsa automobilistica internazionale in salita sul percorso Pontassieve-Consuma, km. 15, sortì esito splendido.

La corsa ha per premio una coppa di argento *challenge,* che verrà disputata annualmente sullo stesso percorso Pontassieve-Consuma; viene dichiarata vincitrice la macchina che impiega minor tempo; il proprietario della macchina vincitrice assumerà il titolo di detentore della coppa; per diventare proprietario della coppa stessa dovrà vincerla tre volte consecutive.

Durante i tre anni la coppa sarà tenuta in custodia, sotto la sua responsabilità, dalla Società Automobilistica italiana, cui il concorrente appartiene, ed in difetto dal Club Automobilistico d'Italia.

Alla corsa presero parte: Pollazzi, *Bolide* 30 HP; Malenchini, *Bernhard* 16 HP; Cappellini, *Panhard* 12 HP; Adami, *Rondine* 10 HP; Tonietti, *Banhard* 20 HP; Nagliati, *De Dion* 10 HP; Calosi, *Florentia* 3 HP; Noury, triciclo *De Dion* 6 HP. Categoria *Touristes:* Lawley *De Dion,* 4 posti 8 HP; Miccinesi, 3 posti *Fiorentia* 8 HP; Alberti, Sposti *Fiat* 12 HP; Duca Strozzi, 3 posti *Fiorentia* 8 HP; Della Stufa, 4 posti *Fiat* 12 HP.

Il Noury col triciclo impiegò 21 minuti e 30 secondi, il Tonietti 25,18, il Nagliati e il Cappellini 31, il Malenchini 33,17, il Calosi 33,40, il Pollazzi 51.

Nella categoria *Touristes* il Miccinesi impiegò 54 minuti, l'Alberti 57, lo Strozzi 60, il Lawley 1 ora e 35 minuti.

Conseguentemente, le vetture *Banhard* di Tonietti e Cappellini, *De Dion* di Nagliati, *Fiorentia* della fabbrica Toscana e *Fiat* dell'Alberti vinsero il l° premio della loro rispettiva categoria. La *Fiorentia* vinse il l° premio nella categoria *Touristes.*

Secondo l'arrivo, la *Coppa della Consuma* doveva essere assegnata a Noury; non lo fu in seguito a reclamo del Tonietti. La Giuria si è riservata di decidere.

“La Stampa Sportiva”, 02 novembre 1902, Torino [00042]

Automobilismo: Il *Meeting* di Padova

Le corse automobilistiche di lunedi riescirono brillantissime. Intervennero numerosi automobilisti da Torino, Milano, Bologna, Firenze e dalle città vicine. Si fecero le corse per il *record* dei 10 km. e pel *record* del chilometro. Gli arrivi furono emozionantissimi.

«Record dei 10 chilometri»

Categ. 1°;

1. Florio, con una Panhard di 40 cavalli, in 12',21"; 2. Lancia, con una F.I.A.T. di 24 cavalli in 7',28" e 3/5; 3. De Lazzaro, con una F.I.A.T., in 15',50".

Categ. 2°: 1. Storero, con una F.I.A.T. di 12 cavalli, in 7',51"; 2. Trieste, con una Florentia, in 11, 13".

[...]

Nel prossimo numero riparleremo a lungo di questo importante *meeting*.

“La Stampa Sportiva”, 09 novembre 1902, Torino [00043]

La riunione automobilistica di Padova

L'anno sportivo volge al suo fine, e appunto in questi giorni leggevo nei giornali sportivi francesi una notizia, che appariva data con viva compiacenza. Constatavano i colleghi d'oltre alpe come in Francia non si ebbero tante corse automobilistiche come da dopo che il Governo le ha proibite.
Risulta infatti come in quest'anno, in cui è andata in applicazione la proibizione ministeriale delle corse, si tennero in Francia una ventina di riuscitissime riunioni automobilistiche, e si sbalzarono i *records* alle cifre fantastiche di km. 136 l'ora in piano e km. 100 in salita, segnando nella storia dell'automobilismo significanti progressi e vittorie.
Questi brillanti risultati stanno a confermare colla loro muta eloquenza che allorché esiste una causa bella e utile e questa ha al suo servizio energie e volontà tenaci e autorevoli; essa trionfa qualunque siano le difficoltà che sorgono a intercettarne il passo, e la sua vittoria è tanto più significante quanti più sono gli ostacoli abbattuti per raggiungerla.
Questa conclusione che parla tanto a favore del mondo motorista francese, deve suonare monito e rampogna pel mondo italiano del *teuff teuff* il cui bilancio si chiude quest'anno con un vuoto così desolante di letargo e di inerzia.
Due soli avvenimenti durante tutta l'annata: la nostra riunione del Cenisio e quella recente di Padova.
Due sole oasi nel deserto dell'iniziativa motorista, due unici fiori in questa grigia primavera italica.
All'infuori di essi, il mondo italiano è vissuto degli echi degli avvenimenti dell'estero specialmente francese, accontentandosi dello poche briciole cascate dal desco ben fornito del vicino.
E tutto questo perché?
Forse perché si poteva temere che una buona idea lanciata seriamente non trovasse seguaci?
Forse perché le leggi e i regolamenti sono da noi così inviolabili da non poterne tentare l'assalto?
— Nossignore.
L'industria italiana, che ormai marcia sicura e vittoriosa sul cammino delle affermazioni, ha bisogno di prove e di lotte in cui cimentarsi e a cui chiedere la sanzione del suo accresciuto valore e sempre pronta e volonterosa avrebbe risposto ad ogni appello.
Le autorità e le leggi non sono da noi più caparbie di quelle d'altrove e quindi sapendo e osando molto si avrebbe potuto ottenere.
Ma quello che è mancato e che manca è lo spirito di iniziativa, è la buona volontà di chi studia, lancia e prepara le riunioni, è un ente vitale e autorevole che senta questi bisogni e sappia e possa appagarli, è una direzione vigile, efficace, attiva, che vegli e sproni sul cammino ascendente del motorismo italiano.
E' vero, vi sono energie e buone volontà singole, vi sono coraggiosi e volenterosi che osano, ma fino a quando dalla sola privata iniziativa l'automobilismo deve attendere la molla che regoli la sua marcia, poco regolare e poco veloce questa potrà essere!

A tutto questo pensavo, mentre chiamato da un gentile invito degli amici di Padova, ne seguivo lo svolgersi della riunione e sentivo da loro l'odissea degli sforzi fatti per bandire anche tardi e fuori stagione questa riunione a scartamento ridotto.
E ancora una volta da queste colonne, mentre fisso lo sguardo all'ideale di una grande e forte associazione automobilistica italiana, che interessi e entusiasmi, accomuni e cimenti, mando il mio plauso ai volenterosi *chauffeurs* dell'Unione Automobilistica Veneta, che attraverso a questa generale indifferenza, con noi lottano per conservare questo fuoco sacro dell'automobilismo italiano, come noi animati dalla speranza che il grande ente che il domani ci darà, possa ereditarlo vitale e farne fiaccola per le grandi battaglie dell'avvenire.

Comprendeva la riunione di Padova la corsa dei 10 km. sul rettilineo Bovolenta-Padova e il *record* del kilometro, entrambi con partenza volante.
Componevano la giuria il comm. Alberto Rignano (presidente), rag. Nino G. Caimi (segretario) e i signori conte Edoardo Corinaldi, marchese Lorenzo Ginori, ing. Oreffice, Ettore Graziani, e Ernesto Vaccarossi.
Concorrevano al *record* dei 10 km: il cav. Vincenzo Florio di Palermo con una *Panhard* da 40 HP guidata dal noto *chauffeur* Felice Nazari, il sig. Lancia di Torino con una *Fiat* da 24 HP, Luigi Storero di Torino con una *Fiat* da 12 HP, il conte Francesco de Lazzara di Padova con una *Fiat* da 12 HP, il sig. Trieste di Padova con una *Florentia* da 8 1/2 HP e i signori Vigorelli di Mi-lano (motocicletta *Stucchi e G.* HP 3 1/2), Tamagni di Piacenza (motocicletta *Marchand* 2 1/2 HP), Ziliotto di Treviso *(Neclalsulmer* 1 3/4 HP), Scalfo di Padova *(Marchand* 3 HP), Torresini di Padova *(Peugeot* 2 HP), ing. Rosselli di Torino (due motociclette da 2 HP), Montù di Alessandria (moto-cicletto *Montù* 3 1/2 HP) e ing. Del Valle di Pa-dova *(Marchand* 1 3/4 HP).
Presenziavano la riunione la marchesa e il marchese Ginori di Firenze (Vettura *Fiat* 12 HP), il tenente Alfredo Cappellini di Firenze (*Fiat* 12 HP), (venuti per via), l'ing. Ghirardi di Milano con una *Dechamps* di 8 HP), il sig. Vehrheim di Torino con una *Darracq* (12 HP giunta per via da Torino), il signor Nagliati di Firenze con una *De Dion* 9 HP, il sig. Rossi di Bologna con una *Darracq* 9 HP, il sig. Pasquali di Ferrara con una *Darracq* 9 HP, il sig. Clerici di Bologna con una *Darracq* 9 HP, il comm. Rignano con una *Serpollet* 6 HP, il conte Corinaldi con una *Ceirano* 9 HP, l'ingegnere Oreffice con una *De Dion* 6 HP, il signor Cappellari con una *Cottereau* 7 HP, il cav. Malvolli con una *Clément* 7 HP, il sig. Tatti con una *Fiat* da 12 HP.
Come si vede un complesso di oltre 20 vetture, di circa 20 inscritti alle corse, una preparazione e un servizio di controllo perfetti, una giornata superba di autunno, una strada discreta e un pubblico foltissimo che prendeva vivo interesse allo svolgimento delle corse.
Il risultato della corsa fu quello che si prevedeva e che doveva essere; la *Panhard* di 40 HP del cav. Florio (una splendida vettura importata da Parigi pochi giorni prima della corsa dall'egregio *sportsman* palermitano, e scelta tra le migliori del mercato francese), ha battuto quelle da 24 e da 12 HP, che contro di lei si misuravano.

Bisogna però convenire che la vittoria fu brillantissima e la velocità raggiunta dalla vettura superò ogni previsione. Infatti sotto l'abile preparazione e l'ottima guida di Felice la Panhard del cav. Florio ha coperto il rettilineo Bovolenta-Padova ad una media di 112 km., portando così il *record* italiano dei 10 km. ad una cifra che ben difficilmente potrà essere battuta.
Così sulla splendida targa in oro donata dal comm. Rignano, su cui stanno scritti i nomi dei precedenti vincitori: Gaste 1901 km. 74.685 di media. Tonietti 1902 a 90.120, a cui si è aggiunto quello del cav. Vincenzo Florio con km. 112.
E nel mentre ci congratuliamo coll'egregio *sportsman* siciliano — che vediamo acquisito alle grandi battaglie automobilistiche del nostro paese — formiamo l'augurio, al quale del resto egli si annoverà certamente — che nella storia del Targa Rignano iniziata dalla vittoria di un francese su macchina francese, e proceduta con vittorie di italiani su macchine francesi, si possa presto scrivere la data di una vittoria italiana con macchina italiana.
E questo voto facciamo non solo come italiani, ma come sicuro vaticinio delle prossime gloriose tappe a cui è chiamata la nostra industria nazionale.
Infatti le due *Fiat* che hanno partecipato alla riunione di Padova hanno raggiunto medie di quasi km. 90 e se si tiene conto della differenza di forza (HP 12 e 24 contro 40) si vede come la proporzione non torni a svantaggio della nostra grande marca nazionale.
Anche nella prova del km. la vittoria rimase al più forte e il cav. Florio che personalmente guidava la vettura, raggiungeva una media di 100 l'ora.

[...]

Ecco i dettagli della corsa dei 10 km.

Prima categoria. Vetture oltre ai 700 kg. di peso.
Premi: I. Medaglia d'oro del Ministero della Guerra; II. Grande medaglia d'oro dell'U.A.V.; III. Medaglia d'argento dell'U.A.V.
Florio (*Panhard*, 40 HP) in 5'21" — 2. Lancia *(Fiat,* 24 HP) in 7' 28" 3/5 — 3. Lazara *(Fiat,* 12 HP) in 15' 50".
Seconda categoria. Vetture leggere da 450 a 700 kg. di peso.
Grande med. d'oro del Municipio di Padova, al signor Storero con *Fiat* (12 HP.) in 7' 51".
Terza categoria. Vetturette fino a 450 kg. di peso.
Trieste di Padova con *Fiorentia* da cavalli 8 1/2 in 11' 13". Medaglia d'oro speciale.

[...]

Nino G. Caimi.

“La Stampa Sportiva”, 29 marzo 1903, Torino [00063]

Nel Commercio Sportivo

Si è definitivamente costituita in Firenze una nuova società commerciale che si chiamerà: Fabbrica di Automobili Florentia.

Essa ha un capitale di 500,000 lire interamente versato ed ha assorbito le forze della Fabbrica Toscana di automobili. Fanno parte di essa i signori Giuseppe Alberti, Guido Ravà, conte Bastogi, Martino Bernardi, duca Leone Strozzi. Gerente della Società è il signor Guido Rava; direttore il signor Cletto Calosi; concessionario esclusivo della vendita il signor Giuseppe Alberti.

La sede della Ditta è in Firenze, viale in Curva.

“La Stampa Sportiva”, 31 maggio 1903, Torino [00072]

Automobilismo Fiorentino
La gara della Consuma - La corsa del kilometro alle Cascine - II corso dei fiori

La *Stampa Sportiva,* amica ed alleata di ogni buona e disinteressata iniziativa, ha già aperto le sue ospitali colonne all'eco degli avvenimenti automobilistici che per iniziativa del nostro Automobile Club si preparano a Firenze nella corrente stagione. E attorno alla preparazione della prova classica della «Consuma» (15 km. in salita al 10%), da Pontassieve alla Consuma, su strada comoda, ampia e sicura, si volge l'attività degli chauffeurs fiorentini, i quali non solo intendono riserbare agli ospiti che certamente avremo nella nostra città in quell'occasione le più cordiali accoglienze, ma un'organizzazione completa, perché la prova della Consuma riesca seria e importante.
La *Stampa Sportiva* ha già pubblicato il programma dei premi di questa prova, al quale si devono aggiungere i premi offerti dalle Case di pneumatici che sono numerosi e importanti.
Tutto quindi lascia prevedere un largo intervento di concorrenti e già da qualche indiscrezione si sa di alcuni tra i più noti *chauffeurs* italiani che presenzieranno la riunione e tra i partenti si danno come sicure vetture le marche ben note, come Panhard, Fiat, Darracq, De Dion, Bouton, ecc.
A rendere più completa e interessante la riunione fiorentina è venuta l'ottima decisione dell'Automobile Club di Firenze di far disputare il giorno dopo la Consuma, e cioè il 12 giugno, una corsa del Kilom. (partenza lanciata) alle Cascine. Sarà anche questa una prova utile e interessante tanto più che si annuncia un ricco programma di premi, fra cui figurano oggetti offerti dal Conte di Torino, del barone Alberto Franchetti, del senatore marchese Carlo Ginori Lisci, del capitano Cappellini, e da altre personalità fiorentine.
Intanto nell'ultima quindicina in occasione della venuta a Firenze dei Reali, abbiamo avuto un riuscitissimo corso di fiori automobilistico e ciclistico alle Cascine. Un immenso concorso di pubblico plaudente; splendido successo pel numero e la ricchezza delle biciclette e degli automobili intervenuti. Cito tra i premiati le vetture del Principe Strozzi, del marchese Renzo Ginori, del capitano Cappellini, del barone Berlingeri, dell'ingegnere Pollazzi, del conte Gastone di Mirafiori, del sig. Labouchère, del conte di S. Giorgio, conte Pallucco, marchese Malenchini, principe Piero Strozzi, marchese Anforti, coinm. Laroley, conte Rasponi, ecc.

Gino A.

didascalia foto
La vettura del march. Renzo Ginori, 2° premio al corso (dei fiori) di Firenze

“La Stampa Sportiva”, 21 giugno 1903, Torino [00075]

La corsa della Consuma

Una constatazione innanzitutto. Dopo la corsa Parigi-Madrid noi pei primi abbiamo riconosciuto gl'inconvenienti, i pericoli derivanti da una corsa su lungo percorso e in pianura, noi pei primi abbiamo consigliate ed organizzate le prove in salita e su breve percorso. Tutti rammentano il grande successo che ha avuto nello scorso anno la corsa del Cenisio organizzata dal nostro giornale, e l'avvenimento che tanto appassiona gli *sportsman* del *teuf-teuf* si ripeterà fra pochi giorni con successo ancora maggiore, già prevedibile dal gran numero d'inscritti a disputare i ricchissimi premi stanziati in programma. La corsa della Consuma sul percorso Pontassieve-Consuma (chilometri 14 di percorso in salita al 10 %) si è pure svolta domenica e, ad onta del buon numero di inscritti, non un inconveniente, non una disgrazia si è avuto a lamentare; non un collega della stampa quotidiana, sempre vigile e sempre attenta, ha trovato motivo per buttare ancora la croce addosso agli automobilisti tanto bersagliati... per riflesso.
Alla corsa della Consuma ha fatto da... complemento una prova al chilometro sul viale della regina alle Cascine, Tale prova pure ha avuto un esito brillantissimo e il risultato ufficiale è la migliore dimostrazione di quanto riferiamo.
Vetture
1° Florio 70 HP, *Panhard* 36" media km. 100 all'ora. — 2° Dingli 40 HP, *Serpollet* 37" media km. 97,300 — 3° Storero 24 HP, *Fiat* 37" 2/5 media km. 96,300 — 4° Lancia 24 HP, *Fiat* 40" 3/5 media km. 88,700 — Seguono Villa con *Rochet Sneider* — Poel con *Serpollet* — Cheleschi con *Prunel.*
Delle *Vetturette* corre la sola *Florentia* 10 HP, guidata da Cattaneo. L'ottima macchina che fila splendidamente copre il km, in 48' 4/7 pari a km. 73,700 all'ora.
Motociclette
1° Tamagni 6 HP, *Marchand* in 44" 1/2 pari a km. 81,60 — 2° Cerabolini 3 HP, *Sarolèa* in 47" 3/5
3° Pontecchi 5 HP, *Marchand* 48" 2/5 — Seguono Lanfranchi, Riva, Storero, Rosselli, Puccioni.

La corsa della Consuma si è svolta alla presenza di un pubblico elegantissimo, molte notabilità erano giunte da ogni parte d'Italia; ma troppo lungo sarebbe il fare nomi e troppo facili le dimenticanze. Diamo perciò subito i risultati ufficiali.
Categoria touristes:
1° Cappellini con *Fiat* 24 HP, 22' 24" — marchese Lorenzo Ginori, *Fiat* 16 HP, 29' 3" 3/5 — Alberti, *Florentia* 8 HP., conduttore Mochi, in 34' 46" 1/3 — Alberti, *Fiat* 12 HP. 40' 25" — comandante Lawley, *Fiat* 12 HP, in 48'.
Corsa di velocità:
Alle 9,52 giunge al traguardo la prima vettura di questa categoria; è la *Rocket-Sneider* di Villa.
Ecco l'ordine di classifica:
1° *Panhard* 70 HP, di Vincenzo Florio, conduttore il meccanico Nazzaro che ha impiegato 16' 29"; 2° giunge poi Storero con una *Fiat* di soli 24 HP, il quale ha fatto il percorso in 16' 50"; poi Lancia con *Fiat* 24 HP in 17' 36" 3/5, quindi F. Villa con *Rochet-Sneider* di 24 HP in 17' 57"; 5° Rioshi con *Fiat* 16 I1P in 20' 39" 2/3.
Nella categoria vetture leggere, unico partente Spinelli, *Darracq* 16 HP che compie il percorso in 23' 97".
Nella categoria vetturette 1° Nagliati *De Dion* 9 HP in 24' 7"; 2° Oury *De Dion* 6 HP in 29' 5"; 3° Cattaneo *Florentia* 16 HP in 32' 20".
Categoria motociclette: Tamagni, *Marchand* 6 HP, in 19' 49" 2/5 ; Storero, *Phénix* 3 HP, in 20' 51"; Lanfranchi 3 1/2 HP. in 25 41" 1/5.

La coppa dunque di cui era detentore il cavaliere Tonietti passa al sig. Vincenzo Florio e la macchina vincitrice è una *Panhard* di 70 HP. Noi però non possiamo esimerci, anzi diremo meglio non vogliamo, dal fare alcune considerazioni che tornano a tutto onore dell'industria italiana.
Poiché tanto nella prova del chilometro quanto nelle corse in salita le macchine nazionali, quantunque di potenzialità molto inferiore alle *Panhard,* hanno ottenuto dei risultati splendidi compiendo delle *performanees* rimarchevoli. Le *Fiat* specialmente, ammiratissime, guidate da Storero e da Lancia, sono arrivate al traguardo della Consuma appena 21" dopo il vincitore.
La *Florentia,* una delle concorrenti che si presentava sotto i migliori auspici, per uno sgraziatissmo quanto impreveduto e imprevedibile inconveniente (la rottura di una candeletta d'accensione) ha compiuto quasi tutto il percorso in condizioni troppo inferiori alle concorrenti.
Tamagni e Pontecchi nella categoria motociclette hanno figurato benissimo.
E non possiamo fare punto senza ricordare a titolo d'onore, per la splendida organizzazione e per il successo brillantissimo, il duca Leone Strozzi, presidente del Club Fiorentino degli automobilisti, il sig. Mario Masetti Fedi attivo e solerte segretario, il sig. Vaccarossi, il barone Stabile, il sig. Gino Marchesini, il barone Nanchetti.

Mario Fierli

Nel prossimo numero pubblicheremo illustrazioni dei vincitori della riunione della Consuma.

“La Stampa Sportiva”, 28 giugno 1903, Torino [00076]

La grande corsa Susa-Moncenisio

La mattina del giorno 5 luglio prossimo, per la grande e pittoresca strada di Napoleone (Susa-Moncenisio, km. 23) si disputerà, ormai è fissato, e nessun ostacolo è sorto, la gran Coppa *Challenge «Principe Amedeo»* offerta da S. A. I. R. la Principessa Laetitia di Savoia.
La corsa annuale, istituita dall'Automobile Club di Torino, creata l'anno scorso dal periodico *La Stampa Sportiva,* già raccolse le iscrizioni di tutte le principali Case automobilistiche estere e nazionali; e l'ottimo successo ottenuto lo scorso anno, dà affidamento e quasi la certezza di un eguale felicissimo esito.
I ricchi premi in denaro, in oggetti di valore, di utilità e di ornamento sportivo, accrescono la importanza della grande manifestazione sportiva.
Oltre alla Coppa *Principe Amedeo,* della quale diverrà vincitore chi per tre anni consecutivi compierà il percorso in minor tempo, e nel gennaio successivo avrà battuto il *record* precedente, — altre *tre Coppe challenges* verranno disputate: *Coppa Nazionale, Coppa Berteaux, e Coppa «Stampa Sportiva».*
La prima è istituita col concorso dei Club Automobilisti di Torino, Venezia, Firenze, Bologna, Padova, e del Periodico *L'Automobile;* è riservata alle vetture di fabbrica esclusivamente Italiana.
La Coppa Berteaux, (Gran Premio Artistico offerto da G. Berteaux, socio dell'A.C. di Francia) dovrà essere disputata annualmente ed esclusivamente fra coloro che da sei mesi siano soci di un Club Automobilistico Italiano.
Il nostro *Periodico,* poi, ha istituito una Coppa d'argento riservata alle Motociclette di qualunque marca purché di peso inferiore ai 50 kg.
Per tutte le quattro Coppe vigono speciali regolamenti, ed i relativi programmi particolareggiati sono a disposizione di quelle case che ne fanno richiesta al Club Automobilisti d'Italia (Torino).

I concorrenti ricordino che le iscrizioni, da inviarsi al detto Club, verranno chiuse alle ore 18 del giorno 30 giugno 1903. (Il formulario della iscrizione è unito al programma).
Oltre le predettte Coppe, parecchie grandi Case di automobili, di pneumatici, Enti e privati, hanno inviato offerte di vistosi premi:
La Ditta *Michelin* di Milano, premi per L. 4500; la fabbrica F.I.A.T. di Torino, L. 1000; l'Automobile Club Lombardo, una Coppa in argento; l'Unione Automobilistica Veneta di Padova, una grande medaglia d'oro; la Ditta Ing. E. di A. Rosselli di Torino, L. 500; la Ditta Bender e Martiny di Torino, L. 2000.
Altre molte Ditte dall'Estero ci hanno annunciato le loro offerte che pubblicheremo prossimamente.
La giornata del 5 luglio è vivamente attesa dallo sport nazionale ed estero.

Didascalie Foto
1. — *Cap. A. Cappellini, 1° arriv., turisti* (Vettura Fiat, 16 HP).
2. — (Vettura Florentia, 8 HP).
3. — *V. Lancia. 2° arriv., velocità* (Vetturetta Fiat, 24 HP).
4. — *Oury, 2° arrivato, velocità* (Vetturetta De Dion, 9 HP).
5. — *Mocchi, 3° arrivato, velocità* (Vetturetta Florentia, 9 HP).
6. — *Spinelli, 2° arr., velocità* (Vettura leggera Darracq, 16 HP).

(Fot. del Sig. Piancastelli di Firenze).

“La Stampa Sportiva”, 17 gennaio 1904, Torino [00105]

I partecipanti all'Esposizione internazionale di Torino
Il successo insperato - Il largo intervento estero - I clous del Salon Italiano - I festeggiamenti e le riunioni

La soddisfazione che lascia l'avverarsi delle più dorate illusioni e l'intensificarsi del lavoro ci tolgono ogni desiderio a lunghi ditirambi e alle volate iperboliche.
Ormai sicura e lusinghiera ci sorride la speranza che il successo insperato della nostra Esposizione basta da sè a dire tutto quanto noi tacciamo, e più che alle parole lasciamo all'evidenza delle cifre la spiegazione del nostro legittimo orgoglio e del nostro modesto linguaggio.
Domenica, 10 gennaio, alle ore 24 si sono irrevocabilmente chiuse, come era fissato, le iscrizioni alla Esposizione di Torino, e al momento dell'iscrizione il registro segnava il numero degli inscritti la cifra di 68 e al totale delle aree domandate metri quadrati 2465.
Chi avrebbe mai osato sperare che una prima esposizione d'automobili fatta in Italia raccogliesse un numero di adesioni che rappresenta il triplo e il quadruplo di quanto ebbero finora altri tentativi? Come avrebbe potuto il Comitato contenere nei 1800 metri quadrati, spazio utile avuto nelle gallerie del Valentino, questa pioggia insperata di richieste?
La soluzione del problema non fu né breve, né facile. Da una parte fu preziosa la cortese arrendevolezza del Comitato dell'Esposizione di Orticoltura che mise a disposizione nostra altri locali, dall'altra fu la buona volontà e la ragionevolezza degli espositori riuniti al Valentino martedì 12 corrente che rese possibile l'intesa, accettando una generale e proporzionale riduzione degli spazi domandati. In tal modo il Comitato, come gli impresari fortunati, ha potuto esporre il cartellino *tutto esaurito e tutto a posto,* e coloro che sono giunti in ritardo hanno trovato le porte chiuse.
Ecco l'elenco generale degli espositori ammessi: Auto Garage Alessio di Torino (Mercedes, Kieger, De Dion, Martini, carrozzeria, costumi); 2. E. Wehrheim e C. di Torino (canotti ed automobili Darracq e Gobron Brillé, motociclette Clément, fanali Alpha); 3. Fiat (canotti e vetture); 4. G. Paschetta di Torino (motociclette e bicielette Vauderer): 5. G. Ceirano di Milano e Torino (Panhard, Charron, Benz e Clément); 6. Fabbro e Gagliardi di Milano (motociclette Antoine, biciclette e accessori); 7 Stucchi e C., Milano (automobili, motociclette e biciclette); 8. Fratelli Picena, Torino (Antoine, motociclette e biciclette Peugeot); 9. Società Taurinia, Torino (automobili e châssis); 10. Mario Beano di Torino (motocicletta Sarolèa e accessori e biciclette). 11. Carlo Quagliotti di Torino (automobili, canotti Hurtu e motociclette Quagliotti); 12. Ingegnere E. Rosselli di Torino (motociclette e vettura); 13. Corrado Frera e C., Milano (motociclette Zedel e N U S, accessori, fanali, ecc.); 14. Isotta Fraschini e C., Milano (vetture e châssis Isotta e Fraschini); 15. Fabbrica Florentia, Firenze (vetture, châssis Florentia); 16. Pasteur di Genova, accessori); 17. De Dietrich di Luneville (vetture Camiot e châssis De Dietrich); 18. Croizat, Torino (automobili Oldsmobile, motociclette e biciclette Rambler); 19. Direzione Touring-Club Italianuo di Milano (materiale, carte automobilistiche); 20. Sindacato del Freno Bowden, Parigi (freno). 21. Carlo Scotti di Milano (motociclette e biciclette Cito); 22. A. Squaglia di Genova (automobili Rochet Schneider); 23. Carlo Mantovani e C., Torino (motocicletta Invicta, accessori e gomme); 24. Agenzia Italiana fabbrica Continental di Milano (pneumatici); 25 Ing. L. Morena di Torino (automobili e canotti a vapore Serpollet); 26. Fratelli Girard, Torino (treno automobile Renard); 27. Col. Cantono di Firenze (vetture elettriche, avantreno sistema Cantono); 28. E. Reinach di Milano (olio, lubrificanti Obleitz); 29. Pirelli e C., Milano (pneumatici); 30. Michele Ansaldi di Torino (macchine per costruzione di automobili). 31. N. Baranclietti di Torino (mot. e biciclette); 32. M. Bonardi di Toriuo (mot. e biciclette); 33. Agenzia Italiana Pneumatici Michelin, Milano (gomme); 34. Spartaco Dobelli, Roma (vettura da 150 HP e accessori); 35. A. Tocarnier di Milano (pezzi staccati per automobili e biciclette);. 36. Goorges Engel di Francoforte (modelli di automobili in miniatura e medaglie); 37. G. Carpiguano di Torino (motociclette F. N. e accessori); 38. Emile Megevet di

Ginevra (pezzi staccati e accessori); 39. Angusto Ferraris di Torino (motocicletta a cambio di velocità); 40. Robert Krassich di Vienna (pneumatici e fanali). 41. Bender e Martiny di Torino (pneumatici Gaulois); 42. Pesaro Maurogordato e C., Milano (vettura Diamond e accessori); 43. G. Pugliese, Milano (accessori); 44. Carlo Terresini, Padova (motore e biciclette Puch); 45. Giovanni Ducco, Torino (vettura elettromobile); 46. Attilio Gio., Torino (ciclo centrale); 47. S. Sinigaglia e C., Torino (tubi flessibili, accessori); 48. Biagio Quaranta di Torino (motoc. e accessori); 49. Società Mora di Parigi (automobili Mors) ; 50. Fratelli Carello di Torino (fanali). 51. Giuseppe Ferlini di Voghera (accessori); 52. Folzer di Rivarolo Ligure (lubrificanti); 53 Negroni di Milano (motocicli); 54. L. Oneglia di Torino (medicazioni di soccorso); 55. Ignazio Giuliani di Roma (aereostato dirigibile); 56. O. Pacini di Pistoia (aereostato); 57. Cesare Vassallo di Carrara (deviatore aereostatico); 58. E. Balbi di Torino (La Vittoria); 59. Luigi Bordelli di Torino (costumi ed attrezzi); 60. E. Cerrutti di Torino (accumulatori); 61. B. Rivella di Torino (costumi); 62. Alessandro Avogadro di Torino (motocicletta Knap); 63. Gazzera di Torino (motociclette Cardan); 64. Matteo Ceirano di Torino (automobili e châssis Ceirano); 65. Magnano e Zunini di Savona (canotti automobili Lozier); 65. Ing. Gervis, Torino (motori Mutel).

Sono dunque in totale 68 espositori che hanno risposto al nostro appello, fra i quali possiamo annoverare le più serie e importanti fabbriche nazionali, come la Fiat, Ceirano, Rosselli, Fraschini, Taurinia, Stucchi, Florentia, le più note fra le case estere, come la Mercedes, Panhard, Mors, Darracq, Gobron, Clément, Charron, De Dietrich, Rochet Schneider, De Dion, Martini, Serpollet, Oldsmobile, Hurtu, ecc.

Dal lato automobilismo quindi la nostra esposizione presenta un interesse tutto speciale poiché oltre ad offrire raccolte le migliori marche estere e nazionali, offrirà una collezione completa di tipi, dalla vetturetta leggera alla 150 HP di Dobelli, dalla vettura di lusso al *carniot* di trasporto, dalla vettura benzina a quella elettrica, a quella a vapore e infine veramente nuova e interessantissima si presenta la sezione che chiameremo dell'automobilismo militare, poiché oltre al treno automobile Renard, che ha costituito il *clou* dell'Esposizione di Parigi, i visitatori dell'Esposizione di Torino potranno ammirare le vetture elettriche del capitano Cantono, uno scienziato italiano, ben noto nel campo dell'elettricità e le cui vetture ebbero plauso e incoraggiamenti anche da S.M. il Re.

Come motociclette avremo una completa collezione dei tipi più conosciuti, dalla Rosselli alla Sarolèa, dalla Peugeot alla F.N., dalla Puch alla Wanderer, nè mancheranno le novità, come la Motocardan, la Republik, ecc. Interessanti saranno le mostre delle biciclette, fra cui saranno marche ben note, come la Stucchi, la Rambler, la Wanderer, la Styria, ecc., e veramente nuova e originale sarà la mostra dei canotti automobili fra cui figureranno i tipi presentati dalla Fiat, dalla Hurtu, dalla Lozier, da Serpollet, ecc. Nella sezione aereonautica, avremo tre invenzioni di italiani, l'aereostato dirigibile del signor Ignazio Giuliani di Roma, un pallone dirigibile ideato dal signor Ottaviano Pacini di Pistoia e un guide rope meccanico d'invenzione della scultore Cesare Vassallo di Carrara.

Come si vede, non mancherà di che soddisfare l'interesse e la curiosità dei visitatori che converranno numerosi a Torino in questa circostanza, tanto più che il Comitato direttivo sta elaborando un grandioso programma di festeggiamenti, destinato ad accrescere le attrattive e i risultati pratici di questa esposizione.

Anzitutto il locale del Valentino sarà riscaldato, sfarzosamente illuminato e addobbato con buon gusto ed eleganza, vi sarà un servizio di *réstaurant* e *buffet* affidato ai noti Aschieri del Ristorante Molinari, il che vuol dire disimpegnato da perso e che sanno il loro mestiere e che fanno le cose bene. Una scelta orchestra suonerà ogni giorno dalle 16 alle 18 nella galleria centrale, che è così destinata a diventare per quindici giorni il punto di riunione del nostro mondo elegante, che vi si darà convegno pel *five o'clock tea.*

Ricevimenti, congressi, feste, esperimenti pratici, congressi e conferenze si alterneranno e si succederanno durante i quindici giorni che durerà l'Esposizione, per cui non mancherebbero, quando fossero necessarie, le scuse per un piccolo viaggio a Torino e una breve visita alle gallerie del Valentino.

N. C.

“La Stampa Sportiva”, 31 gennaio 1904, Torino [00107]

Alla vigilia dell'inaugurazione dell'Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino (6-21 febbraio)

L'avvicinarsi dell'apertura dell'Esposizione di Torino è salutato con gioia dal pubblico impaziente e forse anche dal benemerito Comitato — che vede finalmente avvicinarsi l'alba del giorno liberatore del calvario — ma non con uguale gioia da parte degli espositori, specialmente di quelli che sono in arretrato colla preparazione dei modelli coll'addobbo dello *stand.*

I lavori. — Con crescente intensità continua e aumenta il lavoro di preparazione degli *stands* e durante la giornata le gallerie del Valentino risuonano ininterrottamente di colpi di martello.

Tra gli *stands* in cui il lavoro è più avanzato segnaliamo quello della *Darracq*, sempre prima, quello della *Rambler* che si annuncia elegantissimo, quello del Touring Club Italiano che sarà il gran centro di ritrovo per quanti visiteranno l'Esposizione; quello di Paschetta che ha chiesto l'opera di artisti di cartello, quello di Reinach che ha fatto appositamente una costruzione originale, quello di Pirelli che sarà artistico, quello di Alessio che segretamente prepara il tempio delle meraviglie, quello della *Taurinia,* della *Florentia.*

L'inaugurazione. — Una sola cosa ricordiamo a espositori e visitatori: che l'inaugurazione è improrogabilmente fissata per sabato 6 febbraio, alle ore 11 ant. e quindi alle 24 del 5 febbraio sarà chiusa l'entrata per gli oggetti da esporre.

Come dicemmo l'inaugurazione avverrà coll'intervento dei Principi e Principesse, dei rappresentanti del Governo e delle autorità.

All'inaugurazione saranno ammessi i soli espositori, i membri del Comitato d'onore e un ristretto numero d'invitati.

Finita la cerimonia inaugurale le gallerie saranno immediatamente aperte al pubblico.

I prezzi. — Il prezzo d'ingresso venne fissato in L. 1, e l'abbonamento per tutta la durata dell'Esposizione in L. 5.

Venne inoltre occordato a tutti i soci del Touriug-Club Italiano, dei clubs automobilistici italiani ed esteri, e delle società sportive torinesi uno speciale abbonamento ridotto a L. 3 per tutta la durata dell'Esposizione e che verrà rilasciato contro presentazione della tessera. [...]

Gli ospiti. — Si può quindi fin d'ora ritenere che tutte le personalità del mondo sportivo italiano saranno a Torino per l'inaugurazione dell'Esposizione.

Da Milano il cav. Massoni unitamente al marchese di Soragna e al sig. Meda verranno in rappresentanza di quell'Automobile-Club. Tempo permettendo si annuncia una carovana di automobilisti milanesi che si recherà a Torino per strada pel 6 febbraio.

Da Padova hanno annunciata la loro venuta il conte de Lazzara presidente dell'Unione automobilistica Veneta, il conte Corinaldi, il comm. Rignano, il marchese Manzoni, Graziani, ecc. Da Firenze verranno il principe Strozzi e il marchese Ginori, Capellini, ecc. Il barone Zuglien già presidente dell'Automobil-Club di Francia ha pure promesso il suo intervento, come lo hanno promesso Desgranges direttore del grande giornale parigino *L'Auto* e Darzens redattore e inviato speciale del *Vélo.* [...]

La premiazione degli stand. — Come abbiamo annunciato l'Esposizione di Torino, come quella di Parigi, non ha premiazioni di merito, poiché l'unica maniera per giudicare del salone delle macchine è quella di provarle, e né la stagione né le autorità consentono prove complete delle vetture.

Il Comitato si limiterà quindi a fare una premiazione di eleganza degli *stands*, e per evitare ogni dubbioso verdetto, lascierà il pubblico giudice degli *stands* meritevoli di premio per originalità ed eleganza.

In un giorno stabilito ogni visitatore che comprerà il biglietto d'ingresso riceverà una scheda di votazione sulla quale avrà diritto a scrivere i nomi di quegli *stands* che ritiene meritevoli di premio. Apposite urne raccoglieranno queste schede e dallo spoglio di esse risulterà la graduatoria della premazione degli *stands.*

Premi offerti. — Hanno offerti premi al Comitato oltre S. M. il Re che destinava una grande medaglia d'oro, il Ministero di agricoltuia industria e commercio (2 medaglie d'oro e 4 d'ar-gento) e la Società Promotrice dell'Industria Nazionale di Torino (2 medaglie d'argento e 4 di bronzo).

Le invenzioni. — Tra le altre dell'Esposizione delle quali parleremo diffusamente nella nostra prossima rassegna, segnaliamo il treno Renard, la recente invenzione nel campo della locomozione che tanto rumore ha sollevato, e che speriamo possa qui vedersi in azione sotto la direzione dello stesso suo inventore col. Renard, che il Comitato ha personalmente invitato a recarsi a Torino.

Sembra pure assicurata la venuta del cap. Frassinetti e del suo pallone dirigibile che con esito così felice fu esperimentato in questi giorni a modello. Il cap. Frassinetti fu invitato a recarsi a Torino e a fare degli esperimenti di evoluzione e di manovre del suo pallone nella galleria dell'Esposizione, e la sua adesione è quasi certa.

Due benemeriti. — Tra coloro che colle loro gentili offerte contribuiscono ad assicurare il buon esito della prossima Esposizione, ricordiamo la farmacia del cav. uff. Rognone di Torino, che stabilirà nei locali dell'Esposizione un servizio di soccorso d'urgenza, nonché la nota Ditta Alloggi di Torino (rappresentante della celebre fabbrica Thonet di Vienna), che ha offerto i suoi mobili per l'addobbo della prima sala di ricevimento e di lettura.

“La Stampa Sportiva”, 14 febbraio 1904, Torino [00109]

Il grande successo della Prima Esposizione Internazionale di Automobili di Torino

Molti forse credono che l'aver promosso qualche geniale iniziativa e aver efficacemente contribuito a condurla a un insperato successo non debba essere che una fonte inesauribile di compiacimento e di soddisfazione.
Ed invece vi sono dei momenti in cui la qualità di attore dispiace e annoia, specialmente quando i fatti compiuti legittimano parole di lode e di plauso, come possiamo infatti rallegrarci da noi stessi e dire tutto il bene che possiamo provare d'una nostra creazione, senza offendere quella convenzionale modestia e pudicizia che gli usi civili hanno sanzionato? Ma allora la circostanza di aver legato il nostro nome nell'avvenimento che intendiamo celebrare, deve condurci necessariamente a sminuirne l'importanza e i risultati e a svisare quel giudizio sereno e spesso indulgente che non neghiamo a fatti di ben minore importanza e riuscita?
E' ben vero che allorché qualche cosa parla coll'eloquenza dei fatti è superflua ogni aggiunta di parole, ma non tutti i lettori della *Stampa Sportiva* hanno potuto vedere o vedranno questa I Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino, e quindi specialmente per essi noi dobbiamo raccontare il brillante risultato ottenuto. Essendo diffìcile superare l'ostacolo, cercheremo di girarlo, e per non pronunciare giudizi nostri che potrebbero essere paternamente indulgenti, riporteremo apprezzamenti pronunciati da altri e riporteremo quanto di questa Mostra dissero i nostri colleglli giornalisti, specialmente quelli di sport, che per loro competenza e per aver vedute in gran numero di queste esposizioni, sono in grado di pronunciare dei giudizi che hanno dei preziosi termini di confronto.
Conviene premettere che la nostra Esposizione è sorta sotto una buona stella poiché prima ancora che se ne facesse l'apertura aveva il favore e la simpatia della stampa che si occupa di sport in Italia e all'estero e dei grandi giornali politici italiani, che inviavano alla sua festa inaugurale speciali rappresentanti. Così abbiamo avuto la fortuna di ospitare in questi giorni a Torino i direttori dei tre dei più importanti giornali sportivi parigini, e cioè Henry Desgranges, direttore dell'*Auto*, Paul Rousseau, direttore del *Monde Sportif,* Paul Meyan, direttore della *France Automobile*, nonché Seucier, redattore del *Vélo* di Parigi, Cotronei, redattore sportivo del *Corriere della Sera.* Ed ecco qualcuno dei loro giudizi sul-l'Esposizione:
Degranges scrive nell'*Auto*: «On a fait un tour de force et cette charmante Exposition, luxueuse et tout élégante de modern style, est un réel succes.
«Ce n'est qu'un premier essai, mais un essai trop parfait pour n'avoir point des suites. Les organi-sateur peuvent se féliciter et perseverar dans la marche qu'ils se sout traeée et où ils sont réussi si bien».
Paul Rousseau telegrafava al *Monde Sportif:*
«Taudis que le cortège officiel parcourait les différentes expositions, prolongeaut sa visite jusqu'à midi sonnè, j'ai pu examiner à loisir le Salon conçu et éxécuté en hâte, mais dont le succès est indéniable.
«C'est surtout un Salon élégant, la place y est un peu mesurée, quoiqu'on ne s'en apercoive pas.
«Le Palais des Beaux-Arts comporte, en effet, une succession de vastes salles qui se prètent à merveille à des décorations de très haut gout, de grande fantaisie et de parfaite élégance. La note art nouveau domine un peu, mais ce n'est ni voyant ni criard. Ce Salon sera le plus coquet, je crois, de tous ceux qu'on aura vus, j'ai visité ceux de Paris et de Bruxelles, et je puis dire que peu d'expositions ont été aussi luxueuses, dans leur ensemble. Je ne parle ni de l'importance, ni de la surface occupée, naturellement. L'éclairage électrique de tous les stands est fort bien compris, ainsi que leur pavoisement aux drapeux de toutes le nations».
Paul Seueier scrive uel *Vélo:*
«Mais il est charmant, ce Salon!

«Oh! je ne le compare nullement au point de vue de l'importance à ceux de Paris et de Bruxelles. Mais il a son cachet spécial. C'est une vraie petite bonbonnière. Rappellez-vous le Salon d'il y a quelques années à la salle Wagram, et vons vous ferez une idée exacte de celui de Turin.

Nell'autorevole giornale *Corriere della Sera* si legge:

«E, per verità, a giudizio dei competenti, questa Esposizione di Torino, dovuta all'iniziativa della *Stampa Sportiva* e sotto il patronato del Re, non rifugge dal paragone con le migliori e più recenti Esposizioni estere, come quelle di Parigi e di Bruxelles.

«Le sale del Palazzo di belle arti al Valentino, dove è accolta l'Esposizione automobilistica, appagano l'occhio del visitatore più attento e più diligente. Tutto è disposto con ordine e con gusto nei 70 *stands.* Non è una Esposizione ingombrante, a malgrado dei molteplici automobili, ed industrie affini clie accoglie».

La *Gazzetta dello Sport* scrive: «La prima Esposizione di automobili non poteva ottenere un esito più felice.

«Non credevamo e non si era soli ad avere il dubbio, che dopo il grande avvenimento parigino, si potesse ordinare una mostra simile, ottenere sì lusinghiero successo.

«Perciò diamo ampio e meritato encomio al Comitato, agli industriali in particolare che — dimentichi di ogni sacrificio — hanno concorso in sì gran numero e con prodotti sì splendidi ed interessanti».

Ed ora soddisfatti ad un tempo il nostro orgoglio di iniziatori e la curiosità dei nostri lettori, passiamo a qualche breve cenno sulla cronaca della cerimonia inaugurale e di questi primi giorni d'apertura. Colla preziosa scorta del fotografo verremo nei prossimi numeri passaudo in breve rassegna gli *stands* più importanti, e intanto riproduciamo alcune illustrazioni, le sole che per la brevità del tempo ci è stato possibile ottenere.

L'inaugurazione.

Come annunciata avvenne puntualmente alle 11 antim. del 6 corrente. Il lavoro febbrile di preparazione degli *stands,* che negli ultimi giorni era durato ininterrottamente di giorno e di notte, aveva completamente trasformato le sale del Valentino e al disordine, al chiasso enorme di poche ore prima era succeduto un ordine elegantissimo, un completo assetto tanto che questa di Torino è una delle poche che sono pronte al giorno dell'inaugurazione.

La cerimonia inaugurale, rallegrata da un pallido raggio di sole che forzando le nubi è venuto a sorridere al momento propizio, si è svolta lietamente e sollecitamente. Una folla eletta di invitati faceva degna corona alle autorità cittadine che erano al completo: S.A.R. il Duca di Genova rappresentava S.M. il Re, e onoravano di loro presenza la festa le LL.AA.RR. il Duca e la Duchessa d'Aosta e la Principessa Laetitia, e i sottosegretari di Stato S.E. Domenico Pozzi in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici e S.E., Del Balzo pel Ministero d'agricoltura industria e commercio.

Tra le autorità spiccavano il Sindaco senatore Frola, il Prefetto senatore Guiccioli, il senatore Di Sambuy, S.E. il generale Ottolenghi, gli onorevoli Biscaretti e Gallini.

A nome del Comitato prese primo la parola il Presidente avv. Golia-Gatti, il cui discorso riproduciamo unitamente a quello pronunciato da S.E. il sottosegretario Domenico Pozzi a nome del Ministero dei lavori pub-blici.

Prese quindi la parola il senatore Frola, sindaco di Torino, il quale con frase felice salutò a nome di Torino questa riuscita iniziativa compiacendosi cogli iniziatori ricordando con parole lusinghiere l'opera del nostro giornale. Il primo magistrato cittadino mostrò di comprendere e apprezzare l'importanza dei nuovi mezzi di locomozione e annunciò come la nostra Amministrazione ne stia studiando la introduzione nei servizi pubblici.

Chiudeva la parte oratoria S.E. Del Balzo, che con frasi patriottiche ricordò il passato patriottico di Torino, ineggiando al suo avvenire industriale ed economico.

Dopo di che tutti i membri del Comitato venivano presentati ai Principi e ai Ministri che ebbero per tutti parole benevoli di rallegramento per la bella riuscita della Mostra.

Incominciò quindi la visita agli *stands,* durante la quale i Principi e le Autorità ammirarono specialmente la grandiosità e l'importanza della Mostra dell'Auto *Garage* Alessio, la ingegnosa macchina della Shenton's Cleaner Vacuum, lo *stand* elegante di Michelin, le bellissime caricature del conte C. Biscaretti di Ruffia, esposte nello *stand* della *Stampa Sportiva,* la bella Mostra Beano-Prati, la formidabile 150 HP del Debelli, le bellissime vetture Barré, esposte dal Pasteur di Genova, lo *stand* originale e artistico della Ditta Pirelli di Milano, lo *stand* serio ed elegante della Continental, quello bizzarro e *modem style* del Croizat, la Mostra grandiosa della Darracq, lo *stand* Mantovani, quello Bonardi, il chiosco bellissimo del Reinach di Milano, le due splendide Mostre di Picena e di Stucchi, la elegante installazione del Gaulois, la bellissima lancia a motore Lozier del capitano Coxe di Genova, esposta nello *stand* Magnano-Zuniui, la grandiosa Mostra dello Scotti di Milano, le due interessanti vetture elettriche del capitano Cantono, e quindi gli *stands* grandiosi e veramente belli che adornano il salone centrale, o cioè Fiat, Florentia, De Dietrich, Isotta-Fraschini e Giovanni Ceirano. E infine, *dulcis in fundo,* gli *stands* del Touring, di Rosselli; quello grandioso di Fabbre e Gagliardi; quelli di ottimo buon gusto della Taurinia e di Matteo Ceirano, nonché quelli di Carlo Quagliotti e della Ditta Corrado Frera e quello di Paschetta, che è davvero uno dei migliori per signorilità, intonazione di colori e gusto artistico.
I Principi, le Principesse e le Autorità congedandosi dal Comitato riconfermavano il loro più vivo compiacimento per quanto avevano ammirato e promettevano di ritornare a visitare la bella Mostra con maggior calma.
La giornata inaugurale si chiuse con un banchetto all'Hotel d'Europa, di cui togliamo a prestito la relazione dal confratello politico *La Stampa* di Torino.
«La riunione, cordiale e simpatica ebbe una arguta nota nel discorso del presidente del Comitato, avv. Goria-Gatti, che piacevolmente argomentò contro quelli che ritiene eccessivi divieti della Prefettura e l'incerto concorso finanziario del Municipio alla Mostra. E dopo i saluti ai rappresentanti del Governo, agli inviati dei Clubs automobilistici, agli espositori, alla stampa italiana e francese rappresentata al convegno di Torino, volgemmo speciale saluto ai collega Caimi, con direttore della *Stampa Sportiva,* il giornale che promosse l'Esposizione e validamente concorse ad attuarla.
«Poi parlarono l'assessore Tacconis, che a nome della città ringraziò gli organizzatori della Mostra, riconoscendo l'importanza da questa assunta; il sottosegretario on. Pozzi, che conclude bevendo alla fratellanza delle nazioni, cui tende ogni accresciuto mezzo di comunicazione, al Piemonte ed al Re; il collega Caimi, che ringraziò a nome del Comitato e salutò in francese i giornalisti parigini; Desgranges (direttore dell'*Auto*), che fece i più caldi elogi dell'organizzazione e della riuscita della Mostra e del progresso automobilistico in Italia; il sottosegretario Del Balzo, che disse dei vincoli tra Piemonte e Mezzogiorno; il cavaliere Rostain, per la Direzione del Touring, che ha il patronato dell'Esposizione; l'on. Biscaretti e il conte di Bricherasio, che portò il saluto del Club Automobilistico d'Italia di Torino, che fu prezioso patrocinatore di questa Esposizione fin dall'inizio».

La seconda giornata.
La favorevole impressione lasciata dalla cerimonia inaugurale ha avuto, come immediato risultato, un affollamento straordinario di pubblico nelle Gallerie del Valentino, durato ininterrotto fino all'ora di chiusura, fissata alle 23, per cui si calcola che oltre 5000 persone abbiano visitata la bella mostra nella sua prima giornata d'apertura. In questa folla non era facile riconoscere tutte le personalità spiccate, e ne scriviamo quindi solo alcune:
Il comm. Rignano di Padova, il cav. Coltelletti di Genova, il cav. Massoni, i signori Brigatti, Meda, il marchese di Soragna, il comm. Stucchi, i fratelli Fraschini, i signori Berretta, Dei, Lanfranchi, Bencietti, Cotronei di Milano, il conte Corinaldi di Padova, il signor De Pasquali di Genova, il signor Graziani di Padova, il conte de Lazzara, i signori Marsaglia di San Remo, l'avv. Bertarelli e il comm. Silvestri della Direzione generale del T. e F., il noto *recordman* francese Gabriel venuto di Francia colla sua ottima De Dretrich che una valanga ha arrestato ai piedi del Moncenisio.

Numeroso il pubblico e, sopratutto numerosi i compratori, por cui si iniziarono e si conclusero non pochi contratti.

Ad un prossimo numero — che sarà in gran parte dedicato all'Esposizione — altre notizie e sopratutto numerose illustrazioni.

N. C.

“La Stampa Sportiva”, 21 febbraio 1904, Torino [00110]

Durante la I Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

I risultati morali e finanziari - 50.000 visitatori - Una interessante statistica - La data d'apertura del 2° Salon di Torino - Le novità tecniche - I Congressi - Le due federazioni - La cronaca della 1° settimana.

Dare un giudizio sui risultati di questa mostra, mentre ancora non se ne è chiusa la breve durata non è cosa possibile.
Dobbiamo quindi limitarci a rilevarne alcune fra le più significanti caratteristiche.
Come opinione generale diremo intanto che in questi giorni ci siamo sentiti ripetere migliaia di volte un unico concetto, quello cioè che questa I Esposizione Internazionale di Torino segna una rivelazione agli occhi dei pubblico e degli stessi *sportsmen* e industriali nel meraviglioso sviluppo e sulla grande importanza che lo sport e l'industria automobilistica hanno raggiunto in Italia.
Anche fra i meglio informati, pochi credevano che in Italia vi fosse un così largo movimento di affari e di interessi riallacciati all'automobilismo e questa gradita sorpresa segna, colla consacrazione del successo di questa prima mostra, la giustificazione delle altre esposizioni che — ormai è deciso — seguiranno annualmente a Torino a questo primo fortunato esperimento.
Come primi risultati, a tutti palesi, rileveremo pure l'insperato concorso del pubblico e l'importante corrente d'affari che l'Esposizione ha attirato. Certamente il buon gusto e l'eleganza, che sono le note dominanti di questa mostra, hanno contribuito a renderla il soggiorno preferito d'un pubblico scelto ed elegantissimo che giornalmente ne affolla le sale, ma anche colle migliori previsioni non si poteva logicamente sperare che il registro delle entrate avrebbe segnato, a otto giorni di distanza dall'apertura, una cifra di circa 20.000 persone, che quindi alla chiusura potesse registrare uua cifra che non sarà lontana dai 50.000.
Chi avrebbe potuto credere tanto interesse da parte di tutto quel pubblico che odia gli automobilisti per una mostra automobilistica? Chi avrebbe osato sperare una riconciliazione così preziosa tra questi due nemici irreconciliabili?
E tra la folla che in questi giorni è sfilata nelle Gallerie del Valentino, oltre i nomi più noti delle nostre belle dame torinesi, abbiamo registrato quelli delle più spiccate personalità del mondo sportivo industriale italiano ed estero.
E gli affari non mancano. Quasi ogni espositore giornalmente registra dei buoni contratti e intavola trattative di nuove combinazioni. E anche questo è uu esito insperato, poiché conviene lealmente riconoscerlo al successo di questo *Salon* pochi in Italia hanno creduto e quindi ogni Ditta ha diretto i suoi affari non curandosi di esso e considerandolo come *superfluo.*
Affermata invece l'importanza pratica del *Salon* di Torino è certo che negli anni venturi, già conoscendo questa data, sia le Case costruttrici sia i rappresentanti, sia i compratori, rimanderanno ad essa la conclusione della maggior parte delle loro contrattazioni, e così vedremo affermarsi ancor meglio quell'importanza economica e industriale che deve essere il coefficiente massimo di questa mostra. I buoni affari di questo primo anno anche se limitati sono una garanzia di maggiori beneficii negli anni futuri. Per tradurre in cifre queste constatazioni pubblichiamo una interessante statistica che il nostro **v. g.** ha preparato raccogliendone scrupolosamenle le cifre da ogni interessato:
Il valore degli oggetti esposti nella nostra prima Mostra Internazionale viene calcolato in L. 1.250.000
Da una visita fatta ad ogni singolo *stand* risultano esposti: 315 biciclette, 1 motociclo, 110 motociclette, 60 automobili, di cui 3 elettrici, 3 canotti automobili.
Le vendite fatte nella prima settimana furono parecchie; si calcolano venduti più di 100 automobili e 200 motociclette.
Fra i compratori notasi S.A.E. il Principe di Salemi, che ha acquistato una vettura De Dion Bouton di 10 HP.

Il Touring-Club Italiano, che nel suo *stand* riceve le quote pel 1904, ha registrato in una settimana 200 nomi di nuovi soci.
E tutte queste constatazioni di successo ci rendono lieti specialmente per i volonterosi espositori che con tanto slancio e coraggio hanno risposto all'appello di questo Comitato e assicurato il felice esito a questa nostra iniziativa, e che vedono ora coronati i loro sforzi da risultati insperati, sia pel numero grandissimo di visitatori fra cui diffondono la notorietà dei loro prodotti, sia per l'aumentata importanza dei loro affari in cui ritrovano il compenso dei sacrifici fatti. Con tutti questi favorevoli coefficienti non è da stupire, se mentre ancora dura questa prima Esposizione, già si parli della seconda da tenersi nel febbraio 1905 e mentre lusinghiera e gradita è giunta al Comitato quasi da tutti gli attuali espositori la promessa di ritornare e di fare meglio e di più negli anni venturi, il Comitato, dal canto suo, pensa seriamente al secondo *Salon* di Torino, al quale sono già destinate le eccedenze attive che si sperano da questo primo e di cui venne fissata senz'altro la data d'apertura dal 20 gennaio al 20 febbraio 1905.

Ed ora, prima di passare alle brevi notizie di cronaca, i nostri lettori attenderanno forse dalla *Stampa Sportiva* qualche informazione sui risultati tecnici, sulle caratteristiche industriali costruttive di questa Esposizione.
La loro curiosità è presto soddisfatta.
La nota dominante del Salone di Torino è quella stessa del Salone di Parigi: poche lo novità tecniche, moltissime e rilevanti le innovazioni e i perfezionamenti dei dettagli.
Una generale tendenza nella massima precisione e accuratezza di costruzione, ottima selezione dei materiali impiegati, comode e pratiche modificazioni negli organi accessori della macchina.
Del resto ecco qualche cenno tecnico:
Circa i grossi motori, in generale si tende dai costruttori a coprire gli ingranaggi della messa in marcia.
Il telaio delle *FIAT,* modello 1904, è in acciaio piegato e sagomato; inoltre ha molle posteriori esterne al telaio; i mozzi girano su palline di acciaio temperato. Il dispositivo per l'accensione automatica è una delle novità più notevoli; il carburatore è a polverizzazione; il ventilatore pel raffreddamento dell'acqua è applicato al volante del motore.
II *châssis* di 28 HP della *Darracq* è di un sol pezzo in acciaio corazzato ristretto davanti; il modello di quest'anno ha l'accensione doppia, e cioè a magnete ed elettrica, a mezzo degli accumulatori; i freni sono chiusi ermeticamente in un *carter* protetti così dall'olio e dal fango; la carrozzeria va distinta per il tipo *limousine* con apertura laterale.
Il *châssis* di 12 HP *Peugeot* è pure in acciaio. Ogni distribuzione del motore è racchiusa in un *carter,* ha il carburatore a presa d'aria e il regolatore alla missione comandato dal pedale.
La vettura di 150 cavalli del *Debelli,* la più potente che sia esposta, ha quattro cilindri con doppia accensione elettrica; un circuito è azionato dalla dinamo ed uno dall'accumulatore, ed è dotata di doppio volante. Il *châssis* con tubi di acciaio tipo *Barré* è sospeso su cinque molle; il motore, sistema Aster, è di quattro cilindri. Mentre tutti i modelli esaminati hanno il *châssis* in acciaio, la *Taurinia* adotta il *châssis* in legno con attacchi speciali: notato il cambio di velocità nella vettura *Isotta Fraschini* si hanno quattro velocità ed una marcia indietro con innesto diretto alla quarta velocità comandata da una sola leva. I cilindri sono in acciaio con canulia in ottone. La *Florentia* ha creato una macchina da corsa di 4000 chilogrammi, di 20 cavalli, di forma a tagliavento.
Anche il *Matteo Ceirano* ha chiuso gli ingranaggi ed ogni parte del motore. Nella sua vettura il medesimo volante serve da ventilatore; il cambio di velocità è montato su sfere. La guida è inclinata con comando sul volante. I freni sono, come nella *Darracq,* chiusi in un *carter* ed interni.
Fra le vetture elettriche va notato l'avantreno del capitano *Cantono.* Consiste in una pesante cassa metallica sorretta da due ruote pneumatiche.
Il capitano Cantono ha cercato, ed è riuscito, di riunire in poco spazio, e in un insieme organico, quanto è necessario per trainare elettricamente una vettura qualunque sia. Tolte ad una vettura ordinària le ruote anteriori, tutto l'avantreno con lo sterzo, si sostituisce a questo l'avantreno del Cantono, che comprende la batteria degli accumulatori, i motori e gli organi di direzione. E perché

la stabilità della vettura sia maggiore, l'avantreno è fissato non soltanto all'appoggia-piedi del conduttore, ma è unito al treno posteriore da un tirante iti ferro vuoto. Il peso dell'avantreno è di circa 1000 chilogrammi, però esso gravita esclusivamente sopra le sue ruote.
Parlando delle motociclette, diremo subito che è tendenza generale dei costruttori il sostituire l'accensione a magnete a quella ad accumulatore e sostituire le cinghie colle catene con trasmissione diretta al pignone.
La *Wanderer* ha adottato l'accensione a magnete, cosi pure la *Stucchi;* la *Peugeot* ha adottato la trasmissione diretta a pignone d'angolo, così pure la catena con *débrajage* e cambiamento di velocità. La motocicletta *Républik* si distingue per la sna forma lunga e per la disposizione del motore e serbatoio a benzina; la macchina *Ferraris* va notata per il cambiamento di velocità; al contrario delle altre macchine, si incammina col mezzo di una manovella, come un automobile; il *ressort* compensatore evita gli urti della catena. Il tipo 1904 di motocicletta *Knap* ha il motore applicato alla ruota posteriore; la *Moto Cardan* ha la trasmissione diretta a *cardan* con *débrajage* metallica a bagno d'olio; la motocicletta *Clément* ha il carburatore disposto dietro il motore, che è a due cilindri. Il tipo da corsa ideato da *Carpignano*, una motocicletta di 4 cavalli e mezzo, ha il freno a nastro posteriore, che funziona premendo sensibilmente col piede; il telaio è costrutto in modo che il suo serbatoio della benzina ha forma lunga e stretta; al *réservoir* è annesso l'accumulatore. Le motociclette *Rosselli* hanno quest'anno il motore verticale.
Un'ultima novità in fatto di piccoli motori è la motocicletta sistema *Mari*, di Firenze, secondo il quale vengono soppresse la catena e la cinghia.

Ed ora veniamo alla cronaca. Occorre però stralciare dalle notizie spicciole il resoconto di alcune riunioni che meritano una speciale nota.
Sono questi i congressi e principalmente quello dei delegati dei varii Clubs qui convenuti su proposta del C.A. di Torino, per riunirsi in un unico ente che assumesse la direzione generale del movimento automobilistico in. Italia e rappresentasse questo verso l'estero.
Era questo uno dei più vivi desiderii di molti fra i *chauffeurs* italiani e uno dei più urgenti bisogni dell' organizzazione automobilistica in Italia, e l'aver saputo raggiungere questa méta superando difficili questioni di suscettibilità e legittimo aspirazioni di supremazia, mettendo in tacere malintesi o rivalità, è un risultato che onora gli egregi delegati qui convenuti e parla eloquentemente degli alti concetti a cui essi hanno inspirato i loro lavori e le loro deliberazioni.
Non sappiamo quindi se più rallegrarci col benemerito Club di Torino che ha preso questa iniziativa o colle personalità che componevano questo Congresso e hanno saputo realizzarne gli ideali. Ne ricorderemo quindi i nomi uniti, intendendo così che verso tutti assieme l'automobilismo italiano si riconosca debitore di gratitudine per l'intesa raggiunta e che utili e benefici risultati è destinata ad esercitare sull'avvenire dell'automobilismo in Italia.
Rappresentavano i varii clubs d'Italia a questo Congresso il comm. Rignano, il conte Corinaldi e il marchese Manzoni per Padova; il barone Franchetti e il sig. Masetti Fedi per Firenze; il comm. Jonhnson, il comm. Silvestri e il dottor Guastalla del Touring Club; il cav. Massoni, il marchese di Soragna e il sig. Meda per Meda; il cav. Coltelletti, l'ing. Gamba e il marchese De Masi per Genova (dove recentemente si è costituito un Club), e il conte Bricherasio, l'avv. Goria-Gatti e il cav. Agnelli per Torino. L'apertura del Congresso venne fatta da S.A.E. il Duca di Genova presidente onorario del C.A. di Torino e la presidenza venne costituita dal conte Bricherasio (presidente); avv. Goria-Gatti (vice presidente) e cav. conte Biscaretti (segretario).
Dopo lunga, animata, cortese discussione, l'avvocato Goria-Gatti propose la costituzione d'una federazione dei Clubs automobilistici italiani (rappresentanti ed aderenti), allo scopo di tutelare, con forze comuni, gli interessi di carattere generale attinenti all'automobilismo, e propose pure di affidarne per ora l'amministrazione al Touring, mediante uno speciale ufficio, sotto la direziono d'un Consiglio di delegati, e collo modalità da stabilirsi.
I rappresentanti del Touring dichiararono di accettare l'incarico, pur che questo avesse l'adesione della unanimità dei rappresentanti; di essere disposti a costituire allo scopo uno speciale ufficio; restando convenuto che la Federazione dove essere vestita da una speciale Commissione composta,

oltre che del direttore generale del Touring, di due delegati del Touring stesso e di tre delegati per ciascuna delle società automobilistiche che compongono la Federazione.
Ognuna delle società aderenti contribuirà con L. 300 alle prime spere.
La Federazione assumerà il nome di *Unione Automobilistica Italiana.*
Il presidente interinale, comm. Johnson, radu-erà presto i delegati per la discussione del regolamento.
Un primo ed importante passo è dunque fatto e l'Unione Automobilistica Italiana è costituita. Rimane ora a compiere il secondo, quello cioè che la neonata, rafforzata da un allevamento vigoroso e sano come quello che può venirle dall'azione direttiva del Touring Club, possa presto camminare da sola e avviarsi sicura e vitale a esplicare la sua azione benefica e direttiva a quella Roma, che come capitale deve essere la sede naturale di questo ente direttivo a cui sono affidati specialmente i due compiti della rappresentanza dell'automobilismo italiano verso l'estero e verso il Governo centrale.

Ecco ora alcune notizie di cronaca spicciola.
La terza giornata: Nel mattino, nella sala delle conferenze, si tenne la prima seduta del Congresso degli industriali, presieduta dal segretario generale Nino G. Caimi. Assistevano 50 industriali e commercianti. Venne eletta una Commissione composta dei sigg. cav. Agnelli di Torino, Vaccarossi, Scotti di Milano, Pasteur di Genova e Oraziani di Padova, con incarico di raccogliere tutte le questioni proposte dai congressisti e compilare un ordine del giorno da discutersi in una seconda seduta.
La questione principale su cui i congressisti si trovarono subito d'accordo è la formazione di una Federazione italiana di commercianti ed industriali.
Alla sera il capitano di Stato Maggiore Giulio Doubet tenne una dotta conferenza sull'*Atomobilismo militare pesante,* presente un uditorio numeroso e sceltissimo, fra cui erano S.E. il generale Ottolenghi e una larga rappresentanza di ufficiali superiori. Il conferenziere, presentato al pubblico dal sig. Niuo G. Caimi, lesse un suo interessantissimo studio sulla larga applicazione che l'automobilismo pesante può avere nell'esercito, rivendicando all'Italia la precedenza nel principio di trasmissione su cui è basato il sistema del treno Renard.
La quarta giornata: L'Esposizione, durante la giornata, ebbe una luuga visita da S.A.I. e R. la Principessa Laetitia cle accompagnata dalla Presidenza del Comitato, percorse minutamente le sale, interessandosi a tutte le novità esposte, e riconfermando ancora una volta le vere simpatie e lo speciale interesse che l'automobilismo gode presso questa Augusta Principessa a cui il mondo automobilista deve già la coppa Principe Amedeo.
La quinta giornata: Il bilancio affrettato della quarta giornata si chiude con un brillantissimo risultato. Oltre 10.000 persone hanno finora visitato la nostra bella mostra che era visitata minutamente da S.A.R. la Duchessa Elena d'Orleans, accompagnata dal marchese Torrigiani e dai membri del Comitato.
Due telegrammi del Re.
In risposta ad un telegramma di saluto inviato dal Comitato il giorno dell'inaugurazione a S.M. alto Patrono dell'Esposizione, questi faceva rispondere come segue: *«Presidente del Comitato dell' Esposizione internazionale d'automobili.*
«S.M. il Re ha benevolmente gradito i sentimenti di cui V. S. era interprete per cotesto Comitato, ed augura che il risultato della Mostra porga a lei ed ai colleghi suoi ogni migliore soddisfazione per l'opera data con così lodevole impegno. *Il ministro:* Ponzio-Vaglia».
In seguito a desiderio espresso al Congresso tenuto dai presidenti e delegati dei Clubs automobilisti italiani, nella sera stessa di sabato il presidente del Club A. d'Italia inviava il seguente telegramma:
«Primo aiutante campo Sua Maestà, Roma. - A nome presidenti e delegati tutti Clubs automobilisti italiani, riuniti nella nuova Unione automobilistica oggi costituita, prego porgere Sua Maestà espressione profondo ossequio. BRICHERASIO, *p.C. Torino».*
Il Re faceva rispondere oggi stesso: *«Conte Bricherasio, presidente Automobile-Club, Torino.* — S.M. il Re accoglieva con particolare benevolenza il riverente omaggio di cui Ella rendevasi

interprete pei rappresentanti i Clubs automobilistici italiani. Il Sovrano, mandando a tutti cordiali grazie, fa all'Unione testé costituita augura del più prospero e lieto avvenire. *Il ministro:* PONZIO-VAGLIA».

La sesta giornata : Oltre 2000 furono i visitatori e fra questi LL.AA.RR. i Duchi di Genova accompagnati dalla loro Corte.

Si tenne pure in questi giorni il **Congresso degli automobilisti italiani.**

La prima seduta ebbe luogo alle ore 11 nello *chalet* del *Ristorante Russo.* Il conte Bricherasio, a nome dell' Automobile Club, salutò i congressisti.

Alle ore 15, nella sala delle conferenze presso l'Esposizione, ebbe luogo la seconda riunione, durante la quale fu discusso un lungo ordine del giorno. Presiedeva il conte Corinaldi; fungevano da vice-presidenti l'ing. Ceriana ed il cav. Grosso-Campana, da segretari il cav. Carlo Biscaretti ed il sig. Pasteur.

L'ing. Baldini di Lecce ha letto una bellissima relazione sull'automobilismo ferroviario; poi l'ingegnere Tedeschi trattò delle condizioni attuali della viabilità e dei miglioramenti necessari. L'assemblea approva in proposito un ordine del giorno col quale invita le Amministrazioni comunali a migliorare lo stato delle strade.

Il capitano Cantono, inventore dell'avantreno elettrico, tratta con competenza dell'automobilismo militare; l'ing. Croizat presenta una relazione a stampa sulla riduzione del dazio sul petrolio. L'ingegnere Zunini e l'avv. Goria-Gatti parlano pure sullo stesso argomento. L'assemblea approva un ordine del giorno secondo il quale con una più logica interpretazione della legge si dovrebbe considerare come merce fuori dogana la benzina ed il petrolio usati per i canotti automobili.

Alle ore 20 seguì un banchetto al *Ristorante Russo.*

I commensali erano una cinquantina. Parlarono il conte Cacherano di Bricherasio per l'Automobile-Club di Torino, il marchese Manzoni per 1'Unione Automobilistica Veneta, l'avv. Goria-Gatti a nome del Comitato, il sig. Costamagna, il rag. Caimi, il cav. Scarfiotti, l'ing. Rostain per il Touring, il conte Corinaldi a nome dei congressisti, l'avvocato Grosso-Campana e l'ing. Baldini.

La settima giornata: Il numero dei visitatori si mantenne invariato sui 2000. Immenso successo ebbero i palloncini Santos Dumont distribuiti gratuitamente dalla *Stampa Sportiva.*

Sotto la presidenza del sig. Graziani di Padova, si è tenuto il Congresso degli industriali. In massima, l'assemblea ha approvato la costituzione di una Federazione Italiana, dando incarico ad apposita Commissione di compilare il regolamento da approvarsi in una prossima seduta.

L'ottava giornata: Fu occupata dalla riunione dei delegati degli Automobil-Clubs e si chiuse con una serata di gala offerta agli automobilisti dal Comitato dell'Esposizione preceduta da un banchetto tenuto nella sede del Club Automobilisti d'Italia al Valentino.

Eccone la relazione che riportiamo dal giornale *La Stampa :*

«La Direzione del Club Automobilisti d'Italia ha offerto alla sera, nei suoi locali al Valentino,un superbo banchetto ai delegati degli altri Clubs d'Italia, venuti a Torino iu occasione del Convegno federale. Alla fine del pranzo, servito dal signor Naturale, il presidente del Club di Torino, conte E. di Bricherasio, portò il saluto ai convenuti; risposero l'ing. Gamba per Genova, il signor Masetti Fedi per Firenze, il comm. Johnson pel Touring - Club - Italiano, il marchese Manzoni e il conte Corinaldi per Padova, il cav. Massoni e il marchese Soragna per Milano. Brindò pure brillantemente, in seguito, l'avvocato Goria-Gatti. Il ragioniere Caimi, fatto segno alle generali lodi per la sua iniziativa dell'Esposizione, di cui fu l'anima ed il principale fautore, rispose commosso, brindando al prospero avvenire dell'automobilismo italiano.

La nona giornata: Ha segnato il *clou* dell'Esposizione, che contò nella giornata oltre 5000 visitatori.

Notevole e graditissima fu la visita di una carovana composta di oltre 400 operai milanesi addetti all'industria automobilistica, che con un treno speciale organizzato dal nostro Comitato si recarono a Torino per vedere questa interessante Mostra. Ricevuti alla stazione dai signori Gagliardi, Ceirano e Rosselli a nome del Comitato, e festeggiati dall'associazione degli operai torinesi che li volle ospiti alla Camera del lavoro per un vermouth, gli operai milanesi ebbero a Torino paterne accoglienze. Il Comitato dell'Esposizione offriva loro Un rinfresco accompagnato da belle parole

del presidente avv. Goria-Gatti, come pure festose accoglienze offrivano ad essi gli operai della *Fiat* ed il Consiglio di amministrazione che li ricevevano nel loro stabilimento alle ore 17.
Specialmente benemerita di questa gita è la Ditta Fabbre e Gagliardi, la quale volle gentilmente assumersi le spese occorrenti al viaggio ed al soggiorno di 50 gitanti estratti a sorte fra gli inscritti.
La decima giornata: Grande animazione nell'Esposizione, e fra i visitatori notato il senatore Frola, sindaco di Torino, che manifestò la sua soddisfazione per l'esito brillante di questa Mostra, e riconfermò la viva considerazione in cui l'Amministrazione comunale teneva questa iniziativa, tanto più ora che aveva preso uno stabile indirizzo per ripetersi negli anni venturi.
Il senatore Frola, congedandosi dal Comitato, non tralasciò di assicurarlo che negli anni venturi, come in quest'anno, il Municipio appoggerà questa Esposizione annuale in quella misura che lo merita una istituzione così vantaggiosa all'industria od al movimento dei forestieri in Torino, creando ad epoca determinata una speciale attrattiva per la nostra città.
L'undccima giornata : Continua l'affluenza del pubblico malgrado la ricorrenza degli ultimi giorni di carnevale. Alle 7, ora di chiusura, lo sportello segnava 1500 ingressi. Notavasi la presenza di nuovi arrivati : Barone De Turkeim, direttore della De Dietrich, di Multedo di Genova, di Ferrante di Brescia, ecc.

