

Secondo numero speciale per il XXXI Salone dell'Automobile

S. a. p.

# AUTO

L. 250

ANNO XXIX • N. 18

*italiana*

1 OTTOBRE 1948



Grande successo di pubblico per il *BIBENDUM* che ha interessato grandi e piccoli in sosta ammirata nell'imponente Stand preparato dalla

## MICHELIN

per il XXXI SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE A TORINO

Rojetto  
10-91378



*le ultime gemme  
della vecchia pianta*

**LANCIA** e C. TORINO

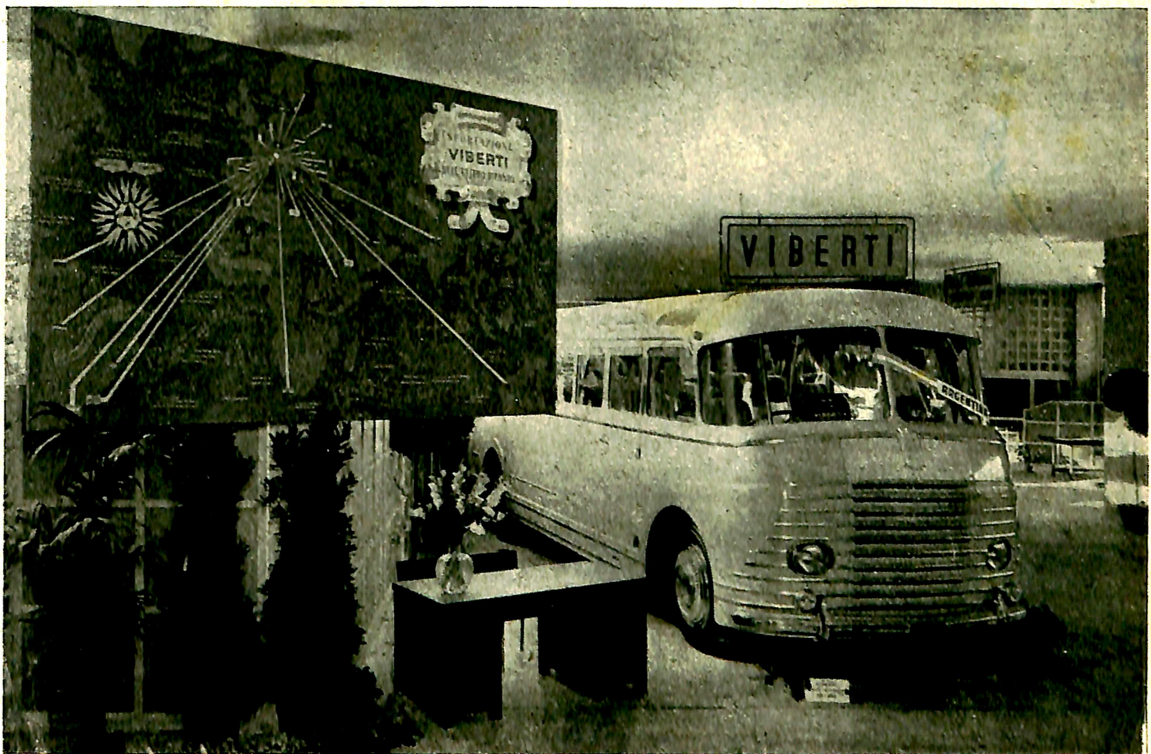


TORINO  
(ITALIA)

Le due novità più ammirate al XXXI° Salone Internazionale dell'Automobile a Torino:



l'autotreno passeggeri  
a cassa portante  
"MONOTRAL CV", mo-  
tore posteriore Fiat  
366 45, con 130 posti  
a sedere e ...



... il super Pullman  
Gran Turismo per i  
servizi di linea della  
Repubblica Argentina.

TORINO - Corso Peschiera 249



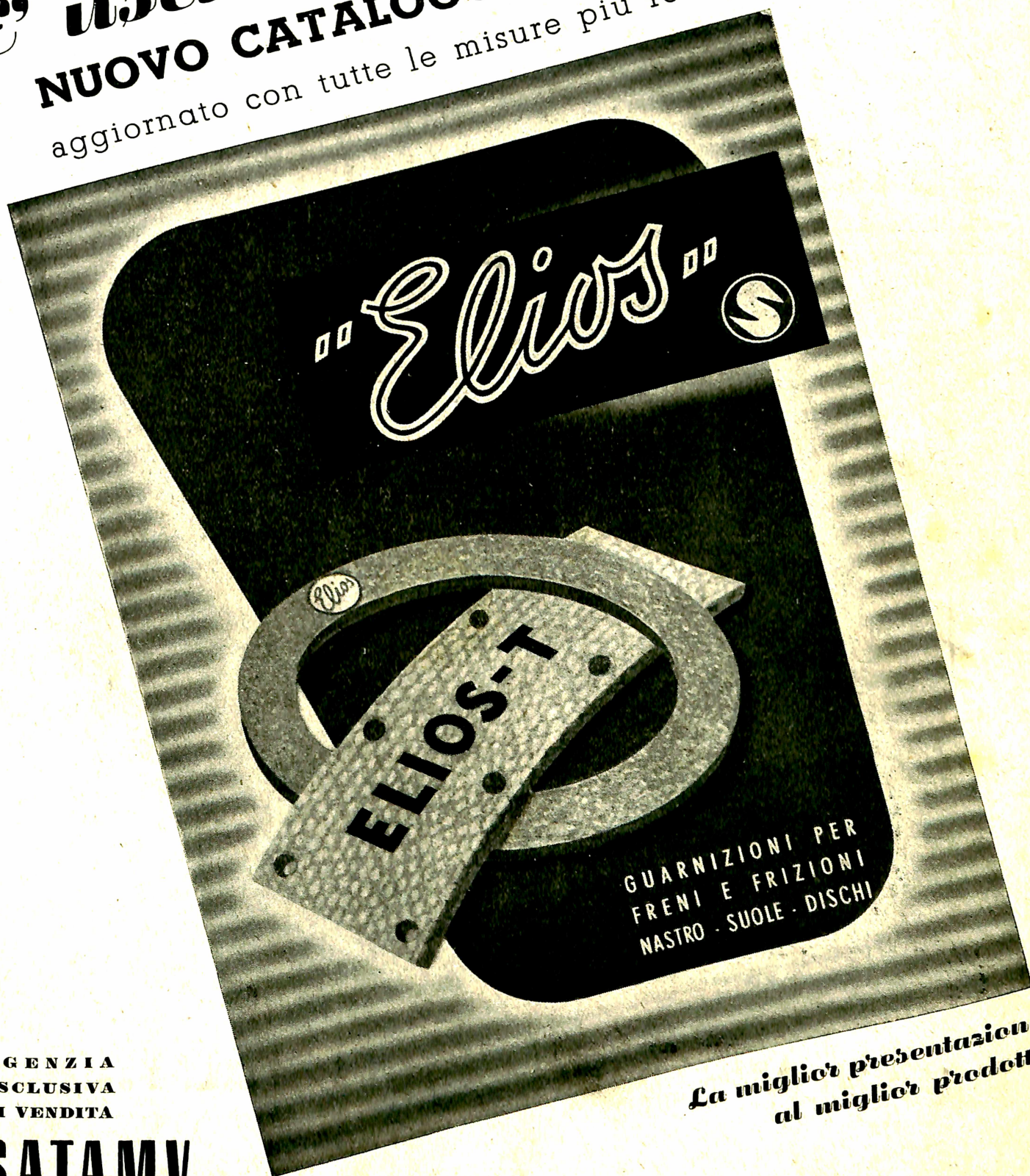
**Ditta V. MILLA**

**TORINO - BIELLA**

**MILLOIL**

*l'olio superiore per auto  
e industria*

**E' uscito il  
NUOVO CATALOGO N. 448**  
aggiornato con tutte le misure più recenti



AGENZIA  
ESCLUSIVA  
DI VENDITA

**SATAMV**

SOCIETÀ ARTICOLI TECNICI AUTO-MOTO-VELO di G. & P. FOSSATI & M. MAURELLI

*La miglior presentazione  
al miglior prodotto*

**MILANO**

Via Settembrini, 31-33  
Telef. 25.145 - 22.774

**ROMA**

Via Morgagni n. 2 c  
Telefono 850.660

**Tubi fluorescenti** *per illuminazione*

**Insegne luminose**

**MILANO**

**Columbus Neon**

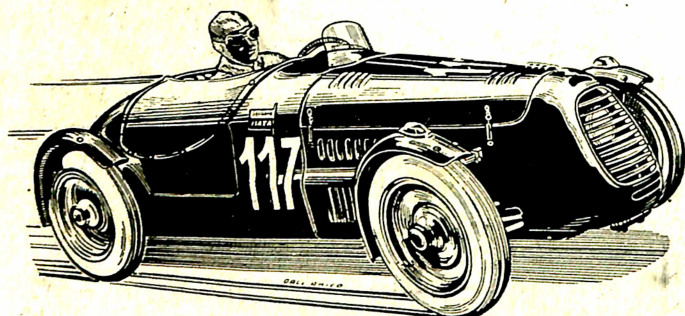
Piazza S. Alessandro, 6

Tel. 156.160

*Al XXXI° SALONE INTERNAZ. DELL'AUTOMOBILE  
grande successo hanno ottenuto le realizzazioni*

**S. I. A. T. A.**

- **Vetture sportive e da competizione,**
- **Testate a valvole in testa (nuovo tipo "B,,) per Fiat 500 di vecchio e nuovo modello,**
- **Comando cambio sotto il volante per Fiat 1100.**



*Società Italiana Applicazioni  
Tecniche Auto/Aviatorie*

VIA LEONARDO DA VINCI 23-25 - TORINO

**Studebaker**  
EXPORT CORPORATION

DISTRIBUTORI DI VENDITA IN ITALIA:

**E. MINETTI - MILANO**  
Via Filelfo, 7

**R. BORNIGIA - ROMA**  
Via Campania 59-A

**F. CORNACCHIA - PADOVA**  
Via Prato della Valle, 7

**OMNIA MOTORAUTO - MESSINA**  
Via Cannizzaro, 69

**Automobilisti!**

La batteria della Vostra auto è sottoposta ad un continuo duro lavoro. Non trascuratela! Mantenetela sempre in perfetta efficienza col raddrizzatore di corrente per la carica delle batterie

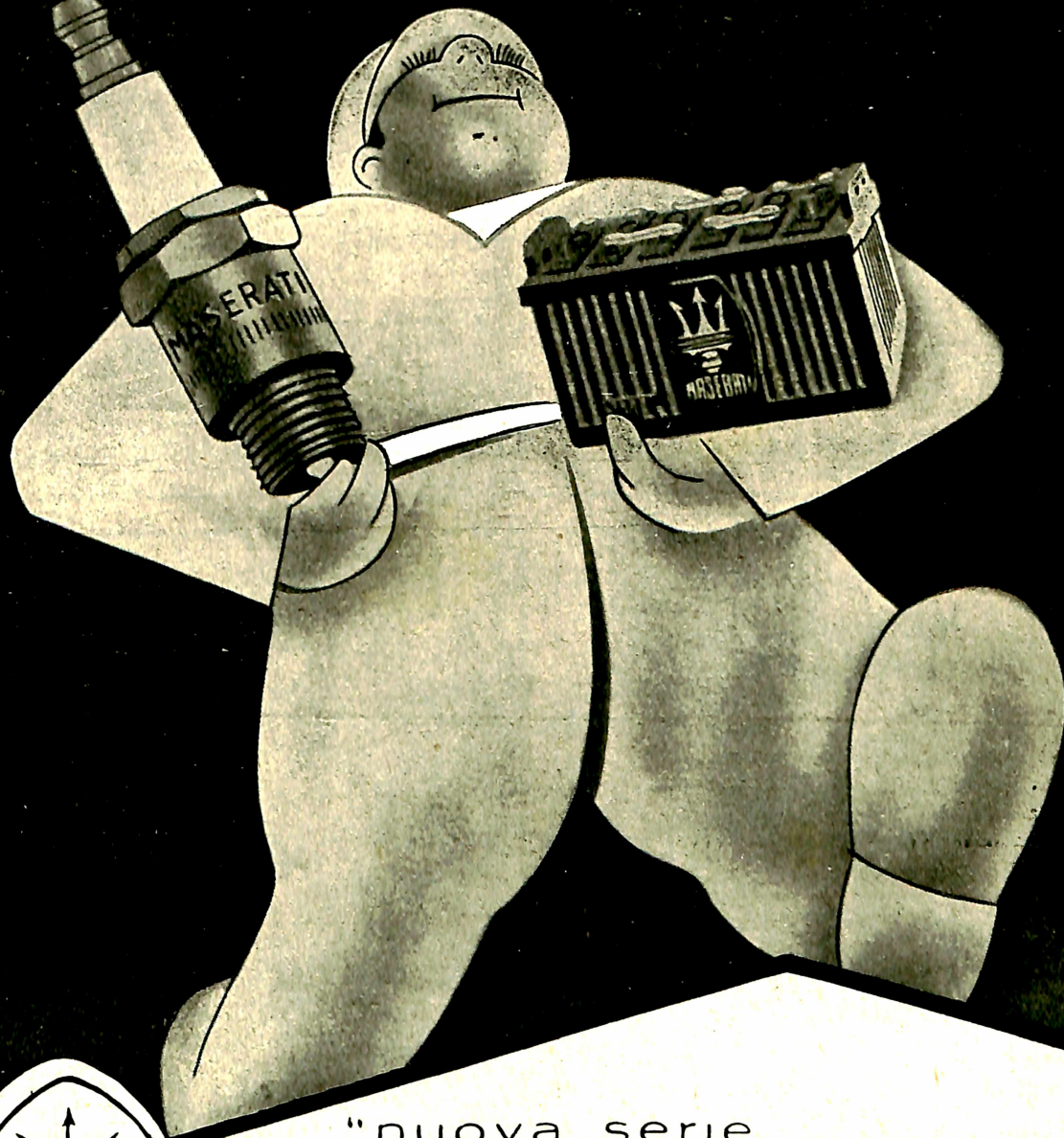
**“ MICROAUTO ”**

Ne raddoppierete la durata. Otterrete avviamenti facili anche a bassa temperatura. Avrete sempre luci brillanti. Viaggerete sempre tranquilli

**CARATTERISTICHE:** Carica a 6 o a 12 Volt con 4/5 Ampère regolabili - Attacco universale per tutti i voltaggi luce o forza motrice - Consuma come una comune lampada da 25 candele. - Carica a fondo qualsiasi batteria da AUTO in sole 8 ore - Munito di amperometro indicatore - Realizzato con i famosi elementi raddrizzanti WESTINGHOUSE originali indistruttibili - Garanzia lunghissima.

Prezzo L. 15.000 presso la Ditta **TECNITAL - Via De Castilia 28 - MILANO**  
Telefono 691.948 oppure presso i Rivenditori di materiali elettroautomobilistici. - Sconto ai Rivenditori. - Spedizione immediata ovunque

# MASERATI



"nuova serie"

# MASERATI

CANDELE - ACCUMULATORI

LA DITTA

# GIULIO GIANETTI

dei FRATELLI GIANETTI - SARONNO

ha il piacere di presentare alla Spettabile sua Clientela e a tutti coloro che gentilmente si interessano alla sua produzione, la sua nuova ruota per vettura, denominata "RISORGIMENTO"

*Ricorda inoltre che gli altri suoi prodotti sono:*

**RUOTE** per autocarri e rimorchi a raggera e a disco

**RUOTE** per autovetture, a disco e a razze

**EQUIPAGGIAMENTI METALLICI** per veicoli a trazione animale

**EQUIPAGGIAMENTI METALLICI** per la gommatura di trattori industriali ed agricoli e di macchine agricole in genere

**MOZZI** di acciaio per rimorchi

**TAMBURI FRENO** di lamiera e fusi per autocarri e rimorchi

**RUOTE SPECIALI**, stampate e fuse per usi diversi, militari, industriali, agricoli, ecc.



**SARONNO:** } Stabilimenti e Direzione - Telefoni 621 e 622  
} Amministrazione e Contabilità - Telefoni 2419 e 2210

**Depositi:** GENOVA - MILANO - PADOVA - ROMA - TORINO



**Adottato  
dalle più importanti  
F A B B R I C H E  
AUTOMOBILISTICHE**



*Che ha trionfato nei Gran  
Premi Automobilistici e  
Motociclistici nelle an-  
nate 1946, 1947, 1948.*

**LUBRIFICANTI  
CORBELLA**  
VIA VETERE 1 - MILANO

UNA SINTESI DELLA PRODUZIONE "F.A.P.A."

**Eva**

**ACCENDISIGARI ELETTRICO  
AUTOMATICO**

(BREVETTATO)

F.A.P.A.

DISCHI COPRIRUOTA-DISCHI ed  
ANELLI CROMATI-COPPE-PARA-  
URTI-GRONDINE-CORNICI PER  
TARGHE.

