Anno III. TORINO 21 Febbraio 1904 N. 8.

# LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Escursioni
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

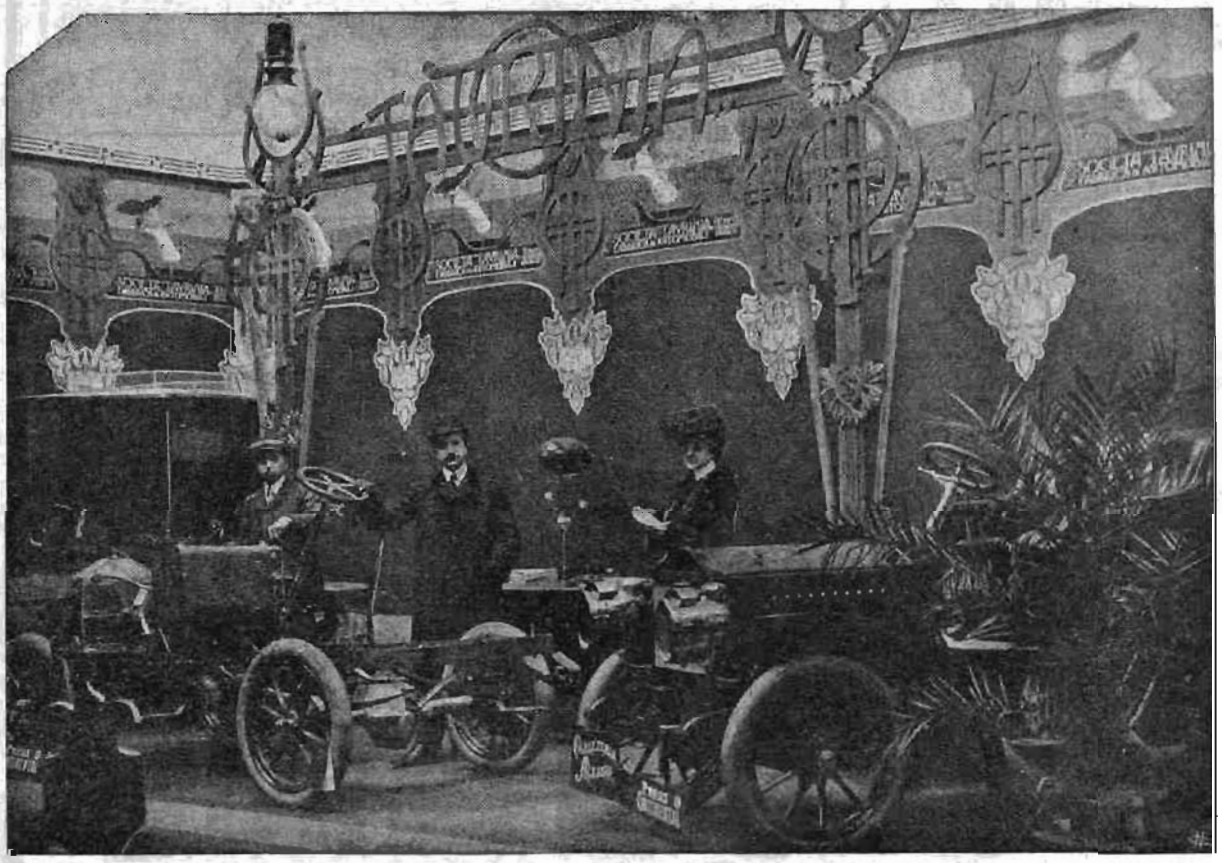
ABBONAMENTI
Anno L. 6 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

La grande fabbrica italiana Stucchi e C. riconferma al *Salon* di Torino un primato che invano qualcuno ha tentato di scalzare. Le sue biciclette, di fama ormai mondiale, le splendide sue motociclette che ad ogni prova sanno strappare una vittoria, e sopratutto i due nuovi *chassis* esposti attraggono la generale attenzione del pubblico e l'ammirazione o l'invidia dei tecnici. Il ritorno all'automobilismo della ditta milanese, che si riallaccia a questa I Esposizione, è una delle date che vanno ricordate per l'importanza che è destinata ad avere nella storia e nello sviluppo dell'industria automobilistica nazionale.

*(Fot. avv. G. B. Vercellone).*




*La Taurinia:* Ecco un nome quasi sconosciuto, che il *Salon* di Torino ha reso noto e sopratutto ha fatto apprezzare ad un numero grandissimo di persone.

I *chassis* che questa giovane e promettente fabbrica di Torino espone sono fra i più discussi e ammirati. Il tipo di vetturetta leggera da 9 HP (motore De-Dion a 1 cilindro) lungamente studiato e felicemente ideato è un modello di semplicità, eleganza e praticità e la favorevole accoglienza già fin d'ora fattagli dal pubblico dà la misura del successo che attende questa nuova industria torinese.

*Fot. avv. G. B. Vercellone).*

## Attraverso gli Stands della I Esposizione internazionale d'Automobili in Torino.

(Rivista fotografica dell'avv. G. B. Vercellone).

