

LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazia
Nautico - Canottaggio - Yachting

SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Cassia - Tiri - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta.)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO - 26

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I CAMPIONI INTERNAZIONALI DELLO SPORT CICLISTICO



Darragon (allenato da André), campione di Francia e campione del mondo 1906.

L'automobilismo ed i pompieri di Torino

Personale e materiale sono i due elementi fondamentali che costituiscono l'organismo dei vigili del fuoco: entrambi per il loro impiego debbono soddisfare a parecchie condizioni di cui forse la principale è la velocità.

Arrivare celeremente sul luogo dell'incendio può spesso servire ad evitare un disastro; sempre servirà ad infondere coraggio e ad impedire i danni che il fuoco devastatore arreca a persone ed a cose.

E' naturale quindi che la bicicletta e l'automobile, questi due importanti e moderni mezzi di trazione, abbiano attirato subito l'attenzione di quanti ebbero ad occuparsi di organizzazioni di vigili del fuoco.

Altra volta ci occupammo dei pompieri di Torino in bicicletta; diremo qualche parola oggi sull'automobilismo.

Già altre grandi città, in misura più o meno larga, adottarono la trazione meccanica per trasporto di materiale e personale dei pompieri.

sto importante servizio pubblico rivolse la sua attenzione, incaricando l'assessore cav. Durio di far eseguire studi ed esperimenti dal Comando pompieri. E gli esperimenti vennero fatti e si videro spesso per la città correre automobili, attrezzate in modo speciale, destando l'allarme in quanti ignoravano di che si trattasse.

La Fiat fornì gli *chassis* per gli esperimenti, ma la carrozzeria e l'attrezzatura furono ideate dal comandante signor Figurelli ed eseguite con carattere di provvisorietà all'officina pompieri.

Vie larghe e strette, in piano ed in pendenza, tutte furono percorse; la collina vide spesso le veloci macchine arrampicarsi, e fin sull'Eremo la pompa a vapore si installò sbuffando e fremendo...

Il periodo degli esperimenti si chiuse con due manovre, l'una in collina, l'altra in città, entrambe alla presenza del Sindaco e dell'assessore del ramo Durio, nonchè degli assessori Cappa e Brayda; manovre di cui già parlò favorevolmente tutta la stampa cittadina.

Ed ora che gli esperimenti sono stati compiuti ci resta a sperare che in un avvenire prossimo, ma molto prossimo, l'automobilismo trionfi presso di noi anche per i vigili del fuoco.

E tutto ce lo fa sperare: il grande interesse

iscorcio, quasi anticipata, dell'odierna sistemazione dell'industria automobilistica e delle principali tendenze che vi stanno acquistando la prevalenza. Si sono osservati in vigorosa maturazione ed espansione i germi di ieri e si sono colti a loro inizio i germi che si svolgeranno sicuramente domani.

Ben pochi anni sono trascorsi da quando i *chassis* e massicci *chassis* per *omnibus* e per *mions* erano una singolare eccezione in mezzo a eleganti vetture da corsa e da turismo. Adesso in queste gallerie dell'Automobil-Austella non sono ancora la maggioranza, stanno già pari delle vetture per uso individuale, e dividono con queste l'attenzione dei visitatori, se pur non ne attraggono la maggior parte.

Non vi è fabbrica rinomata che accanto alle macchine signorili da diporto non esponga una più macchine destinate a scopi industriali, non vi è *stand* di qualche entità che non contenga diversi esemplari di queste due grandi applicazioni dell'automobile.

La quantità ingente con cui questi veicoli dritti a fini pratici figurano al Salon tedesco, costituendone uno dei tratti distintivi, mentre indica il grandissimo sviluppo che ha preso l'estero questo ramo dell'industria automobilistica, ci avverte altresì che tale sarà pure la caratteristica del Salon di Parigi, ove alle vetture di diporto esposte al Grand Palais si contrapporranno gli automobili industriali adunati sulla spianata degli Invalidi.

Intanto giova rilevare che la proporzione fra le due classi di automobili, commisurata al Salon, deve corrispondere alla proporzione raggiunta ormai nella fabbricazione effettiva dei due differenziali, e questo mi sembra uno dei più significativi movimenti nella presente fase dell'automobilismo.