FIAT

TO-7  
1025  
CC

FODERE - TAPPETI - COPPTE - SEGGIOLINI

BBC

PORTABAGAGLI PER TUTTI I TIPI DI AUTOVEICOLI

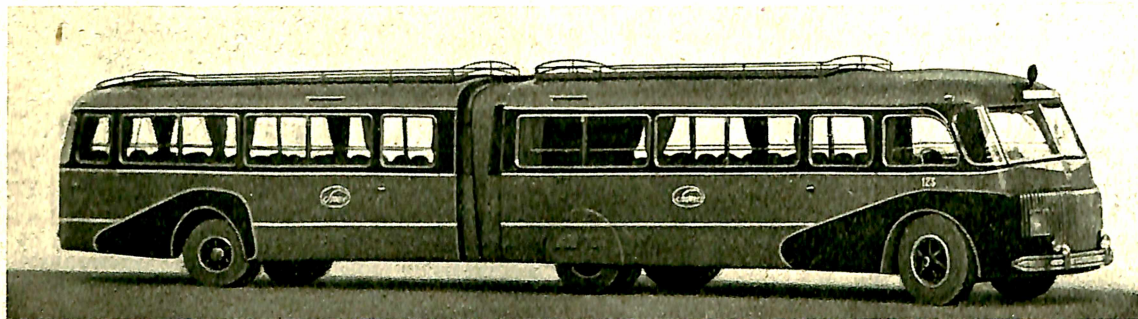
**"F.A.P.A." FABBRICA ACCESSORI PER AUTO**

Stabilimento: TORINO - Corso Orbassano, 62-68 - Telef. 35-013

OFFICINA MECCANICA della **STANGA** PADOVA  
Via Turazza, 20 - Telef. 24.048 - 24.640 - 22.258

Soc. p. Az.

Il  
nuovissima **Autobus Articolato** Stanga



**Caratteristiche principali**

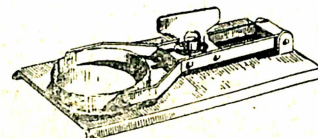
Lunghezza totale . . . . .	m. 17.00	Pneumatici da 11×22 oppure 270×22 . . . . .	n. 10
Larghezza massima fuori tutto . . . . .	» 2.50	Raggio di sterzata massima (esterno) . . . . .	m. 10.80
Passo anteriore . . . . .	» 5.10	Ingombro stradale in curva . . . . .	» 3.90~
» posteriore . . . . .	» 6.40	Posti a sedere (compreso conducente) . . . . .	n. 89
Altez. tot. dal piano stradale a veicolo scarico . . . . .	» 3.05	Tara in ordine di marcia . . . . .	kg. 12300~

Autotelaio FIAT 666 RN

**BREVETTI STANGA - PADOVA**

UN NUOVO BREVETTO DI ASSOLUTA NOVITÀ E PRATICITÀ

**VULCAN-MICRO** MOD. VM. SC



per una perfetta e rapida vulcanizzazione a caldo di ogni foro, taglio e s.rappo in pneumatici da ciclo, motociclo e auto. VULCAN-MICRO è di minimissimo ingombro, pesa 200 gr.; dà risultati perfettissimi e precisamente:

**VULCANIZZAZIONE:** elastica, liscia, lucida, smussata

**SICUREZZA ASSOLUTA:** non brucia o surriscalda la gomma da vulcanizzare

**ECONOMIA DI COSTO:** corrisponde all'incirca alla spesa delle comuni pezze con soluzione

Il VULCAN-MICRO è fornito completo di 10 Pastiglie Pirofore, gr. 10 di Para Crudoz VM. e raspetta di pulitura - Ricambi sempre pronti

A RICHIESTA SI FORNISCONO  
DETTAGLIATE ISTRUZIONI

Leggete la nota informativa a pag. 78 di questa Rivista

Ti. Ci. Ti. s.r.l. - MILANO - Piazzale Loreto n. 6 - Telefono n. 286.368

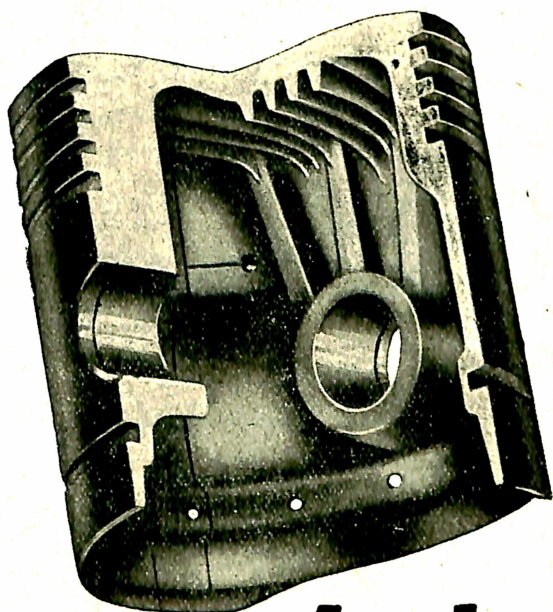
Accumulatori

TORINO - Via Beinasco 26 Tel. 21086



*veicoli ad accumulatori*

MILANO - CORSO SEMPIONE N. 11 - TELEFONI: 95.090 - 95.091



IL PISTONE DI ALTA QUALITA'  
PER TUTTI I TIPI DI MOTORE

**LUIGI ROTA**

NAPOLI - VIA PIER DELLA VIGNA, 39 - TEL. 50223

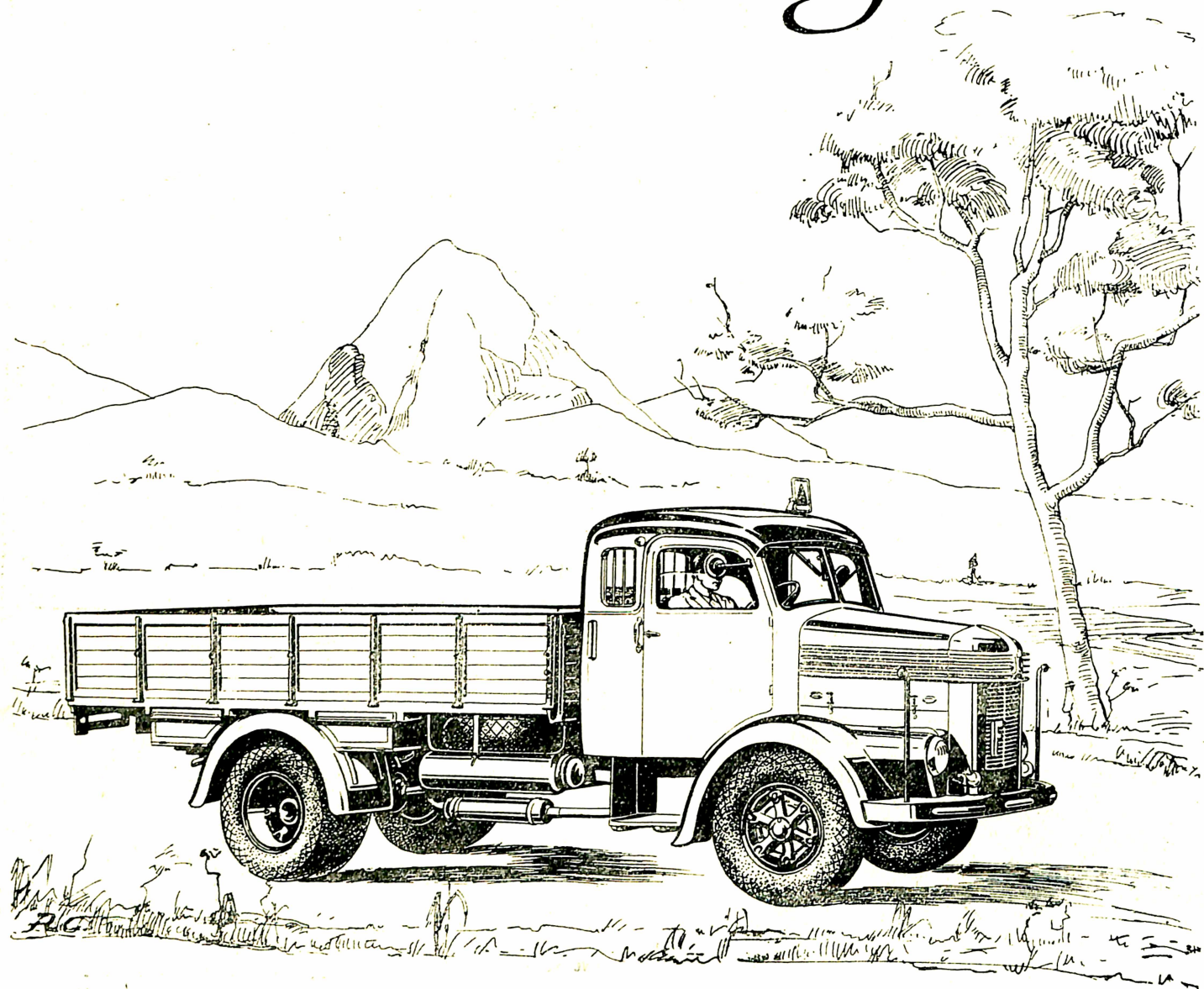
OFFICINE LAVORAZIONI MECCANICHE  
FONDERIE METALLI IN CONCHIGLIA

Fornitore delle Ferrovie dello Stato

*pistone*

*Rota*  
CORAZZATO

# Isotta Fraschini



## autocarro D80 M8

**MILANO**

Via Monterosa 89 - Tel. 41.142

**R O M A**

Via Curtatone 13 - Tel. 471.525

Portata utile Tonn. 7,5 - Peso rimorchiabile Tonn. 13 - Velocità massima chilometri 48 - Consumo medio combustibile, senza rimorchio litri 18, con rimorchio litri 26, ogni 100 Km. - Motore Diesel a 6 cilindri di CV 105 a 2000 giri e di  $\text{dm}^3$  7,3 di cilindrata - Frizione monodisco - Cambio di velocità a 8 marce (4 normali e 4 ridotte) e 2 velocità in retromarcia (1 normale ed 1 ridotta) - Sospensioni con molle a balestra semiellittiche con tamponi in gomma paracolpi - Freni ad aria compressa agenti sulle 4 ruote e di sicurezza a mano sulla trasmissione.

## La corsa al rincaro

I quotidiani annunciano che le tariffe dei trasporti ferroviari sono aumentate del 50%. Una bazzecola! La ragione ufficiale è che si deve colmare il disavanzo di 63 miliardi.

Questo nuovo aumento che contribuirà potentemente al rincaro generale verrà a toccare anche i trasporti automobilistici come vedremo più innanzi. Ora ci siano concesse alcune osservazioni anche se non provengono da un economista di grido ma da un semplice automobilista appiedato.

L'esempio che con questo aumento offre il Governo non potrebbe essere più dannoso. Finora tutti gli aumenti in tutti i campi provenivano da un concatenamento di fattori consecutivi per cui a volerli analizzare si veniva più o meno a giustificarli. Se aumentano i prezzi del ghiaccio, del latte, delle uova e dello zucchero è logico che il gelataio debba aumentare il prezzo dei suoi gelati.

Ora le ferrovie non ci dicono che l'aumento proviene dal concorso di tanti fattori sui quali esse non possono esercitare alcuna influenza calmieratrice, ma brutalmente dice che i suoi conti non tornano per 63 miliardi e li chiede a noi disgraziati utenti.

Ecco così che un viaggio Milano-Torino o Milano-Genova che costa in terza classe all'incirca 500 lire ne costerà 750. Ora non vorranno dirci che trasportando un individuo insieme ad altri cento in un carro bestiame, magari appeso ai respingenti od inerpicato sul tetto per 500 lire ci rimettono!

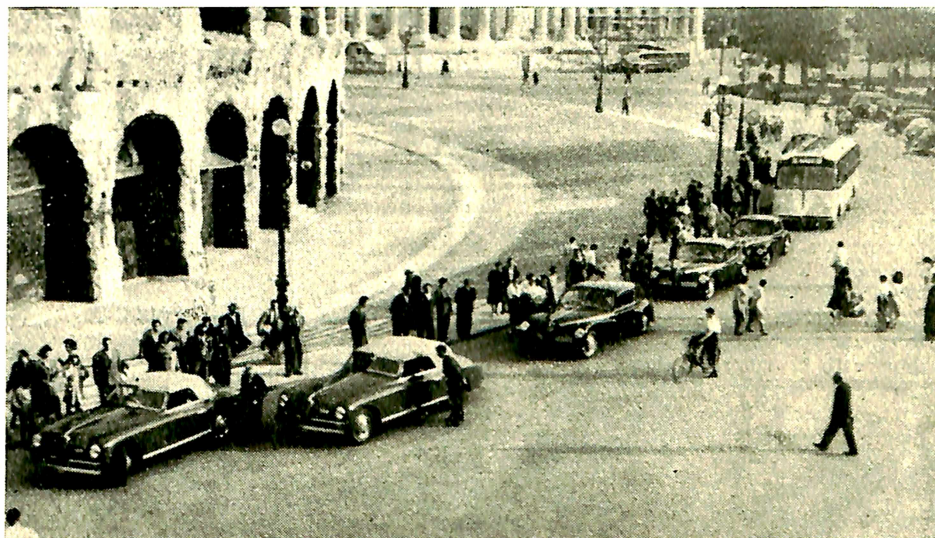
Un carro bestiame con 100 persone a 500 lire l'una rappresenta un incasso di 50.000 lire e se la tariffa sarà aumentata, saranno 75.000 lire, il che per 150 chilometri di percorso dà rispettivamente 333 lire o 500 al chilometro. E noi proseguendo nei nostri calcoli maccheronici domandiamo se alle Ferrovie dello Stato l'aggiungimento delle quattro assi e delle quattro ruote costituenti una sudicia e sgangherata «Uomini 40 - Cavalli 8» insieme ad un'altra dozzina di derelitte sue pari viene a costare proprio tanto ed anzi ci rimette.



Poichè l'odioso delle nostre tariffe sta appunto in questa loro «democratica» eguaglianza. In Germania, nell'epoca della sua maggiore floridezza, le ferro-

vie offrivano ai meno abbienti anche una quarta classe. Se noi ora per tante ragioni indiscutibili siamo costretti a far viaggiare la gente in un modo così obbrobrioso perchè almeno non si stabilisce una differenza di prezzo?

Ma vediamo quali conseguenze avranno questi deprecati aumenti sui trasporti automobilistici. Se oggi le tariffe tanto delle autolinee quanto dei «Gran Turismo» sono quelle che sono, pur porgendo orecchie alle lamentele degli esercenti non possiamo credere che essi effettivamente ci rimettono. Si può rimettere per un giorno o per un mese, non si può rimettere eternamente. Se però le loro tariffe restassero immutate la concorrenza cogli aumentati prezzi delle ferrovie aumenterebbe in proporzione. Questo le FF. SS. non lo permetteranno mai ed aumenteranno i prezzi anche di



Or è circa un mese l'Ente Alta Moda, aveva organizzata una sfilata di modelli a Valdarno, presso i ben noti stabilimenti Marzotto. Poichè oggi la moda femminile comprende in un certo senso anche l'automobile, ecco che tutta la carovana si è portata sul luogo a bordo di elegantissime vetture Alfa Romeo di serie e fuori serie della Touring e della Pinin Farina, nonchè con un confortevolissimo e veloce Pullman sempre Alfa Romeo del modello 480, veicoli che naturalmente l'Alfa Romeo è stata ben lieta di mettere a disposizione dell'Ente Alta Moda. In questa illustrazione una breve sosta della carovana presso l'Arena di Verona.

## “ JARCOST ”

Compagnia commerciale materiale elettrauto  
Pompe iniezione e parti ricambio

MILANO - Via G. Mayr, 1 (Sede propria)  
Ang. V.le Bianca Maria - Telefoni 76-019 - 72-746

“VASTO ASSORTIMENTO POLVERIZZATORI E POMPANTI ORIGINALI BOSCH INSCATOLATI E SIGILLATI, AL MEDESIMO PREZZO DEI NAZIONALI.”

LA CASA CON IL PIÙ COMPLETO ASSORTIMENTO di pompe d'iniezione, pompette, polverizzatori e tutte le altre parti di ricambio per motori veloci a cielo «Diesel» delle primarie marche. BANCHI PROVA, rettificatrici, pompe a mano.

RIPARAZIONE di pompe d'iniezione ed iniettori di qualsiasi casa.

AMPIA DISPONIBILITÀ di:

Batterie (accumulatori) cariche e secche - Raddrizzatori carica batterie - Superbobine - Candele, dinamo e motorini avviamento - Indotti - Spinterogeni - Fari e fanali - Regolatori - Disgiuntori per dinamo e motorini.

ATTREZZATISSIMA OFFICINA montaggio e riparazione pompe d'iniezione

“ JARCOST ”

quelle imprese che non hanno nessun deficit da colmare.

E poi si assicura che il Governo non vuole l'inflazione!

DUR.

### Una bella prova di resistenza

La *Revue Automobile* svizzera d'accordo col rappresentante della nuova vettura inglese *Standard-Vanguard* e sotto il controllo dell'A. C. Svizzero ha organizzato recentemente una prova di durata e di resistenza in montagna i cui risultati sono molto interessanti anche dal punto di vista generale della costruzione automobilistica.

Le vetture carrozzate a guida interna a 4 portiere per 4-5 posti avendo sempre a bordo 2 o 3 persone ha percorso nel tempo effettivo di marcia di 4 giorni, 6 ore e 30' Km. 5120 con una media effettiva di Km. 49,950, valicando 86 colli con una differenza di livello complessiva di metri 171.846.