# 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 1ª settimana.***

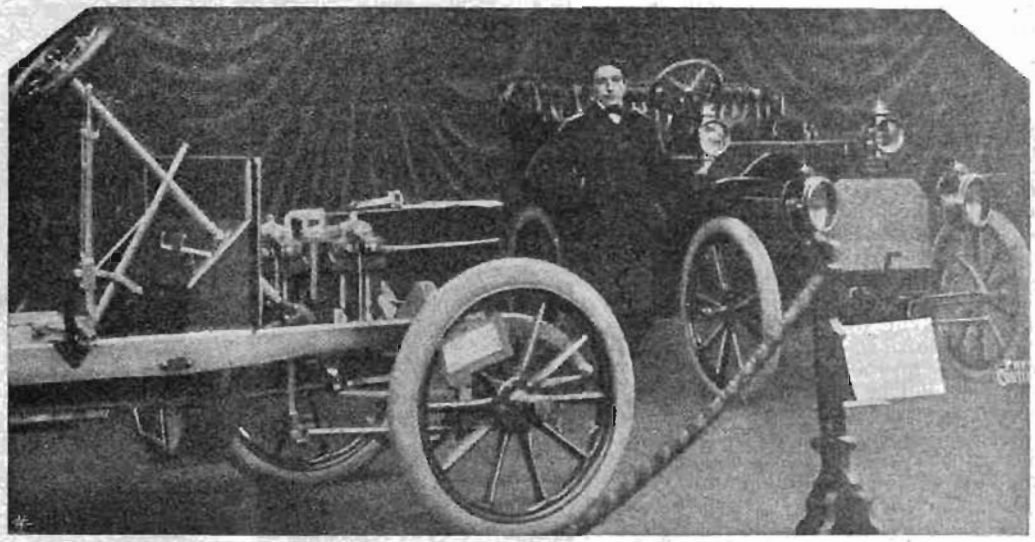
Dare un giudizio sui risultati di questa mostra, mentre ancora non se ne è chiusa la breve durata non è cosa possibile.

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 del 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



La giovane ditta Matteo Ceirano e C. di Torino debutta al *Salon* coi primi suoi prodotti, ma il *chassis* che espone farebbe l'orgoglio di qualunque delle più vecchie e gloriose fabbriche. Semplicità poco comune, praticità nella disposizione dei meccanismi, eleganza di linee, accuratezza suprema di lavorazione e di costruzione sono le caratteristiche di queste macchine che meritamente godono così larghe simpatie e alle quali non sono certo mancati i compratori al Salon di Torino. *(Fot. avv. G. B. Vercellone).*

Il *Salon* di Torino conta pochi *chassis* belli e interessanti come quelli che presenza la Ditta Isotta e Fraschini e C. di Milano, nome già ben conosciuto nel campo dell'automobilismo italiano e che si rafferma sempre più meritevole della fama che gode. I due tipi da 16 e da 24 HP a 4 cilindri esposti, sono davvero tra i migliori dell'Esposizione, e dimostrano nei loro costruttori uno studio e un'accuratezza di costruzione, una perizia e una esperimentata pratica che fanno onore all'industria italiana. Notevole ed ammirato è pure il sistema del cambio di velocità, equilibrati e semplicissimi sono i varii organi e l'assieme dà una risultante di eleganza, di robustezza e di sicurezza a questa macchina, da farla raccomandare tra le preferibili. *(Fot. S. Bertoglio).*

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 una 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?

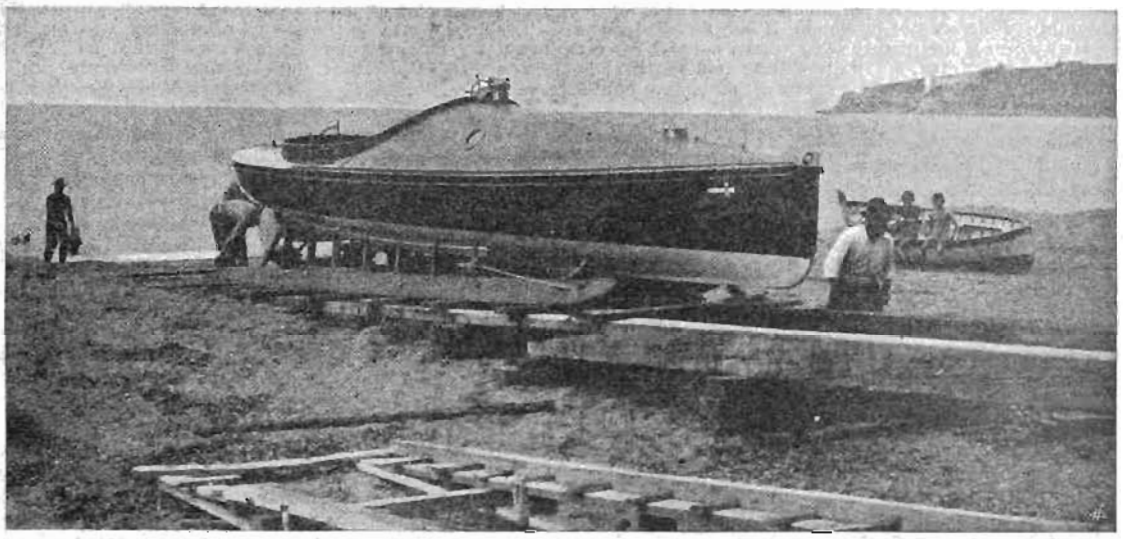
E tra la folla che in questi giorni è sfilata nelle Gallerie del Valentino, oltre i nomi più noti delle nostre belle dame torinesi, abbiamo registrato quelli delle più spiccate personalità del mondo sportivo industriale italiano ed estero.