A farcene persuasi è sufficiente un breve cenno alle più importanti case che si sono dedicate alla costruzione di automobili per i bisogni industriali e commerciali.

Viene in prima linea la Daimler Motoren Gesellschaft di Mannheim, che ha una mostra completa dei suoi nuovi modelli di *omnibus* di varia potenza e robustezza, a seconda dei luoghi dove debbono essere adoperati. Sono veramente ammirabili per eleganza e solidità i grandi *omnibus* circoleranno per le strade di Berlino. Hanno motore di 28 HP a quattro cilindri, fusi a pila e che va da un regime di 250 a 800 giri al minuto, sono provvisti di quattro velocità e marcia indietro, possono raggiungere una velocità massima di 20 chilometri all'ora, e superare salite del 12%, la trasmissione è a cardano, portano vetture a sedere e sono provvisti di una piastrina forma esteriore.

Vi sono altri modelli più pesanti e più lenti, altri più piccoli e di minor potenza.

La Daimler-Werke espone pure poderosi carri di trasporto, di una capacità di 3000 chilogrammi, forniti di un motore 4 cilindri a 28 HP, e da consegna e vetture pubbliche con motore di 16 cavalli.

Un'altra casa, che si è specializzata in questa fabbricazione, è la Sueddeutsches Automobilfabrik di Gaggenau, di cui lo *stand* forma un'intera collezione di *omnibus* e *camions*. Vi è un *omnibus* colossale a 44 posti per Berlino e un altro a 12 per percorsi montuosi, vi sono furgoni di vario tipo e anche una pompa per incendi assai ben sistemata.

La Berliner Elektrizitäts Werke, tra gli altri carri da trasporto, ne presenta uno per trasporto di carbone, disposto in modo che può essere facilmente rovesciato, lasciando scorrere il suo contenuto. La Vulcan ha un *chassis* per *omnibus* o *camion* con motore di 40 HP e di una capacità di 5000 chilogrammi. La ditta Stoeber presenta una serie di carri da trasporto e da consegna con motore da 12 HP per 1000 chilogrammi, da 18-32 HP per 4000 chilogrammi, e un *omnibus* da 28-32 HP contenente 24 posti, assai vantaggioso, tanto che ne sono stati venduti 200 in Inghilterra. E altri *chassis* per *omnibus* e *camions* espongono la N. A. G. e l'Argus.

Numerose fabbriche si sono pur date alla costruzione di un *chassis* economico e resistente per vetture pubbliche ad uso di città. Il motore più frequentemente adoperato in



Una squadra del Corpo pompieri di Torino, al comando del ten. Figurelli, sta per lasciare, in automobile, la Caserma di Santa Barbara. (Fot. A. Ambrosio - Torino).

A Torino nulla ancora di ciò si è fatto, nè forse è un male, poichè vi è stato un periodo dell'automobilismo pratico di incertezze e di preconcezioni, ed ora che tale periodo è passato, quando si voglia adottare tale moderno sistema di trazione, si potrà tener conto dell'esperienza altrui.

Volendo classificare nelle sue grandi linee tutto il materiale trasportabile su vetture automobili per servizio pompieri di una grande città, si può così raggrupparlo:

Materiale per città (ove sono le bocche da incendio):

Carri-naspo (con tubi di tela da attaccare alle bocche da incendio, che a Torino sono circa 900).

Carro con materiale di salvataggio (scale aeree, teli da salto, sacchi di salvataggio, scale varie, strumenti da zappatore, maschere antifumistiche, ecc.).

Carro con pompa a motore meccanico (a vapore, elettrico, a scoppio; per l'estrazione dell'acqua dai canali bianchi).

Vettura a disposizione del comando.

Materiale per campagna (ove mancano le bocche da incendio):

Carro con pompa a mano da campagna e con tubi di tela.

Carro con pompa a motore meccanico (a vapore, elettrico od a scoppio).

Carro con materiale vario di salvataggio.

Vettura a disposizione del comando.