L'itinerario comprendeva 16 pasasggi del San Gottardo, 13 dell'Oberalp, 3 della Furka, 7 del Grimsel e così via. Julier, S. Bernardino, Lukamier, Susten, Klausen, Albul, Maloia, Spluga ed altri minori.

Il consumo della benzina è stato di litri 13.93 per 100 Km.; dell'olio una vuotatura ed un riempimento completo; dell'acqua un'aggiunta di litri 1,75 alla fine della prova.

La vettura è stata sempre condotta alla massima velocità possibile, senza alcun riguardo pel motore, da cinque piloti che si alternavano alla guida. Gli arresti in marcia furono provocati: dopo 1944 Km. da un primo scoppio di pneumatico; dopo 3331 Km. da un secondo scoppio; dopo 3341 Km. da una lubrificazione generale dello chassis; dopo 3621 Km. dal cambio di tutte e quattro le gomme e dopo 4254 Km. da una registrazione dei freni.

La *Vanguard* ha un motore a 4 cilindri in linea, alesaggio 85 mm., corsa 92, cilindrata 2688 cc., potenza 69 cav. a 4200 giri, tasso di compressione 6,8 a 1, frizione a disco unico, cambio a 3 velocità silenziose e sincronizzate.

### Sulla via di Damasco ..

... non si incontra più l'apostolo San Paolo ma superbi superpullman semi rimorchi con impianto di aria condizionata che attraversano il deserto siriano, da Damasco a Bagdad, la città delle Mille e Una Notte e dal Califfo Haroun-el-Raschid, 800 Km. in 18 ore, partendo alle 15 e giungendo a destino alle 8 del mattino seguente. Fermata a mezzanotte a Fort Rutbah per una cena calda.

La traversata del deserto ove non esiste strada battuta viene fatta dagli autisti siriani secondo un certo senso personale della direzione e di notte seguendo il corso delle stelle ed anche la bussola. La vettura-rimorchio capace di 35 passeggeri comodamente installati ha i finestrini ermeticamente chiusi per non fare entrare la sabbia. L'impianto fornisce aria filtrata a 20 gradi quando la temperatura esterna è di 48° all'ombra. Il servizio è esercitato dal 1938 dalla Ditta americana dei fratelli Nairn.

### BRITISH BELTING & ASBESTOS LTD

Ceppi - Nastro  
Dischi Halo Mintex.

### DIAMOND CHAIN & MFC COMPANY

Catene a rulli.

### CONNOLLY BROS

Pelli per carrozzeria.

### TRUMAR

Guarnizioni scatolate.

### RINGBELT

Cinghietti per ventilatore.

### THE GENERAL TRADING Co

Liquido per freni idraulici.

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA

## UGO WEISS e figlio ALBERTO

Via Settembrini, 9 - Telef. 200.324

MILANO

FILIALE DI TORINO:

## SAFAI

Corso Vitt. Emanuele, 30

FILIALE DI MILANO:

## MOTOFORNITURE ITALIANE

Via P. Castaldi, 38

### Il blocco automatico dei freni

Molto interessante è il nuovo sistema adottato negli Stati Uniti e denominato «Brade-a-Matic» per bloccare automaticamente i freni dei grandi autoveicoli da trasporto quando sostano. Il sistema è comandato elettricamente da un circuito indipendente, da una molla a pressione e da una valvola solenoide. Quando il veicolo è in marcia la pressione della molla mantiene il circuito aperto anche quando il pedale dell'acceleratore è abbandonato ed i freni sono stretti. Ma appena il veicolo si arresta la valvola solenoide entra in funzione ed i freni vengono stretti automaticamente.

### La produzione mondiale di gomma

Durante il primo semestre dell'anno in corso, la produzione mondiale di gomma è ammontata a 727.000 tonnellate contro 607.000 tonnellate durante il periodo corrispondente del 1947. A base di tale risultato si prevede che la produzione complessiva di gomma nel 1948 raggiungerà circa 1.391.000 tonnellate contro 1.270.000 prodotte nel 1947.

Tra i Paesi esportatori, il primo posto è tenuto per il semestre suddetto, dall'Unione Malese con 107.916 tonnellate. Seguono le Indie Orientali con 18.600 e l'Indocina con 10.973, Ceylon con 7.754 ed il Congo Belga con 1.368 tonnellate.

Alla testa dei Paesi importatori figurano gli Stati Uniti che hanno acquistato durante il periodo in visione un totale di 263.241 tonnellate, di cui 162.904 di provenienza malese.

### Nuovo procedimento per la raffinazione del petrolio crudo

Mediante l'uso di un nuovo prodotto chimico durante il processo di raffinazione del petrolio crudo, la Standard Oil Co. conta di aumentare le disponibilità statunitensi di benzina almeno del 25% nell'immediato avvenire. Tale risultato dovrebbe essere raggiunto in seguito all'introduzione di un minerale sintetico chiamato silica-magnesia, che si è mostrato estremamente efficace come catalizzatore nella raffinazione del petrolio.

### Acceleratori e rallentatori

Periodicamente apprendiamo dalla stampa che i benemeriti studiosi e tecnici dell'automobilismo e dell'aviazione hanno ottenuto un nuovo successo, hanno compiuto una nuova tappa nella incessante lotta tra il tempo e lo spazio. Ogni giorno apprendiamo che il globoteracqueo si è ancora più impicciolito e non sappiamo se un giorno questi studiosi e questi tecnici vorranno arrestarsi dinanzi alle colonne d'Ercole delle loro fatiche. Si può esser sicuri che a questo giorno non si arriverà mai. Già la velocità del suono che sembrava costituire il limite insormontabile è stata sorpassata e si continua a studiare e lavorare senza tregua.

Onore a questi acceleratori dell'umanità.

Ma ecco dall'altra parte uomini an-

CARROZZERIA  
G. BERTONE Soc. Az.



GRAN LUSO  
SPORT

360 PESCHIERA 224 TORINO - TELEFONO 7



*Colnago*

la

## NUOVA BATTERIA

(BREVETTATA)

*di alta capacità  
e di lunga durata*

Un nome che riassume oltre 50 anni di esperienze nel campo degli accumulatori apportando perfezionamenti pratici ed economici con aumento della loro capacità e durata.

**FABBR. ACCUMULATORI "COLNAGO,"**

Via S. Piattoli 5 MILANO Telefono 286.345

## SEGMENTI SIM

ORIGINALI SVIZZERI

FUSIONE SINGOLA SPECIALE - TRATTATI TERMICAMENTE

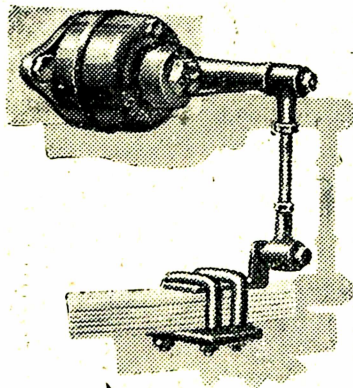
Assicurano ai motori il massimo rendimento e durata con effettivo risparmio di olio e carburante.

**VASTO ASSORTIMENTO**  
da mm. 16 a mm. 350 di diametro

AGENZIA GENERALE PER  
L'ITALIA E COLONIE DAL 1911

**Ditta Luigi Minonzio**

P.le Biancamano 8 MILANO telefono n. 64.870



## Houdaille

Ammortizzatore idraulico

per vetture e autocarri

PRONTA CONSEGNA PER

**Alfa Romeo: 800 - 430**

**Bianchi : C 46**

**Fiat : 500 - 1100 - 1500**

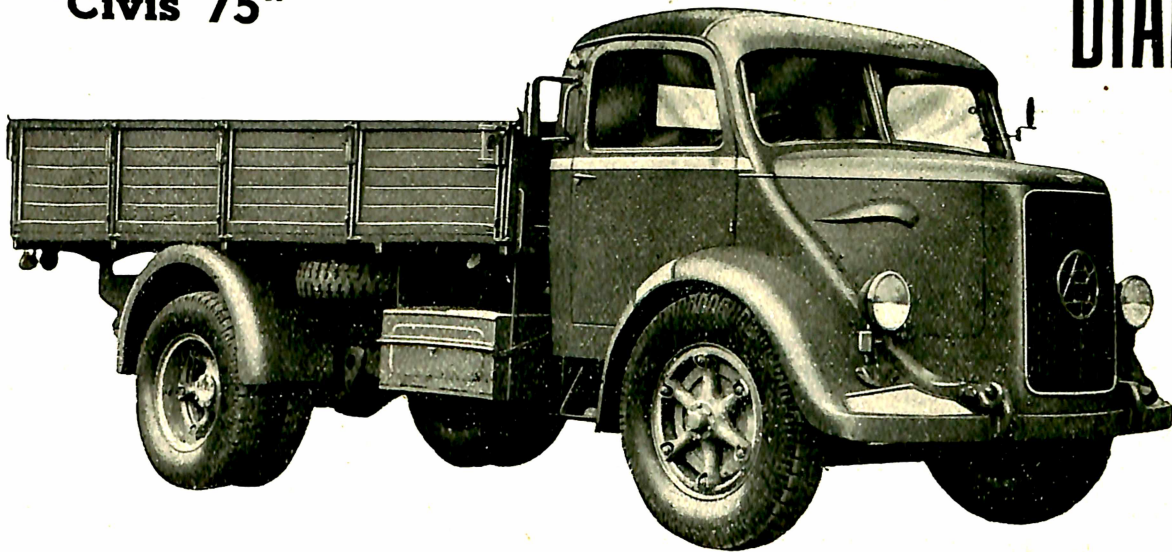
**Lancia : Aprilia-Ardea-Augusta  
Artena - Astura - Esarò  
- Esatau**

**Isotta : D 65 - NAL**

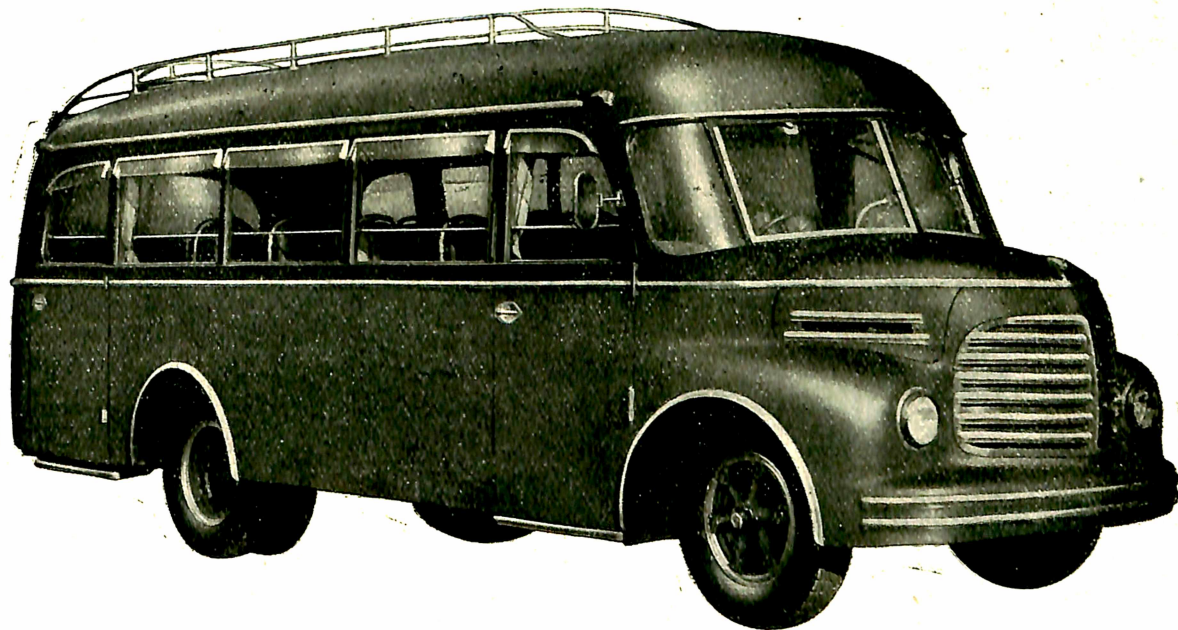
LICENZIATARI  
PER L'ITALIA: **CORTE e COSSO - Torino (106)**  
Via Cesare Lombroso, 21 - Telefono 62.548

**BIANCHI**

**Autocarro Mediolanum  
"Civis 75"**



**Autobus di linea  
Mediolanum Civis Bus**



Soc. p. Az. FABBRICA AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

**EDOARDO BIANCHI**

MILANO - Viale Abruzzi n. 16

CATENE A RULLI

# REGINA EXTRA

per Auto - Moto - Distribuzione Motori  
Applicazioni Industriali

Gruppi per comando distribuzione motori adatti per

**FIAT 508 - LANCIA Augusta - Aprilia -  
Dilambda-Omicron - BEDFORD - CHRYSLER  
- DODGE (Autocarro) - GRAHAM PAIGE -  
PONTIAC - JEPP Camionetta, ecc.**



Giunti Elastici

Cinghie Trapezoidali

per **AUTO - MOTO - TRATTORI**

CONCESSIONARI ESCLUSIVI PER L'ITALIA:

**G. RUINI & FIGLIO**

Via Macchiavelli n. 38

MILANO

Telefoni 42017 - 42028

ch'essi di valore che hanno compiuto studi ed ottenuto diplomi, occupati senza tregua a mettere i bastoni tra le ruote del progresso creando ogni giorno con la semplice redazione di nuovi regolamenti, nuovi ostacoli al cammino dell'umanità.

Così verrà un giorno in cui si impiegherà un tempo minore per andare da Milano a Nuova York (7000 Km.) di quello che per via dei passaporti, dogane e divise occorrerà per andare da Milano a Lugano (70 Km.).

### Un raduno di autoveicoli industriali

I quotidiani francesi « L'Equipe » e « Paris - Press », con la Federazione nazionale dei trasporti stradali organizzano per l'epoca del Salone parigino dell'automobile (dal 7 al 17 ottobre), un « Rallye » sulla formula di quello famoso di Montecarlo, riservato agli autoveicoli industriali, autocarri ed autobus.

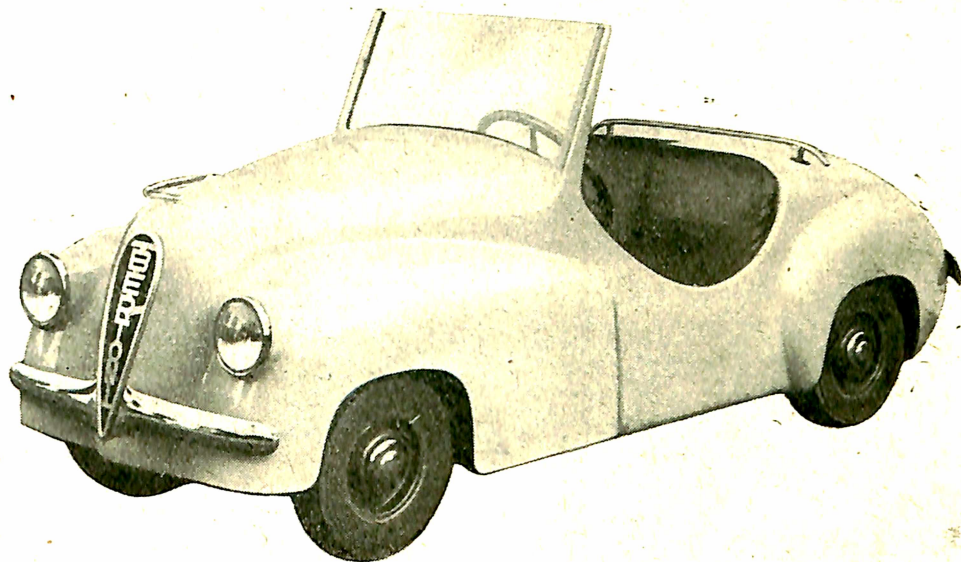
### La Svizzera corre ai ripari

Non è spenta l'eco del gravissimo accidente sulla discesa della Biaschina dove un Pullman belga proveniente dal Gottardo precipitava da quaranta metri d'altezza a causa del cattivo stato dei freni e l'inchiesta giudiziaria constata che già nella salita, a Goschenen, l'autista se ne era lamentato.

L'opinione pubblica svizzera è giustamente allarmata per il fatto che le sue strade

de sono giornalmente solcate dalle macchine provenienti da paesi piani ove tutti i freni vanno bene e sono guidate da personale che non può di botto acquistare la pratica necessaria per guidare i pesanti moderni veicoli sulle strade di montagna. Costoro ignorano,

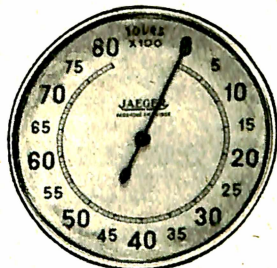
per esempio, che nelle interminabili discese dei grandi valichi svizzeri la frenatura avviene principalmente per mezzo del motore tenendo il cambio innestato anche in prima dove maggiori sono le pendenze. I freni così non sono soggetti ad usura e si trovano in per-



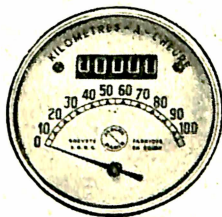
Ad un recente circuito motociclistico tenutosi a Lodi, ha fatta la sua comparsa, destando la più viva meraviglia ed interesse, questa elegante micro-vettura che un appassionato lodigiano, il sig. Bertoni, si è costruita e che ha equipaggiato con un motore della Vespa. La vettura non manca di eleganza ed il classico motore le imprime una buona velocità. Ecco un'applicazione intelligente e ben portata a termine.