(Nel prossimo numero completeremo le illustrazioni degli stands *della mostra e pubblicheremo la cronaca delle ultime giornate).*

“La Stampa Sportiva”, 28 febbraio 1904, Torino [00111]

Il referendum per la premiazione degli stands dell'Esposizione d'Automoblli di Torino

L'Esposizione di Torino, sull'esempio di quella di Parigi, ha escluso dal suo programma ogni premiazione di merito sulla bontà dei prodotti esposti.
L'unica premiazione indetta era riservata alla eleganza e al buon gusto nell'addobbo degli *stand* ed era appunto stata stabilita per incitare gli espositori a studiare la decorazione della loro mostra e quindi a rendere elegante l'Esposizione.
Trattandosi d'un giudizio esteriore e a tutti accessibile, il Comitato ha pensato di deferirlo al pubblico, e negli ultimi due giorni di sabato e domenica ogni visitatore riceveva all'ingresso una scheda sulla quale doveva scrivere 10 numeri corrispondenti ai dieci *stands* che credeva meritevoli di premio. Non tutti però i visitatori compresero bene lo scopo di questa votazione, e mentre qualcuno ha creduto di dover giudicare i prodotti esposti, altri si sono astenuti dal voto o l'hanno dato poco seriamente.
Comunque dallo spoglio del numero grandissimo delle schede riempiute, è uscita fuori una votazione che risponde pienamente al giudizio generale e forma una giusta graduatoria di merito, eccezione forse fatta pel Paschetta, il cui *stand* elegante e originale meritava forse un apprezzamento migliore.
Ecco i risultati della votazione; schede 3944:
1. Fabbrica Italiana di automobili, medaglia d'oro; con voti 2267
2. Autogarage Alessio, medaglia d'oro, con voti 2250
3. Darracq (Wehrheim e C.), medaglia d'oro, con voti 1678
4. Società *Taurinia*, medaglia d'oro, con voti 1526
5. Touring Club, medaglia d'oro, con voti 1372
6. Eugenio Paschetta, medaglia d'oro, con voti 927
7. Fabbro e Gagliardi, medaglia d'argento, con voti 830
8. Ceirano Giovanni, medaglia d'argento, con voti 746
9. Ceirano Matteo e C. medaglia d'argento, con voti 698
10. Michelin, medaglia d'argento, con voti 689
11. Isotta-Fraschini, medaglia d'argento, con voti 689
12. Dietrich, medaglia d'argento, con voti 636
13. Fiorentia, medaglia d'argento, con voti 578
14. Ditta Stucchi, medaglia di bronzo, con voti 481
15. Ditta Frera Corrado, medaglia di bronzo
16. Ditta Pirelli, medaglia di bronzo
17. Carlo Quagliotti, medaglia di bronzo
18. Ingegnere E. Rosselli, medaglia di bronzo
19. Fratelli Picena, medaglia di bronzo
20. Capitano Cantono, medaglia di bronzo.

Didascalie foto

La bella vettura da corsa 20 HP**,** esposta dalla *Florentia* al Salon, è stato uno dei maggiori successi di curiosità, anche pel pubblico profano, che poteva finalmente vedere da vicino uno dei tanto aborriti mostri da corsa. *(Fot. ing. Bertoglio)*

“La Stampa Sportiva”, 12 giugno 1904, Torino [00126]

Visitando l'Esposizione del Materiate Turistico di Bologna

Allorché l'amico Sandoni e il gruppo volonteroso di giovani *sportsmen*, che formano lo stato maggiore della brillante vita sportiva bolognese, maturarono e lanciarono il progetto di un'Esposizione italiana di materiale touristico, dovevano certamente essere convinti d'aver avuto un'idea geniale e utile, ma non potevano forse neanche lontanamente pensare che verso la modesta Esposizione, che sarebbe sorta nei giardini della Montagnola, si sarebbe un giorno rivolta l'attenzione di tutta l'Italia e di tutte quelle persone che in generale dello *sport* e del tourismo poco o punto si occupano.
La politica, che quasi sempre è la nemica dello *sport,* ha voluto, per uno dei suoi strani capricci, dare un quarto d'ora di insolita e insperata notorietà all'Esposizione sorta a Bologna sotto l'egida dei Touring-Club Italiano e che ha permesso quell'incontro tra il nostro Sovrano, un cardinale intransigente e un sindaco repubblicano, attorno a cui tanto chiasso si è levato nel mondo politico.
Affermare che tutta questa grande *réclame* abbia seriamente giovato all'Esposizione di Bologna, forse è imprudente, poiché l'accresciuta curiosità ha generato maggiori aspettative e francamente non a tutte queste aspettative la Mostra bolognese può vittoriosamente rispondere.
Occorre però non dimenticare due circostanze e cioè che si trattava d'un primo esperimento di Esposizione touristica e sopratutto che la mostra deve essere considerata come una iniziativa regionale o meglio ancora locale.
Ridotta così entro più modesti ed esatti confini riesce più facile constatare la riuscita della Mostra bolognese, la quale nel suo ottimo concetto ideatore doveva essere una raccolta di tutto quanto si connette ai nuovi mezzi di viaggio che lo *sport* ha introdotto nella vita ordinaria: dall'automobile alla tenda da campo, dalla bicicletta alla fotografia, dalla racchetta al pattino, dall'arredamento dell'albergo touristico a quello del tourista viaggiatore.
Alle buone intenzioni e al solerte lavoro del Comitato ordinatore solo parzialmente hanno però risposto gli espositori italiani, permettendo di completare solo discretamente due di queste sezioni, e cioè la mostra dei velocipedi, motociclette e automobili, e quella della fotografia e dell'arte sportiva.
Interessanti sopratutto sono le sezioni di quest'ultima, la bellissima e varia mostra fotografica ordinata dall'egregio signor dott. Bersani, e la galleria dei quadri e delle statue a soggetto sportivo.
La mostra degli automobili, motociclette e biciclette — che si presenta benissimo disposta nell'ottagono centrale che circonda la fontana della Montagnola — è abbastanza numerosa e interessante. Ho notato, tra le mostre più interessanti, quella dell'Alberti di Firenze, che espone un *châssis Fiat* 16 HP e un *Florentia* 9 HP e le biciclette *Raleigh,* la mostra del Ministero della Guerra, che contiene i modelli della bicicletta smontabile per l'esercito del tipo Costa e del tipo Carraro, l'elegante *stand* della Fabbrica Torinese d'automobili *Taurinia,* che espone il suo tipo di vettura, che già fu ammirato al *Salon* di Torino, lo *stand* della nota ditta Corrado Frera e C. di Milano, quello della ditta Marchand di Piacenza (che espone un suo tipo di automobile a vapore colla caldaia sul davanti) lo *stand* della ditta Bianchi di Milano — in cui figura un *châssis* 15 HP del nuovo e interessante modello di questa fabbrica — lo *stand* della ditta Giulio Marquart di Milano, quello della ditta Grazia e Fiorina di Bologna, ecc.
Due imbarcazioni figurano pure all'Esposizione, l'una esposta dalla Società Anglo-Italiana di Firenze e l'altra dalla Società Veneta di Costruzione Navale di Venezia.
E' d'uopo però osservare a questo proposito che la stagione non era punto propizia per una mostra ciclo-automobilistica, essendo appunto questa l'epoca in cui nelle fabbriche ferve il maggior lavoro e si fanno le consegne, e quindi più difficile riesce distogliere l'attenzione dei dirigenti per indirizzarla alle esposizioni e ancor più difficile riesce poter avere delle vetture disponibili da poter immobilizzare in una mostra per qualche tempo, senza contare che nessuna novità e quindi poco interesse possono presentare i modelli esposti — che altro non sono che la riproduzione di quanto in principio d'anno venne presentato nelle mostre di Parigi e di Torino.

E affinchè l'esempio di Bologna possa servire d'ammaestramento a quanti già credono possibile organizzare una esposizione automobilistica colla stessa facilità e frequenza con cui si organizzerebbe un convegno — conviene ricordare che nell'interesse di tutti e cioè degli industriali e dello sport è indispensabile che prevalga anche fra noi il concetto che l'Esposizione automobilistica annuale in Italia sia una sola e si faccia appunto in quella stagione invernale in cui può solo rispondere al suo vero e determinato scopo di mercato dell'industria e del commercio automobilistico, ossia di ravvicinamento tra compratore e venditore.

Ma chiudendo la parentesi e tornando alla mostra bolognese ricorderò ben volentieri che il Touring Club Italiano non ha dato solamente la sua egida vittoriosa al lodevole tentativo dei componenti il consolato bolognese, ma ha degnamente partecipato a questa mostra. Infatti il padiglione del Touring Club Italiano — che così continua la sua intensa opera di propaganda — è la costruzione più importante e riuscita dell'Esposizione e la sala del Touring Club Italiano è diventata, la sala del trono durante la cerimonia inaugurale ed ha ospitato S.M. il Re, il ministro Rava. e tutte le autorità convenute a quella festa. Nella sala del Touring furono pronunziati i discorsi inaugurali dal Sindaco della città Golinelli, dal presidente del comitato Carlo Sandoni e dal ministro Rava.
E mentre per gentile concessione del valente collega Nasica presentiamo ai lettori questi due personaggi (passati attraverso la matita del celebre caricaturista), siamo spiacenti di non poter riprodurre il bellissimo discorso che il ministro Rava ha pronunciato in questa circostanza.
Pochi tra i più ferventi *sportsmen* militanti avrebbero potuto sciogliere un inno più sentito all'idealità dello sport e tesserne con maggior precisione la storia e gli intenti; e se si pensa che questo discorso venne pronunciato da un ministro del Regno e alla presenza del Re, non si può che esultare nella felice constatazione del rapido cammino fatto dallo sport e compiacersi che a questa significante tappa sia allacciato il nome simpatico di Bologna.

Nino G. Caimi

“La Stampa Sportiva”, 4 settembre 1904, Torino [00138]

La corsa in salita del monte Ventoux
La Riunione della Consuma e di Padova

L'anno automobilistico che sta per chiudersi rimarrà memorabile, perché tutti i *records* precedenti furono battuti, ciò che dimostra a quale grado di perfezione oggi sia giunta l'industria automobilistica, e quale vivo interesse, quale intenso amore questo moderno mezzo di locomozione abbia suscitato tra le nazioni civili.
Il 27 e 28 luglio scorso sulla bellissima strada che da Bedoin conduce all'Hòtel Vendran ed all'Osservatorio di Monte Ventoux (1908 m.), si è disputata una delle più belle prove del calendario automobilistico, la quale quest'anno ha avuto un'importanza molto maggiore di quella degli anni precedenti. Il programma del giorno 27 portava una corsa di touristi, quello del giorno 28 una corsa di velocità in cui sui 21 chilometri e 600 m. di salita i mostri di velocità costituiti dalle potenti macchine di 100 HP si sono disputata, con straordinaria vigoria e bravura, la palma del trionfo. Non era possibile fare pronostici. In tutte e due le categorie figuravano i nomi delle migliori case di Francia e quello della nostra Società Italiana di Automobili di Torino. Nella categoria touristi erano iscritte 33, in quella della velocità 32 fra vetture, vetture leggere, vetturette e motociclette. La corsa del Monte Ventoux è la terza volta che si ripete; quest'anno essa fu organizzata dall'Automobile Club Vanclusien e dal giornale *L'Auto* di Parigi.
I *record* che si presentavano ai concorrenti come rivali da essere battuti erano i seguenti:
Vetture, 24', 50", tenuto da Rougier con macchina *Turcat-Mery.*
Vetture leggere, 25', 25", tenuto da Danjean con macchina *Richard-Brasier.*
Vetturette, 43', 35" e 2/5 tenuto da Von Latum con macchina *Clément.*
Motociclette, 41', 51", tenuto da Darny con macchina *Clément.*
La giornata dei turisti si svolse con un tempo magnifico e senza alcun incidente; innumerevoli automobili si erano portati nella notte e durante le prime ore del mattino sul Monte Ventoux, da cui si gode la vista di un panorama bellissimo.
La lotta della categoria turisti è stata vivissima, ed è finita colla vittoria di Ollion con macchina *Rochet - Schneider.* Del vincitore noi abbiamo potuto ammirare la bravura ed il valore nella nostra corsa del Cenisio del luglio scorso, e la marca *Rochet - Schneider* ha nuova-mente dimostrato al Ventoux di possedere tutti i requisiti di un'ottima macchina da montagna. Anche le macchine *Mors* e *Darracq* fecero una splendida corsa, e Lamberjack sulla sua motocicletta *Griffon* fu il solo che arrivò alla mèta senza mettere mai il piede a terra.
Ma la giornata più interessante, il *clou* della riunione è stata certamente quella in cui ha avuto luogo la gara fra le vetture della categoria velocità. Tutti i *records* precedenti sono stati battuti in essa, e Rougier, il detentore dell'antico *record,* è stato il vincitore della corsa odierna, impiegando a percorrere la salita erta e faticosa del Ventoux 21' e 12", ossia con una velocità media di 60 chilometri all'ora. Senza dubbio è un risultato superbo! Rougier, di cui noi diamo la fotografia, si era già dimostrato nelle prove precedenti di Mazagran e Taunus, come un conduttore abilissimo, ma colla vittoria di oggi egli si porta fra i primi *chauffers* del mondo, e cosi la sua macchina della giovane fabbrica marsigliese Turcat-Mery, già molto bene classificata, ha nella prova del Ventoux riportata una vittoria completa, di cui può essere giustamente fiera.
Dopo Rougier viene classificato Duray su macchina *Darracq.* La vecchia e gloriosa fabbrica francese in 3 categorie si è piazzata benissimo, ed in 2 di esse è stata classificata la 1°. Dopo la leggera ombra che aveva offuscato negli anni passati la gloria della Casa *Darracq*, questa ha oggi ritrovato la via della vittoria e del trionfo, ed i successi suoi di quest'anno così strepitosi, hanno messo in seconda linea le sue vittorie passate.

Anche il nostro Lancia, della Fabbrica italiana di automobili di Torino, ha fatto una splendida corsa, ed egli certamente si sarebbe portato molto più innanzi nella classifica se un incidente sopravvenuto alla sua macchina non l'avesse obbligato a fermarsi parecchi minuti in corsa.
Ecco la classifica per categorie dei primi arrivati.

Grosse vetture.

1. Rougier *(Turcat-Méry),* 21' 12" 3/5 (record); 2. Duray *(Darracq),* 21'41"; 3. Le Blon *(Hotchkiss),* 22'29" 4/5; 4. Lancia *(Fiat),* 23' 5" 4/5;

Vetture leggere.

1. Hemery *(Darracq),* 22' 26" (record); 2. Hanriot *(Bayard A. Clément),* 26' 8" 3/5;

Vetturette.

1. Albert *(Darracq),* 29' 59" (record); 2. Laurent *(Georges Richard-Brasier),* 34';

Motociclette. 1. Inghilbert *(Griffon),* 32' 20" 1/5 (record); 2. Yourassoff *(Peugeot),* 39' 59" 3/5;

L'anno venturo la corsa del Monte Ventoux si ripeterà; essa, come la nostra del Cenisio è la corsa classica in salita, ed acquista sempre maggiore importanza e desta sempre maggiore interesse.

In Italia, dopo il tramonto della settimana di Brescia, spunta sull'orizzonte la corsa in salita di Pontassieve Consuma (km 15), indetta dal Club Automobilisti d'Italia (Firenze) per il giorno 11 settembre,

E' corsa interessantissima, di cui noi ci siamo già occupati, e si svolge su di una strada magnifica, fra un paesaggio meraviglioso. Riteniamo che quest'anno alla corsa interverranno numerose vetture, che hanno preso parte alla settimana di Brescia. Sono già assicurate le iscrizioni della Fiat, della Florentia e di alcune Case francesi; certamente interverrà pure il noto *sportsman* ed appassionato automobilista cav. Vincenzo Florio col suo numeroso treno di vetture Panhard e Mercedes, il quale è detentore della Coppa del 1903.

Il programma comprende due categorie: Velocità e Turisti, ed entrambe le categorie sono suddivise in vetture pesanti, vetture leggere, vetturette, motociclette. Vi sono numerosi premi in denaro, in medaglie ed oggetti artistici, doni di S.A.E. il Conte di Torino, del Club e del Municipio di Firenze, del conte Bastogi, del marchese Ginori ed altri. Si prevede una riunione molto interessante, e noi facciamo i più caldi voti perché essa abbia il più lusinghiero degli esiti.

Anche Padova prepara per il 25 settembre la Targa d'oro (*challenge*) del comm. Rignano.

Pure di questa Targa è detentore il cav. Vincenzo Florio, il giovane e simpatico gentiluomo palermitano. Il programma comprende la corsa del chilometro lanciato e la corsa dei 10 chilometri Bovolenta-Padova, che comprende le categorie: vetture, vetture leggere, vetturette, motocicli e motociclette. Per premi sono dati splendidi oggetti artistici e molte medaglie in oro ed argento. .

La riunione di Padova, una delle più antiche d'Italia, non può che suscitare echi di simpatia nel mondo automobilistico italiano, e ad essa non mancheranno certamente numerosi concorrenti. Agli amici di Padova, alla benemerita Unione Automobilistica Veneta i nostri augurii più fervidi di brillante successo.

R. G.

“La Stampa Sportiva”, 11 settembre 1904, Torino [00139]

La settimana automobilistica di Brescia

Il primo esperimento di automobilitazione. La grande corsa circuito di 370 km. vinta da Lancia con vettura FIAT

La settimana automobilistica, che un benemerito Comitato di *sportsmen* bresciani ha così arditamente lanciato e brillantemente svolto, si può riassumere nei due suoi più significanti avvenimenti, l'esperimento di automobilitazione e la grande corsa circuito di 370 km., giacché il tempo sfavorevole ha fatto sfumare la riunione del *record* del miglio e del chilometro, mentre le diverse gite a Solferino, San Martino, Custoza e Collio, compiute durante la settimana, furono più che altro occasioni per occupare i giorni intermedi.
Dovendo qui fare la cronistoria di questa bella riunione, diremo subito qualche cosa di questi riempitivi e dell'Esposizione automobilistica che ha costituito il *trait d'union* delle varie giornate per aver poi il terreno sgombro dalle quisquiglie e occuparci liberamente dei due *clous.*
La fortunata posizione di Brescia su cui alita il fresco zeffiro del Garda e attorno a cui vibra tanta onda di ricordi epici di quelle giornate del nostro risorgimento che pur essendo a noi vicine nella storia, sembrano tanto lontane alle nostre menti e ai nostri cuori di generazione moderna, consigliava di rivolgere alle incantevoli sponde del Benaco e ai vicini campi gloriosi di Solferino e San Martino e di Custoza la larga schiera di automobilisti che la *grande semaine* avrebbe fatto ospiti della Leonessa.
E dato l'intervento alle feste automobilistiche di Brescia di S.A.I. e R. la Principessa Laetitia e la sua partecipazione alle diverse gite, esse assursero a simpatica e commovente rievocazione d'un grande passato, a cui aggiungeva eloquenza la presenza di quella Angusta Principessa in cui si congiungono due sì gloriose dinastie e che fu sposa a quel Principe Amedeo che a Custoza intrecciava della gloria personale di soldato il nome di valoroso principe sabaudo.

Interessante sotto altri aspetti fu pure la gita a Collio occasionata dal desiderio espresso dalla Deputazione provinciale di Brescia di esperimentare l'*omnibus* De Dietrich esposto dalla *Florentia* e che con successo aveva precedentemente preso parte all'esperimento della mobilitazione.
Avendo allo studio alcuni progetti d'impianti di servizi pubblici con *omnibus* automobili molto opportunamente il conte Corniani, presidente della Deputazione, espresse al conte Martinoni il desiderio di fare personalmente delle prove, desiderio che l'egregio rappresentante della *Florentia* si è affrettato a soddisfare colla sua consueta cortesia.
L'esperimento ha dato luogo ad una bella gita a cui parteciparono una ventina di automobili, che a Collio furono ospiti di quel grandioso Hótel Mella.
L'omnibus De Dietrich portando 15 persone raggiungeva brillantemente Collio coprendo i 40 km. che separano Collio da Brescia e superando le forti salite di Rovegno e Gardone in meno di tre ore, e ritornando felicemente nel pomeriggio a Brescia, dando così una eloquente dimostrazione dell'utilità che presentano questi servizi automobili che così larga e attesa applicazione potrebbero avere in molte regioni d'Italia sprovviste di ferrovie e segnatamente nella Valtellina e in Val Camonica.

L'Esposizione che si tenne in Crocerà S. Luca durante la settimana automobilistica ha assunto questo nome solo perché gli automobili erano esposti allo sguardo del pubblico. Né poteva essere altrimenti. Sono queste riunioni a cui partecipano quasi esclusivamente i possessori d'automobili, i quali naturalmente non hanno di comune che un solo giudizio: la miglior marca è quella che loro posseggono. Quindi non è in questo ambiente che sia possibile far breccia, nè la stagione è favorevole agli acquisti.

In mezzo però alle numerose macchine private che hanno chiesto alloggio alla ospitale Crocerà di S. Luca, spiccavano alcuni *stands* di espositori che avevano portato a Brescia tipo e modelli nuovi e fecero una vera mostra. Fra questi occupa il primo posto la casa Darracq, la cui rappresentanza per l'Italia, già detenuta dal signor E. Wehrheim, è oggi di fatto passata all'egregio cav. Girard di Torino, proprietario della Ditta E. Wehrheim e C., e che coi larghi mezzi, le numerose aderenze e la pratica capacità degli affari di cui dispone assicurerà anche in Italia alla grande Casa francese uno sviluppo degno della sua importanza e della sua serietà.
Fra le migliori mostre figuravano quella del dott. Soldati di Milano che ha esposto tre tipi interessanti di Oldsmobile, fra cui un furgoncino per la consegna delle merci a domicilio, pratico e conveniente.
Il Nagliati di Firenze ha esposto due o tre delle sue ottime vetture De Dion 10 HP; il Bruni Santo di Brescia espone macchine e motori delle sue rappresentate Bianchi e Peugeot, fra cui la bellissima *Baby Peugeot* di 7 HP (una delle ultime novità automobilistiche) e un motore Bianchi per imbarcazioni.
Le Case di pneumatici, come sempre, risposero all'appello e i Pirelli, i Michelin e i Continental trovarono posto negli eleganti *stands* dalle rispettive Case. La Casa Rejna Zanardini e C. di Milano ha portato a Brescia un campionario completo dei suoi eccellenti fanali, la cui eccellenza viene ogni giorno affermandosi, tanto da aver in Italia quasi generalmente sostituito i fanali esteri adoperati fin qui.

Tra le macchine che sonnecchiarono per qualche ora in crociera, abbiamo notato la *Mors* di De Martino di Roma, la *Clément Bayard* di De Pasquali di Genova, la *Isotta Fraschini* del cav. Massoni di Milano, la *Mercedes* dell'ing. Gamba di Genova, la *Mercedes* del sig. R. Biglia di Torino, la *Mercedes* del marchese di Soragna di Milano, la *Ceirano* del conte Corinaldi di Padova, la *Renault* del conte Fè di Brescia, la *Fiat* del conte Fanzago di Padova, la *Panhard* del cav. Coltelletti di Genova, la *Fiat*, del sig. Graziani, di Padova; la *Fiat,* dell'ing. Gandini, di Brescia; la *Mercedes,* del sig. B. Rolla, di Torino; la *Renault,* del sig. Zattini, di Brescia; la *Renault,* del sig. Coppi, di Brescia; la *Martini,* del conte Martinoni, di Brescia; la *Rochet-Schneider*, del conte Gulinelli, di Ferrara; la *Fiat,* dell'ing. Ferrante, di Brescia ; la *Rochet-Sehneider,* del sig. Cravero, di Torino ; la *Panhard,* del conte Terzi, di Padova ; la *Fraschini,* del conte Visconti di Modrone, di Milano; la *Mercedes,* del cav. Florio, di Palermo ; la *Panhard,* del conte Lazzara, di Padova ; la *Fraschini,* dei sig. Meda, di Milano; la *Fiat,* del dott. Riva, di Milano; la *Panhard,* del sig. Della Morte, di Roma; la *De Dion*, del sig. Carpani, di Brescia; la *Fiat,* del Ministero della Guerra; la *Fiat,* dell'ing. Bossi, di Milano; la *Renault,* del sig. Brigatti, di Milano; la *Neue Gesellschaft,* dell'ing. Finzi, di Milano; la *Fraschini,* del sig. V. Fraschini, di Milano; la *Renault,* del sig. Fusi, di Milano; la *Renault, del* sig. Beaux, di Milano; la *Bianchi,* del sig. Bonardi; la *Bianchi*, di Tommaselli; la *Serpollet,* del sig. Dusi.
Sulla porta dell'Esposizione, condannato all'ostracismo per la larghezza delle sue ruote, stava il «camion» *Fiat,* che invidiava i sonni tranquilli delle macchine ricoverate nella penombra della crociera, mentre intorno a lui si aifollava ininterrottamente una folla curiosa che ne metteva a continuo repentaglio l'incolumità.
E giacché abbiamo cominciato l'elenco di nomi cerchiamo di completarlo ricordando le altre personalità sportive che Brescia ha ospitato durante la grande settimana.
Di Torino abbiamo veduto il cav. Scarfiotti, l'avv. Goria-Gatti, Storero, Montò, Alessio, conte Maffei, Brun, cav. Girard, Belli, Meucci, Bigio, fratelli conti Barbaroux, conte Claretta, contessa Salino, eoe. ecc.
Di Milano i fratelli Vaccarossi, Bianchi, Price, Sala, comm. Silvestri e signora, Comi, avv. Isotta Balbiani.
Di Firenze, Alberti, Masetti Fedi; di Roma, De Rizeis, Principe Colonna; di Palermo, cav. Laganà, barone Cammarata; di Verona il conte Cavazzecca Mazzanti; di Cremona il marchese Stanga; di Faenza il sig. Righi, ecc.

Ma tra i nomi vogliamo ricordare, tributando loro i meritati elogi, quelli dei benemeriti componenti il Comitato ordinatore fra cui ricorderemo l'opera indefessa del gentilissimo presidente conte Camillo Martinoni, del conte Giuliano Terzi, dei fratelli conti Maggi, del conte Martinengo, del conte Oldofredi, del dott. Antonio Riva, del rag. Arturo Mercanti, del sig. A. Zattini, ecc. Tra i più benemeriti, fra coloro che lavorano silenziosamente ma tenacemente nell'ombra, va ricordato il buon Enrico Minetti, l'anima e l'iniziatore di questa bella riunione e la sua maggior vittima, che ha trovato prezioso cooperatore come il Costa, l'ing. Navarini, il rag. Mercanti, il dott. Riva e altri pochi che non risparmiarono fa-tiche per la riusoita di questa riunione.
E infine ecco il nome dei componenti la Giurìa:
Conte G. Battista Fé presidente, cav. Nino G. Caimi, cav. Garibaldi Coltelletti, conte E. Cori-naldi, ing. Cesare Gamba, Luigi Ferrante, avv. Cesare Goria-Gatti, conte Francesco De Lazzara, dott. Antonio Riva, conte Guido Visconti .di Modrone, ing. Navarini, segretario.

Come una figliazione del riuscito esperimento dei bersaglieri ciclisti e affidato agli stessi intraprendenti iniziatori Bresciani a questo primo esperimento di automobilitazione non poteva che arridere il successo.
Stavano a suo favore troppi coefficienti preziosi, come il vivo interesse e la grande importanza che ha il problema dell'automobilismo militare, lo slancio e l'entusiasmo che anima la famiglia motoristica italiana, mai smentito allorché si tratta di cooperare ad una affermazione del trionfante e combattuto *teuff-teuff,* e sopratutto la tenacità e la sicura visione dei buoni risultati che sorrideva ai suoi ideatori.
Furono queste forze che smossero dapprima la diffidenza del pubblico, poi le opposizioni della burocrazia, quanto le difficoltà dell'organizzazione e nolenti o volenti trascinarono le autorità militari a secondare questo tentativo in cui aveva tutto da imparare e niente da spendere.
Il progetto di questo esperimento che ebbe uno dei suoi più validi sostenitori dapprima nel rag. Mercanti, trovò poi intelligente appoggio e preziosi aiuti nell'opera assidua dei due distinti ufficiali capitano di stato maggiore Guglielmotti all'uopo delegato dal Comando della Divisione di Brescia e maggiore cav. Maggiorotti delegato dal Ministero della guerra, e assunse così quelle forme concrete che ne assicurarono il pratico risultato.
Con slancio sufficiente i *chauffeurs* italiani risposero all'appello del Comitato di Brescia e se si ebbe a deplorare qualche astensione, bisogna convenire che i 22 automobilisti che la mattina del 28 agosto si allineavano colle loro macchine nel corso Zanardelli, dichiarandosi pronti a eseguire gli ordini dei commissari davano prova di un alto spirito di patriottismo e di disciplina che riconfermavano poi nell'adempiere con non lievi sacrifizi e spese all'incarico ricevuto per quanto duro e difficile esso fosse.
E siccome i risultati ottenuti hanno eloquentemente dimostrato l'utilità di un simile esperimento, così ricordiamo i nomi di questi volenterosi a titolo di onore e di lode, essendosi essi resi benemeriti della buona causa automobilistica, rendendo al tempo stesso un prezioso servizio al nostro paese.
Marchese di Soragna *(Mercedes* 18 HP), conte Corinaldi *(Ceirano* 16 HP), cav. Massoni *(Isotta Fraschini* 24 HP), Della Morte *(Panhard* 10 HP), conte Gulinelli *(Rochet - Schneider* 40 HP), conte Martinoni *(Martini* 16 HP), Boccardi *(Bianchi* 8 HP), R. De Pasquali *(Clément Bayard* 16 HP), Carpani *(De Dion* 8 HP), Zattini (*Renault* 7 HP), tenente Emanuele *(Fiat* 24 HP del Ministero della Guerra), dott. Riva *(Fiat* 24 HP), P. Meda *(Isotta Fraschini* 6 HP), ing. Bossi (*Fiat* 16 HP), ing. Pinzi *(Gesellschaft* 10 HP) A. Fusi *(Renault* 10 HP), L. Beaux *(Renault* 10 HP), Brigatti *(Renault* 8 HP), conte G. B. Fè *(Renault* 9 HP), Dusi *(Serpollet* 5 HP).
Partirono inoltre il « camion » *Fiat* 24 HP, ed un « camion » *Daimler* 25 HP, con 3 tonn. di carico ciascuno diretto al campo di Sabbiochiese (Km. 30 in salita), e l'omnibus *De-Dietrich* della «Florentia» con 18 uomini di truppa diretti al ponte di Valsabbia.
Gli itinerari da percorrersi variavano da 60-70 Km. a 500-600 a secondo delle forze delle macchine e avevano per meta i valichi alpini del Tonale, dello Stelvio, dello Spluga, del Sempione — o quelli apennini della Porretta o della Cisa o punti lontani come Udine, Gavirate, ecc.

Al momento della partenza ogni inscritto riceveva un foglio di via su cui era la sua destinazione e l'incarico a lui affidato. A lui stava scegliere la strada per giungervi, avendo solo obbligo di far ritorno a Brescia nelle 24 ore. Gli incarichi contenuti nei fogli di via consistevano nell'assumere di presenza informazioni sulla condizione delle strade, ponti, passaggi, se sgombre da neve, se libere, se distrutti da un supposto nemico, sulle truppe che si incontravano in una certa regione, ecc.

La sorte mi ha destinato ad una delle mete più belle e attraenti, il viaggio allo Stelvio che ho compiuto coll'amico De Pasquali di Genova, col sig. Corni di Milano, su una eccellente e velocissima automobile *Clément Bayard* di 12 HP.
Partiti prima dell'alba, grazie alla assennata previdenza del nostro guidatore, che aveva pensato bene di dimenticare le guide del Touring, nell'entusiasmo del momento infiliamo una strada che dovesse condurci a Iseo, ma invece ci troviamo in aperta campagna, e solo dopo lunghi giri tortuosi usciamo dal dedalo di quelle stradicciuole e guadagniamo lo stradone nazionale, su cui voliamo verso Iseo, che lasciamo alla nostra sinistra, indirizzandoci su Pisogne e Darfo, costeggiando l'incantevole lago d'Iseo, che lenta-mente va snebbiando sotto i primi raggi del sole.
Insensibile alla leggera, ma continua ascesa, la nostra eccellente *Clément* ci sbarca prima delle 8 a Edolo, dove il nostro foglio di via ci ordina di procurarci una firma d'autenticazione.
E' presto ottenuta, e tosto si riparte per l'Aprica, l'incantevole colle che ci deve condurre dalla valle dell'Oglio, che abbiamo costeggiato fino allora, a quella più ampia dell'Adda.
E' il luogo delizioso, ma laggiù in basso ci attende Tirano coi suoi meravigliosi rettilinei. Divoriamo i 12 km. di discesa, passiamo il ponte e cioè a destra incontro alle vette alpine che giganteggiano innanzi a noi.
Felicemente è raggiunto Bormio e sono le 11 quando attacchiamo la salita dello Stelvio.
La strada è terribilmente difficile, i *tourniquets* strettissimi, pendenze che si rizzano al 15 %, e la nostra automobile che fino a quel momento aveva marciato colla regolarità di un orologio e colla velocità della lancetta dei minuti secondi, comincia un po' a risentirsi dei 200 km. fatti e dei 1700 metri di dislivello superati.

Rendono ancor più difficile il còmpito dei 16 HP rinchiusi nel motore e il carico delle nostre quattro persone, la carrozzeria completa e pesante di lusso, nonché i grossi pignoni da strada.
E' necessario quindi avere qualche riguardo alla nostra macchina, non impazientirci al suo lento procedere — dare nuova lena ai polmoni del motore immettendo acqua fresca nei serbatoi e permettergli di riposare mentre noi facciamo comodamente colazione alla prima casa cantoniera.
Ma finalmente arriviamo al giogo Rima, raggiungiamo la cantoniera e la stazione doganale, poi ci spingiamo all'estremo limite di confine. Un punto caratteristico, dove si agglomerano vetture e diligenze, bagagli e turisti, che parlano tedesco o inglese, e dove sono le tabelle di confine di tre nazioni: Italia, Austria e Svizzera.

Lo spettacolo è grandioso e superbo. I monti vicini sono ricoperti di neve, l'aria è serena, ma pungente, il punto di vista che si gode dal terrazzo del *Ferdinandhof* indimenticabile.
Indubbiamente lo Stelvio è uno dei più bei passaggi alpini e vale la spesa di arrampicarsi sui suoi 3000 metri per godere uno dei più grandiosi spettacoli di montagna.
Malgrado il desiderio di riguadagnare presto Brescia, noi ci dimentichiamo volontieri qualche mezz'ora lassù e con voluttà divoriamo la neve candida e soffice, che si spinge fino sui bordi della strada, pensando che il calendario segna il mese d'agosto e che noi abbiamo raggiunto i ghiacciai stando comodamente seduti sul nostro automobile.
Ma il nostro incarico di automobilisti al Servizio dell'esercito è compiuto; noi possiamo informare il comando di Brescia che la strada dello Stelvio è libera da neve e intatta, ma i gioghi circostanti sono coperti di neve e ghiaccio, e dovremmo farlo a mezzo del telegrafo se sullo Stelvio il telegrafo vi fosse.

In cammino quindi per Bormio (discesa lentissima e faticosa per l'infinito numero e la cattiva qualità degli svolti), da dove e da Bormio ci allontaniamo alla velocità dei 60-70 km. all'ora, sugli splendidi rettilinei che conducono a Sondrio e che l'ora ormai tarda rende sgombri da carri, annotta quando entriamo a Sondrio, e sono le due, allorché la nostra *Clément* entra in Crocerà S. Luca a Brescia dopo un faticoso *raid* di 22 ore di marcia, di circa 500 km. di strada di montagna, durante cui ha dimostrato tutta la sua bontà, la sua regolarità, mentre l'ottimo De Pasquali acquistò il diritto al titolo di *chauffeur emerito.*

Dovrei ora dire dei risultati di questo importante esperimento e trarre alcune considerazioni sull'utilità che esso ha dimostrato, d'una larga applicazione nell'esercito. Ma lo spazio difetta e quindi rimandiamo queste deduzioni al prossimo numero.

Dobbiamo ora far posto al resoconto della gran corsa circuito di 350 km. che con la automobilitazione segna il *clou* delle feste automobilistiche bresciane e come quella costituisce un avvenimento che lascierà traccie nell'automobilismo italiano.

Solo l'opera tenace e costante del buon Minetti, secondata dal prezioso appoggio delle personalità che componevano il Comitato, poteva tentare e riuscire nell'ardua impresa di ottenere permessi prefettizi per una grande corsa automobilistica su strada in Italia; solo chi come lui e i suoi cooperatori dott. Riva, rag. Mercanti, conte Martinengo, si sentiva capace d'un lavoro paziente e accuratissimo di organizzazione stradale su un percorso di quasi 200 km, poteva assumere la responsabilità d'una simile impresa.

Se ne ricordi però chi vorrà cimentarsi in una simile impresa: per riuscire occorre sentirsi capaci di fare quanto ha fatto il Comitato bresciano, e cioè saper scegliere un percorso su strade buone, renderle sicure sbarrandone le infinità di confluenti, vistare dozzine e dozzine di municipi, militarizzare centinaia di ispettori e di controlli, neutralizzare i punti più popolati e pericolosi, compilare un programma ricco di premi e d'attrattive e solo allora si può sperare di avere una riunione il cui successo si avvicini a quello di Brescia in cui si sono battuti i grandi *record*s delle velocità sui lunghi percorsi, ottenendo le meravigliose velocità di 115-120 km. l'ora e dando un saggio d'una organizzazione che con vivo compiacimento abbiamo sentito proclamare dai concorrenti esteri come insuperabile.

Data una simile preparazione e l'intervento alla prova di alcune migliori vetture che l'industria automobilistica mondiale abbia saputo produrre, si spiegano facilmente i tempi meravigliosi ottenuti da Lancia colla 75 HP *Fiat,* da Teste colla 100 HP *Panhard,* da Florio colla 60 HP *Mercedes* e da Duray colla 100 HP, che hanno in parecchi punti superato i 130 km. l'ora nella categoria velocità, mentre le vetture leggere colla *Darracq* di Hemery e le due *Itala-Ceirano* conservavano delle medie di 90-100 km. l'ora, e i turisti a pieno carico superavano gli 80-90 km.

La vittoria, che fu contrastatissima, ha arriso alla *Fiat* e a quell'eccellente conduttore che è il Lancia e non si può essere italiani senza rallegrarsi cordialmente di questo successo dell'industria nazionale che esce vincitrice forse dalla più rude lotta sostenuta fin qui. Erano infatti in campo alcuni dei migliori conduttori esteri come Duray e Hemery (già detentori di record mondiali), Teste uno degli abili *chauffeurs* della Panhard e dei nostri il Nazzari, uno dei vecchi divoratori delle strade, e il giovane cav. Florio, una recluta che ha dimostrato di sapersi meritare le spalline alla prima prova. Il buon Cagno, vittima della *guique* e messo fuori gara da uno stupido incidente di strada, non ha potuto sostenere il ruolo importante che gli era affidato e così la fortuna della *Fiat* affidata alla sola vettura di Lancia ha avuto un còmpito terribilmente duro per uscirne vincitrice. E la vittoria fu incerta alla proclamazione delia Giurìa; poiché se Lancia fu ammirabile di regolarità e velocità, Teste ha filato meravigliosamente bene e nel primo giro è riuscito a guadagnare 4 minuti su Lancia. Sfortunatamente per lui, attraversando la zona neutra di Brescia ha avuto l'infelice idea di fermarsi per rifornirsi di benzina, cosa contraria al regolamento e che poteva condurre alla sua squalifica. Comunque questa imprudenza gli è costata la vittoria, poiché la Giurìa pur volendo essere indulgente ha aumentato il tempo effettivo di Teste dei 3 minuti spesi nel rifornimento di benzina conservando a Teste il secondo posto nella classifica della corsa.

Essendo la differenza tra Lancia e Teste ridotta a 18 secondi (senza l'aggiunta dei 3 minuti) risulta evidente che in 18 secondi Teste non avrebbe potuto rifornirsi di benzina dopo il traguardo e quindi il primato di Lancia è indiscutibile.
E noi con sincero compiacimento ce ne rallegriamo colla attiva nostra fabbrica nazionale, la cui vittoria veniva confermata dal tempo splendido fatto dall'ing. Gandini (un conduttore eccellente), colla sua 60 HP, dal primo posto preso da Storero nella VI categoria colla 24 HP e colle vittorie di Fogolin e Graziaci colle 2 *Fiat* 16 HP, concorrenti nella V categoria.
Fu pure bellissima la corsa fatta dal cav. Vincenzo Florio, che per la prima volta guidava una grande vettura su una lunga corsa e che ha dimostrato un sangue freddo, una sicurezza, un colpo d'occhio, una profonda conoscenza della macchina da far invidia al più sperimentato *recordman.*
Velocissima nel primo giro, la *Mercedes* del cav. Florio, rallentava un po' nel secondo e comunque nella classifica il giovane e simpatico milionario siciliano viene terzo a 18' dal vincitore, battendo campioni come Duray e Hemery.

La *Darraeq* fu poco fortunata con Duray (in cui molti pronosticavano il vincitore della corsa) e che fu avversato da *pannes* di gomme; ma colla splendida *performance* di *Hemery* su vettura leggera, la grande marca francese riconfermò la sua fama indiscussa di vincitrice di corse.
Brillanti davvero sono i risultati delle 24 HP *Ceirano-Itala*, che messe a lottare con macchine di forza tripla hanno saputo difendersi benissimo e dare tempi sorprendenti.
Tanto Raggio quanto Parodi (due giovani *sportsmens* genovesi, debuttanti in corsa, dimostratisi dotati di ottime qualità per diventare campioni), hanno compiuto il primo giro a una velocità superiore ai 90 km., e peccato davvero che un incidente abbia arrestato dopo il Parodi non permettendogli di confermare l'ottimo risultato di Raggio che finiva il percorso velocissimo in ore 4 17' 6" 1/5.

Agli amici della nuova marca *Itala,* che modestamente, ma sicuramente compie il suo cammino, porgiamo rallegramenti ed auguri pel risultato di Brescia, che ribadisce quello del Cenisio, come ci rallegriamo col sig. Nagliati pel risultato brillante della sua popolare *De Dion* nella IV categoria *turisti,* col signor Bianchi per la *performance* della, 16 HP di *Bonardi,* e coi Fratelli Picena per l'eccellente debutto della *Baby Peugeot,* un gioiello di vetturetta che contrariamente a ogni presunzione compiva benissimo l'intero percorso di km. 180 in circa 4 ore, conservando una velocità meravigliosa pei suoi 7 HP.

Ecco i risultati numerici della corsa:
Categoria I. — *Vetture pesanti:* 1° Lancia *(Fiat* 75 HP), in ore 3 10' 56". Lancia vince anche la Coppa d'Italia come primo arrivato a Mantova mèta dei 300 km. prescritti; 2° Teste *(Panhard* 80 HP), in ore 3 13'38"; 3° Florio *(Mercedes* 60 HP), in ore 3 28' 9"; 4° Duray (*Darracq* 80 HP), in ore 4 2' 1".
Categoria II. — *Vetture leggere:* 1° Emery *(Darracq* 60 HP), in ore 3 34' 27" e 4/5: 2° Raggio *(Itala* 24 HP), in ore 4 17' e 6/5.
Sezione Touristi. Categoria VII. — 1° Grandini *(Fiat* 60 HP). in ore 1 59' 49".
Categoria VI. — 1° Storero *(Fiat* 24 HP) in ore 2 1' 54"; 2° Eraschini *(Fraschini* 24 HP), in ore 2 17' 19"; 3" Cravero *(Rochet Schneider* 24 HP), in ore 2 24' 25".
Categoria V. — 1" Fogolin *(Fiat 16* HP), in ore 2 24' 59"; 2 Graziani *(Fiat* 16 HP), in ore 2 44' 20".
Categoria IV. — 1° Tomaselli *(Bianchi* 15 HP), in ore 3 55' 15".
Categoria III. — 1° Nagliati *(De-Dion* 12 HP), in ore 3 7' 33".
Categoria II. — 1° Bonardi G. *(Bianchi* 8 IIP), in ore 3 41' 52"; *2°* Strozzi Ridolfi *(De-Dion* 9 HP), in ore 3 57' 40".
Categoria I. — 1° Longoni *(De-Dion* 8 HP), in ore 3 29'32"; 2° Picena *(Peugeot* 7 IIP), in ore 4 11' 15". N. C.

Didascalie foto

L'omnibus De-Dietrich della «Florentia» trasporta, durante l'automobilitazione, 18 bersaglieri al campo di Valsabbia. (Fot. L. Comerio, Milano).

La gita degli automobilisti al campo di S. Martino

Riquadro pubblicitario
NUOVE VETTURE FLORENTIA
4 Cilindri 12 HP leggere
Accensione a magnete, châssis lamiera stampata, presa diretta in 4° velocità senza ingranaggi intermedi in funzione.
4 Cilindri 16 HP Licenza Rochet-Schneider
Fabbrica di Automobili FLORENTIA - Viale in curva, 15 - FIRENZE

“La Stampa Sportiva”, 18 settembre 1904, Torino [00140]

Comunicato pubblicitario

Ci telegrafano:
Oggi ebbe luogo grande corsa Pontassieve - Consuma.
Categoria vetture leggere: secondo premio Spinelli, su vettura Florentia, licenza Rochet-Schneider munita di Pneumatici GAOLOIS.
Categoria turisti, vetture leggere: primo premio Siorac, su vettura Florentia, licenza Rochet-Schneider, munita di Pneumatici GAULOIS. Secondo premio Miccinesi, su vettura Florentia, licenza Rochet Scheider, munita di Pneumatici GAULOIS.
Categoria turisti, vetturette: primo premio Alberti, su vettura Florentia, munita di Pneumatici GAULOIS, originali della Ditta BERGOUGNAN & C. di Clermont-Ferrand.

Concessionari esclusivi:
Stabilimenti già BENDER & MARTIHY
Torinao – Genova – Milano – Padova - Napoli

“La Stampa Sportiva”, 25 settembre 1904, Torino [00141]

La Coppa della Consuma

La chiamavano così tre anni fa quando i primi automobili s'arrampicavano su su per la splendida strada che, fra pini e dirupi, sale da Pontassieve alla Consuma, un'amenissima località, sita un migliaio di metri sul livello del mare. E quelle prime macchine sembrano ormai tartarughe di fronte ai potentissimi ordigni divoratori dello spazio e del tempo, ultimi venuti a segnare una nuova e gloriosa tappa nell'ineluttabile progresso dell'ingegno umano.
Oggi la Coppa della Consuma ha assunto l'importanza di un grande avvenimento automobilistico e la gara singola ha dato occasione ad una riunione completa, attraente e riuscitissima.
La vittoria è rimasta all'industria nazionale: Lancia, con una *Fiat* di 75 cavalli, ha guadagnato l'importantissimo alloro e la gloriosa fabbrica torinese uno ancora ne aggiunge agli altri molti che conta. E colla *Fiat* molto onore si è pure fatto la *Florentia,* una giovane fabbrica che, dopo un lusinghiero battesimo, batte ora sicura la strada maestra.
Del resto più che parole presento fatti riportando cioè per intiero la classifica generale degli arrivi e dei premiati.
Motociclette. — 1. Riva in 16' 31" 1/5 — 2. Tamagni in 18' 12" 2/5.
Motociclette (*touristi*). — 1. Malenotti in 22' 55" 2/5 — 2. Gabbielli in 23' 16". Seguono, Chioffi, Magini, Puccioni, Alessi e Migone.
Vetture, l.a cat. *(touristi).* — 1. Cagno *(Fiat* 60 hp) iu 17' 15" 3/5 — 2. Gandini *(Fiat* 60 hp) 19' 10" — 3. Alberti *(Fiat* 16 hp) 26' 11" 2.5.
Vetture, 2.a cat. *(touristi).* — 1. Sidrac (*Florentia* 16 hp) 21' 29" 2/5 — 2. Miccinesi Luigi *(Florentia* 16 hp) 22' 24".
Vetture, 3.a cat. *(touristi).* — 1. Alberti *(Florentia* 8 hp) in 39' 38 ' 2/5.

Gara velocità,
Vetture, l.a cat. (vetture pesanti). — 1. Lancia Vincenzo *(Fiat* 75 hp) in 13 20" — 2. Teste *(Panhard* 100 hp) 14' 17" - 3. Gerard *(Darracq* 80 hp) 15' 22" - 4. Florio (*Darracq* 60 hp) 15' 23".
Vetture, 2.a Cat. (vetture leggiere). — 1. Hemery *(Darracq)* 60 hp) in 16' 8" — 2. Spinelli *(Florentia* 16 hp) 20' 14" 4/5.
Vetture, 2.a Cat. (vetturette). — 1. Alberti *(Florentia* 8 hp) in 30' 7".
Giudici di partenza erano il duca Leone Strozzi e Vaccarossi, all'arrivo Mario Masetti-Fedi, il cortesissimo e attivissimo segretario del Club-Automobilisti, il marchese Lorenzo Ginori e Gino Marchesini.

Una folla enorme assisteva allo svolgersi della riunione e il benché minimo incidente ha infirmato il buon andamento della riunione.
Gli è che al regolare svolgersi di questa tutti hanno contribuito: dalle autorità che avevano disposto uno splendido servizio di vigilanza al Comitato organizzatore che, con illuminata preveggenza, tutto aveva con cura preparato.
E noi mandiamo ampia lode a tutti.

Mario Fierli

Didascalie foto
01) Teste, sulla Panhard *di 100 HP.*
02) Cidrae vince il 1° premio delle vetture leggere, con Florentia 16 HP. (Fot. Tolomei).
03) Una vetturetta Florentia *di 8 HP (turisti).*
(Fot. Tolomei).

“La Stampa Sportiva”, 23 ottobre 1904, Torino [00145]

Notiziario Sportivo / Automobilismo

Il ritorno di Momo alla vita sportiva. — La grande fabbrica di automobili «Florentia» di Firenze ha operato il miracolo. Dopo di avere abbandonato le lotte della pista, che tanti trionfi gli avevano fruttati, Federico Momo si era dato al commercio. Dopo due anni ha incontrato sulla sua via l'ing. Ravà, uno dei proprietari della fabbrica fiorentina, al medesimo ha rivelato tutto un programma sportivo, elaborato durante l'impostosi riposo; si sono intesi, e Momo rientra nello sport, e nel ramo più trionfale di esso, nell'automobilismo. Sulle magnifiche vetture *Florentia* egli debutterà nelle riunioni del 1905.

“La Stampa Sportiva”, 25 dicembre 1904, Torino [00154]

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, perché 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, perché 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 perché 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 *châssis* 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!
Benché 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 *châssis* 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 *châssis* 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 *châssis Fiat* è l'ingrassatore autotomatico, 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.

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 *châssis* 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 *châssis ,* 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 *châssis* 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 *châssis* 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* hauno 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 al *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 né esatto, né giusto che il suo interveuto 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 couoscere il nostro paese prima a noi stessi, poi agli stranieri che ci visitano. E le tappe percorso 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).

“La Stampa Sportiva”, 01 gennaio 1905, Torino [00155]

Il 7° Salon dell'Automobile di Parigi
L'Industria Francese

Nei numeri scorsi del nostro giornale abbiamo dato alcuni cenni sommari sugli insegnamenti che venivano dall'Esposizione parigina, e sulla partecipazione dell'industria italiana a quella grande festa del lavoro.
Dovremmo oggi passare in rassegna i prodotti dell'industria francese, la quale si è presentata agli occhi dei milioni di visitatori del *Salon* in tutta la rigogliosa sua vitalità, in tutta la sua forza meravigliosa, straordinaria.
Ma appena un volume di molte pagine basterebbe per dare una chiara idea di quanto era esposto a Parigi di modelli costrutti in Francia. Il lettore immagini che il numero degli espositori francesi superava il migliaio, e che non più sufficiente il *Grand-Palais* a contenerli, l'Esposizione automobilistica di quest'anno occupava anche le Serre municipali del Corso della Regina, un complesso di oltre 30 mila metri quadrati di superficie.
Diremo quindi brevemente, come lo spazio ci consente, e delle sole Case costruttrici francesi che le recenti vittorie hanno reso popolari nel mondo, o che in Italia sono maggiormente conosciute.
E non sapremmo meglio iniziare questi cenni che scrivendo della *Richard-Brasier,* la grande trionfatrice dell'anno 1904, la fabbrica che la vittoria della coppa Gordon Bennett ha portato in poche settimane alla vetta più alta e gloriosa, piazzandola alla testa del movimento industriale francese a pari delle più vecchie e reputate case costruttrici del mondo. La curiosità, l'interesse maggiore erano per questa fabbrica, al cui nome è legata la grande gioia provata dai francesi per il ritorno della classica coppa sulla terra della loro patria. Ed in pellegrinaggio continuo, incessante, tutti i visitatori si recarono allo *stand* n. 92 a fare omaggio ai forti industriali che coll'ingegno e l'audacia seppero dare allo *chauvinisme* francese una delle più grandi soddisfazioni di questi ultimi tempi.
La Casa *Richard-Brasier* esponeva dei *chassis* e delle vetture complete; dei *chàssis* da 12-16-24 HP a *cardan*, e fra le vetture una *landaulet* 12-16 HP a catena, Una vettura 40-50 HP a catena, un'altra vettura 24-30 HP a *cardan*, e la vettura trionfatrice del Taunus, la vettura della Coppa, come oggi essa viene chiamata in Francia.
La *Delaunay-Belleville,* il cui nome è già molto conosciuto in fatto di costruzioni metallurgiche, personifica un passato industriale veramente glorioso, ed il successo riportato quest'anno al *Salon* promette ad essa un più grande successo commerciale. Sono sessantanni ch'essa costruisce nel campo meccanico, e questa esperienza di 60 anni essa ha riversato nella fabbricazione delle automobili, per cui si può essere sicuri della bontà e della perfezione delle sue costruzioni. Al *Salon* espone tre tipi di vetture: una 16-20 HP a *cardan,* una 24-28 HP a catena, 40-45 HP a catena; i motori sono tutti a 4 cilindri, largamente separati tra loro.
La vecchia e gloriosa Casa *Panhard-Levassor* ha riportato al *Salon* parigino uno di quei successi che le sono familiari. Nello *stand* luminoso ed elegante s'impone subito allo sguardo del visitatore il meraviglioso *chàssis* 50 HP, un insieme di forza e di semplicità; la 10-15 HP, una vettura di tourismo di una costruzione perfetta; la 24-35 HP montata con carrozzeria di gran lusso, ad entrata laterale, per lunghi viaggi, piena di *comfort.*
Un faro luminoso roteante attirava subito l'attenzione verso lo *stand* della Casa *De Dietrich,* ma in verità questo richiamo era superfluo per fermare il pubblico. Alla sua attenzione, come negli anni scorsi, anche quest'anno s'imponevano subito le magnifiche costruzioni delle officine di Lunéville. Quattro *chàssis* di 16, 24, 40 e 60 HP specialmente costruiti pel grande tourismo, e per ricevere le carrozzerie maggiormente confortevoli formavano l'ammirazione di tutti.
La *Darracq* conservava al *Salon* splendidamente il suo posto fra le principali Case costruttrici del mondo. Chi voleva farsi un'idea esatta delle nuove tendenze verso cui s'incammina la fabbricazione del 1905, doveva fermarsi a lungo nello *stand* della Casa Darracq.

Sotto il portico moresco dello *stand* erano schierati in magnifica rassegna uno *chàssis* di 8 HP, con motore motocilindrico, capace di diverse carrozzerie, uno *chàssis* di 12 IIP con motore a 2 cilindri per carrozzerie a 4 posti, e poi numerosi tipi di 15, 20/22, 28 e 30 HP. La marca *Darracq* mantiene in tutti gli *chàssis* il cambiamento di velocità con *train baladeur,* con tre velocità e marcia indietro, e sulla medesima leva in presa diretta la grande velocità.
Il trionfo della vettura popolare si riscontra nello *stand* della fabbrica *De Dion-Bouton,* la celebre marca che il bravo Cormier ha portato attraverso l'Europa in un viaggio di 8 mila chilometri, nel quale non si sa se più ammirare l'intrepidezza dello *chauffeur* o l'assoluta bontà della macchina. Dalla piccola vetturetta di 6 HP alla grande di 12 HP, tutto è rimarchevole nella costruzione di questa grande casa. L'ultima sua creazione, la 15 HP, una perfezione del genere, era la più ammirata nell'elegante *stand* della *De Dion-Bouton.*
La divisa della marca *Bayard-Clément* «senza macchia e senza paura» non poteva essere più felicemente appropriata. I sette modelli presentati da questa fabbrica al *Salon*, la forza dei quali variava dai 7 ai 35 HP, rispondevano completamente a tutte le domande più esigenti. Vetturette, vetture leggere e pesanti sono costrutte con una perfezione ed una eleganza che riaffermano il valore di questa grande marca francese.
Il successo prodigioso riportato dalle vetturette *Bébé* della Casa *Peugeot* è stato precisamente riconfermato al *Salon* parigino. In verità la vetturetta *Bébé* compierà anche delle *performances* che poco si addicono all'infantile suo nome. Munita di un motore di 6 HP, di essa si può fare l'uso il più serio, la sua velocità può raggiungere anche i 40 chilometri all'ora. Essa è costruita secondo tutte le regole delle altre vetture di maggior forza della Casa *Peugeot*, e la mitezza del suo prezzo non toglie che essa rappresenti quanto di meglio, di fine, di robusto, si abbia nel campo delle costruzioni automobilistiche.

Ed ora dovremmo continuare a parlar della *Brouhot*, della *Rossel,* della *Ader,* della *O.G.V.,* della *Radia,* della *Cotterau*, della *Pipe,* della *Paris-Moto*, della *Gobron-Brillié,* della *Renault,* della *Berliet*, della *Gordner-Serpollet*, della *Rochet-Schneider,* della *Barré,* della *Decauville*, della *Westinghouse,* delle inglesi *Wolseley* e *Bolls,* e di tante, tante altre fabbriche, ma quel tale volume manca, la pagina è completa, e noi dobbiamo far punto e basta.
Un'ultima cosa però dobbiamo notare nel *Salon* di Parigi, ed è il trionfo dei pneumatici *Michelin.* Sulla totalità delle vetture automobili esposte, 1598 ruote erano munite di pneumatici *Michelin,* le altre 1144 ruote erano divise fra le Case *Continental-Dunlop, Le Gaulois*, ecc. e 68 case costruttrici d'automobili si sono presentate al *Salon* adottando esclusivamente i pneumatici *Michelin,* fra le quali notiamo *Fiat, Isotta e Fraschini, Panhard-Levassor, Renault, Mors, Richard-Brasier, G.G.F., Darracq, De Dietrich, Delahaye, Hotchkiss, Decauville, Martini, Huche, Barré, Krieger,* ecc., ecc.
Michelin lo si trova dappertutto, ed è questo un degno coronamento dell'intelligente, infaticabile operosità di questa grande marca di pneumatici.

R. Giannuzzi Savelli.

Le ricompense accordate al 7° Salon di Parigi

Nel 7° Salon di Parigi testé chiusosi era stato indetto un concorso per la decorazione degli stands.
Fra i premiati notiamo con vero piacere e viva soddisfazione le tre case italiane che parteciparono all'Esposizione francese.
La Fabbrica Italiana di Automobili di Torino (Fiat) ottenne la medaglia *vermeil.*
La «Florentia» la medaglia *d'argento* e la fabbrica Isotta e Fraschini la medaglia di bronzo.
Alle fabbriche premiate, che alto mantennero all'estero il nome italiano, le nostre felicitazioni più vive.

La IIa Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino (21 gennaio - 6 febbraio 1905)

Scomparso dalla cronaca e dai discorsi giornalieri del mondo sportivo internazionale il classico Salone Automobilistico di Parigi, è più facile condurre l'attenzione dei nostri lettori sull'Esposizione Automobilistica che da tempo si prepara a Torino e che col gennaio entra nel periodo più attivo della sua preparazione.
E' logico battezzare il *Salon* di Torino il *great event,* il *clou* del movimento automobilistico italiano, ma la sua importanza non viene pel solo fatto che è unico e quindi anche primo, ma specialmente dalla rapida e brillante sua affermazione.
Non era che un timido tentativo l'anno scorso questa Esposizione annuale automobilistica, ed è già una cosa ammessa, accettata, nell'anno successivo.
Fu una rivelazione per molti l'anno passato l'importante movimento automobilistico italiano, di cui il *Salon* era l'indice apparente e visibile, è già ora una data attesa con impazienza dal pubblico e a cui si preparano con premurosa cura e vigile interesse tutte le nostre fabbriche e tutti i nostri rappresentanti.
Tutto questo, più che il premio insperato a una iniziativa che veniva a colmare una lacuna e un bisogno, è la risultante della meravigliosa forza di espansione e di progresso che racchiude in sè quella meravigliosa macchina che è l'automobile, a giusto titolo chiamata la più geniale sintesi delle conquiste del genio umano.

E così nella ospitale Torino sono convitati per la seconda volta tutti i pionieri dell'invincibile veicolo dell'avvenire, e ancora una volta le gallerie del Palazzo delle Belle Arti al Valentino si schiuderanno colla fine del gennaio a questa festa del lavoro e dell'eleganza, a cui sono convitati quanti *sportsmen* ha l'Italia e quanti seguono con intelligenza le brillanti affermazioni della modernità e del progresso.

Al primo appello del solerte Comitato promotore hanno già risposto unanimi i costruttori e i rappresentanti delle più note marche italiane ed estere di vetture, di motociclette e di canotti, in modo che è già facile supporre che sarà pure favorevolmente accolto il secondo invito che presto sarà fatto al pubblico, di venire ad ammirare tutte quelle innovazioni e quei miglioramenti che un anno di vita e di esperimenti hanno suggerito all'industria automobilistica.
E si potranno così ammirare, alla distanza di un mese, tutte quelle particolarità e attrattive che davano interesse alla recente mostra parigina, coll'aggiunta di un buon numero di mostre, specialmente italiane, come la *Itala,* la *Rapid*, la *Züst,* che, per brevità di tempo, non poterono concorrere al *Salon* francese.
Sarà quindi un giudizio migliore e più completo, che i visitatori della Mostra torinese potranno formarsi sul movimento automobilistico, specialmente italiano, e ci lusinghiamo che i confronti di fatto confortino quella compiacenza che noi proviamo ora consultando l'elenco degli inscritti.
Le migliori marche estere, che già erano tra le concorrenti l'anno scorso, non mancano quest'anno.
Oldmobile, Rochet Schneider, De Dion Bouton, Eenault, Bayard Clément, Panhard, Mercedes, Peugeot, Darracq, De Dietrich, Hurtu.
In più si sono aggiunte altre nuove, come la *Pope Toledo* (americana), la *Opel* e la *Neue Allgemeine* (tedesche). Ma dove la variante è significante è nelle fabbriche nazionali.
Come l'anno scorso vi saranno la *Fiat,* la *Isotta Fraschini*, la *Florentia*, la *Taurinia*, e in più la *Itala,* la *Rapid,* la *Züst,* la Società veneta di *Barche Automobili,* la *Ceirano junior*, la *Bianchi* e forse la *Marchand.*
E di questo rapido ascendere dell'industria nazionale noi ci compiaciamo profondamente come di sintomo sicuro e confortante del risveglio industriale ed economico del nostro paese.

Solo nel numero prossimo noi saremo in grado di dare l'elenco preciso degli inscritti, chiudendosi le iscrizioni col 31 dicembre 1904.
Possiamo però dire fin d'ora che il numero e il valore degli inscritti supererà quello dell'anno scorso, e la riuscita di questa seconda Mostra è così ormai certa e sicura.

Il giorno 4 gennaio, alle ore 14, tutti gli Espositori inscritti sono convocati nei locali dell'Esposizione al Valentino, per l'assegnazione degli spazi, e chi non può intervenire, dovrà farsi rappresentare o fare delega al Comitato, poiché la distribuzione rimarrà definitiva.

I lavori di addobbo potranno incominciare dal giorno 5 o il 21 mattina, alle ore 10, come annunciato, l'Esposizione torinese sarà infallantemente inaugurata.

All'inaugurazione sarà invitato S.M. il Re, i Beali Principi e le Principesse, il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri dell'Agricoltura, Lavori Pubblici e della Guerra; nonché tutti i Presidenti dei *Clubs* automobilistici italiani ed esteri, la Stampa straniera e nazionale, e tutte le personalità cittadine e del mondo sportivo italiano.

Qu'on se le dise!

N. C.

“La Stampa Sportiva”, 08 gennaio 1905, Torino [00156]

La 2a Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino
21 Gennaio - 6 Febbraio 1905
Il grande successo - 110 espositori

L'unanime adesione delle Ditte industriali e commerciali italiane, e le molte iscrizioni estere ci permettono affermare che la nostra 2a Esposizione Internazionale di Automobili ha ottenuto un successo grandioso. Noi che primi ideammo il Salone di Torino, che impiegammo tutte le nostre forze, tutta la nostra attività, per rendere un fatto compiuto quello che sembrava un sogno, registriamo questo secondo successo con legittimo orgoglio, e grande soddisfazione.
Segnalando questo fatto lietissimo, dobbiamo riconoscere che l'attuazione della nostra idea fu resa facile per aver trovato sulla nostra via il Club Automobilisti d Italia ed un solerte Comitato, composto delle personalità sportive più spiccate di Torino, che insieme a noi si misero con passione ed entusiasmo all'opera, di cui Torino può giustamente vantarsi.
La soddisfazione che lascia l'avverarsi delle più dorate illusioni e l'intenso lavoro di questi giorni ci tolgono ogni desiderio di lunghi ditirambi e di volate iperboliche.
Più che alle parole lasciamo all'evidenza delle cifre dire tutto quanto noi tacciamo, lasciamo che esse spieghino il nostro legittimo orgoglio.
Ecco l'elenco generale degli espositori :

Case costruttrici di antomobili.
Fabbrica Italiana di Automobili Torino - De Dietrich Parigi - Isotta Fraschini Milano - E. Paschetta Torino - Oldsmobile Chicago - V. Croizat Torino - Rapid Torino - Itala Torino - Ceirano G. Junior Torino - Hurtu Parigi - Parisienne Parigi - C. Quagliotti Torino - Peugeot Parigi - F.lli G. e C. Picena Torino - A. E. G. Berlino - Società trazione con trollej auto-motori Incontri Napoli - E. Bianchi Milano - Pope-Toledo America - Ferrari e C. Milano - Società automobilistica Veneta E. Graziani Padova -Germain Standard Belgio - Gebrüder Stoewer Stettin - Durkopp e C. Bielefeld - Clément Bayard Parigi - Barré Lione - Gardini e Pasteur Genova - Florentia Firenze - Brown Formann Londra - Marchese Pallavicino di Priola Torino - Ing. A. Fac-cioli Torino - Passoni Maurizio Torino - Royal Star M. Bruzzone Alessandria - Minerva Belgio - M. Locati e G. Torretta Torino - Opel Germania - Carrozzeria Industriale M. Lanza Torino - Ing. Hess e Ferrino Torino - Conte A. Salino Torino - Rochet-Schneider A. Squaglia Genova - M. Alessio Torino - B. Baranchetti Torino.

Canotti antomobili.
Fabbrica Italiana Automobili Torino - Società Veneziana Automobili Nautiche Venezia - F.lli Gigliotti Varazze - Magnano e Zunini Savona - Alfredo Lazzati Milano.

Motociclette e biciclette.
Wanderer Germania - Rambler V. Croizat Torino - Peugeot Parigi - F.lli Picena Torino - Mégevet Ginevra - Ludovico Bonardi Torino - Turkeimer Milano - Zedel Svizzera - C. Frera Milano - E. Bianchi Milano - Opessi Francesco Torino - Griffon Parigi - Antoine Liegi - De Vecchi e Strada Milano - Balp e Belloni Mantova - G. Cappa Torino - Brown Formann Londra - F.N.C. Carpignano Torino - Verner Germania.

Pneumatici.
Ditta Pirelli e C. Milano - Bender e Martiny Torino - Les Gaulois Parigi - Continental Hannover - Dunlop Inghilterra - L. Peter Francoforte sul Meno - Michelin e C. Clermont Ferrand - Clément e C. Torino.

Accessori.
U. De Bonmartini Milano - Austro American Tyre - Magra van Bologna - E. Reinach Milano - Rejna e Zanardini Milano - F.lli Erba Milano - Stratta Firmino Nizza al Mare - Ing. Hess e Perrino Torino - Corrado Frera e C. Milano - F.lli Carello Torino - Fabbrica Italiana di Accumulatori leggeri Garassino Torino - Fafnir Aachen - Ernesto Kaufman Stoccolma - Sartiaux di Henin Lietard

- Berry Achille Torino - Lefebre A. et Fils Parigi - Deboe e Olmi Parigi - Fleming e C. Parigi - Fabbre e Gagliardi Torino - Denes e Friedman Milano - Kasemberger A. Rostain Torino - Emilio e Giacomo Barbaroux Torino - Officine metallurgiche G. Canavesio Torino - Sindacato Francese dei Brevetti Bowden - Valaperta Elio Milano - Cav. Achille Olivieri Venezia - Dott. P. Petracchi Varese - Dobelli Spartaco Roma - Luigi Bardelli Torino - Emilio Foltzer Rivarolo Ligure - Veladini e Delle Piane - G. Sinaglia e C. Torino - F.lli Aimone - Marsan - Mario Mazzoleni Milano.

Società e Giornali sportivi.

Giornale *La Stampa Sportiva* Torino - Club Automobilisti d'Italia Torino - Touring Club Italiano.

Come si vede, non mancherà di che soddisfare l'interesse e la curiosità dei visitatori che converranno numerosi a Torino in questa circostanza.

Il locale del Valentino sarà riscaldato, sfarzosamente illuminato ed addobbato con gusto ed eleganza. Vi sarà un servizio di restaurant-buffet affidato ai Fratelli Aschieri del Ristorante Molinari, il che vuol dire disimpegnato da persone che sanno il loro mestiere e che sanno farlo molto bene. Una scelta orchestra suonerà ogni giorno dalle 16 alle 18 nel salone centrale, che è cosi destinato a diventare il ritrovo della nostra società elegante. La Ditta Ambrosio di Torino farà funzionare un nuovissimo cinematografo acquistato a Parigi per la nostra Esposizione, e nelle proiezioni cinematografiche si vedranno sfilare gli avvenimenti automobilistici più importanti che fino ad oggi la cronaca registra, le figure dei *chauffeurs* più noti, le macchiette più interessanti del mondo sportivo internazionale.

Ricordiamo ai signori espositori che per tutto quanto riguarda i trasporti ferroviari e le dogane dovranno rivolgersi alla Ditta Fratelli Gondrand, Galleria Nazionale, Torino.

Il prezzo d'ingresso all'Esposizione venne fissato in L. 1,00 e l'abbonamento per tutta la durata dell'Esposizione in L. 8.

Venne inoltre accordato a tutti i soci del Touring-Club-Italiano, dei Clubs automobilistici d'Italia ed esteri, e delle Società sportive e per gli ufficiali dell'esercito e studenti uno speciale abbonamento ridotto da L. 5 per tutta la durata dell'Esposizione e che verrà rilasciato contro presentazione della tessera. Questi biglietti d'abbonamento non daranno però il diritto di intervenire alla solenne cerimonia inaugurale.

Questi biglietti d'abbonamento si rilasciano presso la sede del Comitato, presso la libreria Streglio (Galleria Subalpina), presso la libreria Paravia (via Garibaldi), il profumiere De Angelis (via Barbaroux ang. piazza Castello) Questi abbonamenti saranno vendibili sino al 20 gennaio corrente.

Didascalia foto

Lo stand della Florentia al VII Salon di Parigi

“La Stampa Sportiva”, 15 gennaio 1905, Torino [00157]

La 2a Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

Pochi giorni ci separano dall'apertura di questa II Esposizione internazionale d'Automobili che Torino ospita per la seconda volta, grazie alla coraggiosa iniziativa della *Stampa Sportiva* e del Club Automobilisti d'Italia di Torino, e mercè l'opera assidua e volonterosa d'un Comitato composto delle più note personalità del mondo sportivo e industriale torinese.
Nelle gallerie del Palazzo delle Belle Arti al Valentino, in cui da tempo si alternano mostre di quadri e di fiori, ferve ora intensa la preparazione per questa festa del lavoro e dell'industria, per questa rassegna annuale del modernissimo mezzo di locomozione (che nella nostra città ha il maggior centro della sua affermazione) e a cui Torino convita orgogliosa tutto il pubblico spor-tivo italiano ed estero.
Al primo invito del Comitato hanno risposto con slancio e simpatia tutte le maggiori fabbriche nazionali di automobili, motociclette e canotti, e accanto ai loro prodotti, che rappresentano lo sforzo ultimo della nostra vittoriosa industria italiana, si schiereranno quelli delle migliori marche estere che trovano nel mercato italiano un largo e utile sbocco alla loro esportazione.
In tal modo il Comitato ha potuto veder salire il numero degli espositori da 76 a oltre 100, e l'elenco arricchirsi dei nomi migliori delle fabbriche italiane *(Fiat, Itala, Rapid, Florentia, Isotta e Fraschini, Società Veneta Automobili Nautiche)* o delle più note marche estere, fra cui la *De Dietrich,* la *De Dion,* la *Clément Bayard,* la *Panhard,* la *Peugeot,* la *Hurtu* (francesi), la *Germain* (belga), la *Mercedes,* la *N.A.G.* (tedesca), la *Oldsmobile,* la *Pope-Toledo* (americana), la *Brown* (inglese), ecc.
Chiunque si interessa all'automobilismo troverà quindi nel *Salon* di Torino raccolti tutti gli ultimi modelli delle varie industrie internazionali automobilistiche e dal possibile confronto attingerà dati sicuri di scelta illuminata e sicura. Per chi non è ancora convertito all'automobilismo, l'Esposizione di Torino sarà un campo utile e prezioso di osservazioni sul meraviglioso sviluppo e incremento di questa industria che rappresenta una delle più geniali creazioni dell'ingegno umano, e una buona occasione per vedere un po' da vicino questi mostri volanti che spesse volte il pedone raggiunge appena con un... mòccolo.

Intanto nel campo sportivo comincia l'interessamento per la cerimonia inaugurale, che avrà luogo certamente il 21 corr., come annunziammo.
Alla festa inaugurale fu invitato S.M. il Re, alto patrono dell'Esposizione, e finora non sono ancora perdute le speranze che Sua Maestà, secondando un desiderio già espresso, possa personalmente intervenire alla cerimonia, che avrà carattere ufficiale e il cui ingresso sarà dato da speciali biglietti d'invito.
Furono pure invitati dal Comitato S.E. il Presidente del Consiglio dei Ministri, e i Ministri Rava, Tedesco, Pedotti e Mirabello.
Hanno lasciato sperare il loro intervento i Reali Principi e Principesse qui residenti e la locale Autorità.
Le più spiccate personalità sportive italiane, le presidenze dei Club Automobilistici Italiani ed esteri, i rappresentanti della stampa sportiva italiana ed estera, saranno presenti a questa cerimonia, che si annuncia come degno inizio delle belle riunioni che si svolgeranno nei 15 giorni di durata di questa riuscita 2a Esposizione Automo-bilistica Internazionale.

Ecco l'elenco completo degli Espositori:
Stand
01. Club Automobilisti d'Italia (Torino).
02. Stampa Sportiva.
03. Ing. Hess e Perino, Neue Automobil Gesellsehaft della A. E. G. di Berlino.

