Anno IV TORINO, 17 Dicembre 1905 N 51

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

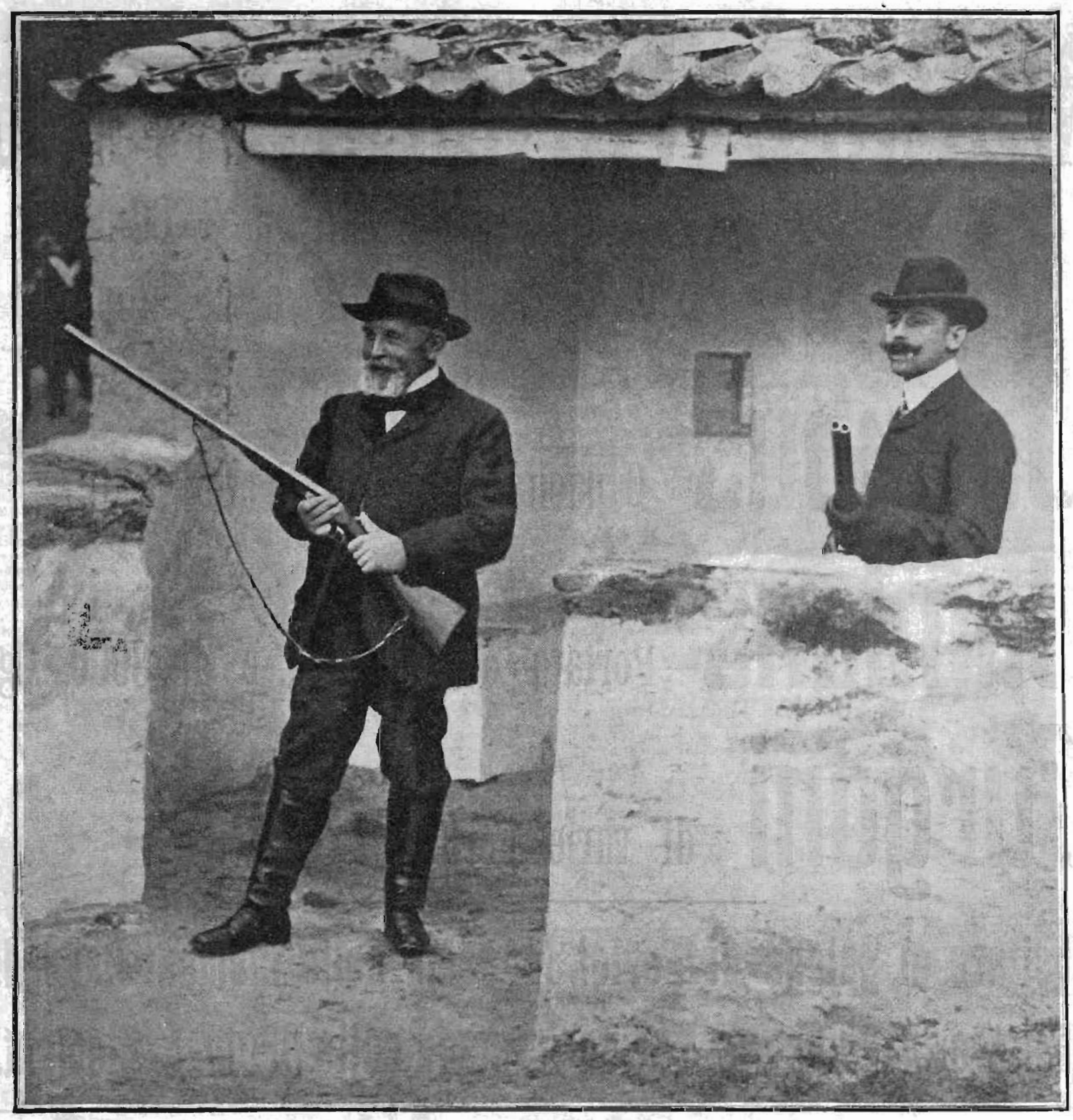
Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

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

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



Il Presidente della Repubblica Francese sportsman

In questo momento in cui gli sguardi del mondo sportivo sono rivolti verso il Salon Automobilistico di Parigi, che ancora una volta afferma come la Francia dopo averlo creato, è ancora alla testa dell'attuale movimento sportivo europeo, il pensiero nostro si rivolge al primo cittadino francese, in cui ogni buona iniziativa sportiva ha sempre trovato un intelligente patrono e che dello sport nelle sue diverse e molteplici affermazioni è uno dei cultori più tenaci e convinti.