Tenuto conto dello scopo e delle massime pendenze da superare, si può determinare la potenza in HP dei motori di tali carri.

Il nostro sindaco sen. Secondo Frola anche a que-

che il senatore Frola pone nel cercare di migliorare e far progredire ogni pubblico servizio, l'accordo che regua fra tutti i partiti quando si tratta del bene della nostra città; l'attività dell'assessore del ramo cav. Durio ed infine la passione che il comandante Figurelli pone nel voler rimodernare e portare a più alto livello il nostro corpo pompieri.

E tale elevato livello gli compete sia per le ottime tradizioni del corpo delle guardie a fuoco, come lo chiamavano una volta, sia per le non meno apprezzabili qualità di mente e di cuore degli operai piemontesi, da cui sono tratti i nostri pompieri.

Ignifobo.

Di Esposizione in Esposizione

Il Salon di Berlino.

Gli automobili industriali — I 6 cilindri
Le vetturiette.

Il Salon di Berlino, aperto nella prima quindicina di novembre, nel nuovo palazzo delle Esposizioni, al Giardino zoologico, è uno dei segni precursori di quello che sarà la prossima annata automobilistica. Per questo riguardo la Mostra berlinese ha una certa importanza che merita di essere notata. Non che vi siano apparse spettacolose novità o invenzioni sostanziali destinate ad apportare qualche profondo rivolgimento nell'automobilismo, ma vi si è avuta una visione in

CICLISTI! provvisti del vero FAU...
AQUILAS
vetturata a raggio...
di 100...
metri...
ver...
qu...
port...
imp...
a l...
ma...
di f...
depo...
chi...
teli...
in g...
pi...
di...
elet...
affin...

FABBRICA
R.MI SANTINI - PERRA
Esposizioni Internazionali
Bruxelles 1906
Grand Prix
Milano 1906
Medaglia d'Or

FABBRICA TOBINESE DI CARROZZERIA
già **ROSSI, BUSSOLOTTI e C.**

Società anonima - Capitale L. 300,000

TORINO - Via Petrarca, 10 (Sede provvisoria) - Telefono N. 22-20

Questo tipo è un due cilindri di una forza variabile fra i 12 e i 16 HP. In tale slancio in questa produzione di omni-veicoli e vetture pubbliche automobili ci consente di prevedere al più presto la surrogazione della vettura meccanica a quella elettrica nella locomozione cittadina. Il campo di affari per i costruttori è ben vasto!

Nelle vetture da turismo non si riscontrano innovazioni di gran conto. Si può soltanto scorgere la progressiva diffusione del motore a 6 cilindri, dopo aver fatto la sua apparizione ufficiale all'Olympia Hall di Londra nel 1905, spinto, non solo dalla moda o da una effettiva utilità, viene introducendosi in molte fabbriche primarie. Adottato e diventato il distintivo della Napier inglese e della San Giorgio italiana, il 6 cilindri trova allo studio presso la Mercedes, la Fiat, la Alfa, ecc.

La Mercedes però al Salon, come modello 1907, espone che un superbo chassis 35 HP a quattro cilindri, ma troviamo i nuovi 6 cilindri presso le ditte tedesche di primo ordine. Il più studiato e curato ci sembra quello della ditta Stoeber 40 HP, con i cilindri fusi a paia. Abbiamo poi i cilindri 60 HP della Argus, e il 6 cilindri 100 HP (100 mm. di alesaggio per 130 di corsa) della Hese, Achenbach e O. Altri 6 cilindri di estere sono quelli della Bayard-Olément e la Berliet.

A Parigi troveremo probabilmente aumentata la vettura a sei cilindri, ma questo non prova ancora che un tale indirizzo abbia da prevalere. Ci si deve forse più a una ricerca di novità che ad un bisogno veramente sentito.

Infatti di fronte a questo avviamento verso i 6 cilindri, il Salon di Berlino ci mostra un movimento assai più esteso di ritorno verso i motori a due cilindri e mono-cilindrici. Il movimento presenta uno speciale interesse per i motori, poiché tocca da vicino l'interessantissimo problema della vettura, che costa poco e funziona poco, la vettura economica del professionista, la vettura leggera per città.