E gli affari non mancano. Quasi ogni espositore giornalmente registra dei buoni contratti e intavola trattative di nuove combinazioni. E anche questo è un esito insperato, poichè 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 scrupolosamente 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* risul-



*Urrah!* — Lancia con motore Lozier costrutta nei rinomati cantieri Baglietto di Varazze esposta dalla ditta Ing. Magnano e Zunini di Savona.

"HAMMER" "PERRY"
LA MIGLIORE SERIE PER BICICLETTE
CATENE E SERIE PER BICICLETTE
VENDITA ESCLUSIVA
Ditta LUIGI SACCHI di Bozzi Durando e C.
MILANO
Chiedere cataloghi: Ciclismo - Soprascarpe - Impermeabili - Prodotti gomma.

tano esposti: 115 biciclette, 1 motociclo, 110 motociclette, 60 automobili, di cui 3 elettrici, 3 canotti automobili.

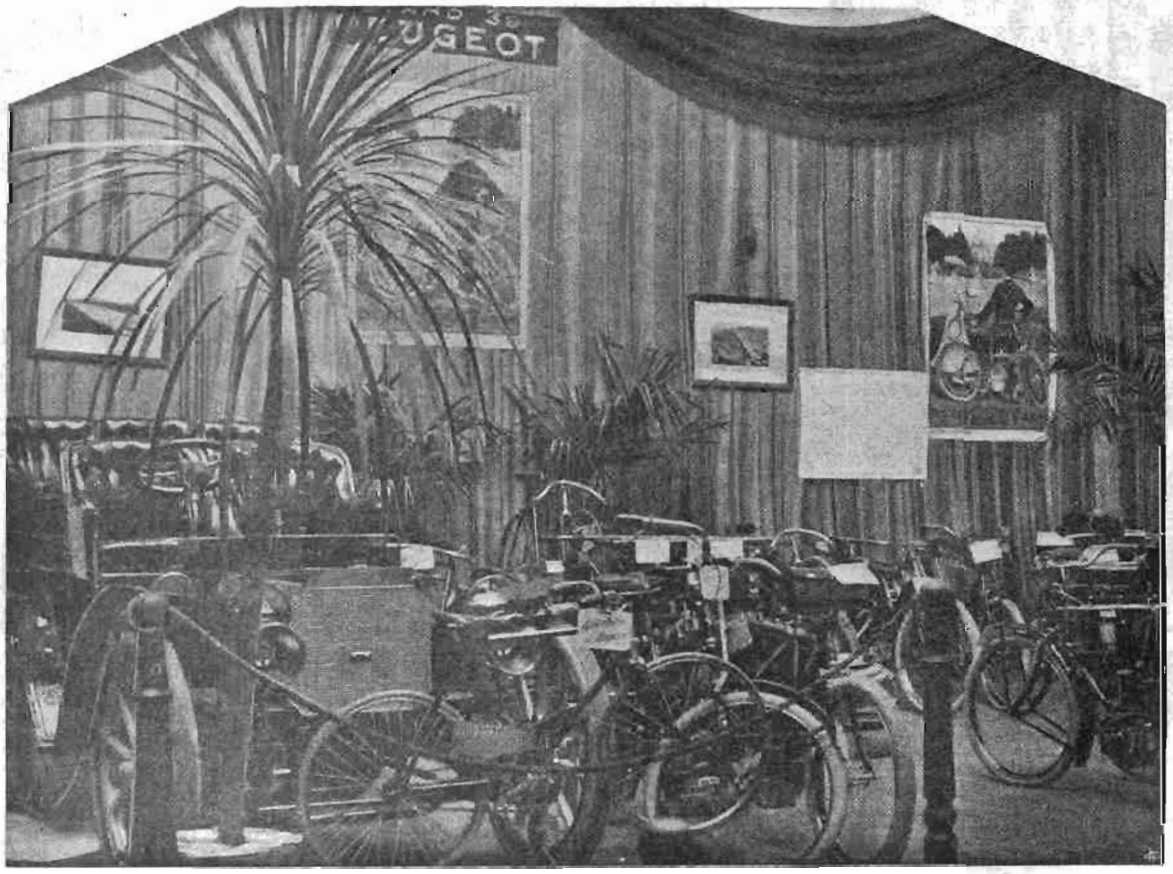
Le vendite fatte nella prima settimana furono parecchie; si calcolano venduti più di 100 automobili e 200 motociclette.

Fra i compratori notasi S. A. R. 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.

La mostra Carlo Scotti e C. di Milano. Questa ditta che è succeduta all'antica Barnett e Scotti, ben conosciuta in Italia, e sotto l'abile e intelligente guida del sig. Carlo Scotti, sta allargando la sua importanza e la sua clientela. Essa si è infatti assicurata la rappresentanza per l'Italia delle note serie *Cito* per biciclette e motociclette e presenta un suo motore *Barscott* che applicato alle motociclette ha già dato risultati brillantissimi. La sua mostra al *Salon* di Torino è tra le più complete e ammirate.




La Ditta Picena di Torino ha cominciato a lanciare le ottime biciclette dalla marca del Leone dorato, poi ha assicurato largo esito alle motociclette, ed ora compie la parabola e si è anche assicurata la rappresentanza degli automobili *Peugeot*, per modo che il suo *stand* al *Salon* di Torino si presenta completo e allettatore e lo *sportsman* che si avvicina difficilmente se ne stacca senza aver fatto acquisti. Tutto dipende dalla somma che si ha in tasca, poichè, sia bicicletta, sia motocicletta, sia vettura, la marca *Peugeot* è ormai sicura e non si discute più. Il sigillo del Leone dorato è garanzia di bontà e convenienza. *(Fot. Avv. G. B. Vercellone).*

* * *

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 le 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.