04. E. e G. Barbaroux, accessori.
05. E. Reinach, lubrificanti.
06. U. De Bonmartini, accessori.
07. E. Bianchi, automobili, motociclette, biciclette.
08. G. Ceirano junior, automobili.
09. E. Paschetta, automobili Lux, motociclette Wanderer, Lux, accessori.
10. Società Torinese Automobili Bapid.
11. Touring Club Italiano.
12. C. Quagliotti, automobili Hurtu, Parisienne, Darracq e C.
13. De Dietrich, automobili.
14. Fabbrica Italiana di Automobili (Fiat), car-rozzeria industriale M. Lama e C.
15. Isotta e Fraschini, automobili.
16. Società Automobili Itala.
17. F.lli C. G. Picena, automobili Peugeot, motociclette Peugeot, accessori.
18. Fabbrica di automobili Florentia.
19. Gardini e Pasteur, automobili Barré.
20. C. Frera e C., automobili Opel, motociclette Zedel, accessori.
21. M. Türkheimer, motociclette.
22. G. Magnanini della Ditta Maguanon, accessori.
23. Società Trazione con trolley automotore Incontri e 0.
24. S. Dobelli, motori.
25. V. Croizat, automobili Oldsmobile, biciclette Bambler.
26. Elio Volaperta, sopracoperture.
27. P. Petracchi, accessori.
28. E. Kaufmann, Fabbrica Tidar, di Stoccolma, accessori.
29. March. Pallavicini di Priola, Brown-Forman Company Limited di Londra, automobili.
30. E. Vqccarossi, pneumatici Michelin.
31. Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden, Parigi, freni.
32. S. Sinigaglia, accessori.
33. Società Veneziana Automobili Nautiche.
34. Fabbre e Gagliardi, Brampton Brothers (Birmingam), Fleming e C., Maliché e Blin, E. Balp, accessori.
35. Fabbre e Gagliardi, Luigi Peter (Francoforte) pneumatici; Griffon (Parigi), Antoine et fils (Liegi), motociclette.
36. Clément Bayard, automobili.
37. Debove e Olmi, vetture elettriche.
38. Durkopp e C., Bielefeld, automobili.
39. Magnano-Zunini, canotti automobili, motori Lozier.
40. M. Bruzzone, Royal Star di Anversa, automobili, motociclette.
41. A. Berry, ottico, accessori.
42. G. Oneglia, accessori.
43. A. Lazzati, canotti automobili.
44. Squaglia, automobili Rochet-Schneider.
45. F.lli Ghigliotti, canotti automobili.
46. G. Carpignano, motociclette
47. P. N. Luigi Bardelli, ottico, accessori.
48. Case di rappresentanze generali, Milano, L. Vailati.
49. M. Passoni, automobili.
50. M. Mazzoleni, motociclette Werner.
51. De Vecchi e Strada, automobili, motociclette
52. F.lli Erba, motori Fafnir, di Aachen.
53. Pirelli e C., pneumatici.

54. E. Poltzer, lubrificanti.
55. Ferrari e C., automobili Pope-Toledo.
56. Bender e Martiny, pneumatici.
57. R. Baranchetti, automobili La Minerva.
58. Ing. A. Faccioli, automobili.
59. A. Tocamier, Société Anonyme construction mécanique di Ginevra.
60. Veladini e Delle Piane, F. Opessi, biciclette.
61. Clément e C., Austro-American Tyre, pneumatici.
62. Società Veneta di automobili, E. Graziani e C., Padova.
63. Reyna e Zanardini, fari per automobili.
64. M. Alessio, automobili ed accessori.
65. C. I. Mégévei et C., Ginevra.
66. Fabbrica accumulatori elettrici, Garassino.
67. L. Bonardj, motociclette
68. Locati e G. Torretta, carrozzeria automobili.
69. Conte A. Salino, Société Anonyme des ateliers Germain Belgique, automobili.
69 bis. Maurier Sartiaux di Henin, Lietard, antidérapant.
70. Ing. G. Cappa, motociclette.
71. Continental, Caoutchoueh,Guttapercha, Com-pagnie Hannover, Agenzia di Milano, pneumatici.
72. Battagliotti e Hohmann, automobili Gebrüder Stoewer, Stettino.
73. A. Rostain, automobili Hesemberger di Monza.
74. The Dunlop Pneumatic, Tyre C, Agenzia di Milano, pneumatici.
75. Officine metallurgiche G. Canavesio, accessori per automobili.
76. F. Stratta, accessori.
77. A. Olivieri, accessori.
78. F.lli Aimone Marsan, accessori.
79. G. Guelfi, motociclette.
80. G. Viganotti, tessuti rivestitura interna automobili.
81. F.lli Carello, fari per automobili.

“La Stampa Sportiva”, 12 febbraio 1905, Torino [00161]

Dopo la 2a Esposizione internazionale di Automobili di Torino

Anche la II Esposizione di Torino è finita, e come tutte le cose belle, è finita troppo presto, lasciando dietro una scìa di rimpianto. Una sola cosa rimane ora, oltre il ricordo della bella e scintillante serie di artistici *stands* che hanno popolato per una quindicina le varie gallerie del Palazzo del Valentino: l'arrivederci all'anno venturo.
Comitato ed espositori, sempre più convinti dell'utilità e del pratico risultato di questo annuale *Salon,* si sono dati, separandosi, l'arrivederci all’anno venturo, e questa è la più bella conferma della riuscita anche di questa seconda mostra su cui qualcuno con un finto interessamento ha intonato canti da Cassandra.
La conferma dell'interessamento del pubblico lo dà il controllo delle entrate che segna una cifra superiore ai 60.000, e quindi superiore allo scorso anno, e il numero delle vendite, che negli ultimi giorni dell'Esposizione si sono venute intensificando, tanto da sentire parecchi espositori esclamare soddisfatti: «ho venduto tutto quello che avevo disponibile».
Dunque anche questa seconda Mostra ha avuto il più brillante dei successi, e se sono mancate per molti quelle esclamazioni di stupore e di sorpresa che hanno sottolineato il successo dell'anno scorso, bisogna attribuirlo al fatto che per molti la prima Mostra fu una rivelazione dell'importanza e della perfezione dell'automobilismo, mentre questa seconda era chiamata a realizzare le legittime e grandi aspettative create da quel primo successo. Il solo affermare che ogni aspettativa fu appagata equivale a sanzionare il migliore dei trionfi.

Ma prima di venire ai bilanci della II Mostra vogliamo ultimare gli appunti di cronaca incominciata nel numero precedente, limitandoci a riassumere, perché lo spazio è assorbito in gran parte dalle illustrazioni.

Canotti automobili.

Il riparto canotti ha raccolto quest'anno 6 imbarcazioni, delle quali 5 di fabbrica italiana. I Fratelli Ghigliotti di Varazze (una ditta costruttrice non nuova nel campo dei successi di costruzioni navali) presenta un ammirato scafo munito di motore *Delahaye* e di elica brevettata *Podestà.* Un assieme di linee e di meccanismi ottimi.
Il Lazzati espone un piccolo canotto di 6 metri, ammirato per eleganza e snellezza.
Mavnano e Zunini (i noti rappresentanti della grande fabbrica americana *Lozier*) espone, oltre ad alcuni motori *Lozier* da 3 e 5 HP per imbarcazioni e ad elica reversibile, uno splendido scafo del Baglietto di Varazze, del grande costruttore che vanta, nel campo della vela, costruzioni vittoriose come *Zazà, Cicì, Glin-Glin*, e che da qualche anno e con successo si è dedicato alla costruzione dei canotti per motori. Lo scafo presentato è leggerissimo e attentamente studiato nelle curve, tanto che ha trovato subito un compratore nell'amico conte Roberto Biscaretti di Ruffia, che sembra voler tornare agli antichi amori del mare. L'imbarcazione del Baglietto è munita di un motore *Fiat* 10 HP.
La Società Veneziana barche automobili espone tre tipi di imbarcazioni, due dei quali furono già in servizio sulla Laguna e che si presentano quindi al giudizio del pubblico colla scorta dei risultati soddisfacenti già ottenuti.
Il tipo di lancia da corsa a bordo rialzato e scafo appuntito rappresenta un armonico accoppiamento della snellezza necessaria alla velocità colle linee d'acqua.

Pneumatici

Per quanto non vi siano grandi novità in questo campo, se si toglie lo studio continuo e ininterrotto della miglior lavorazione e la scelta sempre più accurata del materiale, pure sono interessanti le

mostre delle marche Michelin, Peter, Dunlop, Continental, Austro-American, Clément, Raulois che insieme a quella del Pirelli, di cui abbiamo discorso la volta scorsa, presentano riunite all'esame e alla preferenza del visitatore tutte le migliori marche che si contendono il primato e la preferenza del pubblico italiano.

Fanali e accessori

Nel campo dei fanali, ricorderemo la splendida mostra della Ditta Reina Zanardini e C. di Milano, che espone i suoi fanali e fari ormai universalmente conosciuti e apprezzati; i fratelli Carello di Torino che si riconfermano degni della preferenza che godono fra gli *sportsmen* italiani, fra cui i Reali ed i Principi; le officine Canavesio, sempre di Torino, che espongono anche un faro per proiezioni a distanza; mentre R. Borghi espone dei fanali elettrici.
La Ditta Hensemberger di Monza e la Ditta Garassino di Torino espongono i loro accumulatori; l'Opessi è uno dei pochi espositori della categoria velocipedi e espone gli ottimi Rudge Withworth.
Bowden presenta in artistica mostra il suo freno applicabile tanto ai cicli quanto alle motociclette che agli automobili.

Tra gli Espositori della II Esposizione di Torino figurava il *Moto Club,* la giovane e simpatica Società motociclistica torinese, che in breve termino di vita ha saputo affermare la sua personalità intraprendente e operosa. Il Comitato dell' Esposizione, riconoscendone l'importanza, concedeva a questa Associazione, uno *stand* nella mostra e accordava il suo appoggio all'interessante prova motociclistica da essa bandita per domenica 29 e che ebbe esito così lusinghiero. (Percorso km. 60, Torino-Chieri-Trofarello-Torino, riservato alle motociclette sotto i 3 1/2 HP. 14 partenti. 1° arrivato Riva Alessandro *(Peugeot),* 2° Reale *(Peugeot).* Premio di praticità Bellorini *(Adler).*
Con un inizio così promettente e colle simpatie di cui le cortesi personalità che stanno alla testa di questo sodalizio (on. Salengo-Rossi Ansaldi, cav. Rostain, ecc.), hanno saputo circondare questo nascente Club, non può mancare una vita brillante e prosperosa. E questo è anche il nostro augurio.

La premiazione degli "stands,,
La Commissione artistica, composta degli artisti Dalbesio, Bistolfi, Calandra, Giani, Rubino, Sapelli (*Caramba),* ha comunicato al Comitato la sua decisione in merito all'assegnazione dei premi per la decorazione degli *stands* dell'Esposizione, ed il Comitato ha deciso di assegnare le medaglie d'oro alle Ditte: *Fiat,* Croizat, Fabre e Gagliardi, *Florentia,* Isotta-Fraschini, *Itala,* Paschetta, *Rapid, Tourìng,* Türkeimer.
Medaglia d'argento. — Bender e Martiny, Ceirano *Junior,* Frera, Ferrari, Picena, Pirelli, Pallavicini, Opessi, Rejnach.
Allo *stand* del freno Bowden fu assegnata la medaglia d'oro per i cartoni *réclames* dell'artista Jaquet.

Didascalia foto
Il simpatico Momo ha fatto splendidamente gli onori di casa del bello e artistico stand della Florentia *ai numerosi visitatori venuti ad ammirare gli splendidi tipi che la fabbrica fiorentina continua colla licenza Rochet-Schneider.*

“La Stampa Sportiva”, 26 febbraio 1905, Torino [00163]

Per una Esposizione d'Automobili a Milano

Nessuna sorpresa, se in una città intraprendente e pratica come Milano, l'idea d'una Esposizione automobilistica da tenersi a maggio, in occasione delle grandi feste Sportive, appena lanciata, abbia trovato sostenitori e sopratutto si sia tradotta in una prima sottoscrizione che ha fruttato oltre 20,000 lire e in un Comitato che comprende nomi ben noti nel mondo dello *sport* e dell’industria, e che sono garanzia di serietà e di buon volere.
Non per nulla la simpatica capitale morale d'Italia gode meritata fama di lievito fermentatore di grandi iniziative, e non inutilmente Milano ricorda consimili e ben riuscite mostre automobilistiche del passato.
Al plauso e al consenso generale che ha accolto la prima presentazione di questo bellissimo progetto, non può non unirsi la *Stampa Sportiva*, che ha nel suo programma l'aiuto e l'appoggio a ogni iniziativa che può tornare utile allo *sport*, tanto più che della convenienza delle Esposizioni si è essa confermata convinta, facendosi promotrice dei due *Salons* annuali del gennaio di Torino.
Al nostro plauso per l'idea, noi però, da amici sinceri dello *sport,* ci permetteremo accompagnare qualche modesta e personale osservazione, che forse riguarda più qualche dettaglio di esecuzione che non il principio in cui consentiamo largamente.
Milano, che già vanta un forte movimento automobilistico, vedrà nel maggio prossimo affluire nelle sue mura gran parte del pubblico ricco e sportivo d'Italia, qui attratto dal duplice evento del premio Ambrosiano e del premio del Commercio, nonché dai grandiosi festeggiamenti che il *Touring Club* prepara pel suo decennio.
In questa falange di eleganza e di mondanità non mancheranno gli automobilisti, e specialmente chi potrà diventarlo, e quindi molto a proposito l’*Automobile Club* di Milano sta preparando un grandioso programma di tre giornate di prove di grande turismo, dotate di 30,000 lire di premi, che non potrebbero trovare miglior complemento che in una mostra d'automobili.
Ma, intendiamoci, la mostra che noi crederemmo possibile e di cui sarebbe sicuro il successo, dovrebbe essere una fiera, a cui fabbricanti e rappresentanti, e sopratutto privati possessori d'automobili, esponessero le macchine di cui intendono fare la vendita o il cambio con consegna immediata, e a cui accorrerebbero a migliaia tutti coloro che intendono comperare una macchina, e sopratutto tutti quelli che, volendo prima fare un assaggio delle loro attitudini automobilistiche, vorrebbero limitare il sacrificio ad una macchina d'occasione.
Si sappia in tutta Italia, e forse anche fuori dei confini, che una grande galleria accoglierà per quindici giorni tutto quanto vi è di disponibile e di pronto per immediata consegna nel campo automobilistico, e si vedrà in folla accorrere degli espositori, sia fra coloro che finalmente hanno potuto ottenere le consegne dei *châssis* dalle loro fabbriche (quasi sempre non disponibili nei primi mesi dell'anno), sia coloro, che senza l'intermezzo dei *Garages*, vorrebbero vendere o cambiare la loro macchina.
E in questa galleria, ove fosse riunito un centinaio di macchine munite d'un cartellino indicante il prezzo di vendita e la possibilità di uscire già guidando la macchina acquistata, accorrerebbe indubbiamente il gran pubblico, e specialmente quella falange ricca che le corse e lo *sport* qui raduneranno, e in cui sarà così facile fare breccia.
Che se invece gli egregi e volonterosi promotori milanesi volessero fare una ripetizione d'una mostra automobilistica, a soli tre mesi di distanza da quella di Torino, con *stands* e mostre campionarie riservate ai fabbricanti o rappresentanti, non prevederemmo ugualmente buono, e sopratutto pratico, il risultato.

La Mostra di Torino (e questo non lo diciamo per miopìa paterna, ma perché l'esempio dell'estero lo insegna) fatta nel mese di gennaio ebbe ed ha uno scopo ben determinato, quello cioè di presentare raccolti all'esame e alla preferenza del compratore i nuovi modelli che l'industria estera e nazionale

hanno approntato per la stagione da iniziarsi, e tutti sanno che passando le ordinazioni in quell'epoca sui modelli esposti, il compratore può ricevere la vettura pel marzo o aprile, e cioè al momento opportuno per cominciare a servirsene.
Farla a maggio questa esposizione (sia a Milano chie altrove) vuol dire anzitutto non avere nessuna novità tecnica da presentare ai visitatori, nè a consigliare loro l'acquisto d'una macchina, visto che la consegna dalla fabbrica non verrebbe fatta che tre mesi dopo, e cioè a luglio o agosto, quando cioè è passata una buona metà della stagione attiva automobilistica.

Questo diciamo naturalmente per le macchine di primaria fabbrica, e perché ci consta fra l'altro che importanti fabbriche, come la *Fiat*, la *Itala,* la *Rapid,* la *Züst,* la *Florentia,* e forse la *Isotta-Fraschini* hanno quasi tutte la loro produzione accaparrata in antecedenza, e ben difficilmente pel maggio potrebbero avere qualche dozzina di *châssis* da mettere in vendita.
Adunque concludendo, idea ottima quella della Mostra di automobili a Milano, ma che per essere utile e pratica, specialmente per tutti gli espositori che hanno già avute le spese di quella di Torino, dovrebbe tradursi in una fiera, senza spese di decorazione di *stands,* e a cui anche i privati, pagando una quota fissa, sarebbero ben lieti di poter concorrere.
Questo il nostro modesto avviso, che crediamo dover nostro lealmente esporre agli egregi promotori di Milano, fra cui contiamo amici carissimi e persone di cui stimiamo il valore e il volere.

Nino G. Calmi

“La Stampa Sportiva”, 05 marzo 1905, Torino [00164]

L’esperimento di automobilitazione invernale di Milano

L’*Automobile Club* di Milano, con quella iniziativa che ne contradistingue ogni atto, aveva indetto per il 26 febbraio scorso una prova di automobilitazione invernale, sul di cui programma intrattenemmo altra volta i nostri lettori. L'interesse che nelle sfere militari va destando l'automobile, la necessità oramai di risolvere i vari problemi del suo impiego per i servizi dell'esercito sia in pace che in guerra, la serietà ed i giusti criteri che ispirarono la compilazione del programma, fecero assurgere l'esperimento invernale di Milano ad un avvenimento della maggiore importanza, sia di fronte al mondo sportivo che a quello militare. Fino ad oggi, è una verità incontestabile, nulla di simile si era tentato, e la lotta della automobile colle difficoltà invernali era un'incognita. Sono state pubblicate relazioni di viaggi compiuti sulla neve, sul ghiaccio, fra l'imperversare di bufere terribili, nelle quali risultava come l'automobile avesse sempre trionfato di tutto, ma erano relazioni non ufficiali, fatte senza nessun controllo, geniali parti, noi crediamo, di fervide fantasie, ma non altro. Diciamo pure che tali notizie sono sempre arrivate da oltre oceano, ed il luogo di loro provenienza li destinava fatalmente ad essere messe in quarantena. Il primo esperimento dunque eseguito ufficialmente, organizzato in modo sapiente, fecondo veramente di utili insegnamenti è stato, quello di Milano, e torna a sommo onore di quello *Automobile Club* di averlo ideato e mandato ad effetto.

S. M. il Re accordò alla importante prova automobilistica una grande medaglia d'oro, ed i maggiori enti e personalità sportive italiane ne incoraggiarono con ogni mezzo l'esecuzione. 40 vetture si inscrissero alla prova, delle più celebri marche d'Italia e dell'estero. Vi figuravano tutte le fabbriche italiane — la Fiat, l'Isotta e Fraschini, la Züst, la Florentia, la Bianchi, la Figini — e le marche estere: la Mercedes, la Hulu, la Rochet-Schneider, Renault, Oldomobile, Clément, Darracq, Ford, Daimler, Opel, Brown, Nemo, ecc., ecc. Le nevicate dei giorni scorsi avevano già rese impraticabili le strade poco buone del nostro bel paese, e ciò era sufficiente a rendere la prova automobilistica difficilissima ad eseguirsi, ma vi si aggiunse una pioggia incessante, impetuosa nel piano lombardo, una nevicata formidabile sull'Appennino e nelle Basse Alpi.

Giammai gli elementi naturali si dimostrarono più avversi all'automobile, giammai le condizioni di una prova furono più difficili. Eppure dei 40 iscritti, 20 entusiasti si presentarono alla partenza, e partirono pieni di baldanza e di fede per i luoghi a ciascuno di essi assegnato da uno speciale foglio di via.

I partenti furono:

1. Grondona (Mercedes), per Firenze, con il tenente Mannati.
2. Lancia (Fiat), per Firenze, con i signori capitano Sambuy, Rossini e Aiassa.
3. Maggioni (Züst), per Firenze, col signor Longoni.
4. Florentia (Florentia), coi signori capitano Avogadro, Momo e Panerai.
5. Figini (Figini), per Genova, col capitano Lavagna.
6. Molinario (Mercedes), per Savona, coi signori Proda e Meneghetti.
7. Fraschini (Isotta-Fraschini), per Savona, col tenente Levi.
8. Sirtori (Huber), per Savona, col maggiore Guala.
9. Massoni cav. A. (Isotta-Fraschini), per Aprica, col maggiore De Rossi.
10. Meda (Isotta-Fraschini), per Aprica, col maggiore Maggiorotti e i signori Sacchetti e Lainati.
11. Beaux (Renault), per Aprica.
12. Garrè Luigi (Fiat), per Chiavenna, col capitano Carnevali.
13. Fusi (Camione Gillet), per Aprica, col signor Pollati.
14. Lazzati (Isotta-Fraschini), per Chiavenna, col capitano Pavia e i signori Zandra e Lazzarini.
15. Sessa (Opel), per Desenzano.
16. Negroni (Isotta-Fraschini), per Desenzano, col maggiore Lanzone.
17. Vitali (Darracq), per Varallo, col tenente Comolli ed una signora.

18. Ferrari (Ford), per Varallo.
19. Bonmartini (Maurer), per Bergamo, col signor signor Caffarati.
20. Fraschini G. (Figini), per Varese-Como, col capitano Pergolesi.
Nel camione Gillet presero posto i signori ingegneri Galli o Carletti.
Delle 20 vetture partite quasi tutte ritornarono a Milano nel medesimo giorno o all'indomani. Non compirono l'itinerario colle norme stabilite due sole vetture, quella del sig. Vitali diretta a Varallo, e quella del signor Sirtori diretta a Savona. La vettura del signor Maggioni potè invece, malgrado la neve caduta sull' Appennino toscano, che al passo della Futa raggiungeva i 60 centimetri, arrivare a Firenze modificando lievemente in qualche parte l'itinerario fissato.
L'esperimento invernale dunque dell'*Automobile Club di Milano* può dirsi completamente riuscito, e segnando una nuova bella pagina per l'automobilismo riconferma il trionfo della trazione meccanica su quella animale. Infatti l'esperimento si proponeva di stabilire l'efficacia dell'automobile come mezzo di trazione e di rapido dislocamento ad onta dei rigori e delle difficoltà inerenti alle stagioni in cui si svolgeva, ed è stato dimostrato in tutta la sua pienezza quanto proponevasi. Per poco che si pensi al tempo ed alle difficoltà che avrebbe incontrato un cavallo da sella od un traino qualunque a percorrere ed a superare gli itinerari fissati nell'esperimento di Milano, si vede tutto il grande immenso vantaggio dell'impiego dell'automobile nei trasporti di qualunque genere e per qualunque scopo.
Questo impiego, che fu già dimostrato utilissimo nell'esperimento di automobilismo bresciano dell'anno scorso, ha ricevuto nella prova di Milano la sua sanzione solenne.
Il maggiore del genio cav. Maggiorotti, delegato ad assistere all'esperimento dal Ministero della Guerra, riporterà certamente a Roma le impressioni ricevute dall'audace prova automobilistica invernale, impressioni che non possouo non essere favorevolissime all'automobilismo. Speriamo che questa prova a cui il Ministero della guerra assiste ufficialmente per la seconda volta, valga finalmente a determinare il Governo ad uscire dal campo degli studi per entrare in quello della pratica.
Ci perviene all'ultimo momento la notizia che la grande medaglia d'oro, dono di S. M. il Re, è stata assegnata alla Fabbrica di Automobili Isotta e Fraschini di Milano, che compì l'esperimento con tutte le cinque vetture in modo veramente ammirevole.
L'*Automobil Club di Milano* può essere ben lieto del risultato ottenuto, il quale è stato degno premio al fervore ed alla abnegazione con cui la Direzione del *Club* ha organizzato l'importante e difficile prova.

R. G. S.

“La Stampa Sportiva”, 12 marzo 1905, Torino [00165]

L’esperimento di automobilitazione e il programma della riunione di marzo dell'A.C. di Milano

L'esperimento di automobilitazione invernale, di cui la *Stampa Sportiva* si è occupata e ha constatato la buona riuscita nel suo ultimo numero, compiacendosene colla solerte e attiva Direzione dell'Automobile Club di Milano che ne fu l'organizzatrice, ha lasciato dietro di sè una premiazione e delle discussioni e commenti che forse di questa furono la conseguenza.
Forse fu l'arrivo gradito del dono d'una medaglia che S. M. il Re si è compiaciuto di mandare all'Automobile Club di Milano, unitamente al suo alto patrocinio, che fece sorgere l'idea di una premiazione. Ma la cosa discutibile in teoria, portò in pratica a dei malcontenti che naturalmente non toccano ne l'imparzialità o la buona fede di chi fece l'assegnazione dei premi, ma che erano forse inevitabili, dato il concetto vago e subbiettivo a cui doveva informarsi questa premiazione.
Infatti l'esperimento aveva lo scopo ben preciso di dimostrare che l'automobile era atto anche in questa brutta stagione a rendere servizi preziosi di informazioni e di comunicazioni militari, e non già quello di affermare che la marca *A* poteva meglio adempiere a questo compito in confronto con quella *B.* Per poter fare dei confronti occorrono dei termini uguali o equipollenti paragoni, mentre che graduare per esempio il peso di carico con il numero dei chilometri, confrontare 100 km. di strada sulla via Emilia e sulla via di Sondrio con il passo dei Giovi, il Bracco, la Porretta o la Ersa, è davvero cosa ben difficile.
E noi comprendiamo benissimo come l'egregio e simpaticissimo ingegnere Maggiorotti, che ebbe questo prezioso incarico, pur avendo fatto del suo meglio, sia riuscito unicamente a creare tanti malcontenti, quanti erano i concorrenti, meno uno naturalmente, il premiato, che fu il signor Vincenzo Fraschini, al quale fa assegnata la medaglia del Re. Occorre riconoscere, che all'infuori d'ogni concetto di graduatoria, la marcia fatta dall'ottima vettura dal signor Vincenzo Fraschini fu tra le più notevoli per regolarità e resistenza e che le discussioni sollevate non possono punto avere lo scopo di mettere in dubbio i titoli della grande marca milanese, confermati anche dalle altre vetture, quanto invece quello di affermare i titoli delle altre marche (la Fiat, la Florentia, la Züst) le cui *performances* sono tutte sotto diversi punti di vista notevoli e lusinghiere.
Meglio quindi, se non si vogliono avere recriminazioni postume, seguire in esperimenti prossimi il concetto informativo della prima prova di Brescia, quello cioè di affermare che l'automobilismo e l'automobile sotto atti a rendere segnalati servizi all'esercito. La graduatoria e la scelta verrà da sè quando il principio sarà affermato e accettato dalle superiori autorità.

L'attività mirabile dell'A.C. di Milano appena chiusa questa prima riunione si volge alla prossima grande prova turistica 11 maggio, che si annuncia con una importanza di premi e una serietà di programmi veramente notevoli.
Dato il programma del Club Milanese, da cui è esclusa ogni corsa, nessuna prova turistica poteva prepararsi con linee più grandiose, e per quanto noi siamo un po' scettici sul risultato di queste prove — dobbiamo riconoscere che a quella di Milano il successo non dovrebbe mancare.
Ecco nelle sue linee schematiche il programma:
Le vetture automobili che parteciperanno al Concorso turistico saranno divise in tre categorie: 1° con *châssis* oltre i 14,000 franchi; 2° da 6,000 a 14,000; 3° fino a 6000 (carrozzeria compresa).
Queste tre categorie formeranno le classi a seconda del circuito al quale parteciperanno. La terza categoria, però, può correre nel solo terzo circuito (200 chilometri al giorno). I tre giorni del Concorso sono fissati il 14, 15 e 16 maggio. La prima categoria a 500 chilometri e la seconda a 300 al giorno.
Il peso della vettura è libero. Ogni vettura deve avere due commissari a bordo, uno scelto dall'A.C. ed uno dal concorrente. La vettura deve avere almeno quattro persone a bordo, eccetto quelle della terza categoria, che possono avere anche due sole persone, di cui una deve essere il commissario.

La media di velocità è di 40 chilometri all'ora; le vetture di prima e seconda categoria saranno squalificate se faranno meno di 30 e quelle di terza 22 chilometri all'ora.
Risulteranno vincitrici le vetture che avranno avuto minor numero di punti; questi saranno in numero di uno per ogni minuto di *panne* per la prima mezz'ora, due per la seconda e tre oltre l'ora. Per le gomme, 1/4 di punto ogni minuto indistintamente.
Per la partenza sono concessi tre minuti; il rifornimento fatto fuori dei parchi chiusi appositi, è calcolato come tempo in *panne.*
La *Gymkana* avrà luogo il giorno 13 maggio, e l'Esposizione automobilistica che si terrà nei giardini presso il Museo, avrà luogo dal giorno 11 maggio al 1° giugno.
Così, riassumendo, eccovi come sarebbero fissate lo date delle diverse manifestazioni sportive milanesi di maggio:
4 maggio: Corse al galoppo; 7: Id.; 11: Esposizione d'automobili fino al 1° giugno; 13: *Gymkana* automobilistica; 14: Corse al galoppo; 15: Concorso turistico; 16: Id.; 17: Id.; 18: Corse al galoppo; 21: Id.: 25: Id.; 27: Feste decennio Touring; 28: Id., Corse al galoppo, Inaugurazione Gara di tiro, che si chiuderà il 4 giugno; 29: Feste decennio Touring.

Come appare da questo programma anche il progetto di una Esposizione automobilistica a Milano in maggio, di cui abbiamo scritto recentemente su queste colonne, va prendendo forma e già si sono fissate le date : dall'11 maggio al 1° giugno e già si è costituito un Comitato sotto la presidenza del conte Febo Borromeo, march. F. Dal Pozzo, Pietro Fabbri, vice-presidenti: A. Fusi segretario generale: Guastalla dott. Gildo, Isotta avv. Cesare, Jonhson comm. Federico, Massoni cav. Augusto, Pirelli dott. Alberto, Turinelli ingegnere Gino, Weill-Schott dott. Aldo, Zanardini Emilio, consiglieri.
La Mostra si terrà in apposito recinto da costruirsi nel pubblico giardino lungo il Corso Venezia.
Ferme restando le riserve che abbiamo creduto di fare in nome degli industriali e dello sport automobilistico, non ci rimane che augurare a questa, come ad ogni altra iniziativa milanese, il migliore dei successi.

N. C.

“La Stampa Sportiva”, 30 aprile 1905, Torino [00172]

NEL COMMERCIO SPORTIVO

La *Florentia* aumenta il suo capitale.

L'assemblea generale dei soci della fabbrica automobili *Florentia*, tenutasi il 16 corrente, deliberò l'aumento del capitale sociale a L. 1.350.000 con l'emissione di 40.500 nuove azioni di L. 25 ciascuna, e le opportune modificazioni allo statuto. L'assemblea ha poi eletti a consiglieri d'amministrazione i signori Caminada ing. Carlo, Ferrari avv. cav. Augusto, Ravà avv. Guido, Spinelli Ferdinando, Tarchiani prof. cav. Aditeo.

Comunicato pubblicitario
Fabbrica di Automobili FLORENTIA – FIRENZE
Vetture da 16 e 35 HP
Licenza Rochet Schneider
con carrozzeria ad entrata laterale
Rappresentanza Omnibus De-Dietrich.

“La Stampa Sportiva”, 14 maggio 1905, Torino [00174]

L'Esposizione Automobilistica di Milano

Mentre il nostro giornale va in macchina (giovedì), si apre in forma ufficiale la Mostra del Ciclo e dell'Automobile, indetta a Milano per iniziativa d'un nucleo di *sportsmen* e di industriali; che fanno capo al conte Taverna (presidente) e trovarono preziosi collaboratori nel sig. ing. Vogel, nel rag. Achille Fusi (segretario generale), nei signori Zanardini, dott. Weil Schott, Guastalla, ecc.
L'Esposizione — che durerà dall'11 maggio al 1° giugno — si tiene in apposito locale costruito ai giardini pubblici di corso Venezia, e come appare dalla pianta e dall'elenco degli inscritti che pubblichiamo, gli aderenti furono numerosi e importanti, sia fra i nazionali, che venuti dall'estero.
I grandiosi festeggiamenti sportivi che si preparano a Milano nel mese di maggio, assicurano a questa Mostra un largo contingente di visitatori, per cui è a credere che il migliore dei successi andrà a questa coraggiosa iniziativa.
Le ferrovie delle due grandi reti hanno accordato la validità di 3 giorni, a partire dal 10 corr., per tutti i biglietti di andata e ritorno per Milano, per la durata della Mostra (11 maggio al 1° giugno).
Ai giardini pubblici, nel recinto della Mostra, ogni giorno, dalle 16 alle 18, vi sarà concerto orchestrale nella Galleria centrale: dalle 21 alle 23 concerto musicale nei giardini, oltre a spettacoli cinematrografici per cura del riparto teatrale della Sala Edison. Pure la sera la Commissione dei festeggiamenti darà nei giardini alcuni spettacoli, illuminazioni, ecc. Il venerdì sera saranno distribuiti i palloncini ai fanciulli: il 13 corr. avrà luogo il Gymkhana automobilistico, il corso dei fiori in automobili, e in giorno da destinarsi, un grande corteo storico del ciclismo e corso dei fiori in bicicletta. Nei giorni 14, 21 e 28, avrà luogo la grande Lotteria di beneficenza a favore dell'Ospedale dei bambini e dell'Istituto oftalmico. La Commissione dei festeggiamenti prepara gradevoli sorprese, si parla anche d'una grandiosa festa notturna, d'accordo con l'Associazione Lombarda dei giornalisti, destinando il ricavo a inaugurare il fondo di previdenza e di assicurazione per tutti i soci. Si è già costituita una Commissione speciale, e si avrà anche la preziosa cooperazione di un Comitato di dame gentili.

Elenco Espositori:
***Stand* N. 1.** Fratelli Marchand, 1*bis*. Veladini e Delle Piane, 3. Turkheimer, 5. Storero, 7. Soldati, 9. Garuffa, 11. Squaglia, 13. Nagliati, 15. Isotta e Fraschini, 17. Darracq e C., 19. Fabbrica Ital. Autom. *Fiat,* 21. Gladiator, 23. Durkopp, 25. Florentia, 27. Clément Bayard, 29. Autom. Club Milano, 33. Tocanier, 35. Laurent Klément, 37. Autocommerciale Graziani, 39. Commorretti, 41. Belloni Luigi, 43. Glockner, 43*bis.* G. Pedrazzini, 45. Ernesto Reinach, 47. Daimler, 49. Prunai, 51. Griffon, 53. Maison Alcyon, 55. Rappr. Fabbre e Gagliardi, 57. Westfalische Stephen, 59. Chentrens, 61. Fonderie Milanesi, 63. Bini, 65. Gianoli, 67. Mazzoleni, 69. Kronprinz, 71. Scoglia e Minonzio, 73. Mariani, 75. Peroglio, 77. Fratelli Dei, 79. Vittorio Bonomi, 81. Borghi Carlo, 83. Giornale Automobile, 85. Marquai, 87. Bowden, 89. Antoine, 91. Fabbre e Gagliardi, 93. Fabbre e Gagliardi, 95. Weyersberg e Kirschbaum, 99. Baglia Edoardo, 101. Bombolotti, 103. Comerio Luca, 105. Maurice De Léon, 107. Cnrti, 109. Accumulatori «Tudor».
***Stand* N. 2.** Ricordi e Molinari, 4. Suffert e C., 6. Stucchi e C., 8. Ing. Zust, 10. Fratelli Picena, 12. Società Ital. Autom. *Itala,* 14. Corrado Frera e C., 16. Soc. Automobili *Rapid,* 18. Camona Giussani Turrinelli e C., 20. V. Ferrari e C., 22. A. Fusi e C., 24. Bianchi e C., 26. Tonring Club Italiano, 28. Officine Militari Pavia, 30. Figli di Luigi Cremona, 82. Prati Secondo, 34. Pavesi e Crespi, 86. Belloni Francesco, 38. Schieppati e C., 40. Castagna e C., 42. Sala, 44. Elaig Enrico, 44*bis.* Smith e Flaig, 46. Pirelli e C., 48. Reina e Zanardini, 50. Maison Talbot, 52. Aliprandi e Defendi, 54. Todeschini C.,56. Minimax, 60. Ulivi Giulio, 58. Maioccbi, 62. Legnani, 64. Petracchi, 66. Sbardolini, 68. Disetti, 70. Bassani, 72. The Gaz Lichting, 74. Dompè Onorato, 76. Reina e C., 78. Wenzel, 80. Magnanini, 82. Hensemberger Giovanni, 84. Sutti, 88. Costantini, 90. Prion, 92. Vanin, 94. Bonmartini e C., 96. Bougie ing. Vogel, 98. Folcia Pio, 100. Bon E. G., 102. Stamberg, 104.

Moglia, 106. P. Widmer e C., 108. Carlom, HO. Strumia G., 112. Bergougnan e C., 112 *bis.* Manifatture Martiny, 114. Dunlop, 116. Continental, 118. Roveda e C., 120. Banchieri Tromontani, 122. Peter, 124. Vezzoni, 126. Michelin, 128. Enea Rossi, 130. Vifanotti, 182. Acetylena von Schwarz, 184. Officine di Jerago, 136. Fabbriche Riunite d'Armi, 138. Didone, 140. Barbaroux, 142. Fanali «Alpha».

"La Stampa Sportiva", 21 maggio 1905, Torino [00175]

Il Concorso di Turismo dell'A.C. di Milano

Rimandata di un giorno a causa del cattivo tempo, martedì ebbe luogo la partenza da Milano dei concorrenti ai tre circuiti stabiliti per il concorso turistico internazionale indetto dall'*Automobile Club* di Milano.
Nel prossimo numero illustreremo e commenteremo detto concorso, limitandoci per oggi a dare il nome dei partenti.
Commissari alla partenza erano il march. Fabio Dal Pozzo e il signor Brigatti; cronometristi il marchese di Soragna e Murer; ispettori al Parco il cav. Beaux e Negroni; addetti ai commissari il dottor Aldo Weillschott, il dottor Pirelli e il conte Taverna. Della direzione dell'*Automobile Club* erano presenti: il cav. Augusto Massoni, presidente, il marchese Stanga e l'ing. Oreste Fraschini.
Le vetture sono partite a intervallo di tre minuti, divise per categorie.
I categoria :
Percorso 1500 km., in tre giorni, 500 per giorno: Milano — Borgo S. Donnino — Modena — Firenze — Faenza — Ravenna — Padova — Mantova — Piacenza — Milano, 12 partenti.
E' partita prima la vettura guidata da Vincenzo Lancia *(Fiat,* 24 HP) con i signori Comi, Marley come commissari.
Seguono: ing. Perret (*Peugeot,* 24) con Marelli, Castagna e un meccanico; Trucco (*Isotta-Fraschini,* 24) con Sala e Cislaghi; Matteo Ceirano *(Itala,* 24) con Medolago, Sessa e Bigio; Alessandro Cagno *(Fiat,* 24) con Boschi, Carenzo e Maino; Alessandro Maggioni (*Züst,* 40) con Oliva e Longoni; Nazari (*Mercédès,* 60) con Cuttierrez e Longhi; Vincenzo Fraschini (*Isotta-Fraschini*, 24) con Puccioni e Comerio ; C. B. Raggio *(Itala,* 24) con Pontecchi e Anderloni ; Guillon Mangilli *(Fiat,* 24) con Sirtori e Ruggerone; Maurice Fabbry *(Itala,* 24) coli conte Calciati e Curletti, Coleman *(White,* 15).
II categoria:
Percorso 900 chilometri: Milano — Borgo San Donnino — Modena — Firenze — Faenza — Ravenna — Padova — Mantova — Piacenza — Milano, partenti 4: marchese Ferrerò di Ventimiglia *(Fiat,* 24) con Mainoni e Visconti; Max de Martini *(Martini,* 18) con Dell'Acqua e Ponti ; marchese Ginori *(Züst,* 40) con Riatti e Delazara ; Razzetti *(Züst,* 24) con Parodi.
La terza categoria fu soppressa.
Della quarta, che ha il medesimo circuito della seconda, partono: Price *(Gladiator,* 24) con A. Sala e capitano Frassinetti ; Bardinè *(Ford,* 40) con Garlini; Cedrino *(Fiat,* 16); Lanzo *(Florentia,* 16) con Mocchi e Perrone; Panerai *(Florentia,* 16) con Cipriani e Costa; Herdewille *(Gladiator,* 15) con Radice.
Nella quinta e ultima categoria (percorso 600 chilometri: Milano — Piacenza — Modena — Mantova — Cremona — Bobbio — Voghera — Milano), partono: Ernesto Costa *(Ford,* 10) con Cavallini; Giasone Longoni *(De Dion,* 8) con Balbiani e Nora; Leone Soldati (*Oldsmobile,* 7) con Mario Tanini; un'altra *Oldsmobile* con V. Tanini; Merosi *(Marchand,* 8) con Berto; Reale *(Peugeot,* 7) con Cazzaniga; Tamagni *(Marchand,* 10) con Zelfi.
Le prime notizie giunte informano dei gravi impedimenti che il mal tempo ha frapposto allo svolgimento di questo concorso, compromettendone la riuscita. Ma di questo a un prossimo numero.

La Mostra del Ciclo e dell'Automobile a Milano
Il tentativo è pienamente riuscito, ma vi è posto in Italia per due Esposizioni di Automobili?

L'11 maggio Milano — la Milano sportiva e industriale — ha inaugurato la sua Esposizione del ciclo e dell'antomobile con una cerimonia inaugurale modesta e seria. Il conte Febo Borromeo, presidente del volonteroso Comitato ordinatore di cui furono e sono assidui componenti il sig. Pietro Fabbre e nob. Fazio Dal Pozzo *(vice presidente*), il sig. Achille Fusi *(segretario generale)* e i signori Emilio Zanardini, dott. Alberto Pirelli, cav. Augusto Massoni, Edoardo Bianchi, dott. Gildo Guastalla, comm. Federico Johnson, avv. Cesare Isotta e ing. Gino Turinelli, ha giustamente espresso il compiacimento degli iniziatori nell'aver veduto oltre cento espositori rispondere al loro appello, e tutti occupati i 4000 metri quadrati di area con *stands* eleganti come forma e interessanti pei prodotti esposti.
Al presidente conte Borromeo rispose con un brioso discorso il sindaco di Milano, senatore Ponti, che con parola franca sottolineò fortune, speranze e pericoli dell'automobilismo, riconoscendone l'alto valore come mezzo di civiltà e come fattore di sviluppo economico ed industriale d'un paese.
La visita ufficiale aprì le porte della Mostra al pubblico, e indubbiamente l'impressione generale che offre l'ampia navata da cui pendono frequenti festoni verdeggianti di infinite lampadine elettriche, e sotto cui si rizzano *stands* dalle foggie più bizzarre ed eleganti, è grandiosa e graditissima.
E' una riproduzione in minori proporzioni della sala del *Grand Palais* di Parigi, senza l'inconveniente di quella, dove la vastità dell'ambiente e il numero enorme degli *stands* formano un caleidoscopio luminoso agli occhi del visitatore lasciandogli un'idea confusa e sommaria, senza permettergli di fermare l'attenzione sui dettagli.
Certamente un ambiente unito e vasto meglio si adatta come imponenza a una simile Mostra, ma forse il succedersi di piccoli ambienti, come sono quelli in cui si svolse la Mostra di Torino, dànno una sensazione di maggior varietà e obbligano quasi a fermare maggiormente l'attenzione sugli oggetti esposti.

E questi oggetti esposti — fatte poche eccezioni — sono appunto quelli che già figurarono all'Esposizione di Torino, se si toglie qualche eccezione, come lo *châssis Züst* (che non fu finito in tempo per Torino), le vetture elettriche Turinelli-Camona, il *camion* e la lancia Daimler e alcune vetture americane come la White e la Winton, da poco importate fra noi.
Infatti la produzione industriale automobilistica, come è oggi regolata, studia e prepara nell'ottobre-novembre i nuovi tipi che il *Salon Parigino* del dicembre rivela e battesima, e che le varie Esposizioni che si tengono al principio d'anno nei diversi paesi sanzionano e fanno definitivamente conoscere. Su questi modelli-tipo (pei quali appunto sono create le Esposizioni automobilistiche), le fabbriche ricevono nei primi tre mesi dell'anno le ordinazioni e fanno i contratti — in base a cui regolano la loro produzione dell'annata — di cui appunto verso l'aprile-maggio cominciano le consegne, che solo a stagione inoltrata saranno esaurite. Difficilmente quindi una fabbrica studia o modifica il suo tipo mentre l'annata è in corso e vi apporta modificazioni sotto pena di perdere un'intera stagione, e quindi nessuno potrà fare appunto alla Mostra di maggio a Milano se non ha rivelato nulla di nuovo nel campo tecnico. E' perciò presto fatta la rassegna industriale di essa.
Le buone e conosciute marche nazionali, come la *Fiat,* la *Itala,* la *Isotta Fraschini,* la *Rapid,* la *Bianchi,* la *Züst,* la *Florentia*, espongono qualcuno dei loro interessanti *châssis ,* che godono l'ambito privilegio di essere già accaparrati prima di essere esposti e la cui consegna, per chi intende passarne ora ordinazione, è dilazionata di parecchi mesi.
La *Marchand* ha due tipi interessanti di vetture da 8 HP (a un cilindro), e da 10 HP (a due cilindri).
Tra le marche estere notevole il gruppo delle americane colle rinomate *Oldsmobile* e la *White* (a vapore), del Soldati, la *Ford* e *Northern* del Ferrari, la *Winton* del Commoretti.
Tra le vecchie marche, le *De Dion,* esposte dal Nagliati di Firenze, la *Rochet Schneider*, dallo Squaglia di Genova, le fortunate *Bébé Peugeot* dal Picena di Torino, la *Renault* dal Fusi di Milano, la *Clément Bayard* dai Fabbre e Gagliardi, la *Darracq*, la *Mercédès,* la *Adler,* ecc.
Al completo il riparto gomme (Talbot, Pirelli, Michelin, Continental, Dunlop, Martiny, Bergougnan, Peter); ricche e interessanti le mostre delle motociclette e biciclette (*Stucchi, Marchand, Frera, Turkeimer, Mazzoleni, Fusi, Picena, Prati, Flaig,* ecc.); notevole l'eleganza delle carrozzerie, fra cui primeggiano il Sala, il Castagna e il Belloni.

Nè manca il concorso dei due enti che hanno patrocinato la Mostra, il *Touring Club Italiano* e l'*Automobile Club* di Milano, che hanno fatto due elegantissime e frequentate sale di ritrovo e di propaganda.

Questa enunciazione ci dispensa dal confermare che il successo di questa Mostra si può dire accertato, e indubbiamente alla chiusura ai primi di giugno, i coraggiosi e intraprendenti iniziatori e sottoscrittori di quote avranno trovato anche quel successo materiale che il maggio sportivo, richiamante a Milano migliaia di forestieri, assicura ed accresce, specialmente quando il mal tempo sarà cessato e raggerà sui bei giardini che circondano la Mostra il bel sole primaverile, ma...

Vi è un *ma,* che si affaccia alla nostra coscienza di giornalisti disinteressati e franchi, dopo aver tributate le dovute lodi ai coraggiosi e solerti intraprendenti iniziatori di questa Mostra, e che crediamo nostro dovere esporre qui aper-tamente e lealmente.
Ci viene ripetuto, e da fonti autorevoli, che dopo questo primo successo, Milano avrà ogni anno, in maggio, la sua Mostra automobilistica, come Torino l'ha in febbraio, e sembrandoci questa l'opinione comune, noi crediamo si debba avere il coraggio di portare apertamente la discussione su questa importante eventualità.
A che prò le mezze parole sottovoce, l'accordo secreto?
Non si tratta di congiura o di cosa che soffra la luce del sole. E' una nobile gara di bene e un duplice slancio di essere utili e di giovare al diffondersi del nuovo *sport* e della nuova industria, che anima tanto gli iniziatori di quella come di questa Esposizione; dunque, deponiamo i preconcetti e le piccole bizze di campanile, e, preoccupati solo dei veri e grandi interessi dello *sport* e dell'industria, discutiamone serenamente.

Fissiamo anzitutto la caratteristica di queste Esposizioni di automobili, che sono sorte ad esempio delle antiche grandi fiere di cavalli, che si svolgevano in quelle date in cui vi erano i puledri da collocare e in quei centri che per ragioni di produzione e di consumo ne favorivano il collocamento.
Non è quindi un *Salon* automobilistico una delle tante feste con cui si cerca solennizzare un grande morto a beneficio di parecchi piccoli vivi, e che la scoperta dell'America o il traforo del Sempione possono far sorgere e giustificare.
No, è un mezzo, il migliore, per far conoscere al pubblico le tappe dell'automobilismo, e siccome la marcia è veloce e i miglioramenti e i perfezionamenti rapidissimi e frequenti, ecco sorgere il bisogno delle Mostre annuali. Non basta il catalogo, il giornale e la quarta pagina a ragguagliare il pubblico sulle innovazioni apportate ad un modello; non può una Casa accontentarsi di farle vedere e conoscere ai soli suoi clienti, non si può affidare a un viaggiatore un *châssis* campione da portar in giro: quindi ecco nascere la necessità delle Esposizioni d'automobili annuali. E si noti l'altra caratteristica di esse. In queste Mostre non si espone uno *stoch* di vetture da vendere, che il visitatore può visitare, acquistare e ricevere, ma bensì un solo modello *campione* appena ultimato, su cui si fanno i contratti e si stabiliscono le consegne per le quali occorrono dilazioni di qualche mese.
Ecco come sono sorte le Esposizioni di automobili, ecco perché si tengono annualmente, ecco perché si devono tenere in quella stagione dell'anno (da gennaio a marzo), che se è la meno adatta pel pubblico, è però la migliore per la presentazione dei nuovi modelli e per l'impegno dei contratti e delle ordinazioni.
Ecco perché a queste Esposizioni bastano soli 15-20 giorni di vita, essendo questo periodo di tempo sufficiente per gli scambi commerciali che ne sono lo scopo e tutto quanto concerne il concorso del pubblico, non risulta che un pleonasmo e un dettaglio d'organizzazione, bastando a dar ragione ad esse quei cento o duecento visitatori che sono gli acquisitori e i firmatari di quei buoni contratti che impegneranno gran parte della produzione dell'intera annata delle officine.
Date queste caratteristiche, e dato che l'industria automobilistica ormai ha mercati internazionali, sorge naturale la necessità di regolare il turno tra i varii paesi, onde permettere alle rispettive

industrie di partecipare a quelle diverse Mostre estere, da cui dipende lo sviluppo dei loro affari all'estero in quell'annata.

Tutto questo sommato, ci pare conduca direttamente alla conclusione che di Mostre automobilistiche vere e proprie non se ne possa tenere in ogni nazione che una sola, e che questa debba farsi in principio d'anno e secondo quel turno che i buoni rapporti internazionali stabiliscono.

E dato che se ne debba tenere una sola anche in Italia (come si fa in tutti gli altri paesi), è giusto che questa sia Torino o Milano?

Ecco la domanda spinosa, a cui risponderemo in un prossimo numero.

Nino G. Calmi.

“La Stampa Sportiva”, 28 maggio 1905, Torino [00176]

L’Esposizione Automobilistica a Milano
E’ opportuno fare in Italia due Esposizioni annuali di Automobili?
Convenendo farne una sola deve farsi a Torino o a Milano?

Abbiamo chiuso alcune nostre brevi considerazioni su questa Esposizione Automobilistica Milanese, comparse nel numero scorso, ponendoci chiaramente e coraggiosamente la domanda: se essendo dimostrata l'opportunità elle il *Salon* annuale automobilistico in Italia sia unico per conservare le sue caratteristiche e la sua importanza, debba utilmente tenersi a Torino o a Milano?
Sappiamo quanto sia pericoloso discutere su questo argomento, sotto cui, bollono antiche per quanto inconsulte e piccine rivalità, assieme a grandi e importanti interessi.
Né vogliamo dimenticare che l'avere la *Stampa Sportiva,* per prima, lanciata in Italia l'idea di una mostra automobilistica annuale e averla, con successo qui a Torino, patrocinata per due anni, può fare velo al nostro giudizio. Una sola cosa sappiamo, che, al disopra delle amicizie e degli interessi (che il nostro giornale ha in larga misura, tanto a Torino quanto a Milano), sta la coscienza della propria missione, e noi, che sentiamo ancora come nei giornali sportivi si deve e si può scrivere per entusiasmo e mai per interesse, pur sapendo tutto questo, sentiamo il dovere di affrontare questa discussione.
Già abbiamo detto precedentemente come per le cause da cui muovono, per gli scopi che si propongono, per le caratteristiche che li informano, i *Salon* automobilistici devono essere annuali, tenersi entro i primi tre mesi dell'anno, durare 15-20 giorni al massimo, e non più di uno per ogni paese.
Queste ragioni che abbiamo svolte con considerazioni generali e obbiettive, si adattano ancor meglio all'Italia, dove abbiamo un'industria automobilistica floridissima ma nascente, e che a maggior ragione quindi risentirebbe il disagio della duplice spesa e della maggior perdita di tempo che porterebbe una seconda non necessaria edizione dell'annuale *Salon*.
Né può aver forza di argomento contrario il felice risultato delle due iniziative di Torino e di Milano di quest'anno, che entrambe videro rispondere al loro appello il centinaio di espositori che formano la schiera dei nostri industriali e commercianti sportivi, poiché occorre pensare alla novità del tentativo, alle fortuite coincidenze dei grandiosi festeggiamenti del maggio sportivo milanese, e a quel coefficiente di solidarietà che ha portato l'adesione anche degli incerti e dei nolenti, nel timore di vedersi sfuggire il favore d'un mercato e d'un centro importante come Milano.
I risultati veri e finali (quelli cioè che potranno registrare *tutti* gli espositori in generale, e non solo alcuni pochi), di questa Esposizione milanese, verranno forse segretamente in aiuto a rafforzare la nostra sicura convinzione che in Italia non si può e non si possa utilmente fare che una sola Esposizione annuale, e questa noi opiniamo debba essere quella di Torino.
Evitando i confronti, chiederemo ai fatti gli argomenti che giustificano questa nostra affermazione.
Come passato, indubbiamente Torino può rivendicare un'antica paternità pel nascente sport automobilistico, dovuta forse al trovarsi essa sulla strada delle importazioni di vetture francesi, e certamente alla sua fortunata ubicazione e alla bellissima rete di strade che la circondano. Qui l'automobilismo ha avuto le sue prime significanti affermazioni, qui fece i suoi primi passi l'industria nazionale, qui ebbe vita continuata e gloriosa il decano dei Clubs Automobilistici d'Italia, che oggi si onora di ospitare la sede del comune e generale A.C. d'Italia.
Ma qui sopratutto ha preso un insperato sviluppo e prevalenza l'industria automobilistica, sia quella nazionale che conta ormai 7 fabbriche e quello di importazione che ha qui il suo maggior centro, tanto che oggi Torino tiene il primato fra le consorelle d'Italia per numero di automobili in circolazione (contandone circa 497).
Qui si è formata ormai una tradizione automobilistica, che conduce a Torino dalle più lontane città d'Italia quanti si interessano allo sviluppo dell'industria automobilistica, e ogni anno noi salutiamo

qui tutte le personalità sportive d'Italia che quando non vengono per acquisti sono qui per informazioni e ragguagli di novità.
Qui dunque doveva sorgere ed è sorta l'idea della Mostra automobilistica, e quando molti increduli tentennavano il capo, il progetto veniva lanciato e portato a vittoriosa meta da un comitato di *sportsmen* e industriali torinesi.
Essendo qui il maggior centro di industria e di commercio automobilistico in Italia, la mostra di Torino ha trovato un coefficiente di riuscita nel minor numero di aderenti che disturbava, obbligandoli a trasferirsi in altra città per Atre questa mostra.
Col successo del primo tentativo veniva proclamata la ragion d'essere di queste esposizioni e lanciato l'annuncio del loro ripetersi annuale. E siccome si è riconosciuto che poco conveniva l'attuale locale a sede futura degli annuali *Salons* per iniziativa dei promotori dell'Esposizione Automobilistica di Torino veniva lanciato il progetto di dotare Torino di un grande palazzo delle arti e delle industrie dove le Esposizioni future troverebbero sede degna e sufficiente.
E mentre il grandioso progetto, che importa una spesa di oltre 700.000 lire e che ha il patrocinio di personalità come Sambuy e Villa, avanza lentamente, ma sicuramente verso la realizzazione, ecco sbocciare la coraggiosa iniziativa milanese, che si annuncia dapprima come occasionale e unica, ma che tende a divenire periodica e annuale.
In questa condizione di cose sembra a noi, e forse gli argomenti svolti sono in nostro appoggio, che ragioni di precedenza, di convenienza e di importanza, stiano a giustificare la cagione di rimanere dell'Esposizione di Torino, e ci allieta la speranza che queste nostre serene e franche parole possano evitare quel remoto pericolo di concorrenza e di dualità che potrebbe sussistere col ripetersi della Mostra milanese l'anno venturo, e che finirehbe per compromettere il principio stesso di questa Esposizione, che si è dimostrato uno dei coefficienti di miglioramento e di sviluppo economico e industriale del nostro paese.
Ci pensino i volonterosi promotori della Mostra milanese e vedano se al disopra delle ombre di campanile non sarebbe bello e utile che unissero le loro forti energie a quelle dei promotori della Mostra torinese, e tutti assieme uniti lavorassimo alla sempre miglior riuscita di questa Mostra; i cui benefici sono comuni a tutti quanti vi par-tecipano senza distinzione di residenza, e la cui importanza torna a vantaggio di tutta l'industria e lo sport automobilistico d'Italia.

Nino G. Caimi.

Il Concorso di Turismo dell'A. C. di Milano

Il concorso di turismo dell'A.C. di Milano ha avuto all'ultimo momento un partecipante nuovo e importuno — il pessimo tempo, persistente da quindici giorni — e che ha ridotto il numero dei partenti, indebolito e sconvolto tutta la compagine (forse non abbastanza buona) dei controlli e dell'organizzazione, e reso estremamente dura la prova pei coraggiosi che sono partiti.
I suoi risultati quindi risentono di questo impensato coefficiente, e se scusano un po' alcune mende e il numero limitato degli arrivati, sono però la glorificazione migliore per chi ha potuto, durante tre giorni interi, correre l'Italia secondo un orario prestabilito, attraverso strade divenute letti di torrenti e sotto un diinvio d'acqua persistente e incessante. E con gioia sincera possiamo compiacerci nel constatare che tutti i premiati nelle diverse categorie (eccetto una) sono macchine nazionali. La gloriosa *Fiat* mantiene alto il suo primato con due primi premi (I e IV classe) e un secondo (II classe), e con 3 vetture arrivate su 4 partite; la giovane e vittoriosa *Itala* prende il secondo posto nella 1» categoria per pochi punti, e ha 3 vetture arrivate su 3 partite; la *Züst* debutta con una splendida vittoria (prima nella II classe), e perde ogni *chance* nella I per un incidente di strada dovuto allo slittamento; la *Florentia* resiste (sola colla *Fiat)* nella IV classe e si piazza brillantemente seconda, dovendo rinunciare all'arrivo dell'altra vettura che aveva già fatto splendidamente una metà del percorso, per un incidente d'un passante che il conduttore salvò a prezzo della corsa e della macchina. Meno fortunata la *Isotta-Fraschini*, che se è esclusa dai primi posti, può però vantare due arrivate su due partite nel primo difficile circuito, e deve la esclusione a piccoli fortuiti incidenti indipendenti dalla bontà della macchina, affermatasi ancora una volta

ottima. Nella V classe la vittoria è rimasta alla piccola *Bébé Peugeot*, che insieme alle altre della sua classe ha meravigliato ognuno pei risultati dati, coprendo 600 km. in quelle condizioni. E con questa si portarono splendidamente le due *Olds-mobile* e la nuova vetturetta *Marchand,* che ha fatto un significante debutto. I risultati di questa categoria sono tra quelli che vanno maggiormente segnalati. Ma ci riserbiamo tornare su questo come su altri insegnamenti avuti dal concorso di turismo, e lasciamo per oggi che il nostro corrispondente milanese, che ha fatto il percorso come controllore, ci dia le sue impressioni di viaggio, e restiamo in attesa di conoscere il verbale della Giurìa nei suoi dettagli.
Solo constatiamo che il difetto organico di queste prove di turismo, che sta appunto nei controllori a cui è affidato un còmpito ben arduo come competenza e imparzialità, si sia qui accentuato per l'insufficienza delle istruzioni date a quelli scelti dagli organizzatori, nonché pel modo e le persone fra cui furono scelti, e senza contare la poca deferenza e cortesia con cui furono trattati (almeno qualcuno) da chi aveva il dovere di farlo con maggior tatto e forma.

N. d. R.

Note di viaggio

Fu, diciamolo subito, una vera prova di resistenza per questa industria che acquista sempre, giorno per giorno, il favore del pubblico.
Si trattava di stabilire se una vettura automobile, anche con strade pessime (come lo erano), in mezzo a tutte le inclemenze del clima e le intemperie di ogni sorta, potesse fare molti chilometri di strada col minimo di guasti, e con una velocità regolare da vero turismo.
Le strade erano ridotte come peggio non si poteva desiderare da chi voleva veramente esser sicuro della forza di una macchina: la pioggia, la grandine, le inondazioni (in molti punti l'automobile dovette far da canotto), tutto, tutto concorse a far sì che la prova riuscisse.
Io viaggiai, per il 2° circuito, sopra una *Florentia* 16 HP, e posso veramente affermare con coscienza che questa, come le altre vetture arrivate, ebbe, in tante contrarietà, a dare la perfetta dimostrazione dell'ottima costruzione di queste macchine che escono da case nazionali e che sono il nostro orgoglio vero e sentito. L'Italia oramai, in questo giovane ma forte ramo d'industria, si è affermata, e benissimo, e possiamo dire che fra qualche anno, seguendo l'ascensione verso il perfezionamento, non solo saremo completamente emancipati dall'estero, ma alle fabbriche stesse dell'estero offriremo una invidiabile concorrenza con la quasi sicurezza della vittoria.
Questo ha dimostrato il concorso turistico ora effettuatosi, malgrado le riconosciute irregolarità... del regolamento, a proposito del quale devo dire che come tutti i regolamenti di questa terra era interpretato diversamente da diverse teste, ciò che ne dimostra la non completa chiarezza.
Mi ricordo di Padova. L'ottimo signor Graziani fu un vero funzionario governativo, litigò, lottò, interpretò un po' a modo suo, e poi in faccia alle nostre valide argomentazioni (il conte Lazzara le faceva in pretto padovano) ed alle reciproche spiegazioni, si dovette persuadere che un po' di torto lo avevano tutti, compreso il compilatore di quelle norme, troppo numerose, e anche in qualche parte troppo elastiche nella interpretazione.
I controlli. Un altro fatto un po' trascurato, mi diceva pochi giorni addietro uno degli organizzatori, che il Club si era affidato completamente agli enti maggiori e migliori esistenti nelle città di controllo e parco chiuso, ma che conveniva con me che non tutti avevano risposto effettivamente bene all'appello.
A Firenze, mi si perdoni la franchezza, come si ha il coraggio di stabilire il parco chiuso in fondo alle Cascine, dove sotto una pioggia dirotta non si trovò alcun *comfort*, ed i poveri viaggiatori dovettero di notte ingaggiar delle vetture (e non sempre se ne trovavano) in cerca di un albergo in città, e rubare così tra andata e ritorno all'alba due buone ore sul già limitato ed indispensabile riposo dell' *équipe* viaggiante? E pensare che a Firenze ce ne sarebbero stati dei buoniparchi chiusi! Questione di buona volontà.
Altro lamento. Nei parchi chiusi, per il prezzo della benzina e olii, si giuocava a chi intascava di più! Anche in ciò gli organizzatori avrebbero dovuto imporre dei limiti.

Se in altra occasione i regolamenti meno... regolamentari e più osservati dagli stessi legislatori; i controlli più... controllanti (in qualche parte se ne andavano a casa per la pioggia), i parchi chiusi più comodi e meno negozianti, tutte queste cose insomma saranno modificate (dopo una prima prova è necessario riguardare di nuovo il tutto), potremo veramente affermare che le prove di turismo servono realmente all'affermazione dell'automobile nei suoi scopi veri e pratici.

Le partenze furono da noi già pubblicate. Ecco le vetture per ordine di arrivo:

N. par	Cat.	Marca. .	HP.	Conducente	Ora
19	2°	Züst	40	March. Ginori	17 1'
28	4°	Fiat	16	Cedrino	17' 17
61	2°	Fiat	24	March. Ferrerò	17 35
9	1°	Itala	24	Raggio	17 51
1	1°	Fiat	24	Lancia	18 24'
6	1°	Itala	24	M. Ceirano	18 14'
35	5°	Oldsmóbile	7	Soldati Leone	18 40'
12	1°	Fiat	24	Cagno	19 2'
33	4°	Florentia	16	Mochi	19 13'
36	5°	Oldsmóbile	7	Monseleson	19 26'
4	1°	Isotta Fras.	24	Trucco	19 34'
38	5°	Peug. Bebé	7	Reale	19 56'
14	1°	Peugeot	24	Perret	20 20'
39	5°	Marchand	10	Tamagni	21 14'
5	1°	Itala	24	M. Fabry	21 36'
3	1°	Isotta Fraschini	24	Vinc. Fraschini	22 9'

L'arrivo avvenne per tutte nel giardino della Esposizione Ciclo-Automobilistica, dove le vetture rimasero esposte al pubblico e poi pesate e controllate.
Finalmente, dopo varie proteste e riunioni della Giurìa con i Commissari, dopo aver constatato che ogni carrozzeria più o meno difettava di qualche piccola parte del peso regolamentare, domenica 21 si ebbero le classifiche in questo ordine :

PRIMA CLASSE.
1° Lancia Vincenzo (Fiat 24 HP), «Coppa del Presidente» dell'A. C. M. cav. Massoni e L. 5000.
2° Ceirano Matteo (Itala 24 HP), «Coppa del Club» e L. 1000 e Coppa dell'A. C. di Milano.
3° Cagno Alessandro (Fiat 24 HP), «Grande medaglia d'oro».
SECONDA CLASSE.
1° Marchese Renzo Ginori (Fiat 24 HP) «Coppa di S.M. il Re».
2° March. Ferrerò di Ventimiglia (Fiat 24 HP), «Coppa del nobile Pompeo Confalonieri».
QUARTA CLASSE.
1° Cedrino (Fiat 16 HP), «Targa del T.G.I.» e L. 1000.
2° Mochi (Florentia 16 HP), «Grande Medaglia d'oro» e L. 500.
QUINTA CLASSE.
1° Reale (Peugeot Bébé) «Coppa dei Soci» e L. 1000.
2° Soldati Leone (Oldsmóbile), Medaglia d'Oro Reinach e L. 300.
3° Tamagni (Marchand), grande medaglia d'oro.

Raffaele Perrone.

Didascalie Foto

La Fabbrica di Automobili "Florentia,, concessionaria per L'Italia della Licenza Rochet-Schneider di Lione, ha mandato a questa mostra due magnìfici châssis , l'uno da 16 e l'altro da 35 HP che attestano assai favorevolmente della capacità di questa Casa. Il 16 HP, che già così ottime prove ha dato anche nell'ultima automobilitazione invernale, è finito con tale accuratezza e precisione da destare un vero senso di meraviglia. E' questo il tipo leggero e veloce per turismo, con l'accensione a magnete per rottura, e regolatore automatico, di facilissima guida e di regolarissimo funzionamento. Il 35 HP rappresenta l'ultimissima creazione della Casa Rochet-Schneider. E' una potente macchina che può raggiungere con facilità i 90 Km. all'ora, grazie specialmente a tutti i giuochi di sfere entro i quali girano anche gli alberi del cambiamento di velocità. La frizione, grandissima, è metallica, progressiva e sicura. In ambedue questi tipi la trasmissione è fatta per catene. Il potente e moderno macchinario e la maestranza già praticissima di questi lavori ha così permesso alla Florentia di prendere in breve uno dei primi posti nella nostra industria nazionale, posto che saprà certamente conservarsi e migliorare ora che la nuova Società recentemente costituitasi dà affidamento di uno sviluppo sempre crescente e di un avvenire oltremodo prospero e remunerativo. Chiudiamo questo breve cenno col segnalare un fatto che torna a grande onore di questa importantissima Fabbrica: essa ha offerto un châssis 16 HP Licenza Rochet-Schneider al Comitato della Mostra, come premio di una lotteria a beneficio dell'Ospedale dei bambini e dell' Istituto oftalmico di Milano. Il successo della Florentia è reso così assai più brillante da questo atto generoso.

Mochi su vettura Florentia 16 HP, 1° premio ed unico arrivato nella IV classe (commissario a bordo era Raffaele Perrone della «Stampa Sportiva» (foto Luca Comerio – Milano)

“La Stampa Sportiva”, 27 agosto 1905, Torino [00189]

Nel commercio sportivo

Tutti coloro che si interessano seriamente allo sviluppo della nostra industria automobilistica, specialmente dopo i brillanti risultati che essa ha saputo ottenere nelle più importanti gare all'estero, avranno appreso con rincrescimento la notizia che un incendio si è sviluppato, poche sere or sono, nei grandi stabilimenti della *Florentia* a Firenze.

Siamo ben lieti di poter comunicare oggi che l'incendio non ha arrecato gravi danni alla *Florentia;* esso fortunatamente si è svolto in locali affatto secondari, ed ha distrutto accessori di ricambio provvisti per scorta; per modo che le sue conseguenze non avranno alcun contraccolpo sulla produzione.

Ma già che siamo sull'argomento, e per quanto temiamo di sembrare indiscreti, non possiamo fare a meno di accennare ad alcuni grandi passi che la *Florentia* sta per muovere... se non li ha già mossi completamente.

Ci consta adunque che a giorni la sua Direzione generale verrà assunta dal signor Federico Airault, già ingegnere in capo della importante fabbrica parigina di automobili *Hurtu,* ora direttore degli importantissimi stabilimenti *Bouchet*, pure di Parigi. Egli ha già anticipato il suo programma e nelle officine ferve sin d'ora il lavoro per la preparazione dei novissimi tipi *Florentia*, e dei canotti - automobili, pei i quali l'ing. Airault ha speciale competenza, acquistata nella Marina militare francese, della quale è stato maestro meccanico, laureato alla scuola di Brest.

Sappiamo anzi che alla Spezia, in una delle migliori posizioni del golfo, la *Florentia* ha testé acquistato, a riva di mare, un vasto terreno per impiantarvi un cantiere per la costruzione dei suoi canotti a motore.

In pari tempo verrà aperta a Milano una grande agenzia - garage *Florentia,* destinata ad essere uno dei più comodi e brillanti centri dell'automobilismo.

Cosi l'industria italiana progredisce sicura verso la sua completa emancipazione dall'estero, meritandosi sempre più tutto il nostro plauso ed il nostro incoraggiamento.

“La Stampa Sportiva”, 03 settembre 1905, Torino [00190]

Come si svolgerà la settimana Automobilistica bresciana

Quando il presente numero della *Stampa Sportiva* giungerà a Brescia, si avrà l'inaugurazione della grande Settimana Automobilistica. Così spiegato in altra pagina il significato della importantissima riunione sportiva italiana, ricordati i suoi benemeriti organizzatori, riassumiamo qui il programma pubblicando, con i *profili* delle varie manifestazioni turistiche e sportive, le fotografie dei due più temibili campioni fra i concorrenti alla Coppa Florio, e cioè: Lancia, detentore della Coppa d'Italia, vincitore della gara del Circuito bresciano del 1904, ed Héméry, il guidatore della Darracq, che vinse recentemente il Circuito delle Ardenne. [...]

Giovedì, 7 settembre. — *Corse di canotti automobili sul lago di Garda.* — Al mattino: Corsa Desenzano-Riva di Trento e ritorno, *pei racers,* km. 105. Nel pomeriggio: Crociera Desenzano-Sirmione-Lazise-Bardolino-Garda-Maderno-Gardone Riviera-Salò-Desenzano, *pei cruisers ed extra-regolamentari.*

Ecco i nomi dei canotti inscritti alle corse motonautiche del Garda (7 ed 8 settembre), senza distinzione di categoria e di serie. Il primo nome è quello del battello, il secondo quello del costruttore del motore, il terzo quello del costruttore dello scafo.

Le Dubonnet, Delahaye, De la Brosse et Fouché; *La Rapière* (miseramente affondata sul lago dei Quattro Cantoni), Panbard-Levassor, Tellier Gérard; Mew-Trèfle, Richard-Brasier, Luce; *Legru-Hotchkiss,* Hotchkiss, Legni; *Fiat XI,* Fiat, Gallinari; *Fiat X,* Fiat, Gallinari ; *Fiat IX,* Fiat, Baglietto; *Svan II,* Società meccanica bresciana, Società veneziana automobili nautiche; *Redibis,* Züst, Gallinari; *Le Tétu,* Panhard-Levassor, Despiyols; *Clément-Bayard,* Clément-Bayard, Tellier; *Lanturlu II,* Delahaye, Pitie; *Garda,* Società meccanica bresciana, Società veneziana automobili nautiche ; *Princesse Henriette,* Delahaye, Gallinari; *Mercédès IV,* Daimler-Mercédès, Max Oertz; *Mendelssohn,* Mutel, Grenié; *O.P.N.*, Thornycroft, Cantieri Pattison Napoli ; *Florentia II,* Fabbrica toscana automobili, Bisio; *Excelsior VII,* Picker Moccand, Celle; *Banzai!,* Daimler-Mercédès, Baglietto; *De Diétrich-Cachat,* De Dietrich, Celle; *Delahaye V,* Delahaye, Blondeau et Deschamps ; *Fina,* Volpi, Taroni, Forcess Mors.

Venerdì, 8 settembre. — *Grande Corsa del Benaco.* — Giro completo del lago per ogni categoria di canotti, km. 150. Al primo arrivato Coppa del Duca degli Abruzzi; al primo dei *racers* Coppa della città di Riva di Trento. [...]

“La Stampa Sportiva”, 10 settembre 1905, Torino [00191]

Nota didascalica alla prima pagina
Il successo della grande riunione Bresciana è costituito dalle due grandi prove: quella dei Canotti sul Lago di Garda, che per la prima volta in Italia assurge a importante gara internazionale e quella del Circuito di Brescia-Cremona-Mantova, che colle Coppe Florio e Conte di Salemi è diventata quest'anno una delle classiche prove europee.

Come si svolge la Settimana Sportiva di Brescia
Che cosa e che cosa vuole essere l'esposizione - La Coppa delle motociclette - Per una prova di veicoli industriali mancata - Grido d'avvertimento per il domani - I Canotti sul Lago di Garda - Chi vincerà il Circuito e la Coppa Florio?

La grande settimana sportiva di Brescia è incominciata e, quello che conta, s'è iniziata sotto i migliori auspici, poiché l'unico alleato che mancava per completare gli *atouts* favorevoli, il bel tempo, è stato finora della partita e promette di rimanere fedele.
Come tutte le cose che rimangono e lasciano traccia, anche questa settimana è cominciata modestamente, e solo col suo svolgersi aumenterà l'interesse, che raggiungerà il gran *clou* colla corsa del Circuito di domenica.
L'Esposizione in Crocera San Luca è la continuazione di quelle che vi si svolsero in passato. E cioè, convenendo a Brescia, in questa circostanza, alcune centinaia di vetture e alcune migliaia di motoristi, il Comitato ha pensato di offrire, specialmente agli industriali e commercianti locali, l'opportunità di una specie di mostra campionaria, in cui sono esposti specialmente i tipi correnti di accessori, forniture, assieme a qualche vettura.
A questo titolo vanno considerate queste mostre, che non sono in nessuna maniera da confondersi colle grandi esposizioni, e che nessuno *sportsman* si è mai creduto di andar a vedere come tali.
Hanno però la loro utilità, come *réclame*, visto che in pochi rami del commercio, come in quello sportivo, la *réclame* ha assunto importanza così grande da costituire uno dei migliori coefficienti di riuscita. E dato appunto che lo scopo fosse quello di far *réclame*, noi seconderemo ben volontieri gli intraprendenti espositori, riportandone qui l'elenco:
Bruni Santo, Pandini, di Brescia; Fratelli Soldiati, Ferrari e C., Graziani, Ricordi e Molinari, Fratelli Picena, Manifattura Martiny, Reyna e Zanardini, Canavesio, Dunlop, Vailati, De Bonmartini, Gianoli e Bonardi, quelli di Milano ed altri di Torino.

Intanto, come numero fuori programma e come opportuno *lever du rideau* delle feste automobilistiche, si è avuto il *criterium* della Coppa Brescia, che un giornale sportivo milanese ha organizzato già l'anno scorso e che con sufficiente successo si è ripetuta anche quest'anno.
Caratteristica di questa prova, che è riservata alle motociclette da turismo, è l'iscrizione e la classifica per *équipes,* e cioè ogni casa non può iscrivere che tre concorrenti, e la premiazione dipende dalla somma dei punti ottenuti da tutti e tre i concorrenti.
La classifica ha per base il consumo, la regolarità, la resistenza, il prezzo, la leggerezza, ecc.
La forza del motore dev'essere quella ordinaria da turismo (3-4 HP) e la velocità massima deve risultare di 25 km. l'ora come media. Completano il concorso delle speciali prove di salita da farsi dopo l'arrivo.
Il percorso è di 1000 km., diviso in parecchie tappe.
L'anno scorso dei partecipanti a questa corsa (Ditte con 3 concorrenti ognuna) la vittoria rimase alla Casa Peugeot, che coi suoi tre campioni: Giuppone, Reale e Picena, si aggiudicava la maggior somma di punti.
Quest'anno i partenti furono solo 7 (Werner-Zedél, Peugeot, Adler, Nekalsumer, Marchand, Stucchi, e Primus).