Il 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, giacchè 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.

(Vedere a pag. 12 e 14 alcuni appunti tecnici sul *Salon*).

Il Presidente Loubet inaugura l'VIII Salon automobilistico di Parigi

I Campionati Ciclistici Bresciani

Giulio Truzzi secondo arrivato nel Campionato bresciano.

Assai interessante riuscì anche quest'anno la gara di campionati organizzata con serietà e competenza da un gruppo di appassionati ciclisti, capitanati dal signor Betta, e dotata di ricchi premi offerti dagli esercenti. La vittoria arrise al signor Baroni Siro di Desenzano, forte corridore, dotato di uno scatto fulmineo e di una splendida volata. Questo giovane e valente campione figurò per la prima volta nel 1901 vincendo il campionato bresciano, passò poi di vittorie in vittorie a Rovereto, Desenzano, Peschiera, Cerea, Castelnuovo, Verona. A Desenzano vince nel 1903 e 1904 il Campionato del Lago di Garda. Su pista a Brescia nel 1904 vince il Campionato di velocità a cui quest'anno aggiunge quello di resistenza.

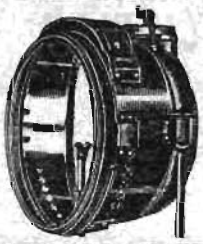
Truzzi Giulio arrivò secondo nel Campionato bresciano dietro a Baroni. Fornì delle ottime corse ed ha al suo attivo delle belle vittorie. Forte marciatore, si distinse negli *audax* colla splendida marcia Brescia Parigi.

F. CHIAPPA.

BENZINE GERMANIA
raffinate e rettificate per
Automobili - Motori d'Imbarcazioni - Motocicli
per Illuminazione ed Industrie
EDOARDO BIETTI
MILANO - Via S. Nicolao, 2 - Telefono 2471

Baroni Siro

Campione bresciano di velocità e di resistenza pel 1905.



REJNA ZANARDINI & C.
MILANO - Bastioni Magenta, 39 - MILANO
Premiata Fabbrica di FANALI E FARI per Automobili
SPECIALITÀ IN FARI PER MOTOCICLETTE - Fari a lenti sistema FRESNEL e a lenti catadiottriche a luce riflessa e rifratta.

LO SPORT ATTRAVERSO L'INDUSTRIA

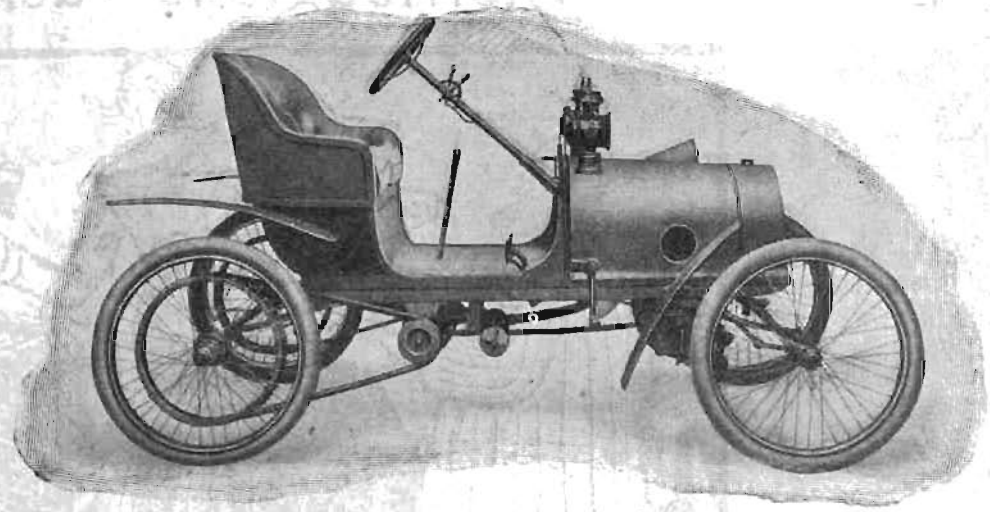
Ciò che ha fatto di meglio finora l'industria inglese — Le prime impressioni del Salon Parigino — Le macchine italiane — Un tipo ottimo di vetturetta leggera — Nel commercio sportivo d'Italia.