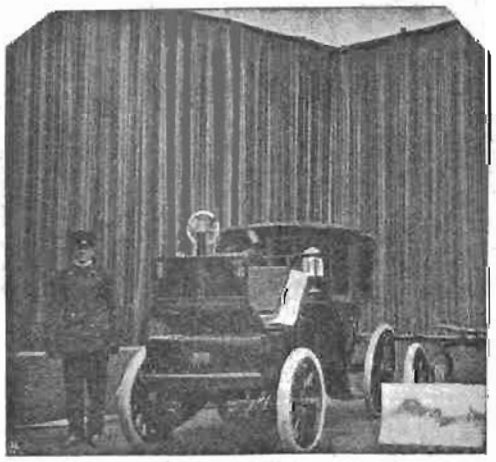
Il *chassis* di 28 HP della *Darracq* è di un sol pezzo in acciaio corazzato ristretto davanti; il modello di quest'anno ha l'accensione doppia, e cioè a magnete ed elettrica, a mezzo degli accumulatori; i freni sono chiusi ermeticamente in un *carter* protetti così dall'olio e dal fango; la carrozzeria va distinta per il tipo *limousine* con apertura laterale.

Il *chassis* 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.

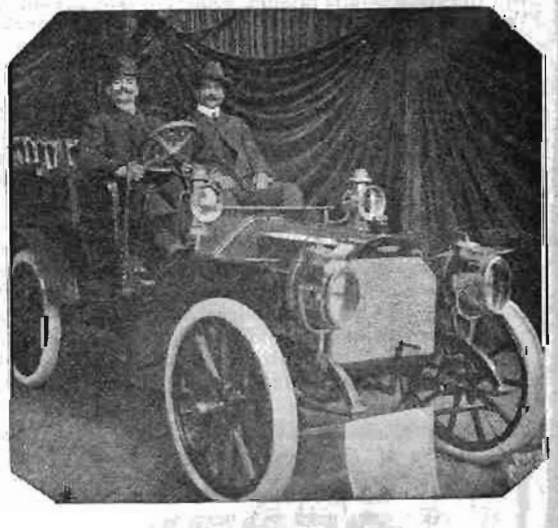
La vettura di 150 cavalli del *Dobelli*, la più potente che sia esposta, ha quattro cilindri con doppia accensione elettrica; un circuito è azionato dalla dinamo ed uno dall'accumulatore, ed è dotata di doppio volante. Il *chassis* con tubi di acciaio tipo *Barré* è sospeso su cinque molle; il motore, sistema Aster, è di quattro cilindri. Mentre tutti i modelli esaminati hanno il *chassis* in acciaio, la *Taurinia* adotta il *chassis* 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.



*La vettura munita di avantreno elettrico Cantono.* È questa una genialissima invenzione e una pratica applicazione della elettricità come mezzo di locomozione. *(Fot. A. Fava).*



L'automobile riunisce due antichi compagni di pista: Matteo Ceirano pilota su una delle sue ottime vetture Federico Momo. *(Fot. A. Fava).*

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 ordinaria 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 perchè 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 in 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, così pure la *Stucchi;* la *Peugeot* ha adottato la trasmissione diretta a pignone d'angolo, così pure la catena con *debrajage* e cambiamento di velocità. La motocicletta *République* si distingue per la sua 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 *Knup* 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 legittime 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. Johnson, 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. R. 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 direzione d'un Consiglio di delegati, e colle modalità da stabilirsi.

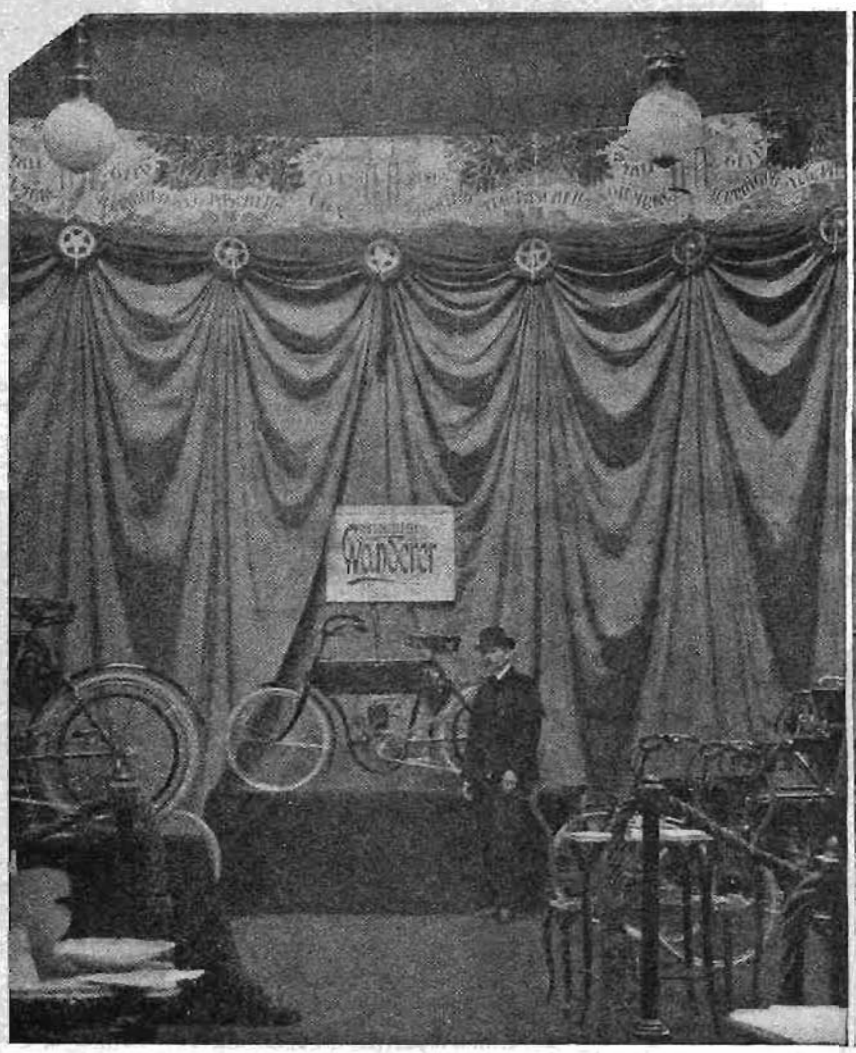
I rappresentanti del Touring dichiararono di accettare l'incarico, pur che questo avesse l'adesione della unanimità dei rappresentanti; di essere disposti a costituire allo scopo uno speciale ufficio; restando convenuto che la Federazione deve essere vestita da una speciale Commissione composta, oltre che del direttore generale del Touring, di due delegati del Touring stesso ed, tre delegati per ciascuna delle società automobilistiche che compongono la Federazione.