## Contachilometri - Contagiri - Tachimetri - Orologi Termometri a distanza - Interruttori - Flessibili

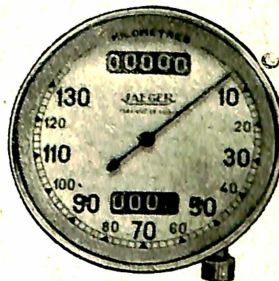
APPARECCHI VARI  
DI CONTROLLO PER  
QUADRI DI BORDO



∅ mm. 80

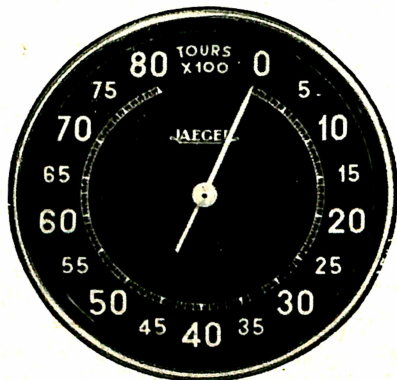


∅ mm. 60



∅ mm. 80

LABORATORIO  
SPECIALIZZATO  
PER RIPARAZIONI

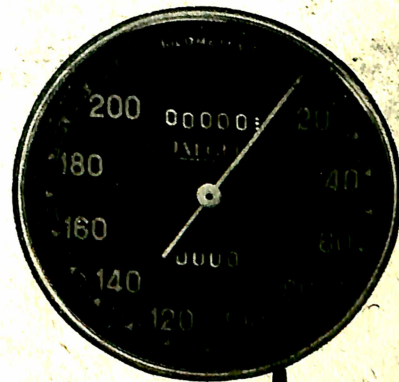


∅ mm. 120

Chiedere la nuova tariffa 1 luglio 1948

**RUGGERI & NIZZI**  
MILANO

Via A. Sauli - Tel. 286.815



∅ mm. 120

Soc. A. R. L.

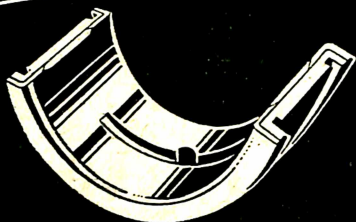
# TRIONE-RICAMBI

DEPOSITI

MILANO - Via Solari N. 9 - Telef. 380.667  
TORINO - Via Sant'Anselmo, 29 - Telef. 62.903  
ROMA - P. Augusto Imp., 7-9-11 - Tel. 67.097

AGENZIE

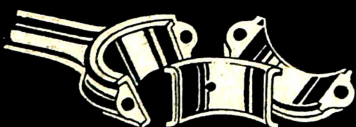
PADOVA - Via G. Picchini, 5 - Telef. 20.753  
FIRENZE - Corso Italia, 29 - Telef. 27.716



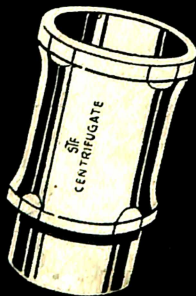
"HOYT II" e "METALROSE"



PISTONI "STF" STAMPATI



BIELLE CON BRONZINA RIPORTATA IN  
"HOYT II" o "METALROSE"



CAMICIE "STF" CENTRIFUGATE

I PRODOTTI DI CLASSE CHE SI  
IMPONGONO SUI VOSTRI MOTORI

# RICAMBI DI ALTA CLASSE

## BRONZINE "METALROSE",

*in lega antifrizione rame (70%) piombo (30%) con esclusione di stagno onde evitare durezza elevate.*

*Particolarmente consigliate da tutti i tecnici per i motori a ciclo Diesel e in generale per quelli fortemente sollecitati (per esempio motori da corsa e spinti). Acconsente il montaggio su alberi non induriti.*

*La classica ed originale bronzina "METALROSE", è soltanto quella che porta impresso tale marchio e unicamente fabbricata dalla Società Trione.*

## BRONZINE E BIELLE "HOYT II",

*nella rinomata lega antifrizione "Hoyt II", ad altissimo tenore di stagno (91%), è la bronzina notissima e richiesta su tutti i mercati del mondo e nel mercato italiano è da decenni la più apprezzata rappresentando sicura garanzia di indiscusso rendimento. "HOYT II", è marchio di fabbrica della Società Trione autorizzato dalla THE METAL COMPANY OF GREAT BRITAIN, LTD.*

## PISTONI STAMPATI

*di altissima resistenza, particolarmente consigliati per i motori a ciclo Diesel e in quelli spinti, hanno durata di esercizio nettamente superiore a quelli fusi.*

## BIELLE RICOLATE

*in lega "HOYT II", e BIELLE MODIFICATE mediante riporto sulle stesse di una bronzina "HOYT II", oppure "METALROSE", facilmente cambiabile. La biella modificata evita il cambio delle intere bielle richiesto dalla ricolatura permettendo di conservare al motore sempre le medesime bielle con vantaggio evidente del suo equilibrio.*

## CANNE CENTRIFUGATE

*per motori, in ghisa speciale titolata fusa con forni elettrici ad alta frequenza. Le ottime caratteristiche tecniche e meccaniche della ghisa centrifugata portata a durezza tra 250 e 290 punti Brinell cono, e la accuratissima e razionale lavorazione unitamente ad un severo collaudo acconsentono di assicurare una durata e rendimento di esercizio superiore nettamente alle comuni canne fuse in terra.*

fetta efficienza nel momento del bisogno, generalmente nei tornanti.

In seguito a tale allarme il presidente del Consiglio del Canton Ticino si è fatto iniziatore di un movimento perché ogni esercente di un servizio di auto-linee internazionali che deve transitare per le strade svizzere sia in possesso di un certificato constatante la capacità degli autisti ed il perfetto stato del materiale.

### Un grande inventore

Il prof. Fred Bergius inventore nel 1913 del procedimento per la fabbricazione della benzina sintetica applicato praticamente dal 1934 dalla I. G. Farben Industrie, dopo la sconfitta della Germania nel 1945 si era ritirato a Lenzing nell'Alta Austria dove aveva continuato le sue ricerche nelle fabbriche di cellulosa. Tra l'altro aveva cercato di produrre la carne alimentare partendo dal legno ma per varie circostanze gli esperimenti non riuscirono a buon porto.

Ora si apprende che è partito per l'Argentina, chiamato da quel governo per la produzione di carburanti sintetici.

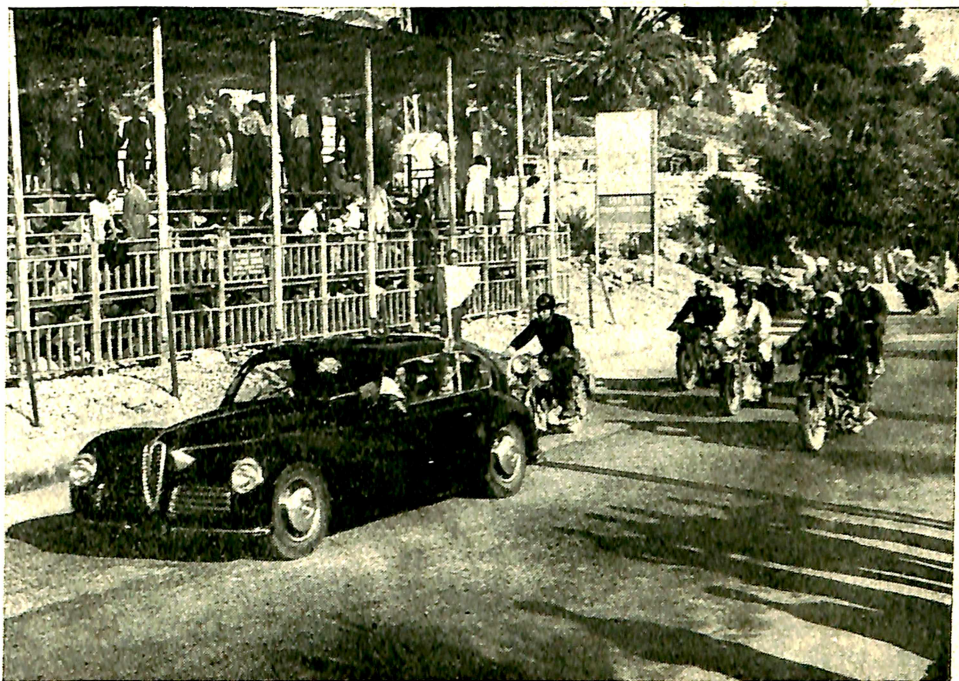
### Sempre a proposito delle macchine americane

In un eco del numero scorso siamo ritornati sulla famosa questione delle macchine americane che mentre si continua a vietarne la libera importazione continuano a circolare tra noi aumentando ogni giorno di numero sia con targa estera, svizzera od americana, sia regolarmente targate. E' sempre la stessa storia delle rigide leggi italiane: rompono le scatole ai fessi che le temono e le osservano e sono bellamente prese sottogamba dai dritti che sanno barcamenarsi.

Ma non è di questa situazione che vogliamo parlare. Tanto con tutte le proposte di imprigionamento e di confische fino a quando esisteranno fessi e dritti, le cose continueranno ad andare come vorranno i secondi.

Vogliamo invece consolarci col comodo mezzo del mal comune poiché una situazione analoga alla nostra si sta prospettando anche altrove, se dobbiamo credere al sempre ben informato Ickx del belga « Echo de la Bourse ».

Esiste, come tutti sanno, la Repubblica di Andorra che divide col nostro S. Marino il privilegio di essere uno degli stati più piccoli del mondo. C'era pure il Principato di Lichtenstein ma non sappiamo quale sorte abbia avuto nella fricassea dell'Europa centrale.



Nella recente Sei Giorni Internazionale i servizi di rappresentanza sono stati disimpegnati da una veloce Alfa Romeo 2500 berlina di serie che la Casa milanese aveva gentilmente e sportivamente messo a disposizione del Comitato Organizzatore. Ecco in questa illustrazione l'elegante vettura che, pilotata dal nostro Presidente Conte Lurani, magna pars di quella organizzazione, percorre il Circuito di Ospedaletti alla testa dei gareggianti che poi, su quell'attraente tracciato, disputeranno l'ora di velocità.

(Foto Terreni)

Orbene, la repubblica di Andorra, appollaiata tra i Pirenei, attraversata per una quarantina di chilometri da un'unica strada ridotta in tale stato da non permettere velocità superiori ai 50 Km., con una popolazione di 6 a 7 mila abitanti (Ickx sbaglia affibbiandogliene 50.000) possiede, circolanti, almeno sulla carta, oltre 5000 macchine americane dei tipi più recenti e possenti, ossia quasi una macchina per ogni abitante. Possibile che siano tutti stramiliardiari?

La spiegazione è semplice sapendo che la cattolica Spagna sotto il ferreo regime del generale Franco così come la pudica Italia sotto la paterna guida del Prof. Einaudi non permette che si sprechino quattrini per acquistare, palese-

mente, lussuose macchine estere.

Ed allora il lettore intelligente ha già capito tutto e sa benissimo come fanno i caballeros di Franco ben provvisti di pesetas per procurarsi una magnifica vettura d'oltre oceano. Andorra è vicina ed è uno Stato piccolo ma sovrano, dalle due parti vi sono impiegati statali e doganieri non troppo ben pagati ed i dritti affondano nei cuscini delle Lincoln e delle Studebaker mentre i fessi stanno a guardare.

### I fari "Sealed-Beam",

Grande agitazione nella vicina Svizzera per l'interdizione emanata dalle autorità dell'uso dei fari americani sealed-beam montati su ben 25000 macchine in circolazione.

L'Unione dei garagisti e la Federazione Stradale hanno elevato le loro vivaci proteste al Consiglio Federale.

### Preoccupazioni inglesi per la "polare", tedesca

Un solenne editoriale di « The Motor » è dedicato alla famosa Volkswagen e co-

FABBRICA FODERE  
INTERNO AUTO  
COPRISEDILI ESTIVI

G. GALLO - TORINO  
VIA NIZZA N. 96 - TELEFONO N. 66-968

DITTA AMEDEO BRUNO

NAPOLI - Corso Umberto I° N.154 - Telef. 20794

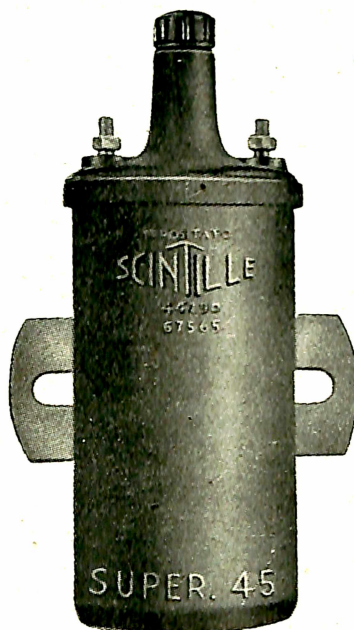
Forniture  
per  
Carrozzerie

mincia col dire che benchè la produzione ora prevista di 30.000 vetture all'anno sia ben lontana da quella di 200 mila annunciata nel 1929 si deve tener presente che la produzione attuale avviene in una officina grandemente danneggiata dalla guerra e che vi sono occupati soli 8000 operai che provvedono tanto alla ricostruzione dello stabilimento quanto alla produzione che nel mese di agosto è stata di 1900 vetture.

Molte persone — continua l'editoriale — ritengono che la rinascita della Germania in diversi settori produttivi sia una necessità per l'Europa intera, ma non potrà non essere una botta seria per i produttori inglesi l'apprendere che la « popolare » godrà ingenti premi di esportazione e non mancherà di far diminuire la vendita delle vetturine inglesi in taluni paesi. Agenzie sono già state costituite in Belgio, Danimarca, Olanda, Svizzera e Svezia e poichè questa vettura venne a bella posta studiata per funzionare efficacemente in tutti i climi e su tutte le strade (ed anche su quelle che non ci sono) ci vuol poco per convincersi che tra breve essa potrà avere i suoi mercati nel mondo intero specialmente se sarà mantenuto il prezzo attuale per l'esportazione che è di 800 dollari pari a 200 sterline mentre il prezzo normale di vendita in Germania è di 400 sterline!

Il problema della concorrenza tedesca ha poca importanza nel momento presente ma a lungo andare può provocare gravi problemi poichè si può presumere che anche gli altri grandi costruttori tedeschi potranno attribuirsi gli stessi metodi commerciali della « popolare ». Non si può supporre che l'industria automobilistica britannica accolga con simpatia una ripetizione del *dumping* hitleriano dell'immediato anteguerra quando i prezzi di vendita non avevano alcun rapporto con quelli di costo.

## SCINTILLE



**BOBINA  
DI ALTO RENDIMENTO**  
L. 3.000 franco di porto contro assegno  
SCONTO AI RIVENDITORI

**OFFICINA MONDANESE**

MILANO - Via Procaccini, 41 - Telefono 90.835

### Le novità al prossimo Salone di Parigi

A dire il vero, dalle indiscrezioni di taluni osservatori specializzati, non sembra che vi possano essere grandi novità.

La *Simcasix* che è la *Simcacinq* migliorata e con valvole in testa, già presentata al Salone precedente non sarà in produzione di serie che nella primavera dell'anno venturo.

La *Peugeot 203* sarà presentata in guida interna 5 posti con motore a 4 ci-

lindri di 1290 cc., con valvole in testa sviluppante 40 cav. Cambio a 4 velocità, 118 Km. all'ora di velocità massima ed un consumo di 8 litri per 100 Km. Cifre molto interessanti ma non si sa quale potrà essere il prezzo di vendita e quando si inizierà la costruzione in serie.

Per la *Citroen* si riparla della possibile presentazione della 4 cav. con trazione anteriore e motore a cilindri orizzontali opposti, carrozzata a guida interna a 4 posti. Ma la cosa è ancora campata in aria.

Si parla anche di una nuova 6 cilindri che dovrebbe sostituire la famosa 11 cav. e di una 15 cav. trasformata con linea americana.

*Julien* avrebbe già pronta una serie di 30 unità del suo *motocar* di 325 cc.

Per la terza volta sarebbe pure esposta la 3 cav. *Boitel* col motore D.K.W. collocato posteriormente e le prime consegne dovrebbero avvenire nella prossima primavera.

*Rovin* attualmente produce da 7 a 10 vetturine al giorno e spera di giungere presto alle 15. Ne avrebbe migliorata la carrozzeria sostituendo al rudimentale tipo sport un tipo avviluppante comprendente i parafanghi con fari incastrati, due portiere, cristalli laterali ed altre migliorie.

Si rivedrà la *Gregoire 2* litri che recentemente ha compiuto interessanti prove a Liegi ed a Francorchamps specialmente dal punto di vista del consumo.

*Clavier* tornerà ancora per litigare col mondo intero ma pare che questa volta invece del solo motore e della « maquette » esporrà il prototipo completo.

### Omaggio a Ceylon

Si deve andare fin nella fiorita isola di Ceylon nell'Oceano Indiano per trovare dei Governanti intelligenti!