Tutte le più serie e grandi fabbriche tedesche nominate, la Daimler, la Vulcan, la Stoeber, la Fahrzeugfabrik, la Ehrhardt, la Hese, la Prias, la Hansa ecc., costruiscono, come si è detto, un tipo così di vettura pubblica come di vettura privata per città a 4 e a 2 cilindri, le due cilindriche frequentissime, con una forza presso a poco uguale di 12-14 HP e di 14-18 HP. Questa categoria fa parte della serie dei veicoli per i pubblici servizi cittadini, che ha preso tanta espansione in Germania. I tedeschi si sono di preferenza rivolti in questa direzione dell'automobilismo pratico, occupandosi quindi meno della vettura privata, che è quasi una specialità dell'industria americana, inglese e francese. Perciò nel Salon, se abbondano le due cilindriche, le vetture a diventare vetture di piazza, scarseggiano le vetture di minimo costo alla portata di tutte le borse. Ve ne sono talune estere, come la Ford, la Bayard, la Peugeot, già conosciute, che occorre ripeterne la descrizione, ma le tecniche si contano sulle dita.

Una bella vettura, di elegante aspetto e di buona struttura, è quella della Casa Piccolo, di cui i modelli 1907, con il motore a V, raffreddato ad aria, sono molto pregevoli. Un altro tipo piatto e accuratamente studiato è quello dell'Hansa Automobil Gesellschaft, a due cilindri, trasmissione a cardano, sospensione con tre molle, per un prezzo conveniente di 3250 marchi. Come prime di tutte le qualità di una grossa vettura sono le vetture Puch, a due cilindri a V, azione a magneti, tre velocità e marcia indietro, la Laurin Klement da 6-7 HP, da 8-9 HP e da 12 HP.

Parlando di vetture per città, non è da obliare la novità, esposta dalla Mercedes, che ha suscitato la più viva sorpresa dei visitatori e che forma una specie di clou del Salon di Berlino. Si tratta di una Mercedes non a benzina, ma elettrica, di una vettura elettrica elegantissima che esce dalle officine di Canstadt, sotto il patronato di un nome che ha raggiunto una fama mondiale.

La nuova Mercedes-Elektromobil, fabbricata secondo il sistema Lohner Porsche, ha questo di strano, che al primo momento si confonde con una delle solite Mercedes, avendo conservato

la forma istessa della parte anteriore e del cofano, propria del chassis Mercedes. E la batteria degli accumulatori occupa precisamente il posto del motore a benzina.

A mio avviso, come erano da disapprovarsi le prime vetture a benzina, che cercavano di rassomigliare alle consuete vetture a cavalli, così non mi sembra da incoraggiare questa somiglianza voluta della vettura elettrica con la vettura a benzina. Si tratta di due sistemi meccanici assolutamente diversi, che si compongono di elementi e hanno modi di funzionamento differenti, e questa effettiva diversità deve riflettersi nel loro aspetto, poiché l'artificio che maschera e che finge, se pur può essere gradito per un istante, non è mai bello e non può durare.

A queste caratteristiche tecniche del Salon di Berlino bisogna aggiungere un'altra, che per essere di ordine differente, non è certo meno importante. Essa consiste nel grande interessamento, nella viva simpatia che l'Imperatore di Germania ha dimostrato per l'Esposizione, e nell'efficace e visibile patronato che egli ha accordato all'industria automobilistica tedesca.

Ad assistere all'inaugurazione l'Imperatore ha mandato il Principe ereditario con la consorte, il principe Enrico e i dignitari di Corte, in forma ufficiale, e poi l'Imperatore ha voluto parecchie volte visitare il Salon, soffermandosi a lungo, da intenditore competente e appassionato. E gli

essi sono: il 10-12 a due cilindri, il 14-18, 20-25 e 25-35 HP a quattro cilindri. Il tipo Olément-Bayard, già tanto favorevolmente noto, è stato dalla Diatto-Olément rimodernato e perfezionato, e forma l'ammirazione dei competenti.

La grande Esposizione di Londra.