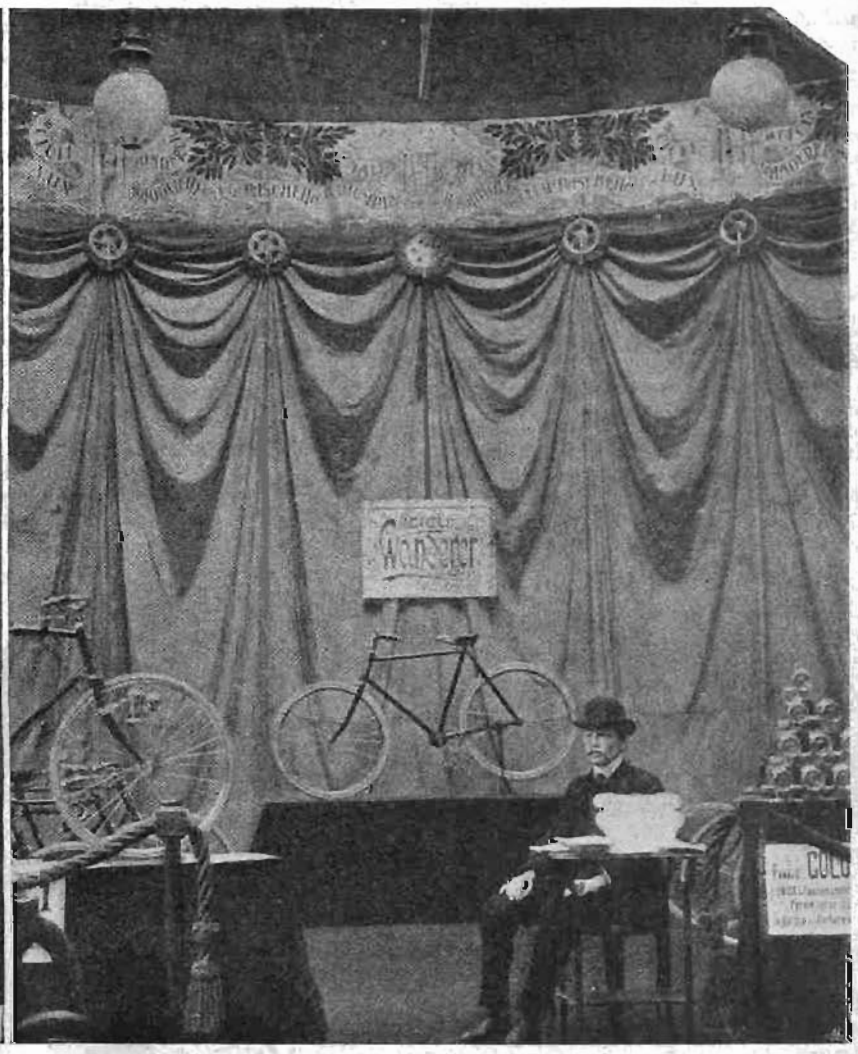
Ognuna delle società aderenti contribuirà con L. 300 alle prime spese.

La Federazione assumerà il nome di *Unione Automobilistica Italiana.*

Il presidente interinale, comm. Johnson, radunerà 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




Eugenio Paschetta ha detto: O tutto o niente! Ed è riuscito a mantenere la sua promessa preparando uno *stand* che è indubbiamente uno dei più eleganti ed artistici del *Salon* di Torino. Il tempio della *Wanderer* è riuscito uno scrigno nel quale brillano come gemme gli splendidi modelli 1904 di biciclette e di motociclette della grande marca tedesca di cui il Paschetta è il degno rappresentante in Italia. Attorno a questi gioielli stanno altre cose preziose come le biciclette *Lux*, i fanali *Columbia*, i lubrificanti *Glide* ed altre specialità, che completano la fortuna e il successo della casa Paschetta. *Fot. avv. G. B. Vercellone).*

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

SERIE PEZZI **N. S. U.**
*Depositari esclusivi per l'Italia:*
**C. FRERA & C. - Milano-Torino**