Il percorso comprendeva quattro giornate e quattro tappe di 250 km. l'una — Milano-Spezia, Spezia-Firenze, Firenze-Padova, Padova-Brescia, e fu coperto con ammirabile regolarità dalla maggior parte dei concorrenti, e ben 18 di 22 partenti giunsero al traguardo di Brescia nel pomeriggio di domenica.
Eccone i nomi :
Pavesi *(Stucchi);* Emanuelli, Pusterla e Pedraglio *(Nekarlsumer);* Castagnola (T.C.); Neidi e Corizza *(Stucchi);* Fracassi e Merosi *(Marchand);* Lorenzetti, Bucher *(Zedel);* Bellorini, Fischer e Repetato *(Adler);* Marobello, Rava e Robotti *(Primus).*
Sfortunata fu 1'*équipe* della Peugeot ritiratasi durante il percorso, e disgraziato il corridore Morando che urtando contro un sasso si feriva abbastanza seriamente e comprometteva la *chance* della Casa *Marchand,* di cui montava la macchina, e che ha fatto una splendida marcia con Merosi e Fracassi.
Ammirevoli specialmente le *performances* della *Stucchi*, la grande marca nazionale sempre vittoriosa, come pure le *Zedel* e le *Nekarlsumer.*
Splendido il debutto in corsa delle *Primus;* una eccellente marca torinese, che forse non è abbastanza conosciuta e apprezzata come merita.
I risultati ufficiali e la premiazione non saranno resi noti che fra qualche tempo.
Segnaliamo intanto il risultato complessivo che parla della bontà come mezzo di locomozione anche della tanto combattuta motocicletta, e che afferma i rapidi progressi e le continue innovazioni che va facendo quest'industria, capace ormai di dare macchine che alla convenienza e all'utilità riuniscono la sicurezza, la resistenza e la regolarità di funzionamento.

II concorso dei veicoli industriali — a cui il Comitato aveva pure dedicato le dovute cure e un buono e ricco programma — è andato a vuoto e i due unici volenterosi concorrenti che hanno risposto all'appello, la *Fiat* e la *Martini*, metteranno i loro veicoli a disposizione dei Comitato come mezzo di trasporto.

E' davvero un peccato che l'industria automobilistica, troppo assorbita e guastata dai lauti guadagni che dà la costruzione delle vetture sportive, abbia finora fra noi trascurato, salvo qualche eccezione, questo importantissimo e utile ramo di applicazione automobilistica.
E' un domani tutto da fare e da sfruttare che attende l'automobilismo, e gli sforzi di chi sa prevedere un po' più in là della punta del naso tendono appunto a preparare combattenti e riserve per il momento in cui la lotta si trasporterà su questo campo.
Naturalmente non si può chiedere a degli industriali di tralasciare lavori rimunerativi per dedicarsi a studi e tentativi incerti e non facili, tanto più quando, come ora, la richiesta di vetture da viaggio e da passeggio è superiore alla produzione, e giustifica l'alto livello dei prezzi a cui si mantengono gli automobili.
Ma occorre prevedere che a questa età dell'oro subentrerà (e forse fra non molti anni) quella del ferro, e cioè quella della concorrenza strenua ed accanita in cui dovranno entrare le fabbriche per trovare una via di collocamento ai loro prodotti. E allora, mentre il ribasso nei prezzi di automobile sarà il buon risultato di questa lotta, preziosa alleata di vittoria sarà la preparazione fatta in tempo per rivolgere l'attività delle.nostre grandi fabbriche a vie nuove in cui la concorrenza mancherà, pur avendo come applicazione campi sterminati dalle larghe e copiose messi.
Su questa strada si è già messa la Francia, che ha sentito la voce dei tempi nuovi e che comincia a sentir gli effetti della fortunata concorrenza che le sta attorno, e che dopo aver veduto per varii anni riuscir vuoti e senza interesse questi concorsi per veicoli industriali, proseguiti con nobile e intelligente tenacia, ha finalmente quest'anno salutato una ventina di concorrenti al recente concorso bandito dall'Automobile Club di Francia col concorso del Ministero della guerra.
Noi lanciamo in questa circostanza l'avvertimento d'allarme ai nostri industriali, e ci ripromettiamo quanto prima tornare sull'interessante argomento, e così anche mancato il concorso di Brescia avrà servito alla causa dell'automobilismo industriale in Italia.

Mentre il nostro giornale va in macchina, si preparano le due giornate di gare di canotti automobili sul Lago di Garda, e si intensifica l'attesa per la grande corsa del Circuito di domenica.
Circa alle prime, al momento in cui scriviamo, non abbiamo notizie sicure sulle partecipanti.
Solo sappiamo delle astensioni del *Dubonnet* (motore Delahaye, 150 HP), che si annunciava uno dei concorrenti più temibili per la Coppa del Duca degli Abruzzi; della *Fiat* di Baglietto, della *Fiat X* e *XI* di Gallinari, dell'*Ibis* di Strambio e di *La Rapière,* colato a fondo nelle recenti gare di Lucerna.
Degli altri concorrenti poco finora si sa, specialmente degli italiani, se si fa eccezione dei *Fiat X,* il glorioso vincitore dell'Algeri-Tolone, che l'abilità di un Gallinari ha ricondotto in patria; degli altri poco si sa.
Tra i concorrenti che sono già arrivati e che sembrano certo partenti vi sono il il *Mercédès IV,* che già figurò onorevolmente in precedente, il *Delahaye VI, Nautilus* (forse il *New-Trèfle,* vincitore del *meeting* di Lucerna).
Per gli italiani si attende con viva curiosità alla prova ie due imbarcazioni dei «Veloccim» di Venezia («Società Veneta Automobili Nautiche»), *Garda* e *Svan II,* il *Florentia* (una costruzione dovuta alla coraggiosa fabbrica fiorentina e di cui ha disegnato lo scafo il Bixio di Viareggio), e qualcuna delle eccellenti barche del Volpe di Milano.
A quanto pare i concorrenti non saranno troppo numerosi, ma si tratta di un primo serio esperimento che si sta tentando fra noi, dove questa industria delia costruzione automobili nautiche è appena al suo inizio, e che quindi ha bisogno di essere sorretta e incoraggiata nei suoi primi passi, che non possono essere che modesti e limitati. Non ci vorrà molto tempo perché il fanciullo si rinfranchi e snodi i suoi passi!

Quello che costituisce il vero successo della riunione di Brescia è la gran corsa automobilistica di domenica. Sfrondata di ogni altra categoria, limitata alle sole grandi vetture, meglio si avvicina per programma alla grande prova della Gordon Bennett e della Coppa Vanderbilt, fra cui ormai ha preso il suo vero e degno posto.
E interessantissima dal doppio lato sportivo e nazionale si annuncia la lotta di domenica sul gran Circuito Brescia-Cremona-Mantova-Brescia (3 giri, chilometri 501).
Le ultime notizie dànno come sicuri partenti fra gli stranieri Duray e Rougier colle *De Diétrich,* Wagner e Héméry colle *Darracq,* Terry, Gasteaux, Cortese e Florio colle *Mercédès* e pare anche Charlès colla *Clément-Bayard.*
E' dunque una lotta formidabile di ben nove concorrenti, scesi a contrastare duramente la vittoria all'industria italiana, e giacché il duello si annuncia specialmente interessante sotto questo punto di vista, vogliamo tentare una specie di pronostico sul suo esito, facendo però fin d'ora le più ampie riserve sulla sua fondatezza, dovendo chiedere a coefficienti incerti e tutti subbiettivi gli elementi di previsione.
Il lotto delle *Mercédès* noi lo impersoneremo nel suo capo *équipe,* cav. Florio, sia perché conosciamo il cuore del giovane guidatore, che ha il vantaggio di conoscere la strada e che certamente avrà al suo comando la vettura migliore.
Delle due *De Diétrich* è forse più temibile quella di Duray, anche perché guidata da corridore che ha già fatto l'anno scorso la corsa. Tra le due *Darracq* quella Héméry ci sembra più fedele beniamina della vittoria — quindi tra Florio, Héméry, Duray, potrebbe specialmente svolgersi la gara — e fra queste i recenti risultati di corsa ci farebbero opinare che la *Darracq* sia più veloce della *De Diétrich* — non avendo la *Mercédès* dimostrato nella recente Gordon di aver fatto vetture più veloci di quelle francesi.
E tra gli italiani (cinque *Fiat,* guidate da Lancia, Nazzari, Cagno, Weillschott e Gandini) e tre *Itala* (guidate da Ceirano, Fabry e Raggio) a chi dare la preferenza nelle previsioni come campioni nazionali? Certamente senza menomare il valore della *Itala* (che debutta in corsa di grandi vetture e delle cui macchine abbiamo avuto informazioni eccellenti), si dovrebbe credere che le *Fiat,* che hanno dimostrato alla Gordon Bennett di essere le vetture più veloci, su un circuito migliore dovrebbero rimanere tali, e dato come l'esperienza conta, anche come guidatori i tre professionisti: Lancia, Nazzari e Cagno, dovremmo accordare maggior fiducia.

Difficile è dire di questi tre chi dovrebbe essere in testa, Lancia avrebbe diritto a questo posto, ma siccome le corse sono anche un po' gioco di fortuna e questa sembra un po' imbronciata col buon Lancia in questi ultimi tempi, così la previsione di Lancia primo (senza alcuna buona e fondata ragione) non ci viene spontanea; vediamo invece un duello Nazzari-Cagno, in cui mettiamo Héméry e Duray. E qui sta il nodo gordiano.

Ma ormai sui nostri pronostici grava troppo quello che è anche il nostro desiderio più forte: la vittoria italiana — e non sapendo ben chiaro se facciamo una previsione o riconfermiamo un augurio — noi speriamo di poter salutare a Brescia una graduatoria in cui i due italiani, come già al Cenisio, siano ai due primi posti.
Ma a tutti questi punti interrogativi risponderà la gran corsa, che si inizierà proprio quando i nostri lettori scorreranno questo giornale.
Lasciamo che ora parlino i fatti — a noi i commenti nel prossimo numero.

Nino G. Caimi.

"La Stampa Sportiva", 03 settembre 1905, Torino [00192]

La riunione dei canotti sul Garda
Fu un vero successo? Condizioni di questa nuova industria. Errato indirizzo. I vincitori.

Se noi consideriamo separatamente i due intenti che devono aver mosso i volonterosi promotori di questa riunione, giungiamo più facilmente a esatte conclusioni.
Giudicando i risultati solamente dal punto di vista dell'interesse locale, bisogna convenire che il proposito lodevole di buoni cittadini, che intendono con un mezzo qualsiasi richiamare l'attenzione del gran pubblico sulle bellezze ignorate del loro paese, e colla preziosa alleanza degli entusiasmi e delle simpatie sportive far conoscere a un gran numero di italiani luoghi incantevoli, rimasti fin qui soggiorno quasi esclusivo dei forestieri, e degni di essere preferiti per villeggiature estive ed invernali; niun dubbio, io credo, può sorgere sulla completa riuscita di questa iniziativa.
Il contributo che il Comitato bresciano ha chiesto e ottenuto dai varii paesi del Lago di Garda, fu generosamente ripagato, conducendo su quelle incantevoli sponde una folla eletta e numerosa, che prima e dopo aver seguito le gare a Desenzano, si è disseminata nei varii punti della riviera e si è spinta come riflusso d'onda fino a Riva, la linda e graziosa cittadina trentina, che quasi a malincuore sembra specchiarsi in questo bel lago italiano, avendo accanto a sè i colori della bandiera austriaca su lei dominante.
Nelle due giornate del *7* e 8 settembre i bianchi battelli, che come superbi cigni lentamente solcavano il Benaco, rigurgitavano di passeggieri, gli alberghi di Desenzano, Sirmione, Salò, ecc., erano tutti affollati, e i più contenti fra tutti erano coloro che vedevano per la prima volta il lago di Garda e che avevano sinceri entusiasmi e comune l'ammirazione per le bellezze scoperte. Col pubblico numeroso ed elegante, non è mancato alla riunione dei canotti sul Garda quel successo di interesse e volgarizzazione, che per la vita di uno sport nuovo come 1'autoyachting è uno degli elementi più preziosi, e anche da questo punto bisogna rallegrarsi cogli organizzatori del *meeting* del Garda, che hanno fatto a una gran parte del pubblico sportivo d'Italia la prima presentazione di ciò che è *cruiser* e *racer,* e dato una facile idea di quello che è una riunione di canotti automobili.
Molti *sportsmen*, che fin qui erano rimasti indifferenti a questo nome di canotto automobile, hanno compreso qual segreto interesse si racchiuda in quel piccolo guscio di noce, in cui sembra imprigionato un'anima in sussulto, avventantesi rabbiosa contro l'acqua e sollevando sul suo passaggio dei ciuffi di bianca schiuma gorgogliante.
Quel fremito che dà lo spettacolo della forza e della velocità, che è il fattore primo d'ogni entusiasmo sportivo, ha attraversato per la prima volta le vene di quelle migliaia di *sportsmen* accorsi al *meeting* del Garda. E' questa una impressione che non si cancella, è un seme che rimane e darà frutti, riadducendo a queste gare gran parte di questo nostro pubblico amico dello sport, e chi ne guadagnerà sarà il nuovo sport, che sentendosi sostenuto e seguito dall'interesse del mondo sportivo, con maggior lena e migliori risultati lavorerà alla sua affermazione.

Quello che forse è mancato nella riunione del Garda, fu il successo sportivo. Pochi gli inscritti, di forze dispari e lottanti in un campo di regata troppo vasto perché il pubblico potesse seguire le fasi della gara. Ma di queste mancanze non va data colpa al Comitato.
Qualcuno ha creduto vedere nelle varianti apportate al programma (riduzione di qualche premio), un motivo di mancato intervento di qualcuno dei concorrenti, ma non crediamo fondato questo appunto. Ricco e numeroso di premi era il programma, e si è visto praticamente che, dato l'esiguo numero di inscritti, fin troppo generosa fu la raccolta dei premi.
Qualcuno ha pure criticato il programma, ma che colpa ha il Comitato di Brescia se finora i grandi reggitori del nuovo *sport,* e cioè Automobili e Yachting Clubs, non hanno trovato altro mezzo di classifica che quello della lunghezza dello scafo?

Siamo anche noi d'accordo che fare un canotto come l'*Antoniette,* lungo meno di 8 metri, e mettervi sopra due motori da 90 HP, è teoricamente un assurdo, e si ha lo spettacolo d'un leggero fasciame messo attorno a un motore, anziché quello d'una imbarcazione chle chiede a un motore la sua forza di propulsione.
Ma finora non fu trovato un coefficiente diverso di stazza, e fino a quando il problema non sarà risolto, su questo errato concetto si faranno le gare.
Come pure della mancanza d'un numero maggiore di concorrenti non si può far colpa al Comitato. Abbiamo visto in questi ultimi tempi mancare quasi completamente gli inscritti in altre importanti riunioni dell'estero, pure sostenute e ancor più care al cuore di quella stampa francese, in cui il Comitato bresciano aveva fatto così sicuro e completo affidamento. All'infuori del grande *meeting* di Monaco, è questa la sorte toccata a quasi tutte le riunioni di autoyachting tenutesi fin qui. E' uno *sport* ancora troppo giovane, e quel che più conta, il suo allevamento è finora affidato quasi esclusivamente a quelle fabbriche automobilistiche che hanno già per loro conto un lavoro eccessivo. Gli manca quindi da parte dei suoi stessi protettori quella cura e quell'aiuto efficace ed esclusivo che dovrebbe avere, e solo nei ritagli di tempo e in via secondaria, ci si occupa di lui.
Esso dovrebbe invece (e forse poco per volta sarà questa la strada per cui si incammminerà) trovare la sua sede presso i cantieri di costruzioni navali. E questo è il terreno preparato in cui il nuovo mezzo di locomozione nautica potrà aver studi e cure. E' qui che il problema importante e finora insoluto dello scafo, può essere risolto. La fabbrica di automobili darà il motore, nei cantieri se ne dovrà studiare gli organi di adattamento e il rivestimento.
Saranno quindi i cantieri i futuri interessati alle gare di canotti, giacché essi dovrebbero esserne i venditori.
Quando tutto questo nuovo indirizzo di cose si sarà determinato, il cammino del canotto, ora incerto e saltuario, si tramuterà iu corsa trionfale. Gli esperimenti dell'oggi non possono essere che promesse pel domani, e se così stanno le cose, come si può far colpa al Comitato di Brescia se 7-8 canotti soltanto hanno risposto al suo appello e reso scarso l'interesse delle gare?

Delle imbarcazioni intervenute alla riunione del Garda, l'*Antoniette III* si rivelò la più veloce. E' questa una recentissima costruzione del noto cantiere francese Pitre, che nulla ha di notevole nello scafo, brevissimo e stretto, tagliato ad angolo retto, a linee diritte a prua, e dalla prora mozzata come il *Fiat X.* Notevole il gruppo motore, composto di due motori da 90 HP Panhard Levassor, da 8 cilindri caduno.
L'*Antoniette III* possedeva già il *record* dei 100 km. Al Garda ha vinto la Coppa del Duca degli Abruzzi e la Coppa della città di Trento, giungendo prima nel Gran Premio Benaco e coprendo i 150 km. del giro di tutto il lago in ore 3 2' 48". Nonché la corsa *Cruiser* di 105 km. (coperti in ore 2 54") in cui ha battuto di pochi minuti il *New Trèfle.*
Questa imbarcazione, munita di motore Richard Brazier da 120 HP, si presenta splendidamente come linee di scafo, elegantissime e armoniche.
Nel primo giorno impressionò come velocità, e fu battuta da *Antoniette* per poca distanza e forse per aver allungato il percorso, nel secondo non potè presentarsi in gara e quindi è mancato quel giudizio d'appello che molto attendevano sul suo valore.

Nella categoria dei *cruisers,* il più veloce si dimostrò il *Delahaye VI,* una bellissima imbarcazione dalle linee robuste e forti, che ha marciato con una regolarità meravigliosa. Esso ha vinto la gara del 7 settembre (km. 65), battendo un lotto di sette avversari, e si piazzava secondo dietro l'*Antoniette* nel Gran Premio Benaco, coprendo i 150 km. in ore 4 25'50". Di tutti gli altri concorrenti esteri ricorderemo l'*Excelsior,* una buona imbarcazione di costruzione svizzera; il *Mercédès IV,* un glorioso campione ormai ridotto a canotto da passeggio e quindi non atto alle grandi velocità.
L'Italia era scarsamente rappresentata sul Garda. Vi erano infatti, assieme al glorioso *Fiat X,* del Gallinari, tre soli altri canotti, e cioè il *Florentia II* (scafo Bisis), il *C.P.N.* (cantieri Pattison Napoli, scafo Thornicroft) e la *Nina* (una costruzione non recente del Taroni, motore Volpi).

Il *Fiat X* ha troppo luminosamente dimostrato le sue qualità nella Algeri-Tolone, per essere ora discusso. Solo osserveremo che esso si è dimostrato più atto a correre sul mare che sul lago, e che ormai risente della sua età in confronto di avversari costruiti alla vigilia di questa corsa e che hanno fatto tesoro di tutti quegli ammaestramenti che l'esperienza ha suggerito, non escluso l'aumento della forza del motore.

La linea dello scafo Gallinari si impone ancora una volta all'ammirazione dei tecnici, mentre i profani si chiedevano stupiti se era proprio quel guscio di noce che aveva osato tentare la traversata del Mediterraneo.

La *Florentia* ha fatto un eccellente debutto con questa sua prima costruzione dalle linee svelte ed eleganti. Il motore di 36 HP non poteva dare, in confronto delle triplicate forze avversarie, risultati migliori, e noi salutiamo augurando la comparsa di questo nuovo prodotto della intelligente attività dell'ottima fabbrica fiorentina, che sarà una delle più temibili concorrenti in future gare.

L'imbarcazione napoletana portava l'impronta come genialità e bontà del grande stabilimento da cui era uscita, e si piazzava assai bene nelle gare del giovedì.

Peccato siano mancate le imbarcazioni del Baglietto di Varazze, l'*Ibis* e il *Redibis* del Gallinari, e non siano ancora scesi in lotta i Bava, i Costagata, i Taroni a rendere non solo più interessanti le gare, ma ad attestare che anche nei nostri cantieri si sta studiando questo importante problema delle automobili nautiche, e vi è chi lo sa risolvere così bene, come si fa all'estero.

E' questa una convinzione che attende una conferma maggiore dai fatti.

Nino G. Caimi

“La Stampa Sportiva”, 15 ottobre 1905, Torino [00196]

Nel commerco sportivo
Fabbrica d'automobili FLORENTIA
La fabbrica d'automobili *Florentia* di Firenze, ha assunto come nuovo direttore (al posto dell'ing. cav. Picello, cessante) l'ingegnere Federico Airault.

“La Stampa Sportiva”, 26 novembre 1905, Torino [00202]

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 perché 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, perché 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 raggnippati 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, poiché 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* pél 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 *Mercìdés* 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 *châssis* ammirabili e ammirati, fra cui spicca il *Panhard Levasseur* (6 cilindri 50 HP); la *De Diétrich,* la *Darracq* (che espone la vettura di Héméry), la *O.G.*V., la *Peiugeot,* 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.

Comunicazione Pubblicitaria
Per il 1906 *Le Primarie Fabbriche Nazionali d'Automobili:* E. Bianchi e C., Florentia, 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.

“La Stampa Sportiva”, 03 dicembre 1905, Torino [00203]

La carrozzeria nell'automobile
Sua importanza e sue benemerenze - Per un concorso - Una geniale trovata

A convincere il più ostinato e miope contraddittore dell'importanza a cui è assurta la carrozzeria nell'odierna industria automobilistica, quando non bastassero i ragionamenti e gli esempi, si potrebbero citare le cifre che rappresentano i capitali avviatisi verso quell'industria amica e alleata del motore a benzina, e che anche fra noi in Italia assurgono a oltre una mezza dozzina di milioni.
Sono infatti sorte a Torino, a Milano, a Firenze e in altri centri minori delle potenti società a rilevare e a dare incremento ad aziende già forti di esperienza e di clienti, o a crearne delle nuove e a dare a questo ramo di industria un posto che viene subito dopo quello dell'industria motori.
E infatti dall'accoppiamento del motore alla carrozzeria risulta l'automobile, e senza la perfetta espressione di entrambi questi coefficienti, non può il cliente avere la risultante di una buona vettura.
Nate assieme queste due industrie e per molto tempo quasi confuse, giacché la stessa fabbrica costruttrice del *chassis* si incaricava di fornire la vettura completa, si sono a poco a poco staccate e differenziate, e pur camminando entrambe verso una mèta comune, hanno seguito vie diverse, dovendo rispondere a diversi bisogni.
Il motore ha cercato la sua miglior formula di rendimento, la velocità, l'economia nel consumo e la guerra ad oltranza alla *panne;* la carrozzeria ha chiesto al suo ingegno e all'arte sua di utilizzare nel miglior modo possibile quello spazio limitato che il rettangolo del *chàssis* metteva a sua disposizione, ed è riuscita a racchiudere in pochi metri quadrati tutte quelle comodità che non fanno rimpiangere la soffice poltrona o il tepido caminetto e tutte quelle raffinate eleganze che fanno d'un *coupé* automobile un piccolo nido, tutto personale e così suggestivo.
E così, mentre il motore metteva il silenzioso ai suoi scoppi, incatenava le sue vibrazioni, aumentava la sua docilità, la carrozzeria scopriva le molle arrendevoli, sostituiva al primitivo *dos-dos* il pratico *tonneau*, vi alzava davanti il vetro in estate e sopra il tetto in inverno, sostituiva la vela posteriore con un rialzamento del sedile, e dalla complicità di queste due grandi alleate, 1'automobilismo era sospinto velocemente verso quel moderno perfezionamento che sembra un sogno ed è una delle più belle realtà affermate dall'ingegno e dall'industria moderna.

E' quindi un dovere di riconoscenza che il motorismo ha verso l'industria della carrozzeria, e ben lo dimostra il largo e meritato appoggio materiale che essa ha incontrato nella classe degli *sportsmen* intelligenti, come lo dimostrano i concorsi, gli studi che i varii Automobil-Clubs sentono il dovere di promuovere per incoraggiare questa industria, promuoverne l'evoluzione e segnalarne e premiarne i risultati.
E noi ci auguriamo che entrando in questo ordine di idee il Comitato della III Esposizione Internazionale di Automobili di Torino voglia persistere nel suo proposito di organizzare, in occasione della prossima grande Mostra torinese, uno di questi concorsi riservato alle carrozzerie, con premi speciali a chi meglio ha saputo superare le poche difficoltà del prezzo, delle comodità e delle geniali e nuove applicazioni.
Sarebbe una eccellente occasione perché gli Alessio, i Lanza, i Sala, i Belloni, i Neuci, i Locati e Torretta, i Castagna e tutta la grande schiera dei nostri operosi industriali chiedano al loro spirito pratico e alle loro provette maestranze nuovi miracoli e nuove affermazioni.

Seguendo intanto questo ordine di idee la *Stampa Sportiva* è lieta oggi di poter mettere le sue colonne a disposizione d'un collega in giornalismo, il noto ing. Pilade Pollazzi di Firenze, il quale ha ideato e fatto costrurre un'originale e pratica vettura mista a doppio *phaéton,* di cui presentiamo le diverse caratteristiche.

La trovata geniale dell'ing. Pollazzi consiste in una leggera ed elegante berlina, che egli può sovrapporre alla parte anteriore d'un'usuale vettura munita di mantice alquanto ampio.
La linea elegante e armonica, il facile e brevissimo adattamento, il costo molto limitato, nonché la grande utilità specialmente per le vetture che possono fare servizio di città, rendon questa invenzione degna di nota e di plauso; anche il suo geniale ideatore, per quanto abbia coperta la sua trovata da brevetto, si dichiara disposto a concederne gratuitamente l'applicazione a quei signori automobilisti che gliene facessero domanda, fornendo disegni e schiarimenti.
Si può essere più compiti e più sportivi dell'egregio collega Pollazzi, che ha pure ideato una *ruota di salvataggio* per evitare i danni degli scoppi dei pneumatici? — Non credo — e con noi lo riconosce l'autorevole Paul Meyan, che nella sua *France Automobile* segnala, con meritati elogi, l'invenzione dello *sportsman* fiorentino.

Didascalia foto
L'idea pratica e geniale dell'ing. Pollazzi ha trovato un prezioso esecutore nella nota carrozzeria fiorentina Veneziani.

“La Stampa Sportiva”, 10 dicembre 1905, Torino [00204]

Lo Sport attraverso le Industrie
Da Londra a Parigi - Cifre e fatti - La rappresentanza italiana a Parigi - L'automobile ferroviario L'automobile in America - La verità sul contratto della FIAT agli Stati Uniti - Nel Commercio italiano

Le cifre eloquenti vengono a ratificare quel successo delle due Esposizioni automobilistiche di Londra, che gli inglesi esaltano e che i francesi confessano a denti stretti e di cattivo grado. Sono saliti infatti a oltre 170.000 i visitatori delle Mostre dell'Olympia e della Stanley Show, e calcolansi a 4000 le vetture vendute, per un valore cioè di 50 milioni.
Pur ammettendo che in queste cifre entri un po' la gonfiatura *chauviniste*, bisogna però riconoscere che esse dimostrano in quale concetto il pubblico positivo inglese tenga la praticità e l'utilità dell'automobilismo, e come la simpatia e l'appoggio di tutta la gran massa del pubblico sostenga colà lo svolgersi e l'affermarsi dell'industria automobilistica.
Diremo, a titolo di soddisfazione pel nostro amor proprio nazionale, che i due *stands* della *Fiat* (in cui figuravano anche i nuovi *châssis* della *Fiat-Ansaldi*) e della *Bianchi* furono tra i più ammirati, e il tributo di encomio che unanime rende la stampa tecnica inglese ai nostri prodotti è veramente lusinghiero per noi, perché ci viene da una nazione che ci fu maestra in tanta parte della nostra vita industriale.
Ma per quanto Londra abbia segnato la prima data nei ricco calendario delle esposizioni di quest'anno (anche la Grecia e il Portogallo avranno il loro salone), e New York lo appresta pel 13-20 gennaio), è certo però che le Mostre inglesi, per quanto riuscite, sono un po' sempre le prove generali del *Salon* di Parigi.
Ormai è una fama che solo il tempo potrà scemare, ma il *Salon* di Parigi è sempre il gran *clou* della stagione automobilistica invernale, e dal 10 al 24 dicembre noi vedremo anche quest'anno sfilare sotto le grandi arcate illuminate del *Grand Palais* tutto quel mondo cosmopolita che solo Parigi sa e può radunare, e al *Salon* di Parigi vediamo ancora chiedere il battesimo e la conferma di gloria da tutte quelle marche che contano sul mercato mondiale dell'automobilismo.
E' verso Parigi che in questa quindicina sono diretti i passi e gli sguardi del mondo automobilistico internazionale, è solo dal *Salon* di Parigi partiranno quelle sanzioni e quei contratti che danno la misura del valore di una marca e decidono del suo avvenire.
Della grande Mostra parigina, a cui invieremo nostro speciale incaricato, noi daremo ragguagli, illustrazioni e notizie tecniche.
Ci compiacciamo per intanto nel salutare la forte schiera degli industriali italiani che esporranno a Parigi i loro prodotti, e che in quella vasta fiera mondiale dell'automobilismo dovranno confermare come la giovane nostra industria nazionale non sia indégna della fama e del favore che ha saputo procacciarsi nei grandi cimenti sportivi.

Sulle orme della pioniera *Fiat,* furono dapprima la *Isotta Fraschini*, la *Itala,* la *Florentia,* che andarono a chiedere il giudizio di quel gran pubblico severo, e poi la *Rapid,* la *Bianchi,* ora si sono aggiunto la *Züst,* la *Fiat-Ansaldi,* la *Türkheimer,* e così il lotto si è fatto grande come numero e imponente come valore.
Diremo prossimamente qual è l'impressione della Mostra italiana.**[...]**

Alla "Florentia,, — In questi giorni la vittoriosa fabbrica fiorentina ha inaugurato la sua elegante sede di Milano, a cui sovrintende l'ingegnere sig. Gino Galli.
Noi registriamo con piacere queste tappe, che silenziosamente ma continuamente va segnando la *Florentia*, che sotto l'energica direzione dell'ing. Airault ha saputo così vigorosamente spingere la sua affermazione nel campo automobilistico italiano. Mentre dalla grandiosa officina di Firenze escono ogni anno modelli che sempre più si impongono all'ammirazione del tecnico e alla

preferenza del compratore, è sorto e lavora a Spezia il cantiere per le costruzioni navali, dove, sotto la direzione dell'ing. Bisio, si preparano i *corsieri* per il gran *meetting* di Monaco, destinati a confermare le promesse e le speranze dei primi debutti sul Garda.
Mentre già si pensa a Torino, viaggiano per Parigi i *châssis* che dovranno rivelare i modelli del 1906, ai quali auguriamo il pieno successo avuto dai precedenti, pei quali nel prezioso e lungo elenco dei clienti della *Florentia* figura anche quell'intrepida *chauffeuse* che è la nostra Regina Margherita, la quale non solo ha nelle sue scuderie una vettura *Florentia* e se ne serve frequentemente e utilmente, ma si compiace di guidare essa stessa la leggera e docile *Rondinella.*

“La Stampa Sportiva”, 17 dicembre 1905, Torino [00205]

II Salon Automobilistico di Parigi

Ripetere qui che il *Salon* di Parigi ha questo anno un successo ancor maggiore, più grande e più vasto di quello degli anni precedenti, è cosa inutile. Se l'Esposizione d'automobili in generale, e questa di Parigi in ispecie, devono essere e sono il diagramma in cui si riflette l'avanzarsi dell'industria e dello sport automobilistico, a maggior incremento d'industria doveva necessariamente rispondere più alto esponente della sua maggior mostra. Inutili quindi le frasi altisonanti e iperboliche; verranno fra poco le cifre ad affermare l'accresciuto numero dei visitatori che avrà questa Mostra (supereranno certo il mezzo milione in 15 giorni), e sopratutto l'accresciuta importanza delle contrattazioni commerciali che ha favorito e visto concludere.
Segnaliamo solo questo fatto lusinghiero, che il *Salon* di Parigi, come tutti i maggiori avvenimenti dell'automobilismo, esce dalle modeste cronache del fatto sportivo, ed è commentato e discusso come uno dei fenomeni industriali ed economici internazionali.
Consoliamoci a maggior diritto noi italiani, giacché per comune affermazione dei nostri stessi concorrenti esteri, nella odierna marcia vittoriosa del *teuff-teuff* l'industria italiana è all'estrema avanguardia, e mentre i francesi cavallerescamente ci offrono il posto al loro fianco (vedere quanto scrive Prade nel giornale *Les Sports*), altri ci salutano ancora più innanzi dei nostri vicini, a cui spetta il vanto d'aver creato questa nuova industria.
Ecco un commento del *New York Herald* alla Mostra di Parigi, molto eloquente:
«Ieri, al Salone, guardandomi attorno, non potevo sottrarmi all'impressione di un fatto innegabile: se la Francia, la patria dell'industria automobilistica, sta ancora alla testa del mondo per la quantità ed in generale per la qualità superiore dei suoi prodotti, una almeno delle nazioni sue vicine lotta con successo per raggiungere la supremazia nel mondo automobilistico. Voglio alludere all'Italia. E' molto, ma molto improbabile che un solo visitatore, dotato di senso critico, lasci il Salone senza essere rimasto colpito dai segni di forza e di vigore spiegati dai produttori italiani... In un giro attorno al «grand nel» si trovano continuamente riparti affollati di prodotti italiani, fatti senza dubbio centro di molti affari e di speculazioni. Se in essi nulla o quasi si trova di assolutamente originale, avendo generalmente per base il grande tipo di Cannstatt, si raccomandano però tutti alla seria attenzione del compratore per il prezzo loro, in molti casi per la semplicità, ed, a quanto si afferma, per la notevole economia nella corsa».
Di questa comune esaltazione del buon nome italiano noi ci compiacciamo, e il nostro pensiero riconoscente va alla forte schiera dei nostri industriali, che cogli insuperati prodotti rappresenta e conferma questo primato, e con particolare compiacenza si sofferma a quei primi ardimentosi che di esso furono pionieri e che questo giorno glorioso prepararono da lunghi anni con forte energia e con tenacia costante.

Già abbiamo dato l'elenco delle fabbriche italiane, che qui degnamente figurano, sia pel buon gusto della decorazione (fra cui spiccano gli *stands* artistici dell'*Itala* e della *Fiat),* come per gli eccellenti tipi esposti, attorno a cui si affolla il pubblico degli intenditori e si intrecciano i più lauti contratti (segnaliamo la *Florentia,* la *Bianchi,* la *Züst,* la *Turkheimer,* l'*Isotta-Fraschini* e la *Rapid).*
E' il quarto d'ora degli italiani e verso di essi accorre la curiosità di questa folla cosmopolita e internazionale, che venuta al cospetto di quei nomi, *di cui sì alta nel mondo la fama vola,* si convince e persuade che non è immeritata.
Di questa Mostra italiana in terra di Francia, darà un resoconto imparziale il nostro redattore tecnico ing. Dainotti, che appunto in questi giorni sta visitando il *Salon* parigino.
Noi intanto prepariamo le illustrazioni dei diversi *stands,* che le solite esigenze inesorabili tipografiche non ci consentono di pubblicare in questo numero.

Lo Sport attraverso l'industria
Ciò che ha fatto dì meglio finora l'industria inglese — Le prime impressioni del *Salon* Parigino — Le macchine italiane — Un tipo ottimo di vetturetta leggera — Nel commercio sportivo d'Italia

Passata la breve meteora della Mostra londinese della Olympia, risplende ora, in tutto il suo fulgore di sole a meriggio, il *Salon* parigino, che è ottavo nell'ordine cronologico, e che segna come i precedenti un crescendo di importanza e di successo.
E' troppo prossimo all'apertura la pubblicazione di questo numero di *Stampa Sportiva*, e troppo al domani di una prima e fugacissima corsa attraverso il caos della immensa Mostra parigina, per poter esporre qui le considerazioni e gli ammaestramenti tecnici che può suggerire una prima visita al *Salon* parigino. Dobbiamo quindi limitarci a segnalare l'impressione favorevole e l'ammirazione comune che hanno destato le varie Mostre delle industrie italiane, e riservandoci di riparlare di esse diffusamente, accenneremo oggi al motore *Napier* a 6 cilindri, che fu indubbiamente il più perfetto prodotto dell'industria automobilistica inglese, esposto a Londra, e che la nuova e recente Società italiana San Giorgio (che ha comperato i brevetti di questo nome), ha ottenuto di esporre in suo nome a Parigi. Sarà così un prodotto anglo-italiano, e che comunque ha uno speciale interesse per noi, e che accoppiamo con la presentazione della *Otav,* la nnova e promettente marca, adottata dalle importanti officine Turkheimer di Milano, che debuttano questo anno al *Salon* di Parigi, con un tipo indovinato di vetturetta leggera, che si è imposta alla maggior considerazione dei tecnici e che si è presentata al *Salon*, con il certificato invidiabile di un Milano-Parigi compiuto in pieno inverno e in mezzo alla neve, dal conte Carlo Sormani, segretario dell'«A. C.» di Milano, appunto su una vetturetta *Otav.*

I tipi presentati dalla *Napier* sono due: quello 18-20 HP, che è a quattro cilindri, fusi a coppie; le valvole di aspirazione, poste al disopra di quelle di scappamento, sono comandate; il ventilatore anziché essere sul volante è posto dietro il radiatore ed è azionato a catena, come l'oliatore, posto sulla tavola-paramento; e quello 40-50 HP, che è a sei cilindri, pure coi cilindri fusi a coppie; ed il ventilatore dietro il radiatore.
Abbiamo detto altra volta dei vantaggi offerti dai motori a 6 cilindri, noteremo ora solo che l'esempio dato dalla *Napier* ha trovato imitatori, e che a Parigi sono annunciati numerosi tali motori.
La *Napier* è una marca che da anni costruisce eccellenti motori, che ha avuto l'onore di vincere con *Edge* la Coppa Gordon Bennett nella Parigi-Vienna del 1902, e che ha sempre figurato a capo lista nelle prove inglesi e tra le più quotate nelle prove internazionali del continente. Specialmente il suo tipo di motore per imbarcazioni ha avuto successo, e alcuni fra i trofei più ambiti dell'autoyachting, come la Coppa Harmsworth, sono in possesso di questa grande marca, che ha a suo duce il noto *Edge,* che è forse la personalità più eminente del mondo *chauffeur* inglese.
La Società italiana San Giorgio, quindi, che ne costruirà qui i tipi e ne utilizzerà i brevetti, non potrebbe iniziare il suo cammino sotto auspicii migliori nè più promettenti.

Le officine Türkheimer hanno ideato un tipo affatto speciale e che merita d'essere segnalato perché rappresenta uno dei più notevoli risultati ottenuti da quella previdente industria automobilistica, che sa e comprende che l'avvenire dell'automobilismo è nella vetturetta leggera, di poco prezzo e di limitato consumo.
Il telaio, è costruito d'una lamiera d'acciaio di forma trapezoidale allungata. Quattro fortissime molle d'acciaio speciale evitano, per la loro elasticità, le scosse su brutte strade. Le ruote girano su cuscinetti a sfere e sono montate con pneumatici 700 x 58. Alla costruzione del motore monocilindro 100 **x** 100 viene dedicata una cura speciale. Esso, con una forza normale di 4 1/2 HP, sviluppa una velocità di 40 km. all'ora e supera le salite del 10-12 %. Il raffreddamento, anziché a circolazione d'acqua, avviene mercè un ventilatore in alluminio montato direttamente sull'asse del motore. La corrente d'aria, così violentemente spinta alle pareti del cilindro, che è rivestito di una camicia pure in alluminio, produce un regolare, efficacissimo e più economico raffreddamento. Un

apposito carburatore regola la massima economia nel consumo di benzina. Un ben studiato silenzioso permette di attutire quasi completamente il rumore prodotto dalla scarica dei gas, come permette il loro libero sfogo mercè un piccolo pedale.
La vetturetta è munita di un cambio a due velocità: la grande è in presa diretta, la piccola riduce la velocità quasi della metà. La trasmissione dal cambiamento di velocità alle ruote posteriori avviene per mezzo di una cinghia trapezoidale, e quella dal motore al cambiamento di velocità avviene per mezzo di una catena. Così si è ottenuta la soppressione del differenziale, organo costoso, pesante e causa principale di *dérapages.* Tre freni potenti rendono possibile fermare la vetturetta anche in un piccolo spazio. Uno, comandato dal pedale a sinistra della direzione, agisce su una puleggia fissata sull'albero trasversale; gli altri due agiscono mediante la leva posta a destra, ad espansione entro i tamburi applicati alle ruote posteriori. La lubrificazione è assicurata da una pompa a portata di mano che pesca in un serbatoio contenente litri 2 ½ d'olio. II motore è messo in marcia da una manovella. La forma allungata del *châssis* impedisce lo slittamento su strade bagnate, vantaggio non indifferente per le gomme. Il prezzo di vendita poi è tale che faciliterà numerosi acquisti, la qual cosa noi auguriamo, perché la produzione italiana si affermi maggiormente alla testa del commercio automobilistico internazionale.

Tra i primi echi dell'Esposizione dei Canotti che è unita al *Salon* di Parigi, ci è giunto quello che, per quanto già conosciuto, il piccolo e glorioso *Fiat IX* (scafo Gallinari e motore *Fiat)* raccoglieva generali tributi di ammirazione.
Dobbiamo a questo proposito informare i nostri lettori, che il cantiere Gallinari aveva studiato e costruito uno scafo nuovissimo, destinato ad affermare la meritata fama che questa industria ha saputo guadagnare attorno a sé, scafo ultimato con ogni cura e pel quale era stato fissato lo spazio sia alla Mostra dell'Olympia di Londra che al *Salon* di Parigi.
Disgraziatamente durante il trasporto da Livorno a Londra lo scafo Gallinari, che era stato caricato sopra coperta dal vapore inglese *Orranda,* veniva asportato da una forte ondata nel golfo di Biscaglia e scompariva nelle onde infuriate.
Per tal causa la casa Gallinari doveva rimpiazzare l'originale e nuovissimo scafo col *Ibis*, la vittoriosa imbarcazione del cav. Vacha Strambio, che risale a due anni fa.
Il contrattempo è certamente doloroso, ma mentre ci compiacciamo colla casa Gallinari, che anche con modelli antichi sa farsi segnalare in una Mostra come quella di Parigi, auguriamo ai geniali costruttori livornesi una pronta rivincita contro quelle onde, che si sono avventate in un momento d'inerzia su questo minuscolo loro futuro dominatore e lo hanno rapito prigioniero nel regno dei silenzi infiniti.

[foto e schemi châssis di grande interesse]
Il Tecnico

Scioglimento di Società.
A Firenze si è sciolta la Società in accomandita semplice *Marco Conti, Dante Pellini e C.,* costituita il 2 ottobre 1904, per l'esercizio del commercio d'articoli di *sport* e la vendita d'automobili e relativo *garage.*

“La Stampa Sportiva”, 24 dicembre 1905, Torino [00206]

Attraverso l'Esposizione di Parigi
Rassegna Tecnica dell'industria Italiana

La considerazione generale su quello che è e che rappresenta l'industria automobilistica italiana al *Salon* di Parigi, già fu detto ed eloquentemente in queste colonne.
Mio compito è quello di passare in breve e sintetica rassegna dal lato tecnico i prodotti che la industria italiana ha qui esposto alla comune e generale simpatia.
Non mi soffermo alle decorazioni degli *stands,* fra cui specialmente la *Fiat* e la *Itala* si segnalano per un buon gusto ed un'eleganza squisita, che i francesi in questi momenti di *engoument* chiamano buon gusto *italien.*
Ma certamente non sarebbe bastata la decorazione degli *stands* di questi ed altri espositori italiani a suscitare quel plauso comune, se anche i prodotti non fossero splendidi, e se cioè alla bellezza della cornice non rispondesse la bontà del quadro.
Dovendo quindi dire del quadro, credo doveroso incominciare questa mia rassegna dalla *Fiat,* la gloriosa pioniera fra le marche italiane, che ormai per l'estero è la *great firm* e a cui ha reso omaggio lo stesso Comitato del *Salon,* concedendole un posto d'onore nella galleria centrale, *vis-à-vis* allo *stand,* della *Mercédès.*
Lo *stand* della *Fiat,* elegante concezione del pittore cav. Ceragioli (che ne diresse la costruzione), porta da ambedue le parti due figure modellate dal cav. Rubino.
Le vetture esposte sono: un doppio *phaéton* 16-24 HP, modello 1906; una *limousine* da viaggio con motore 50-60 HP, modello 1906, splendida carrozzeria della Ditta Rothschild di Parigi; due vetture, *cab* e *landaulet,* 24-40 HP, carrozzeria della Ditta Lanza di Torino; e uno *châssis* 24-40 HP, modello 1906, che forma l'ammirazione di tutti i visitatori.
Nelle *serres de la ville* la *Fiat* espone altresì due carri-trasporto, l'uno da 16 l'altro da 24 HP, un *omnibus* da albergo, un *omnibus* da turismo, un grande *omnibus* con imperiale per servigio di città.
Molta folla si ferma, ammirando, davanti al famoso canotto *Fiat X,* vincitore della regata Algeri-Mahon, e davanti ai gruppi motori per marina che la *Fiat* espone, dimostrando la sua eccellenza in tutti i rami della novissima industria dei motori a scoppio.

«Itala»
Indubbiamente per la *Itala* il *Salon* di Parigi è una seconda Brescia. Un successo, dopo un trionfo! Allora ha vinto il fattore binomio macchina-conduttore, qui vince il fattore tecnica-genialità.
E' un pellegrinaggio ininterrotto a questo *stand,* nel quale coi dirigenti di Torino, troneggia Fournier, il grande *chauffeur* francese, che con convinzione la proclama la prima marca del mondo.
Il *châssis ,* 100 HP, vincitore della Coppa Florio; uno *châssis* 40 HP tipo 1906; due vetture complete e qualche pezzo di dettaglio segnano quanto vi può essere di più perfetto e squisitamente lavorato nel campo della meccanica applicata all'automobilismo.
A proposito dei *châssis* «Itala», debbo ricordare una parola di lode per l'officina Seren Rosso da cui escono gli stampati in acciaio.

La «Florentia»
Questa ottima fabbrica italiana non è stata delle più fortunate come posto al *Salon*, tuttavia lo *stand* classico e purissimo nelle linee, sormontate dal giglio rosso fiorentino, è sempre affollato dalla turba di amatori ed ammiratori.
Panno gli onori di casa con squisita gentilezza i fortunati rappresentanti francesi della grande marca fiorentina, signori Ouzon e C., coadiuvati dal direttore generale signor ing. Airault, dall'ing. Gino Galli, direttore della succursale di Milano, e dal simpatico Momo.

La «Florentia», che rappresenta una vera rivelazione del *Salon,* espone un magnifico *châssis ,* 18-24 HP, e due splendide vetture: una *demi-limousine,* 18-24 HP, ed una *berlina da viaggio,* 40-50 HP, tutti suoi nuovissimi tipi 1906.
Le carrozzerie sono della casa Vedrine; senza commenti.
Vicino alla 40-50, sopra un piedistallo di velluto, è esposto il modellino ad 1/6 di grandezza del canotto «Florentia IV», che figura poi al vero nella Mostra dei canotti nelle serre. Il «Florentia IV» prenderà parte il 31 corrente alla grande corsa sulla Senna.
La «Forentia» va prendendo voga ogni giorno più, e si prepara degnamente pel *meeting* di Monaco.

"Züst,,
È una di quelle macchine che gli intenditori cercano, entrando al *Salon*, perché sanno che dalle provette officine di Intra esce ogni anno qualche cosa di nuovo e di bello.
E infatti la nostra eccellente marca nazionale mantiene le promesse e si presenta anche qui con modelli di fattura insuperabile, tanto che un mio vicino visitatore esclamava: *Italie, encore, mais il ne s'agit plus d'une maison, mais tout le pays est à l'automobile.*
Si ebbe la massima cura di semplificare ancora di più, per quanto è stato possibile, tutto il gruppo motore e di trasmissione, e il motore ci guadagnò in ristrettezza, in compattezza, così che permette alla carrozzeria di avere l'entrata laterale senza pfer questo obbligare ad una lunghezza di *châssis* antiestetica e poco resistente.
Naturalmente le valvole sono comandate e sono trattenute nella loro sede da una molla antagonista molto forte, ciò che assicura una perfetta tenuta. L'albero della distribuzione porta delle *cames* che sono profilate in modo da evitare tutti i colpi alle valvole, quei colpi che hanno un effetto, sopratutto nelle valvole di scappamento come quelle che sono più calde, di distruzione e di cesura.
Malgrado lo *châssis ,* che è magnifico, d'acciaio stampato rinforzato e ristretto all'avanti per permettere un grande *traquage* delle mote anteriori, e perciò un raggio molto ristretto sulle evoluzioni della vettura, sia blindato completamente così da chiudere fuori tutto quanto è fango ed acqua, pure tutti gli ingranaggi di comando del motore dell'accensione e della pompa sono chiusi in un *carter* stagno, così che si trovano costantemente in un bagno d'olio che li tiene lubrificati in un modo superiore.
Il motore è molto ben riuscito e si presenta simpaticamente anche all'occhio del più incontentabile automobilista.
Ha ampissime camere d'acqua, sopratutto nella parte superiore, camera di esplosione, ed attorno alla camera delle valvole, che vengono così energicamente raffreddate anche quando il motore sia molto veloce.
La circolazione d'acqua è ottenuta a mezzo di una pompa potente, e l'acqua viene raffreddata in un radiatore *nid d'abeilles* e da un ventilatore che è formato dallo stesso volano, così che la colonna d'aria che precipita attraverso alle celle del radiatore, lambisce il motore che si presenta liberissimo, raffreddandolo in modo molto efficace.
L'accensione è ottenuta a mezzo di rottura della corrente di un magneto Siemens-Bosck, rottura che è oggi curata da un accenditore a martelletto di robusta fattura.
Una molla sola basta per i due martelletti laterali, ed il funzionamento resta facilitato.
Di notevole nel gruppo motore ancora è il carburatore, sempre del tipo a regolatore idraulico più ridotto di formato e riscaldato con una derivazione dell'acqua del motore. Ad andatura veloce del motore corrisponde una maggior abbondanza d'aria, e questo cuore dell'automobile è così perfetto, è così ben stabilito per la macchina ed il motore con il carburatore, che il motore stesso può fare soli 150 giri al minuto.
Dal differenziale il movimento, a mezzo di due catene laterali, vien trasmesso alle ruote. Bellissimo è il mozzo delle ruote posteriori, d'un pezzo, col pignone e colle scatole del freno che è a segmenti estensibili, e che resta così obbligato a funzionare sull'intera superficie di frenamento e non già sulle due parti di un diametro.
Tanto per il rallentamento quanto per il regolare consumo delle gomme, questo dettaglio è della massima importanza, e pur essendo perfezionamento di una parte non principale della vettura,

dimostra quanto sia stata profondamente studiata questa vettura, che è una delle migliori e delle più complete che abbiamo visto.
Tutte le parti che possono o sregolarsi o consumarsi, sono poi regolabili, e non possono mai perciò prendere gioco stabilmente.
Lo *châssis* Züst s'è imposto colla bellezza sua, la sua perfezione, e nella sala nascosta è sempre folla intesa ad ammirarlo e ad ammirare le due altre vetture complete di carrozzeria ed il magnifico gruppo motore per lancio automobili, motore a inversione di marcia, il tutto montato su di uno *châssis* portante anche la leva di comando, che è unicamente per la marcia avanti-indietro.

Didascalie foto
Lo splendido e riuscitissimo stand della «Florentia» al Salon di Parigi.
Châssis «Florentia» 18 HP., mod. 1906.
Châssis «Florentia» 35 HP., mod. 1906.

“La Stampa Sportiva”, 7 gennaio 1906, Torino [00208]

Il III Salon Automobilistico di Torino

Il fascino della velocità

I disegnatori d'almanacchi mancano decisamente di fantasia e d'osservazione, poiché nelle loro faticose esercitazioni di fin d'anno, nella loro tormentosa ricerca di una raffigurazione arguta e nuova della vecchia allegoria del giovane anno che dà il cambio al vecchio, hanno trascurato il motivo più spontaneo, è lo spunto più esatto che la vita moderna porgeva loro. Almeno io l'ho cercata invano, nelle vetrine dei cartolai, la composizione simbolica che mi attendevo di trovare.
Credevo che per rinfrescare l'abusato *cliché* del 1906 fanciullo che raggiunge il cadente 1905, avrebbero saputo ricorrere al simbolo più evidente della velocità: all'automobile. Mi figuravo di trovare un disegno in cui una giovanile figura, montata su di una veemente macchina, sopravanzasse velocemente e allegramente nell'impeto d'una inebriante volata il vecchio e triste anno, che melanconicamente le cede il passo e s'allontana in una pigra diligenza a rozze.
Questa composizione o un'altra assomigliante che non fu disegnata avrebbe avuto anche il merito di interpretare con grazia la caratteristica più palese della nostra epoca: ch'è la rapidità turbinosa dell'esistenza, la corsa più affrettata con cui il nostro tempo si consuma. E avrebbe insieme espresso la nota oramai preponderante che nei nostri costumi ha oggi recato il motore a benzina.
L'industria non conosce trionfo più rapido, espansione più vittoriosa, progresso più fulmineo di quello affatto recente che ebbe ed ha la fabbricazione degli automobili. La vita non compì mai adozione più pronta di ordigno meccanico. Lo sport non vide mai così subitamente affermarsi alcun altro ramo della sua gagliarda attività. Si direbbe che la pulsazione rapida e frenetica della macchina veloce abbia diffuso attorno a sé una uguale e violenta suggestione tanto l’ebbrezza di quella velocità si è propagata. Lo strumento docile e fulmineo, che annulla lo spazio e ci dà l'illusione di vincere il tempo, risponde mirabilmente alle nostre aspirazioni violente di dominio e insieme di indipendenza, pare che ci liberi dalle strettoie in cui ci rinserrano le costrizioni della compassata vita sociale, per dare libero sfogo all'ansia di andar soli e liberi e rapidi che ci tortura un po' tutti.
La fretta è il sogno della nostra epoca, che non conosce e non apprezza più la mite poesia del raccoglimento, il fervore della ostinata preparazione, la sicurezza del lento ascendere, ed ha invece soppresso ogni ritardo, ogni attesa, ogni stazione in tutte le forme dell'esistenza. E' dunque logico il trionfo d'uno strumento ch'è l'espressione più sicura di questa ansia diffusa e generale di velocità.
Così d'anno in anno fu associato a tutti gli atti della nostra vita: il giorno che verrà anche usato come veicolo ai lontani cimiteri dormenti sotto i salici e i cipressi il loro sogno raccolto (e non si sarà forse già fatto ciò, in qualche luogo che neppur sappiamo?), potremo dire che l'automobile è divenuto un testimonio e un elemento delle tre cerimonie simboliche per cui s'esprime la vita: il battesimo, le nozze, il funerale.
Intanto l'anno che s'è chiuso ha consacrato nel più sicuro modo l'affermazione e la conquista di questa novissima e magnifica macchina. Adottata da tutti i monarchi, penetrata in tutte le reggie e nei palazzi della diplomazia, noi la ritrovammo ovunque un grande atto si compisse.
Un giorno il telegrafo recò la notizia che nella lontana America si conchiudeva la fine della tragica guerra che per due anni aveva insanguinato la terra contesa da due popoli. Le trattative per questo trionfo dell'umanità cominciavano coll'arrivo in terra americana del conte Witte e dei suoi compagni venuti a incontrarsi coi diplomatici giapponesi. Ed ecco l'automobile divenire quasi un personaggio di quelle trattative; e in automobile che scendono a terra i plenipotenziari destinati a ricondurre la pace nel mondo; e in automobile che si recano russi e giapponesi a dibattere le formole del grande atto. I corrispondenti d'ogni nazione che affollavano Portsmouth hanno in quell'occasione diffuso pel mondo la descrizione delle macchine che conducevauo Witte e Komura. Persino il colore ci fu tramandato: rossa, come le piaghe dei suoi compatrioti, quella del russo; nera, come il lutto inflitto ai nemici, quella del giapponese.

E quando un flagello dinamico ebbe sconvolto una bella e sventurata regione della nostra terra, e la Calabria dolorava e piangeva, fu ancora l'automobile a recare il buon messaggio. Per le piane senza strade, per le erte franate, fra tutte le miserie spaventose d'una gente a cui era mancata colla casa anche la terra, potè giungere due volte la magnanimità del Re col soccorso della buona macchina, docile e rapida, divenuta mezzo ed emblema di pietà e d'amore.
Sono queste, fra le tante, due buone vittorie che testimoniano simpaticamente la trionfale adozione dell'automobile nella vita moderna. Ma nuovi fasti ha annoverato la magnifica macchina nel campo sportivo. Tutti i cimenti, su mare e su terra, banditi in Francia, in Italia, in America, furono le tappe successive della sua marcia indiavolata e formidabile verso una sempre maggiore perfezione e delicatezza. La gara per la coppa del Mediterraneo, le corse sul Garda, a Monaco e sulla Manica, aprono al motore a benzina la promettente conquista del mare; la corsa per la coppa Gordon-Bennett a Clermont-Ferrand, quella per la coppa Vanderbilt a Long-Island, quella per la coppa Florio a Brescia, i cimenti del Cenisio e del Mont Ventoux, sono altrettanti trionfali canti dell'inebriante poema della velocità.
Con questo prossimo e vigoroso passato l'automobile annunzia nuove conquiste pel 1906. Chi potesse aver dubitato della vitalità e del magnifico avvenire del mirabile strumento, deve aver sgombrato ogni incertezza dall'animo leggendo ciò che fu già organizzato per offrirgli nuovi mezzi di affermazioni. Mai nessuna industria ebbe in un sol anno e in un solo paese così ricco e vasto programma di lavoro, segno indubitabile della sua floridezza e della sua ascensione, come quello che s'offre all'automobilismo in Italia nel 1906. A cominciare dall'inverno sino all'autunno s'anuunzia tutta una serie ininterrotta di gare industriali e sportive. Prima le rassegne delle esposizioni, che son come la rivista che precede le battaglie. Poi le gare per acqua e per terra dove le belle e lucenti macchine che abbiamo prima ammirato nella loro grazia statica, nella loro perfezione meccanica, s'avventano con impeto accanito e si sferrano con fulmineo sbalzo nella lotta pel secondo.
Che nascerà da tanto violento sforzo, da cosi animosa e gagliarda volontà di progresso? Non si può osare, neppure colla profezia più ardita di porre un limite a quelle che saranno le conquiste dell'automobile di domani. Lo vedemmo ascendere vertiginosamente nella scala della velocità sino a raggiungere i 175 km. all'ora; lo vedemmo moltiplicare le energie della sua potenzialità; lo vedemmo, da oggetto di lusso, farsi anche mezzo economico di comunicazione per via degli omnibus automobili delle campagne e delle città; lo vedemmo pure trasformato in semplice carro da trasporto; e da lieto strumento di turismo, divenire formidabile ordigno di guerra nelle batterie automobilistiche blindate di recente creazione in Inghilterra e in Germania.
Non poniamo dunque vani termini ad una espansione che ha del prodigioso. Pensiamo soltanto che la bella e gagliarda macchina appena esiste, poiché pochi anni costituiscono appena l'infanzia di un'industria; e sogniamo che il docile mostro d'acciaio e di fuoco, che s'anima di essenza, e palpita freneticamente come una creatura sospinta agli eccelsi limiti dell'eccitazione, è ansiosa di nuove miracolose conquiste. Quando avremo sognato che si farà più veloce infinitamente, e che andrà fulminea e quasi senza attrito per tutte le vie della terra, messaggera infaticabile di fraternità umana; quando insomma il nostro sogno ci parrà supremamente fantastico e ambizioso, forse non avremo ancora sognato quella che sarà la realtà di domani.

Guglielmo Emanuel

Poco meno di un mese e poi assisteremo all'inaugurazione del nuovo *Salon* automobilistico torinese. Il numero straordinario delle iscrizioni pervenute al Comitato è preludio di completo successo della terza Esposizione.
Questa si è fatta oggi una necessità pel commercio italiano, e mentre dà luogo ad una nuova festa dell'industria intemazionale, riesce una delle più simpatiche manifestazioni della vita torinese.
Laggiù, nel bellissimo parco del Valentino, fra qualche giorno, ritornerà la folla per ammirare le ricche mostre che i numerosi industriali col giorno 12 gennaio vi fisseranno.

Il giorno 3 febbraio si inaugurerà il nostro terzo *Salon* automobilistico, posto sotto l'alto patronato di S.M. il re Vittorio Emanuele III.
L'inaugurazione del *Salon* vorrà dire apertura del ricco mercato italiano automobilistico, mercato che avrà la durata di quindici giorni, durante i quali saranno conclusi i maggiori contratti. D'altra parte noi avremo occasione di ammirare le novità di una nuova stagione industriale; una nuova serie di eleganti macchine, dal *comfort* moderno, dotate di potenti motori. Con l'automobile di terra sarà pure esposto il canotto automobile, e precisamente ne ammireremo i nuovi modelli destinati alle grandi regate di Monaco.
Dal 3 al 18 febbraio avremo una quindicina di riunioni eleganti. Perché anzi il pubblico possa maggiormente fermarsi nell'interno dell'Esposizione, il Comitato ha dedicato quest'anno uno spazio maggiore al *ristorante-buffet.* Questo occuperà il lungo salone esistente alla sinistra di chi entra al palazzo delle Belle Arti per l'ingresso principale e sarà diretto dai fratelli Aschieri.
Come appare dalla lista che facciamo più sotto seguire, nessuna marca estera e nazionale si è astenuta dal partecipare alla grande manifestazione automobilistica che Torino prepara per la terza volta, ad onore della nostra città e dell'industria italiana, che in pochi anni ha saputo occupare uno dei primi posti sul mercato internazionale. Le numerose richieste di *stands* hanno messo in imbarazzo il Comitato, il quale, nonostante la costruzione del nuovo salone, dovrà lottare col suo eterno nemico... lo spazio. Non è improbabile che il Comitato si decida a nuove costruzioni per mettersi in grado di soddisfare i singoli espositori nelle loro domande, colla speranza che l'anno prossimo sia possibile avere un più ampio locale, per il quale sono in istudio nuovi progetti.
Per intanto, tutti gli espositori al *III Salon* verranno convocati per il giorno 8 corrente al palazzo delle Belle Arti, al Valentino, per l'assegnazione degli *stands.* I locali verranno consegnati il giorno 12 agli espositori i quali potranno cominciare i lavori di addobbo.
Fervono per ora al Valentino i lavori per la costruzione del nuovo salone, il quale, se il tempo si manterrà al bello, potrà essere ultimato per l'epoca fissata. Il Comitato ha di questi giorni diramato per tutta l'Italia parecchie migliaia del cartello-*reclame.*
Si sta studiando il programma dei festeggiamenti che avranno luogo durante l'Esposizione, e qualche altra sorpresa, quale un servizio con automobili per il *salon.*

Intanto un'importante fabbrica francese, specialista nel genere, ha ricevuto dal Comitato l'ordinazione di parecchi piccoli automobili meccanici, che saranno regalati ai bambini che visiteranno, in giorni fissati, l'Esposizione, la quale indubbiamente sarà inaugurata il 3 febbraio.

V. G.

Elenco delle Case inscritte.
Automobili.
Automobili Orion. - Società Italo-Svizzera di Costruzioni (Bologna). - Automobili Sultan (Parigi). - Società Itala (Torino). - A. Tocanier (Milano). - Vedrine e C. (Garbevoie). - G. Alberti (Firenze). - Società Anonima Garage Croizat (Torino). - Automobili ing. R. Züst (Intra). - Automobili Peugeot (Parigi). - E. Bianchi e C. (Milano). - G.C. Picena (Torino). - Automobili Commillon Saint-Beuve (Parigi). - Società Industrie Metal-lurgiche (Torino). - Automobili Vinot e Degourgaud (Parigi). - Società Automobili Aquila (Torino). - René Legros (Fécamp). - Garage Alessio (Torino). - Automobili Reyrole (Parigi). - Società Automobili Krieger (Torino). - Società Costruzioni Ricordi Molinari (Milano). - Società Rotor (Torino). - Automobili Pivot (Parigi). - Antonetti e Ugonino (Torino). - Officina Camona, Giussiani, Turinelli e C. (Milano). - Automobili N.A.G. (Berlino). Hess e Perino (Torino). - Società Alcyon (Neuilly). - Automobili Rapid (Torino). - Automobili Dinin (Puteaux). - Automobili Fiat (Torino). - Automobili Gladiator (Parigi). - Società Fiat-Ansaldi (Torino). - Società Pilain (Lione). - Automobili Darracq e C. (Suresnes). - Ing. A. Paccioli (Torino). - Automobili Lux (Torino). - Società Automobili Marchaud (Piacenza). - E. Paschetta (Torino). - Automobili Isotta Fraschini (Milano). - L. Storero (Torino). - Clément Bayard (Levallois). - Diatto-A. Clément (Torino). - Automobili Fides (Roma). - Società Junior (Torino). - Automobili Richard-

Brasier (Parigi). - Società San Giorgio (Genova). - Rochet Schneider (Lione). - Vetturetta Otav (Milano). - Chantières del Buire (Lione). - C. Mantovani (Torino). - Automobili Napier (Inghilterra). - Officine Türkheimer (Milano). - Automobili Mieusset (Lione). - Garage Taurus (Torino). - Automobili Ader (Parigi). - Nicolas e Gastaldi (Torino). - E. Chenard H. Walgker (Asnieres). - Automobili Reo (America). - A. Squaglia (Genova). - Lacoste e Battmann (Parigi). - Automobili Fafnir (Germania). - Martin Le Hadmonnier (Parigi). - Automobili Martini (Svizzera). - Automobili Mercédès (Germania). - De Dion Bouton (Parigi). - Ing. Pezzi (Torino). - E. Brambilla (Torino). - Fabbro e Gagliardi (Milano).

Accessori.
L. Besse (Parigi) - Ing. Lombard (Torino). - G. Hensemberger (Monza). - E. Reinach e C. (Milano). - F.lli Carello (Torino). - J. Mégevet (Ginevra) - A. Ferretti (Torino). - C. G. De Margherita (Torino). - E. Quasquy (Torino). - A. Conrtial (Parigi). - A. G. Rossi (Torino). - M. Hümpfner (Wurebourg). - L. Bardelli (Torino). - Reyna Zanardini (Milano). - Manifatture F. N. Acconciamessa (Torino). - L. Storero (id.). - Dott. Petracchi (Varese). - Garage Taurus (Torino). - D. Filogamo (Torino). - A. Cantara (id.). - E. Brambilla (id.). - Hess e Perino (Torino). - S. Sinigaglia (id.). - F.lli Barbaroux (id.). - Accumulatori Garassino (id.). - Sbardolili e C. (id.). - E. Paschetta (id.). - E. Schenone (id.) - G. Alberti (Firenze). - A. Oneglia (Torino). - A. Tocanier (Milano). - C. Mantovani (Torino). - Garage Alessio (id.). - Garage Croizat (id.). - Ing. Pezzi (id.). - Nicolas e Gastaldi (id.). - Fabbre e Gagliardi (Torino) - H. Hond (Parigi).

Carrozzeria.
M. F. Cristillin (Torino). - G. Oliva e C. (Milano). - Garage Alessio (Torino). - C. Castagna e C. (Milano). - Garage Taurus (Torino). - L. Belloni e C. (Milano). - Rossi Bussolotti e C. (Torino). - A. G. Rossi (Torino). - E. Schenone (Torino). - Carrozzeria Industriale (Torino).

Pneumatici.
Michelin (Clermont Ferranti). - Manifatture Martiny (Torino). - Dunlop e C., Bonzi e C. (Milano). - Pirelli e C. (Milano). - Austro-American India Rubber (Vienna). - Leidheuser (Torino).

Motociclette, biciclette.
G. C. Picena (Torino). - E. Bianchi e C. (Milano).- Conte Montagnini (Torino). - Officine Türkheiiner (Milano). - Motociclette Primus (Torino). - E. Paschetta (Torino). - Motociclette Peugeot (Parigi). - M. Borgo (Torino). - Biciclette Rambler (Chicago). - Società Garage Croizat (Torino). - Fafnir (Germania). - C. Mantovani (Torino). - F. N. (Belgio). - C. Carpignano (Torino). - Wanderer (Germania).

Canotti.
Fiat (Torino). - Fiat-Muggiano (Torino). - La Motocyclette (Parigi).

Società, pnbblicazioni, ecc.
La Stampa Sportiva (Torino). - Touring Club Italiano (Milano). - Ing. Lombard (Torino). - E. Quasquy (id.). - *l'Operaio meccanico* (id.). - *L'Automobile.* - (Milano).

Echi del Salon automobilistico di Parigi

A complemento di ogni notizia precedentemente pubblicata sull'Esposizione di Parigi diamo oggi l'elenco delle premiazioni. Come i lettori potranno osservare, le case estere che inviarono i loro prodotti al *Salon* di Parigi e che fissarono al *Grand Palais* superbi *stands* non riportarono il premio meritato e riconosciuto dalla stessa stampa francese. La Giurìa di Parigi diede nuova prova di *chauvinisme.*
Ecco i premi conseguiti dalle case italiane:

Fiat e *Itala,* medaglia di *vermeil* per la decorazione dello *stand.*
Rapid e *Isotta Fraschini,* medaglia d'argento, idem.
Züst, medaglia di bronzo, idem.
Florentia, Fiat, Gallinari, medaglia di bronzo per arredamento dei battelli automobilistici da turismo.
Fiat, Itala e *Isotta Fraschini,* medaglia di bronzo al concorso di eleganza di vetture per costruttori di vetture a petrolio e *stands* aventi più di due vetture.
L'*Itala* ha rinunziato alla medaglia *vermeil* datale in premio dalla Giurìa, e altre case, specialmente estere e particolarmente italiane, seguiranno l'esempio.
Un'altra conferma della bontà dell'industria italiana la abbiamo riscontrata nel risultato del concorso di vetture di città.
La casa italiana *Florentia* è l'unica che con una vettura 16-20 H P abbia affrontato tutte le marche estere nel grande concorso di vetture da città che ha avuto luogo ora a Parigi, compiendo il percorso dei 100 chilometri attraverso le strade ingombre e fangose di quella città in ore 3,45, e riportando il grande diploma dell'Automobil-Club di Francia.
L'ultima eco del *Salon* parigino è stata la regata di canotti automobili sulla Senna per la Coppa del *Salon.*
Fu un nuovo trionfo della *Florentia,* la quale coltiva con successo la costruzione dei canotti automobili.
Pubblichiamo oggi la fotografia del magnifico *stand* della fabbrica torinese *Rapid,* la quale fece a Parigi (come farà a Torino prossimamente) una larga esposizione dei suoi prodotti.
Era la prima volta che la *Bapid* esponeva a Parigi, ma il suo debutto è stato grande.
Lo *stand* è ricchissimo e degno in tutto e per tutto della grande società torinese, ultima venuta in ordine di tempo, ma fra le primissime come potenzialità finanziaria e come buona nomina conquistatasi.
La Società Torinese Automobili *Rapid* infatti si è fondata nell'anno 1904 col concorso dell'antica casa Giovanni Ceirano e C., così favorevolmente conosciuta ed apprezzata nel mondo automobilistico.
Il capitale iniziale di L. 600.000 fu tosto aumentato e portato alla cifra di L. 5.000.000 delle quali emesse e versate L. 1.600.000 realizzando un fondo di riserva di L. 1.700.000. Questo grandioso stabilimento, dotato delle più moderne e perfezionate macchine utensili, occupa una superficie di mq. 5000 e fu installato per poter portare la sua produzione annuale a 600 automobili. I suoi tipi hanno incontrato il massimo favore sia in Italia che all'estero.
La fabbrica occupa in questo momento più di cinquecento operai il cui numero cresce in proporzione all'aumento continuo della produzione.
Lo *chassis* in lamiera di acciaio stampato, rinforzato nelle sue parti principali, presenta una notevole rigidezza e solidità unita a una eccezionale leggerezza. Le ruote sono montate sopra sopporti a sfera, hanno un giusto *empattement* e dànno alla vettura una grande stabilità. Le ruote del diametro di 870 per 105, sono poste molto vicine ai lati estremi dello *chàssis* dando così a tutto l'insieme una maggior impressione di eleganza e sveltezza. Lo *chàssis* così allungato permette l'applicazione di qualunque carrozzeria a ingresso laterale. La parte anteriore più ristretta facilita il comando dello sterzo e le voltate. La sospensione è ottenuta mediante molle a balestra delle misure di 1200 per 50.
Il motore è a 4 cilindri separati con valvole comandate, l'accensione a magnete Sims Bosch ad alta tensione. Il raffreddamento è ad acqua con ventilatore sul volante e radiatore *nid d'abeilles.* Il carburatore è del tipo a livello costante con circolazione d'acqua calda, e a presa d'aria automatica, e con disposizione speciale clie dà il minimo consumo e un massimo rendimento.
Ciò che caratterizza poi il tipo 1906 della *Rapid è* un dispositivo speciale e brevettato della sospensione del differenziale a parallelogramma. Questo perfezionamento importante permette al motore di trasmettere la forza alle ruote motrici mantenendo l'angolo delle rispettive ruote coniche sempre uguale, evitando così un notevole attrito e assicurando alla macchina un funzionamento regolare e una maggior durata.