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.

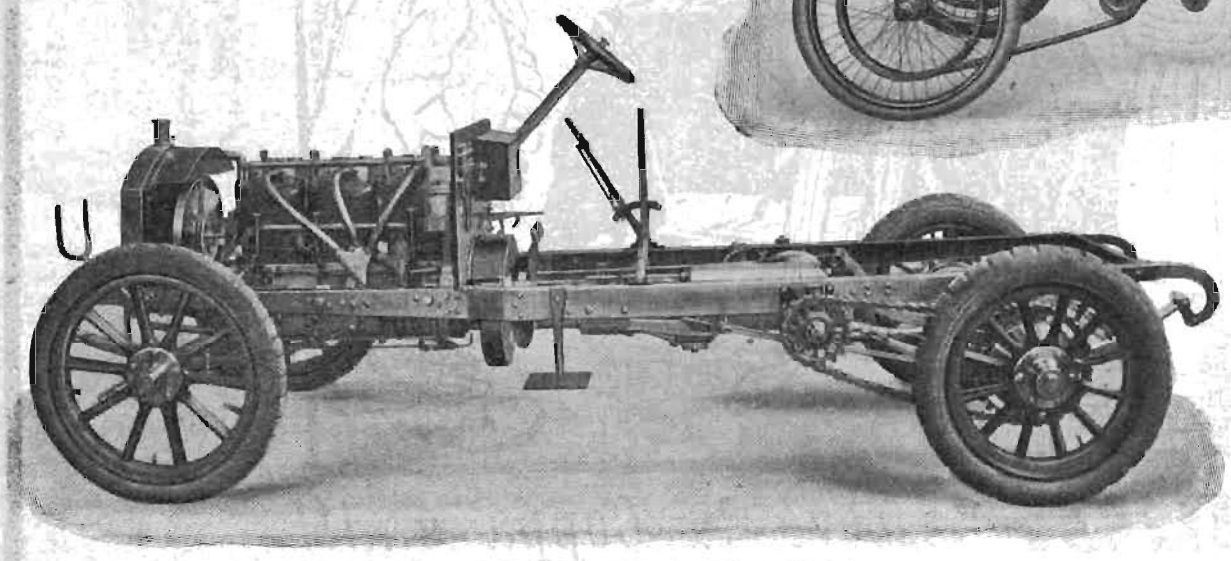
E' troppo prossimo all'apertura la pubblicazione di questo numero di *Stampa Sportiva*, e troppo al domani di una prima e fugacissima corsa attraverso il caos della immensa Mostra parigina, per poter esporre qui le considerazioni e gli ammaestramenti tecnici che può suggerire una prima visita al *Salon* 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 nuova 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 anzichè 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.



La vetturetta O. T. A. V.



Il chassis « Napier » 1906, 40 HP e 6 cilindri.

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 imbar-

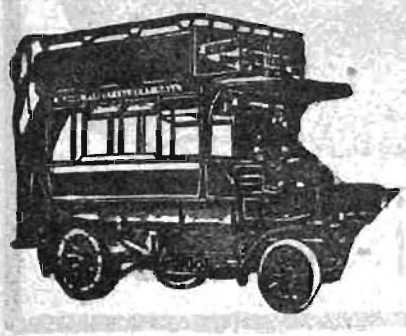
ESPOSIZIONE DI MILANO 1906

AVVISO IMPORTANTE

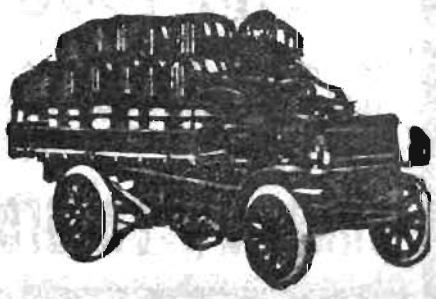
Per articoli redazionali degli Espositori o inserzioni nei Cataloghi, nella Guida ufficiale o in altre pubblicazioni, affissioni o applicazioni di tele sullo steccato provvisorio e definitivo, esposizioni di cartelli nella ferrovia o nelle sale, cartoline illustrate con réclame, ecc. ecc. o per qualsiasi altro genere di pubblicità, rivolgersi esclusivamente alla **Ditta MAX FRANK e C.** — Piazza Risorgimento, 8 — MILANO, concessionari esclusivi di tutta la réclame nel recinto dell'Esposizione 1906.