THE READY BRAKE
**„ DUPLEX "**
CARLONI'S PATENT
**È la più grande Novità del 1904.**
**Istantaneità** fulminea.
**Regolabilità** cronometrica.
**Dolcezza di manovra** non mai raggiunta.
**Il miglior Freno del mondo per Città e Montagna.**
CARLONI'S BRAKE COMPANY - MILANO, Via Giulini, 5.
In vendita presso:
*Barnett e Scotti - Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart e Comp. - Secondo Prati - Sironi Oggioni e C. - Luigi Sacchi - G. Leoni e C.*

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 còmpiti 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 Graziani 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'*Automobilismo 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. Nino G. Caimi, lesse un suo interessantissimo studio sulla larga applicazione che l'automobilismo pesante può avere nell'esercito, riven icando 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 lunga visita da S. A. I. e R. la Principessa Laetitia che 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 internazio* « *nale 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 testè costituita auguri 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.

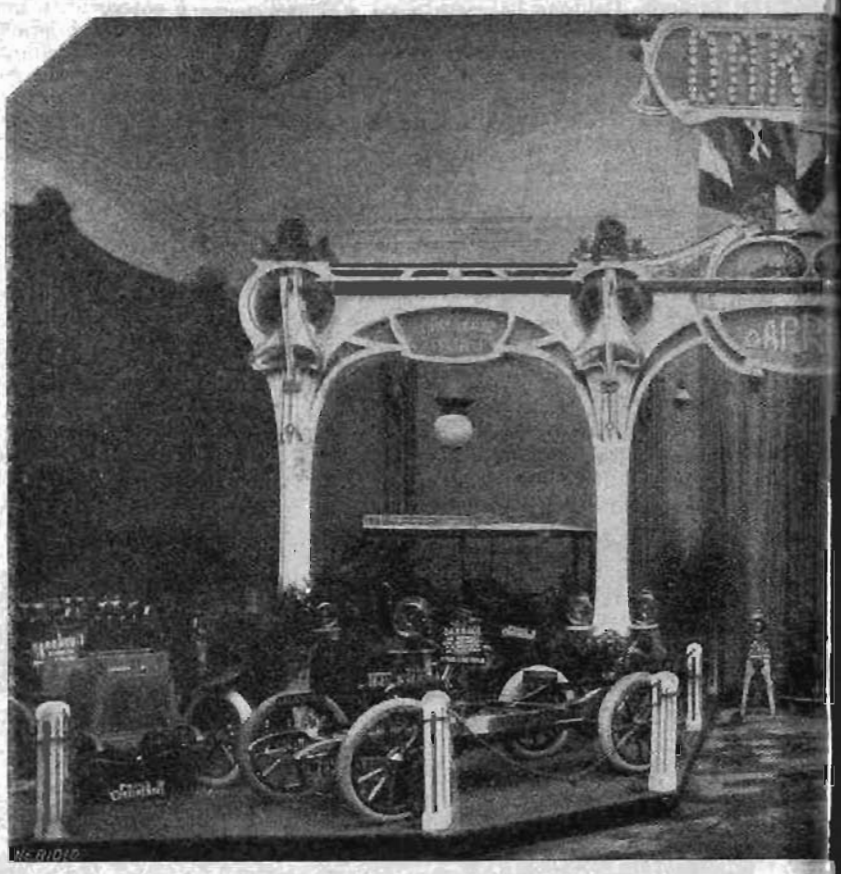
L'ing. Baldini di Lecce ha letto una bellissima relazione sull'automobilismo ferroviario; poi l'ingegnere Tedeschi trattò delle condizioni attuali della viabilità e dei miglioramenti necessari. L'assemblea approva in proposito un ordine del giorno col quale invita le Amministrazioni comunali a migliorare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

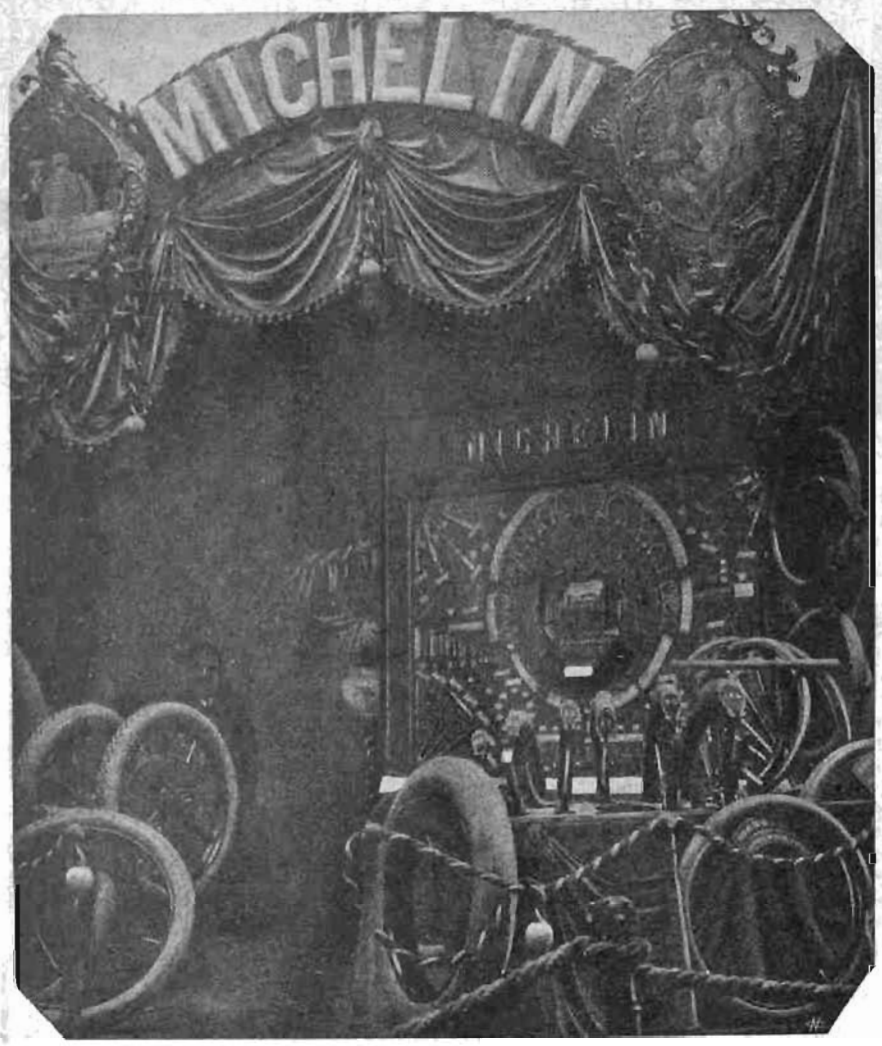
Alle ore 20 seguì un banchetto al *Ristorante Russo.* I commensali erano una cinquantina. Parlarono il conte Cacherano di Bricherasio per l'Automobile-Club di Torino, il marchese Manzoni per l'Unione Automobilistica Veneta, l'avv. Goria-Gatti a nome del Comitato, il sig. Costamagna, il rag. Caimi, il 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