Quel Ministro dei Trasporti ha presentato un progetto di legge col quale si abolisce tutto il vigente sistema di licenze annuali di circolazione degli autoveicoli e relativa tassazione contro

**a.l.a.**

AVVIAMENTO - LUCE - AUTO  
SOC. ACC. SEMPL.

MILANO - VIALE MONZA 16 - TEL. 286.580 - 283.705

RICAMBI ED ACCESSORI ELETTRICI  
PER AUTOVEICOLI, POMPE D'INIEZIONE,  
BATTERIE D'ACCUMULATORI

OFFICINA MODERNAMENTE ATTREZZATA  
PER LE RIPARAZIONI - CARICA BATTERIE

SERVIZIO AUTORIZZATO



POMPE BENZINA

*Carburatori ZENITH*

La **Casa** dell'ammortizzatore e sospensioni  
*Fiat 500 - 1100 - 1500 - Aprilia - Ardea - Alfa ecc.*

Ricambi originali, riparazioni  
**POMPA BENZINA**

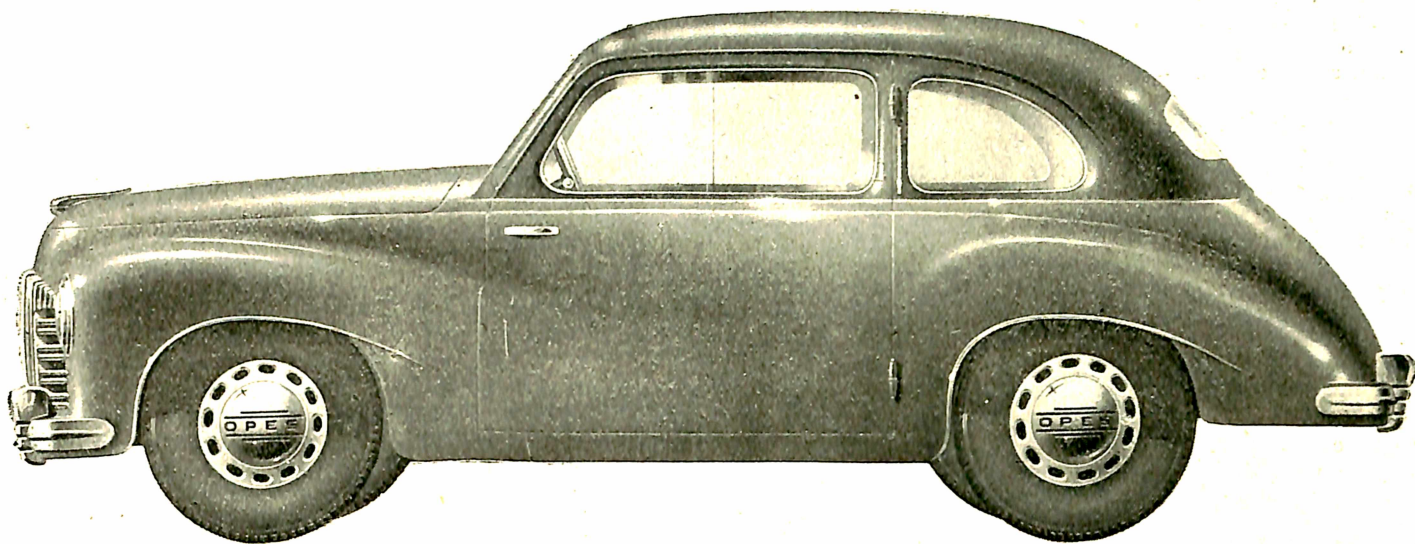


AUTORICAMBI ADATTABILI  
A

**Citroen - Peugeot - Renault**

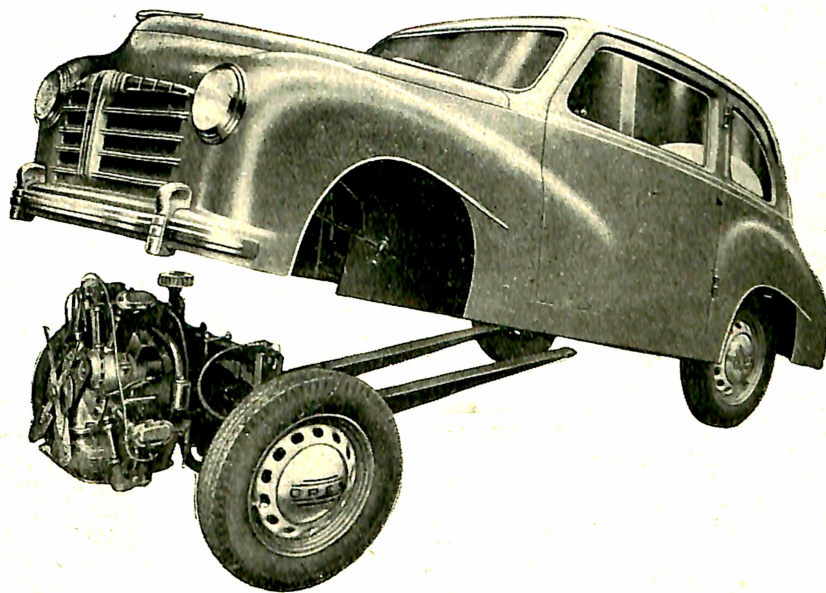
**Alfredo Bosi & Figlio**

Corso Sempione n. 82  
Telefono n. 90.844  
MILANO



## Ninfea 800

*Il nuovo gioiello dell'industria automobilistica italiana. Autovettura di uso utilitario che soddisfa qualsiasi esigenza dell'automobilista moderno: è veloce, confortevole, consuma poco, ha un costo di esercizio minimo.*



# OPES

AUTOS

**OFFICINE PRECISIONE E STAMPAGGIO - VIA SALERNO, 64 - TORINO**

un aumento della tassa sui carburanti. Ma tutti i proventi di questo aumento sarebbero riversati a beneficio della manutenzione delle strade.

### Il Salone londinese degli auto-veicoli industriali

Dopo un intervallo di 11 anni si riapre a Londra nei locali di Earls Court la « Commercial Motor Transport Exhibition » dal 1° al 9 ottobre. Interverrà alla inaugurazione il Conte Mountbatten. La mostra presenta 450 veicoli di 47 marche.

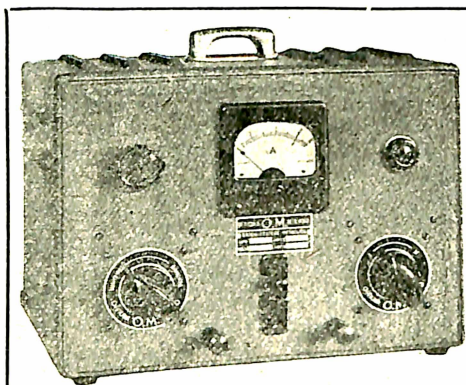
Dato che la produzione è in gran parte devoluta all'esportazione speciali provvedimenti sono stati presi per accogliere i visitatori d'oltremare. Praticamente ogni fabbrica espone almeno un tipo costruito specialmente per la esportazione.

Gli chassis per autobus ed autocarri sono esposti dalle seguenti marche: A.E.C. - Albion - Atkinson - Austin - Bedford - Bradford - Bristol - Brush - B.U.T. - Chevrolet - Commer - Crossley - Daimler - David Brown - Dennis - Dodge - E.R.F. - Foden - Ford - Guy - Harbilt - Insn - Karrier - Leyland - Madslay - Morris - N.C.B. - Panhard - Procior - « Q » - Renault - Reo - Rover - Scammel - Seddon - Sentinel - Standard - Studebaker - Sunbeam - Thornycroft - Tilling Stevens - Trojan - Unipower - Vulcan - Wilson - Wolseley.

Vi sono poi 12 fabbriche di rimorchi, 55 di carrozzerie industriali ed oltre 500 espositori di accessori e parti di ricambio.

### La produzione statunitense di motori Diesel

I motori ad olio pesante che nell'anteguerra erano in minoranza rispetto a quelli a benzina sono passati rapi-



**RADDRIZZATORE DI CORRENTE PER CARICA ACCUMULATORI. Per GARAGE ELETTRAUTO e PRIVATI**

**Officina Mondanese**

Milano - Via Procaccini, 41  
Telefono 90-835

DOMANDATECI CATALOGO

damente dall'altra parte e già nel 1943 ben 174.459 motori furono costruiti per una potenza complessiva di 32 milioni di cavalli. La potenza di tali motori va dai 5 ai 5000 cavalli.

### Minime

■ Un'automobile di costruzione austriaca entrerà in commercio alla fine dell'anno, costruita dalla « General Motors Holdens Ltd. » che conta di giungere ad una produzione annua di 20.000 unità nella seconda metà del 1949.

■ Nello Stato di Oregon al disotto di un tratto di autostrada presso Klamath, in forte pendenza si farà passare l'ac-

qua bollente di una vicina sorgente naturale per evitare che durante l'inverno la superficie diventi ghiacciata.

■ Le esportazioni statunitensi di auto-veicoli durante i primi cinque mesi dell'anno in corso hanno subito una riduzione di 13.000 autoveicoli e 27.000 autocarri. La causa è la deficienza di dollari esistente su quasi tutti i mercati tradizionali degli Stati Uniti.

■ A proposito del tunnel del Monte Bianco si assicura che i principali ostacoli sarebbero stati eliminati ed anzi una personalità svizzera ha precisato che entro tre anni la grande opera sarà compiuta.

■ Il *Corriere della Sera* informa che durante il mese di luglio i vigili milanesi hanno elevato 35.958 contravvenzioni, cifra che corrisponde press'a poco ad una contravvenzione ad ogni minuto primo.

■ Alcune delle grandi marche britanniche hanno deciso di non occuparsi oltre del mercato americano. L'installazione in luogo di un servizio completo di parti di ricambio costerebbe troppo cara in relazione alle vendite possibili.

■ Henry Ford II ha acquistato per suo uso una *Cisitalia* roadster.

■ L'industria petrolifera americana prosegue le ricerche nelle zone sottomarine a 150 Km. al largo delle coste della Luisiana e del Texas. Si dice che i primi sondaggi hanno dato risultati promettenti.

■ Quattro carrozzerie di prova sono state ordinate dalla B.M.W. per il nuovo chassis di 2 litri di cilindrata.

■ La marca americana *Hudson* consegna al compratore di una sua macchina, tra gli accessori di bordo anche un rasoio elettrico Remington che si può innestare sull'accendisigaro.

■ La « Western Road Car Co. » una compagnia esercente alcuni autoservizi britannici disponente di una flotta di 542 autobus ha festeggiato il 25° anniversario della sua fondazione.

■ L'Olanda ha tassato così fortemente i veicoli con motore Diesel che per poter compensare la soprattassa con l'economia di carburante si dovrebbero percorrere nell'anno non meno di 64000 Km.

■ La succursale tedesca della *Ford* informa che il 1° ottobre dal suo stabilimento di Colonia uscirà la prima automobile del dopoguerra. Il tipo della vettura, denominata « Taunus » ha il motore a 4 cilindri e la carrozzeria a due porte. Sarà venduta a 925 dollari.

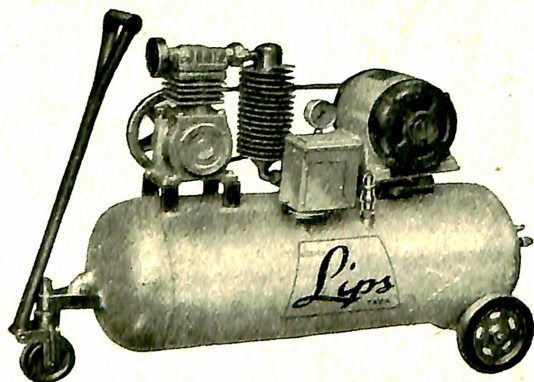
■ Entro i prossimi due anni il Ministero inglese delle pensioni conta di poter fornire gratuitamente 1500 automobili speciali per mutilati ai reduci amputati delle due gambe od almeno di una.

■ L'« Automobile Association » conta ora 750.000 soci.

■ Una nuova vernice è stata inventata e denominata « Albi-R24. Al contatto del calore forma uno strato isolante che impedisce l'attacco del fuoco in caso di incendio.

## IMPIANTI D'ARIA COMPRESSA PER GARAGES E OFFICINE

GARANZIA DI QUALITÀ PREZZI RIBASSATI



Gruppo elettro compressore LIPS 10 - Produzione litri 100 al minuto primo - Serbatoio 60 litri - Interruttore automatico - Cav. 0.75

**ADATTO PER VULCANIZZATORI E GARAGES**



**MECCANICA E AUTOMATERIALI - S. P. I.**

Magaz. di vendita: MILANO - Corso Sempione, 44  
Telefoni: 92.720 - 91.570

# UN UTILISSIMO CONSIGLIO

Con la pubblicazione delle due più anziane e interessanti riviste italiane di automobilismo la Società per Azioni EDISPORT dà modo a coloro che si occupano di tale attività di mantenersi costantemente al corrente di quanto avviene nel vasto campo dell'automobile sotto l'aspetto politico, economico, tecnico, industriale, commerciale, giuridico e sportivo.

Tutti gli avvenimenti e problemi riguardanti l'automobilismo sono discussi, commentati, illustrati dalle riviste AUTO ITALIANA e MOTOR ITALIA le quali, lungi dal costituire un doppione e dal sovrapporsi una all'altra, si completano a vicenda e costituiscono nel loro assieme un'opera di alto interesse e di somma utilità.

## AUTO ITALIANA

È la rivista quindicinale seria, enciclopedica, informatissima i cui servizi sono originali, vivi ed esaurienti e non debbono essere confusi con quelli di similari periodici per lo più improvvisati e privi di effettiva sostanza. AUTO ITALIANA ha trent'anni di vita e fruisce di una organizzazione editoriale che nessun altro periodico italiano del genere può avere. Sarà facile comprendere che una rivista non può vivere trent'anni se non ha basi positive e se non serve allo scopo. La direzione ed il corpo redazionale di AUTO ITALIANA sono composti da uomini di sicura competenza ed esperienza che operano assiduamente per rendere la rivista sempre più completa, interessante, utile e bella. Chi in Italia si occupa di automobilismo non può fare a meno di AUTO ITALIANA la quale, fra l'altro, difende sempre validamente gli interessi degli automobilisti. AUTO ITALIANA esce il 1° e il 15 di ogni mese. È in vendita in tutte le edicole a 150 lire la copia. I quattro fascicoli speciali sono venduti a L. 250 la copia. Si consiglia perciò di fare l'abbonamento che costa soltanto 2800 lire all'anno e consente di ricevere i 24 fascicoli annui (compresi gli speciali) a domicilio e di risparmiare ben 1200 lire all'anno.

## MOTOR ITALIA

È indubbiamente la più sontuosa rivista automobilistica del mondo. Ma la sontuosità è soltanto uno degli elementi che contribuiscono a fare di MOTOR ITALIA la super rivista dell'automobilismo internazionale. Infatti, oltre a non temere confronti in materia di veste tipografica, di carattere artistico, di lussuosità, di quantità di pagine ecc. MOTOR ITALIA può anche vantare un incomparabile contenuto tecnico, letterario, artistico, illustrativo. La collaborazione a MOTOR ITALIA è riservata esclusivamente ai maggiori e più reputati specialisti del ramo ed ogni fascicolo costituisce un autentico capolavoro ricco di materiale selezionatissimo, con articoli di alto interesse, con fotografie particolarmente originali, con disegni che non è possibile trovare in nessun'altra pubblicazione. MOTOR ITALIA è unica nel suo genere al mondo. Esce soltanto quattro volte all'anno in fascicoli stagionali (primavera, estate, autunno, inverno). Ogni fascicolo costa 600 lire e l'abbonamento ai quattro fascicoli annui costa 2000 lire.

Per solennizzare il Salone di Torino la presidenza della EDISPORT ha disposto una

**SPECIALE FACILITAZIONE**  
che consente un risparmio di 1500 lire

Infatti chi spedisce alla nostra amministrazione lire 5000 in cifra tonda resta abbonato ad AUTO ITALIANA a MOTOR ITALIA per ben 15 mesi (Ottobre 1948 - fine dicembre 1949). L'abbonamento normale alle due riviste costerebbe lire 6500 senza contare il maggior costo dei fascicoli speciali.