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

DITTA CARLO DUFOUR
GENOVA
Motori speciali por Imbarcazioni
a 2 ed a 4 tempi, da 3|4 di HP a 200 HP
Costruzioni da corsa e da diporto
Accessori - Magneti - Accumulatori
PREZZI ECCEZIONALI
Preventivi e Cataloghi a richiesta



SOCIETÀ ITALO-SVIZZERA - Bologna
di Costruzioni meccaniche
CARRI da trasporto - OMNIBUS Automobili
Marca "ORION" i più perfetti i più sicuri i più economici
Cataloghi e preventivi gratis a richiesta.

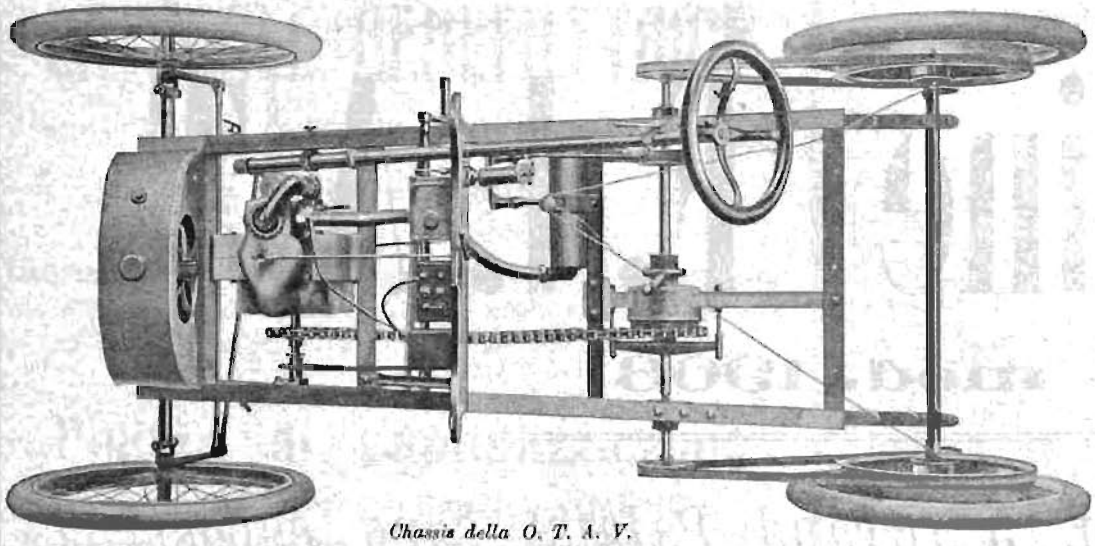


cazioni ha avuto successo, e alcuni fra i trofei più ambiti dell'autoyachting, come la Coppa Harmsworth, sono in possesso di questa grande marca, che ha a suo duce il noto *Edge*, che è forse la personalità più eminente del mondo *chauffeur* inglese.

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 perchè 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.



Chassis della O. T. A. V.

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 × 58. Alla costruzione del motore monocilindro 100 × 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 0/0. Il raffreddamento, anzichè 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 1/2 d'olio. Il 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, perchè 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 sè, 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.

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*.

Per il 1906

Negozianti!!!

Prima di fare i vostri acquisti visitate i nuovi Modelli della

Rudge-Whitworth L.td di Coventry

la più Grande Fabbrica del Mondo che smercia **100 mila BICICLETTE annue** e che non teme confronti per

LEGGEREZZA
SCORREVOLEZZA
SOLIDITÀ

Rivolgere le domande ai Rappresentanti Generali per l'Italia:

VELADINI & DELLE PIANE - MILANO, Via Vittor Pisani, 12-14.