Notiziario sportivo
Automobilismo

La Coppa del *Salon,* organizzata dal giornale l'*Auto,* è stata disputata per la seconda volta. Si ricorda che era stata rinviata per una piena della Senna. Su 55 canotti automobili inscritti per la gara, 18 soltanto si sono presentati. I numerosi spettatori si trovavano sulle rive della Senna e sui ponti per assistere alla corsa.
Ecco i risultati :
Categoria extra regolamentare.
— *Prima serie:* 1. *Satyre* (Dion Bouton), di Frilet; 2. *Vagabond V* (Vallet), di Vallet; *S. Alexandre ì* (Diou), di Allegrin; 4. *Motogodiele* (Buchet), di Trouche; 5. *Reené* (Damas), di Hores.
— *Seconda serie:* 1. *Edith* (Buchet), di Dubois; 2. *Manillon* (Daniel Augé) di Cohade.
— *Terza serie:* 1. *Nelly* (Filtz), di Villeneuve.
— *Quarta serie:* 1. *Dalifol* (Abeille) della Società Auto-Yacht.
Categoria regolamentare (*cruisers).*
— *Prima serie:* 1. *Mendelsonn* (Mutuel), di Mendelsonn e Pierron.
— *Seconda serie:* 1. *Florentia; 2. Mets-y en* (Chenard-Walcker), di Crucq.
— *Terza serie:* 1. *Forces pas* (Mors), di Crucq; 2. *Frédéric-Suuvage.*

“La Stampa Sportiva”, 14 gennaio 1906, Torino [00209]

I circuiti automobilistici italiani nei 1906
La Coppa Florio - La Targa Florio - La Coppa d'oro

[...]
Il Circuito siciliano

E' ormai stabilito che Termini sarà il centro più importante delle grandi feste sportive che avranno luogo a Palermo nella prossima primavera, per iniziativa dello *sportsman* Vincenzo Florio.
Qui si correrà la gara automobilistica della *Targa Florio*, indetta per il 5 maggio, nel seguente circuito, che riesce assai importante per le difficoltà che offrono le strade: partenza da Termini (stazione Cerda), Fontana Acque Comuni, Collesano, Isnello, Castelbuono, Geraci, Petralia, Soprana, che è il punto più alto del circuito (1400 metri sul livello del mare); indi comincia la discesa per Petralia Sottana, Castellana, Caltavuturo, Cerda e Termini (Stazione Cerda).
La partenza si svolgerà sul tratto Stazione Cerda, Fontana Acque Comuni, che misura la lunghezza di 6 chilometri, sempre in linea retta; si avrà quindi in questo punto uno spettacolo interessantissimo.
Questo circuito dovrà percorrersi dalle vetture concorrenti per tre volte.
La Targa Florio ha la dotazione di 50.000 lire di premi.
Alla vettura vincitrice del primo premio verrà conferita, oltre la Targa, una grande placca d'oro lavorata a cesello da uno dei migliori orefici di Parigi.
Oltre ai premi in contanti, i concorrenti avranno diritto a numerose Coppe, dono di varii signori siciliani. Fra esse vi sarà quella della città di Termini Imerese, ed una che regalerà il deputato del collegio, on. Aguglia.
Moltissime fabbriche di automobili si sono inscritte alla gara, tra le quali: Fiat, Dolores, Radia, Schneider, Mouarque, Florentia.
Vi prenderanno parte i più valorosi *sportsmen,* come Darracq, il vincitore della Coppa Vanderbilt, Lancia, De Diétrich, Théry, Héméry, Teste, Fournier, Caillois e molti altri campioni dell'automobilismo.
Il regolamento della Targa resta definitivamente fissato così :
Art. 1 — La Targa Florio sarà corsa nella seconda quindicina d'aprile su un circuito da 500 a 600 chilometri in Sicilia.
Art. 2 — La corsa è per tutte le vetture di cui il prezzo del *châssis* del catalogo è inferiore a ventimila lire.
Art. 3 — Le iscrizioni sono stabilite in mille lire per vettura e si ricevono al comitato per l'incremento delle feste sportive a Palermo e al giornale l'*Auto,* Faubourg Montmartre. n. 10, a Parigi.
Art. 4 — Nessuna marca di fabbrica potrà inscrivere più di sei vetture. Tre di queste vetture potranno essere iscritte dalla fabbrica, le altre tre sono riservate ai privati.
Art. 5 — Nel caso che una fabbrica non avesse iscritto alcuna vettura, si potrà permettere l'iscrizione di sei vetture private delia stessa marca.
Art. 6 — Le iscrizioni saranno chiuse 20 giorni prima della data della corsa per le fabbriche e 15 giorni prima per i privati.
Art. 7 — Tutte le domande d'iscrizione accompagnate dal catalogo dovranno indicare:
1. Il prezzo del catalogo del *châssis* .
2. La corsa e l'*alésage* del motore.
Art. 8 — Le vetture inscritte devono essere completamente simili al tipo del catalogo che esse rappresentano.
Nessuna inscrizione alla corsa potrà essere accettata se la vettura di cui si tratta non sia stata costruita in una serie di dieci vetture al *minimum.*

Art. 9 — Se il giurì constatò che la vettura inscritta non è in tutto conforme al catalogo che accompagna la domanda d'inscrizione e al tipo della serie, la vettura sarà *squalificata* prima della corsa.
Art. 10 — I tipi nuovi avranno sempre la preferenza su quelli degli anni precedenti. Così gli *châssis* corti saranno preferiti a quelli lunghi.
Art. 11 — I Commissari avranno il diritto di fare smontare, prima della corsa, un cilindro per verificare se le dimensioni sono quelle registrate sui bollettino d'inscrizione. Nel caso contrario al conduttore sarà proibita la partenza.
Art. 12 — Tutte le carrozze dovranno portare due *baquets* di corsa. Per dare alla corsa un carattere assolutamente pratico, le carrozze vuote dovranno raggiungere un peso stabilito così:
1° 1300 chili per le vetture da 15 a 20.000 lire.
2° 1000 chili per le vetture che costano meno di 15.000 lire.
Art. 13 — L'ordine della partenza sarà dato nel modo seguente:
Tutti i nomi delle marche saranno inscritti sai bollettini. Il primo nome estratto sarà quello della marca che parte la prima, il secondo quello della marca che parte la seconda, e così di seguito sino allo spoglio dei bollettini. Lo stesso ordine si ripeterà in seguito sino all'ultima vettura.
I nomi dei conduttori di ogni marca saranno egualmente estratti a sorte.
Art. 14 — Tutti i reclami che riguardano la corsa dovranno essere accompagnati da cinquanta lire, che non saranno in nessun caso rimborsate.
Art. 15 — Il vincitore della corsa riceverà la Targa Florio, che sarà di sua esclusiva proprietà.
Art. 16 — Inoltre i premi, ii cui totale ascende a L. 50.000, saranno distribuiti così :

Primo premio : L. 25.000 al proprietario e lire 4000 al conduttore.
Secondo premio : L. 8000 al proprietario e L. 2000 al conduttore.
Terzo premio : L. 4000 al proprietario e L. 1000 al conduttore.
Quarto premio: L. 3000 al proprietario. Quinto premio: L. 2000 al proprietario.

“La Stampa Sportiva”, 4 febbraio 1906, Torino [00212]

La “Florentia,, ed i suoi recenti successi

Già in altro nostro numero abbiamo fatto cenno del brillante risultato che questa grande casa fiorentina ha ottenuto durante il *Salon* del dicembre scorso a Parigi, nel concorso di vetture da città, in cui, giova notarlo, sola marca italiana, osò affrontare tutti gli altri concorrenti esteri.
Siamo lieti di poter dare qui la riproduzione della vettura *Florentia* 16-20 HP, che seppe così bene conquistarsi il grande diploma d'onore dell'«Automobil-Club de France».
Ma una più importante vittoria era riservata a brevi giorni di distanza alla nostra *Florentia;* vittoria che, dopo quella famosa del *Fiat X,* segna una delle date più gloriose per l'industria italiana dei canotti automobili.
Nella Coppa del *Salon*, disputatasi sulla Senna il 31 dicembre scorso, il canotto *Florentia IV* giunse primo della sua serie, distanziando di gran lunga i suoi competitori e guadagnando il gran premio del Ministero del commercio francese e quello dell'*Echo de Paris.*
Questa mirabile costruzione, dovuta alla intelligenza dell'ing. Bisio, direttore del cantiere *Florentia* a Spezia, misura metri 6,90 di lunghezza e metri 1,40 di larghezza.
Le sue linee elegantissime sono improntate ad una stabilità eccezionale e veramente marina.
Il motore è *Florentia* 16-20 HP, quattro cilindri, montato in un gruppo meccanico con marcia avanti e indietro.
La velocità del *Florentia IV* è di circa 29 chilometri all'ora, e per la sua costruzione in cedro a doppio rivestimento può affrontare tranquillamente anche la più forte libecciata.
Sono queste due belle vittorie della *Florentia,* che fanno onore all'industria nazionale, e che siamo lieti di avere illustrate augurandone delle altre, tante, sempre migliori.

Didascale foto
La Florentia 16-20 HP, nel concorso Vetture eli città tenutosi a Parigi.
Il Florentia IV in corsa.
Il Florentia IV pronto a partire. — Verso terra: L'ing. Airault, direttore generale della Florentia; al suo fianco l'ing. Bisio, costruttore del canotto.

“La Stampa Sportiva”, 11 febbraio 1906, Torino [00213]

La III Esposizione Internazionale Automobilistica di Torino
Il terzo “Salon,,

E' stata questa la nota più spiccatamente sportiva della settimana ed ha segnata una nuova data gloriosa nella storia dell'automobilismo torinese.

Sarebbe ormai superfluo constatare una volta ancora il crescente progresso della modernissima industria; ricorderemo invece con speciale compiacenza come ogni anno il *Salon* che si va preparando nel magnifico Parco del Valentino incontra sempre più il favore incondizionato della cittadinanza, degli *sportsmen* e degli industriali italiani.

Uno sguardo al passato

Giustamente il nostro direttore di questi giorni ricordava con quanto fervore accorrevano da ogni lontana regione nel 1904 gli automobilisti al primo convegno che la *Stampa Sportiva* e l’*Automobile-Club* di Torino promuovevano di comune accordo.

Tutti gli inizi sono difficili, per cui a tutta prima la riuscita di una Esposizione esclusivamente riservata agli automobili rappresentava per gli organizzatori difficoltà non piccole da superarsi.

Si trattava, d'altra parte, di fare riuscire una festa dell'industria nazionale, per cui l'accordo di tutti i fabbricanti non poteva mancare. Questo, infatti, venne facilmente, e piemontesi, lombardi, liguri e toscani inviavano alla Mostra quanto l'industria automobilistica della loro regione aveva creato. Nell'insieme avevamo una Mostra importante che riuniva per la prima volta in Torino quanto di più moderno, di più elegante, di più pratico avevano studiato i nostri industriali.

Bastarono tre anni perché le cifre del bilancio di quella prima Esposizione variassero e di molto. In tre anni l'industria nazionale fece progressi straordinari ed i capolavori di tutte le Ditte trionfarono in tutti i mercati mondiali. Non più cinque, né dieci sono i nostri fabbricanti di automobili, non più a poche centinaia ammontano gli operai impiegati dalla nuova industria meccanica. Gli uni e gli altri formano oggi una grande e potente famiglia di lavoratori che onora grandemente la nostra Italia.

Al progresso, allo sviluppo dell'industria teneva dietro un maggior successo della nostra Esposizione. I vecchi locali non erano più sufficienti per accogliere i saggi degli espositori; il primitivo ambiente veniva ampliato, cosicché oggi 3200 mq. sono destinati alla Mostra internazionale di automobili.

Ai vecchi locali del palazzo delle Belle Arti vennero aggiunti un salone dell'area di 1400 mq. su progetto dell'ing. Ceresa ed uno *chalet* per il *buffet* Molinari dell'area di 300 metri quadrati.

Ma forse, per non dire certo, i 3200 mq. non saranno più sufficienti per le Mostre future. La costruzione di un palazzo per le Esposizioni è oggi dunque novamente reclamata, e noi speriamo che il voto espresso qualche tempo addietro possa divenire un fatto compiuto nel 1907.

La Mostra automobilistica di per sè assumerà nuove proporzioni e non tanto pel concorso degli italiani, i quali tutti han esposto all'odierno *Salon,* quanto per quello degli industriali d'oltre alpe, i quali hanno questo anno, più che nelle precedenti Esposizioni, fatto a gara nell'erigere dei superbi ed eleganti *stands.* E qui sarà bene riandare colla memoria le precedenti Mostre e ricordare il numero degli espositori. Nel 1904 questi erano 50; nel 1905, 70; quest'anno 94, dei quali 15 esteri.

L'inaugurazione

La festa d'inaugurazione fu favorita da un tempo splendido. Il *vernissage* febbrile durò fino all'ultimo momento, e la notte precedente alla cerimonia ufficiale numerosissimi operai e decoratori rimasero a dare l'ultima mano ai lavori degli *stands,* così che al mattino dopo tutto appariva artisticamente ordinato.

L'inaugurazione ebbe luogo alle ore 11 precise di sabato, alla presenza del Duca di Genova, del Duca degli Abruzzi e d'una vera folla di invitati. Le autorità erano *au grand complet.*

Del mondo sportivo erano: il marchese Ferrero di Ventimiglia, il senatore conte Biscaretti di Ruffia, l'avv. Goria-Gatti, il conte di Mirafiori, Mario Montù, il cav. Arturo Ceriana, l'ing. Vittorio Diatto, il conte Fossati-Reyneri, Giovanni Gagliardi. Carlo Girard, Oreste Rossi, ingegner Alfredo Rostain,

il cavalier Ludovico Scarfiotti, il dottor Tapparo, l'onorevole Crespi, il senatore Bettoni di Brescia, il viceconsole di Francia M. Corcoral, l'ingegnere Brayda, il senatore Rignon, Aldo Weillschott, Giannuzzi-Savelli, il ragioniere Mercanti, Guido Gatti di Milano, l'ing. Airault, l'ingegner Galli della *Florentia* di Firenze, il cav. Minetti di Brescia, Ceirano Matteo, il cav. ing. Marchesi di Torino, l'ing. Ruffini, il cav. ing. Federico Schiaffino, Ugo Natali, il cav. Julien Cuenod, avv. Arnaldi, Carini della *Fides Richard-Brasier* di Roma, il cavaliere Scorza di Genova, Croce di Milano, Storero, Tartaglia, Ruggerone, ing. Marenco di Torino, Zezi, Reinack, fratelli Vaccarossi, Prais, Pagamici, Tarlarini di Milano, Berteaux di Parigi, Tocanier, Vincenzo Fraschini, Schieppati di Milano, cav. Coltelletti di Genova, Paul Rousseau del *Temps,* di Parigi, Rocca dell'*Auto*, di Parigi, Costamagua della *Gazzetta dello Sport,* di Milano, Guttierez dell'*Auto*, di Milano, Raffaele Perrone degli *Sports,* di Milano, Bontempelli, della *Lettura Sportiva,* ed il nostro direttore Gustavo Verona.

Quando i Principi e le Autorità ebbero preso posto sotto il padiglione appositamente preparato, il marchese Ferrerò di Ventimiglia, presidente dell'Esposizione, pronunciò cosi esprimendosi il discorso inaugurale:
«Altezze Reali,
«Chiamato dalla benevolenza dei colleghi del Comitato a presiedere all'organizzazione della III Esposizione internazionale d'automobili, ho l'onore di prendere la parola per ringraziare vivamente le A. V. di aver voluto onorare della loro augusta presenza questa festa inaugurale, e per inviare un tributo fervente di gratitudine alla Maestà del Re, che novamente si degnò di accogliere sotto il suo alto patronato la nostra iniziativa».
Saluta quindi le Autorità prefettizie e municipali, i delegati degli *Automobili-Clubs* e del *Touring*, i rappresentanti della stampa, gli espositori, dicendo:
«Pochi anni or sono non esisteva in Italia una sola officina di automobili, oggi in tutta la penisola arditi manipoli di industriali e numerose falangi di lavoratori, producono macchine ammirabili, accolte col più grande favore non solo in paese, ma anche sul mercato estero. Questa esportazione, che ora assorbe la maggior parte della nostra produzione, incominciò il suo poderoso cammino nel 1904, dopo il successo di una delle nostre Ditte più note nelle grandi corse dell'estero, prova evidente dell'utilità indiscutibile delle gare di velocità, contro le quali tanto fu detto e scritto.
«Per sopperire alle domande giunte dall'estero la nostra industria raddoppia l'intensità del lavoro. Già sappiamo che dalle sole officine torinesi saranno quest'anno costrutti più di 2000 veicoli a motore. E quando si pensi ai grandi numerosi opifici di Milano, di Genova, di Firenze, di Roma, di.. Piacenza, ecc., possiamo renderci conto che nel 1906 la produzione italiana sarà fortissima e porterà nuova e più grande floridezza a tutti coloro che in questo moderno campo d'azione esercitano le energie del braccio e della mente.
«Un carattere notevole della passata stagione è l'orientamento della lavorazione verso i veicoli per strasporti collettivi e per carichi pesanti. Ora che l'automobile è entrato nell' uso comune degli agiati, benché sia molto lontana dall'essere soddisfatta la richiesta delle vetture per uso privato, era logico che i costruttori si volgessero a nuovi e più vasti orizzonti; e convien dire che, per il grado di perfezione a cui sono ormai giunti gli apparecchi motori, i primi tentativi sono riusciti felicemente. Qui è l'avvenire vero della nostra industria nella creazione di un materiale per trasporto del pubblico e delle merci, di un materiale galleggiante per la naviga-zione fluviale e di piccolo cabotaggio, che per le particolari condizioni geografiche del nostro paese potranno, sufficientemente sviluppate dare proficuo lavoro per lunghi anni alle nostre fabbriche e inestimabili vantaggi alle nostre popolazioni.
«Lasciando il campo industriale per quello sportivo, dobbiamo vivamente rallegrarci per due fatti avvenuti nell'anno testé terminato.
«In primo luogo la costituzione definitiva dell' *Automobile-Club* di Italia che saldò in unica compagine le organizzazioni sportive che prima esercitavano la loro influenza indipendentemente in ogni regione. La forza che deriva da questa unione concorde, la superiorità dimostrata dalle vetture italiane nei cimenti internazionali, fecero sì che l'*Automobile-Club* d'Italia, riconosciuto dalle

Società estere sorelle, potè subito avere voce autorevole fra di loro ed affermarsi con la certezza di poter dare in avvenire molto e prezioso aiuto allo sport ed all'industria nazionale.
«Secondariamente abbiamo avuto la desiderata compilazione di un nuovo regolamento di polizia stradale. Le sue disposizioni non sono ancora tali da soddisfare tutti i desiderii degli automobilisti, ma conviene riconoscere come con esso siasi fattto un grande passo in avanti e che, specialmente quando fossero fatte osservare strettamente le norme riguardanti gli ippomobili, si potrebbe per parte nostra dichiararci quasi soddisfatti».
Il marchese di Ventimiglia chiuse il suo discorso inviando un saluto ai Principi, che dell'automobilismo sono i più ferventi cultori.
Un'ovazione fragorosa e calorosissima accolse le ultime parole dell'esimio gentiluomo, a cui i Principi strinsero con effusione la mano, ringraziando.

Il Commissario regio.
Il comm. Salvarezza, nella sua qualità di primo magistrato cittadino, così parlò:
«Sono lieto che proprio al termine della mia transitoria missione di reggere l'Amministrazione municipale di questa illustre città mi sia dato ancor modo di salutare con profondo compiacimento una delle sue industrie più floride, e una delle più fortunate e geniali esplicazioni della sua attività e del suo continuo incremento.
«Inaugurandosi oggi la terza Esposizione internazionale di automobili, mi è grato rivolgere il mio pensiero e il mio saluto a questa Torino così degn a d'ogni ammirazione, d'ogni simpatia, in cui l'energia del lavoro è così diffusa e così alacre, in cui sotto la quiete e il raccoglimento vive tanta vita operosa e si preparano pel comune bene della patria tante sorgenti di ricchezza e di prosperità. Questa iniziativa che oggi quiper la terza volta si corona dinanzi agli augusti Principi della Casa di Savoia, cui mi onoro rendere omaggio, è una prova di quello che Torino può fare e sa fare: e l'approvazione e il concorso che vengono ad essa dall'estero dicono quanta fiducia essa abbia saputo suscitare e come ormai in ogni parte siano riconosciute le sue benemerenze.
«Come temporaneo rappresentante dell'Amministrazione municipale io me ne compiaccio e me ne rallegro con gli organizzatori tutti, e con tutti quelli che alla Mostra partecipano; e, ove io mi spogli col pensiero dell'alta carica di cui fui investito e che deporrò tra pochi giorni, resta il compiacimento nell'animo mio di italiano che vede con gioia crescere sempre più nella sua patria le utili opere e le benefiche imprese.
«Onore dunque a Torino, al Piemonte. E all'industria italiana, che qui così nobilmente si afferma e qui apre così fertili campi di internazionale emulazione, l'augurio più fervido e più vivo che possa sorgere dell'anima di un cittadino di cui l'ufficio fu torinese *pro tempore*, ma l'affetto lo sarà eternamente».

Il Prefetto.
Appena quetati gli applausi che coronarono il breve discorso del comm. Salvarezza, prese la parola il comm. Gasperini, prefetto della Provincia di Torino e rappresentante del Governo.
Egli con frase calda ed elegante inneggiò al progresso dell'industria automobilistica italiana ed alla riuscita di questo Salone III, che è pura e solenne affermazione di progresso e la prova sicura di quanto possa la tenacia e la volontà degli industriali.

La prima visita.
Terminata, dirò così, la parte strettamente ufficiale della cerimonia, i Principi e gli invitati fecero una prima e rapida visita all'Esposizione, compiacendosi per la sua disposizione e decorazione riuscitissima, a cui dedicarono la propria opera gli artisti Ceragioli, Alloatti e Gaido.
Infatti sono elegantissimi gli *stands* della *Fiat,* della *Krieger, dell'Itala,* della *Diatto - Clément,* della *Züst,* della *Rapid,* della *Fides - Richard Brasier,* dei *garages Alessio, Croizat, Fabre e Gagliardi, Michelin,* della *Marchand,* dell'*Ausonia,* del *Touring,* e dell'*Automobile- Club d'Italia* in unione alla *Settimana di Brescia* e al Comitato per la prova turistica della Coppa d'oro.

Anche quest'anno il *Touring - Club Italiano,* prende parte alla III Esposizione internazionale di automobili e mette il suo elegantissimo e confortabile *stand,* diretto dal cav. Minetti, a disposizione dei numerosi suoi soci e degli *sportsmen,* che visiteranno la importante Mostra.
Il *Touring-Club Italiano,* che ha contribuito efficacemente allo sviluppo del turismo e della industria automobilistica in Italia con un patrimonio di guide e di carte e di pubblicazioni che oramai tutti apprezzano e conoscono, prepara, come abbiamo detto ieri, ai suoi soci una sua nuova e grata sorpresa : *la carta corografica itineraria d'Italia all'1 250.000.*
La carta (a colori) avrà formato adatto tanto alle consultazioni da tavolo come alla ripiegatura di viaggio. Sarà divisa in 40 fogli, da potersi, volendo, riunire per formare una gran carta murale.
Un *fac-simile* indicante ciò che saranno questi 40 fogli messi insieme figura nello *stand* del *Touring-Club Italiano.*
Passando dinanzi allo *stand* dell'*Automobile-Club,* una serie di ricche coppe ricorda i più importanti avvenimenti dello *sport* automobilistico. L'Esposizione è illuminata da 50 grosse lampade ad arco e nei diversi *stands* sono sparse ben più di 5000 lampadine elettriche. L'impianto elettrico venne fatto dalla Società A..G. G. Thomson-Houstou.

Il banchetto.
L'*Hotel Europe* la sera di sabato ospitava nel suo magnifico salone le autorità cittadine e tutti i rappresentanti degli *Automobili - Clubs* di Italia, convenuti per ol Congresso annuale.
Il banchetto corollario, obbligato d'ogni festa, diede motivo ad una riunione cordialissima.
Erano fra i commensali i signori : Marchese Ferrero, commendator Gasperini, senatore Bettoni commissario regio senatore Salvarezza, generale di San Marzano, comm. Onnis, sen. Biscaretti, on. Crespi, comm. Gervasi, conte Viglietti, ingegnere Ceriana, conte Quarelli-Bontempelli, Gagliardi, conte Fossati, dott. Tappato, cav. Diatto, ing. Ceresa, cav. Soarfiotti, cav. Focacetti, tenente conte Cavriani, marchese Soragna, avv. Goria-Gatti, Berteaux, cav. Rostain, dott. Weillschott, Mario Montù, cav. Girard, dott. Rossi, conte Gastone di Miratiori, cav. Salvadori, cav. Coltelletti, G. Ceirano, Corcoral, Bova, Costamagna, Guttierez, Raffaele Perrone, Carlo Salengo, Moglia, Sindaco di Susa, Rocca, marchese Dal Pozzo e l'infaticabile nostro direttore Gustavo Verona.
Allo *champagne,* il marchese Ferrero di Ventimiglia, con un bellissimo discorso, salutò gli intervenuti, dando lettura di due telegrammi ricevuti dal comm. Johnson, del Touring, e dal signor Lombardo, dell'*Automobile*; seguirono, inneggiando alla riuscita della festa industriale, il sen. Bettoni, l'on. Crespi, il prefetto comm. Gasperini, il comm. Onnis, il signor Bova, rappresentante *dell'Automobile-Club* d'Auvergne, e Costamagna.
Terminato il banchetto i commensali tenevano l'invito cortese di recarsi ad inaugurare in via Bogino, 18 la nuova sede dell'*Automobil-Club,* e ancora là spugnò lo *champagne* nelle fragili coppe di cristallo.
Si fecero numerosi brindisi all'automobilismo italiano, ed oratori felicissimi furono il marchese Ferrero, l'on. Crespi, il sen. Biscaretti, l'avv. Goria-Gatti e Carlo Salengo.
Così, lietamente, ebbe fine la prima giornata della Esposizione automobilistica che va raccogliendo tante e così cordiali simpatie.

Sergio Sergi

“La Stampa Sportiva”, 18 febbraio 1906, Torino [00214]

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.

Allorché 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 mauifestazioni 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; poiché — 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 perché 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 là 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 perché 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

Appunti Tecnici sull'Industra 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 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.
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 adot tare 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, Cornillèau, 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 cosstrutturi 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 3 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 *Itala, Rapid. Aquila, Faccioli* hanno adottato la trasmissione a cardano.
Il *comfort* nelle *carrozzerie* è stato curie 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, Bossi e Bussolotti)* espongono nei loro *stands* e negli *stands* delle differenti fabbriche di automobili, carrozzerie di lusso, di tutte le forme: *doublé 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 gua-dagnarsi 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 1'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 alta 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 delia 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, cosicché 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.

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, un freno ad aria e per l'insieme elegante e svelto della intera costruzione. Ha anche un *châssis* 40 HP, Rochet-Schneider.
Darracq, Suresnes (Parigi).
Questa grande marca francese rappresentata in Italia dalia 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 *anti-dérapants* 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. 82bis, 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 Degningand, 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, cosi 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 *sland* 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 Lethlmonuler di Parigi.

Chi desiderasse acquietare 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, Bussolotti 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 [...] migliore risultato delle loro fatiche, perché da apppena [...]e mesi che hanno iniziato i lavori, già hanno [dato p]rova di conoscere perfettamente quest'arte che 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 nn 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» Paul 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.

L'impianto della trasmissione, in questo *stand,* venne eeguito 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 *sportsman* 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-Ameriean 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, perché 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.
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 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.
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.
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* 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 piaticità 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 1/2 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), *Taurina Club Italiano* (Milano), barone Angeloni (Napoli), ì 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, piloni, 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).

“La Stampa Sportiva”, 25 febbraio 1906, Torino [00215]

La chiusura della III Esposizione Internazionale Automobilistica di Torino

L’ultima giornata.
Con la giornata di domenica 18 si è chiuso il *III Salon* Internazionale automobilistico italiano.
Lo spettacolo di chiusura riusciva più meraviglioso ancora di quello inaugurale. I visitatori della Mostra ammontavano ad 8000, e nelle vicinanze del palazzo una vera folla accorreva per assistere al passaggio degli *omnibus* che trasportavano veloci i passeggeri da piazza Castello al Valentino. Il tempo splendido favoriva la chiusura dell'Esposizione.
Tra la folla si notavano parecchi *sportsmen,* giunti a Torino appositamente nel mattino, per avere un'impressione dell'ultim'ora della grande Mostra automobilistica. Fra gli arrivati notammo parecchi *sportsmen* ed industriali romani, genovesi e fiorentini. Incontrammo il vecchio campione ciclista Gigi Pontecchi, che oggi si dedica completamente all'automobilismo, dove noi gli auguriamo di mietere gli allori conquistati nel campo del ciclismo; l'ing. Borella, di Intra; il forte motociclista Lanfranchi, di Firenze, rimessosi quasi completamente della sua terribile caduta fatta due anni or sono al Velodromo di Parigi; il cav. Cariolato, di Roma.
Poi vedemmo due personalità romane, il principe Chigi e il duca Leopoldo Torlonia. Fra gli altri personaggi che ieri attraversavano le sale della Mostra, vi era pure il miliardario Wanderbilt *junior,* il quale si mostrò veramente entusiasta dell'Esposizione di Torino.
Nel mattino l'Esposizione fu novamente visitata da S.A.E. la duchessa Elena d'Aosta.
L'Esposizione si è chiusa alle ore 19 precise.
Il bilancio della III Mostra internazionale presenta un attivo superiore a quello delle precedenti Esposizioni, e gli stessi espositori mai conclusero come quest'anno tanti affari. I visitatori in totale furono oltre i 50,000, e l'introito lordo si aggira sulle 100,000 lire.

Il banchetto di chiusura.
Nel grande salone del *Molinari* sabato sera si riunivano a banchetto i membri del Comitato e tutti gli industriali, i quali esposero al *III Salon.* I fratelli Aschieri, come al solito, vollero farsi veramente onore servendo un ottimo pranzo. Erano più di 150 i commensali che, distribuiti in cinque lunghe tavole, si erano dati convegno per festeggiare il trionfo della III Esposizione torinese.
Sedevano alla tavola d'onore il presidente marchese Ferrerò di Ventimiglia, il senatore conte Biscaretti, l'ing. Marenco, il cav. Alfredo Rostain, il cav. Agnelli, il segretario Mario Montù, il dottore Tapparo, il dott. Rossi, il cav. Girard, Carlo Salengo, il cav. Fubini, Bigio Guido, l'avv. Cattaneo, i signori Gagliardi, Fabre, dott. Neri, poi il cav. Minetti, i signori Filogamo, Vaccarossi Ernesto, Tarlarini, Bova, Gatti Guido, Tomaselli, Picena Cesare, Quagliotti, Alessio Marcello, Ceirano Matteo, Giannuzzi-Savelli Rodolfo, Graziani Raggio, il nostro direttore Gustavo Verona, l'avvocato Leonelli, della *Tribuna;* Lombardo, direttore dell'*Automobile*; C.E. Costamagna, della *Gazzetta dello Sport;* Rocca dell'Auto di Parigi, e Canton, degli *Sports.*
Si ebbero pochi discorsi e tutti applauditi. Il marchese Ferrerò prese per il primo la parola per ringraziare tutti gli industriali d'Italia che concorsero col loro intervento alla riuscita del *III Salon.*
«Ci rivedremo — egli disse — nel 1907 ed allora più comodamente vi accoglieremo. Per quell'epoca il grande progetto, da tanto tempo accarezzato dagli industriali torinesi, sarà un fatto compiuto».
Al marchese Ferrerò rispose molto bene, a nome degli industriali espositori, il signor Bova. Poi Gustavo Verona, a nome della stampa politica e sportiva d'Italia, brindò alla nuova festa di pace, costituita dall'Esposizione d'automobili di Torino, che avvicina una volta all'anno gli industriali di ogni parte della penisola. Accennato alla riuscita del *III Salon,* disse che la stampa di tutta Italia e dell'estero è concorde oggi nel tributare un plauso meritato agli organizzatori.

Quindi il prof. Costamagna fece un brindisi all'industria internazionale, ed il senatore Biscaretti prese la parola per augurare continui successi dell'industria italiana nei numerosi cimenti sportivi del 1906.

II concorso di montatura e smontatura di pneumatici

ebbe luogo venerdì e sabato.
Il tempo splendido ha favorito il concorso del pubblico all'Esposizione di automobili; una folla elegante ha visitato, nel pomeriggio, il *III Salon.* La giornata fu una delle più interessanti. Infatti la novità del concorso di montatura e smontatura di pneumatici, promosso dal Comitato e dalla Casa Michelin di Clermont Ferrand, ha attratto nel salone centrale gran parte del pubblico, che con vivo interesse ha seguito Io svolgersi delle singole gare. Si trovarono in gara i meccanici addetti al servizio di privati, quindi era interessante conoscere il tempo minimo impiegato. Dei dodici iscritti se ne presentarono dieci. Tra essi il pubblico dava le sue preferenze al meccanico Colombo, che ha fatto le grandi corse a fianco del *gentleman* dott. A. Veillschott, ma la sorte non lo favorì. Erano presenti i membri del Comitato: marchese Ferrerò, dott. Tapparo, signor Rossi, il signor Berteaux, Vaccarossi, per la Casa Michelin. Cronometristi il sig. Mario Montù e il sig. Rossi.
Il concorso, che è durato tre ore all'incirca, ha dato il seguente risultato :
1. Alfredo Fontanesi, meccanico del marchese Solaroli, in 11' 37" 3/5; 2. Domenico Masino, meccanico del signor Franchetti, in 12' 34"; 3. Montrucchio Giovanni, meccanico del signor Marone, in 17' 51" 2/5; 4. Alberto Olivieri, meccanico della marchesa Ghisleri, in 17' 53" 3/5; 5. Colombo Giuseppe, meccanico del dott. Veillschott, in 20' 31" 2/5; 6. Rasso Anselmo, meccanico dell'avv. cav. Parato.
Non classificato Angelo Danieli, Scavarda, Sabini, Marcellino forano il pneumatico; si ritirano Bassi e Colombo. Il tempo massimo era di 30'.
Molto interessante riuscì sabato il concorso di montatura e smontatura dei pneumatici, a cui presero parte i meccanici addetti alle varie Case ed ai *garages.* La lotta fu molto animata. Il risultato fu il seguente:
1. Fiori Giovanni, addetto all'*Isotta-Fraschini,* in 8' 27"; 2. Gilli Giuseppe, della *Rapid,* in 9' 30"; Brignolo Pietro, della *Junior,* e Pontelli Giuseppe, della *Fiat,* riescono terzi in 9' 34" 2/5. Rifanno la prova e riescono: 3. Pietro Brignolo, in 9'45" 2/5; 4. Pontelli, in 9' 52"; 5. Boschis Egidio, meccanico di Cagno, in 10' 41" 1/5; 6. Bordino Pietro, della *Fiat,* in 11' 4" 1/5 ; 7. Venezia Giuseppe, dell'*Itala*, in 13' 45" 4/5; 8. Musso Vincenzo, dell'*Itala*, in 15' 33" 4/5; 9. Tabarini Roberto, del *garage* Alessio, in 16' 10" 2/5; 10. Landi Ernesto, dell'*Itala*, in 17' 26" 4/5. Si ritira Nasi Angelo, della *Junior.* Appendino Bernardo, dell'*Itala,* causa malattia, non può prendere parte al concorso.

Visite principesche.
Sabato il pubblico si è recato in gran numero al palazzo delle Belle Arti al Valentino. Nella mattinata l'Esposizione fu visitata dal Conte di Parigi, che si è soffermato lungamente davanti ai singoli *stands.* Nel pomeriggio si ebbe la gradita visita delle LL.AA.RR. i Duchi d'Aosta, giunti espressamente da Napoli per visitare la Esposizione. Le LL.AA. furono ricevute dal presidente del Comitato marchese Ferrerò di Ventimiglia, dal conte di Mirafiori, dal sen. Biscaretti, dal conte Fossati, signor Montù, ing. Diatto, ed in loro compagnia visitarono attentamente i diversi *stands,* soffermandosi a parlare con parecchi espositori. Alla loro uscita il Comitato offriva alla duchessa Elena uno splendido mazzo di fiori e quattro piccoli automobili meccanici per i Principini, dono che riuscì graditissimo alle Loro Altezze. Pare che le LL.AA. abbiano concluso qualche acquisto.
Visitando lo *stand* dell'*Itala* i Duchi erano ricevuti dagli amministratori signori cav. Fubini, avv. Cattaneo, Guido Bigio e dal noto campione Ruggerone *(Eros).* Venne offerta alla Duchessa una targa in oro riproducente la Coppa Florio, e l'omaggio riuscì graditissimo ai Principi.

Le riunioni dell'Automobile-Club d'Italia

Giovedì scorso si è riunito, sotto la presidenza del marchese Ferrerò di Ventimiglia, il Consiglio direttivo dell'A.C. d'Italia.
Il presidente apre la seduta comunicando una lettera con la quale il principe Strozzi accetta la carica di presidente, bene augurando per l'avvenire dell'A.C.I.
Il marchese Ferrerò comunica la sua conferenza col conte Taverna, rappresentante del Club di Roma, e l'intesa corsa che questo domanderà il suo riconoscimento appena completata la costituzione. Comunica ancora di aver ricevuto l'annunzio della prossima costituzione di un Automobile Club in Napoli.
Il marchese Ferrerò viene quindi incaricato di recarsi a Parigi, o di inviarvi un delegato, per definirvi le trattative riguardo al Circuito Europeo di turismo, bandito dall'A.C.F., coll'espressa avvertenza che questo debba aver luogo prima della metà di luglio, non potendo oltre quel termine la nostra Associazione occuparsene.
Alla seduta intervenne il signor Salengo, presidente del Moto-Club di Torino, che sta ora trasformandosi in Moto-Club d'Italia, per appoggiare la sua domanda di riconoscimeuto. Il Consiglio deliberò di deferire a detta Associazione, sotto certe riserve, la direzione e il controllo dello sport motociclistico per il 1906, riserbandosi però di riconoscergli il titolo di Moto-Club d'Italia in seguito ad un Congresso, al quale saranno invitati i rappresentanti delle principali città italiane, per modo che la sua organizzazione venga confortata dall'appoggio di queste delegazioni.
Viene quindi data lettura del regolamento per la Commissione sportiva (turno di scadenza dei suoi membri e sue funzioni) che viene approvato. In conseguenza alle sue disposizioni vengono estratti i nomi dei seguenti signori che scadono di carica: Rava, Graziaci, Grosso-Campana, Coltelletti, Martinoui e Guastalla. In loro sostituzione vengono nominati i signori: Bigio, ing. Cavalchini, conte Oldofredi, cavaliere Coltelletti, dottor Guastalla, conte Martinoni. In sostituzione del marchese Gicori e cav. Massoni, defunti, i due posti vacanti saranno coperti dal principe Strozzi e dall'on. Crespi.
Il marchese Di Soragna e il dott. Guastalla, presidente e segret-rio della Commissione sportiva, presenti alla seduta, presentano le loro dimissioni dalle predette cariche, ma sono seduta stante confermati dal Consiglio.

Alla seduta del Consiglio direttivo seguì quella della Commissione sportiva.
La Commissione deliberò: di non approvare i regolamenti e programmi presentati dal ClubTombetta e dall'Unione Ciclistica di Verona, insistendo entrambi nello scegliere la stessa data per fare nella stessa città due manifestazioni di identico genere ed essendo questo contrario agli interessi dello sport e dell'industria; di approvare il programma della corsa Susa-Moncenisio presentato dall'A.C.I., salvo una lieve modificazione da introdursi nel regolamento per l'esperimento di omnibus-automobili da farsi su detto percorso; di domandare al Comitato iniziatore della targa Florio se intende assumere in servizio i cronometristi ufficiali dell'A.C.I., prima di approvare definitivamente il regolamento relativo.

Il Palazzo delle Esposizioni nel 1907

Nel 1907, come annunciammo, avremo l'inaugurazione di un grande Palazzo per le Esposizioni. Su queste colonne più volte spiegammo la necessità di un tale edilizio e dicemmo pure come a tale scopo si fosse già da un anno costituito un Comitato speciale. Pochi giorni addietro sollecitammo da tale Comitato il risultato dei propri lavori, facendo notare come non si dovesse più oltre temporeggiare e come dovessero le Autorità municipali dare tutto il loro appoggio a tale iniziativa.
Oggi abbiamo il piacere di annunciare che il Palazzo sorgerà certamente nel 1907. Lo dobbiamo ad iniziativa di un gruppo di soci dell'Automobile-Club di Torino, i quali, costituitisi in Società, hanno stabilito di impiegare nella costruzione del nuovo Palazzo la somma di un milione.

II nuovo Comitato domanda al Municipio la concessione del terreno, e dopo 50 anni di esercizio, il Palazzo diverrà proprietà comunale.
Dove sorgerà questo palazzo? Abbiamo a tale proposito pareri diversi. Vi è chi non vorrebbe abbandonare il Parco del Valentino, e chi invece preferirebbe la località della vecchia piazza d'Armi, Occorre in totale un'area non inferiore a 20.000 metri. Se il Consiglio comunale, che sarà presto chiamato a discutere il grandioso progetto, approverà la concessione di una simile area, i lavori di costruzione del nuovo Palazzo si inizieranno immediatamente.
Nel nuovo palazzo che, costrutto quasi tutto in ferro, e ricoperto di cristalli, oltre l'Esposizione di automobili, si terrebbero annualmente l'Esposizione di Belle Arti, dei fiori, dei lavori femminili, il Concorso ippico, e d'inverno, nel salone centrale, si costruirebbe una pista in legno per le corse velocipedistiche.
Rallegrandoci dell'iniziativa presa dai nostri più ferventi automobilisti, noi ci auguriamo che il progetto diventi al più presto un fatto compiuto, e si bandisca per l'erezione di questo nuovo edificio pubblico un concorso fra i nostri migliori costruttori.

Gustavo Verona.

Nel Mondo Commerciale Sportivo
La Ditta Carducci Miragoli e C. (Torino-Milano) conosciutissima in Italia per la sua famosa *carburine* che provvede alla Casa Reale, all'Automobile-Club di Torino, alle migliori fabbriche *(Fiat, Fiat-Ansaldi, Züst, Florentia,* ecc.) e a molte dell'estero, è la rappresentante in Italia della *The Gas Linghting Impr. Co, Ltd.* di Londra, che ha colossali raffinerie a *West-Ham* (Londra) ed a *Haerin-Nord* (Belgio). La *Carburine* è un carburante per eccellenza.
La prerogativa sua è quella di essere veramente *l'unica benzina* espressamente fabbricata per uso dei motori per automobili e motocicli, ed è ormai adottata anzi preferita dalle più grandi Case dell'Inghilterra, del Belgio e della Germania.
Si tratta di un'essenza puramente omogenea, doppiamente raffinata, e che presenta l'immenso vantaggio di essere inodora. Distilla ad 80 gradi, ha un rendimento superiore del 40 0/0 in gas su tutte le altre benzine, e, ciò che importa, non lascia deposito alcuno nei carburatori.
Sappiamo che la produzione annuale di questa Ditta è in grande aumento per tener fronte alle ordinazioni.

[...]

La forte Società *Florentia,* di Firenze, ha rilevato a Venezia i cantieri del conte Piero Foscari, conosciuti sotto la nomea di *Cantieri Svan.* Naturalmente ha pure ereditato i contratti in corso, i servizi pubblici e privati ed una flotta di 16 imbarcazioni. Così *Florentia,* simile alle grandi potenze, avrà un *pied à terre* su due mari: Mediterraneo (Spezia) e Adriatico (Venezia).

A Firenze la Società *Auto-Garage* e Carrozzerie Nenci (capitale L. 600.000) si è radunata in seduta per l'elezione del Consiglio amministrativo che riuscì composto dei signori: conte Fabbroni, conte Guicciardini, duca Corsini, cav. Olivieri, De Lucchi, rag. Signorini, rag. Sestini, rag. Alessandri. Viene confermata la direzione tecnica della società al competente sig. Cesare Nenci e il controllo finanziario all'operoso cav. Olivieri.

Didascalie foto
La Florentia espose un bello chàssis nello stand della ditta Alessio. (Fot. Croce - Milano).

“La Stampa Sportiva”, 11 marzo 1906, Torino [00217]

Automobilismo

[...] Alle prossime regate internazionali i *canotti automobili* a Monaco (Francia) furono iscritti i seguenti rappresentanti italiani.

Categoria Cruisers: Fiat di A. Baglietto, *Florentia IV* della Florentia; *Fiat XIV* ella Fiat, con scafo Baglietto; *Pampero* di Gallinari; *Livorno* di Setta, con motore Züst e scafo Gallinari; *Fiat XII* della Fiat e scafo Gallinari; *Florentia III* della Florentia; *La Pampa* di Anchorena, motore Fiat e scafo Baglietto.

Categoria Racers : Fiat XIII deIla Fiat, scafo Taroni; *Caflit* del cav. Florio e [...] Cattaneo, con motore Itala e scafo [...]ellier. [...]

“La Stampa Sportiva”, 18 marzo 1906, Torino [00218]

Nel mondo commerciale sportivo

La *Società Florentia* di Firenze convoca in sua Assemblea Generale del 26 corrente i soci azionisti per portare il suo capitale da 2 a 3 milioni, ed approvare i bilanci del 1905.

“La Stampa Sportiva”, 08 aprile 1906, Torino [00221]

Il "meeting„ di Monaco

Al *great event* del yachting automobile, che riunirà per la terza volta a Monaco durante 15 giorni dal 4 al 16 febbraio, quanto di meglio hanno creato sinora le industrie dei motori a benzina e degli scafi, si pronostica un esito più brillante ancora degli anni scorsi.
Il numero degli iscritti non è stato né nel 1904 nè nel 1905, così grande come quest'anno; poiché 94 canotti parteciperanno all'esposizione, che verrà inaugurata dal principe Alberto di Monaco, e si disputeranno poi nelle rispettive serie i vistosi premi stabiliti per le diverse gare, che ammontano alla somma rispettabile di 100.000 lire.
Degli iscritti, 30 sono *racers* (canotti da corsa) e 64 sono *cruisers* (canotti da diporto); oggetto di studio i primi per i costruttori, poiché, grazie ad essi, si sono avuti i notevoli progressi di questi ultimi anni nelle costruzioni nautiche; i secondi, comode e robuste imbarcazioni, che col minimo di potenza e quindi col minimo di spesa dànno la massima velocità.
E quest'anno, più che mai, riusciranno interessanti tanto l'esposizione quanto le gare, poiché mai come quest'anno mostri di tanta potenza sono stati posti sui piccoli scafi dei *racers*; mai come ora un'imbarcazione di soli 12 metri di lunghezza è stata mossa da un motore di 600 HP.
E poiché anche per gli scafi si è molto lavorato e progredito dall'anno scorso, se la clemenza degli elementi non mancherà, ed il Mediterraneo furioso non ci riserberà più sorprese nefaste tanto quanto la terribile tempesta che rese disastrosa nel modo che tutti sappiamo la seconda tappa dell*'Algeri-Tolone* dell'anno scorso, si otterranno questa volta velocità meravigliose, strabilianti, di molto superiori a quelle finora ottenute sull'acqua.

I motori più caratteristici che parteciperanno al *meeting* di Monaco sono certo il *Levasseur* e il motore *Itala.*
Il primo, posto sull*'Antoinette V* (che coi suoi 600 HP è senza dubbio il più potente di tutti i concorrenti), è composto di 6 motori di 8 cilindri ciascuno, cioè di complessivi 48 cilindri. E pare che basti!
I cilindri sono inclinati e posti a V; e le valvole d'aspirazione automatiche. Se questo curioso motore darà i buoni risultati dei suoi fratelli minori, certamente tutti i *records* attuali saranno battuti senza fatica.
Il motore *Itala* è composto di due gruppi motori (di 4 cilindri e 100 HP di potenza ciascuno) montati su un unico *carter,* di fianco l'uno all'altro.
I due gruppi funzionano indipendentemente ed hanno le valvole di aspirazione verso l'interno della barca, quelle di scappamento verso l'esterno girano in senso inverso. Un unico regolatore mantiene i due motori allo stesso regime e l'imlarcazione (il *Calift)* è mossa da due eliche indipendenti.
Notiamo che l'esperienza dell'anno scorso ha condotto i costruttori di motori ad accordare la loro preferenza agli scafi marini, cosicché i cantieri parigini, che finora erano i preferiti, sono stati un po' abbandonati quest'anno. L'industria nazionale, invece, è in continuo progresso, tanto che questa volta buona parte degli scafi che concorreranno a Monaco sono di costruzione italiana, ed il *Gallinari,* il *Baglietto* ed il *Cantiere Florentia* avranno campo di far valere i pregi delle loro solide e veloci costruzioni.
Per quanto riguarda i motori, oltre all*'Itala,* che abbiamo già ricordata, concorrono parecchie altre Case italiane i cui nomi bastano a far sperare in una vittoria nazionale: *Fiat, Rapid, Florentia, Züst.*
E spero di ripetere uno di questi nomi quando parlerò del vincitore e dei risultati ottenuti con le nuove costruzioni.

Ing. Alfredo Dainotti

Nel mondo commerciale sportivo

La *Florentia* di Firenze chiama in questi giorni i suoi azionisti per l'approvazione dei suoi floridi bilanci del 1905 e 1906.
[...]
La *Florentia* di Firenze ha tenuto l'assemblea generale. Fu approvato un utile netto di lire 197.129 e fu elevato il capitale sociale a due milioni.

“La Stampa Sportiva”, 15 aprile 1906, Torino [00222]

Le regate di canotti a Monaco

L'Esposizione dei canotti venne inaugurata il 4 aprile dal principe di Monaco. Riuscì quest'anno un'esposizione della massima importanza.
Mentre il giornale va in macchina, si conoscono i risultati delle prime tre giornate di regate. A queste partecipano parecchi canotti italiani.
All'ultima ora mancarono i canotti *Fiat XIV* e *Rapide,* naufragati mentre dall'Italia raggiungevano le acque della Costa Azzurra.
La prima giornata di corse si svolse con mare calmissimo. Numerose erano le imbarcazioni, gremite di persone, e la spiaggia, le terrazze e le banchine erano affollate.
La prima corsa si disputò alle ore 10 ed era riservata ai *cruisers,* prima serie, lunghezza fino a m. 6,50 e distanza chilometri 50. Corrono: *Mendelssohn, Takumono, Muguette, Régence-Buchet, Alexandre I, Petroleum, Nautilus-Mutel, Extra-Dry, Gamine, Poum.* Arrivò 1°, impiegando ore 2,1' 3/5, *Mendelssohn,* vincendo così il primo premio di lire 7000: 2° *Takumono;* 3° *Muguette;* 4° *Régence-Buchet.*
Nel pomeriggio si disputò la seconda corsa dei *racers* (canotti da corsa), prima serie, lunghezza fino a 8 metri e distanza 50 chilometri. Corrono e giungono nell'ordine seguente: 1° *Antoinette IV;* 2° *La Rapière II;* 3° *Vol-au-vent;* 4° *Le Seasick. Antoinette IV* riuscì vincitrice del premio di lire 9000 e compì il percorso in ore 1,9'33".

La 2a giornata del *meeting* di Monaco è stata favorita da un tempo splendido che si è però guastato nel pomeriggio. Versole 16 infatti incominciò a piovigginare. Il mare divenne allora leggermente increspato, poi si agitò alquanto. Assisteva una vera folla lungo il litorale.
Mattino — *cruisers.* — Seconda serie (da metri 6,50 a m. 8). Distanza 50 km. La partenza fu data alle ore 10,30 ; il controllo fu chiuso alle ore 14,30.
Partenti: *Mendelssohn II, Florentia IV, Janus II, Excelsior VIII, Mais je vais piq, Nihil, Livorno.*
Arrivano: 1. *Excelsior VIII* in ore 2, 19'36" 4/5 (pilota Celle) — 2. *Janus II* in ore 3, 17' 1/3 (pilota E. Dorand).
Il canotto *Mais je vais piq.* era rimasto primo fino al quarto giro, dovette però ritirarsi in seguito a *panne.*
Pomeriggio — *Racers.* — Seconda serie (da 8 a 12 metri). Distanza 50 km.
La partenza fa data alle ore 15, il controllo fu chiuso alle ore 17.30.
Partenti: *Yarrow, Napier, Siola, Caflit, Fiat XIII Mercédés, Paris, Martini III.*
Il *Fiat* di 200 cavalli è guidato da Lancia e Taroni. Poco prima dello sparo del cannone, mentre Lancia metteva in moto il motore, scoppiò un tubetto della bomba di acido carbonico destinata ad avviare il motore e il *Fiat* perdette 20 minuti di tempo.
Riparato il danno il *Fiat* si mosse e fece il percorso in 1, 45' 31 ", mentre *Napier,* giunto primo, vi aveva impiegato 2, 0' 41".
Meno *Yarrow, Napier* ed il *Fiat*, tutti gli altri concorrenti si ritirarono.

Ecco i risultati del a 3° giornata:
Corsa cruisers. — Partono otto canotti : *Züst* e *Le Glaive* si ritirano dopo il secondo giro. *Berliet VII* dopo il quarto giro si ritira anch'esso. Arrivano quindi:
1. *Calypso,* 2. *Delahaye II,* 3. *Excelsior IX,* 4. *Pampero,* 5. *Quiksilver.*
Racers. — Quattro partenti. Il canotto *Delahaye* parte con 5 minuti di ritardo, ma fornisce una bella corsa e dopo poca lotta riesce a passare davanti a *Le Dubonnet, che* aveva preso la testa. Ecco i rispettivi tempi:
Delahaye 16.30-31.30-46.49-1. 2. 6-1. 18. *le Dubonnet* 16.57-34. 8-52.32-1. 9.42-1.18. 44. *Mercédés* W. 19.34-37.33-55.50-1.13.51-1.31.48.

La riunione automobilistica di Sanremo

La prima riunione automobilistica della stagione è stata quest'anno quella di Sanremo. La mèta prescelta dai nostri automobilisti non poteva essere migliore. L'invito per una festa automobilistica che si svolge sulla ridente riviera ligure, là dove tutto un pubblico sportivo internazionale soggiorna nella corrente stagione, non poteva mancare di numerose adesioni. Abbiamo inaugurato così l'importante programma automobilistico italiano del 1906 con la gara di vetturette Milano-Sanremo, e con la prova di velocità sul chilometro pure riservata alle vetture di piccola potenzialità.
Trattandosi di inaugurare una stagione di corse, era giustissimo che si incominciasse dai *più piccoli.* Bandita la gara delle vetturette dalla *Gazzetta dello Sport*, si trovarono subito un vecchio ed un giovane *chauffeur*, due ricchi *sportsmen,* il senatore conte Roberto Biscaretti di Ruffia e il cav. Marsaglia, i quali davano il loro alto patronato all'iniziativa dei colleghi milanesi.
La vetturetta, perfezionata ancor più nei suoi dettagli, dovrà un giorno divenire l'automobile di tutti. Gli inglesi, turisti per eccellenza, hanno anche nella fabbricazione degli automobili rivolto i loro studi alla macchina leggera, alla vetturetta, e le nostre fabbriche, le quali hanno finora costrutto malchine di grande potenzialità, oggi pure non trascurano la costruzione dei piccoli motori.

Con la corsa Milano-San Remo, noi abbiamo registrato ufficialmente il debutto dei nostri industriali con simili costruzioni. La prova sportiva non poteva sortire esito più favorevole per l'industria nazionale, e tutti i veicoli inviati al cimento dalla Diatto-Clément, Taurinia, Rapid, Otav, Marchand e Maffeis, comprovarono una volta acora la bontà di coistruzione delle nostre fabbriche e la loro superiorità su quelle d'oltr'Alpe.
La Diatto-Clément, p'rima classificata nella prova Milano-San Remo, e la Marchand, vincitrice della gara di velocità, dimostrarono in modo speciale la praticità delle loro macchine.
Il simpatico auto mobilista signor Gagliardi seppe portare alla vittoria la nuova macchina della giovane e fiorente fabbrica torinese Diatto-Clément, la quale dopo averci dato durante l'Esposizione Internazionale automobilistica una prova convincente della praticità dei *camions*, ha lanciato trionfalmente sul mercato una vetturetta veloce, pratica ed a buon prezzo. Sia il risultato del *meeting* di San Remo nuovo sprone ed ineoraggiamento per i dirigenti delle fabbriche Marchand, Diatto-Clément, Maffeis, Otav, Rapid e Taurinia. Da loro ci aspettiamo altri e ancor migliori risultati; loro che hanno con la *Fiat,* l'*Itala,* l'*Isotta Fraschini,* la *Florentia,* la *Züst,* la *Rapid,* fatto trionfare il nome dell'industria nazionale sui mercati del mondo intero, persevereranno nella scrupolosa ricerca d'ogni perfezionamento della vetturetta, la macchina automobile di tutti.
I risultati.
Alla Milano-San Remo partecipavano le seguenti vetture:
1.a categoria (vetture leggere il cui *châssis* costa da 4000 ad 8000 lire). — 1. *Ford* (Renzo Ferrari); 2. *Rapid I* (A. Nebiolo) ; 3. *Rapid II* (U. Salvioni); 4. *D.V.S.C.* (G. Sirtori); 8. *Marchand* (Tamagni, accompagnato da G. B. Raggio); 9. *Taurinia I* (avv. Alby); 10. *Taurinia II* (E. Canfari); 12. *F.E.R.T.* (Mario Ugolino); 13. *Diatto A. Clément* (G. Gagliardi).
2.a categoria (vetturette di un prezzo non superiore alle 4000 lire). — 14. *Otav I* (A. Orsi); 15 *Otav II* (G. Cipriani); 19. *Maffeis* (C. Maffeis ed A. Oldi); 16. *Otav III* (conte Carletto Sormani) ; 20. *De Dion* (Longoni).
A San Remo gli arrivi avvengono in quest'ordine:
1.a categoria (vetture il cui *châssis* costa da 4 ad 8 mila lire). — Arrivano : 1. la vetturetta *Marchand,* del marchese Raggio, alle 15 27' 35" ; poi la *Diatto- Clément,* alle 15 28' 15"; la *Taurinia II,* alle 15 50' 4"; la *Ford* alle 15 51' 18" 3/5.
2.a categoria (vetturette di un prezzo non superiore alle 4 mila lire). — Giunge 1. la vetturetta *Maffeis.*

Ecco il tempo impiegato da ciascun concorrente: *1.a categoria:* 1. *Marchand*, ore 9 12' 14"; 2. *Diatto-Clément*, ore 9 17' 3"; 3. *Ford*, ore 9 47' 85" e 2/5; 4. *Taurinia II,* ore 9 54' 25" 1/5; 5. *Taurinia I,* ore 10 18' 24" 2/5; 6. *Rapid,* ore 10 49' 44" 1/5 ; 7. *Fert,* ore 11 37' 54" 3/5.
2.a categoria: 1. *Maffeis,* ore 10 32' 27" 3/5; 2. *Otav III,* ore 11 39' 54" 3/5; 8. *Otav II,* ore 12 9' 9" 1/5; 4. *De Dion-Bouton,* ore 12 55' 16".

A San Remo seguì la prova di velocità sul chilometro, controllata dal cav. Garibaldi Coltelletti e dal dottor Moldenhauer. Ecco il risultato :
Primo gruppo.
1. *Marchand* (Tamagni) prima prova: 1' 30" 3/5 — Seconda prova: 1' 30" 4/5 — Somma: 3' 1" 2/5.
2. *Ford* (Ferrari) in 3' 17" 4/5.
3. *Rapid* (Salvioni) in 3' 19" 1/5.
4. *Taurinia LI* (Canfari) in 3' 21" 8[5.
5. *Taurinia I* (Alby) in 3' 33" 3/5.
6. *Diatto-Clément* (Gagliardi) in 4' 46' 1/5.
Secondo gruppo:
1. *De Dion Bouton* (Maffeis) prima prova: 1' 48" — Seconda prova: 1' 48" 1/5 - Somma : 3' 86" 1/5.
2. *De Dion Bouton* (Longoni) in 3' 53" 1/5.
3. *Otav* (Sormani) in 4' 22" 1/5.
Terzo Gruppo: *fuori Gara.*
1. Mercédès 90 HP del sig. Davide Vannetti di Genova — prima prova: 50" 2/5 — Seconda prova: 58" — Somma: 1' 48" 4/5.
2. *Darracq* 10 HP (Prato) in 3' 88" 3/5.
8. *Otav* (Brambilla) in 4' 9" 3/5.

Con la festa della «Ginkana» in piazza d'Armi è terminata la settimana automobilistica, sotto il patronato del Comitato per le feste pubbliche di Sanremo. La giornata primaverile ha fatto accorrere una folfa straordinaria.
Alle ore 18 nel Casino municipale ebbe luogo la distribuzione dei premi.
Eccovi l'elenco:
Corsa Milano-Sanremo: 1. Coppa del vecchio *chauffeur* alla Taurinia di Torino; 2. Coppa del giovane *chauffeur* Marchand di Piacenza.
Classifica generale : 1. premio, L. 1000, alla Diatto-Clément, di Torino; 2. L. 500, Marchand; 3. L. 250, Ford di Milano; 4. L. 100, Taurinia, di Torino.
Dirigibilità: 1. Tamagni; 2. Longoni. *Cartoline:* 3. Campani; 2. Antonietti. *Bilancia:* 1. Signorina Stella; 2. Bracco. *Anelli:* 1. Ardy; 2. Longoni. *Mazzi di fiori:* 1. Ardy e signorina Bosso; 2. Antonietti e signor Mombello.

V. G.

“La Stampa Sportiva”, 22 aprile 1906, Torino [00223]

Il Meeting motonautico di Monaco
Il trionfo dei canotti italiani

Il *meeting* di Monaco si è chiuso con una serie di trionfi per l'industria italiana. Dal risultato ufficiale che più sotto riportiamo, a continuazione del nostro numero precedente, il lettore può darsi ragione della nostra asserzione.
La Fiat, la Züst, la Rapid, l'Itala, la Florentia, i cantieri Gallinari, Taroni e Baglietto, tutti si fecero onore e le loro costruzioni sortirono.un risultato splendido sotto ogni rapporto.
Records, corse di velocità e di resistenza, seppero stabilire e vincere i canotti italiani che non temettero punto il grande avversario inglese e francese avendo più volte ragione della *Napier,* dell'*Antoinette* e del *Delahaye,* i famosi canotti finora imbattibili.
Di questo nuovo risultato sportivo ed industriale, noi ci congratuliamo nuovamente con i nostri costruttori
Ecco i risultati ufficiali:
Quarto giorno. — *Cruisers.* Quarta serie da 32 a 38 metri. Km. 50.
1° *Pampa* (Anchorena), motore Fiat e scafo Gallinari, ore 2 2' 56"; 2° *La Lorraine* (Perignon), motore Lorraine-Diétrich, scafo cantieri d'Antibo, ore 2, 19' 33"; fermati *Fiat XII* e *Florentia III.*
Quinto giorno. — Campionato del mare (*racers* e *cruisers).* Km. 200.
1° *Delahaye* (motore Delahaye), ore 4, 40' 12" (media dell'ora km. 42, m. 850); 2° *Antoinette IV* (motore Levausseur), ore 4, 42' 53", media 42 km., 410 metri; 3° *Fiat XIII* (Fiat, scafo Taroni), ore 4, 46' 37", media 41 km., 890 metri; 4° *Jarrow-Napier,* ore 4, 47' 38"; 5° *Vol-au-vent,* ore 5, 49'; 6° *Delahaye-Nautilus*, ore 5, 56' 45"; 7° *Mercédès D. X.,* ore 6, 21' 47"; 8° *Mercédès D. L.,* ore 6, 29' 58"; 9° *Pampa*, ore 8, 28'.
La Bapière abbandona.
Sesto giorno. — *Handicap* dei *cruisers.* Km. 50.
1° *Florentia IV* (motore Florentia, scafo Florentia); 2° *Calipso* (Mors); 3° *Extra-Dry* (Darracq); 4° *Nihil* (Brasier); 5° *Fefé* (Filtz); 6° *Petit-Pierre-,* 7° *Delahaye-Xautilus ;* 8° *La Lorraine ;* 9° *Excelsior VIII.*
Settimo giorno. — L'ultima giornata del *meeting* richiamò un concorso enorme di pubblico. Il programma comprendeva una corsa del miglio marino con partenza da fermo e del chilometro con partenza lanciata (lire 8000 di premi e coppa del Principe di Monaco del valore di 6000 franchi). Sono state fatte tre gare eliminatorie per ciascuna delle due categorie, *racers* e *cruisers.* Il mare era calmissimo.
Nella prima serie, per *canotti fino a 8 metri,* corrono: *Antoinette IV,* che rimane subito in *panne, Seasick* (Itala), *La Rapière II,* e *Vol-au-vent.*
L'arrivo avviene in questo ordine: 1. *Seasick* (Itala) splendidamente; 2. *La Rapière II;* 3. *Vol-au-vent.*
Nella seconda serie, fra *canotti fino a metri,* corrono: *Yarrow-Napier, Fiat XIII, Caflit* (Itala). Il *Fiat XIII,* guidato dal Lancia, risulta subito in testa con velocità impressionante, e giunge primo, lasciando indietro per molte decine di metri i suoi concorrenti: 2. *Caflit;* 3. *Yarrow-Napier.*
Alla corsa per la terza serie, fra *canotti fino a 18 metri,* partecipano : *Le Dubonnet, Mercédès W. N.* e il *Delahaye.* Arrivano: 1. *Delahaye;* 2. *Le Dubonnet;* 3. *Pampa.*
Alla finale, prendono parte i primi arrivati di ciascuna serie, cioè il *Seasick,* il *Fiat XIII* e il *Delahaye.*
I tre canotti procedono di conserva: dopo i primi trecento metri il *Fiat* incomincia a distanziare gli altri due. *Seasick* cerca di accostarglisi, ma invano e sotto gli occhi di parecchie migliaia di persone che si pigiano sulle terrazze il *Fiat XIII* guadagna sempre e passa primo al traguardo seguito dal *Seasick;* 3. *Delahaye.* Il *Fiat* ha coperto il miglio in minuti 2'25", mentre il *Seasick* ha impiegato un

secondo di più. Il *Delahaye* 10" 2/5 di più. Il chilometro è stato coperto dal *Fiat XIII* in minuti 1' 11", dal *Seasick* in minuti 1'15" 4/5, e il *Delahaye* in minuti 1' 15" 2/5.

Appena finita la corsa i vincitori sono saliti a bordo dello *yacht Principessa Alice,* dove il principe Luigi, in assenza del padre principe Alberto, indisposto, ha consegnato, alla presenza dei consoli d'Italia e di Francia, del presidente Blanc, del Comitato esecutivo del *meeting,* dei comandanti delle navi estere, la bellissima coppa d'argento al signor Lancia. Lo stesso principe rimetteva al conte Resio, comandante la flottiglia italiana, l'ordine di cavaliere di San Carlo.
Nella sua serie il *Seasick* aveva battuto il *record* del mondo del chilometro lanciato in 1' 10" 3/5, media km. 50, m. 500 all'ora.

“La Stampa Sportiva”, 29 aprile 1906, Torino [00224]

I Canotti Automobili italiani al "Meeting„ di Monaco

Ancora vittorie italiane! Ancora e sempre. *Hieme et aestate; prope et procul*; in terra e per mare!
A Monaco tutti i concorrenti italiani hanno riportato una vittoria nella loro categoria, e tanto la *Fiat,* quanto l'*Itala*, la *Florentia,* la *Züst,* annoverano oggi un trofeo in più da aggiungere agli altri molti gloriosi che già contano. Che elogi fare dei costruttori degli scafi che hanno ospitati i motori trionfatori? I nomi di Taroni, Cantiere Florentia, Baglietto, Gallinari sono nomi già noti non solo nelle nostre acque, ma anche all'estero hanno portato alto il vanto di nazione marinara, quale a ragione si vanta di essere la nostra Italia.
Un elogio speciale spetta all'Itala che anche stavolta, come già a Brescia l'anno scorso, debuttando, ha saputo lasciare un'impronta della sua presenza. E come, correndo per terra per la prima volta, ha saputo battere tutti i concorrenti più temibili, così, partecipando alla sua prima regata, ha fatto larga messe di trionfi, abbassando gran numero di *records* esistenti.
Infatti il *Seasick* dell'*Itala* ha stabiliti i seguenti *records* mondiali motonautici: 10 km. in 12' 22" — 20 km. in 26' 1" — 30 km. in 38' 43" — 40 km. in 51' 24" — 50 km. in 1h 4' 8' che attestano della regolarità e sicurezza di funzionamento del motore di HP *Itala,* dovute alla semplicità, accessibilità e finitezza di lavorazione che caratterizzano le costruzioni italiane.
Ma *quod differtur non aufertur,* e non mancheranno le occasioni nei prosssimi *meetings* italiani e stranieri, perché possa brillare in tutto il suo splendore la perfezione nella lavorazione e l'arditezza delle concezioni nostrali.
I risultati ottenuti col *Fiat XIII* meritano un elogio speciale, dovuto non solo al potente motore *Fiat,* ma anche al veloce scafo del Taroni.
Nella corsa del «Campionato del Mare», sul percorso di 200 km., il *Fiat XIII*, dopo aver tenuta la testa per 180 km., ha dovuto soccombere per mancanza di benzina: il tempo di metterne nei recipienti, ed i veloci *Délahaye* ed *Antoinette* prendono la testa. Disfatte che equivalgono a vittorie! Come alla «Gordon-Bennett!».
L'ammirevole *Fiat XIII* non ha però tardato molto ad attirare nuovamente l'attenzione del pubblico su di sè: nelle gare del *miglio marino* con partenza da fermo e del *chilometro* lanciato il *Fiat* ha vinto in modo stupefacente, meravigliando tutti pel modo con cui tenne il mare e per la regolarità di marcia del motore. E la vittoria è stata tanto più trionfale in quanto è stata terribile e disputata con accanimento da competitori di valore grande.
Un altro motore *Fiat* portava al primo posto il canotto *Pampa,* che vinse la gara dei *cruisers* da 12 a 18 metri di lunghezza, compiendo i 50 chilometri del percorso in 2 ore, 2' e 56".
Lo scafo del Baglietto si è dimostrato *marino* per eccellenza, ed avendo battuto imbarcazioni più potenti, ha provato di possedere buone doti anche riguardo alla velocità.
Il piccolo *Florentia IV* (motore e scafo Florentia) che già quest'inverno vinse a Parigi il primo premio nella gara dei *cruisers* di 8 m., ha potuto ora dare anche prova delle sue qualità nautiche in mare, con acqua mossa e della bella regolarità del suo motore, vincendo l'*handicap* dei 50 km. con un vantaggio di 5 minuti sul secondo arrivato. Questo risultato, oltre a costituire una bella performance, sarà certamente di prezioso incoraggiamento per spingere la nota casa costruttrice a specializzare la sua attività nella costruzione navale, e le farà una nomea invidiata per i suoi cantieri di Spezia e di Venezia.
A ragione possiamo andare superbi della nostra produzione. Ultimi arrivati, abbiamo saputo subito imporci ed abbiamo battuto ai primi tentativi anche i più terribili concorrenti, da anni sulla breccia: sperimentati e lavoratori.
Oramai in fatto d'automobilismo e di motonautica il nome di *italiano* va associato all'idea di trionfo, di conquista!

Ing. Alfredo Dainotti.

I grandi avvenimenti automobilistici d'Italia
Le feste sportive siciliane - La Targa Florio - Il Congresso internazionale di automobilismo - La Coppa doro

Dallo sport alla Vita
In attesa del Congresso internazionale di automobilismo

Il III Congresso internazionale di automobilismo, che si terrà a Milano nel prossimo maggio, si annunzia fin d'ora eccezionalmente importante, oltre che per lo straordinario sviluppo preso in quest'ultimo anno dall'automobilismo e dalle industrie affini, anche per l'autorità dei delegati e per la serietà dei temi che vi saranno discussi.
Fra questi temi, uno, in particolar modo, io desidero porre in speciale rilievo, come quello che si connette direttamente all'avvenire, più sicuro e più duraturo, dell'automobilismo e di tutte quelle industrie che da esso ebbero in questi ultimi tempi la loro rinascita e il loro fiorire; intendo dire dell'applicazione dell'automobilismo nei servizi pubblici.
Questo tema, la cui importanza per troppi anni sfuggì allo sguardo miope di taluni *sportsmen,* avrà, per fortuna, il suo relatore nella persona dell ingegnere G.H. Baille, di Londra, e cioè nel rappresentante della più pratica nazione del mondo, l'Inghilterra.
L'avvenire dell'automobilismo, come di ogni altro sport, dipende in modo essenziale dalla sua pratica applicazione nella vita. E' tanto assiomatico questo, che ogni dimostrazione sarebbe superflua. Del resto, basta osservare il ciclismo e la scherma. Il vecchio velocipede, anche sotto le forme rutilanti e slanciate del biciclo, non fu mai altro che un passatempo, un giuoco per gli sfaccendati, perché nell'uso pratico si era sempre dimostrato inutile. La bicicletta, invece, ha conquistato il mondo.
La scherma è uno dei più belli e più salutari esercizi ginnastici. Eppure dopo che la sua utilità pratica, col lento, ma progressivo scomparire del duello dalle nostre usanze, accenna a diminuire, le sale d'armi sono meno affollate di un tempo.

D'altronde questo bisogno che ha l'automobilismo di orientarsi ogni giorno più verso scopi pratici, verso la vita, è sentito dagli stessi *sportsmen* più illuminati; e l'ha provato il cav. Vincenzo Florio scrivendo alcune sue giuste e assennate considerazioni circa il tipo e il pesò degli automobili da ammettersi a quella Corsa di cui egli è annuo e munifico promotore.
La recente Esposizione torinese coi varii e buoni, e taluni ottimi, tipi di omnibus automobili in essa presentati, provò già quale immenso passo abbia fatto, in questo senso, negli ultimi tempi l'automobilismo. Pure tutto ciò è assai poco in confronto di quanto si sarebbe potuto fare, e di quanto indubbiamente si farà per l'avvenire.
E' a questo ramo dell'automobilismo, a questo ramo che offre, indubbiamente, vittorie meno rumorose, meno brillanti, ma più serie e più nobili, che dovrebbero essere rivoiti i maggiori premi e le maggiori onorificenze; e non sarebbe male che, a questo argomento (incoraggiamenti alle più pratiche applicazioni dell'automobilismo), il terzo imminente Congresso internazionale dedicasse una speciale seduta e addivenisse a concrete conclusioni.
Infatti, mentre ogni anno si stanziano dalla munificenza collettiva dei *clubs* e da quella personale e privata di tanti magnifici signori, somme enormi per gare di corse, e mentre gli stessi governi intervengono con premi di danaro e di medaglie, invece i tentativi, le ricerche, gli studi dell'applicazione pratica dell'automobilismo ai bisogni, alle contingenze della vita vengono lasciati quasi totalmente senza incoraggiamenti, vengono abbandonati all'iniziativa, debole perché non sovvenuta, di pochi solitari studiosi.
Si è tanto detto e tanto scritto che il ciclismo e l'automobilismo segnarono la resurrezione delle città di provincia piombate nell'atonia por oltre un mezzo secolo dalle strade ferrate.
E vero.

Ma quali città? Quelle che si adagiano nel dolce piano. Le altre, quelle che si annidano, come per esempio tante nostre ridenti cittaduzze del Piemonte, sui colli, continuarono a giacere nel più completo abbandono. La bicicletta ad esse non arrivò mai se non per eccezionalità di garretti di qualche ciclista, l'automobile non è ancora, ahimè! la... carrozza di tutti, e l'omnibus-automobile non potrà, se non dopo molte e successive conquiste in linea di semplicità e, sopratutto, di economica costruzione, diventare un veicolo alla portata di tutte le borse.
E così noi continuiamo a vedere, quasi unico mezzo di unione tra la pianura e i colli, i vecchi e sgangherati omnibus a cavalli qualche rumorosa e ansante e polverosa tramvia.

Ma vi è di più. Pure in tanto trionfo di automobilismo, non si è pensato ancora, salvo errore, di costrurre un carro ambulanza automobile per i casi d'infortunio e per i soccorsi d'urgenza. Comunque, se il *tipo* esiste, deve essere tuttavia quasi sconosciuto, poiché nessuna grande città ne è ancora dotata.
E mentre esso sarebbe di una utilità immensa, bastando un breve invito telefonico per averlo ove occorre in meno di un quarto d'ora, si continua invece a correre in cerca di una ipotetica vettura di piazza entro cui, quando finalmente la si trova, il povero ferito deve spesso stare a disaogio e sentire, durante il tragitto all'ospedale, le alte bestemmie del vetturino irato perché... gli bagnano i cuscini di sangue ! ,
E quante altre applicazioni pratiche potrebbe avere l'automobilismo?
Molte... Infinite... Ma quanti vi pensano? Quante ditte vi dedicano i loro studi e... i loro capitali! La velocità ! La velocità ! Questo è, purtroppo sempre l'unico e generale *dada.*
Dallo sport alla vita... Ecco invece la conversione che deve fare l'automobilismo.
E affrettargli con ogni mezzo questa conversione è dovere di tutti, del Governo, della scampa, degli stessi automobilisti, dell'imminente III Congresso.

Furio Marietti.

[...]

La Coppa d'Oro
Il giorno 20 aprile si sono chiuse le iscrizioni per la Coppa d'Oro.
Il lotto di quarantasette vetture è quanto di meglio poteva desiderare il Comitato organizzatore; in esso contiamo, tra le Case italiane, la Diatto-Clément (Torino) con 8 vetture, l'Isotta-Fraschini (Milano) con 5, l'Itala (Torino) con 3, la Florentia (Firenze) con 2, la Fiat (Torino) con 3, la Züst (Intra) con 3, la Sangiorgio-Napier (Genova) con 2, la Marchand (Piacenza) con 3, la S.A.L. (Bergamo) con 1, la Bianchi (Milano) con 1, la Krieger (Torino) con 1 e le Case francesi vengono immediatamente dopo per il numero di iscrizioni, con la De Dion Bouton, 3 vetture, l'Ariès con 1, la Peugeot con 1, la La Buire con 1, e poi la Germania con due Mercédès e con la Benz, la Svizzera con 3 Martini e l'Inghilterra con 1 Daimler. Per la seconda e terza categ. le iscrizioni non raggiunsero il numero stabilito dal regolamento, e quindi il Comitato ha dovuto venire nella determinazione di abolire queste due categorie, lasciando arbitri gli iscritti di passare alla prima, e ciò per permettere a delle ottime Case, come la italiana O.T.A.V. D.V.S. e Diatto A. Clément,o all'inglese Leader e all'americana Oldsmobile, le quali erano regolarmente iscritte, di poter prendere parte alla grande piova turistica.
«L'organizzazione fuori di Milauo, ci scrive il nostro corrispondente milanese, per i ponti attraersati, per le città clie fanno parco chiuso, e per le altre di solo passaggio, procede benissimo, e gli accordi sono già presi in linea generale: da ogni parte pervengono al Comitato assicurazioni che tutto procederà nel massimo ordine e col massimo entusiasmo, e tutto ciò costituisce uno di quei successi ai quali in Italia oramai ci si va abituando, perché la nostra terra ha ritrovato nell'automobilismo la sua forza, il suo valore, ed assurgerà per mezzo di esso alla meritata granezza».

Con la Coppa d'Oro pubblichiamo il *cliché* della Coppa che il giornale l'*Automobile* di Milano, diretto dal sig. Lombardo, ha donato al Concorso per la Coppa d'Oro.
Essa costituisce un vero merito per l'artista che l'ha creata, Elia Ajolfi che gode nel mondo dell'arte reputazione di artista promettentissimo.
La Coppa, dotata dall'A.C. di Milano, di 6000 lire, è stata assegnata come secondo premio del grande Concorso.
Il giorno 26 aprile è partito per un giro d'ispezione del percorso e prendere gli opportuni accordi con Comitati regionali e con le autorità. A giorni uscirà il regolamento della Coppa, un vero capolavoro artistico, come pure la Guida speciale edita dal Touring Club Italiano.
Nel prossimo numero tratteremo nuovamente dell'importante avvenimento automobilistico organizzato dall'A.C.di Torino. A commissari vennero nominati il marchese Dal Pozzo, il march. Soragna, il dottor Weillechott, il conte Oldofredi e il cav. Minetti.