La ditta E. Wehrheim e C. conserva anche al *Salon* il suo prezioso posto mostra e per l'importanza e il numero degli affari conclusi. La fama della che espongono a Torino i suoi rappresentanti in Italia ne sono la conferma. *tonneau* e *limousine* sono splendidi. I noti fari *Alpha* completano la mostra, ch




*Michelin* in cielo, in terra, e in ogni luogo. Era forse possibile una riunione automobilistica senza che il nome del grande pneumatico francese vi figurasse? Come il solito il buon gusto, la praticità, accompagnano anche questa affermazione del *Michelin* il cui *stand* originale è uno dei primi..... entrando nell'Esposizione. *(Fot. Vercellone).*

*La splendida* limousin *Isotta Fraschini e C di*

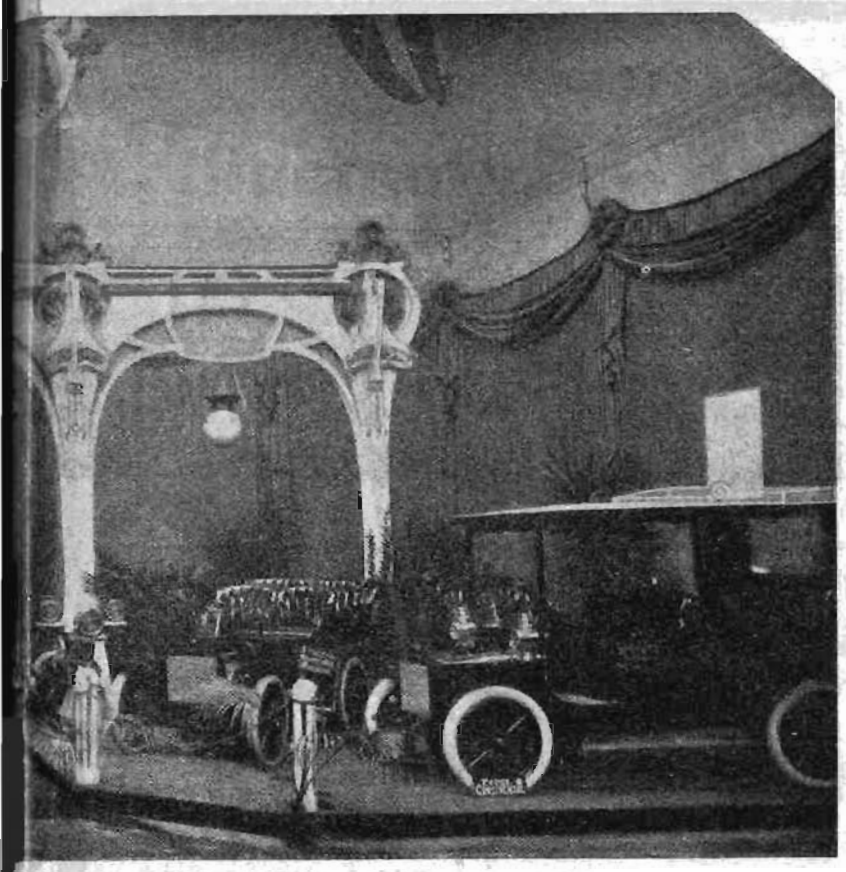
*Il gran caffè ristorante Moli*

**" EADIE "**
**" WILSON "**

*Serie per Biciclette e Motociclette ai fama mondiale, insuperabile per eleganza e scorrevolezza.* — **Ogni pezzo come garanzia porta la marca di fabbrica.**

**Rappresentante per tutta l'Italia con Deposito.**

**Milano - GIULIO MARQUART - Milano**



...nea ed è tra quelle che s'impongono per l'eleganza e la grandiosità della ...Darracq ormai non è più da fare, tutti la conoscono fra le migliori e i tipi ... HP è forse il più ammirato fra quelli esposti, e come pure gli altri tipi di ...aggiori attrattive del Salone Centrale di cui occupa tutta una parete. *(Fot. avv. G. B. Vercellone).*

...mani esposta dalla ditta ... avv. G. B. Vercellone).