**Approfittate dell'eccezionale occasione**

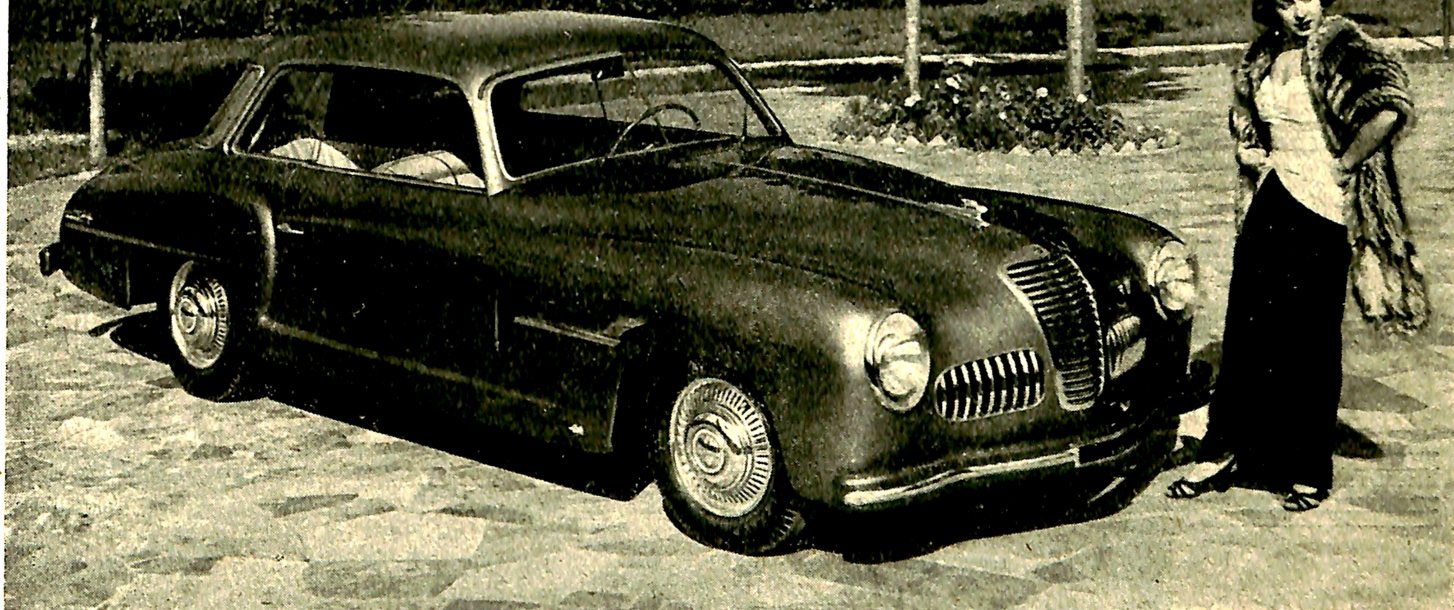
Per l'invio della quota si consiglia di usufruire del C. C. Postale N. 3/8412 intestato alla

**Società per Azioni EDISPORT - Milano - Via Fieno 6**



*La vettura di classe, comoda, veloce*

# AUTOMOBILE



Una vettura d'eccezione: la berlina belvedere, su « Fiat » 1500 D, della Carrozzeria Balbo.

PERIODICO QUINDICINALE

Proprietà della Soc. p. Az.

ANNO XXIX - N. 18

1 OTTOBRE 1948

## EDISport

(Gruppo Editoriale Magnani)  
Presidente: Dott. Ing. Giovanni Lurani

Direzione e Amministrazione

MILANO

Via Fieno 6 - Telef. 17-119 12-183

### ABBONAMENTI

(si prega di usufruire del nostro  
C. C. Postale N. 3 - 8412 intestato  
a « Edisport » - Milano, v. Fieno 6)

#### ITALIA

ANNO . . . . . L. 2.800  
SEMESTRE . . . . . L. 1.500  
LA COPIA . . . . . L. 150

#### ESTERO

ANNO . . . . . L. 3.300  
SEMESTRE . . . . . L. 1.800  
LA COPIA . . . . . L. 170

Concessionaria esclusiva per la pubblicità: SOCIETA' PER LA PUBBLICITA' IN ITALIA (S. P. I.) — Milano, Piazza degli Affari, Palazzo della Borsa - Tel. 12451 e 12455 - Succursali ed agenzie in tutta Italia.

## SECONDO NUMERO SPECIALE PER IL SALONE DELL'AUTOMOBILE

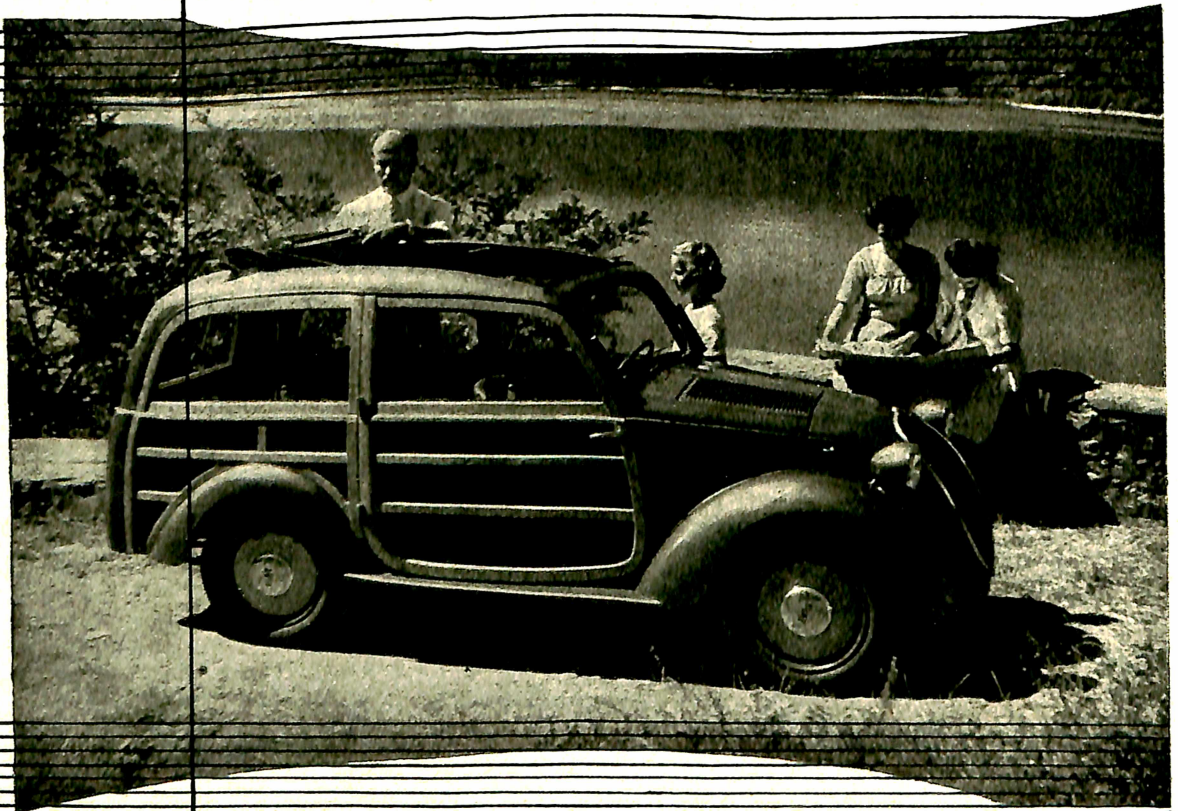
### SOMMARIO

	Pag.
Torino - Salone, Impressioni e rilievi . . . . .	27
Sotto quest'aerea cabina il 17 ottobre sfrecceranno i bolidi partecipanti alla grande competizione che riconsacrerà alla tecnica, all'industria e allo sport il più bell'Autodromo del mondo . . . . .	32
Applicazioni automobilistiche dei motori radiali . . . . .	33
Consuntivo del XXXI Salone Internazionale dell'Automobile . . . . .	37
Quello che abbiamo ammirato nei posteggi del magnifico Salone . . . . .	41
Imponenti autoveicoli industriali vengono prodotti a Brescia dalla O.M. . . . .	59
Alle vetture più veloci: carrozzerie Touring . . . . .	62
La nuova attrezzatura della « Pistoni Borgo » . . . . .	64
La CEAT-Gomma: Casa Piemontese . . . . .	65
Soltanto Firenze poteva dare così, solenne battesimo al Primo Gran Premio « Formula 2 » . . . . .	67
La nuova O.S.C.A. 1100 vince con Luigi Villorosi al Circuito di Napoli . . . . .	73
Giornata automobilistica a Roma per la II Coppa del Mare . . . . .	77
Una pratica novità nel campo della vulcanizzazione . . . . .	78
Le eliminatorie del Volante d'Argento . . . . .	79
Notiziario sportivo . . . . .	80

Avanti testo: Echi, notizie ed informazioni.



**FIAT "500" B**



**Giardiniera - belvedere**  
4 posti

# TORINO SALONE

## IMPRESSIONI E RILIEVI

Questo articolo sarebbe tutto da rifare! Il nostro Direttore mi aveva chiesto un articolo di fondo o quanto meno un articolo a carattere tecnico. Ma poichè il nostro capacissimo Gino Cabutti era già intento al meticoloso lavoro di indagine tecnica e di descrizione accurata del Salone che viene pubblicato più avanti e che ne parla in tutti i suoi aspetti multiformi, io mi sono lasciato vincere dalla tentazione di visitare il Salone di Torino come semplice appassionato senza incarichi specifici e così i nostri lettori troveranno nelle mie note, solamente le impressioni personali di un visitatore fra il mezzo milione dei visitatori che hanno invaso la grandiosa mostra torinese. Impressioni ho detto: perciò idee, sensazionali e — se volete — fantasie che non sono nè vogliono essere complete od ordinate come si conviene ad un articolo di fondo che tratta di un argomento così importante.

\*\*\*

Mi sono affacciato all'ingresso del Salone di Torino-Esposizioni con curiosità ed emozione. Curiosità di vedere se la realizzazione dell'opera voluta con tenacia ed entusiasmo dagli amici che fanno capo a Rodolfo Biscaretti, fosse veramente degna del « battage » preventivo, emozione per il fatto che a quasi 10 anni di distanza riprendesse la gloriosa tradizione dei « Saloni » automobilistici italiani.

Ebbene, devo confessare che l'imponenza, l'eleganza, la classe del Salone di Torino si sono rivelate in tutto degne della grande aspettativa che circondava l'avvenimento principe del nostro automobilismo. Guardando dalla galleria degli accessori la nitida, vastissima navata principale, mi è parso di rivedere il vecchio Salone londinese dell'Olympia rinnovato, modernizzato e raffinato con buon gusto tipicamente italiano.

Ho visitato la mostra torinese negli ultimi giorni e quando si potevano ormai tirare le somme del bilancio consuntivo dell'Esposizione, bilancio formidabile per il consenso enorme, direi quasi commovente del pubblico di ogni classe convenuto al Salone, bilancio confortante dal lato commerciale poichè sorprendentemente il tono degli affari si è manifestato vivace e attivissimo oltre ogni speranza. Che cosa si poteva chiedere di più dal XXXI Salone Internazionale Italiano?

Uno degli spettacoli più significativi è stato senza dubbio quello offerto dall'affluenza del pubblico specializzato. A Torino l'affluenza del pubblico a tarda sera assumeva l'aspetto di una vera traslazione! Una fiumana senza possibilità di arginatura invadeva l'immenso Salone sommergendo ogni vettura, ogni cosa. E non si trattava di semplici curiosi; questi visitatori erano tecnici, operai, disegnatori, specialisti, impiegati, tutti addetti all'industria automobilistica. Pareva che Torino tenesse a ricordare d'essere la culla dell'industria automobilistica in Italia. E tutti gli artefici delle splendide creature d'acciaio esposte alla Mostra, pareva vi si dessero convegno per ammirare, discutere, confrontare, e imparare. Si è così creata fra l'automobile ed i suoi fabbricatori, una comunione intima ed utilissima.

Sono naturalmente appassionato del ramo vetture ed accessori e non mi occupo molto del ramo importantissimo dei veicoli industriali. Eppure non ho potuto fare a meno di apprezzare l'enorme sviluppo tecnico, la crescente importanza industriale, commerciale e sociale che questi veicoli hanno chiaramente dimostrato. Gli imponenti autoveicoli industriali a Torino hanno in certo senso sommerso altre presentazioni che pure avevano molto interesse ed hanno relegato in padiglioni annessi e senza dubbio meno ospitali, parecchi « stands » che meritavano sorte migliore. L'esposizione (soprattutto nelle zone semi aperte) ha potuto avere successo unicamente per la stagione in cui si è tenuta e per la clemenza del tempo finalmente favorevole ad una manifestazione automobilistica torinese.

Ritengo però che l'epoca più propizia per un Salone Italiano debba essere più avanzata e precisamente dopo le mostre di Parigi e di Londra. Data poi la crescente e giustificatissima invadenza dei veicoli industriali penso che una scissione sarebbe oggi opportuna e tempestiva. Il pubblico che si interessa all'automobile e quello che si interessa al veicolo industriale, salvo che per una minoranza di tecnici specializzati, è di natura ben diversa. Si potrebbe vantaggiosamente fare due mostre ben distinte: quella dell'automobile e dei relativi accessori e quella dell'autoveicolo industriale. Ne verrebbero a guadagnare entrambe. Certi

posteggi che esponevano vetture di gran pregio erano veramente troppo esigui e sacrificati.

\*\*\*

Ho visitato il Salone di Torino senza un piano prefisso e lasciandomi guidare dall'istinto. Non parlerò quindi diffusamente nè ordinatamente delle novità tecniche o costruttive. Delle interessanti novità di Lancia, e di Fiat abbiamo già parlato su « Auto Italiana »; delle altre scriverà dettagliatamente Cabutti. Nei casi migliori si tratta di sensibili perfezionamenti di modelli già ottimi.

Mi interesserà moltissimo provare il nuovo motore *Isotta Fraschini* di maggiore cilindrata e sono lieto di aver udito dall'ing. Fessia in persona che finalmente la sua bellissima *Cemsa*, che avevamo ammirato da Parigi a Ginevra, sarà finalmente messa in vendita nella prossima primavera. Sempre dal lato tecnico si è riconfermato il fenomeno meraviglioso costituito dalle ardimentose realizzazioni ottenute dai complessi industriali minori. La *Siata* ha abbandonato le mezze misure ed ha presentato una vetturessa da corsa a doppio asse a cames in testa completamente nuova e pregevolissima. Anche *Moretti*, oltre alla sua bella vetturessa 350 cmc. che è decisamente avviata ad una realizzazione commerciale, ha presentato una formidabile 750 cc. da corsa di modernissimo disegno. *Opes* si è ancora presentata alla ribalta con tutti i suoi numeri cospicui e finalmente *Fusi-Ferro*, questa marca Carneade, ha presentato una vettura assolutamente nuova da cima a fondo e con pretese non certo modeste. Tutto questo fervore costruttivo anche nei ranghi minori fa presagire

lietamente per l'avvenire della nostra tecnica che da questo lievito non può che trarre nuove forze.

Nulla di nuovo dal lato tecnico da *Ferrari* (per la prima volta presente ad un salone) *Maserati*, *Cisitalia*, *Alfa Romeo*, *Bristol*, *Delahaye*, le americane *Studebaker* e *Kaiser Frazer* anche se fra questi nomi troviamo il non plus ultra della raffinatezza costruttiva. Siamo forse arrivati ad un « plafond » proiettivo o siamo piuttosto di fronte ad un'indispensabile pausa prima di riprendere quota verso nuove vette?

\*\*\*

Come di prammatica ad ogni mostra italiana, la maggiore varietà di concetti e di soluzioni si è trovata nel campo multiforme della carrozzeria. Qui siamo ancora una volta all'apogeo della forma e facilmente al comando della falange dei maestri di « alta moda » del mondo. Alla carrozzeria italiana inneggiano tutti i critici internazionali, dall'amico Braunschweig di « *Révue Automobile* » che scrive che la « impression considerevole » recentemente lasciata dai carrozzieri italiani a Parigi e a Ginevra, si è maggiormente affermata a Torino, al collega Pomeroy di « *The Motor* » che francamente scrive che i carrozzieri italiani, i quali dopo la guerra avevano insegnato al mondo intero colle loro magnifiche carrozzerie, al Salone di Torino hanno dimostrato di aver mantenuto intatto il loro predominio.

Indubbiamente noi italiani, nel campo delle carrozzerie, siamo abituati ad una purezza di linee veramente eccezionale e invano imitata dagli altri. Dobbiamo però guardarci dal voler a tutti i costi fare del nuovo unicamente per il gusto di essere originali e presentare delle

*Il fascicolo "AUTUNNO 1948,, della super rivista*

# MOTOR ITALIA

è in preparazione e uscirà quanto prima col resoconto tecnico critico illustratissimo del

**SALONE DI TORINO 1948**

e con le novità del

**SALONE DI PARIGI 1948**

Sarà un fascicolo di grande interesse per quanti in Italia e all'estero si occupano di automobilismo

UNA MINIERA DI DATI E INFORMAZIONI

UNA RACCOLTA DI FOTOGRAFIE INCOMPARABILI

Circa 200 pagine stampate su carta di lusso

**MOTOR ITALIA E' LA PIU' INTERESSANTE  
E LA PIU' BELLA RIVISTA DEL MONDO**

Ogni fascicolo costa lire 600

PRENOTATELO inviando l'importo alla **EDISPORT** - MILANO - Via Fieno, 6

L'abbonamento ai quattro fascicoli annui costa L. 2000 - Fate i versamenti sul Conto Corrente Postale N. 3/8412 intestato all'EDISPORT - Milano



Le veloci vetture sportive della S.I.A.T.A. con la monoposto a motore posteriore e la berlinea « Orchidea »

autentiche novità. Arrivati vicini alla irraggiungibile perfezione assoluta, si fa presto a scivolare dalla china ripidissima che è sempre prossima ai pinnacoli del successo e diventare grotteschi od antifunzionali. A Torino mi è sembrato che il pericolo che era affiorato alla mostra milanese della carrozzeria sia diminuito e che il buon senso, che in questo caso è sinonimo di buon gusto, sia prevalso.