La Sezione automobilistica dall'Esposizione di Milano
Sabato, 28, verrà inaugurata a Milano l'Esposizione internazionale, che farà epoca tra le Esposizioni finora organizzate in Europa.
Essa annovererà pure una importante Mostra automobilistica.
Al momento di andare in macchina non è stato ancora pubblicato l'elenco ufficiale delle Ditte espositrici. Possiamo però pubblicare il seguente elenco di Ditte italiane, che poco deve variare da quello ufficiale.
Automobili. - Soldati, Milano - Società Automobili Lombarda, Bergamo - Florentia, Fireuze - Züst, Intra - Bianchi, Milano - Smith et Flaig, Milano - Riccardi e Molinari, Milano . Diatto-Clément, Torino - Frera Corrado, Milano Storero, Torino - F.L.A.G., Genova - Soc. Rapid, Torino - Krieger, Torino - Isotta-Fraschini, Milano - F.I.A.T., Torino - Junior, Torino - Camona Giussoni, Milano - Türckheimer, Milano - La Dora, Genova - La Serpollet Italiana, Milano - Itala Torino - Marchand, Piacenza - Lanzoni, Roma De Vecchi e Strada, Milano - Stucchi, Milano Duca Umberto Visconti di Modrone, Milano - Secondo Prati, Milano - Reina Zanardini, Milano - Luigi Gianoli, Milano - Pirelli, Milano – B[...] Milano - Fides, Roma.
Carrozzeria. — Seregni, Milano – Be[...] Milano - Locati e Torretta, Torino - Pavesi Crespi, Milano - Cesare Neuci, Firenze - Francese Belioui, Milano - Cesare Sala, Milano - Carrozzeria italiana, Milano - Castagna e C., Milano Carlo Colombo, Milano - Frères Macchi, Varese.
Accessori per automobili. — Giuseppei Borri, Busto Arsizio - Giuseppe Anghileri, Lecce
- Angelo Comodi, Milano - Gaspare Vigano Milauo - Smith e Flaig, Milano - Giuseppe Beat Milano - Giovanni Weuzei, Milano - Tullio Zar[...]mella, Torino - Pirelli e C., Milano - Sociel Tenax, Milano - Ditta Carlo Vaiai, Milano - Rem Zanardini e C., Milano - Enrico Valvassori, Milano - Luigi Gianoli, Milano - Dénes e Friedmani Milano - Bono G. e C., Milano - Canavesio W vanni, Torino - Luigi Way e C., Torino - Manifatture Martiny, Milano - Loughini e Botta, Milano - Fonderia Milanese, Milano - Fonderia giunto malleabile Sonzini, Botti, Milano - Maison Talbot Milano - Ing. Tronbetzkoy, Milano - Secondo P[...] Milano.

Didascalie foto
Il Florentia IV.

“La Stampa Sportiva”, 06 maggio 1906, Torino [00225]

Le automobili nautiche

Il secolo XX promette segnare l'apogeo dell'automobile nautica, imperocché i pionieri del suo sviluppo lottano febbrilmente con volontà rivaleggianti. Americani ed inglesi studiano, spendono energie, sciupano denaro, costruendo tale specie di natanti, ognuno desideroso di poter offrire alla propria bandiera il *record.*

Il *record* che un mese è dell'Inglese, un mese è dell'Americano: tosto che una Società britannica ha varato il suo ultimo modello che si distingue su tutti i battelli del mondo, dall'altra sponda dell'Oceano i vigili *Yankees* ne hanno di già costrutto un altro migliore.

E fino da anni andati, il Presidente Roosevelt e Re Edoardo, rispettivamente, incoraggiarono la industria facendosi costruire battelli a combustione interna di non comune finezza, imitati poi da principi, da lords e da ricchi signori.

Nei due paesi fondarono giornali con la missione di patrocinare e diffondere i soli battelli-motori (*).

Mentre forti questioni d'indole tecnica s'impongono al vieppiù crescente progresso, e sono oggetto di studi grandissimi da parte di celebri ingegneri, le cui cause ometto descrivere non essendo qui il luogo, pure anche dal solo lato sportivo l'automobile nautica è l'automobile «ideale».

E mi chieggo perché come campo di corsa non si scelga l'immenso percorso che è il mare, invece che delle strade campestri anguste, dirupate, sinuose, sì e no fiancheggiate da alberi, per passare attraverso ubicazioni malariche, con eminenti probabilità di pericolare; nulla di tuttociò nel mare che, nei belli momenti di quiete, emana un fascino che estasia dolcemente l'anima, con i flutti accarezzanti lo scafo, che simboleggiano una poesia ineffabile, massime allorquando si naviga in prossimità d'una riviera e che il cielo è terso, ove da una parte ci sono le dighe che il mare chetamente blandisce, dall'altra la spiaggia o i moli con la veduta, a volo d'uccello, del panorama di una bella città, e con qualche tipico bragozzo peschereccio che stende le reti vicino, e perennemente attorniati da un'aura saluberrima. O altrimenti correndo per qualche bella laguna.

Giudicate questo quadro che, volerlo descrivere o pitturare sarebbe impresa irraggiungibile, cosa sia in rispetto alle nominatevi strade alpestri.

Infatti questo sarebbe il vero sport per l'esteta e non il dissennato uso dell'automobile terrestre, a meno che non sia per altri scopi plausibili.

L'Italia verso le altre nazioni potrebbe coltivare questo genere di sport più di tutte, contando maggior numero di vie acquee, sormontate dalle più pittoresche ed apriche sponde, tutte aventi propri ricordi storici, o sotto qualche differente punto di vista destanti interesse. Perciò anche il gran numero di forestieri che incessantemente albergano in Italia, incalzati dall'abitudine, saranno felici noleggiare delle automobili nautiche, cui dovrebbero addobbarsi con lusso, per pascersi delle bellezze naturali d'Italia.

Certamente il bellissimo sport verrà compreso bene da coloro che desiderano rigenerarsi il fisico ed abbagliare la visione, e non andrà guari che ai progressi delle due nazioni: americana ed inglese, si uniranno quelli d'Italia. Anzi la veniente stagione ci dimostrerà meglio di ogni commento l'evolvente e reale progresso.

Principalmente la «Fiat», la «Florentia», l'«Italia», la «Züst», la «Rapid» e la «Svan» hanno dato impulso al crescere delle automobili, ed attualmente nei loro cantieri ne hanno in preparazione parecchie, di cui non c'è che l'ossatura, ma fra poco questi scheletri, diverranno lancie e varate andranno ad aumentare il numero delle automobili nautiche, nel gran libro della statistica italiana.

Cresciuto lo sviluppo s'incrementerà l'interesse nazionale, mentre si fruirà di uno sport tanto utile quanto sconosciuto in Italia.

(*) Dall'inglese *Motor-Boats,* automobili nautiche.

Venezia, 28 aprile 1906.

Giuseppe Rossetto

“La Stampa Sportiva”, 13 maggio 1906, Torino [00226]

Una corsa che farà epoca - La Coppa d'oro (km. 4000) 13 maggio 1906

Pubblicando in prima pagina le stupende e ricche Coppe, che l'operosità del benemerito Automobile Club di Milano ha saputo radunare per premiare i numerosi concorrenti dell'importantissima gara per la Coppa d'oro, abbiamo pensato non solo di fare un grazioso regalo ai lettori, ma anche compensare in piccola parte quella mole di sacrificio e operosità, senza cui l'Automobile Club di Milano e i suoi lavoratori non avrebbero ottenuto quel colossale successo che fin d'ora si può sicuramente presagire.

E' unanime augurio che la bella festa sportiva automobilistica anche praticamente si svolga con ordine e buona pace di tutti, e cioè il benemerito Comitato milanese abbia disposto perché accuratamente siano vigilate le nostre strade, specie sul terreno Lombardo-Emiliano, dove appunto si presenterà più difficile la viabilità al forte e temibile lotto dei concorrenti lanciati in gara. Si eviteranno così possibili ed involontari incidenti.

Non vorremmo certo dare consigli al Comitato milanese, di cui troppo ci è nota la competenza ed il lavoro di preparazione, ma, partendo dal principio che le precauzioni non sono mai troppe, vogliamo sperare che un'opportuna circolare sia già stata diramata a tutti i sindaci sul percorso, così che questi a loro volta si raccomandino alla prudenza di ogni cittadino.

Ora ci piace rilevare che alla gran corsa nazionale, forse la più importante di quante disputatesi fino ad oggi, sono rappresentate tutte le più forti marche nazionali, le quali, abbiamo motivo di sperarlo, saranno capaci di strappare alla potente industria dell'estero l'ambito trofeo.

Non possiamo qui elencare dettagliatamente le rarie modalità dell'elegante programma diramato dal Club, perché lo spazio ci difetta. Crediamo sufficiente ricordare che oltre al premio massimo, la Coppa d'oro, sono in disputa quasi 150 mila lire di premi, e se non bastasse la cifra, le preziose ricompense, quali: la medaglia d'oro di S.M. il Re, la Coppa della Città di Milano, la Coppa del Presidente dell'Automobile Club, la Coppa dell'Automobile Club Milanese, la Coppa dei Soci dell'Autonobile Club Milanese, il premio del Ministro di agricoltura, industria e commercio, la Coppa dello stesso Ministro, la Targa del *Corriere della Sera,* la Coppa del giornale *L'Automobile,* lire 18 mila della Casa Pirelli di Milano, lire 2500 delle Manifatture Martiny di Torino, lire 1500 della Casa Samson di Parigi, 3 medaglie d'oro della Casa Reinach di Milano, lire 5 mila della Ditta Fabbre e Gagliardi, e ancora altri minori.

Se forte è il richiamo di questa corsa, è altrettanto giusto che i concorrenti non siano pochi, e di ciò fa fede il seguente elenco (non definitivo):

01. Fiat 1, 24 HP, Torino (Lancia Vincenzo).
02. Fiat 2, 24 HP, Torino (Nazzaro Felice).
03. Fiat 3, 24 HP, Torino (X).
04. Isotta e Fraschini 1, 24 HP, Milano (Trucco
05. Isotta e Fraschini 2, 24 HP, Milano (Vittorio Giovanzani).
06. Isotta e Fraschini 3, 24 HP, Milano (Vittorio Gremo).
07. Isotta e Fraschini 4, 24 HP, Milano (Minoia).
08. Isotta e Fraschini 5, 24 HP, Milano (Vincenzo Fraschini).
09. Diatto A. Clément 1, 20-24 HP, Torino (Giacomo Bussolotti).
10. Diatto A. Clément 2, 20-24 HP Torino (Henry Nasi).
11. Diatto A. Clément 3, 20 24 HP, Torino (Gregorio Vercellone).
12. Diatto A. Clément 4, 20-24 HP, Torino (W. Schlosshauer).
13. Benz Parsifal 1, 35-40 HP, Manheim (Clément e de Boiano).
14. Benz Parsifal 2, 35-40 HP, Manheim (Jean Pfanz).
15. Benz Parsifal 3, 35-40 HP, Manheim (R. De Pasquali)
16. Bianchi e C. 1, 24 HP, Milano (Tommaselli).
17. Itala 1, 24 HP, Torino (Fabry Maurice).

18. Itala 2, 24 HP, Torino (Alessandro Cagno).
19. Itala 3, 24 HP, Torino (Ettore Graziani).
20. Florentia 1, 40-50 HP, Firenze (ing. G. Galli).
21. Florentia 2, 40-50 HP, Firenze (cav. Spinelli).
22. Züst 1, 28 HP, Intra (Enrico Maggioni).
23. Züst 2, 28 HP, Intra (Marco Conti).
24. Züst 3, 28 HP, Intra (Vincenzo Marsaglia).
25. Sangiorgio (Napier) 1, 40 HP, Genova (A. E. Macdonald).
26. Sangiorgio (Napier) 2, 40 HP, Genova (Glenworth).
27. Marchand 1, 28-32 HP, Piacenza (G. Raggio)
28. Marchand 2, 28-32 HP, Piacenza (G. Tamagni).
29. Marchand 3, 28-32 HP, Piacenza (C. San Donnino).
30. De Dion e Bouton 1, 24 HP, Puteaux (Lionel De Dion).
31. De Dion e Bouton 2, 24 HP, Puteaux (Cormier).
32. De Dion e Bouton 3, 24 HP, Puteaux (E. Nagliati).
33. Ariès 1, 30-40 HP, Villeneuve (Coquard).
34. Daimler Motor Ltd 1, 35 HP, Coventry (Alien D. Grigg).
35. Soc. Aut. Lomb. (S.A.L.) 1, 24 HP, Bergamo (A. Stucchi)
36. Soc. It. Krieger 1, Torino (ing. Giov. Canova).
37. Martini 1, 30-40 HP, St-Blaise (G. Beutler).
38. Martini 2,30-40 HP, St-Blaise (A. Von Lüde).
39. Martini 3, 30-40 HP, St-Blaise.
40. Diatto A. Clément 5, 24-30 HP, Torino (conte La Manna).
4L Diatto A. Clément 6, 30-45 HP, (A. Basevi)
42. Diatto A. Clément 7, 12-16 IIP, (Gagliardi)
43. Diatto A. Clément 8, 35-45 HP, (L. Colenet)
44. Mercédès 1, Unterturkheim
45. Mercédès 2, Unterturkheim
46. Chantiers de la Bruire 1, 24 HP, Lyon.
47. Peugeot 1, 24 HP, Parigi (Grosso Campana)
48. Leader 1, 30 HP, Nottingham (Shaw)
49. Rapid 1 (X)
50. Rapid 2 (X)
51. Rapid 3 (X)
52. Otav (Soc. Const. Mecc.) 1, 30-40 HP, Milano (Lanfranchi).

Ecco l'itinerario seguito dai concorrenti:

Prima giornata. — Milano 31, Lodi 99, Brescia 166.9, Verona 217.4, Vicenza 268.5, Padova 290.8, Monselice 432.6, Bologna.

Seconda giornata. — Bologna 499.3, Ronco 625.4, Arezzo 707, Perugia 801, Narni 887, Roma.

Terza giornata. — Roma 970, Prosinone 115.1, Napoli.

Quarta giornata. — Napoli 1232, Arce 1306.9, Avezzano 1418.7, Roma.

Quinta giornata. — Roma 1637.8, Siena 1703, Arezzo 1791, Firenze.

Sesta giornata. — Firenze 1826.9, Pistoia 1974.4, Modena 2086.9, Piacenza 229.9, Genova.

Settima giornata. — Genova 2780, Poggio Berceto 2430.9, Parma 2490.9, Piacenza 2539.5, Casteggio 2565.6, Tortona 2680.4, Torino.

Ottava giornata. — Torino 2809.4, Borgomanero 2838.5, Gravellona 2866.2, Arona 2903.3, Novara 2949.1, Milano.

Nona giornata. — Milano 3035, Cremona 3102, Mantova 3145.6, Verona 3268.1, Mestre 3397.3, Palmanova 3417.4, Udine.

Decima giornata. — Udine 3533.8, Lozzo 3580.1, Ponte sulle Alpi 3618.4, Feltre 36440,8, Primolano 3670.8, Bassauo 3704.8, Vicenza 3832.3, Brescia.

Undicesima giornata. — Brescia 3865.6, Soncino 3899.8, Cremona 3932.9, Piacenza 4003.2, Milano.
Così il percorso avrà fine dopo km. 4003.2, e lo speciale premio dell'industria e del commercio verrà assegnato al passaggio per Milano, e dopo km. 2948.1.
Ed ora, augurando ogni successo alla *classica prova,* sarà dovere della *Stampa Sportiva,* come di tutte le manifestazioni che racchiudono una speciale importanza, essere rappresentata alla simpatica festa fornendo poi in altri numeri ai cortesi lettori, coi resoconti, le primizie fotografiche.

G. M.

Notiziario Sportivo
Automobilismo

Il successo della *Gran Coppa d'Oro* (di cui ci intratteniamo in altra parte del giornale) è ormai un fatto compiuto. Accanto alle vecchie e celebri marche nazionali *Fiat, Itala, Züst, Florentia* e *Diatto-Clément,* noi abbiamo visto con piacere scendere in campo le giovani Case, giovani di lotta intendiamo dire, quali la *Isotta,* la *Marchand* la *Krieger,* le *Bianchi* ed infine tre 24/40 *Rapid.* che proprio ultime tentano la gloria, la prima sotto l'abile guida del giovane Tullio Cariolato (fratello al noto cav. Ettore, direttore dei *garages* automobili di S.M. la Regina Madre), in compagnia dell'aiutante Gallina, la seconda pilotata da Ceirano e Nebiolo, e la terza da Berruto e Brogliati.
Dato il valore di tante marche, vi è molto da sperare in una vittoria italiana.

“La Stampa Sportiva”, 27 maggio 1906, Torino [00228]

La Coppa d'Oro
Quello che insegna (Impressioni personali)

Mentre scrivo il Concorso non è ancora terminato. Ma, attenendosi ai primi risultati, alle prime tappe compiute, e giudicando per deduzione, si può benissimo formarsi di esso un regolare concetto. Ed il concetto è questo: la Coppa d'oro fu un concorso automobilistico grandioso, meraviglioso, fu l'avvenimento finora più importante nella vita automobilistica italiana.
E l'importanza la ebbe da diversi coefficienti, quali quelli delle migliori marche italiane ed estere iscrittevi, dei migliori guidatori partecipantivi, dei percorsi scelti in modo da offrire una dura prova a tutti i concorrenti, e dell'organizzazione vasta dei servizi che impiegò i migliori uomini dello sport italiano.
La preparazione lunga e faticosa ebbe una continua ed insistente eco in ogni più piccolo angolo d'Italia, ed è perciò che, al momento dell'effettuazione, tutto il popolo attese ed ammirò ed applaudì, salvo qualche rarissima eccezione che si è perduta nel coro delle acclamazioni.
L'autofobia cosi caratteristica dei contadini è completamente scomparsa, quelle filze di accidenti, accompagnate da solidi saluti *di pietre,* sono ormai tramutate in augurii, in evviva, in fiori. Il nostro popolo, salvo, s'intende, poche, pochissime eccezioni, si è dimostrato in questa, occasione maturo a tali dimostrazioni automobilistiche, e questo lo dobbiamo alla continua, insistente opera di propaganda con l'azione e con lo scritto, fatta dagli automobilisti saggi, i quali, oltre alla loro pelle, tengono molto anche a quella degli altri; e dal gran numero di giornalisti e scrittori che, con la volgarizzazione di questo moderno mezzo di locomozione, hanno piegate le masse verso una migliore considerazione e quindi una simpatia che ora va tramutandosi in entusiasmo.
Ho insistito un po' sulla psicologia del popolo e del suo orientamento verso l'automobilismo, perché è esso uno, se non il primo, dei più importanti elementi di riuscita delle manifestazioni automobilistiche.
E questo elemento, che nel presente Concorso della Coppa d'oro è stato così propizio, ci dà il primo e più forte e più utile insegnamento per il futuro.
L'automobilismo, è fuor di dubbio, ha bisogno, perché la sua vita abbia continuamente a fiorire, di popolarizzarsi, e per popolarizzarsi esso ha i mezzi più pronti a portata di mano, sia con la costruzione di vetture a buon mercato, accessibili a qualunque borsa, anche la più modesta, sia con l'impianto di servizi pubblici per il trasporto in comune delle persone, e per quello delle merci. Un concorso turistico, malgrado presenti al pubblico dei tipi di vetture che non sono né per il popolo né per i servizi pubblici, deve non pertanto dare la pratica dimostrazione di un mezzo di locomozione che attraversi città, paesi, valichi alpini, strade difficili, ecc., senza bisogno di arresti, senza rotture intempestive e, più che altro, senza pericoli per l'integrità personale, bene inteso quando questi pericoli derivino solo da cause nelle quali il meccanismo abbia parte integrante. Il pubblico, fatto in generale di profani, ha davanti a sè dei numeri, i chilometri da attraversare, delle vetture degli uomini, ed osserva: tanti chilometri in tante ore, nessun danno, la vettura giunta benissimo per riprendere la via, il percorso fatto senza noie di arresti; indi paragona il mezzo moderno con quelli impiegati sinora, ne vede tutta la differenza in favore, tira le somme e si convince.
Ed è per ciò che sarà utile, alla fine del concorso, fare un esame di coscienza, *fatto però con coscienza,* onde presentare al pubblico un rapporto chiaro, preciso, su tutto quanto avvenne ad ogni singola vettura fermatasi, esponendone le ragioni in modo facile, piano, onde non lasciare la brutta impressione di una defezione continua, avvenuta in proporzione non certo minima.
Questa relazione dimostrerebbe ai profani (perché ai tecnici lo ha già fatto) che tali cause si possono benissimo evitare, a tali inconvenienti si può benissimo ovviare quando non si sia stretti tra gli articoli (quasi direi *artigli)* di un regolamento, il quale vuole (ed in una gara è giusta la pretesa) la selezione per poter concedere la palma.

Ed attendiamo tale rapporto; esso darà la dimostrazione più chiara e più netta della praticità ed utilità dell'automobilismo, e convincerà i pochi ancora restii.
La Coppa d'oro insegna, non per se stessa, ma per le deduzioni che da essa si traggono, perché alla fine del concorso, che ha dato all'Italia intera lo spettacolo di una vita così ricca di mo[...] la vittoria vera sarà stata dell'automobilismo in generale, se noi sapremo anche da quanto sembra debba generare un senso di sfiducia, trarre logicamente ragioni per dimostrarne i lati buoni, pratici, utili, e nel movimento febbrile della nostra esistenza, veramente indispensabili.
Non ci fermiamo quindi alla carta dei risultati perché la vittoria degli uni non può nè deve mettere troppo in vista la sconfitta degli altri, cerchiamo le ragioni di quest'ultima onde il pubblico sappia che, se un terzo delle vetture v[...] gli altri due non fallirono nello scopo, ma il loro abbandono ebbe cause che non devono per nu[lla] arrestare di un solo attimo il cammino trion[fale] verso il progresso, verso la vittoria avvenire!
Milano, maggio 1906.
Raffaele Perrone

I risultati delle diverse tappe
Quando il nostro giornale va in macchina i concorrenti alla Coppa d'oro hanno ancora due tappe da compiere. Facciamo oggi seguire alle impressioni riportate dal nostro corrispondente milanese, il quale ha compiuto le prime due tappe, il risultati di ciascuna tappa.

Alla Coppa d'oro concorrevano i seguenti automobilisti:
[...]
16. G. Galli, *Florentia,* 40-50 HP;
17. F. Spinelli, *id*;
[...]

Prima tappa.
Milano-Bologna, km. 432,7. Ecco ora l'esatto elenco degli arrivi: Alle ore 15, minuti 9 e 36 secondi, vettura n. 27: *Sangiorgio,* guidata da Macdonald; indi n. 22, *Itala*, Cagno; n. 37, *Züst,* Marsaglia; n. 36, *Ariès,* Coquard; n. 52, *Otav,* Lanfranchi; n. 16, *Florentia,* Galli; n. 1, *Fiat,* Lancia; n 4, *Fraschini,* Trucco; 12, *Clément,* Vercellone; n. 25, *Martini,* Beutler; n. 13 *Benz,* De Bojano; n. 32, *Sangiorgio,* Glentworth; n. 21, *Itala,* Fabry; n. 19, *De Dion,* De Dion; n. 41, *Mercédès,* Renaux; n. 33, *Züsti,* Maggioni; n. 17, *Florentia,* Spinelli; n. 2, *Fiat,* Nazzaro; n. 49, *Rapid,* E. Ceirano; n. 6, *Fraschini,* Gremo; n. 29, *Marehand,* Tamagni; n. 9, *Bianchi,* Tomaselli; n. 10, *Diatto,* Nasi; n. 14, *Benz,* Pfanz; n. 24, *Martini,* Von Lüde; n. 18, *De Dion,* Cormier; n. 23, *Itala,* Graziani; n. 3, *Fiat,* Boschis; n. 5, *Fraschini,* Fraschini; n. 11, *Diatto,* Bussolotti; n. 26, *Martini*, Martini; n, 38, *Diatto*, La Manna; n. 7, *Fraschini*, Minoia; n. 15, *Benz*, De Pasquali; n. 8, *Isotta*, Giovanzani; n. 39, *Diatto*, Buzzio; n. 20, De Dion, Nagliati; n. 40, Diatto, Basevi; n. 43, Diatto, Arbitrio; n. 51, Rapid, Cariolato; n. 28, Marehand, Raggio.

Su quarantotto vetture partenti, quarantuna hanno dunque compiuta la prima tappa regolarmente, il tempo massimo di arrivo stabilito era alle ore 18,38 per la prima vettura partente; alle 20,12 per l'ultima. Il tempo minimo alle 15,6 per la prima; alle 16,40 per l'ultima. Come è noto, i concorrenti devono mantenersi, in una velocità media dai trenta ai quaranta chilometri.
Le vetture rimaste fuori di gara sono:
Quella n. 35, una *Daimler*, guidata da Grigg; 50, una *Rapid*, guidata da Berutto; 34, una *Züst*, guidata Conti; 47, una *Peugeot*, guidata dal cav. Grosso-Campana ; 30, una *Marehand*, di Claudio San Donnino; 31, una *Diatto-Clément*, di Schlosshauer ; 42, una *Mercédès*, di De Montel.

Seconda tappa.
Bologna-Roma, km. 455,7.

A Roma le vetture arrivano in questo ordine :
Sangiorgio, Macdonald; *Itala,* Cagno; *Züst,* Marsaglia; *Fiat,* Lancia; *Isotta-Fraschini,* Trucco; *Diatto-Clément ,* Vercellone; *Benz,* Di Bojano ; *Sangiorgio,* Glentworth ; *Mercedès,* Renaux; *Züst,* Maggioni; *Fiat,* Nazzaro; *Bianchi,* Tomaselli; *Rapid,* Ceirano; *Isotta,* Gremo; *Ariès,* Coquard; *Martini,* Beutler; *Martini,* Von Lüde; *Itala,* Graziani *Fiat,* Boschis; *Isotta-Fraschini,* Fraschini; *Martini,* Martini; *Diatto-Clément,* Nasi; *Isotta-Fraschini,* Giovanzani; *Diatto-Clément,* Arbitrio; *Benz,* Pfanz; *Otav,* Lanfranchi; *Clément,* Buzio; *De Dion* Cormier; *Rapid,* Cariolato; *Clément,* Basevi; *Isotta-Fraschini,* Minoia; *De Dion* Nagliati; *Diatto-Clément,* La Manna; *Itala,* Carenzio; *Benz,* De Pasquali.
In totale sono così 35 vetture arrivate.

Terza tappa.
Comprende il tratto Roma-Napoli, km. 445,7.
L'arrivo avviene così:
Sangiorgio, Macdonald; *Itala,* Cagno; *Fiat,* Lancia; *Isotta Fraschini,* Trucco; *Diatto-Clément,* Vercellone; *Benz,* Di Bojano; *Sangiorgio,* Glentworth; *Mercédès,* Renaux; *Züst,* Maggioni; *Fiat,* Nazzaro; *Bianchi,* Tomaselli; *Bapid,* Ceirano; *Isotta*, Gremo; *Martini,* Von Liide; *Martini,* Beutler; *Fiat,* Boschis; *Diatto-Clément,* Nasi; *Isotta Fraschini,* Fraschini; *Isotta Fraschini* Giovanzani; *Diatto-Clément,* Arbitrio; *Benz,* Pfanz; *Otav,* Lanfranchi; *Diatto-Clément,* Buzio; *De Dion* Cormier; *Isotta Fraschini,* Minoia; *Ariès,* Coquard; *Itala,* Carenzio; *De Dion,* Nagliati; *Martini,* Martini; *Diatto-Clément,* Basevi; *Itala,* Graziani.

Quarta tappa.
Napoli-Roma, km. 331,2.
L'arrivo è il seguente:
Sangiorgio, Macdonal; *Itala,* Cagno; *Fiat,* Lancia; *Isotta Fraschini,* Trucco; *Diatto-Clément,* Vercellone; *Benz,* Di Bojano; *Sangiorgio,* Gleutworth; *Mercédès,* Renaux; *Züst,* Maggioni; *Fiat,* Nazzaro; *Rapid,* Ceirano; *Isotta Fraschini,* Gremo; *Martini,* Von Lüde; *Itala,* Graziani; *Fiat,* Boschis; *Diatto-Clément,* Nasi; *Isotta Fraschini,* Fraschini; *Isotta Fraschini,* Giovanzani; *Diatto-Clément*, Arbitrio; *Benz,* Pfanz; *Otav,* Lanfranchi; *Diatto-Clément,* Buzio; *De Dion Bouton,* Cormier; *Isotta Fraschini,* Minoia; *Ariès,* Coquard; *Martini,* Martini; *Itala,* Fabry.

Quinta tappa.
Roma-Firenze, km. 376,4.
Gli automobilisti arrivano in questo ordine:
Sangiorgio, Macdonald; *Itala,* Cagno; *Fiat*, Lancia; *Isotta-Fraschini,* Trucco; *Bene,* Di Bojano; *Sangiorgio,* Glentwortb; *Züst,* Maggioni E.; *Fiat,* Nazzaro; *Itala,* Graziani; *Fiat,* Boschis; *Diatto-Clément,* Nasi; *Isotta-Fraschini,* Fraschini; *Mercédès,* Renaux; *Isotta-Fraschini,* Giovanzani; *Bapid,* Ceirano; *Benz,* Pfanz; *Diatto-Clément,* Vercellone; *Isotta-Fraschini,* Minoia; *Itala,* Fabry; *Martini,* Martini; *Isotta-Fraschini,* Gremo; *Diatto-Clément,* Arbitrio; *Martini,* Von Lüde; *De Dion Bouton,* Cormier; *Diatto-Clément,* Buzio; *Otav,* Lanfranchi; *De Dion Bouton,* Nagliati.

Sesta tappa.
Comprende il tratto Firenze-Genova, chilometri 440,4:
Sangiorgio, Macdonald; *Itala,* Cagno; *Fiat,* Lancia; *Isotta-Fraschini,* Trucco; *Züst,* Maggioni E.; *Benz,* Di Bojano; *Fiat,* Nazzaro, *Sangiorgio,* Glentwortb: *Fiat,* Boschis; *Isotta-Fraschini,* Fraschini V.; *Benz,* Pfanz; *Itala,* Carenzio; *Isotta-Fraschini*, Minoia; *Isotta-Fraschini,* Gremo; *Diatto-Clément,* Vercellone; *Mercédès,* Renaux; *Diatto-Clément,* Arbitrio; *Martini,* Martini; *Martini,* Von Lüde; *Diatto-Clément,* Nasi; *Diatto-Clément,* Buzio; *Otav,* Lanfranchi: *De Dion Bouton,* Nagliati.

Settima tappa.
Genova-Torino, km. 425,5:

Sangiorgio, Macdonald; *Itala,* Cagno; *Fiat,* Lancia; *Isotta-Fraschini,* Trucco; *Züst,* Maggioni E.; *Fiat,* Nazzaro; *Sangiorgio,* Glentworth; *Fiat,* Boschis; *Isotta-Fraschini,* Fraschini V.; *Benz,* Pfanz; *Itala,* Carenzio; *Isotta-Fraschini,* Minoia; *Diatto-Clément,* Arbitrio; *Martini,* Martini; *Diatto-Clément,* Vercellone; *Benz,* Di Bojano; *Otav,* Lanfranchi; *Martini,* Von Lüde; *De Dion Bouton,* Nagliati; *Diatto-Clément,* Nasi.

Ottava tappa.
Torino-Ivrea-Biella-Novara-Milano, km. 266.
Le vetture arrivano in quest'ordine:
Sangiorgio, Macdonald; *Itala,* Cagno; *Fiat,* Lancia; *Züst,* Maggioni E.; *Fiat,* Nazzaro; *Sangiorgio,* Glentworth; *Fiat,* Boschis; *Isotta-Fra-schini,* Fraschini V.; *Benz,* Pfanz; *Baia,* Fabry; *Isotta-Fraschini,* Minoia; *Diatto-Clément,* Vercellone; *Martini,* Martini; *Benz,* Di Boiano; *Martini,* Von Lüde; *De Dion Bouton,* Nagliati; *Diatto-Clément,* Léon Colinet; *Diatto-Clément,* Nasi.

Il bilancio di 8 tappe
Iscritti 52. Partenti 48. Ritirati:
1° tappa: 7 — *Marchand,* San Donnino; *Diatto-Clément ,* Schlosshauner; *Züst,* Conti; *Daimler,* Grigg Aller; *Mercédès,* De Montal; *Peugeot,* Grosso Campana; *Rapid,* Berutto.
2° tappa: 6 (13*)* — *Diatto-Clément,* Bussolotti ; *Florentia,* Galli; *Id.,* Spinelli; *De Dion Bouton*, De Dion; *Marchand,* Raggio; *Marchand* Tamagni.
3° tappa: 4 (17) — *Benz,* De Pasquali; *Züst,* Marsaglia; *Diatto-Clément,* La Manna; *Rapid,* Cariolato.
4° tappa: 3 (20) — *Bianchi,* Tomaselli; *Martini,* Beutler; *Diatto-Clément,* Basevi.
5° tappa: 1 (21) — *Ariès,* Coquard.
6° tappa: 4 (25) — *Isotta - Fraschini,* Giovanzani; *De Dion Bouton,* Cormier; *Itala,* Graziani; *Itala,* Ceirano.
7° tappa: 3 (28) — *Isotta-Fraschini,* Gramo; *Diatto-Clément ,* Buzio; *Mercedès,* Renaux.
8° tappa: 2 (30) — *Isotta-Fraschini,* Trucco; *Otav,* Lanfranchi.

“La Stampa Sportiva”, 03 giugno 1906, Torino [00229]

Il Salon automobilistico all’Esposizione internaz. di Milano

Non è questa una delle solite Mostre automobilistiche che al principio d'ogni anno a Parigi, a Torino, a Vienna, a Berlino, ed anche a Milano (come l'anno decorso) si inaugurano per offrire al pubblico le novità che per esso han preparato le grandi e piccole fabbriche; questa è invece una affermazione piena e solenne di tutto quanto l'industria automobilistica ha saputo fare da pochi anni ad ora.
Quindi nessuna novità per noi che seguiamo giorno per giorno il movimento automobilistico estero e nazionale, nessuna modificazione che possa mutare in qualche modo ciò che dal Salon di Parigi, all'Olympia, ed al Salon di Torino (per non citare gli altri tanti tenutisi) ci è stato mostrato.
L'automobile, del resto, ora attraversa un periodo, ed è il più lieto, di, diciamo così, solidificazione morale ed anche materiale. Esso ha preso il suo posto, e quale posto importante, nel mondo; ha scelto la sua base ed ora pensa ad allargare, a diffondere la sua azione benefica per il mondo, negli usi di esso.
Questa Mostra di Milano è quindi una vera e propria Mostra di quanto di buono finora si ha nell'industria automobilistica ed in quelle che ad essa si attaccano, e per essa e con essa vivono.
Quindi abbiamo gomme, carrozzerie, accessori, fanali, tutto ciò che serve per il completamento del nudo e rilucente *châssis* onde formarne una vettura automobile.
La differenza di questa Mostra da quelle precedenti è anche accentuatissima nel fatto della rappresentanza vera ed efficace dell' industria estera. Ciò è stato per noi una somma soddisfazione.
Non come le altre volte poche macchine, pochissimo materiale estero presentatoci dai gerenti di dette case in Italia, ma vere e proprie Mostre che si mettono a paro colle nostre, che permettono al pubblico i confronti, che danno una idea chiara e netta di quello che all'estero si è fatto in tanti anni, benché pochi, e che si va facendo da noi da pochissimo tempo.
Abbiamo per esempio la Sezione francese che è una mostra nella mostra. Essa ha voluto, da grande regina dell'automobilismo, dimostrare la sua supremazia (e secondo me è evidentissimo in questo fatto), presentandoci non solo le sue principali (poche ne mancano) fabbriche di automobili, ma anche tutte le varie case produttrici di tutto ciò che all'automobilismo è necessario, è indispensabile, dalle minime parti interessanti la meccanica della vettura fino all'arredamento di essa ed anche del viaggiatore, è una mostra quella della Sezione francese completa infatti i minimi particolari, e questo ci deve confortare, perché ci offre il migliore degli esempi. Ormai in Italia siamo maturi per questa come per altre industrie e la nostra soggezione anche per le parti meno iteressanti il completamento di un automobile alla fabbricazione estera deve durar poco. Ci serva questa Sezione francese, così *intera*, per impiantare anche tra noi delle industrie simili, le quali fioriranno al fianco delle grandi fabbriche di automobili.
Queste grandi fabbriche, già che siamo nel discorso, sono alla Mostra di Milano tutte, non una eccettuata, rappresentate con un lusso ed una grandiosità che fanno davvero la nostra più fulgida gloria. Non è qui il caso di descriverne dettagliatamente gli *stands,* ma quando si hanno delle mostre come quella della Fiat, del Pirelli, del Camona Giussani e Turinelli, del Türkheimer, Rapid, Isotta-Fraschini, Florentia, Züst, Itala, Fides, Sangiorgio, Napier, Marchand, De Vecchi-Strada, Diatto-Clément, Bianchi, ecc. (cito a memoria) si può ben dire con orgoglio che l'Italia s'incammina, e l'ingegno fervido dei dirigenti accompagnato al braccio fidato dell'operaio ce ne affidano, verso il trionfo, verso il primato.
Quando si pensi ai pochi anni che han bastato a fare dell'Italia uno dei primi mercati dell'automobilismo, quando si pensi alla tenacia, agli sforzi compiuti, alla volontà ferrea dei pochi iniziatori di questo movimento, che si può dire vera rivoluzione industriale, viene spontaneo dall'animo sulla bocca il grido di gioia: siamo felici di esser nati in Italia! E questo nostro orgoglio sano e vivificatore lo riconoscono giusto i nostri concorrenti. Non trovereste uno solo ormai non pronto a dichiarare l'Italia una terra produttrice di uomini forti, di lavoratori coscienti e tenaci.

Cerchiamo perciò di mantenere questo nostro posto, di fortificarci ed accrescere le nostre conquiste, l'automobilismo italiano ha ormai sparso dappertutto il suo nome vittorioso che ci fa invidiati e grandi.
L'impressione che si riceve nel visitare il Salon automobilistico dell'Esposizione di Milano è questa appunto, la vittoria guadagnata con una intensità meravigliosa dall'industria italiana, che ha saputo dall'estero trarre i buoni, i migliori insegnamenti per averne il maggior profitto.
Proseguiamo nella via, ed essa sia di emancipazione completa, definitiva prima, e sarà poi .li vittoria !
Milano, maggio 1906

Raffaele Perrone

Cosa contiene il Salone

Abbiamo a suo tempo dato il nome dello ditte espositrici, e vorremmo oggi qui elencare quelle premiate, ma mentre andiamo in macchina la Giuria sta ancora lavorando, e nulla si conosce. Lo firemo nel prossimo numero. Intanto, a complemento di quanto scrive il nostro Perrone, riportiamo qui le impressioni a volo d'uccello di un visitatore sulla Mostra.
Uno *stand* ricco domina il centro del Salone E' quello della fabbrica di gomme Pirelli e C. di Milano, che espone una collezione importantissima dei suoi nuovi ottimi prodotti speciali per l'automobilismo.
Le vetturette *Otav,* della ditta Türkheimer e C., di costruzione ottima, interessano specialmente il turista che ama l'automobilismo individuale che non può né vuole acquistare la grossa vettura.
La ditta Camona Giussani Turrinelli e C. presenta sempre la vettura pratica dei servizi pubblici, *omnibus* e *camions* ad accumulatori.
La *Fiat* ha esposto tutte le novità della stagione, fra cui i modelli delle vetture da turismo (24 HP) usate per la Coppa d'oro, e di quelle da corsa, con le quali parteciperà al «Grand Prix» di Parigi.
L'Isotta-Fraschini, altra mostra al completo, contenente splendidi modelli, due *châssis ,* un elegantissimo *coupé,* ed una vettura da corsa.
La *Florentia* espone uno *châssis* di 40 HP a quattro cilindri e due vetture 18-24; l'uno e le altre veri capilavori dell'arte meccanica.
La ditta Bianchi espone uno *châssis* 30-40 e un *landaulet* 20-30.
La Zfist, che si è ora definitivamente stabilita a Milano, presenta un solo ma splendido *châssis* .
Il *garage* Flaig due vetture Humber-Beeston.
La Società Italo-Svizzera di Bologna un ca[...]one *Orion* e un *omnibus* della stessa marca, rinomati veicoli di cui recentemente si occupò favorevolmente la stampa.
Le svariate applicazioni delle trasmissioni Bow[...]en sono riunite in un ampio *stand* e formano l'ammirazione di tutti i visitatori. Troviamo ancora nella corsia laterale, in un piccolo *coin,* il «Clincher», la rinomata marca di pneumatici.
La ditta S. Prati presenta varii accessori per automobili. Splendida la mostra della *Rapid,* che presenta macchine nelle quali l'elegante sagoma de1 cofano si accoppia colla intrinseca perfezione dei meccanismi; la *Krieger italiana* espone le vetture nelle quali la fusione della elettricità col motore a scoppio forniscono la trasmissione ideale; la *White* ha esposto una vettura a vapore di una sicurezza di funzionamento straordinaria; l'*Oldsmobile,* la originale vetturetta americana, conquista sempre per il suo tipo la simpatia degli intenditori. La *Serpollet italiana,* la nuova Società sorta a Milano per fabbricare le vetture a vapore licenze Serpollet, e le vetturette a benzina già conosciute in commercio con la sigla *SIC,* presenta il *châssis* di un carro Serpollet da 40 HP, e un *châssis* da 15 HP., oltre due vetturette motore [...]arbi *(SIC).*
La *Dora* di Genova per la prima volta espone quattro eleganti vetture elettriche con accumulatori e motori di sua fabbricazione. Nel vastissimo *stand,* dell*'Autocommerciale* di Padova e Torino, diretto dal Graziani, si ammirano una *Bebé Peugeot,* e *l'Itala* con la quale il Graziani trionfò nella corsa per la targa Florio *optima.*

*R*icchissimo è lo *stand* della *Marchand,* che presenta due sue vetture, uno *châssis* ed un'ottima carrozzeria di fabbrica propria. De Vecchi, Strada C., di Milano, espone uno *châssis* delle sue vetturette *DVS,* con motore 10 cav. e quattro ciindri, con doppia accensione magneto ed accumulatori; la ditta Castagna e C., la rinomata carrozzeria, espone un doppio *phaeton* a sette posti, [...] capolavoro di carrozzeria.
Nelle corsie laterali troviamo la *Flag* (Fabbrica Ligure Automobili di Genova), che espone un *landaulet* fornito a S.A.R. il principe Cristiano di [...]hlewyg-Holstein, e due *châssis* licenza Thorny[...]loft, oltre ad un omnibus da campagna e un motore da imbarcazione. La Stucchi e C. che si specializza sempre più nella fabbricazione dei piccoli veicoli, espone ottime motociclette e bellissime biciclette.
Espongono pure ottimi prodotti la *Junior* di Torino, la carrozzeria Belloni Luigi, la carrozzeria Belloni Francesco, e quella del Nenci di Firenze.
Bellissimi sono gli *stands* della *Sangiorgio* di Genova e quello della *Fides* di Roma e Torino, i cui tipi (licenze Richard-Brasier) sono ammirati.
Vi è ancora la Carrozzeria Italiana e Cesare Sala con due doppi *phaetons* e una *limousine.* La ditta Frerae C. espone varii accessori, motociclette *Zedel* e furgoncini *S.A.F.*; Diatto-A. Clément presenta uno splendido *châssis* 20-24 HP, e la *F.A.S.* (Fiat-Alberto Storero) espone varie Fiat e Fiat Ansaldi.
Ecco quanto contiene la Sezione Italiana.

“La Stampa Sportiva”, 10 giugno 1906, Torino [00230]

Nel mondo commerciale sportivo
La nota fabbrica *Florentia* di Firenze è stata autorizzata da S.M la Regina Margherita, a fregiare il suo stabilimento colle insegne reali. Congratulazioni.

"La Stampa Sportiva", 19 agosto 1906, Torino [00240]

La grande industria navale. La barche automobili

Il motore e lo scafo. — Acque tranquille e acque ondose. — Utilitarismo e sport. — Pretese guerresche. — Ciò che manca alla mostra. — Industrie non ancora mature.

Un motore così detto *automobile* costituisce un meccanismo assai difficile a giudicare anche dopo di averlo sperimentato, smontato e rimontato. Buon funzionamento, leggerezza e solidità, consumo economico, ecc. ecc., sono dei fattori che non si constatano di semplice veduta. La bella apparenza esterna, il luccicare dei bronzi e degli acciai sono talvolta parvenza ingannatrice.

Del pari, come si giudica alla semplice veduta uno scafo, tanto più se questo per la novità delle forme, le loro esigue dimensioni, rappresenta qualche cosa che esce dal consueto, di quelle linee alle quali il nostro occhio è abituato, siano pure quelle delle navi le più sottili e veloci, cioè le torpediniere ed i *destroyers?*

Così non è senza peritanza che io mi accingo a parlare delle *barche automobili* esposte a Milano, e pur avendo la coscienza di ciò che è un motore ed uno scafo di automobile, non mi sento da tanto di esporre un giudizio sul merito intrinseco delle singole barche. Piuttosto esporrò qualche considerazione sul loro uso nella fiducia che il lettore la troverà fondata.

Bisogna anzitutto distinguere la barca automobile destinata alle *acque tranquille* di un lago, di un fiume o d'una laguna, e quella destinata invece ad affrontare il mare, che può essere corrucciato, cioè alle *acque ondose.* Poi v'ha la barca automobile *sportiva*, di corsa e di divertimento, e quella invece *utilitaria* in pace ed in guerra.

Quanto alle acque tranquille basta che le forme dello scafo consentano la migliore utilizzazione del motore; quanto alla navicella sportiva la questione dei consumi è secondaria; infatti non è la differenza di qualche litro di petrolio, benzina od essenza, che soffermerà sulla sua via colui che si permette il lusso di tali barche.

La maggior parte delle barche esposte mi sembra che siano appunto destinate alle acque tranquille ed a scopo sportivo.

Un'applicazione industriale che si limiti a tali obbiettivi non può che ispirare un interesse relativo. Però, la barca automobile tenta e con una certa energia di affrontare le acque ondose e di divenire utilitaria.

Nel Nord-America si è da poco attivato il primo rimorchiatore marino di tipo automobile: in Francia si sono create delle barelle da pesca d'alto mare con motore automobile ausiliario. Ancora in America, sui grandi laghi vasti e tempestosi come mari, sono in servizio abituale per il trasporto dei passeggieri imbarcazioni di questo tipo. Nulla di tutto ciò è in mostra alla Esposizione nostra, dove nondimeno figura un reputato motore americano, ma senza scafi.

Qualche tentativo di barca marina appare fra di essi; ma mi sembra non troppo fortunato o troppo pretenzioso. Vorrei tuttavia sbagliarmi, perché altro è giudicare una barca in mare, ed altro nello *stand* di una tranquilla Esposizione!

La *Fiat-Muggiano,* per esempio, ha un canotto a due eliche, di 100 cavalli, che pretende all'onore di un servizio di marina. E' irto di cannoni quel bel canotto! Innocente vanteria, perché crede che in mare gli sarebbero subito levati i due *pom-pom* laterali, quanto il cannoncino di prora. Così la *Flag* espone una sua imbarcazione che se non ostenta cannoni, va superba di un siluro.

Quei cannoni, quel siluro, nella loro innocente vanteria dimostrano una tendenza: quella cioè di creare la barca automobile cannoniera o torpediniera. Ma perché non si cercò di risolvere il problema con barche veramente marine, cioè interamente pontate! Ne abbiamo già abbastanza di barche a vapore, usabili soltanto con favorevoli coudizioni di tempo e di luogo, senza creare un nuovo materiale che abbia i difetti dell'antico!

Il Baglietto ha una barca automobile marina, pontata a prora e poppa, ma con un grande pozzo al centro, che col cattivo tempo potrebbe imbarcare parecchie tonnellate di acqua. Non è questo un

avvenimento tanto facile, ma non è impossibile e neppure improbabile. Questa del Baglietto, la barca citata della *Fiat-Muggiano*, e della *Flag* hanno il paraonde a prora, e senza dubbio possiedono le casse d'aria che le rendono insommergibili; ma insommergibilità e stabilità sono cose troppo distinte per non constatare gli inconvevienti della soluzione di continuità del ponte.
Nulla è dunque l'efficienza militare delle due barche che vi pretendono, e nel complesso le tre barche marine non sono tali che in modo relativo.
Eppure quante applicazioni può avere il motore a scoppio nella marina in pace ed in guerra!
Esso pesa poco, ingombra pochissimo, le sue scorte di combustibile hanno pesi minimi; infine è pronto a funzionare in pochi minuti, mentre il motore a vapore richiede che le caldaie montino prima in pressione, ciò che domanda quarti d'ora e non, più minuti, per le piccole forze.
Tutte le imbarcazioni di bordo, dunque, dovrebbero essere con motore a scoppio; le barche grosse da pesca esserne dotate per supplire al vento, quando manca; tutti i grandi velieri esserlo per gli argani delle àncore, pompe e tante altre manovre. Insomma, dove è utile una forza docile, pronta immediatamente ad essere usata, che non costa più nulla e cessa di consumare appena è finito il bisogno, il motore automobilistico dovrebbe fornirla a bordo di tutte quelle navi che non avendo grandi impianti a vapore, non hanno di conseguenza gli impianti ausiliari elettrici. Ma da questo lato la mostra è negativa.
Rimane il lato sportivo.
Le poche corse avvenute in mare ebbero risultati tanto disastrosi, da dimostrare come non basti l'eccellenza e la forza del motore a costituire la vera imbarcazione marina. I risultati strepitosi d'un *Fiat X* nel Mediterraneo, o d'una *Napier* nella Manica, sono delle eccezioni fortunate che confermano una dura regola. Lo sport nautico col motore a scoppio resta nella quasi totalità limitato da noi allo specchio tranquillo dei laghi o di qualche placido fiume. Quasi tutte le barche esposte, in questa facile navigazione, devono trovare il loro impiego. Ve ne ha di tutti i gusti e prezzi: Gallinari, Baglietto, Van, il Tazzoni, la *Fiat* e la *Florentia* gareggiano di eleganza e di bellezza nei tipi.
Con queste Case nazionali hanno esposto nelle loro sezioni alcune Ditte francesi ed una inglese; ma sulle loro mostre non v'ha nulla ad aggiungere o togliere di quanto dissi circa le Case italiane. Citerò solo la barca della Michigan americana, semplicissima e di poca stazza. V'ha pure una barca *Electra*, ad accumulatore, che noto per memoria.
Valeva la pena, dirà il lettore, di consumare spazio per arrivare a tante modeste conclusioni?
Una serena imparzialità credo che debba informare queste note alla buona, ma scrupolosamente oggettive, e benché si tratti di una industria magnificata da tutte le trombe della *réclame* più abile ed audace, non mi sento accendere per essa di entusiasmo.
Non nego meriti e progressi, ma non posso descrivere ciò che non trovo, lo sforzo serio, vigoroso, prudentemente audace — mi si perdoni il paradosso — per portare la barca e il motore automobile alla pratica conquista del mare.
Forse l'Esposizione nostra è giunta troppo presto per l'industria automobilistica navale; se togliamo Ditte già notissime, come la Galignani e la Taroni e qualche altra, si tratta di Società che stanno adesso allestendo le loro officine e cantieri e non hanno ancora potuto creare i loro veri tipi, formare la loro tradizione, dare insomma la giusta misura dei loro studi, mezzi e propositi.
Non si improvvisa nulla nel campo industriale, e tanto meno quando il prodotto di una industria deve avere per teatro di azione e di lotta il mare, e per emulo un agente economico, docile, semplice come il vapore, che colla macchina a turbina si accinge a compiere un nuovo incommensurabile progresso!
(Dalla *Sera).*

Giorgio Molli.

“La Stampa Sportiva”, 16 settembre 1906, Torino [00244]

Nel mondo commerciale sportivo

L'importante *Fabbrica di Automobili Florentia,* che ha un capitale sociale di 2.000.000, ha chiamato alla direzione dei suoi stabilimenti l'ing. Antonio Crespi, in sostituzione dell'ing. Federico Airault che ha abbandonato tale incarico.

“La Stampa Sportiva”, 06 ottobre 1906, Torino [00247]

Comunicato pubblicitario
Fabbrica di Automobili FLORENTIA
Firenze | Uffici: 24, Via Ponte all'Asse | Officina: 15, Viale in Curva
Agenzia-Garage - Milano - 9, Via Porta Tanaglia
Vetture a entrata laterale 18-24-40 cavalli
Licenza ROCHET & SCHNEIDER.
CANOTTI-AUTOMOBILI di ogni forma e di ogni forza.
Cantieri di costruzioni navali - Spezia - Viale di S. Bartolomeo.

“La Stampa Sportiva”, 28 ottobre 1906, Torino [00250]

Pro motonautica

Mi duole doverlo affermare, ma in Italia poco o nulla si è fatto e si fa per aiutare lo sviluppo della navigazione automobile.
A seguire il movimento che in tale branca dell'automobilismo si avvera in Francia, vien voglia di pensare che forse qui da noi si ha poca fiducia nell'avvenire dell'automobilismo applicato alla navigazione.
Infatti, diamo uno sguardo al 1906, che ormai per noi, come anno sportivo automobilistico, è definitivamente chiuso.
Avemmo in principio l'annunzio di una *Perla del Mediterraneo*, che doveva (ed a parer mio poteva) costituire un vero importante avvenimento del genere, ed esso naufragò per mancanza di iscrizioni.
Dovevamo avere in settembre la solita brillante riunione sul lago di Garda, ma andata a monte la corsa della Coppa Florio, anche i canotti andarono... a mare.
Non rimase che la riunione di Stresa, anch'essa pericolante per certe rivalità con Pallanza, nella quale parteciparono pochissimi canotti, riducendo così le diverse corse in altrettanti *matches,* i quali possono riconfermare certe eccellenze nelle fabriche impegnatesi, ma non possono certo costituire delle gare.
Ed ecco come una nazione, che nell'acqua trovò già nei secoli passati, e dovrebbe trovare in quelli avvenire, la sua principale fortuna, dimentica completamente questo favore naturale e questo suo còmpito, ed abbandona ad altri quanto le potrebbe essere di grande giovamento.
Leggevo, un mese addietro, un articolo del Desgrange, il brillante direttore dell'Auto di Parigi, nel quale egli si lamentava del poco slancio messo dall'industria automobilistica francese nell'applicazione dei motori alle barche di servizio, come da pesca, trasporto, ecc., enumerando tutti i benefizi che ne potrebbe ricavare il gran numero di pescatori che vivono sulle coste francesi, e spingendosi anche ben oltre, con questo solo provento, la pesca. Infatti la maggior facilità di portarsi sui luoghi, la rapidità del trasporto, la economia del lavoro manuale dei remi o della poca sicurezza della vela, e tante altre ragioni facili a trovare, fanno sì che il motore applicato alle barche da pesca con l'andare del tempo, l'unico medico persuasivo per i pescatori che non possono di punto in bianco diventare entusiasti del motorismo, sarà uno dei mezzi pratici più accetti.
E dopo tali considerazioni il Desgrange lanciò una proposta. Raccogliere cioè ventimila franchi fra privati od industriali per offrire un numero, credo di venti, motori ad altrettanti pescatori, e tenere in prova per un certo tempo queste barche fino a persuadere gli utenti della bontà, praticità, economia di simile applicazione.
Lo credereste? Il giorno dopo le ventimila lire erano trovate ed ora si attende la stagione propizia per intraprendere l'esperimento.
Ed è questo un bell'esempio; e siccome disgraziatamente noi siamo purtroppo abituati a seguire e mai (o quasi mai) dare il buon esempio, ho voluto ricordarlo.
Questo dimostra che in Francia, oltre a seguire nel modo che tutti sanno ogni qualsiasi manifestazione automobilistica... terrestre, oltre ad organizzarne continuamente delle nuove in patria, quando all'estero non si offre loro il campo di mettere in mostra la propria vittoriosa industria, si fa oltre a tutto ciò un gran conto dell'automobilismo applicato ai trasporti in acqua, perché anche in esso si intravvede un futuro che assolutamente da noi si ostinano a non voler vedere.
Se non fosse una indiscrezione, io vorrei domandare a certi Clubs automobilistici sorti con tante belle promesse in città che dal mare hanno tutto da attendersi, perché mai nulla si è fatto o si è tentato di fare per la motonautica.
E mi rivolgo perciò specificatamente a quelli di Genova e di Napoli; in ambedue i paesi ci son migliaia di persone che vivono con i piccoli trasporti in barca e con la pesca. Si è mai pensato a far degli esperimenti pratici per la trasformazione in barche a motore di questi rudimentali e

faticosissimi mezzi di lavoro? E se non si vuole per ora spingere fino a questo punto di pratica utilità, al quale del resto bisognerà giungere, un giorno o l'altro, il lavoro di questi Clubs automobilistici, si potrebbe almeno da essi pretendere l'organizzazione di corse e concorsi di canotti, in modo da costituire una valida e proficua propaganda per l'avvenire.
Invece nulla di tutto ciò, e per quanto si voglia in certo modo attenuare il fatto, noi dobbiamo purtroppo riconoscere che in Italia, salvo i pochi sforzi fatti dalle benemerite Case costruttrici, nulla si è fatto per rendere accetto al pubblico questo moderno e simpatico mezzo di navigazione, quale è quello della barca a motore.
E me ne duole il doverlo constatare, perché son sicuro che basterebbe quell'entusiasmo che ognuno di noi conserva nel cuore per le vittorie nostre sui campi esteri, per risvegliare tutto un complesso e magnifico movimento in favore dello sport motonautico e conseguentemente dell'industria italiana, che sin dall'antico, come del resto anche ora, ha dimostrato una grandezza insuperata nella fabbricazione di barche e trasporti di qualunque genere, e che ha solo bisogno di allargare la cerchia dei propri affari e dei propri lavori, onde coprire le spiagge ridenti d'Italia di quei forti stabilimenti dove si lavora e si produce per l'onore ed il nome della patria, così come nell'interno del paese altrettante fabbriche mandano per il mondo intero il prodotto meraviglioso della mente e del braccio italiano.
Milano, ottobre 1906.

Raffaele Perrone

Una bella "performance,, del "Florentia III,,

La traversata compiuta testé dal *Florentia III* vincitore a Stresa della Coppa del Duca di Genova è un'impresa che non ha confronti sul Mediterraneo. Con sette persone a bordo, fra cui il noto scrittore di cose marinare Augusto Vecchi *(Jack la Bolina)* e l'ing. Attilio Bisio, che si è assicurato nell'impresa il trionfo personale di sapientissimo costruttore di scafi, il valoroso *cruiser* di 12 metri, sospinto dai due motori *Florentia* di 40 cavalli, è partito dal suo cantiere della Spezia e toccando Piombino, Civitavecchia e Gaeta, ha raggiunto in una splendida passeggiata gli splendori del golfo di Napoli, le cui onde sono ancor quasi vergini della scìa d'un battello automobie.
Ecco l'itinerario esatto della sua lunga crociera:
18 ottobre, ore 6, mattina, partenza da Spezia; ore 6, sera, arrivo a Civitavecchia, Km. 298.
19 ottobre, ore 10, mattina, partenza da Civitavecchia; ore 6, sera, arrivo a Gaeta, Km. 206.
20 ottobre, ore 7, mattino, partenza da Gaeta; ore 10, mattino, arrivo a Napoli, Km. 74.
Totale in 23 ore da Spezia a Napoli senza una *panne* e sopportando alla foce del Garigliano un fortissimo vento di Greco Levante.
Personale a bordo: ing. Attilio Bisio, direttore del cantiere di Spezia; sig. Augusto Vecchi *(Jack la Bolina);* 6 uomini di equipaggio.
Il *Florentia III* ora tornerà a Spezia, ma passeggiando. A Fiumicino risalirà il Tevere fino a Roma, indi riprenderà il mare e toccando l'arcipelago toscano rientrerà nel cantiere.

Riquadro pubblicitario
Il più gran Raid marittimo nel Mediterraneo e il Record Spezia-Napoli in 23 ore sono stati compiuti dal canotto Florentia III, cruiser di 12 metri, con motore Florentia di 80 cavalli che, reduce dai trionfi del Lago Maggiore, ha sfidato e vinto il mare con una marcia di regolarità meravigliosa.

“La Stampa Sportiva”, 04 novembre 1906, Torino [00251]

Nel mondo commerciale sportivo

Il Consiglio di amministrazione della nota fabbrica di automobili *Florentia* di Firenze ha deliberato che in assenza del direttore sig. ing. Crespi, firmerà per il medesimo il sig. rag. Carlo Forti, capo dei servizi amministrativi e contabili.

“La Stampa Sportiva”, 11 novembre 1906, Torino [00252]

Le gare motonautiche in Italia. La “Coppa Spezia„

Per cura della società *Veloce Club* avremo prossimamente una gara di battelli automobili, ed anzi a tal uopo è in corso la compilazione di un apposito programma per l'istituzione di una gara per la *Coppa di Spezia.*

La *challenge* che verrà posta in palio è un artistico lavoro in argento alto cm. 65. Esso rappresenta Nettuno che regge una galea antica, a prua della quale una sirena tiene in alto un'àncora, simbolo del mare.

L'iniziativa del *Veloce Club* raccoglierà, son certo, numerose adesioni. Nel nostro incantevole golfo hanno posto i loro cantieri navali le società *Fiat-Muggiano* e *Florentia,* e fra non molto ad esse si aggiungerà la *Flag.* Dai primi due stabilimenti sono già usciti ottimi campioni, che seppero tenere alto il nome dell'industria italiana, e nuovi tipi sono in costruzione a cui si è dato maggiore perfezione. Alla società *Florentia* ho potuto constatare l'instancabile attività dell'ing. Bixio, il quale si è dedicato di vero cuore al perfezionamento dei canotti automobili.

Auguro quindi che l'encomiabile ed ottima iniziativa sia presto un fatto compiuto, ed al giovane sodalizio, che si cimenta così bene in tutti i rami dello sport, porgo le più sincere congratulazioni.

Rebus

“La Stampa Sportiva”, 25 novembre 1906, Torino [00254]

Di esposizione in esposizione
L’Italia al *Salon* di Berlino

La Mostra italiana al *Salon* di Berlino è riuscita quest'anno ricca ed assai importante. Ecco quanto espongono le nostre fabbriche :
La ***Fiat*** espone un *châssis* tipo 1906 di 40 HP, un *châssis* tipo 1907 40 HP munito della messa in marcia automatica; inoltre espone il nuovo *châssis* *Fiat-Brevetti* a cardano a ruoto inclinate.
La ***Florentia*** espone due ***châssis ,*** uno di 16 HP a cardano, l'altro di 50 HP a catena, entrambi molto ammirati.
La ***Isotta e Fraschini*** espone due *châssis* 1907 lucidi, del tipo 28-35 HP e 50-65 HP. Esso presenta una maggiore semplicità del tipo 1906, molto robusto e soltanto con un lieve aumento nel peso.
La ***Bianchi*** espone i due tipi 1907 40-50 HP e 70-90 HP, che sono ammiratissimi, come pure molto osservato è il motore a 4 cilindri 16-20 HP tipo per imbarcazione.
La ***Itala*** occupa un grande e sfarzoso *stand* dove espone, oltre i due lucidi *châssis* del tipo 28-35 HP e 50-70 HP, anche una bellissima *Limousine.*
La ***Diatto-Clément*** espone in un elegante *stand* i quattro tipi di *châssis* che essa costruirà nel 1907; essi sono: il 10-12 a due cilindri, il 14-18, 20-25 e 25-35 HP a quattro cilindri. Il tipo *Clément-Bayard,* già tanto favorevolmente noto, è stato dalla *Diatto-Clément* rimodernato e perfezionato, e forma l'ammirazione dei competenti.
[...]

(N. d. R.).

“La Stampa Sportiva”, 09 dicembre 1906, Torino [00256]

Di esposizione in esposizione

[...] Abbiamo detto che al *Salon* di Parigi (7-23 dicembre) nessun vuole mancare, ed ecco un elenco a conferma della nostra asserzione. Espongono al *Salon* di Parigi le seguenti ditte italiane:
Società Krieger, Torino — Elettrici Gallia, Torino — Diatto-Clément, Torino — Itala, Torino — Fiat, Torino — Junior, Torino — Rapid, Torino — Lombarda, Milano — S. Giorgio, Genova — Isotta-Fraschini, Milano — Züst, Milano — Marchand, Piacenza — Fabbrica Ligure, Genova — Aquila Italiana, Torino — Turkheimer e C., Milano — Bianchi e C., Milano — Florentia, Firenze — Ansaldi, Torino - Fratelli Soldati, Milano — Standard, Torino Brixio Züst, Milano.
Come si vede, i nostri industriali italiani corrono a Parigi ed in quest'anno il loro intervento è superiore di numero a quello dei *Salons* precedenti. [...]

“La Stampa Sportiva”, 16 dicembre 1906, Torino [00257]

Il IX Salon Automobile di Parigi

Touring C.I. — Il più bel salone di ritrovo, e forse il più ammirato dagli stessi stranieri, è quello del Touring Italiano. Qui si dà convegno la colonia dell'industria e del commercio italiano, la stampa italiana e francese più autorevole, gli automobilisti più noti, che commentano ammirati il bellissimo *stand.* I primi fogli della grande carta d'Italia e le altre pubblicazioni del Touring ottennero un grande successo. Rappresentavano oggi il Touring, al ricevimento durante la visita fatta dal Presidente della Repubblica, i consiglieri Guasti, Gola, Berteanx e il segretario generale ragioniere Mercanti.

S.P.A. (Società Piemontese Automobili). — All'Esposizione di Parigi, come abbiamo detto in altra parte del giornale, non ha voluto mancare alcuna fabbrica italiana, e si può dire che le stesse fabbriche costituitesi nel 1906 figurano oggi al *Salon* parigino, dove presentano splendidi prodotti.

Una fabbrica che certamente conquista uno dei primi posti nella Mostra del 1906 è la S.P.A. Il suo *stand* si trova nella grande navata al numero 120. Esso è in ferro battuto di stile italiano e riesce di un effetto assolutamente magnifico, che ci rappresenta il buon gusto di chi lo ha ideato e costrutto.

Un ex-campione del ciclismo, Germano Ruggerone (Eros), divenuto in poco tempo intenditore apprezzato in fatto di tecnica automobilistica, venne incaricato dalla Società Piemontese d'Automobili di dirigere il detto *stand,* fornendo ai visitatori ogni minuto particolare di costruzione degli splendidi modelli. E questi una volta ancora ci dimostrano il gusto fine dell'arte meccanica praticata da un intelligente e giovane costruttore, il signor Matteo Ceirano, il quale in pochi mesi seppe mettere assieme più modelli di vetture pratiche e celeri, le quali formano oggi l'ammirazione di quanti visitano l'Esposizione di Parigi.

Scrivono i giornali francesi che gli italiani si sono rilevati come mecenati invidiabili di ogni progresso meccanico automobilistico. Alla testa del movimento che convince ogni giorno più l'universo a servirsi della vettura senza cavalli, si è oggi aggiunta con splendido risultato la S.P.A. Essa ha fatto costrurre tre meravigliose vetture da corsa che dovevan prender parte alle grandi prove italiane: Brescia e Moncenisio. Ma a causa della oppressione di queste la nuova marca non potè fàrsi conoscere come desiderava, ma farà certamente parlare di sè nel 1907.

Alla Mostra di Parigi si ammirano una vettura di 24 cavalli a 4 cilindri, una vettura di 60 cavalli a 6 cilindri, una magnifica *limousine* di 24 cavalli.

I promotori di questa nuova fabbrica sono, comesi sa, il conte di Sant'Albano, l'on. comm. Bona, il cav. Ansaldi, il conte di Rorà, Matteo Ceirano, Besozzi e il cav. Lanza.

La *Fiat.* — Quasi nel centro della navata centrale espone il grande *stand* che gli italiani già ammirarono all'Esposizione di Milano, e forse uno degli *stands* più grandi della Mostra parigina.

La linea di questo *stand* è un po' audace; ma bella. Esso è tutto in ferro battuto e in rame. Due colonne sormontate da due sfere luminose sostengono una linea curva con coronamento di *vitrage* cattedrale, il cui sviluppo dà all'occhio, nel suo insieme, l'impressione di una gigantesca farfalla. Alle due estremità della targa immensa, su cui si legge a caratteri la parola *Fiat,* stanno due medaglioni enormi con pendagli di vetri colorati, arieggianti a grandi gioielli muliebri. Oltre mille lampadine sono con sapiente policromia distribuite in questo *stand.*

I prodotti della vecchia marca italiana riportano una volta ancora il meritato trionfo e formano l'ammirazione non solo del profano come estetica, ma del tecnico intenditore nelle sue linee più particolari di costruzione. Il Presidente della Repubblica, nella sua visita per quanto affrettata, sostò più che altrove nello *stand* della *Fiat,* dove con l'abituale sua cortesia faceva egregiamente bene gli onori di casa il cav. ing. Marchesi.

La *Fiorentia.* — Decorato con gusto squisito è lo *stand* di questa già vecchia e rinomata industria toscana. La *Florentia* appartiene alla categoria delle marche di lusso, ed i suoi *châssis* delle vetture da tourismo hanno dato finora eccellenti prove, unendo la celerità alla resistenza, che è conseguenza

di una lavorazione accurata della materia prima, e costruzione e distribuzione di ogni singolo pezzo. L'ingegner Galli ci presenta al *Salon* di Parigi un meraviglioso *châssis* di 18-24 cavalli, lavoro giudicato da tutti assai fine, degno della reputazione della marca. Lo *stand* della *Florentia* porta il n. 144 e si trova nella grande nuvata.

La *Standard,* un'altra marca torinese che per la prima volta si espone al giudizio dei visitatori dell'Esposizione mondiale parigina. Nel suo *stand,* che, con la sua decorazione, ci richiama alla memoria le rovine della Roma antica, presenta il suo unico tipo, lo *châssis* 10-14 cavalli, munito di motore, che rende al freno 20 buoni cavalli.

Forma una delle novità del *Salon* 1906 e frutta non pochi complimenti al direttore ing. Barozzi. Lo *stand* della *Standard* porta il n. 117.

La *Rapid,* una fabbrica che invece ha già esposto in Francia e che ha raccolto i suffragi di tutti i conoscitori, espone nno *châssis* di 60 cavalli perfettamente ben studiato, d'una grande purezza di linee ed un'estrema semplicità; ed uno *châssis* di 12 cavalli, che è forse il tipo più perfetto della vettura da città semplice e silenziosa. Queste vetture posseggono delle particolarità interessanti ed ingegnose, e cioè la nuova sospensione a parallelogramma, sistema brevettato, e il doppio cardano sferico, che dà alla trasmissione una grande rigidità ed una facilità di *démarrage* assai apprezzata.

La *Bianchi.* — Allo *stand Bianchi* il signor De Bron presenta al presidente un meraviglioso *châssis* 70 HP, che attira gli sguardi della folla, per la meravigliosa semplicità, robustezza ed eleganza delle linee.

E' una marca italiana che ha fatto dire ai francesi: «L'Italia si rileva, l'Italia costruisce bene».

Le vetture della Casa *Bianchi* concorrono con le più importanti francesi e per bontà di costruzione e per mitezza di prezzo.

Nello *stand* della *Bianchi* troviamo un altro simpatico ex-campione ciclista, Giovanni Tommaselli, un acquisto preziosissimo fatto già da qualche tempo dalla grande marca milanese.

L'*Itala.* — La marca *Itala* è stata confinata nel fondo di una galleria e passerebbe inosservata, se il suo nome non fosse oramai di fama mondiale; essa si impone nel mondo commerciale, ed anche senza che la sua posizione attiri lo sguardo, nessuno dei frequentatori del Salone dimenticherà di cercarne espressamente lo *stand* ed ammirarne le vetture esposte. La decorazione, tutta in cristallo, è appena abbozzata, ma si dice che sarà semplicemente un gioiello.

Lo *stand* della *Itala* dà l'illusione di un'enorme corona regale nel centro della quale campeggia il motto *Itala* in lettere rosse.

La marca *Itala* rappresenta degnamente l'industria italiana e torinese, ed i suoi modelli esposti a Parigi ci predicono un nuovo grande trionfo della nuova 6 cilindri *Itala.*

La bontà del materiale impiegato per ogni singolo organo della vettura, è una delle caratteristiche prime della rinomata marca piemontese che possiede oggi forse il più grande stabilimento d'Europa. Da poco tempo si è infatti inaugurata la nuova fabbrica, costrutta dall'ing. Fenoglio, alla barriera d'Orbassano, che occnpa una superficie di 70.000 metri quadrati, dei quali 45.000 già coperti.

L'Itala con l'Esposizione di Parigi riconferma la sua fama di grande marca internazionale che determina col suo progresso il vero progresso generale dell'industria meccanica.

(Continuazione al prossimo numero).

“La Stampa Sportiva”, 23 dicembre 1906, Torino [00258]

Il IX Salon dell'Automobile di Parigi
L'opinione di un tecnico francese

Il valoroso pubblicista parigino G. Faroux, del quale tutti debbono riconoscere la competenza di giudizio in materia automobilistica, ha detto in facile forma le impressioni generali che il *Salon* di quest'anno gli ha dato, e le ha dette in un articolo, dal quale noi stralciamo i punti che ci sembrano più interessanti per i lettori. Scrive il collega francese:

«Per quanto sia difficile di portare un giudizio sopra una Esposizione così colossale come quella che si ammira al *Grand Palais*, specialmente se la prima visita fu troppo rapida e sommaria, alcune constatazioni s'impongono invincibilmente allo spirito.

«Oggi non ho altra intenzione che di riordinarle.

«Il modo in cui questo Salone è stato concepito fa veramente onore ai suoi organizzatori. Salite a sera al primo piano e guardate. Indicibile incantesimo degli occhi questa orgia di luce, suggestioni possenti e profonde queste, provocate dalla moltitudine irrequieta e silenziosa.

«Allorquando io cerco di spiegare le ragioni dell'onnipotente molla dell'industria automobilistica in Francia, io penso che è d'uopo tener conto di questa annuale fantasmagoria, sorgente di una straordinaria corrente di favore. Bisogna felicitare senza riserve coloro che hanno concepito la bellissima idea e l'hanno realizzata.

«Non attendetevi ch'io segnali alcune particolarità, alcune innovazioni, alcuni perfezionamenti veramente felici. Prima di inoltrarci nei particolari è d'uopo aver tutto veduto, e veduto minutamente.

«Una prima visita mi consente soltanto di pensare che noi avremo occasione di ammirare una volta di più la meravigliosa iniziativa dei costruttori. Dirò quindi dei tratti generali della Mostra.

«Anzitutto progresso enorme, progresso incredibile. Dal 1905 al 1906 il trapasso è stato più possente che dal 1903 al 1905: si e fatto di più nel corso di un anno che non nei due precedenti. Cerchiamo di abbozzare a grandi tratti il quadro di questa progressione.

«In primo luogo sparizione quasi completa di quello che eufemisticamente si chiama «l'acciaio colato», e diminuzione sensibilissima di acciai speciali. Questi hanno del buono, ma non bisogna mica “cucinarli in tutte le salse”.

«Un fatto per cui conviene lodare i costruttori senza riserve è la cura ch'ebbero di aumentare l'accessibilità di tutti gli organi della macchina: simultaneamente e per conseguenza felice di simile tendenza, l'aspetto generale è più semplice: i «comandi» si sono unificati, e si è così pervenuti ad assicurare l'automaticità di quasi tutte le singole funzioni del congegno. Nessun *chauffeur* potrà lagnarsene e non è soltanto il caso che dei *chàssis* più semplici e più accessibili anche più reputati.

«Si è enormemente lavorato attorno alla questione della carburazione e non sarò io certo che rimpiangerò il regolatore, ormai del tutto bandito da un numero imponente di *chàssis.* Il cambio di velocità, che ha provocato tanto lavoro, sembra avere incontestabilmente raggiunto la perfezione compatibile col suo principio attuale; nello stesso tempo noi assistiamo alle prove di ingegnose invenzioni prodotte dal desiderio di avere la terzae la quarta velocità a presa diretta. La questione dei cardani non sembra risolta se ci si contenta dell’esame superficiale; ma se voi suddividete i *chàssis* esposti in due categorie: fino a 24 cavalli e in più di 24 cavalli, si può facilmente fare la seguente constatazione: fino a 24 cavalli otto vetture su dieci sono a cardani longitudinali; in più di 24 cavalli otto vetture su dieci sono a catene. E tutto ciò è conforme alla logica. Si è considerevolmente studiata la questione dei freni e, all'infuori di quelli puramente meccanici, segnaliamo tutto un ordine di ricerche interessanti verso il freno per mezzo del motore.