Il giorno 14 si è aperta a Londra l'annuale Esposizione di automobili d'ogni genere nei locali dell'Olympia. Non soltanto il numero degli automobili esposti mostrerà il meraviglioso sviluppo avuto da tale industria in pochi anni, ma l'Esposizione riuscirà particolarmente interessante per il fatto che il prezzo degli automobili d'ogni genere verrà notevolmente abbassato. Automobili che fino a questi giorni erano in vendita per 700 sterline, saranno esposte per sole 500, ed automobili da 500 sterline si potranno avere per 350 circa, e così via per vetture d'ogni prezzo e d'ogni tipo. Da statistiche ora pubblicate risulta che nella fabbricazione di automobili sono ora investiti in Inghilterra 12 milioni di sterline.

L'Olympia Show, il Salon di Londra testè aperto, viene a confermare i pronostici ricavati da quello di Berlino.

In primo luogo lo sviluppo dell'automobile industriale è stato così ingente, che si dovette pensare ad istituire un'Esposizione speciale esclusiva di questo tipo. Dall'Olympia Hall gli automobili industriali sono esclusi, ma essi avranno la loro mostra questa primavera.



Una manovra dei pompieri di Torino.

(Fot. A. Ambrosio - Torino).

stands delle Case germaniche hanno avuto tutti l'onore di una parola di soddisfazione e di incitamento dell'Imperatore, il quale ha tenuto a farsi sentire quando ha detto ai fabbricanti di automobili del suo paese che costruiscono le migliori macchine, e ai carrozzieri, che costruiscono le più belle carrozzerie.

Sono parole dettate dalla benevolenza, ma sono una ben autorevole insegnamento per l'esportazione.

Marlo Morasso.

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 chassis tipo 1906 di 40 HP, un chassis tipo 1907 40 HP munito della messa in marcia automatica; inoltre espone il nuovo chassis Fiat-Brevetti a cardano a ruote inclinate.

La Florentia espone due chassis, uno di 16 HP a cardano, l'altro di 50 HP a catena, entrambi molto ammirati.

La Isotta e Fraschini espone due chassis 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 chassis del tipo 28-35 HP e 50-70 HP, anche una bellissima Limousine.

La Diatto-Olément espone in un elegante stand i quattro tipi di chassis che essa costruirà nel 1907;

In secondo luogo troviamo a Londra una straordinaria moltiplicazione dei motori a 6 cilindri. Una metà delle Case inglesi e un terzo di quelle francesi espongono i sei cilindri; noto fra le prime: Napier, Rolls-Royce, Standard, Thornycroft, Iris Brooke, Beluze, Wilson-Pilch, Speedwell, Thames, Sun Team, ecc.; tra le seconde: Mors, De la Buire, Darracq, Arida, Bollée, Olément, Gladiator, Vinot, ecc.

Anche la Fiat ha un 6 cilindri e la belga Minerva.

Infine le vetture sono qui numerosissime. In prima linea si osservano le americane, le celebri Cadillac a 9 cavalli (produzione 14.000 all'anno), le Ford, le Maxwell, poi le inglesi Rover, Horley, Adams, Premier, Star, Singer, British, a uno e due cilindri.

Le Mostre di New York e di Parigi.

La prima si inaugurerà il 1° dicembre e la seconda il 7.

Gli italiani che esporranno al Salon americano sono i seguenti: Itala, Bianchi e Züst.

A Parigi tutte le fabbriche italiane saranno rappresentate. Sappiamo che esse vennero raggruppate nella navata centrale. Solo la Fiat ha ottenuto di occupare il medesimo spazio assegnato l'anno scorso.

La Stampa Sportiva che, oltre allo sport, ha sempre incoraggiato ogni industria ad esso inerente, si occuperà diffusamente della Mostra principe d'Europa, il Salon di Parigi, dove invierà un suo speciale redattore.

(N. d. R.).

AUTOMOBILISTI!!!

La F. I. A. T. non usa che Benzina "CARBURINE",

TORINO - Via Almese, n. 10 (Fuori Barr. di Francia) - MILANO - Foro Bonaparte, n. 2.