Certamente ho fatto dei peccati di desiderio intensissimo e nel complesso ho ammirato una formidabile serie di belle realizzazioni in cui tonalità, finizioni, raffinatezza, delicate armonie di disegno e di soluzione si fondevano mirabilmente.

Ho una speciale predilezione per i colori grigio-azzurri nelle varie tonalità e con piacere ho visto che questi colori che si erano già affermati a Parigi nel 1947 hanno mantenuto i favori delle grandi firme. Accanto al mio colore favorito ho ammirato anche la serie delle *Maserati* e delle *Cisitalia* che *Pinin Farina* ha carrozzato con coraggiosa uniformità di impostazione, giustamente fidando sull'acquisita perfezione di linea, e che ha verniciato di un bel rosso cupo e luminoso al tempo stesso. Nulla di volgare o pacchiano: una presentazione supremamente elegante.

*Zagato* mi è piaciuto soprattutto colla sua berlinea superluminosa ormai affermata specialmente sulla *Fiat 1100*. Una bella macchina semplice, pratica e di buone qualità. *Zagato* è un vecchio mago del mestiere ed ha saputo trovare il connubio ideale fra prezzo, linea, e prestazione; è quindi logico che il risultato sia un successo.

Come sono stato favorevolmente impressionato dai coraggiosi esperimenti tecnici dei costruttori minori, altrettanto lo sono stato dai risultati non mediocri, direi anzi eccellenti che hanno ottenuto i minori artisti della

nostra carrozzeria. Non è facile affermarsi nell'arte della carrozzeria in Italia dove abbiamo degli assi come *Farina*, *Touring*, *Boneschi*, *Viotti*, *Ghia*, *Bertone*, *Castagna* ecc. Eppure anche i più piccoli hanno avuto il coraggio di scendere in lizza e non hanno demeritato. Ho visto un notevole cabriolet *Fren Blok*, delle slanciate vetture sportive di *Colli*, una bella vettura di *Coriasco*, una *Lancia Aprilia* del tortonese *Caldana* colore verde-giada dalla linea anteriore impeccabile e nitida anche se meno riuscita posteriormente nella inutile imitazione di una popolare ed economica vettura americana che va per la maggiore.

Una delle grandi affermazioni del nostro Salone è stata senza dubbio quella del torinese *Vignale* che ha presentato un bellissimo cabriolet grigio nientemeno che nello stesso posteggio *Lancia* e poi nel suo posteggio una mirabile guida interna sul nuovo telaio *Fiat 1500 D*. Questa vettura a linea integrale alleggerita con un nuovo ed inedito quanto efficacissimo profilo longitudinale a grondaia, è stata giustamente e meritatamente classificata fra le più belle vetture del Salone, nessuna esclusa. Anche esperti stranieri con cui ho parlato, mi hanno confermato l'impressione di perfezione assoluta riscontrata in questa vettura equilibratissima.

*Casalis* colle sue *Monviso* è riuscito a perfezionare nei dettagli le sue costruzioni eminentemente pratiche e mi sono piaciuti il suo « spyder » 1100 *Fiat* ed il cabriolet 1500.

Bella la berlina sportiva metallizzata di *Viotti* su *Fiat 1500 cc*. Di *Bertone* ho ammirato la sua ben nota berlinea sportiva 1100 cc *Fiat* e l'edizione maggiore sulla *Lancia Aprilia*.

*Touring* a prima vista non ha fatto nulla di nuovo, ma esaminando da vicino le stupende vetture signorilmente presentate da *Ponzoni* e dall'ing. *Bianchi Ander-*

loni, è stato facile notare che la tradizione della grande marca milanese non si è affievolita colla scomparsa dell'indimenticabile Felice Bianchi Anderloni. La linea della *Touring* è sempre quella che critici di tutto il mondo, concorsi internazionali, tecnici di tutte le nazioni hanno universalmente ammirato. Eppure è stato possibile perfezionare con impercettibili correzioni, migliorare con uno studio accurato dei dettagli. Le belle *Alfa Romeo*, la inedita berlina *Ferrari*, presentate in colori grigio-azzurri di varie tonalità e con interni meravigliosamente intonati, si sono degnamente piazzate fra le più spettacolose ed indovinate macchine della esposizione. E *Touring* non solo ha sensibilmente migliorato la linea, ma ha anche curato la finitura dei cruscotti (particolarmente indovinate le sue applicazioni di plexiglas sugli strumenti) e finalmente coll'originale sistema di bloccaggio antipolvere ha pure migliorato l'abitabilità delle sue vetture di gran classe. Bellissimi anche i nuovi dischi copriuota semplici ed originali.

*Ghia*, il pioniere delle ruote anteriori racchiuse, il trionfatore di Ginevra, è rimasto fedele alla sua linea ed a Torino colla sua *Lancia* rosso scuro (il nuovo colore di moda a cui abbiamo accennato) col cabriolet verde su *Fiat 1100* e soprattutto colla *Delahaye* dal coraggioso colore azzurro intenso e luminosissimo, ha confermato la sua indubbia classe internazionale.

*Pinin Farina!* Basta il nome, basta la firma per dire tutta la perfezione che si compendia in una serie di vetture in cui si cercherebbe invano il benchè minimo errore, la benchè minima mancanza di equilibrio di dettaglio e di forma. Ho già detto delle *Cisitalia*, delle *Maserati* coupé e trasformabili, tutte bellissime nell'uniforme presentazione rosso scura che invece di confonderle nella veste quasi identica, le ha esaltate ad un livello di somma classe. Bellissimo anche un cabriolet grigio-perla su *Alfa Romeo*. Del resto in tutti gli stands delle maggiori case, *Pinin* era presente come indispensabile collaboratore al successo della marca esposta.

*Castagna* ha presentato un notevolissimo cabriolet *Alfa Romeo*, *Savio* si è fatto notare colle sue costruzioni; *Siata*, oltre che le vetturette da corsa ha presentato una ardimentosa 750 cc. *Fiat* ultra modificata e carrozzata a berline aerodinamica; la *Ferrari* presentata nello stand ufficiale aveva una carrozzeria spyder particolarmente indovinata da *Touring*.

Nel posteggio dell'*Alfa Romeo*, accanto alla invincibile 158 da corsa ed alle « fuori serie » ben conosciute c'erano anche le normali berline della Casa. Forse il mio giudizio è viziato da una spiccata simpatia personale per questo modello col quale nel 1948 ho avuto la fortuna di poter ritornare dopo tanti anni a correre per la marca del biscione, forse la scelta del mio colore preferito (grigio-azzurro) e la finitura interna in pelle bleu scura particolarmente indovinata, mi hanno fatto mettere questa bella vettura non solo alla testa della classifica delle macchine di serie, ma addirittura nel gruppo ristrettissimo delle più riuscite vetture del salone. Una macchina con cui si possono vincere delle corse, sia pure nella categoria Turismo, e che nel tempo stesso può annoverarsi tra le più belle vetture di un grande salone internazionale, rappresenta una realizzazione davvero miracolosa che solo una Casa di gran-

dissima classe come l'*Alfa Romeo* poteva ottenere.

Ho trovato assai riuscite le carrozzerie che *Pelissero* ha fatto per *Moretti* e auguro davvero che la piccola vettura incontri un sempre maggiore successo. In fondo è interessante ed utilissimo che accanto ai colossi che si chiamano *Fiat*, *Lancia*, *Alfa Romeo*, accanto a *Ferrari*, *Maserati*, *Cisitalia* ci siano anche *Cemsa*, *Moretti*, la 3 cilindri *Opes* di ottime caratteristiche, la *Bianchi* (che a quanto pare ritornerà presto a riprendere la sua invidiabile posizione nel campo automobilistico) e la *Isotta Fraschini*.

La creazione di *F. Rapi* era presentata con una armoniosa carrozzeria di *Boneschi*, una trasformabile azzurro-grigio veramente indovinata. *Boneschi* sembra essersi specializzato nel « vestire » l'*Isotta Fraschini* e ci riesce in modo meraviglioso.

*Stabilimenti Farina* aveva una mostra in tutto degna del suo grande nome. Mi ha particolarmente impressionato un bellissimo coupé nero su *Alfa Romeo* e la coppia delle svelte carrozzerie a due posti del tipo coupé e cabriolet su *Fiat 1100 cc.* La classe di un grande carrozziere non si esprime esclusivamente nel pezzo d'eccezione, nella vettura da concorso. Essa si rivela nella realizzazione della vettura speciale costruita in serie, nella quale i concetti economici e commerciali si sponano colle necessità della linea, della finitura di gran lusso, della perfezione stilistica. La caso di Nino Farina ha ottenuto due superbe vetturette che si staccano nettamente dalle altre similari e che mi sono oltremodo piaciute.

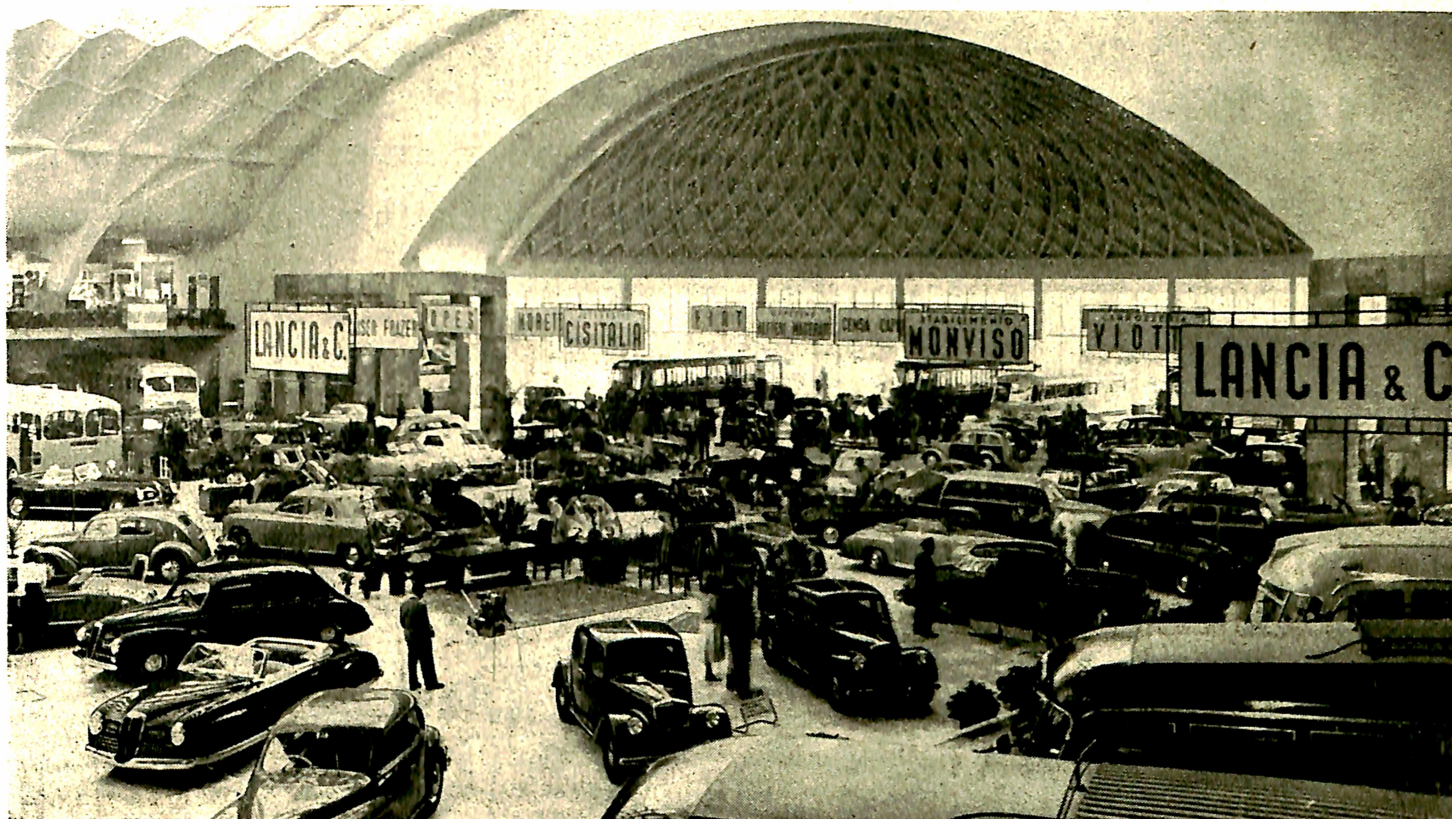
\* \* \*

Immediatamente dopo la guerra, sono divenute popolarissime, in Italia, le cosiddette « giardinette » più o meno copiate dagli schemi importati d'America coll'adattamento dello « Station Wagon » statunitense ai nostri telai. Dopo un periodo sperimentale anche in questo settore i nostri carrozzieri si sono lanciati alla offensiva nel campo della linea ed in quello della costruzione e dei materiali usati. I risultati che ho visto a Torino mi sono apparsi assolutamente convincenti e singolarmente buoni.

*Frua* oltre ad un cabriolet 1100 cc. assai bello, ha presentato delle belle carrozzerie di « Station Wagon » e così *Monterosa* su *Fiat 1100 cc.* e su *Lancia Aprilia*. Qui la struttura era interamente metallica, l'abitabilità incomparabile. Anche l'asso del cielo *Francis Lombardi* ha fatto del nuovo in questo campo colle sue vetture *Lancia* e *Fiat* e mi è piaciuta una *Lancia Aprilia* di luminosità e capacità grandissima e di uso veramente universale. *Viotti*, pioniere di queste costruzioni, mi è piaciuto moltissimo.

\* \* \*

Dovrei ora parlare dei veicoli industriali e degli accessori. La visita al Salone è stata lunga, lo spazio concesso troppo breve! Gli accessori molti, moltissimi e, senza tema di smentite, tutti di buon gusto e di buona fattura. A me piacciono gli accessori e specialmente quelli che riescono a dare anche alle vetture di serie un carattere di personalità a cui in fondo tutti teniamo. E' una spiccata caratteristica quella degli italiani, che vogliono imprimere nella loro vettura, per quanto identica a quella di mille, diecimila altri italiani, i segni della loro personalità e del loro gusto! E questi segni



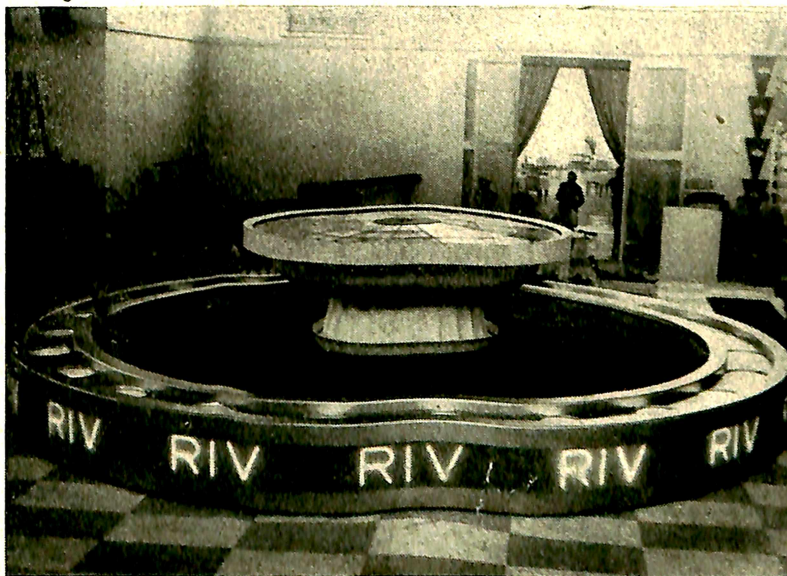
Veduta d'un angolo del Salone: in primo piano le vetture e gli autopulmann della Lancia.

si possono ottenere solamente colla giudiziosa scelta di piccoli accessori, di dischi, di paraurti, vetri speciali, istrumenti, fari, volantî ecc. che danno l'impronta desiderata. E' questa una debolezza oppure una prova di individualismo che dimostra una indipendenza dello spirito?

Fra gli accessori più « simpatici » come li ha definiti l'amico inglese col. Aldington, esponente della *Bristol* e della *Frazer Nash*, convinto assertore della carrozzeria italiana, dei fari, dei volantî, dei copriruota italiani) ho trovato il mediometro di *Colombi e Ambrosini* che quando sarà in commercio sarà indubbiamente un prezioso compagno di viaggio ed anche una inesorabile « bocca della verità »!