«Come c'era da aspettarsi, il Salone di quest'anno ha veduto una vera fioritura di 6 cilindri: Bollé, Darracq, Brasier, Hotchkiss, Berliet, Mors, Gladiator, Rossel, La Buire, Bolide, Vinot-Degningaud e Gnome, in Francia; Fiat, Itala, Standard, Spa, San Giorgio, Marchand, in Italia; Napier, Argill i Inghilterra, Minerva e Germain in Belgio; Mercédès in Germania, ce ne presentiano di quelli la cui esecuzione è quasi perfetta, suscitando un grande interesse fra i visitatori.

«Bisogna tuttavia riconoscere che multi fra i vecchi praticanti dell'automobilismo dimostrano una certa diffidenza di fronte ai 6 cilindri.
«Noi abbiamo dunque sostanzialmente di che essere soddisfatti di questa nuova prova di vitalità che l'industria automobilistica ha dato.
«Devo pure riconoscere che, lungi dal diminuire la potenza media dei *chàssis* esposti aumenta ma per contro non mi affretterò a trarne le conclusioni poiché esse potrebbero essere manifestamente errate. Il desiderio che i costruttori hanno di esporre chàssis possenti deriva da un sentimento troppo naturale perché noi troviamo a che ridirvi ma la mia convinzione intima è che se la potenzialità media dei *chàssis* «esposti» è aumentata e supera i 30 cavalli, quella del chàssis "pel commercio" va piuttosto diminuendo. Chi volesse darsi la pena di guardare, potrebbe fare questa constatazione: che cioè più grande è il numero delle vetturette.
«Il veicolo leggero sembra per sua natura il più adatto a soddisfare la maggioranza della clientela, di quella cioè che pur essendo la meno ricca è più numerosa.

Gli "stands„ italiani

(Contin. e fine. - Vedi num. preeed.).

Marchand. — Una fra le prime case italiane che affrontò, con i suoi prodotti, le corse automobilistiche d'Italia fu appunto la grande marca di piacenza.
Quest'anno, al *Salon* di Parigi, ha presentato in un ricco *stand* veri capolavori dell'arte meccanica. Infatti i *chàssis* esposti, come lavorazione e come tecnica, rappresentano una lavorazione di tipi superiori e sono anche maggiormente notevoli pel fatto che dimostrano una concezione originale, la quale si distacca dai plagi più o meno intellettuali costituenti spesso il successo di molte marche. Le meraviglie di meccanica esposte dalla grande Casa di Piacenza attirarono gli sguardi di tutti gli iniziati ai misteri della carburazione.
Züst. — I *chàssis* di questa primaria Casa italiana (che al suo attivo ha oltre mezzo secolo di vita nell'industria meccanica) per unanime consenso dei tecnici, che ebbero campo di ammirarli al *Salon,* sono da classificarsi fra i pochi la cui assoluta superiorità è indiscussa. Niente di più naturale quindi che le sue automobili siano conosciute e ricercate nei principali centri d'Europa, in America e nelle Indie.
L'importanza di questa primaria fra le Case milanesi e l'eccellenza dei suoi prodotti ci decisero a dedicarle un articolo speciale nel prossimo numero.
I trionfi nelle gare indetto dall'Automobile Club di Milano nel 1905 e la vittoria onorevole riportata nella Coppa d'oro dimostrano lucidamente la importanza assunta dalla Casa di Intra, con succursali grandiose a Milano e Brescia.
Questa venne chiamata *Brixia- Züst,* fondendo due nomi gloriosi, ottimo auspicio d'avvenire, e specializzandosi nei *camions*, vetture-trasporto ed omnibus.
Alla Mostra di Parigi erano ammiratissimi uno splendido *chàssis* 24-40 ed una elegantissima *limousine.*
Flag. — E' stata una rivelazione del *IX Salon,* dove ha esposto un *chàssis* 16-40, identico a quello sul quale recentemente Raggio, il vincitore della Coppa Florio, ottenne una splendida e quasi insuperabile *performance,* percorrendo 3000 km. nelle peggiori strade italiane, ed un *chàssis* 70 HP.
La Fabbrica Ligure ha compiuto ultimamente un'altra splendida *performance* con un omnibus. Ha percorso tutta la Liguria con carico completo, superando, come ultimo sforzo, il colle di Nava che divide Oneglia dal Piemonte, e superandolo in questa stagione in cui la strada che corre da Pieve di Teco ad Ormea, difficile e montuosa, è sempre coperta di neve.
Oltre ai tipi propri, che figurano al *Salon,* la *Flag* ha ottenuto per l'Italia la licenza della famosa ditta *Thornycroft* della quale ha già fatte larghe applicazioni, specializzandosi nei carri trasporto pesanti, negli omnibus e nei motori marini pei quali il motore Thornycroft rappresenta la migliore, la più pratica e la più positiva delle soluzioni.
La *Flag* è arrivata d'un colpo senza grande réclame ad imporsi con la perfezione dei suoi prodotti.

Venne costituita nel 1905 con un capitale di 4 milioni, e le sue grandi officine furono stabilite a Migliarina a Monte, presso Spezia, occupando una superficie totale di 15.000 m. quadrati. Alla testa di questa industria stanno l'ing. Gamba, il marchese Pallavicino ed il noto campione Raggio.

Gallia. — A Parigi con i suoi prodotti è stata giudicata fra le prime, e le sue vetture elettriche vennero stimate fra le più eleganti e più ricche. La vettura *Gallia* è la più piccola vettura da città che può fare dei lunghi percorsi senza rioarioninento.

La *Lombarda Esperia.* — La nuova marca italiana Società Automobili Lombarda, di Bergamo, con la sua vettura *Esperia,* si è presentata per la prima volta al *Salon* dove ha esposto una 20 HP, 4 cilindri a cardano e una 40 HP, 4 cilindri a catena.

Queste vetture appartengono, come scrive l'*Auto* di Parigi, a quella categoria di ottima meccanica di cui le fabbriche italiane sono abituate dare continui saggi. I motori per la marina della Società Automobili Lombarda sono già ricercati ed offrono le medesime ottime qualità. Tutto è perfezionato e degno di essere ammirato in questa vettura, che riesce elegante ed al tempo stesso robusta.

Junior. — Anch'essa per la prima volta ha tentato con successo la critica di un'esposizione.

La nota marca torinese esponendo al gran *Salon* di Parigi ha segnato un gran passo che d'un tratto la lancia nel gran mondo internazionale perchè i suoi prodotti esposti formano l'ammirazione di tutti. Ecco alcune caratteristiche dei *chàssis* 18-24 HP.

Motore a quattro cilindri verticale - *Alesage* 100 m/m - Corsa 120 m/m - *Chàssis en acier embonti* - lunghezza totale m. 4,10 - larghezza av. 75 cm. - dietro 85 cm.

Ruote in legno extraforte: — avanti 870x90, dietro 875x105.

Distanza centrale fra le ruote: m. 3, lunghezza disponibile per la carrozzeria m. 2,35. Quattro cambiamenti di velocità e marcia indietro.

Direttore-amministratore della *Junior* è il sig. Vittorio Pralormo, il quale ha in modo speciale atteso alla presentazione nello *stand* 121 dei diversi tipi di macchine.

Il note campione ciclista Luigi Pontecchi, che si è dedicato da qualche tempo, con successo, all'automobilismo, ha richiamato nello *stand Junior* sempre una vera folla di intenditori, ai quali ha fatto rilevare i pregi di costruzione della fabbrica torinese, che si è specializzata in modo particolare nelle vetture da montagna. Infatti le sue vetture le ammirammo trionfanti sulla salita di Limmouth (Inghilterra) dove superarono facilmente una pendenzn del 33 per cento.

H.I.S.A. — Un altro trionfo per l'industria italiana è riportato dalla H.I.S.A. che in poco tempo ha saputo imporsi sul mercato automobilistico grazie alla fabbricazione accurata ed alla eleganza dei suoi modelli e tutto ciò per un prezzo relativamente onesto.

Il suo *chàssis* 25 HP ha riportato grande successo industriale, prova ne siano le numerose ordinazioni che gli espositori hanno ricevuto.

Costa 9900 lire.

Isotta Fraschini, Milano. — E' la marca italiana che ha fatto colpo al *Salon,* dove ha esposto dei modelli che sono stati assai apprezzati dal pubblico, una collezione di vere meraviglie, ben degne di questa importante fabbrica, che ha un capitale di 2 milioni. Questa casa già reputata in Italia, lo sarà prestissimo anche all'estero. Lo *stand* di questa fabbrica, ricchissimo; tutto in ferro e rame battuto, è opera degli artisti milanesi Mazzucotelli e Beltrami.

Officine Türkheimer, Milano. — Sono le costruttrici della popolare vetturetta *O.T.A.V.* di cui ne espongono al *Salon* parigino due esemplari graziosi. Nonostante il sito infelice toccato a questa Ditta, i suoi prodotti sono egualmente rimarcati dal pubblico competente, perchè si tratta di veri gioielli di meccanica.

Società Automobili S. Giorgio, Genova. — La S. Giorgio, come tutte le marche italiane, si distingue moltissimo al *Salon.* Troppo son conosciute le famose macchine condotte dall'abile Macdonal nella *Coppa d'Oro,* e altrettanto celebri sono i prodotti motonautici creati da questa casa.

Molto ammirato è questo *stand* per le sue tinte di carattere medioevale.

Nel mondo commerciale sportivo

La *Fabbrica automobili Florentia* di Firenze terrà il 23 dicembre assemblea di fine d'anno, colla nomina d'un nuovo Consiglio.

“La Stampa Sportiva”, 21 gennaio 1907, Torino [00262]

Nel mondo commerciale sportivo

A Firenze alla *Società d'automobili Florentia* si è tenuta l’assemblea degli azionisti con 52.000 azioni. Dopo che l'avv. Ferrari di Milano ebbe letta la relazione del Consiglio d'amministrazione, si procedette alla nomina del nuovo Consiglio che riuscì composto dei signori: Cesare Cesaroni, Franco Magrini Mario Medicanti, Guido Bava, Ezio Rosa, Carlo Ruschat e Ferdinando Spinelli. Restano in carica, come sindaci effettivi, il rag. Signorini, l'avv. Lumachi e l'avv. Spada.

“La Stampa Sportiva”, 24 febbraio 1907, Torino [00267]

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 — imo 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.*

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’attenzioue del mondo intero. L'Esposizione di Torino è riuscita, e bene. Lode adunque a chi ha saputo perseverare, vincere e riuscire, tributano oggi il popolo torinese e l'industriale di tutta Europa.
La piccola mostra di quattro anni fa si è raddoppiata e quadruplicato è il numero degli espositori, sicché la nostra Esposizione prende oggi dei primissimi posti sul mercato internazionale.
L'ambiente in cui si tiene la Mostra diviene tra d’altra parte insufficiente, non corrisponde più allo scopo, per cui con maggior ragione si impone 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 succeso 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 difetta 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’inauguraziono ufficiale del *IV Salon* si ebbe sabto mattina 16 febbraio.
La mattina era gelida, ma bellissima, ed il parco del Valentino tutto bianco di neve, di ghiacciuoli di brina, aveva l'aspetto di un vero parco boreale, di un paesaggio pressochè polare, traversato da [...] sciarpe di bruma ròsea e diafana. In tutto quel bianco, fin dalle 10, un'animazione, una vivacità insolita: da ogni viale erano vetture che sbucavauo, *coupés* signorili che filavano a gran trotto; automobili di tutte le dimensioni, di tutte le foggie che empievano l'aria dei loro appelli affrettati e del rombo d'ala della loro corsa, poi una folla signorile, elegante, di signore impellicciate, di signori in tuba, di *sportemen,* di curiosi d'ogni genere. Dentro, nell'edificio delle Belle Arti, fervono ancora gli ultimi preparativi, si dà mano a disporre gli ultimi drappeggi, 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 elegante, 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 ampère 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 celeremeute sotto la direzione déll'ing. Giuseppe Rostain e signor Caramelli, della ditta Monnet e Caramelli. Presso l'uscita venne stabilito un gabinetto di trasformazione per l'erogazione della corrente necessaria all'illuminazione degli *stands* dei saloni. Detto lavoro fu eseguito a cura del Comitato, ed i trasformatori furono fissati dalla Società Elettricità Alta Italia
Nel salone centrale presso l'uscita è stato pure innalzato il palco per l'orchestra, che tutti i giorni dairà concerto dalle 16 alle 18.

La cerimonia inaugurale
La funzione inaugurale ebbe luogo nel salone centrale, verso l'uscita del quale era stato eretto il palco delle autorità; da un'alta tribuna una 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 comm. 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 Ferrerò di Ventimigiia.
Notavansi inoltre fra i presenti i senatori Di Sambuy, 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 Claretta, cav. Rostain, cav. ing. Arturo Ceriana, il signor Montù, il cav. Diatto, il dottor Rossi; fra f più noti *sportsmen* il principe Piedimonte d'Alife, presidente dell'Automobile-Club di Napoli; il presidente dell'Automobile-Club di Genova, barone Gamba; il segretario generale del *Touring,* Ing. Arturo Mercanti; i milanesi avv. Guasti, lav. 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 Ferrerò di Ventimiglia, presidente del Comitato.
«A quanti — egli dice — cooperarono, col pensiero e con l'azione, a preparare la IV Esposizione internazionale di automobili, al Municipio di Torino che le diede valido aiuto, a S.E. il ministro poste e telegrafi, a voi, Altezza Reale, che voleste rendere colla vostra presenza più solenne e più bella l'apertura di questa festa del lavoro, 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.
«Se in questa cerimonia inaugurale io volessi dimostrarvi il progresso maraviglioso dell'automobilismo farei opera vana, poiché oramai ne avete la prova evidente nella vita d'ogni giorno, che esso ha conquistato come un dominatore, facendo proseliti innumerevoli e correndo le strade, squarciando i flutti, elevandosi trionfante a volo fin sopra le nubi.
«Il merito di questa rapida conquista è massimamente 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, pressochè 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 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 potè 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 Cartliago», 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'accolta di menti feconde e di lavoratori che hanno adunato nell'Esposizione i risultati delle loro geniali iniziative e delle loro energie: saluta gli espositori esteri ed orgoglioso dei progressi dell'industria italiana si augura che ora e sempre, assistendo all'avanzarsi impetuoso delle sue macchine, le turbe esclamino: «Passa l'industria italiana, salutate!».

La parola al Sindaco di Torino

Il Sindaco di Torino, senatore Frola, pronuncia brevi parole, per portare a tutti gli intervenuti il saluto della città nostra. «L'Amministrazione municipale — egli dice — che ha sempre seguito colla massima cura, col maggior interesse i progressi dell'industria automobilistica, accoglie con vero entusiasmo queste belle e nuove manifestazioni del lavoro umano».
L'oratore rileva poi, con grande compiacimento, il progresso continuo fatto dall'industria automobilistica in questi ultimi anni, e della nobile parte che Torino può vantare in questo progresso, onde tanto onore ne viene all'Italia da ogni parte dell'estero.
Plaude agli organizzatori della Mostra, manda un salato a tutti i lavoratori che vi cooperarono, e vuole che il suo saluto sia augurio a nuove lotte ed a nuove vittorie !

Il discorso del ministro Schanzer

L'ouorevole Schanzer, tra l'attenzione vivissima dei presenti, incomincia dicendo:
«Con lieto animo io accettai l'incarico conferitomi del Presidente del Consiglio dei ministri di recare a voi il saluto e l'augurio del Governo; imperocché, a prescindere dei miei sentimenti personali di riverente ammirazione verso la città Torino che per tanti titoli è stata ed è maestra agli

italiani di virtù politica e di sapienza operosa in ogni campo del vivere civile, un'Esposizione Internazionale di Automobili non poteva non ritare ogni maggiore attenzione da parte del Ministro delle poste e telegrafi».
L'oratore afferma che il periodo attuale segna tappa gloriosa nel cammino della civiltà, e in esso l'automobilismo fece la sua comparsa e una delle più vigorose e sorprendenti manifestazioni delle nuove tendenze.
Chi può dire quali orizzonti ancora si schiuderanno all'avvenire dell'automobilismo? Certo si è 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 nostre 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, e Italia tutta oggi rende omaggio alla grande e nobile città che ha trovato nelle forti tradizioni, il carattere, nell'industre 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.
Alle 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 Frola, il generale San Martino, il colonnello dei carabinieri Peano, l'avv. Bona, il conte Gastone di Mirafiori; ed alla sua sinistra il senatore conte Biscaretti, il signor Montù, segretario generale dell'Esposizione, il cav. Coltelletti, il comm. Testera, segretario generale del Municipio. Di fronte a S. E. l'on. Schanzer stava il prefetto comm. Gasperini.
Notammo poi il marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente del Comitato organizzatore, l'assessore comunale comm. Frescot, il cav. Salvadori, capo di gabinetto del prefetto, il cav. Bova, dell'*Automobile-Club* di Auvergne, l'avv. Boselli, il generale Barbieri, l'ing. cav. Claretta, il cav. avvocato Goria-Gatti, il cav. Girard, Carlo Salengo, il signor Mario Morasso, il signor Lombardo, direttore dell*'Automobile;* i giornalisti Abram e Faroux, dell'*Auto*; Richel, del *Figaro*, e Rousseau, del *Temps;* Costamagna, direttore della *Gazzetta dello Sport;* Gutierrez, direttore dell'*Auto d'Italia,* e Bontempeili, 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 Ferrerò 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 colleglli 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 Laetitia*, 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 innalza adagio adagio, fra gli augurii di buon viaggio agli aereonauti. Il *Laetitia* aumentò subito la sua velocità ascensionale, e, spinto da un leggero vento, prese la direzione di Moncalieri.
Il pallone *Principessa Laetitia*, dopo essere salito rapidamente a 2700 metri, fece due scali successivi, verso le 16,30, nei pressi di Trofarello, lasciando a terra due dei viaggiatori. Il caldo a quell'altezza era veramente soffocante.
I tenenti Mina e Sacerdotte si librarono ancora una volta nell'aria, portandosi in pochi minuti a [...] metri. Dopo aver assistito ad un magnificotramonto**,** presero terra definitivameute verso le [...] presso La Loggia, nei dintorni di Trofarello.
Depositato il pallone in una vicina cascina, i due aereonauti 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 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 Ceragiol, 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 *garages* riuniti, lavoro del Ceragioli; un altro *stand* imponente, severo nelle sue linee, costrutto 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 sfera; 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 istile 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* costrutti in ferro battuto destano maggiore impressione quelli della Spa, della Serpollet e dell'Isotta-Frascbini.
In totale le Ditte espositrici sono 164, quasi il doppio dell'anno scorso.
Oltre le venti fabbriche torinesi, vi souo 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.*
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 che *La Stampa Sportiva* dedica al IV Salon.

L'industria automobilistica
Il parere di un tecnico

L'ing. Carlo Bussi di Milano ha testé pubblicato sul *Sole* un interessante lavoro sullo stato attuale ed avvenire dell'industria automobilistica. Egli così comincia:
«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 credere ai profani che si tratti della quintessenza della complicazione e della delicatezza.
«Non a tutti è dato di conoscere minutamente lo svariato macchinario dell'industria moderna, ma per poco che si abbia visto, per esempio, alle esposizioni, si può ritenere che le macchine tipografiche, 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 ronzìo di catene ed ingranaggi e lo sbattere di tiranti, im confronto delle innumeri ruote che rotolano sul pavimento, zampe di cavalli che battono sul suolo, voci di cocchieri che dànno l'avviso! Zero. E sì che nelle maggiori città, dove più abbonda il moviménto, 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 ben più forte, vi sollecita il profumo al muschio od alla viola di una gentile personcina che vi passa d'accanto?
«Non avete tempo di dar retta ai cattivi sensi.
«E perché mò iu 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, Fratenité,* 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, perché 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 al 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 che dal

lato utilizzazione della sua energia, sono [...] più perfetti dei motori a vapore e di quelli a gas illuminante od a gas povero. Basta pensare e caldaie per la produzione del vapore ed ai [...]geni in confronto al carburatore; ed ai vo[...]ti ed organi complessi di regolarizzazione dei [...]mi in confronto alla disposizione a quattro cilindri accoppiati per il motore a benzina. Quanto poi all'apparecchio d'accensione della miscela, che può fare *pendant* coi surriscaldatori delle caldaie a vapore, basta pensare quanto più perfezionati e sicuri sono i magneti ad alta e bassa tensione degi 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'automobili che in quelli industriali (poiché se in questi si dispone di conduttura d'acqua, bisogna pensare al 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 po' tecnico, l'aver fermato il ragionamento su questo organo, tanto comune in qualunque opificio, pure sovente adottato in macchine operatrici, per capire che quanto di meglio è stato inventato del genere è stato impiegato dagli automobilisti. Il giunto mobile a cono di cuoio, e quello comunemente chiamato *a dischi,* è ora applicato in quasi tutte te le trasmissioni meccaniche per opifici, lo si trova sovente in macchine utensili, ed è applicato anche (anzi l'idea venne di là) agli argani o *grues* che devono alternativamente sollevare pesi, e rispetto ai quali la vita degli operai è tanto in pericolo. Se questo giunto dà, dunque, così buoni servigi nella macchina in generale, perché se ne vuol fare un oggetto complicato e costoso nell'automobile in particolare?
Il cambio di velocità, tanto misconosciuto dagli *chauffeurs* stessi, è un apparecchio studiatissimo, indispensabile a qualunque veicolo e macchina voglia fare un servizio *omnibus* come richiesto da un automobile. Di tali cambi di velocità se ne trova un impiego assai largo nel macchinario americano che serve appunto per lavorare i metalli, e se in esso, per vero dire, la velocità di lavoro è assai ridotta, considerando che nell'automobile i perni sono montati su cuscinetti a sfere ed i materiali impiegati sono dei più resistenti che si fabbrichino, bisogna riconoscere nell'apparecchio in parola delle qualità speciali molto utili dacché il suo uso va generalizzandosi.
E se taluno vorrà accennare al rapido logorìo che si produce ad onta dell'alta resistenza dei matreriali, lubrificati anche abbondantemente, dirò che spesso dipende da false manovre o mancanza di abilità nei 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 complicazione, 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 costruttore 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 di gomma pieni o di ruote elastiche hanno dovuto cedere in confronto all'incomparabile superiorità del pneumatico, tanto riguardo al rapido logorìo ed al costo quanto e forse più riguardo all'impossibilità assoluta di poter procedere alle migliori velocità volute da chi adopera un automobile, che ne sono l'aspirazione e per le quali si sottostà volontieri alla spesa non indifferente del suo acquisto e della sua manutenzione. Veniamo dunque a questa sensazionale spesa ed alla cifra sbalorditiva di manutenzione degli automobili.
«Se ad onta delle cifre sbalorditive di spese, l'automobile incontra sempre più il favore di chi può spendere, tanto che la richiesta di essi è maggiore della produzione, ed il numero dei compratori continuamente cresce, e l'uso di un automobile è oggetto di invidia perenno, è appunto per l'assoluta indipendenza di movimento, lungi da pastoie d'orari e 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 servigi, e che vi dà modo, insomma, di godere ciò che gli altri non godono? Cosa si può dire allora dei brillanti e dei pizzi in un campo, delle macchine da scrivere in un altro?
«Tutta roba di lusso!
«E se chi si ostina a dire che gli automobili son cari, lo fa colla speranza che i fabbricanti si inducano a ridurre i prezzi di catalogo, si sbaglia di grosso, poiché i prezzi continuano ad aumentare, tanto della materia che della mano d'opera, e se si vuol costruir bene, bisogna spendere. Se i profani trovano inadeguato il prezzo di un automobile alla sua mole, al suo aspetto, alla perfezione del congegno, è appunto perché non conoscono ciò che vorrebbero acquistare. E del resto 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 perché possa di punto in bianco una invenzione, per quanto ingegnosa, ridurne il prezzo alle latitudini quali sono sperate da molti, ed è inutile, se non dannoso, illudere il pubblico.
«Tutto e 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 accoppianienti dei fluidi per una ben pensata dispoizione dei varii servizi degli organi di un automobile, mai di eliminare assolutamente i costosi inconvenienti e la necessità di un meccanico, non dico provetto, ma almeno pratico di ciò che adopera 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 cominci noi tecnici, periodici, appassionati dello sport, giornali, ecc., tutti quanti insomma hanno un'autorità qualunque sugli altri a regolarizzare sia la produzione che l'uso di questo nuovo veicolo che ha già fatto tanta strada nella via dei 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 forma, 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 a quella dell'automobilismo e della grande industria in generale, in modo che negli stabilimenti non si sia obbligati a farsi tutto da sè e che i vantaggi della concorrenza libera siano esplicati al massimo, con un utile comune nella regione dove si lavora; occorrerà che proprietari e *chauffeurs* comincino a considerare un po' più seriamente il problema dell'automobilismo sia dal lato prudenza che dal lato abilità, e quindi scuole in abbondanza, popolari, pubbliche e private, sopratutto 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 sta in noi la coscienza, il decoro e la convenienza di 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 mantenerle in uno stato adatto al nuovo compito che vengono ad assumere; occorrerà infine...
«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

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

“La Stampa Sportiva”, 10 marzo 1907, Torino [00269]

Comunicato pubblicitario
Fabbrica di Automobili FLORENTIA
Firenze | Uffici: 24, Via Ponte all'Asse | Officina: 15, Viale in Curva
Agenzia-Garage - Milano - Via Porta Tanaglia, 9
Vetture a entrata laterale 18-24-40 cavalli
CANOTTI-AUTOMOBILI di ogni forma e di ogni forza.
Cantieri di costruzioni navali

- Spezia - Viale di S. Bartolomeo
- Venezia Bacino di San Marco

“La Stampa Sportiva”, 17 marzo 1907, Torino [00270]

Le Grandi Prove Automobilistiche Del 1907
Meeting Automobilistico di Verona - 19 marzo 1907

Il Criterium Automobilistico della primavera dato quest'anno dalla riunione che l'A. C. Veneto con il concorso del Comune di Verona, organizza sulle rive dell'Adige il 19 corrente.
Nella riunione si disputerà il chilometro ed cinque chilometri, tutti due a slancio.
Le categorie vetture da turismo furono fissate numero di quattro, a seconda del prezzo di catalogo.
Per le vetture da corsa vi è una sola categoria dai 600 ai 1007 kg.
Ricchi e numerosi sono i premi, giacchè per la Categoria Corsa, nel chilometro lanciato vi è un premio unico di L. 500, e per i cinque chilometri vi è un primo premio di L. 1000, e un secondo di L. 500.
Le vetture da turismo hanno da disputare coppe e targhe.
Venne pure stabilito un premio *challenge*, la Coppa del Commercio, ricco oggetto d'arte che dovrà essere guadagnato per tre anni consecutivi o per quattro volte non di seguito.
La Coppa sarà data al costruttore di quella vettura da corsa o da turismo, che dalla media dei tempi risultati otterrà il miglior tempo.
Commissari della corsa vennero nominati i signori conte F. Lazzara, conte O. Oldofredi, conte O. Orti Manara.
A Verona vi è grande aspettativa pel risultato del *meeting* attuale, che darà principio ad una serie continuata ogni anno di riunioni automobilistiche. Per nulla Verona fu la prima città che nel 1899 organizzò il primo circuito, che riunì tanti automobilisti, quando la locomozione moderna era ancora bambina.
Fra i concorrenti si notano: Tommaselli (Bianchi); Momo (Gladiator); ing. Galli (Florentia); Tamagni (Marchand); Weillschott (Fiat); Graziani (Itala).
I cronometristi ufficiali saranno i sigg. Marley Gilberto e Legnazzi.

La Coppa Florio —Il Circuito Bresciano.
[...]

L'autodromo inglese.
[...]

Il Grand Prix di Francia • Il Circuito di Dieppe
[...]

II Circuito della Coppa dell'Imperatore.
[...]

Echi del 4° Salon automobilistico di Torino
II direttore generale del Touring all'Esposizione

Fra gli ospiti graditi della Mostra, l'ultimo giorno si notava il comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring Italiano, il quale visitò minutamente ogni *stand*, accompagnato dal capo console di Torino cav. Alfredo Rostain, dal segretario generale del Touring rag. Mercanti, dal cav. Minetti e da tutto il Corpo consolare.
Il direttore generale del Tonring, comm. Federico Johnson, giungeva alle 10,30, da [Milano], ricevuto alla stazione dal capo console cav. Rostain.

Alle 11,30 tutti i consoli di Torino si erano dato convegno allo stand del T.C.I. per presentare i loro omaggi al benemerito loro direttore geuerale.
Alle 12 il Corpo consolare si riuniva nel ristorante dell'Esposizione per l'annuale colazione automobilistica, resa più gaia e solenne quest'anno dalla presenza del comm. Johnson.
Erano presenti al banchetto, oltre il commendatore Johnson, il segretario generale del T.C.I. rag. Mercanti, l'instancabile cav. Minetti, il capo console di Torino e di Pinerolo cavalieri Rostain e Brignone, i consoli avv. G. B. Romano ed Ernesto Boyer (nuovi eletti), l'ing. Vicarj, conte Verdun di Cantogno, dott. Neri, Cesare Grosso, Ettore Florio, ed i consoli militari di recente istituzione, signori: capitano Francesco Rosano del 1° reggimento bersaglieri, nobile capitano Alessandro Mirazzani del 60° reggimento fanteria, tenente Attilio De Maria del 26° reggimento fanteria e tenente Umberto Savoia del 5° reggimento genio.
Avevano aderito e scusarono l'assenza i consoli sen. Biscaretti, avv. Giovanni Negro, capitano d'artiglieria Mazza.
Alle frutta il cav. Rostain porge, a nome dei colleghi, vivi ringraziamenti al comm. Johnson per la gradita e desiderata sua visita, brindando alla prosperità del Touring ed alla salute del suo direttore generale.
Risponde il comm. Johnson, compiacendosi per l'incremento ed il numero crescente di soci della nostra sezione, che di questo passo supererà presto quella di Milano. Attribuisce all'attività dei singoli consoli questa prosperità, e prende occasione per consegnare al capo console Rostain la gran medaglia d'oro di benemerenza votatagli dal Consiglio direttivo, distinzione questa che onora tutto il Corpo consolare, e si dice lieto di presentare anche al dott. Neri, console attivo e fervente propagandista, la targhetta d'argento speciale di benemerenza che i suoi colleglli di Torino gli hanno assegnata.

Rivista a volo d'uccello

[...]

Fabbrica Automobili Florentia - Firenze (Stand num. 24).
E' la vecchia Società fiorentina che sta nel ruolo dei benemeriti dell'automobilismo in Italia. Presente ad ogni Esposizione, ella sempre si distingue per propri ed eleganti *stands*, improntati sempre a quella leggerezza e grazia che è propria in ogni anima fiorentina.
Espone un châssis lucido 18-24 ed un magnifico *landaulet* stessa forza.
Come a Parigi, anche qui il châssis 18 HP Florentia riscuote 1'ammirazione generale tanto che lo stesso Duca di Genova si soffermò nel giorno dell'inaugurazione presso lo *stand* a conversare coll'ing. Galli ed a chiedere spiegazioni, congratulandosene vivamente.

[...]

Fabbrica di molle ed accessori per rotabili - Torino (Stand n. 64).
Questa Società, che lavora già attivamente e su vasta scala in molle per veicoli ferroviari, provvedendole alle Ferrovie dello Stato ed a tutte le fabbriche di vagoni, sta ultimando in via Mondovì, n. 21, un grandioso impianto ove, con macchinario modernissimo, si dedicherà con maestranza speciale alla fabbricazione delle molle per automobili.
I campioni esposti al *Salon* sono destinati alla *Florentia* ed alla *Diatto - Clément*, e furono eseguiti coll'acciaio della rinomata Casa Holtzer, ciò che indica che la *Fabbrica Molle* intende produrre unicamente materiali di primissima qualità.

[...]

“La Stampa Sportiva”, 24 marzo 1907, Torino [00271]

La riunione ippico-automobilisica di Verona

[...]

Ieri si è qui tenuta, con un successo straordinario, l'annunciata importante riunione automobilistica. Pubblico immenso, gran entusiasmo, bel tempo, gare ordinatissime. Ecco i risultati:

Gara dei 5 Km. (turismo). — I Categoria (châssis fino alle L. 10.000): 1° Toccanier, con macchina *Junior* 18-24 HP; 2° Cipriani, macchina *Unie* 14-16 HP. — II Categoria (châssis fino alle L. 14.000): 1° Riccardi, con macchina *Rapid* 20 HP; 2° ingegnere Galli, con macchina *Florentia* 18 HP. — III Categoria (châssis fino alle L. 20.000); 1° Tolotti, con macchina *Junior* 24-40 HP; 2° Minoia, con macchina *Isotta-Fraschini* 28-35 HP. — IV Categoria (châssis al disopra delle L. 20.000): 1° Graziani, con macchina *Itala* 50 HP; 2° Leonino Da Zara, con macchina *Züst* 40 HP.

Gara del chilometro (turismo). — I Categoria : 1° Toccanier, in 45", con *Junior* 18-24 HP; 2° Cipriani, con *Unie* 14-16 HP. — II Categoria: 1° Riccardi, con *Rapid* 20 HP; 2° ing. Galli, con *Florentia* 18 HP. — III Categoria: 1° Tolotti in 35" (velocità 112 km. all'ora), con *Junior* 24-40 HP; 2° Minoia, con *Isotta-Fraschini* 28-35 HP. — IV Categoria: 1° Leonino Da Zara, con *Züst;* 2° Graziani, con *Itala;* 3° ing. Galli, con *Florentia.*

Come si vede i maggiori trionfi sono toccati alla debuttante marca torinese *Junior,* la quale in una sola giornata ha vinto quattro primi premi e la gran medaglia dell'A. C. di Milano.

Gara dei 5 km. (Categoria vetture da corsa): 1° Conte Soldatercow, con macchina *Brasier* 100 HP. (Vinse L. 1000 e la Coppa della Città di Verona); 2° Trucco, *Isotta-Fraschini* 100 HP (Vinse L. 550).

Giuseppe Galletti

“La Stampa Sportiva”, 31 marzo 1907, Torino [00272]

Perla del Mediterraneo

(28 aprile — Palermo).

Ecco gli inscritti fino ad oggi:

1. *New Trèfle* racer m. 11.20 proprietario M. Thunbron, scafo *La Sirene*, motore *Brasier.*
2. *Martini IV* cruiser m. 12.01, proprietari M. De Guervillee Ruthover, scafo *Megenet,* motore *Martini.*
3. *Lorraine Diétrich* racer m. 12.01, proprietario Perignon, scafo *Quernel,* motore *Lorraine Dietrich.*
4. *Flying-Fish* racer 33 piedi, proprietario Lionel de Rotschild, scafo *Saunders,* motore *Wolseley.*
5. *Daimler II* racer 40 piedi, proprietario Lord Howard de Walden, scafo *Saunders,* motore *Daimler.*
6. *Jeannette* racer m. 12.01 proprietario cav. Vincenzo Florio, scafo *Gallinari,* motore *Itala.*
7. *Mercédes Florio* racer m. 7.38, proprietario cav. Vincenzo Florio, scafo *La Sirene*, motore *Mercédès.*
8 *Alberta* cruiser m. 12.01, proprietario Paul Letta, scafo *Gallinari* motore *Fiat.*
9. *Florentia III* cruiser m. 12.30, proprietario Società Florentia, scafo e motore *Florentia.*
10. *Fiat XV* racer m 8, proprietario Società Fiat, scafo *Taroni*, motore *Fiat.*

“La Stampa Sportiva”, 14 aprile 1907, Torino [00274]

Il meeting motonautico di Monaco

L'amico e collaboratore nostro Fabio Mainoni, direttore dello Sport Nautico, *di Milano, così ha riassunto le sue prime impressione (pubblicate nell'ultimo numero dell'importante Rivista) sul* meeting *motonautico di Monaco. Le riportiamo assieme ai primi risultati delle corse che, mentre andiamo in macchina continuano in quello splendido specchio d'acqua azzurra prospiciente l'incantevole soggiorno di Montecarlo.*

N.d.R.

L'insieme dell'Esposizione.

Il vasto spiazzo, destinato abitualmente al giuoco del *tennis* lungo il *quai* della *Condamine* e cambiato per quindici giorni in terreno d'esposizione, offre uno spettacolo pittoresco per le numerosissime lancie che vi si trovano esposte inghirlandate da una gran gala di bandierine lievemente agitate dalla brezza che viene dal mare.

Non vennero appese all'esterno bandiere di alti e nazioni fuori di quelle bianco-rosse del Principato, ma dentro quale gloria di tricolore italiano!

Perchè, diciamolo subito, l'Esposizione rappresenta un grande trionfo per l'Italia. I nostri cantieri e le nostre fabbriche hanno saputo fare miracoli e si sono così imposti che gli stessi francesi dichiarano alto la nostra superiorità per finitura di lavoro e perfezione di disegno, sperando essi solamente di rilevarsi con un vivo successo in corsa.

Io ho parlato con tutti i costruttori francesi più in vista, quali Deschamps, Despojols, Celle, Teilier, Pitre, il più intellettuale ed il più fine dei costruttori d’oltre Alpi, e tutti furono concordi nel giudicare magnifica la mostra italiana.

Perfino quelle costruzioni che si capiscono poco non vengono criticate per timore di andare errati, attendendo ognuno un risultato pratico purchessia ma tale da permettere un giudizio.

Tutti i nostri hanno fatto superbamente bene. Baglietto, Gallinari, i Cantieri Liguri di Cabella, Fava e Costaguta, Florentia, Taroni, taluni meglio degli altri, e ne diremo le ragioni, ma tutti sempre in modo superiore ai francesi, i quali, quest'anno, hanno inviato costruzioni che, o perchè vecchie o perchè fatte affrettatamente sono lontane dalna solita finitura.

Tellier e Pitre furono i soli che presentarono buone costruzioni e particolarmente il Pitre che pure vistosi mancare all'ultimo momento il *racer* di Florio pare voglia, coll'*Ulysse* e il *New-Trèfle.* mantenere la fama conquistatasi coll*'Antoinette* prima, e col *Calypso* poi,

L'Esposizione è molto ordinata e la disposizione interna facilita la visita al curioso anche se non troppo profondo di motonautica e di relative regolamentazioni. Se si toglie qualche piccola eccezione, le lancie sono state esposte divise per serie ed ognuna porta il numero d'iscrizione che corrisponde all'elenco ufficiale che si vende dappertutto e sotto tutte le forme.

Nel mezzo dello spiazzo vennero poste le vedette cosi dette di squadra; in fondo, da una parte i *racers,* dall’altra i grandi *cruisers.* Sui due lati sono disposti i *cruisers* della prima e della seconda serie, ed i gruppi riescono così molto interessanti perchè facilissimo si presenta il confronto ed appare subito quali sono le serie più numerose.

Una divisione cosi fatta ha di necessità disseminata la rappresentanza italiana un poco dappertutto perchè non c'è serie — eccetto per l'idroplano — nella quale qualche lancia nostra non sia iscritta e non sia *presente* all'Esposizione. E questo fatto è degno di rimarco e di lode: ammaestrati dal passato i nostri si sono approntati per tempo, e certuni costruttori non temono di dichiarare che se non arriveranno sarà solo perché cammineranno meno degli altri, non già perché non abbiano attentamente ed accuratamente badato al dettaglio.

Il primo giorno un'Esposizione rappresenta sempre un mezzo cantiere: si invernicia, si pomicia, si mettono delle elici, si smontano dei motori e naturalmente tutto questo si fa anche, e di più, a Monaco, ma, per noi, è bello vedere come tutti questi differenti lavori alle barche italiane siano fatti

da operai italiani, da quelli stessi che hanno presieduto e lavorato attorno alle leggiere navicelle, che sembrano animarsi sotto il bel cielo che fonde il suo azzurro terso con quello del mare che è meravigliosamente liscio.
I dialetti più disparati, dal livornese puro al parlare lento del Lago Maggiore ed al rude esprimersi del ligure, s'incrociano attraverso i varii spiazzi, ma sempre per, espressioni liete o discreti frizzi o per raccogliere i complimenti che i gravi marinai degli *yachts* italiani presenti in porto non risparmiano, pur non nascondendo quella certa aria di protezione che usa, per istinto, l'uomo di mare quando parla con chi col mare non ha eccessiva famigliarità.

Parlando con Pitre.
Come ebbi a dire, io ritengo questo costruttore — che è *doublé* di una grande e perfetta *gentilhommerie,* la quale lo rende quanto mai simpatico — il primo dei costruttori francesi, giudizio del resto sanzionato dalla pratica dei fatti, perchè a lui si devono quelle mirabili creazioni quali la già citata *Antomette* e C*alypso,* che bastano a dare la fama ad un architetto. Per questo il suo giudizio mi pareva che dovesse riuscire il più interessante di tutti, e lo avrei provocato, se egli, ammirato della esposizione italiana, e non ancora finiti i convenevoli, non avesse voluto felicitarsi — e lo fece in modo veramente caloroso — per il magnifico successo dell'Italia.
Presso i costruttori francesi — non so per quale simpatia né con quanto diritto, ma certo a causa di qualche riunione organizzata in Italia con reciproca soddisfazione dei nostri costruttori e dei francesi — io passo come 1'*officiel* della motonautica italiana, e questo spiega il perchè di felicitazioni rivolte a me quasi fossi io il rappresentante diretto ed immediato del movimento motonautico italiano, felicitazioni che io sono in ogni modo molto lieto di esser stato incaricato di trasmettere ai nostri valorosi costruttori.
— Sì, voi italiani potete essere veramente soddisfatti — la parola è a Pitre — del grandioso successo. La mostra vostra è superba per concezione e per lavoro. Quel Gallinari ha saputo superare sè stesso; Baglietto ha belle, molto belle barche; Cabella, un nome a noi fino a ieri ignoto, s'è imposto con mano maestra ed esso ha avuto anche 1'abilità di farci conoscere un motore veramente marino, quale è quello della Società Meccanica Bresciana. Fava e Costaguta dimostrano di sapere raggiungere prestamente l'eccellenza che da anni contraddistingue le loro creazioni a vela anche per le lancie a motore, e il racer da loro esposto è bellissimo.
Bisio della «Florentia» insiste nelle sue forme, ma lavora bene e bene ha lavorato il Taroni che ha fatto il *Fiat XV.* Ma quella barca io non la comprendo; in verità non la capisco.
E del parere di Pitre sono tutti, francesi ed italiani.
La grande incognita quest'anno — tolto di mezzo il *Mercédès Florio*, che non venne inviato dal suo proprietario all'Esposizione malgrado fosse al punto, e si dice, camminasse molto velocemente — è data dal *Fiat XV.*
E il *racer* di Taroni è tale infatti da dar da pensare. Esso ha delle forme così curiose, una prua così poco affilata, un' altezza ed una cubatura così imponenti, che dà tutta l'impressione di una cosa assolutamente tozza, qualche cosa come un delfino o un capodoglio al quale sia stata tagliata la coda ed il corpo a due terzi dalla testa.
Nessuno riesce a concepirlo: Tellier scrolla il capo e pare non abbia nessuna fiducia nel rappresentante della Fiat; Pitre è più riflessivo e fa come i costruttori italiani: non si pronuncia.
Gli altri sono apertamente ostili e presagiscono un insuccesso.
Per mio conto condivido l'opinione degli altri italiani. E' una barca curiosa e che non si capisce: o riesce, in cammino, a portarsi a fior d'acqua, e camminerà in tal caso molto forte, oppure viene ammazzata dalla stessa sua troppa potenza, duecentoquaranta cavalli di forza in uno scafo di otto metri, e sprecherà inutilmente i suoi cavalli, i quali saranno guidati dall'Aiassa, che dovrà trovare la camera della macchina un poco calda.
Il ponte anteriore della lancia — sul tipo del Yarrow-Napier prima e di tutti i *racers* inglesi ora — venne infatti moltissimo rilegato verso poppa, così che esso forma una vera sala di macchina aperta sul di dietro dove è disposto — sul ponte posteriore — un sediolo per il timoniere. Non esiste soluzione di continuità tra i due ponti altro che perchè essi terminano in piani differenti.

Lo scafo riesce così molto protetto, ma all'interno ed a motori avviati non dovrà essere il caldo che mancherà.

Le lancie inglesi.
Il gruppo delle lancie inglesi non è molto numeroso, ma esse sono molto belle. Bene disegnate, lavorate con grandissima accuratezza e con metodi nuovi che meritano di venire subitamente descritti. Di inglesi ci sono tre *racers: Daimler II. Daimler III, Flying Fish* e un piccolo *cruiser,* il *Takumono* di Miall Green che viene a Monaco per la terza volta.
Il *Flying Fish* non è altro che lo scafo dell'antico *Yarrow-Napier,* e che è stato munito di un motore Wolseley.
E' una buona marca, che ha fatto le sue prove anche con mare grosso e, malgrado le sezioni assolutamente piatte da prua a poppa, ha dimostrato di saper reggere all'onda.
Il nuovo motore è senza dubbio uno dei migliori di quanti si costruiscono in Inghilterra e, poiché lo scafo è sempre quello, sarà interessante vedere quali saranno i risultati forniti dalla Wolseley a paragone della Napier, la quale marca avrebbe partecipato a mezzo della Casa italiana Sangiorgio se non avesse avuto distrutto da un incendio il *racer.*
I due *Daimler* sono di costruzione della Saunders e mentre uno di essi è costruito col vecchio sistemi dei quattro fasciami incrociati e cuciti, e la poppa della lancia dimostra come con questo sistema si possano dare alle barche le forme che più si desiderano per quanto rigirate queste possano essere. L'altra è fatta secondo un nuovo sistema che deve riuscire di una solidità e rigidezza a tutta prova. Il primo fasciame interno è formato da tante fascie larghe circa [...] trenta millimetri e disposte secondo il piano trasversale dello scafo. Esse, come si pratica per la canoa canadese, si incastrano l'una nell'altra e, anziché essere piane sulle due faccie, sono convesse sulla faccia anteriore per modo che il fasciame risulta ondulato aspetto che ci si può immaginare supponendo fatto lo scafo con una di quelle lamiere ondulate che servono per la copertura delle tettoie.
Tutte e tre queste costruzioni hanno il ponte anteriore molto rilevato e disposto allo stesso modo del *Fiat XV,* modo che già cercai di descrivere.
Ultimo è il piccolino *Takumono, cruiser* della prima serie, munito di un motore a due cilindri Blake, protetto da una cabinetta a vetri.

La flottiglia Gallinari.
E' la più completa perchè essa comprende un *racer*, il *Jeannette* di Florio, e cinque *cruisers,* tre dei quali iscritti alla terza serie, uno, il vecchio *All'Erta* di Letta, alla quarta ed uno alla seconda.
Le sei imbarcazioni rappresentano tre differenti modelli. Al primo, fatto celebre dal *Fiat X,* appartiene *All'Erta* di Letta. Al secondo più recente *Jeannette,* e *Gallinari I,* ambedue forniti di cabina ed ambedue formati su delle ordinate a V quasi verticali e appiattentesi verso poppa a cominciare pressapoco dai due terzi.
In questo tipo, migliorato di molto al confronto del precedente, minore riesce la superficie sfregante e meno pronunciata l'immersione a prua, che è ancora, però, di tipo molto fine. Le altre tre lancie appartengono ad un altro tipo che è il più recente. Le sezioni di prua sono al basso leggermente arrotondate, i1 pescaggio risulta minore, la facilità di risollevarsi più grande ed il rendimento — per dichiarazione dello stesso cav. Gallinari — è più forte. Senza dubbio questo disegno — che risente un poco del disegno delle torpediniere e delle lancie che ebbe disegnare l'ingegnere Meloncini di Venezia — è migliore dei due precedenti, perchè esso garantisce una navigabilità molto migliore e permette una facile e sensibile manovra del timone. La costruzione di tutti i varii tipi è molto accurata e precisa: le commessure bene chiodate ed il fasciame risulta senza gobbe nè bozze, ciò che dimostra la grande accuretezza che venne usata durante la costruzione e rivela il costruttore delle imbarcazioni da corsa e remi.

Le Vedette e gli Idroplani.
La nuova categoria ha avuto il successo del numero; speriamo possa avere anche quello del favore del pubblico. Ne sono esposte nove, una delle quali italiana, del Baglietto. Esse tutte non sono

molto belle perchè ai costruttori vennero imposte delle misure che saranno classiche nella marina da guerra francese, ma non sono indicate per il tipo che è riuscito di tutte le forme, così che avanzare un pronostico qualsiasi sarebbe andare di certo incontro ad una smentita. Ognuno ha fatto a modo proprio, e fin qui nulla di male, ma tutti e, sempre causa quella benedetta msura, si sono trovati in obbligo di sopracaricare gli scafi per avere sufficiente pescaggio. In compenso le uniche due cose che si dovevano veramente domandare a questo tipo di imbarcazione: protezione del motore e regime lento di rotazione del motore stesso non vennero richieste.
Si hanno così delle costruzioni niente affatto protette, od al più proteggenti il passeggero con mantici [...] *capetes* sufficientemente ridicole per delle barche di servizio e dei motori che sono nati per aver vita molto ridotta e regolarità di funzionamento non eccessivo.
Baglietto, obbligato a dei limiti che non poteva approvare, ha cercato di risolvere nel miglior modo possibile il quesito ed ha fatto una vedetta molto robusta e che deve tenere bene il mare. Anche altre sono discrete, ma, come ho detto, il vizio è organico; esso sta nelle restrizioni alle quali vennero sottoposti questi tipi industriali, i quali non dovevano essere trattati alla stregua delle altre costruzioni, che chiamerò sportive e che possono anche avere vita breve e starsene in porto quando fuori Borea soffia.
Dall'uno all'altro genere differentissimo, voglio dire dalla vedetta all'idroplano, si è trascinati a passare e per la vicinanza delle macchine di tal tipo e perchè ambedue queste rappresentano la novità dell'annata.
Molti idroplani erano stati inscritti e precisamente cinque, ma due soli si trovano esposti: uno modello in piccolo dell'altro.
Il *glisseur* del conte di Lambert è un derivato del simile ordegno approntato già da anni dal di Lambert stesso, che è il grande e convinto fautore di macchine cosifatte, ed esso consta di un certo numero di piani di sostentamento che formano una specie di zattera, la quale viene mossa da un motore *Antoinette* ad otto cilindri, che aziona un'elice aerea che, a vero dire, lascia alquanto a desiderare.
L'anno scorso l'elice lavorava nell'acqua ed il rendimento non apparve molto rilevante, perchè lo stesso apparecchio, che munito di motore di 14 HP aveva raggiunto i 36 km. all'ora, quando venne fornito del motore che è oggi sull'idroplano esposto, un 40-50 HP, non raggiunse che una velocità di 42-43 km. all'ora: notevole velocità se non si trattasse di una macchina che aveva fornito già delle prove cotanto meravigliose.
Il motore è disposto su di un'incastellatura ed aziona direttamente l'elice; di esso noi abbiamo già parlato nello scorso numero illustrando quell'altro motore *Antoinette* di 360 HP destinato all'*Antoinette V* che, causa la non messa al punto del motore, non venne esposta, né prenderà parte alle corse.
Il secondo idroplano è una riduzione in piccolo di quello qui sopra descritto. Esso misurerà un due metri e mezzo e consta di due soli galleggianti di sostentamento.
Verrà mosso da una motogodille, uno di quei meccanismi che abbiamo lo scorso numero illustrato, ed, invero, se esso fornirà dei risultati sensibili, ci sarà da disperare di tutte le teorie!

Fabio Mainoni.

Confronti interessanti

Ed ora un po' di statistica dei *meetings* precedenti :
1904 — Primo *meeting* di Monaco. Canotti inscritti 81, di cui 34 *racers,* 34 *cruisers,* 4 *vapeurs,* 7 *bossoirs* e 2 barche da pesca.
All'Esposizione figuravano: 22 *racers,* 31 *cruisers,* 1 *vapeur,* 6 *bossoirs,* ed una barca da pesca. In totale 57 canotti.
1905 — Secondo *meeting* di Monaco. Canotti inscritti 105, di cui 88 *racers,* 53 *cruisers,* 4 *yachts*, 6 *bossoirs* e 4 barche da pesca.
All'Esposizione figuravano: 19 *racers,* 33 *cruisers,* 1 *yacht,* 3 *bossoirs, 4* barche da pesca. Totale 60 canotti.

1906 — Terzo *meeting* di Monaco. Canotti inscritti 94, di cui 30 *racers,* 54 *cruisers,* 1 *yacht,* 7 *bossoirs,* 2 barche da pesca.
All'Esposizione figuravano: 14 *racers,* 45 *cruisers,* 1 *yacht,* 7 *bossoirs,* 2 barche da pesca. Totale 69 canotti.
1907 — Quarto *meeting* di Monaco. Canotti inscritti 93, di cui 22 *racers,* 5 idroplani, 54 *cruisers,* 12 vedette.

I primi risultati delle corse

Le corse incominciarono domenica 7 aprile col seguente risultato:
Nella mattinata 19 *cruisers,* di metri 6,50, hanno corso intorno ad un esagono di 50 km. *Capoulou* (motore Mutel), francese, appartenente a Boissier, è arrivato primo in ore 1 35' 55", con una media di km. 31, m. 500 all'ora. *Mendelsohn,* che aveva riportato questo premio l'anno scorso, aveva fatto km. 24, m. 800. *Nautilus Mutel I* (Harvard-Lecoq) si è classificato secondo, in ore 1 36' 11"; 3. *Gamine* (Peugeot-Huber), in ore 1 39' 28"; 4. *Champagne* (Motogodille-Buchet), in ore 1 51' 56"; 5. *Lanturlu III* (Delahaye), in ore 1 58' 19"; 6. *C.B. II* (Antoinette), in ore 1 59' 47".
I primi cinque sono francesi, il sesto italiano. Un canotto inglese ha partecipato a questa corsa, durante la quale non si è verificata alcuna *panne.*
Nel pomeriggio seguì la corsa dei *racers* di 8 metri (50 km.), che ha interessato moltissimo.
La Rapière II (Panhard-Levassor), francese, si è lanciata in testa alla partenza. La *Fiat* ha avuto una *panne* al secondo giro, che le ha fatto perdere un minuto. L'*Itala* ha abbandonato al terzo giro.
L'interessantissima e movimentata lotta è chiusa coll'arrivo di *La Rapière II* (scafo Telliers fils e Gérard, motore Panhard-Levassor), che compie i 50 km. in 55' 55" 1/5, seguito da *Fiat XV* (scafo Taroni di Stresa), in 57' 30" 1/5.
Seasiek, del barone De Caters (scafo Tollìers-Gerard, motore Itala), in ore 1 50' 45"; *La Mouette,* di Gallice (scafo Talliers-Gérard, motore Mutel), in ore 1 37' 16"2/5.
Il giro più rapido dei 6250 metri è stato fatto dal *Fiat X V,* in minuti 8' 45".
Il tempo della *Rapière II* dà una media di 53 km. e 600 metri all'ora, contro 43 km. e 250 metri che *Antoinette VI* aveva fatto nel 1906.

Didascalie foto
Florentia III, cruiser 1° serie di 12 metri, munito di motore Florentia
(Fot. A. Branger, Parigi).

“La Stampa Sportiva”, 21 aprile 1907, Torino [00275]

Il meeting motonautico di Monaco

Si è chiuso domenica 14 con i seguenti risultati.
Il tempo ha voluto guastare la seconda giornata del *meeting* di Monaco: verso le dieci di lunedì un forte maestrale rese il mare talmente impraticabile da obbligare la direzione delle corse a rimandare al domani la prova dei *racers* superiori agli 8 metri.
Si potè effettuare solo la corsa dei *cruisers B,* seconda serie, misuranti dai 6,50 metri a 8: anche questa, causa lo stato del mare, ottenne un esito poco felice. Dei sette canotti che si presentarono al traguardo solo *Mais-je-vais-piquer* del signor Mégevet, motore Picker, scafo Mégevet, compì il percorso di 50 chilometri in 1,38',34". Il canotto *Dalifol-Petroleum,* l'unico concorrente rimasto in gara dopo il terzo giro, essendo aumentato il vento e ingrossato il mare, venne classificato secondo per i tre giri, impiegando ore 1,21', 14".
Il canotto *Naiutilus B. V. Jacqueline,* con motore Boudreaux-Verdet e con scafo Deschamps-Blondeau, che era già arrivato a compiere cinque giri in 0,54',43" e aveva una *chance* di primo ordine, dovette ritirarsi causa una persistente *panne.*
Il tempo era coperto ed il mare agitato da leggiera brezza di ponente, per la terza giornata. Alle 10,30, cominciò la corsa dei *cruisers D* quarta serie, da 12 metri a 18, cilindrata massima di 15 litri. Cinque canotti si presentarono. Il *Nautilus-Mutel III* di Deschamps-Blondeau si ritirò e il *Martini IV* di De Guerville e Ruthvez Sm. abbandonò il campo dopo il quarto giro, che compì in 12'-56". Ecco i tempi, giro per giro, degli altri canotti: *La Lorraine II* di Pérignon 8,39", 17',52", 27',11", 36',83", 45',59", 53',23", ore 1,4',48", 1,14',21", tempo totale impiegato a percorrere 50 chilometri.
Giunse secondo, con tre *pannes,* con bella corsa, l’*All'Erta* di Letta, impiegando 10',26", 20',50", 31',11", 41',26", 51',44", ore l,l',59", 1,12',16", 1,22',26". Terzo giunse *Florentia III,* della Società Florentia, impiegando 10',5", 18',38", 31',20", 41'59", 52',43", ore 1,3',32", 1,14',11", 1,24',48'.'
La corsa degli idroplani, 10 chilometri di percorso, riuscì una delusione per il numeroso pubblico. Soltanto il minuscolo *Obus Nautilus,* con motore Mutel, destò l'ammirazione di tutti. Esso percorse 10 chilometri in 18',24" e i primi 2 chilometri in 3',50". Il grosso *Glisseur-de-Lambert,* del conte Lambert, appena partito, per riscaldamento del motore, ebbe un piccolo incendio a bordo, che venne subito spento dall'equipaggio. Esso non potè più continuare la corsa e venne rimorchiato in porto. La stessa sorte subì il *Moto-godille Glisseur* con motore Anzani, il quale, dopo il primo giro, rimase in panna e si arrestò.
Maggior interesse destò nel pomeriggio la corsa dei *racers* superiori agli 8 metri, *B* seconda serie. Ma dei canotti che si presentarono, soltanto due compirono il percorso, e cioè il *Panhard Tellier* della Società Panhard e C. e la *Mercédès D. L.* della Società Mercédès.
Dato il segnale della, partenza,, il *Panhard,* vera barca marina molto ben guidata, si mise subito in testa, seguito a breve distanza dalla *Jeannette* del cav. Florio; fra le due imbarcazioni si impegnò una lotta accanita ed emozionante.
Intanto i due canotti inglesi *Daimler II, Daimler III* di Lord Howard de Walden, visto che non potevano piazzarsi tra i primi, si ritiravano Lo stesso fecero *New-Trèfle II,* dopo una bella volata," e *Flyin Fish* del barone Rothschild, che compì il quarto giro in 37' e 8".
A un tratto con grande stupore si vide la *Jeannette,* pur correndo sempre, rientrare in porto, dopo aver fatto il terzo giro in 23',48": essa aveva due cilindri rotti nel motore di sinistra.
La corsa assolutamente priva di interesse per la troppa differenza di velocità, continuò tra la *Panhard* e la *Mercédès.*
Ecco il risaltato: *Panhard* in 54',27"; *Mercédès* in ore 1,42',56".
Malgrado la pioggia e il mare alquanto increspato, mercoledì mattina si effettuò la corsa dei *cruisers,* terza serie, da 8 a 12 metri, con 14 partenti.
I tempi impiegati giro per giro a percorrere i 50 km. furono: *Ulysse* di Crucq: minuti 9,4,18,51, 28,39, 38,17, 48,11, 58,19, ore 1,8,26, 1,18,33; *Gallinari II* di Gallinari: minuti 9,50, 10,14; 30,46,

41,6, 51,23, ore 1,1,38, 1,11,55, 1,22,10; *Adele* di Zanelli: minuti 12,29, 22,53, 33,15, 43,33, 53,54, ore 1,4,7, 1,14,11, 1,24,25. Inoltre giunsero: *Gnen-Gsec* di Grilli in ore 1,27,36; *Surprise* di Borelly e Sebille, in 1,51,56; *S.C.L.M.* della Società del commercio e lavorazione dei metalli in 2,3,31; *Gavotte* di Goignard in 2,49,4; *Pilote I* della Società vedette automobili in 3,18,12; *Moko* di Frank e Eymard in 1,56,37, *Roi d'Ys* del luogotenente Massieu, in 3,56,47.

II Canotto del Despujol, *Despujol Mutel,* che aveva le migliori *chances* e sul quale erano corse parecchie scommesse, dopo il terzo giro, che aveva compiuto in 27,59, trovandosi in testa a tutti, ha abbandonato la corsa per una panna.

Nel pomeriggio del medesimo giorno, essendo cessata la pioggia, grande folla è accorsa sulla terrazza per assistere alla corsa delle vedette di squadra. II mare era un po' più agitato dal vento di levante. 9 partenze. Tutte le imbarcazioni compirono il percorso, ad eccezione di *Arton-AugustinNormand* di A. Normand, che abbandonò al primo giro. Eccovi i tempi impiegati a percorrere 50 km. dalle prime tre vedette:

B. V. Jacqueline II di L. Bondreaux: minuti 17,8, 35,34, 54,40, ore 1,13,44, 1,32,45, 1,51,54, 2,10,54, 2,30,12, *Nautilus B. V. Jacqueline II* di L. Bondreaux: minuti 24,40, 44,44, ore 1,2,4, 1,20,15, 1,38,29, 1,56,43, 2,5,12, 2,23,40.

Con una giornata splendida ed un mare perfettamente calmo si è disputata il 12 aprile la prova più importante della grande settimana sportiva, Il Campionato del mare, aperto a tutti gli iscritti al *meeting,* è tanto una prova di velocità, quanto un concorso di resistenza, in quanto che i canotti debbono compiere 200 chilometri nel più breve spazio di tempo possibile, Il Campionato, che è internazionale, poneva di fronte 18 tra *racers, cruisers* e vedette di squadra, tra cui 7 canotti francesi, 6 italiani, 2 inglesi, 2 svizzeri ed 1 tedesco.

Se non vi fosse stata la corsa disastrosa per i *racers,* avremmo veduto oggi prendere parte a questa gara delle molto potenti unità. Ma il cattivo tempo aveva posto fuori gara diversi canotti. Perciò tra i concorrenti non si contavano che 6 *racers,* il *Panhard-Tellier,* il *Fiat XV,* la *Rapière II,* il *Flying-Fish,* il *New Trèfle II,* il *Mercédès-Dik.* Tutti gli altri erano *cruisers* sufficientemente rapidi, ma a prima vista non abbastanza per tenere testa ai canotti di pura velocità.

Nondimeno i risultati ottenuti in questa gara per il *Campionato del M-re* sono venuti a sconvolgere tutti i pronostici, poiché a lato del *Panhard-Tellier, racer* francese, che è riuscito a battere di 46' il *record* del mondo, abbiamo classificato *All'erta!,* che è un *cruiser.* Il seguito della partenza è stato dato alle 10,30. *La Rapière II,* vincitore della sua serie, ed uno dei favoriti, ha dovuto abbandonare la corsa al primo giro a causa della rottura di un tubo della valvola. *Fiat XV,* egualmente favorito, si è ritirato al diciottesimo giro a motivo di un cilindro guasto. *Lorraine-Diétrich* non ha potuto finire il suo sedicesimo giro per avarie subite. Hanno dovuto poi abbandonare successivamente la corsa *Arion-Despujols, Excelsior X, Mais je-vais-piquer, New Trèfle II, Sec* e *Florentia II.*

Panhard-Tellier, pilotato dal conte De la Vogüe, mantiene il suo primo posto e passa ad una velocità che non è conosciuta finora e finisce i 32 giri in 3 ore 33' 4", dopo aver battuto tutti i *records* del mondo. Il canotto ha compiuto oggi 56 chilometri, 300 metri in media all'ora, mentre quello vincitore l'anno scorso non aveva fatto che 42 chilometri 850 metri. Una formidabile ovazione del pubblico numeroso ed elegante che assisteva alla gara ha salutato l'arrivo del canotto vincitore, il quale d'altra parte ha battuto il *record* delle 50 miglia marine in 1 ora 42',2", e quello delle 100 miglia in 3 ore 16',34".

Il *Panhard-Tellier* vince 10 mila franchi e due medaglie d'oro, come detentore dei due *records* marittimi. Inoltre una medaglia d'oro spetta al *club* al quale appartiene il canotto.

Il secondo premio è stato vinto da *All'erta!, cruiser* italiano (Fiat), in 4 ore 46',27"; il terzo da *Ulysse, cruiser* francese, in 4 ore 59',49": il quarto da *Flying-Fish, racer* inglese, in ore 5,14',13'; il quinto da *Adele, cruiser* italiano, in 5 ore, 16',3".

Domenica, 14 aprile, dopo due giorni di pioggia e vento, si sono potuti effettuare gli *handicaps* pei *cruisers* e pei *racers* e la corsa del miglio marino e del chilometro lanciato.

Durante gli *handicaps* spirava vento di levante e il mare era alquanto mosso. Partirono 34 canotti. Eccovi gli arrivi dei *cruisers* che compirono i 50 chilometri: I. *Adele,* ore 1,25',19"; 2. *Nihil,* 1, 50',

32"; 3. *Lanturlu II,* 2, 18',45"; 4. *C. B. II,* 2,25',17"; 5. *Latey,* 2,33',48"; 6. *Gavotte,* 2,57',43"; 7. *Pilote n. 1,* 3,20',29"; 8. *Roy d'Is,* 3,26',10"; 9. *Ressac,* 3,59',2"; 10. *Clapotis,* 4,22',17".
Dei *racers* giunsero: 1. *Sea-Sick,* in ore 1,9',2"; 2. *Flying-Fish,* 1,15',36"; 3. *Mercédès D. L.,* 1, 46',27.
Nel pomeriggio, con tempo splendido e folla enorme, si effettuò la corsa del miglio marino e del chilometro lanciato. La partenza ebbe luogo alle ore 15. Nella semi-finale vennero classificati dei *racers: Rapière II;* della seconda serie: *Panhard-Tellier; Flying-Fish.* Nella finale riuscirono: *1. Panhard-Tellier;* 2. *La Rapière;* 3. *Flying-Fish.*
Dei *cruisers*, nella semi-finale, prima serie: *Nautilus-Mutel I; Nihil;* seconda serie*: All'erta; Despujols; Mutel; Lorraine II.* Nella finale; 1. *All'erta;* 2. *Despujols-Mutel ;* 3. *Nautilus-Mutel.*
Nella corsa dei *racers* il *Panhard-Tellier,* nella finale, vinse il primo premio di L. 5000 e la coppa del Principe di Monaco.

“La Stampa Sportiva”, 26 maggio 1907, Torino [00280]

La Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano
L'impressione del Tecnico

Nel salone dei ricevimenti, al posto d'onore, sono le vetture trionfatrici nella recente corsa per la Targa Florio: al centro la *Fiat* di Nazzaro, prima arrivata al [...] cimento, agli angoli l'*Itala* di Fabry, la *Fiat* di [...]cia, l'*Itala* di Cagno e la *Lorraine Diétrich* di Daray, che tanto validamente ha contesa la palma alle veture italiane.

Dinanzi alle potenti vetture, dalle linee semplici, []oniche, robuste, i visitatori si fermano forse più che altrove, ad osservare, ammirare, confrontare, perché [...]dendosi sempre più che le nostre case non solo non hanno nulla da invidiare alle maggiori estere, ma possono insegnare qualcosa a tutti.

Più innanzi, nel salone centrale, la *Isotta-Fraschini* e la *Bianchi* espongono *châssis* che già abbiamo avuto occasione di ammirare per la loro finitezza, in precedenti esposizioni. Le mostre della *Bianchi-Camions Automobili* di Brescia e della *Wolsit* di Legnano completano questo salone.

Con dispiacere abbiamo notata la mancanza quasi completa delle grandi case torinesi: la *Fiat* non ha alcun *châssis* da esposizione, ma solo qualche vettura presentata dai suoi rappresentanti; l'*Itala,* oltre a qualche vettura nello *stand* dell'*Auto-commerciale,* ha il solo *châssis* 28-40 pulito, ma non il 6 cilindri che tanto era stato ammirato a Torino; la *Spa,* l'*Aquila Italiana,* la *Rapid* mancano completamente, forse perché precedentemente impegnate per altre esposizioni all'estero (Madrid e Pietroburgo), che hanno luogo quasi contemporaneamente alla Mostra milanese.

Ricordo fra le novità lo *châssis* della *Florentia* con motore a 6 cilindri della potenza di 28-38 HP, con trasmissione a cardano; di concezione sobria e di lavorazione accurata; e la vettura leggiera *F.N.* con motore a 4 cilindri e con le valvole tutte da una parte, comandate da un solo albero, coi cilindri *desxaés* rispetto al piano mediano longitudinale dell'albero a gomito, come nelle Brasier. Il *baty* del motore ed il *carter* del cambio di velocità sono in ghisa; è questa una tendenza odierna che non tarderà molto a farsi strada e forse ad imporsi definitivamente, e che non posso che approvare incondizionatamente. Ma non è ancora questa la tanto sospirata vettura leggera a 4 cilindri, a prezzo conveniente. Non è abbastanza semplice perché possa costare poco al costruttore e quindi all'acquirente: in questo campo ancora molto progresso resta a realizzare. Né la vetturetta Zédel credo risponda allo scopo: il motore troppo poco potente, per quanto a 4 cilindri, non permette certo una carrozzeria a maggior numero di posti che due, ed anche non sono ancora applicati quei perfezionamenti,che introdotti sulle vetture potenti, hanno pure dato risultati soddisfacentissimi.

La *Società Meccanica Bresciana* espone uno *châssis* 18-20 HP che poco si scosta dal tipo comune, ma che ha qualche particolarità interessante: peccato che il suo tipo d'innesto ad un solo disco di dimensioni abbastanza notevoli non gli abbia permesso di adottare il volante-ventilatore; nel complesso la lavorazione è accurata, ed il tipo studiato.

Numerosi gli *châssis* esposti dalla *Diatto-Clément,* e dalla *Brasier,* raccolti nello *stand* imponente della *Società Anonima Fabbre e Gagliardi,* e della *Rénault,* che quantunque si sia fossilizzata nel suo vecchio tipo, ha però saputo ancora l'anno scorso nel *Grand-Prix* francese trionfare di tutte le vetture modernissime.

Delle case torinesi ricordo la *Junior,* col tipo 24 HP che ha trionfato recentemente a Verona, la *Standard* col suo ponte posteriore speciale di cui espone un campione di cui si può vedere il funzionamento, e la *Scat.* Le fabbriche riunite *Wayed Assauto,* hanno un bel campionario di bulloneria ed articoli affini per automobili e di dischi in acciaio per frizioni. Le *Officine Metallurgiche* nel loro grandioso *stand* hanno uno svariato assortimento di campioni della loro produzione, *châssis* in lamiera, pezzi stampati (bielle, assali, leve, ecc.), fusioni in ghisa malleabile ed acciaio. Della ditta. *Reina,* sono ammirate le molle di cui s'è fatta una specialità, ed i pezzi stampati e lavorati (assali, leve).

Completa la mostra dei magneti Bosch (presen-tata dalla ditta *Dèves e Friedmann),* che raccoglie tutta la serie dei magneti ad alta e bassa tensione, per motori ad uno, due, tre, quattro e sei cilindri; da quello per la leggera bicicletta a motore, a quello per la potente vettura da corsa.

In complesso esposizione variata ed animata, se non completissima; mancano le novità sensazionali, ma oramai il pubblico è abituato; segue l'incessante e continuo progresso che da anni va perfezionando quel capolavoro della meccanica che è l'automobile moderno, ed aspetta sempre senza che mai gli venga offerta la vettura leggiera, semplice, perfezionata, sicura, **a** prezzo conveniente.

Ing. A. Dainotti.

“La Stampa Sportiva”, 13 ottobre 1907, Torino [00300]

Inserzione Pubblicitaria

Il Dottor L. Vercelli – che, col signor Petrillo, sta compiendo un – giunto ad Odessa, venne invitato a prender parte alla Corsa Odessa-Nicolajeff e Vinse la Coppa della sua categoria e la Coppa di velocità assoluta.

La vettura, che aveva già compiuti più di 7000 Km., superando tutte le difficoltà delle strade, fu oggetto di ammirazione. Naturalmente essa era munita dei Pneumatici Dunlop che non conoscono pannes.

The Dunlop Pneumatic Tyre Go. (Cont.i) Ltd. - via Giuseppe Sirtori, n. 1A - Milano

Telefono: 12-70 - Indirizzo Telegrafico: Pneumatic.

“La Stampa Sportiva”, 27 ottobre 1907, Torino [00302]

Automobilismo ed areostatica alle grandi manovre italiane del 1907

La fastosa altezza cui è pervenuta l'industria automobilistica rappresenta pel mondo intero un momento solenne; momento che indica un *punto di arrivo* del pensiero meccanico vittorioso, e un *punto di partenza* per nuove conquiste.
E non da oggi!
Non da oggi, perché chiunque abbia avuto sotto occhio il volume degli *atti* del «Congresso internazionale automobilistico», organizzato dal *Touring Italiano* e *dall'Automobile-Club* di Milano, al tempo dell'ultima Esposizione, avrà notato, in modo speciale, le seguenti parole, che trascriviamo, pronunciate dal senatore E. Ponti, nella seduta inaugurale di quel Congresso: «... Par un soufflé ardent de vie, parmi « tant de merveilleuses inventions, apparait dans » l'arène, pour satisfaire de nouvelles aspirations et marquer de nouvelles victoires, *le majesteux et rapide automobile!* .... je n'hésite pas à affirmer que la glorieuse fortune s'annonce sous les anspices d'une transformatiou qui, des expériences actuelles, nous conduira dans des champs inexplorés d'activité féconde. L'usage de l'automobile n'est pas loin d'avoir conquis, par une subtile pénétration,un domaine facile dans *toutes les relalions sociales.*
«Gloire donc au triomphe de l'automobilisme, qui, gràce au secours intelligent de la mécanique, contribue à soulager et a dominer le tribut de douleur, de fatigue et d'argent, de la race humaine, *dans les luttes ardues de l'existence et de la conquête du bonheur».*
Quanto udimmo, quanto vedemmo e quanto leggemmo sinora, in siffatta materia, ha sempre più rinsaldata in noi la profondissima convinzione che come l'elica segnò la decadenza della navigazione a vela, così l’*auto* ha ormai segnato la decadenza della trazione animale. Di guisa che, di fronte a tale stato di cose, è ovvio rilevare che il trionfo della trazione meccanica impone agli eserciti un'indeclinabile metamorfosi, specialmente in quanto concerne il funzionamento dei servizi accanto ed a tergo delle truppe operanti. Chi non si trasforma, corre rischio di scendere poi, eventualmente, in campo con mezzi di azione antiquati, contro un avversario atto a rapidissime manovre, sposate all'automobilismo, e di andare quindi incontro a sicura sconfitta.
Ammettiamo benissimo che ad una novazione occorra un certo periodo di tempo per farsi apprezzare; ma riteniamo pure che la fase di gestazione sia ormai esuberantemente trascorsa, e che perciò il nostro esercito, tuttoché abbia fatto in queste ultime manovre un notevole passo innanzi, si risenta però ancora del difetto tradizionale di essere, desso, organismo di troppo lenta evoluzione. Attenti dunque alle sorprese! *Attenti*!*,* diciamo; perché chi si sveglia sorpreso, si sveglia male! Non vi sono — no — onde di cavalli, per quanto numerose, che valgano a sostituire i tesori di energia pratica e ideale dell'automobile. Le grandi gesta di questo portentoso, cospicuo trovato, sono inimitabili!
Per quanto riguarda più direttamente il nostro paese, è appena necessario di ricordare gli entusiasmi che i prodotti italiani destarono nelle varie esposizioni, gli osanna per cui i nostri fratelli batterono recentemente tutti i concorrenti nelle corse francesi e tedesche, il plauso mondiale — infine — per la miracolosa corsa di quindicimila chilometri, dal Pacifico all'Atlantico, guadagnata con macchina di invenzione e di costruzione italiana.
Un'era luminosa e titanica, per sublimi ulteriori successi, si è dunque dischiusa, per tutti in genere e per l'Italia in ispecie, nella storia dell'automobilismo come nel fecondo glorioso avvenire della trazione meccanica.
Sarebbe quindi per le nostre istituzioni militari una vera cecità se si procrastinasse ancora la riforma che s'impone agli ora lenti servizi al seguito delle truppe. Questi, costituiti come oggi sono, non permettono affatto alle nostre *grandi unità:* tattiche (*divisioni*), logistiche (*corpi d'armata*) e strategiche (*armate*)*,* di muovere con la necessaria velocità e libertà di manovra, perché avvinti a ristretta cerchia di vene alimentari.