...izione. (Fot. A. Fava).

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 in 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.

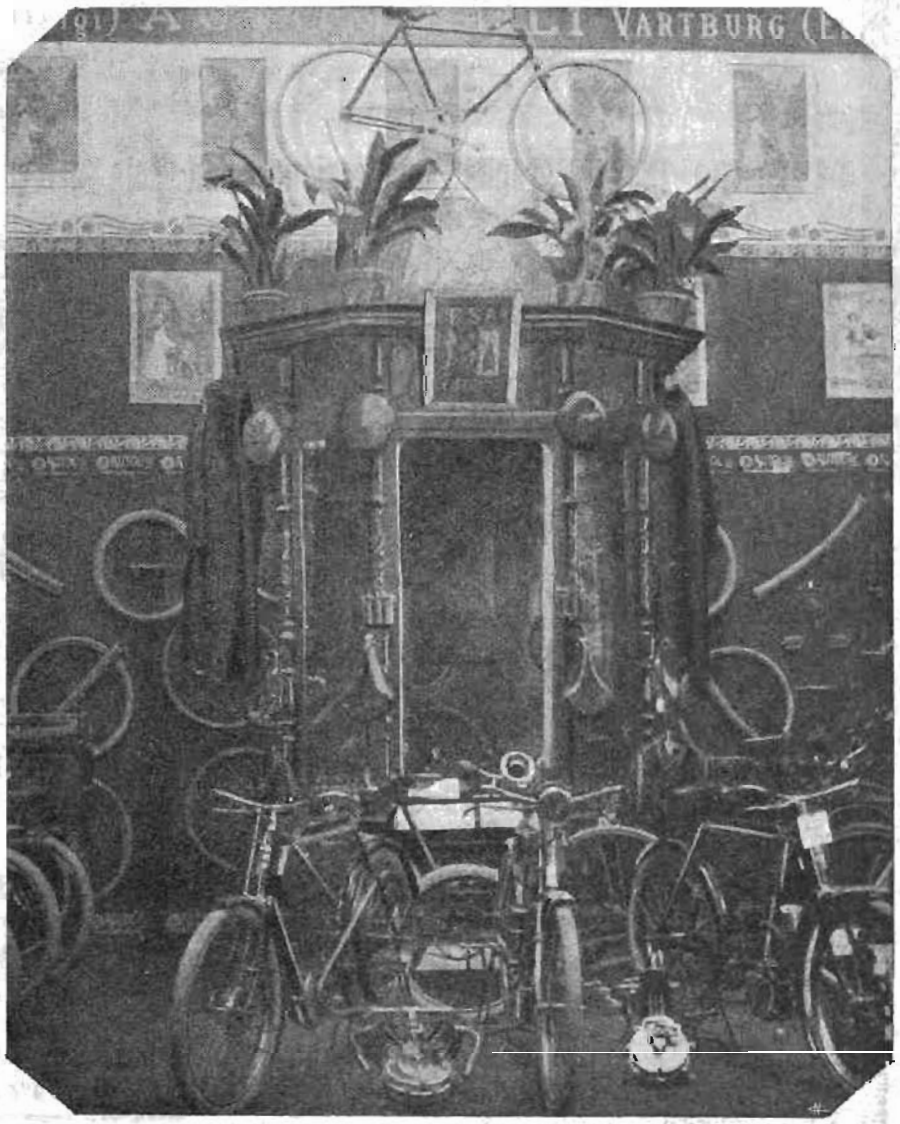
Il senatore Frola, congedandosi dal Comitato, non tralasciò di assicurarlo che negli anni venturi, come in quest'anno, il Municipio appoggerà questa Esposizione annuale in quella misura che lo merita una istituzione così vantaggiosa all'industria ed al movimento dei forestieri in Torino, creando ad epoca determinata una speciale attrattiva per la nostra città.

**L'undecima 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).*

Lo *stand* della ditta De Dietrich, ove sono esposti i bellissimi tipi di vetture a più posti che sono la specialità di questa ditta. (Al centro col gomito appoggiato alla vettura havvi Gabriel, noto *reco dman*). *(Fot. avv. G. B. Vercellone).*




Enciclopedica è la mostra della ditta Corrado Frera e C. di Milano, come svariati, numerosi e importanti sono i rami d'affari che essa coltiva! Vi figurano infatti le vittoriose motociclette *Zedel*, le serie *B. S. A.*; ben note le biciclette *Tre fucili*, gli eccellenti fanali *Croia*, impermeabili e costumi da *chauffeurs*, il tutto, messo con buon gusto ed eleganza. Viste le buone vendite fatte quest'anno, noi speriamo che al prossimo *Salon* potremo ammirare anche qualche vettura *Delahaye e Cottereau*, le due grandi marche che la ditta Frera rappresenta in Italia. *(Fot. avv. G. B. Vercellone).*

Société Générale des Etablissements Bergougnan & C. Clermont Ferrand.

Le GAULOIS

Pneumatico per Automobili
È vulcanizzato interamente sul suo scheletro
È di scorrevolezza massima avendo sezione ovale
È di lunghissima durata e robustissimo.

Stab. già BENDER e MARTINY - Torino, Genova, Milano, Napoli, Padova.