E' cosa ormai risaputa che gli eserciti moderni, pel fatto della loro aumentata mole, per l'impiego di potenti e perfezionate armi, per il rapido consumo di munizioni, per il vertiginoso, fulmineo logorio delle schiere, e per tutte le altre esigenze che ne fanno oggi un meccanismo più perfetto, ma più complicato e più gigantesco, che in passato non fosse, debbono inesorabilmente trarre partito da tutti i nuovi trovati, da tutti i progressi delle scienze e delle industrie, se vogliono alleggerire la catena che li rende schiavi dei servizi.
Qualche esempio gioverà a meglio chiarire la tesi. Nel 1818 le truppe piemontesi rimasero oltre un mese inerti dinanzi a Peschiera in attesa del parco d'assedio avviato colà da Casale in barconi pel Po. Nel 1849, a Novara, gli stessi piemontesi, dopo la battaglia, si sbandavano, affamati per la città, in cerca di pane. Nel 1859 a Magenta, a San Martino, a Solferino, numerosi feriti rimasero tutto il giorno e tutta la notte abbandonati per difetto di celeri soccorsi e di proporzionato numero di ambulanze. Nello stesso anno 1859 la marcia degli alleati su Milano fu oltremodo ritardata per penuria di vettovaglie.
Per venire ad esempi più recenti, ricordiamo che nella guerra del 1870-71 i prussiani, sotto Parigi, furono costretti a differire di circa tre mesi il bombardamento della piazza perché tutto il carreggio regolare e quello requisito nelle vicinanze essendo impegnato pel servizio dei viveri, si dovettero attendere per portare pezzi, munizioni ed attrezzi in posizione mille veicoli e duemila cavalli incettati in Lorena. Ricordiamo pure che a tergo dell'armata prussiana, la quale aveva investito Metz, vi erano bensì oltre duemila vagoni di derrate, ma, per difetto di trasporti, tali generi alimentari non poterono raggiungere le truppe e si deteriorarono. E**,** per finire, venendo ad un esempio recentissimo, rammenteremo che se dopo Hai-cheng, Yentai, Liao-yang, Mukden, Tieling, i giapponesi non poterono inseguire *a fondo* i russi e cogliere tutti i frutti delle loro vittorie, ciò fu solo perché questi ultimi, ripiegando sulle proprie basi di rifornimento, potevano fare marcie più lunghe e rifornirsi sempre, mentre i giapponesi allontanandosi sempre più dalle loro basi e sprovvisti di celeri mezzi di locomozione, non potevano di troppo arrischiarsi innanzi, senza prima avere assicurato l'afflusso a tergo delle necessarie risorse da bocca, da fuoco, ecc.
Una ricca dotazione di automobili avrebbe senza dubbio permesso ben altro impulso di inseguimento ai giapponesi, ben altri successi!
Adunque «chi ha tempo, non aspetti tempo!». D'altra parte si pensi che noi italiani abbiamo scarsezza di produzione equina e che perciò nel 1859, allo aprirsi della campagna, dovemmo chinare il capo ai fotissimi dazi imposti dalla Svizzera per rifornirci di quadrupedi. Insomma quanto più avremo coltivate l'*auto,* tanto meno ci occorrerà il quadrupede e tanti meglio funzioneranno i nostri *servizi.* Ecco l'odierno aforisma, che vale tutto un vangelo logistico!

Ciò premesso, vediamo a che punto siamo in materia di automobilismo militare, per i varii esperimenti sinora compiuti nell'esercito nostro.
Lo diciamo subito: Alle manovre di quest'anno sul Ticino, i servizi funzionarono splendidamente, e l'automobilismo fu il principale e più potente fattore di riuscita, quale *mai* per il passato erasi veduto. Però il caso è di pace, non di guerra, dove ben altro sarebbe occorso.
Veramente, poiché la trazione automobile comprende, oltre le essenze, l'elettricità, l'aria compressa e l'aria liquida, anche quell'indomabile eterno sovrano che è il vapore, ci corre dovere di ricordare che, un quarto di secolo fa, l'autorità militare ritenne di avere supplito alla insufficienza della produzione cavallina ed assicurati i grandi trasporti dell'esercito con l'acquisto di *locomotive* stradali. Senonchè l'eccessivo peso di tali macchine (da 15 a 20 tonnellate), la loro poca sicura manovra, i guasti che esse producevano sulle strade, le difficoltà di transito su opere d'arte, disadatte a resistere a pesi oltre le otto-dieci tonnellate, la povertà di forze della caldaia e quindi la necessità di diminuire i carichi nelle salite, oppure di fare frequenti soste per metterla in pressione, fecero abortire le concepite speranze.
Le cose rimasero stazionarie per una quindicini d'anni, finché per miglioramenti meccanici e per impiego del vapore ad alta tensione, producentesi in piccole caldaie a celere vaporizzazione, fu possibile dare vita a vetture automobili di peso leggero e di forza uguale, o maggiore, a quella delle abbandonate locomotive. Ma l'esperimento largamente fatto in Francia ebbe da noi poca eco; e

appena nel 1903 si presentò alle grandi manovre nel Veneto uno di questi tipi per trasportare biade e foraggi al seguito della divisione di cavalleria; mentre faceva pure la sua apparizione l'automobile campale, per esclusivo trasporto di persone.
Solo nel 1905 intervennero alle grandi manovri della Campania alcuni carri automobili (c*amions)* adibiti però a trasporti di paglia o di fieno. Nel 1906[?] alle manovre di gruppo alpino si cominciò finalmente ad usare i *camions* per il trasporto della carne fresca da Brescia a Vestone e dintorni, finché le grandi manovre di quest'anno, limitatamente ai bisogni di pace, costituirono per il funzionamento dei servizi nel nostro esercito un vero avvenimento automobilistico.
Venne costituito un *parco automobilistico.* composto di vetture per persone, di carri (*camions*) per trasporti di derrate e di motocicli. Venne pure riunito al parco automobilistico un *auto carro di sanità* inviato alle manovre, in esperimento, dalla ditta Hermes; e fu invece aggregato al parco automobilistico la *auto stazione radiotelegrafica* ideata da Marconi sul finire dello scorso anno.
Le vetture per persone sommavano a settanta, delle quali solo ventitré appartenenti all'amministrazione militare. Le rimanenti quarantasette erano di *volontari* accorsi all'appello dell'autorità militare. Furono, i volontari, persone di ogni ceto, e si notarono spejcialmente tra essi nomi conosciutissimi, come quelli del duca e del conte Visconti, del Marsaglia, del Bal[...], del conte Carnevali, del marchese Rangoni, del [...] Leopardi, del De Negro ed altri. Fra i varii tipi macchine prevalsero quelli della *Fiat,* della *Fides,* della *Florentia,* della *Diatto-Clément,* ecc.
Tutte queste vetture-automobili servirono al trasporto quotidiano dei comandi, dei giudici di campo, informatori, degli ufficiali esteri, degli ospiti, dei giornalisti, ecc.; e di giorno, di notte, al sole, alla pioggia, fecero un servizio continuo, encomiabilissimo, insuperabile, senza limiti di distanze.
I *camions* intervenuti furono venti, dei quali solo sette dell'amministrazione militare, e tutti del [...] *Fiat* (Torino). La ditta Bianchi (Milano) doveva ridarne anche essa *due,* ma non erano pronti. Lo [...] ora, e ciò porterà per la fine del 1907 la dotazione di *camions* del Ministero della guerra alla cifra, tutt'altro che cospicua, di *otto* carri automobili!
I *camions* appartenevano a varii tipi. Vi era il mo[dello] 1905 da *24 HP* per carico di quattro tonnellate, quello stesso già impiegato alle grandi manovre 1905 nella Campania. Vi era altro tipo di *camions* [28] HP pure per quattro tonnellate di carico e vi [erano] taluni tipi più leggeri da 18 HP (modello 1907) [...]tati a due tonnellate di carico
Tutti questi *camions*, assegnati alle intendenze di [..]ata, furono adoperati con felicissimo esito per [...]evamenti, per acquisti e per distribuzione dei [viveri] alle truppe, compresa la *carne fresca.* Essi fe[cero] un *servizio eccellente* non solo nella *continuità*, [ma] anche nella *celerità,* la quale non venne mai meno perché, fra gli altri pregi, questi carri-automobili [sono] di pronta e facile riparazione. Accadde invero [...] che urtando uno di questi *camions* contro un [para]carro, ed essendosi spezzata una *manotte* (1)*,* in [men] che si dica la parte infranta fu subito sostituita da altra di ricambio, ed il *camion* riprese la sua [via] riguadagnando il tempo perduto, cosa che ad un [carr]o comune non sarebbe certo stato possibile.
Il magnifico servizio prestato dai *camions* pel trasporto delle derrate fu senza eccezioni. Ma pur desiderando noi, vivamente, che si risolva la questione [della] ruota elastica sì che valga a sostituire la ca[mera] aria col copertone, per potere in avvenire portare carichi superiori alle quattro tonnellate siamo però, allo stato presente delle cose, conve[...] che *più pratici camions* si dimostrarono quelli da [] *tonnellate,* appunto perché si prestano ad essere [...]ati con le gomme.
L'auto-carro di sanità della ditta Hermes di Na[...] 24-28 HP, o vettura-ambulanza, come dai [...] viene definita, prestò pure splendido, infaticabile [serviz]io Ritenemmo superfluo ritrarne fotografia, perché il carro è esteriormente perfettamente simile [alle] imbulanze militari conosciutissime, le quali in [altri] presidii del regno fanno il giro dei quartieri [per ril]evare quotidianamente i malati e condurli [all'ospe]dale Nell'interno del carro ai consueti sedili [sono] sostituiti letti o barelle portatili. Sul dinanzi [v'è] posto per altri malati. Insomma, a noi parve di grandissima utilità, specialmente nel riflesso [...] servizio sanitario negli eserciti moderni si è [fatto] importante, più delicato, più complesso, più [vita]le, sia per le perfezionate armi, sia per le mu[tate] modalità di lotta, e sia, infine, pei progressi [delle] scienze mediche e della civiltà.

[Infi]ne, la *stazione mobile* radio-telegrafica del Mar[coni] della quale tanto si parlò sul finire del 1906, [...] motore vale alla trazione come alla genera[zione] dell'energia elettrica.
Questo fu l'unico carro-automobile che, fatalmente, [per la] sua pesantezza e per le conseguenti difficoltà [...]vere attraverso i campi, non fece buona prova, genio di Marconi è ben supremamente atto [a ...]vere co1 tempo alla sua *stazione* tali difetti *di* [...].
Da ultimo affluirono alle manovre quarantacinque *[riserv]isti* con le rispettive macchine, dei quali *qua[...] volontari,* pel disimpegno di corrispondenze ed [...] per il trasporto di oggetti di lieve peso in [...]rezione. Ed altresì questa piccola macchina, [...] *semi-auto* che tanto urta i nervi del viandante, [...] utile impiego in manovra, per economia, per [velo]cità, per meccanismo, per resistenza, per pron[ta] celerità di servizio.
[Riass]umendo, tiriamo dunque un grande respiro e [ringraz]iamo gli dèi per il buon passo innanzi che si [fece] alle manovre di quest'anno in materia di automobilismo. Ma ben altro ci vuole per assicurare [servi]izi in caso di guerra per tutto un esercito, [come] si può desumere dagli esempi che abbiamo più [su] riportati!

Invero, l'efficacia del *servizio sanitario* sta tutta nel suo *pronto* e *ricco* funzionamento; quello di *vettovagliamento* deve valere la *certezza* di sana, regolare e quotidiana alimentazione di centinaia di migliaia di soldati; quello delle munizioni, manco a dirlo, deve essere *infallibile;* ed anche quello del genio con la zappa, col filo elettrico, senza fili, in *auto,* per aria, per terra, deve essere in grado di corrispondere a tutti i casi di *urgenze immediate.* Pur lasciando perciò in disparte i servizi di minore impellenza (trasporti ordinari, poste, veterinaria, lavori stradali, allestimenti difensivi, ecc.), allo stato attuale delle cose ci chiediamo: Può presumere l'autorità militare italiana di avere pel caso di guerra assicurato i servizi alle grandi masse che oggi scendono in campo? Dopo quanto abbiamo esposto, riteniamo superflua ogni risposta, ogni ulteriore dimostrazione che lasciamo con sicura fede al criterio del lettore.

In quanto al servizio areostatico, mentre nelle manovre del 1903 e del 1905 gli areostati furono usati con molta frequenza, invece nelle manovre di questo anno il relativo *parco da campo,* che è ora non più frazionato, ma riunito in *uno solo* coi due involucri da 450 e da 250 mc., fece ascensioni a scopo di esplorazione due volte sole, e cioè il 1° ed il 2 settembre prossimo passato. Ma ci affrettiamo a rilevare che ciò avvenne unicamente perché nel periodo in cui i due partiti manovranti si trovarono immersi nella zona alpestre o collinosa, fu possibile spiare le mosse delle truppe dalla cima di tanti e tanti «vecchi testimoni del tempo antico».
Quello però che dobbiamo, possiamo e vogliamo dire, si è che anche in questo genere di servizio mentre tutti i principali Stati d'Europa hanno il loro *dirigibile* sui tipi della *Ville de Paris,* la *Patrie,* il *Parseval,* il *Gross,* il *Nulli Secundus* (non importa se ora infranto, a terra, da un uragano, mentre riposava), e mentre l'*Aero-Club* di St.Louis ha indetto pel 22 ottobre corr. una gara di dirigibili, l'Italia in quest ordine di idee non ha ancora iniziato nemmeno un qualsiasi tentativo...
Eppure non mancano da noi gli elementi intellettuali atti *a creare,* quando si pensi che la nostra bravissima brigata *specialisti del genio* tenne, durante 1'Esposizione di Milano, brillantemente il proprio posto fra le multiple rappresentanze europee; quando si pensi che, in quel tempo, dodici palloni italiani eseguirono ben 133 ascensioni, con 390 areonauti comprese 24 signorine e signore, fra cui fuvvi S. A. R. la duchessa d'Aosta; quando si pensi che si deve a tale brigata specialisti se, tredici anni or sono due arditi ufficiali (il Moris ed il Del Fabbro) si lanciarono, senz'altra guida che la loro audacia, in un areostato da essi costrutto e compirono quella prima ascensione libera, dalla quale ebbero poi vita il parco areostatico militare italiano, nonché la *Società aero-nautica nazionale,* che ha sezioni in Roma, Milano e Torino; tutti elementi, questi, che dànno ora impulso a centinaia di ascensioni libere sulla nostra ristretta penisola, malgrado i pericoli di un Adriatico infilato dai venti (in tutta la sua lunghezza) e di un Tirreno infido per temporali e bufere...
Dunque?
Dunque, poiché non mancano a noi, come giammai mancarono, né intelletti, né competenze audaci, nè risolute energie, così la questione si riflette sempre nella solità apatia dei governanti italici, che

in areonantica, come in automobilismo, e come in tante e tante altre cose, non sanno incoraggiare e promuovere le singole iniziative, le quali, anzi, vengono spesso contrariate dal più irriducibile misoneismo.
Cosi gl'italiani, attraverso la storia, sogliono sempre confermare la loro fama, di essere cioè primi, o fra i primi, a *pensare*; ma sempre ultimi ad *arrivare.*
Ma speriamo, *speriamo!* Lo *sperare non disturba!...*

(1) [Attre]zzo che assicura l'estremità anteriore delle balestre al [...] del carro.

Roma, ottobre 1907.

Colonn. A. Tragni

"La Stampa Sportiva", 03 novembre 1907, Torino [00303]

La corsa dalle vetturette sul circuito della Targa Florio in Sicilia *(22 ottobre 1907)*
Il record del francese Naudin battuto di più di mezz'ora

La partenza.
Alle ore 6,55 la prima vetturetta partente si avanza al traguardo.
E' una *De Dion-Bouton,* quella stessa su cui il cav. Florio ha fatto tante splendide corse. E' al volante il simpatico cav. Paolo Tasca (colore nero) che ha come meccanico il suo *chauffeur* Anello.
Alle ore 7 precise lo *starter* cav. Lucio Tasca dà il segnale di partenza e la vetturetta si slancia con un buon *demarrage* sul rettilineo.
Dopo tre minuti parte la seconda macchina, anch'essa *De Dion-Bouton,* guidata dal barone Stabile (colore grigio), meccanico Melis.
Parte terzo il cav. Guido Airoldi, il biondo *amateur,* che nella corsa di Brescia per la Coppa Florio si rivelò guidatore di prim'ordine. Il fratello conte Cesare Airoldi gli sta attorno, raccomandandogli la massima prudenza (egli conosce l'audacia del fratello) e gli augura buona corsa.
La macchina è una *De Dion,* meccanico Li Brizzi (colore arancio).
Quarto partente è il marchesino De Seta (colore viola), anch'egli con una *De Dion,* meccanico il valente Giovanni Dabbene.
Quinto a partire è il sig. Anzon (colore acciaro), meccanico Diana. L'Arzon, che è al suo debutto nelle corse automobilistiche, pilota una *Florentia.*
Parte sesto il cavalier Florio (colore rosso). Tutti i presenti gli si fanno intorno e gli augurano buona *chance.* Gli obiettivi dei fotografi lavorano con alacrità sorprendente. Pochi secondi prima della partenza il motore si ferma.
Tutti temono una *panne* prima della partenza. Il meccanico Ravetto salta dalla vettura, alza la *capotte* che copre il motore e in un baleno il *teuf-teuf* risuona violentemente. E la partenza si effettua con qualche secondo di ritardo fra gli applausi fragorosi dei presenti
La lievissima perdita di tempo è compensata da un magnifico *demarrage* che il cav. Florio inizia a venti metri dal traguardo.
Il *virage* di partenza è fatto con audacia e la vetturetta scompare subito agli occhi degli astanti.
Anche il cav. Florio guida una *De Dion.*
Settimo a partire è il barone Francesco Cammarata (colore giallo), un altro *sportsman* che gode infinite simpatie nel nostro mondo sportivo. Come meccanico ha Lino e pilota una *De Dion.*
Parte ottavo il signor Mollica (colore verde), vetturetta *De Dion,* meccanico Benvenuto: un ragazzino appena quattordicenne.
Nono ed ultimo partente è Norman Olsen (colore celeste), l'inglese dalla faccia rubiconda e completamente rasa come un curato di campagna.
La vetturetta à una *Sizaire-Naudin*, meccanico Li Vigni.
La partenza di Olsen è salutata da un caloroso applauso.
Sono le ore 7,24.
Il pubblico abbandona il traguardo e si riversa sotto gli ombrelloni sapientemente collocati dal Comitato e nel caffè ove si fa una prima colezione.
I commenti e le previsioni sono disparati.
Ognuno ha il suo corridore favorito.
Il totalizzatore fa buoni affari.
Maggiormente quotati sono Florio, Tasca, Airoldi, Cammarata, Olsen.
Si prevede che gli altri faranno una buona corsa; ma che difficilmente, a meno di accidenti, potranno spostare i primi cinque.

Il 1° e 2° giro.
Alla fine del primo giro i corridori passano al traguardo di Castelbuono in quest'ordine:

Tasca, ore 2,35; Florio, ore 2,41; Airoldi, ore 2,44; Cammarata, ore 5,42; Stabile, ore 3,9; Olsen, ore 3,2; De Seta, ore 3,30; Mollica, 4,2.
I primi quattro hanno battuto di molto il tempo che Naudin, il vincitore della Coppa delle vetturette del 18 aprile scorso, ha impiegato per il primo giro, cioè ore 3,49. Dopo il primo giro, si ritirano Anzon, De Seta e Mollica.
Il primo per la rottura dell'asse anteriore; secondo per la rottura del cardano, il terzo per varie *pannes.*
Alla fine del 2° giro passano: 1° Tasca, impiegando ore 6,15; 2° Cammarata, ore 6,29; 3° Stabile, ore 7,3; 4° Olsen, ore 7,39; 5° Airoldi, ore 8,8.
Il cav. Florio presso Castellana ha dovuto rinunciare alla corsa causa un incidente alla ruota anteriore.
In un *virage* insensibile una delle due ruote anteriori senza alcuna causa è andata in pezzi e i raggi saltarono tutti fuori dal cerchio.
Con un vigoroso colpo di freno il cav. Fior[..], fermò la vetturetta e fu evitata ogni disgrazia.

L'arrivo. La vittoria del cav. Tasca
Verso le ore 14, quando si comincia a preveder, prossimo l'arrivo del cav. Tasca, le tribune si animano e tutti gli *sportsmen* si affollano al traguardo.
Alle ore 14,16, il cav. Tasca arriva come un fulmine.
Un applauso caloroso, lunghissimo saluta la sua splendida corsa.
Egli ha impiegato per il secondo giro ore 3 39'40" 1/5 e complessivamente per i due giri ore 7 16' 8".
Il cav. Tasca con la sua corsa regolare e veloce batte di più di mezz'ora il tempo impiegato dal francese Naudin, ed ha mantenuto per l'intera corsa una media oraria di quasi 42 chilometri l'ora.
Oltre alla Coppa dello *Sport Club* il cav. Tasca guadagna la Coppa Cammarata, avendo fatto il giro più veloce.
Secondo arriva il barone Cammarata.
Egli ha impiegato per il secondo giro in ore 3 46' 26" 4/5 e complessivamente per i due giri ore 7 37' 2".
Cammarata vince il cronometro d'oro dono di cav. Florio.
Terzo arriva il barone Stabile.
Ha impiegato per il secondo giro ore 4 4' 50"e complessivamente per i due giri ore 8 11' 55".
Il barone Stabile vince la Coppa del Sindaco ed una medaglia d'argento.
Quarto arriva il cav. Airoldi e impiega per secondo giro ore 5 20' 54" e per i due giri ore 9 9' 21" 1/5.
Egli guadagna l'orologio d'oro dono del Prefetto.
Airoldi ha avuto un gran numero di *pannes* ma ha fatto tuttavia una bella corsa.
Ad Olsen, che nelle corse automobilistiche sembra ormai un predestinato, si rompe una ruota ad otto chilometri dall'arrivo e non può giunge al traguardo perdendo il quinto premio.
[...]

“La Stampa Sportiva”, 17 novembre 1907, Torino [00305]

Le esposizioni automobilistiche della stagione

Mentre andiamo in macchina due grandi Mostre aprono i loro battenti. Il *Salon* di Parigi e quello di Londra, richiamano al *Gran Palais* presso la Senna ed all’*Olympia* presso il Tamigi la folla sportiva del mondo intero.
Non è ancora terminata l'era propizia alle esposizioni. Esse necessitano e sono d'aiuto al commercio ed all'industria dell'automobile. Una mostra annuale ed una sola ma completa occorre, e basta a ciascun paese.
Come in Francia, così in Italia questo anno avremo un solo *Salon,* quello di Torino, che per 1a quinta volta sorgerà nell'incantevole parco del Valentino.
Nell'attesa che la Commissione Esecutiva della V Esposizione Internazionale di automobili (18 gennaio-2 febbraio) ci faccia noto il programma dei concorsi e delle gare sportive che si svolgeranno [...] quella quindicina, è d'uopo constatare che l'interessamento per parte dei costruttori e degli Industriali per quella Mostra italiana va man mano crescendo. Nonostante che pochi giorni siano trascorsi dalla diffusione dei regolamenti, la Commissione ha già ottenute varie adesioni, altre numerose verranno ancora, quando industriali e commercianti avranno fatto ritorno dal *Salon* di Parigi, che si inaugurerà martedì prossimo.
La sua data è ormai nota in ogni parte del mondo per la grande pubblicità che la Commissione ha giustamente creduto doveroso di fare, non mancandole l'appoggio dei Clubs esteri e internazionali e delle Associazioni sportive. E questa *réclame* sarà più particolarmente continuata al *Salon* di Parigi per cura del Touring Club Italiano, sempre pronto a mettere a disposizione di Comitati ed enti la sua energia e potenza per tutto quanto ridonda ad onore dello sport e dell'industria italiana.
Nello *stand* del T. C. I. a Parigi i visitatori di quel *Salon* potranno ammirare il cartello *réclame* della Mostra torinese; in un altro quadro D. Gaido di Torino ha umoristicamente ricordato il crescente sviluppo delle quattro Mostre torinesi.
Per intanto ricordiamo che le iscrizioni si chiudono il 30 corrente novembre, alla sede dell'Automobile Club di Torino.
Il giorno 11 novembre si è inaugurata l'Esposizione di Londra. Il Duca di Connaught, fratello di re Eduardo, ha inaugurato questa VI Esposizione annua di automobili all'*Olympia*.
Il Duca di Connaught ha percorso le sale dell'Esposizione e si è fermato particolarmente dinanzi alla vettura storica *Itala* montata dal principe Borghese nel suo viaggio Pechino-Parigi.
Le decorazioni degli *stands* hanno quest'anno raggiunto un lusso strepitoso. Anche l'interno della navata è tutto decorato a nuovo e degli ascensori elettrici sono stati messi per il servizio della galleria superiore; un'innovazione questa che è apprezzatissima perché mette in facile comunicazione gli espositori del piano terreno con quelli di sopra, dove specialmente hanno trovato posto i fabbricanti e rappresentanti di accessori e pezzi staccati.

Diciotto fabbriche italiane prendono parte al *Salon* di Parigi, inauguratosi il 12 novembre nel *Grand Palais.* Esse sono: Automobili Alba, Aquila Italiana, Ing. Attilio Franco di Sesto San Giovanni, Edoardo Bianchi, Brixia-Züst, F. A. Standard, F. I. A. T., Florentia, H. I. S. A., Isotta-Fraschini, Itala, San Giorgio, Società Esperia, Rapid, S. P. A.; O. T. A. V., Rossi, Soldati.
Il Touring Club Italiano pure vi partecipa come negli anni precedenti, organizzando un grande Salone nel quale figurerà la dimostrazione di tutto quanto l'istituzione ha fatto in favore del ciclismo e dell'automobilismo, sin dal loro nascere, con impianto di servizi, convenzioni doganali, segnalazioni stradali, miglioramento strade, affinamenti e benzina e meccanici, miglioramento alberghi, pubblicazione d'indole e d'interesse turistico, ecc.
Il Touring Club Italiano, mentre in tal modo espone in sintesi tutta l'opera da esso compiuta in favore dello sviluppo del turismo in generale e del movimento dei forestieri in Italia, mette come di consueto a disposizione il proprio Salone agli industriali italiani che si trovano colà numerosi come

espositori e come acquirenti, alla stampa italiana ed estera ed ai rappresentanti delle Associazioni confederate.
Il Touring Club Italiano farà anche il suo Salone centro di propaganda per la Esposizione 1908 di Torino e per le complesse manifestazioni ed i festeggiamenti di Piacenza nel venturo anno, per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Po.
Per cordiali accordi di concessione del Touring Club Italiano, l'Automobile Club di Milano partecipa pure al *Salon* di Parigi, accanto al Touring, a dimostrazione della varia sua opera esplicata nei concorsi e nelle corse, le maggiori che si siano organizzate in Italia ed a propaganda delle sue iniziative a venire.
Dell'importante Mostra pubblicheremo una interessante corrispondenza del nostro inviato speciale nel prossimo numero, il quale conterrà pure ricche e numerose illustrazioni degli *stands* italiani.

“La Stampa Sportiva”, 24 novembre 1907, Torino [00306]

Il decimo Salone dell'Automobile a Parigi
II successo.

La *Decennale,* come la distinsero quest'anno i giornali parigini, si è inaugurata il 12 novembre, ed alla cerimonia inaugurale ha assistito la massima autorità fraucese, il presidente della Repubblica signor Fallières. Il corteo presidenziale, circondato da una coorte di agenti, ha percorso lentamente le ampie navate del Grand Palais, soffermandosi di tanto in tanto dinanzi alle ditte più importanti. Il Presidente ha visitato anche gli *stands* delle ditte italiane, e dinanzi a quello dell'*Itala* e della *Fiat* si è intrattenuto per qualche minuto a discorrere intorno alla vittoria del principe Borghese e di Nazzaro. Il corteo, giungendo alla sezione degli abiti ebbe la sorpresa di scorgere un gruppo di figure di cera che rappresentano al naturale Fallières, Clemenceau e altri ministri e personaggi politici in atteggiamenti curiosi.

Il presidente Fallières fu il primo a sorridere dello scherzo. Un altro scherzo che lo ha divertito fu quello preparatogli da una fabbrica di pneumatici. Un pallone dalla forma di gigante salutò il Presidente al suo passaggio e poi si sgonfiò con un sospiro.

Lo spettacolo serale è riuscito quest'anno veramente eccezionale. Basti dire che l'illuminazione costa 3000 franchi all'ora e che vi sono più di 200.000 lampadine distribuite sopra fili che formano un percorso complessivo di 30 chilometri.

La festa della luce è coronata da un faro potentissimo che irradia i suoi fasci da 300 metri di altezza sulla cima della torre Eiffel.

La Mostra attuale fa in certo modo assistere alla rapida evoluzione della formidabile industria, e anche da questo punto di vista essa offre un interesse veramente eccezionale. E' una evoluzione di una rapidità sorprendente; ma vi è un piccolo angolo della mostra che suggerisce una speranza anche più audace. E' l'angolo della sezione retrospettiva, dove sono raccolti alcuni modelli di vetture di 15, 20, 25 anni fa. Accanto alle ultime vetture snelle, eleganti, dagli organismi poderosi e delicati, quei vecchi modelli sembrano datare da parecchi secoli. Il progresso compiuto in così breve volgere di tempo, un decennio o poco più, appare così meraviglioso, che lo sfarzo di luce profuso intorno alla Mostra appare degno del prodigioso avvenimento.

La Mostra occupa, come è noto, il grande palazzo delle Belle Arti ai Campi Elisi, che fino a pochi giorni or sono ospitava ancora i quadri e le statue del Salone d'Autunno. La immensa navata centrale è stata trasformata come per incanto ed offre un colpo d'occhio magnifico. E' una festa di colori e di eleganza che di sera, alla luce di migliaia di lampade policrome, assume un aspetto fantastico.

Il lampadario che sta nel mezzo della cupola pesa più di tre tonnellate ed è rutilante di luce. La base rappresenta un gigantesco diamante a miriadi di faccette: veli trasparenti dalle sfumature delicate temperano alquanto lo splendore dell'illuminazione interna.

Nel mezzo della navata un palco d'onore è riservato alle vetture vincitrici del gran premio automobilistico di Francia. Prima è la *Fiat II* di Nazzaro, tutta rimessa a nuovo, e dipinta di un colore rosso vivo: le stanno accanto una *Renault* e una *Darracq.* Le ditte italiane rappresentate alla Mostra sono 18 e quasi tutte occupano lo spazio della navata di fronte all'ingresso principale.

Nelle navate inferiori e sui loggiati espongono le ditte degli accessori, pneumatici, impermeabili, ecc. Un'ampia tettoia eretta sulla spianata dell'altro capo del ponte Alessandro III, e sormontata in lontananza dalla cupola dorata degli Invalidi, ospita l'interessantissima mostra retrospettiva, quella dei canotti automobili e quella delle vetture pesanti da trasporto.

Attraverso gli "stands,,

Tutti i francesi, dalle più spiccate autorità allo studente, dal benestante alla *midinette,* hanno visitato più volte ed ammirato la raccolta lussuosa e strabiliante di vetture che stanno oggi al decimo *Salon*

dell'automobile, e non pochi complimenti sono toccati all'industria italiana, la quale, come sempre, si è presentata seria e potente e tale da non temere concorrenza.
Come si vede quindi, un successo dei più belli, e tale che non si sarebbe potuto desiderare maggiore.
Riepilogando, parleremo in succinto degli *Stands* italiani, riproducendo qui quanto ha interessato già la stampa italiana e francese.
Fabbrica «Alba». — L'hanno battezzata vettura austriaca, ed è invece creazione italiana. Nella visita presidenziale il signor Fallières si è fermato lungamente avanti allo *Stand* di questa Casa, ammirando la 4 cilindri di 45 cavalli, una creazione che merita veramente un esame coscienzioso e lungo.
La vettura *Alba* riassume veramente tutto: solidità, resistenza, leggerezza, perfetto maneggio sulla strada, eleganza e comodità; tutte qualità che sono la sua distinzione. Questa marca è assai temuta dalla concorrenza francese, perché numerosi sono gli intenditori che le hanno accordata la loro preferenza.
Fabbrica «Bianchi». — La Casa Bianchi ha esposto dei *châssis* d'una perfezione veramente ammirevole.
La Casa Bianchi espone una vettura della forza di 40-50 HP, montata con carrozzeria da turismo e nella quale è applicato un nuovo dispositivo semplicissimo per la messa in marcia automatica. Questo dispositivo è concessione esclusiva pel 1908. Espone ancora due *châssis,* uno di 70-90 HP, ed uno di 14 HP, quest'ultimo con tre velocità e marcia diretta in terza, assai preferito dai compratori.
Fra le novità presentate dal Bianchi occorre ricordare il nuovo carburatore, i freni interni e le ultime modificazioni al *grasseur.* La Casa Bianchi ha concluso un contratto col signor Tansky per l'apertura di un'Agenzia Bianchi a Pietroburgo. Ciò significa che i limiti di simpatia della Casa Bianchi si allargano in modo lusinghiero.
Fabbrica «Esperia». — Fra gli *Stands* più ammirati, conviene citare quello di questa Casa Bergamasca, dove sono esposti dei meravigliosi *châssis.* Specialmente il *châssis* 20 HP di 4 cilindri in un sol blocco, e il *châssis* corrente di 40 HP sempre a 4 cilindri, resi alla pari. Le vetture *Esperia* sono adunque rimarcabili per la loro semplicità. Si tratta d'un materiale di qualità superba vetture ben finite, comode per viaggiare e perfette sotto ogni punto di vista.
Fabbrica «Fiat». — E' la trionfatrice del 1907 con le vittorie di Sicilia, di Germania, di Francia. La madre dell'automobilismo italiano. Non poteva quindi mancare. Espone due *châssis* e tre vetture. Dei *châssis* è ammiratissimo un sei cilindri (di gran passo, con semplicità e leggerezza d'assieme,
La *Fiat* ha lanciato pel 1908, oltre ai tipi già noti favorevolmente 18-24 e 28-40 HP a 4 cilindri a catena, tre nuovi tipi: un tipo 4 cilindri 20-30 HP a cardano e un tipo 6 cilindri 35-45 HP a catena.
Il successo del 1907 è certo la vettura a cardano 15-30 HP per il servizio di lusso in città. Nazzaro, Lancia e Wagner, i guidatori mondiali di questa marca, si presenteranno ai grandi cimenti del prossimo 1908, più fidenti e più audaci che mai, guidando tre nuovi modelli *Fiat.*
Brava *Fiat!* Così si difende il prestigio nazionale!
Fabbrica «Florentia». — Sempre di bene in meglio la *Florentia.* Non presenta novità marcate, ma in complesso si nota in tutto il suo materiale una continuata perfezione meccanica ed un gusto dei più delicati. *Châssis* più snelli, più semplici e più leggieri. Ecco le prerogative di quanto espone la Casa fiorentina, sempre il tutto contornato da quella leggiadria che è carattere proprio del suo paese.
Fabbrica «Itala». — Il presidente della Repubblica Francese ha fatto una lunga visita allo *Stand*, ed ha ammirato i nuovi modelli 1908. Il successo per la marca italiana è stato decisivo; all'unanimità i *châssis* presentati sono stati trovati una vera perfezione industriale. Dalla 14-20 HP a cardano, per sole lire 10.500, alla potente 6 cilindri 60-75 HP, così superbamente robusta e di grande velocità.
L'Itala ha chiuso il bilancio del 1907 con la splendida vittoria sulle strade bresciane. A giusta ragione il 1908 s'apre per essa colle più lusinghiere speranze d'un buon proseguimento!
Fabbrica «Isotta-Fraschini». — Prerogativa di questa Casa la distinzione. Essa non ha mai indietreggiato di fronte a spese e sacrifici pur di migliorare e rendere impeccabili i propri prodotti. Quanto essa ha esposto al *Salon* di Parigi ne è una prova delle più evidenti. E tutto questo, con

grande semplicità, quasi che la *Isotta-Fraschini* non fosse la grande marca nazionale che ha vinto quest'anno cosi brillantemente la Coppa Florio, innanzi a un formidabile lotto di concorrenti nazionali e stranieri. Troviamo nello *Stand* un *châssis* 14 HP a cardano, a 4 cilindri, velocità 45 km. all'ora; un *châssis* 18-24 HP a catena, a 4 cilindri, velo-cità 65 km. all'ora, prezzo lire 14.000; un *châssis* 40-[...] HP, trasmissione a catena, a 4 cilindri, velocità chilometri 80 all'ora, prezzo lire 18.000; un *châssis* 40-45 HP, a catena, a 4 cilindri, velocità [...] chilometri all'ora, prezzo lire 20.000; un motore [...] HP**,** a 6 cilindri, prezzo dello *châssis* L. 15.000**.** Inutile dire che questo *Stand* è fra i più frequentati e che le ordinazioni numerosissime giunte alla Casa sono ben meritate, trattandosi d'una [...] che onora veramente l'industria italiana.

«0. T. A. V.». — Le Officine Turkheimer per automobili e velocipedi presentano, oltre alle vetture *Junior*, dei modelli di vetture e vetturette [...] sotto le apparenze di veicoli di gran lusso, [...]condono le qualità principali di vetture serie [...] lungo servizio. Gli *châssis «Otav»* sono una rivelazione alla Mostra attuale; poiché dimostrano che l'industria dell'automobile è capace di produrre veicoli a prezzi abbastanza ragionevoli. Vetture e vetturette *Otav* sono costrutte con materiali di prima qualità e di una finitezza veramente rimarcabile.

Fabbrica «Rapid». — Lo *Stand* della marca torinese è uno dei più lussuosi, e dei meglio apprezzati nel grande *Salon.* Un pubblico numeroso sofferma lungamente a complimentare i nuovi modelli 1908 presentati da questa Casa. Si era detto da taluni che la Casa torinese non interessa**sse** più occuparsi delle vetture automobili per turismo, limitando il suo lavoro nel campo commerciale, alla costruzione di camions, inaffiatrici, ecc. L'attuale grandiosa e completa mostra di Parigi dimostra non solo infondate quelle voci, ma afferma una volta di più i progressi giganteschi di questa casa nella costruzione di vetture che sono il masssimo della comodità e di quell'eleganza che oggi sta imponendosi in ogni genere costruzioni. Questo nanaturalmente senza lasciare da parte la costruzione i veicoli industriali che ha pur procurato tante soddisfazioni alla *Rapid.*

Fabbrica «S.O.A.T.». — La giovane Casa italiana conferma il suo successo industriale esponendo nello *Stand* N. 1 una vettura che nei minimi dettagli è una perfezione meccanica. Il suo debutto allo *Stand* di Parigi, molto osservato, è stato accolto col migliore favore, e per quanto ci consta, non poche saranno le ordinazioni che giungeranno alle Officine torinesi, quasi a compenso di questo suo primo passo, che, diciamolo francamente, è stato felicissimo.

Fabbrica «S.P.A.». — Anche la *S.P.A.* si ripresenta al *Salon* parigino. Essa è considerata come una delle Case italiane più prospere e più ricche, grazie ad una fabbricazione impeccabile che ha portato l'industria dell'automobile ad una grande perfezione di meccanica e di *confort.* Tutti, senza eccezione, restano ammirati dei 3 *châssis* esposti; il *châssis* 15-20 HP a 4 cilindri; un *châssis* 28-40 HP che fila i 90 km. all'ora, il veicolo ideale per turismo; poi ancora un *châssis* di 60 HP a 6 cilindri di grande semplicità e molto armonioso. Prestissimo, a questi modelli seguirà un *châssis* 30 HP a 6 cilindri, e sarà, a quanto si dice, un tipo sensazionale di vettura.

La *S.P.A.* onorevolmente si è ripresentata al *Salon* di Parigi.

Fabbrica «Standard». — È la macchina che sta peregrinando attraverso l'Europa, che vuole compiere in condizioni disagevoli un *raid* di più che 8000 km. Per una giovane casa non è poco tutto ciò.

Il successo che essa ha riportato al *Salon* è significante. Sapevamo già che la vettura 14 HP, a quattro velocità, costrutta con grandi cure nelle Officine di Torino, era un veicolo silenziosissimo, dolce, regolare e al tempo stesso robusto e veloce. La sua debole consumazione (10 litri ogni 100 chilometri), la sua facilità di superare le salite, il suo *châssis* facile a ricevere qualunque tipo di carrozzeria, la sua entrata laterale, la sua media chilometrica di 48 all'ora, tutto questo assieme di cose fanno della *Standard* un tipo perfetto di vettura per città e per turismo, e giova dire che il nostro concetto è condiviso da tutti i competenti, se al *Salon* di Parigi, come altrove, la *Standard* trova un terreno facilissimo per trattare numerose ordinazioni di consegna.

(Continuazione e fine al prossimo numero).

Didascalia foto

X Salon di Parigi. - Lo stand della fabbrica Florentia, di Firenze. (Fot. Branger, Parigi).

“La Stampa Sportiva”, 09-16 febbraio 1908, Torino [00315]

Risultato del Referendum a favore dello Esposizioni di Automobili
Indetto dal giornale “La Stampa Sportiva,, di Torino

Nelle sere di venerdì, 10, e giovedì 16 gennaio 1908, nel salone della *Stampa Sportiva,* presenti i signori: cav. Alfredo Rostain, rappresentante il *Tuuring Club Italiano*; dott. Neri, rappresentante il *Moto Club d'Italia;* Corrado Corradini, rappresentante la *Gazzetta dello Sport;* Gustavo Verona e Giuseppe Maccagno, direttore il primo, segretario il secondo del giornale *La Stampa Sportiva,* si è proceduto allo spoglio delle schede ritornate degli industriali di Italia, in risposta al suddetto *referendum.* Il risultato preciso è stato seguente :
Furono ritornate *in bianco* le seguenti schede: O. Pedretti (Novara) — Fabbrica Cerchioni Elastici per Automobili (Verona) — A. Sarti (Verona) — Officine del Capitano Melfi (Pavia) — Bertoldo e Colomba (Napoli) — Ing. R. Moncardi (Napoli).
Votarono invece 97 Case, colle seguenti risposte:
Prima domanda: E' ancora necessaria in Italia una Esposizione di automobili? Risposero sì 80 voti [...] , «risposero *no* 16 voti, cioè: Bietti (Milano) — Courtial (Torino) — Florentia (Firenze) — Faccioli e C. (Torino) — Giorda (Torino) — Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero (Torino) — Società Hermes (Roma) — Officine Lux (Torino) — Garage Nagliati (Firenze) — Pozzi (Roma) — Standard Junior (Milano Torino) — Vernizzi e Bini (Milano) — Garage Valensin (Genova) — Wollmann (Padova).
Manca, a pareggio, il voto della *Fiat* di Torino che però si esprime così «Ci pregiamo significarle che per poterci pronunziare positivamente in meriro ai quesiti contenuti nella scheda rimessaci, a propodito di Esposizioni di automobili, ci occorre attendere di vedere come si presenterà e si svolgerà òa prossima stagione.
Seconda domanda: Se essa è necessaria in quale paese d’Italia dovrà svolgersi?
Risultato: Torino ebbe voti 33. Milano voti 13, Roma voti 5, Bologna voti 2.
Poi vi furono dei voti alternati in numero di 27 schede, comprendenti ogni scheda due e più delle seguenti città : Torino, Milano, Firenze, Roma, Genova, Napoli, Palermo.
[...].
Terza domanda : «Dovrà l'Esposizione tenersi ogni anno od ogni due?».Risultato:
Ogni anno (annuale) voti 38.
Ogni due (biennale) voti 39.
Ogni tre (triennale) voti 3.
[...]
Il risultato matematico di questo *referendum* è quindi il seguente:
Gli industriali riconoscono che è ancora necessaria una Esposizione di Automobili in Italia, e che detta Mostra dovrà tenersi a Torino ogni due anni.
Torino, 16 gennaio 1908.

Poche parole di commento dobbiamo aggiungere :
Se prima di indire il referendum *non credevamo opportuno pronunciarci sui quesiti proposti ai signori industriali, oggi ci sentiamo tenuti ad esprimere tutto il nostro parere in proposito.*
Cosa ci dice il Referendum? *Che le esposizioni sono necessarie, ma che esse devono forse svolgersi ad intervalli di tempo superiori a quelli finora seguiti. Le mostre annuali di automobili ebbero sino ad ieri non solo lo scopo che devono avere tutte le mostre industriali, e cioè, quello di farci rilevare i progressi di un'industria, ma servirono di vera propaganda all' automobilismo in genere. Il Salon automobilistico per il passato ci fece conoscere tutte le nuove fabbriche grandi e piccole, ma oggi che l'industria va amministrativamente sistemandosi e che le fabbriche italiane sono state tutte costituite, lanciate sul mercato, e classificate per ordine di importanza, si deve procurare loro il*

mezzo di cimentarsi nella ricerca di nuovi e pratici perfezionamenti della tecnica meccanica, riunendo i loro prodotti appunto in una Mostra Internazionale biennale o triennale.
Certamente le esposizioni passate, anche per lo scopo speciale che esse avevano, riuscirono costose alle fabbriche, ed esse oggi, che devono sistemare i loro bilanci finanziari, reclamano a maggiore ragione una mostra meno lussuosa.
Se quindi l'A. C. di Torino si facesse iniziatore della fondazione di quel palazzo delle esposizioni da noi tanto propugnato, più facilmente si potrebbe risolvere il problema delle future mostre di automobili.
Il palazzo in parola potrebbe costituire la sede di quella galleria dello Sport, che la Commissione nominata dal Comitato Generale dell' Esposizione del 1911 ha progettato e sostenuta nella sua recente relazione.
Una mostra di automobili si impone in quella occasione e prepariamola fin d'ora, affinchè riesca veramente grandiosa e completa.

Gustavo Verona.

“La Stampa Sportiva”, 03 maggio 1908, Torino [00325]

Nel mondo commerciale sportivo

La *Fabbrica Automobili Fiorentia* di Firenze ha chiamato in questi giorni alla carica di suo direttore l'ing. Wenzel Viewegh, una vera competenza dello sport automobilistico. Senza dubbio, con tale direzione la *Florentia,* che ha già un medagliere sportivo di tanta importanza, non mancherà di migliorare e continuare quei successi che l'han resa tanto celebre, meritandosi cosi l'intera fiducia del mondo sportivo e, quel che più conta, del mondo commerciale.
Augurii.

“La Stampa Sportiva”, 17 maggio 1908, Torino [00327]

L’importanza della Susa-Moncenisio riconosciuta dalla stampa estera

Come a Torino, così a Milano ed a Genova, dove ho avuta l'occasione di trovarmi i giorni scorsi, vivissima è l'aspettativa per la nostra Susa-Moncenisio.
Troppe simpatie aveva sollevate questa Corsa in salita fin dal primo anno della sua istituzione perché un fremito di entusiasmo e di soddisfazione non scotesse appassionati ed interessati alla iniziativa del nostro giornale, alla notizia della grande riunione motoristica del 14 giugno.
Unanime è l'appoggio dei centri industriali e delle personalità sportive le più elette.
Di giorno in giorno tutti i magni organi del giornalismo sportivo e politico, italiano ed estero, vanno occupandosi del grande avvenimento in-detto pel 14 giugno dalla *Stampa Sportiva.*
Oggi è la volta del mondiale quotidiano inglese il *Daily Mail,* che usa molto lusinghiere espressioni per la riunione automobilistica di Susa, esaltandone l'importanza pel mercato intemazionale di vetturette e riassumendo i capisaldi del regolamento, molto bene studiato nei suoi minimi dettagli.
L'Auto, il potente confratello parigino, da una settimana va ogni giorno pubblicando delle mezze colonne sulla corsa vetturette Susa-Moncenisio, dopo aver incaricato un redattore speciale per assicurare un buon lotto di concorrenti francesi alla classica corsa.
Non per nulla pubblica nelle testate: «Corsa Susa-Moncenisio, organizzata dalla *Stampa Sportiva,* col concorso dell'*Auto*». Indiscutibilmente l'*Auto* si è presa a cuore l'importante iniziativa torinese.
Ma se in Francia ferve il lavoro di propaganda, da noi non si sta con le mani alla cintola. I più influenti membri del Comitato sono in continuo contatto con le più spiccate personalità dello sport automobilistico italiano, ed hanno già visitato le prime case specialiste nazionali nella fabbricazione di vetturette automobili. *Padus*, *Peugeot, Florentia, Marengo* accordano fin d'ora buone speranze per la difesa dei colori italiani.
Pertanto in elegante veste tipografica, ornato da alcune interessanti fotografie del Cenisio, i cui *clichés* vennero gentilmente messi a nostra disposizione dal *Touring Club Italiano,* è uscito il programma delia riunione del 14 giugno con la pubblicazione completa dei tre regolamenti che reggeranno rispettivamente la corsa vetturette, la corsa motociclistica e la corsa ciclistica, organizzata dalla Società «La Torino» pel secondo anno,
Riguardo alla corsa vetturette, dotata di tre mila lire in denaro, della *Coppa Susa* e *Città di Torino,* diremo che i due ultimi ricchissimi premi pervenuti, e cioè la *Coppa Ravà-Sforni* di Mantova e la *Targa Leonino da Zara.*, verranno a giorni destinati, avendo i due munifici donatori lasciata ampia libertà alla *Stampa Sportiva* di disporre di questi premi come meglio si riterrà opportuno.
La corsa automobilistica Susa-Moncenisio, dotata di circa diecimila lire di premi ed organizzata su uno dei più pittoreschi percorsi d'Europa, non potrà quindi che sortire un esito grandioso e completo.

"La Stampa Sportiva", 28 giugno 1908, Torino [00333]

Gli ultimi successi dell'industria sportiva italiana
La «Spa» di Torino vince il Concorso Postale.

Decise tempo addietro il Ministero italiano delle Poste e Telegrafi un Concorso per la scelta d'un tipo di vettura postale che oltre al prezzo moderato presentasse tutte le caratteristiche di vettura robusta, pratica e veloce.
Per tutte queste pretese ministeriali il Concorso si presentava della massima difficoltà, e appunto per questo non vi partecipavano che marche importanti rimanendo in gara per le prove sperimentali la *Fiat,* la *Florentia,* la *Fides-Brasier* e 2 vetture *Spa.* Gli esperimenti furono lunghi e gravosi e durarono parecchio. Cominciò ad essere eliminata la *Florentia.* Dopo 841 chilometri cedeva anche la *Fiat* ed una delle 2 *Spa,* e dopo 1150 chilometri la *Fides-Brasier.* Rimase una sola *Spa* che compiè 2150 chilometri senza alcuna penalizzazione.
Il risultato fu splendido, la macchina fu complimentata, ma furono pure apprezzate le *gomme Polack* portate dallo stesso omnibus e che concorsero in gran parte al successo della gran marca torinese. L'eccellente rendimento della *Spa,* anche riguardo al consumo della benzina, ha meravigliato tutti gli intenditori.
Una descrizione sommaria di questo ottimo veicolo sarà ora opportuna.
La *Spa* (omnibus) costituisce tutta una geniale creazione di Matteo Ceirano. Il valorosissimo tecnico ha voluto formare un tipo suo di automobile industriale, e i risultati ci mostrano in quale guisa superlativa vi sia riuscito. Motore, cambio, differenziale, ponte posteriore e cardano sono interamente nuovi.
Poiché anche questi pesanti e robusti veicoli hanno la trasmissione a cardano, Matteo Ceirano, l'apostolo del cardano, non ha esitato; come tra lo scetticismo dei più lo aveva applicalo alle grosse vetture e alle vetture da corsa, ottenendone le vittorie, che tutti sanno, così oggi con un ardimento tecnico mirabile lo ha applicato ai *poids lourds,* agli omnibus e camions, ai veicoli che possono trainare un carico di oltre 20 quintali e che pesano complessivamente più di 21 tonnellate.
Naturalmente tutte le parti di questa trasmissione sono diverse da quelle delle solite vetture, sono altrettante invenzioni. Nuovo è il differenziale, brevettato, un magnifico pezzo di meccanica, con demoltiplicatore interno, e a doppia corona, una speciale per ogni ruota così da suddividere lo sforzo. Nuovo è 1'asse posteriore, doppio, di cui la parte esterna, il fodero per così dire, sostiene tutto il peso del veicolo, e l'altra interna sopporta unicamente lo sforzo della trazione, per modo che il sistema è di una robustezza senza pari e di una indeformabilità assoluta.
Di un nuovo tipo industriale è pure il motore che si aggiunge così alla bella serie di quei gioielli meccanici che sono i motori *Spa* a 4 e a 6 cilindri.
Tale motore, che ha dimostrato alle prove un così meraviglioso rendimento, ha un alesaggio di 110 mm. per 145 mm. di corsa. Il suo regime va fino a 1200 giri al minuto, e sebbene sia indicato come un 28 HP, al freno ha dato fino a 43 HP.
Il veicolo è completato da una elegante e comoda carrozzeria per omnibus, capace di circa 20 persone, oltre a speciali cassetti per il trasporto dei pacchi e delle corrispondenze.

“La Stampa Sportiva”, 19 luglio 1908, Torino [00336]

Il Concorso Internazionale per Automobili Industriali di Piacenza

Alla geniale iniziativa del Comitato piacentino per il Concorso internazionale di automobili industriali ha arriso un primo successo, nel numero e nella qualità delle iscrizioni finora giunte ed in quelle preannunciate.
Ne pubblichiamo l'elenco:
Fiat: 4 camions e 2 omnibus; *Spa:* 4 camions ed 1 omnibus; *Saurer* di Arbon, Svizzera: 2 camions ed 1 omnibus; *Seller* di Basilea: 1 autocar; *Suddeutsche Automobilfabrik* di Gaggenau (Germania): 3 veicoli; *Diatto-A. Clément:* 1 camion; *Ages:* 1 veicolo con sospensione elastica brevetto Granieri; *The Yorksire Fatent Steam Wagon e C. Ltd.:* 1 veicolo con rimorchio; *St. Pancras Iron York e C. Ltd.:* 1 veicolo con rimorchio; *Sindacato* «Savoia»: 1 o 2 vetture con ruote elastiche; *G. Stampa:* 1 omnibus con ruote «Ideal Vibrante»; *Motor Lux:* Con motore per azionare macchine agricole.
Hanno inoltre aderito in massima al Concorso, con riserva di precisare il numero ed il tipo delle vetture, le seguenti: *Florentia, Fides, Itala, Lancia, Auto-Cars* e la casa inglese *The New Arrol Jhonston.*
L'importanza di queste adesioni è tanto più grande, inquantochè l'epoca per la chiusura delle iscrizioni è stata rimandata al 31 luglio, quindi è da ritenere che prima di tale epoca molte altre case, specialmente francesi, si inscriveranno.
Questo primo Concorso avrà pertanto fecondi risultati per l'industria dell'automobile e varrà a spingere Provincie e Comuni ad istituire servizi per trasporti merci con camions automobili e persone con omnibus pure automobili.

“La Stampa Sportiva”, 23 agosto 1908, Torino [00341]

L'industria automobilistica e le feste di Piacenza. L'Esposizione dell'automobile e del ciclo.

Occupa un'area coperta di mq. 1430. Il padiglione, armoniosamente elegante, è decorato con fine gusto d'arte.
Illuminato da ampi finestroni e con una disposizione degli *stands* dettata dal senso pratico, in esso tutto quanto si riferisce all'industria ciclo-automobilistica avrà modo di essere dai visitatori apprezzato.
Questa Esposizione è destinata ad avere una importanza commerciale non indifferente, dato il grande concorso di pubblico che le varie manifestazioni e festeggiamenti indetti dal Comitato chiameranno a Piacenza, e dato anche che alla medesima farà seguito il *Concorso Internazionale per automobili industriali.*
Alla sera il padiglione sarà illuminato per cura del Comitato.
Ecco l'elenco completo degli espositori :
Reina Zanardini e C., Milano, via Solari, 58 _ F. Orio, Piacenza — Soc. Anon. Frera *(S.A.F.),* Tradate — Augusto Raggi, Milano, Foro Bonaparte, 74 — Pneumatici Wolber, Milano, piazza Castello, 20 — Società Ital. Industria Gomma, Milano, via Solari, 27 — Soc. Anon. A. Scaglia e C., Milano, via Ugo Foscolo, 3 — Fabbrica Automobili *Florentia*, Firenze, Ponte dell'Asse, 24: — Soc. Devecchi e C., Milano, via Peschiera, 2 — Didone Giuseppe, Milano, via G. Ferrari, — R. C. Bergougnan, Clermont Ferrant — Dunlop Rubber e C., Milano, via Sirtori, 1 — Hensemberger Giovanni, Monza — Laviosa Alberto, Piacenza — Bianchi e C., Milano, via Paolo Frisi, 72 — Continental Caoutchone, Milano — Grassi Luigi, Milano, via Amedei, 7 — Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero, Torino, corso Dante, 30-35 — Lancia e C., Torino, via Ormea, 89 — Gustavo Stampa, Milano, via Bersaglio, 43 — Ing. Carlo Laviosa, Salsomaggiore — Soc. Piemontese Automobili *(S. P.* A.), Torino — Soc. Brevetti (Ranieri *{A. C. E. S.),* Roma, via in Lucina, 4 — Ing. Rambaldo Jachia, Milano, via Monforte 15 — Fratelli Zoso, Castelgomberto — Suddeutche Automobilfabrikc, Gaggenau Baden — *Fides,* Fabbrica Automobili, Torino, via Monginevro — Ing. L. Troubetzkoi e C., Milano, via Mario Pagano, 43 — Royal Garage, Milano, via Principe Umberto, 18 — Soc. E. Bianchi, Milano, via Paolo Frisi, 72 — Soc. Atretos, via Carroccio, 3 — Toscani Benvenuto, Piacenza — Fabbrica Automobili Isotta e Fraschini, Milano — Camillo Foltzer, Rivarolo Ligure — Soc. Autocommerciale, Torino, via Petrarca, 31 — Soc. Meccanica Bresciana, Brescia — Stussi e Zweifel, Milano, via Dante, 8 — Moto Reve Italiana, Milano, via Moscova, 10 — Fioruzzi Max, Piacenza — C. Tribuzio, Torino, via Nizza, 31 — Agenzia Meccanica Bresciana, Milano, via Boccaccio, 4 — *Touring-Club Italiano,* Milano, via Monte Napoleone, 14 — Fabbrica Aerostati (F.l.A.M.), Milano**,** via Donizetti, 51 — Merli Umberto, Piacenza — Tarotti Medardo, Piacenza — De Vecchi e C., Milano — Pirelli e C., Milano.

Concorso Internazionale per automobili industriali.

La *Stampa Sportiva* ne ha già parlato, ma oggi, ci interessa nuovamente dell'importante manifestazione.
Fra le iniziative che il Comitato piacentino ha saputo organizzare, la più importante, nuova e pratica è indubbiamente il Concorso Internazionale di automobili industriali, e ciò per le condizioni in cui essa si esplica.
Questo concorso è stato organizzato in unione al Comitato di Piacenza, del Touring-Club Italiano e dell'Automobile-Club d'Italia, e ad esso hanno portato il loro vivissimo interessamento il Re, Concedendo il suo alto patronato, il Ministero di agricoltura, industria e commercio e quello della guerra.

Il primo infatti ha indetto uno speciale concorso per automobili destinati per l'agricoltura, e il secondo, destinando un suo rappresentante a far parte del Comitato, ha assunto l'impegno di acquistare parecchi degli automobili che risulteranno più rispondenti ai bisogni del servizio militare. Questo concorso non poteva arrivare in un momento più opportuno.
Nel 1906, in occasione dell'Esposizione Internazionale di Milano, ne venne tenuto uno per gli omnibus, ma scarsi furono i concorrenti.
Ci troviamo in un momento specialissimo, sia per ciò che concerne l'attualie condizione dell'industria automobilistica, sia per quel che riguarda l'avvenire dei trasporti automobili. Il Concorso di Piacenza si presenta adunque opportuno, come affermazione delle nuovissime applicazioni che l'automobilismo potrà avere nei trasporti, tanto di persone che di merci, sulle strade ordinarie.
E' superfluo dire come gli omnibus-automobili sieno destinati a sostituire in gran numero di Comuni, servizi attualmente deficienti, fatti con traino aninale.
Quantunque il pubblico non sia peranco stato illuminato dai competenti, col mezzo di prove e di raffronti, sui tipi più sicuri, più pratici e più convenienti, tuttavia molti servizi automobilistici collettivi sono stati stabiliti, specie nelle località ove durante la bella stagione affluiscono le persone ricche. Tali servizi però rappresentano ancora l'eccezione e non sono rivolti a creare dei rapporti stabili fra località e località, dei servizi regolari e quel che più conta, largamente accessibili.
Così pei trasporti sono già in buon numero gli industriali che hanno adottato dei camions, ma il loro numero è infimo in confronto di quello di coloro che avrebbero la convenienza di adottare il nuovo mezzo di trasporto, ma rimangono esitanti di fronte all'incertezza sul tipo da scegliere e di fronte sopratutto alla mancanza di notizie concrete, di dati precisi sul costo, sul consumo e sul rendimento. Queste notizie e questi dati possono essere forniti da un concorso organizzato, come quello di Piacenza, con serietà di intendimenti e da persone di grande competenza.
L'importanza poi del concorso, per quello che concerne gli automobili agrari, non vi è chi non la veda. La meccanica è già stata largamente applicata all'agricoltura, ma le locomobili azionanti le macchine agrarie hanno un non so che di antiquato nella loro pesantezza, per cui è lecito pensare alla possibilità di usufruire del motore dell'automobile — come già si fa per molti carri-pompa, per gli incendi — oltreché per spostarsi rapidamente, anche per azionare le macchine gricole. Che delle combinazioni siano possibili lo provano recenti tentativi ed esperienze.
Quanto all'importanza che i carri-trasporto hanno da1 lato militare, essa è proclamata da tutti [...]nici di cose militari. Per l'Italia, così deficiente di quadrupedi, il problema dal punto di vista militare è di primissimo ordine.
Giustamente quindi il Ministero della guerra se ne preoccupa, e tale sua preoccupazione dimostra portando al concorso di Piacenza l'interessamento diretto, facendosi rappresentare dal maggiore Maggiorotti, capo del servizio automobilistico militare, nell'organizzazione.
Il concorso di Piacenza, che può considerarsi come il primo del genere che si tiene in Italia, nella riunione internazionale dei varii Automobili Clubs d'Europa, tenutasi nello scorso novembre a Parigi, è stato ufficialmente riconosciuto come uno dei grandi avvenimenti sportivi dell'anno, e come tale inscritto nel calendario automobilistico del 1908.

Ecco l'elenco delle Case concorrenti al Concorso internazionale per automobili industriali:
Concorso Generale e Concorso Ministero della guerra — Adolph Saurer, Arbon (Schweiz), con due camions e un omnibus — Società Piemontese Automobili «S. P. A.», Torino, con due camions e tre omnibus — Fabbrica automobili «F.I.A.T», Torino, con tre camions e due omnibus — Camillo Foltzer, di Rivarolo Ligure, con un camion Soller di Basilea — Suddeutsche Automobil Fabrik di Gaggenau, con due omnibus ed un camion — Fabbrica Automobili «Itala», con un camion ed un automobile — St. Pancras Iron Worke C. Ltd., Londra, con un camion ed un rimorchio — The Yorkshire Patent Steam Wagon e C., di Leeds, con un camion con rimorchio.
Concorso ruote elastiche — Sindacato Ruote Elastiche «Savoia», Torino, con un omnibus «Rapid» con ruote elastiche — Società Brevetti Granieri «A.G.E.S.» di Roma, con due veicoli con sospensione elastica Granieri.

Concorso Ministero agric. industria e comm. — Società Italiana «Lux», Milano, con una macchina — Società Diatto-A. Clément, Torino, con tre macchine — Ing. Comi e C., Milano, con una macchina — Fratelli Calzavara, Treviso, con una macchina — Ing. Colorai e C., Milano, con una locomobile «Ivel» — Fratelli Chinaglia, Villimpenta (Mantova), con una macchina della Ditta F. Jan e C. di Londra — Ing. Magnani e Rondoni, Milano, con una locomobile della Casa James B. Pette e Son Ltd. di Londra — Dott. L. R. Cavalieri, Firenze, con una macchina — Strafurini Giuseppe, Castelleone, con una macchina.

“La Stampa Sportiva”, 06 settembre 1908, Torino [00343]

Nel mondo commerciale sportivo

A Torino fu di passaggio una grossa vettura 50 60 HP *Florentia* che sta compiendo un *record* di migliaia e migliaia di chilometri attraverso l'Europa. Questa vettura è partita nei giorni scorsi da Roma, ha proseguito per Firenze, Piacenza, Milano, ed è giunta a Torino in perfettissimo stato. La vettura viaggia per sperimentare un nuovo sistema elastico applicato agli assi delle ruote, ciò che fa evitare alla vettura ogni minimo trabalzo, anche percorrendo strade disuguali, cunette, terreni pietrosi, ecc. Questo sistema porta il nome dell'inventore *Granieri,* e una apposita potente società è già costituita per lo sfruttamento rimunerativo del prodotto. A Torino, come altrove, la vettura ha fatto alcuni esperimenti davanti a notabilità e tecnici dello sport, e fra questi furono notati il cav. Rostain, direttore della Società *Brevetti Fiat* l'ing. cav. Carlo Montù, presidente della Società di Aviazione, Giovauni Ceirano, direttore della *Rapid,* l'ing. Franz Miller, noto inventore e specialista dell'aviazione, e il nostro direttore Gustavo Verona. Tutti ne rimasero meravigliati. La vettura è già partita da Torino; passerà il confine attraverso il valico del San Bernardo, dove forse troverà la neve, scenderà in Francia, poi nel Belgio, entrerà in Germania, e poi per la Svizzera o l'Austria rientrerà in Italia. Come si vede, un *tour de force* meraviglioso tanto per il sistema *Granieri*, che si va sperimentando con successo, quanto per la robustissima *Florentia.* Complimenti quindi alle due notissime Case italiane.

“La Stampa Sportiva”, 13 settembre 1908, Torino [00344]

Nel mondo commerciale sportivo

L'ing. *Gino Galli* di Milano, già direttore del *Garage Florentia*, ha aperto a Milano (Foro Bonaparte, 44), uno Studio Tecnico Industriale e di Rappresentanze.
Cosi egli lascia col 1° ottobre la direzione della *Florentia* e si dedicherà specialmente al ramo Consulenza tecnica, Perizie, Collaudi di macchine, ecc., usufruendo della larga esperienza acquistata durante i quindici anni di lavoro nel ramo automobilistico
Terrà anche la filiale per l'Alta Italia di importantissime Case industriali, di cui darà presto l'elenco a chi glie ne farà richiesta.

“La Stampa Sportiva”, 27 settembre 1908, Torino [00346]

La Crociera Motonautica Piacenza-Venezia. La poesia Pel vecchio Padus

Padus, vecchio fiume sornione, grave e lento, che della bella Italia hai visto e sai tutta la storia che s'è svolta giù, giù per secoli e secoli dai massi del Viso all'Estuario di Venezia, che dalle legioni romane alle orde barbariche, dal medioevo alla moderna età hai saputo le stragi, le lotte, le vittorie di cento sovrani e di cento genti; *Padus* che conoscesti dappresso i più grandi condottieri che l'arte bellica ebbe da che mondo esiste, *Padus* vecchio, assonnato e grave, che fino a ieri fosti ospitale solo a fragili barchette, da oggi nn'éra nuova s'è iniziata nel regno delle tue acque.
La moderna civiltà che asservì la natura ai suoi scopi di pratico utilitarismo non contenta di padroneggiare sui mari coi potenti transatlantici, di dominar dalle vette dei più alti monti con gli areostati, di vincer l'aria nella quale librarsi con un corpo più pesante di essa, a mezzo degli areoplani, la moderna civiltà ha profanato le tue tranquille acque lanciando a lacerarle una flottiglia dei più meravigliosi prodotti della moderna tecnica automobilistica, gli autoscafi.
O vecchio Po, come devi esserti risvegliato male la mattina del XX Settembre al fragor nuovo dei venti motori scoppiettanti sulla riviera piacentina, giocondi e prepotenti.

E quale sguardo corrucciato devi aver lanciato a quei demonietti impazienti che sollevando ondate rifrangentisi in ispuma bianchissima sconvolgevano il limo del tuo letto, pietosa e secolare incubatrice dei cirruti lucci...
Che vuoi! Il XX Settembre in Italia è fatale per l'immobilismo! Lo stesso tuo dispetto deve averlo provato nella stessa fatidica giornata trentott'anni addietro un loiolesco Papa che potè molto e di più assai avrebbe potuto sui destini d'Italia...
Si svegliò lui pure allo scoppiettio... delle fucilate e fu un brutto risveglio... Sulla breccia di Porta Pia il tricolore italiano aveva infranto il piedestallo dell'oscurantismo.
Per lui allora, come per te ieri, s'inaugurava una era novella,

Un'era nuova per l'industria, pel commercio, pel turismo nautico s'è infatti inaugurata sul Po col XX Settembre.
L'adunata motonautica promossa dalla benemerita massima Associazione sportiva italiana: il *Touring Club*, che raccolse una ventina di autoscafi, che qui elenchiamo :
Padus, Società N. A. V. I. — *Corsaro*, principe Borghese — *Buffalo*, cap. Quartaroli — *Walkiria,* Beretter — *Essembi,* Società Meccanica Bresciana — *Valerio,* Greco — *Fiat San Giorgio*, Soc. Fiat Giorgio — *T. E. 44* (torpediniera), Regia Marina — *Fiat-Muggiano*, Società Fiat-Muggiano — *T. C. I. Venezia,* Consolato di Venezia — *All'erta,* ing. Rosselli — *T. C I. Como,* Consolato di Como — *Florentia,* Società Florentia — *Clara,* conte Vincenzo Bettoni — *M. A. G.,* Molina — *V. I. A.,* Società V. I. A. — *Nibbio,* Costaguta — *Seat Baglietto,* Società S. I. A. M. — *Alessandro Moschini* (gitanti), Società Navigazione Veri età.
Mentre scriviamo i gitanti sono all'ultima tappa, emozionati e ridotti a pochi.
Ciò non vuol dire che l'impresa sia fallita, perché se anche un solo autoscafo sarà riuscito a pervenire all'Estuario, sarebbe dimostrata la possibilità di navigazione motonautica sul nostro massimo fiume.
E sarebbe cieco chi non vedesse l'immensa utilità dell'esperimento. Il traffico per via fluviale sarebbe un acquisto di grandissima importanza per tutte le città non solo, ma per tutte le regioni solcate dal Po, sul quale troverebbero un nuovo importantissimo sbocco, ed una via diretta al mare i prodotti delle innumerevoli industrie e commerci esercitati nell'Alta Italia.
E a noi, pel lato nostro, per la parte sportiva, sarebbe un nuovo campo di regate motonautiche di resistenza, mai sognato, né sfruttato prima d'ora, che si andrebbe offrendo.
Quanto maggior sviluppo prenderà l'industria dei canotti-automobili, ce lo può dire la facilità con la quale si potrebbe effettuare una gita nautica dall'Emilia alla Venezia.

Coi lavori addimostratisi necessari al compimento d'una perfetta navigabilità del Po — lavori che il Governo assicurò compirannosi fra breve — una vera era di vitalità novella sta iniziandosi pel massimo nostro fiume, il quale, se a qualcuno di questi pionieri della navigazione padana giuocò il brutto scherzo di parar improvvisamente sotto ai loro leggeri autoscafi qualche fatale banco di sabbia nel quale incagliaronsi, offrirà pur sempre nel suo corso una volta... *riveduto e corretto* come i vecchi zibaldoni, la deliziosa gamma di colori delle sue pittoresche riviere, dei suoi poetici tramonti boschivi...

Susciterà rimembranze, nostalgie patetiche, sarà un canto rievocatore di quel caldo e patriottico romanticismo quarantottesco che la moderna italianità troppo spesso dimentica...

Lo sport nuovo avrà così una funzione patriottica.

Cosa ne pensi, o vecchio *Padus*, sonnolento e grave ?...

G. Corradino Corradini

“La Stampa Sportiva”, 04 ottobre 1908, Torino [00347]

La premiazione dell'Esposizione di Piacenza

La Giuria per l'assegnazione delle ricompense agli espositori all'Esposizione dell'Automobile e del Ciclo di Piacenza ha, nella seduta del 15 corr., proposto l'assegnazione delle seguenti onorificenze:
Meritevoli di Medaglia d'*oro:*
Garages Riuniti F.I.A.T. Alberti Storero — Fabbrica Automobili Isotta Fraschini — Süddeutsche Automobil fabrik di Gaggenau — Garage Laviosa per il valore delle macchine delle fabbriche Lancia e C. ed E. Bianchi e C., nonché per la Mostra Bergougnan — Società Piemontese Automobili S.P.A. — Società Autocommerciale per la Fabbrica Automobili Itala.
Meritevoli di Medaglia di vermel:
Società Meccanica Bresciana — Società Italiana La Moto Reve — Fratelli Orio per il complesso delle loro mostre.
Meritevoli di Medaglia d'argento:
Fabbrica Automobili Florentia — Fabbrica Automobili De Vecchi e C. — Fabbrica Automobili Fides — Dunlop — Stüssi e Zveifel — G. Hensemberger — Reina Zanardini e C. — Ing. Troubetzkoj e C.
Meritevoli di Medaglia di bronzo:
Camillo Foltzer per Camion Soller — Toscani Benvenuto per le sue mostre — Fratelli Zoso — Merli Umberto — C. Tribuzio — Società Atretos.

“La Stampa Sportiva”, 01 novembre 1908, Torino [00351]

I premiati della Crociera Motonautica del Touring
Un grandioso programma di Crociere 1909-1911. — Segnalazioni e servizi pratici per la navigazione.

La Commissione di turismo nautico del Touring Club Italiano si è riunita ieri sotto la presidenza dell'ing. comm. Piero Piola Daverio alla sede del Touring, e dopo aver preso atto del rendiconto morale e finanziario della Crociera motonautica sul Po, ha confermato il verdetto dei commissari in rapporto ai concorrenti, dal quale risulta che sono assegnate l'indennità e la targa di premio alle seguenti imbarcazioni: *Corsaro,* del principe Scipione Borghese; *Buffalo,* del cap. E. Quartaroli; *Walkyrie,* del signor A. Beretter; *Essembi,* della Società Meccanica Bresciana; *Valerio,* del signor Valerio Greco; *Torpediniera P.E. 44,* della R. Marina; *T.O.I. Venezia,* del Consolato di Venezia; *T.O.I. Como,* del Consolato di Como; *Florentia I,* della fabbrica Florentia; *Clara,* del conte Vincenzo Bottoni; *M.O.A.,* del signor Alfredo Molina; *Nibbio,* del signor Emilio Ferro; *Scat-Baglietto,* della Società *S.I.A.M.*
E' stata assegnata anche la targa di premio al rimorchiatore *Po;* è stato emesso un voto di biasimo ai comandanti delle imbarcazioni *Valerio* e *Clara* per la condotta degli equipaggi. S'è deliberato che la grande medaglia d'oro del Ministero di agricoltura, industria e commercio, che rappresenta il riconoscimento dello Stato, costituisca la più alta ricompensa per i costruttori, e venga conferita alla Società Meccanica Bresciana che ha avuto quattro imbarcazioni partite e quattro arrivate.
Una medaglia d'oro è stata assegnata anche all'ing. Attilio Bisio, costruttore dell'imbarcazione *Florentia,* ed un'altra al signor Ceriballi, rappresentante della fabbrica *Buffalo,* di Erie. Infine due medaglie vermeil sono state assegnate al Consolato del T.C.I. di Venezia ed al Consolato del T.C.I. di Como, che sono i due enti ai quali appartengono il maggior numero di imbarcazioni iscritte alla Crociera.
La Commissione ha poi invitato la presidenza a studiare un programma di massima che comprenda: una manifestazione motonautica 1909 sul lago di Garda e lungo il Mincio sino a Mantova, in occasione dell'esposizione di Brescia; una Crociera fluviale e marittima dalle foci del Po sino ad Antivari ed al lago di Scutari; e una grande manifestazione motonautica per il 1911 che abbia parte del suo svolgimento a Torino e a Roma. La Commissione ha altresì deliberato di suddividersi il còmpito delle organizzazioni pratiche di controllo nei servizi turistici della navigazione marittima, per studiare, proporre ed esperimentare tipi costanti di segnalazioni fluviali ed infine si sono poste le basi di un grande concorso per una pubblicazione storica del Po.
La Commissione di turismo nautico ha altresì approvato in massima di accordare il patronato e di appoggiare quelle manifestazioni motonautiche che si stanno svolgendo per iniziativa di Comitati locali, quali, ad esempio, quelle bandite per il 1909 sul lago Trasimeno e sul lago d’Otranto e di insistere e di coadiuvare perché la progettata Crociera parlamentare sul Po abbia il suo efffetto.

“La Stampa Sportiva”, 27 giugno 1909, Torino [00385]

Nel mondo commerciale sportivo

La *Fabbrica d'Automobili Florentia* di Firenze (via Ponte all'Asse, 24) si presenta al *Salon* di Milano con la solita mostra di eleganti vetture del tipo 18 24 HP. I rappresentanti lombardi signori Long e Delon fanno gli onori di casa con molta amabilità. Non occorre dire che gli *châssis* di *Florentia* sono sempre fra i più ammirati dagli intenditori.