\*\*\*

Dei veicoli industriali non possono dire gran che perchè non è stato possibile visitarli tutti con quella attenzione che avrebbe meritato e che una mostra indipendente avrebbe certamente concesso. Ho notato le novità *O. M.*, le costruzioni *Fiat*, *Lancia* e l'autocarro a telaio tubolare di *Guido Cattaneo* che *Foresti* presentava nello stand *Cabi* e che colla sua por-



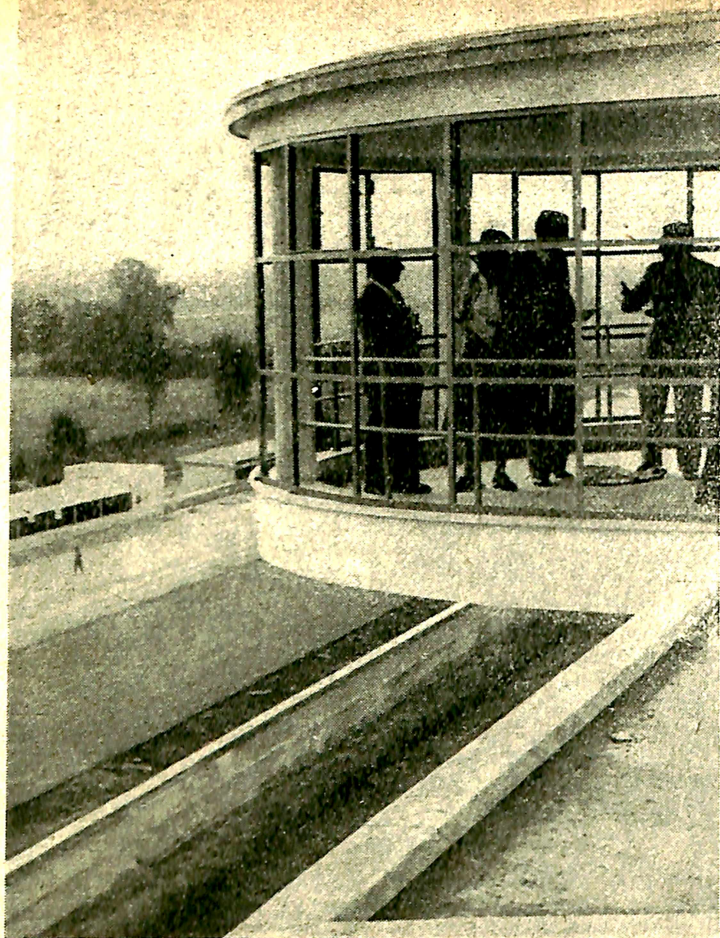
Il primo, gioioso saluto ai visitatori della Mostra veniva porto dalla fontana luminosa della RIV da cui, invece di acqua, zampillavano lucenti sfere d'acciaio.

tata di 20 q.li e colle sue caratteristiche di consumo, prezzo, dimensione ecc. colma una lacuna nel nostro patrimonio utilitario. Fra gli autoveicoli da gran turismo ho poi visitato e più di una volta, il magnifico pullmann di *Viberti* a motore posteriore e a struttura *Monotral* che il Col. *Leoncini* non si stancava di far ammirare agli amici. A me piace viaggiare al volante di una vettura, ma ecco un auto-pullmann nel quale anch'io nonostante le mie gambe smisurate, potrei viaggiare comodamente e in cui tutti i più raffinati comforts che solo i quadrimotori transoceanici « *Constellations* » sembravano poter dare, sono a portata di tutti i viaggiatori, compresa la compagnia preziosa e quasi sempre graziosa di una « *hostess* » dalle infinite attenzioni!...

Ed ora basta!

Mi sono evidentemente sperduto nelle fantastiche che si riferiscono al Salone di Torino 1948, ho abusato dello spazio di « *Auto Italiana* », della pazienza dei lettori e finalmente ho compilato delle note che non corrispondono a quanto mi richiedeva il Direttore. Non per nulla ho già detto che questo articolo era tutto da rifare!

GIOVANNI LURANI.

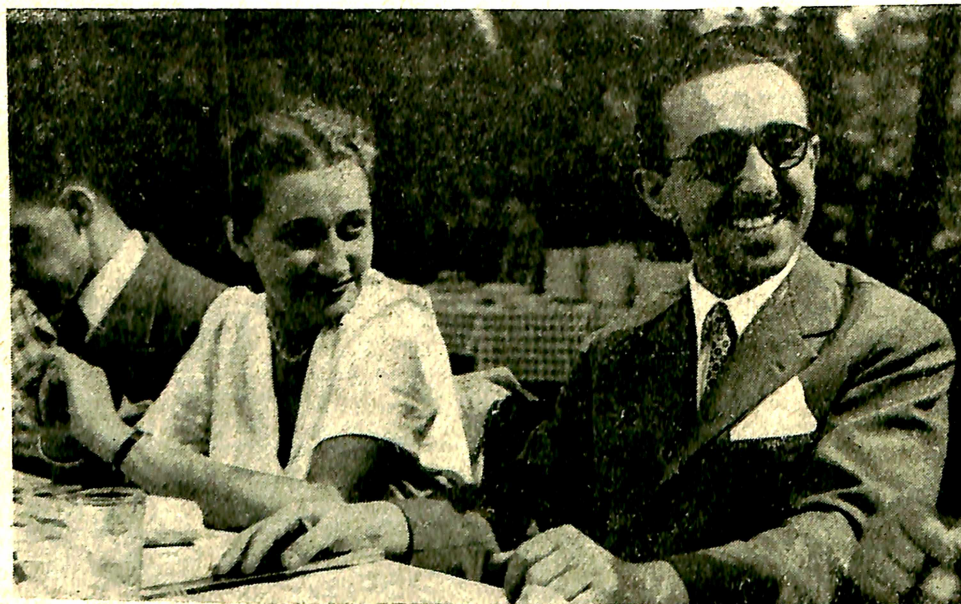


# Sotto quest'aerea cabina il 17 ottobre sfrecceranno i bolidi partecipanti alla grande competi- zione che riconsacrerà alla tec- nica, all'industria e allo sport il più bell'autodromo del mondo

ma che il 17 ottobre sull'Autodromo di Monza si disputerà una battaglia quale a nessuno può essere occorso di vedere prima d'ora l'uguale. Prendere visione dell'elenco dei partecipanti e poi smentire, se si può, l'affermazione che qui facciamo e secondo la quale giammai è stata disputata gara più avvincente di questa.

La rivista *Auto Italiana* dedicherà al risorto Autodromo ed ai protagonisti dell'imminente battaglia i suoi due prossimi fascicoli. E' frattanto, in noi che scriviamo, l'orgoglio di aver combattuto per la realizzazione di quest'opera che torna ad onore dell'Italia in primo luogo, della città di Milano, dei suoi civici amministratori e dei dirigenti del sodalizio automobilistico che da Milano prende il nome.

L'opera insigne è compiuta. L'Automobile Club di Milano ha vinto la sua grande battaglia. Fra pochi giorni i cancelli del più bell'Autodromo del mondo si schiuderanno per accogliere la folla immensa ed entusiasta che saluterà con la rinascita del superbo campo sportivo gli inviti alfieri di uno sport che non ha uguali perchè esige nei piloti non solo mirabili qualità atletiche ma anche supremo ardimento e somma valentia: di uno sport che non è come tanti altri fine a se stesso ma è preziosa collaborazione al progresso tecnico ed alla conquista industriale e che significa lavoro, benessere delle genti, opera di altissima civiltà umana.



Novità assoluta sarà all'Autodromo di Monza l'aerocabina per i cronometristi che si ammira nella foto in alto. Qui a sinistra, sorride l'artefice principale della risurrezione monzese, il dott. Luigi Bertet, presidente dell'Automobile Club di Milano. Sorride, Gigi Bertet all'avvenente creatura che gli siede accanto, ma sorride anche all'enorme cumulo di materiali A.R.A.R. che poche settimane or sono ingombravano ancora la pista. Come sia avvenuto il « miracolo » della liberazione solo Bertet lo sa.

Non si rasenta l'iperbole quando si definisce quello di Monza il più bell'Autodromo del mondo: non si rasenta l'iperbole ma si afferma una verità sacrosanta, ostensibile a quanti torneranno a vedere il nostro Autodromo, e passibile semmai di smentita da formularsi unicamente attraverso l'indicazione del o dei nomi di autodromi più perfetti e più affascinanti di quello monzese.

Nè si esagera affatto quando si affer-



# Applicazioni automobilistiche dei motori radiali

Tra le numerose novità tecniche che quella suggestiva rassegna della genialità italiana che è stato il XXXI Salone dell'Automobile ha messo in luce ci ha in particolare favorevolmente impressionati una vettura dalle caratteristiche nettamente distaccantesi dai canoni ortodossi sino ad oggi seguiti dalla tecnica automobilistica nazionale e cioè la *Ninfea 800* prodotta dalla *Opes Auto* di Torino.

Detta vettura è già stata dettagliatamente descritta ai nostri lettori (vedi n. 8 di «Auto Italiana» del 25 Dicembre 1945) allorchè un suo primo esemplare sperimentale venne esposto alla Mostra della Meccanica e della Metallurgia che ebbe luogo pure a Torino nel marzo del 1946.

Non ci soffermeremo quindi in queste note a ripeterne la completa descrizione ma ci limiteremo unicamente a prendere lo spunto da questa lodevole e coraggiosa iniziativa dei costruttori torinesi, iniziativa che veramente onora la tecnica automobilistica italiana, per esaminare le varie applicazioni che si sono avute sino ad oggi del motore radiale nelle costruzioni automobilistiche e la convenienza di detta soluzione.

## Le interessanti caratteristiche della nuova «Opes-Ninfea»,

La caratteristica più interessante della *Ninfea 800* è costituita infatti dal suo apparato propulsore che è costituito da tre cilindri del tutto analoghi a quelli di un motore da motocicletta, montati radialmente a 120° l'uno dall'altro, su un compatissimo basamento d'alluminio mentre il raffreddamento viene effettuato direttamente dall'aria mediante l'ausilio di un semplice ventilatore ad elica.

Le dimensioni di questo interessante motore, il quale fa blocco unico col cambio ed il gruppo differenziale, essendo la trazione anteriore, sono di 68 mm. di alesaggio per 72 mm. di corsa fornendo quindi una cilindrata totale di 784 c.c.

Un simile tipo di motore avrà indubbiamente interessato oltre a noi, che da oltre dieci anni da queste colonne ne preconizzavamo l'avvento (vedi «Auto Italiana» del 28 febbraio 1937 «L'applicazione del motore radiale nella costruzione automobilistica») anche vari visitatori amanti non solo della bella meccanica ma dell'originalità delle soluzioni, mentre ne avrà lasciati altri piuttosto scettici ed increduli sulle possibilità di siffatta realizzazione.

Effettivamente oggi i più considerano l'attuale disegno dei motori come ormai giunto all'asua soluzione definitiva, salvo piccole varianti nei dettagli costruttivi, e nessuno può indubbiamente negare che i moderni motori, sia a cilindri in linea che a V, abbiano raggiunto un'altissimo grado di perfezione e che il loro funzionamento sia altamente soddisfacente.

Senza entrare in dettagli riguardanti i sistemi di distribuzione, di alimentazione o di carburazione a detti tipi di

motori vanno infatti indiscutibilmente riconosciuti pregi notevoli di semplicità costruttiva (almeno per il classico 4 cilindri) e conseguente basso costo di produzione, grandissima accessibilità di tutti gli organi, con conseguente facilità d'ispezione e riparazioni, nonché buone od ottime (a seconda se a 4, 6 od 8 cilindri) condizioni di equilibrio e di regolarità ciclica.

## I punti deboli degli ortodossi motori a cilindri in linea

I punti invece nei quali detti tipi di motori si dimostrano nettamente inferiori ad altri tipi di motori e segnatamente a quelli radiali sono quelli concernenti il peso e l'ingombro nonché, sia pure in minore misura, il costo di produzione.

Nelle moderne vetture la sistemazione dei motori a cilindri in linea va infatti diventando sempre più difficoltosa a causa del grande spazio sottratto da questi tipi di motori proprio nella parte dello chassis dove, per ottenere una soddisfacente distribuzione dei pesi e quindi un buon confort di marcia, dovrebbero essere sistemati i passeggeri e cioè tra gli assali, soluzione che viene invece brillantemente risolta mediante l'adozione di motori radiali facenti corpo unico con la trasmissione, sieno essi montati posteriormente o anteriormente allo chassis come appunto nella

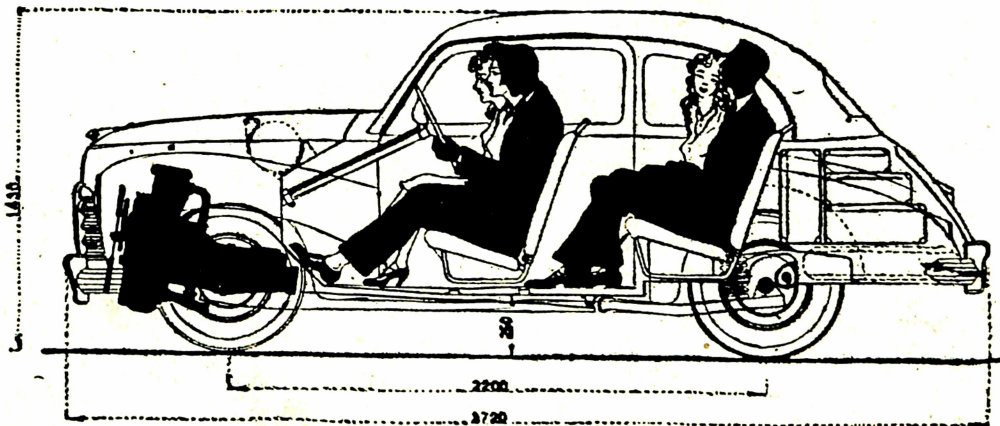


Fig. 1 — Una delle più interessanti vetture del XXXI Salone dell'Automobile fu indubbiamente la «Opes-Ninfea» azionata da un motore radiale a tre cilindri di 68 di alesaggio per 72 di corsa.

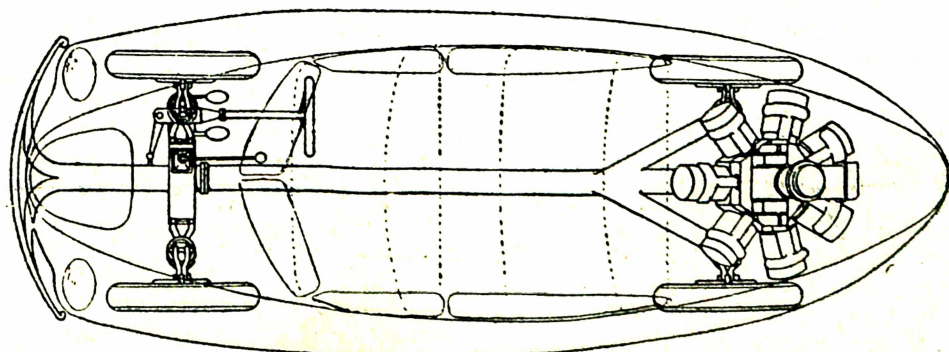


Fig. 2 — Schema di una vettura azionata da un 7 cilindri piazzato, con un angolo d'inclinazione di 45°, posteriormente al telaio.

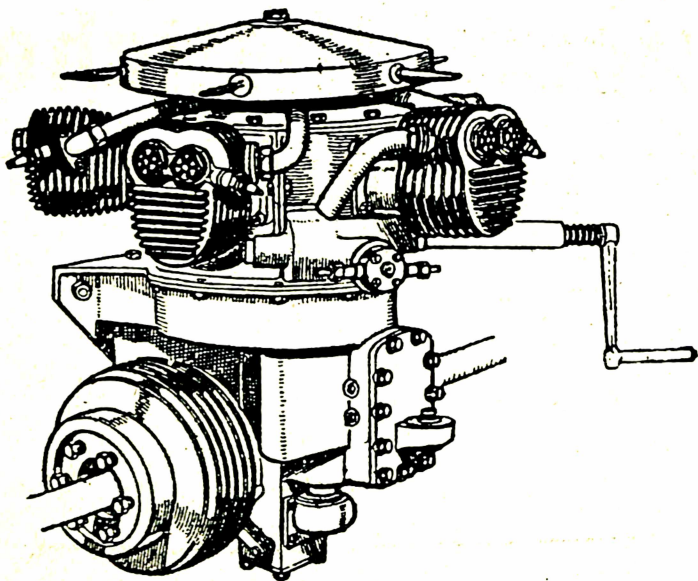


Fig. 3 — Il 5 cilindri radiale di 1460 c.c. prodotto in Inghilterra dalla « North-Lucas » nel 1922.

*Opes Ninfea* dal cui spaccato longitudinale riprodotto in Figura 1 appare chiaramente questo vantaggio.

Riesaminando la Figura 1 si noterà come nella *Opes Ninfea* la sistemazione anteriore del gruppo motore-cambio-trasmissione abbia permesso la realizzazione di una comoda e razionale carrozzeria malgrado il passo di soli metri 2,20.

### ***I vantaggi ottenibili mediante l'adozione del motore radiale***

La vettura riprodotta in Fig. 2 presenterebbe anch'essa un grande spazio carrozzabile ma in tal caso per il raffreddamento del motore bisognerebbe ricorrere all'acqua o almeno ad un sistema di ventilazione forzata mentre con la soluzione adottata dalla *Opes* il motore, venendo a trovarsi nelle identiche condizioni di quelli montati sulle fusoliere d'aereo, può utilizzare per il proprio raffreddamento unicamente la corrente d'aria generata dal moto della vettura anche se in automobilismo la velocità del mezzo non è in rapporto fisso con quella del motore come in aeronautica. Bisogna infatti tenere presente che in un motore radiale montato anteriormente come nella *Opes* i cilindri fortemente alettati vengono a trovarsi praticamente scoperti come nelle normali motociclette i cui motori, quantunque raffreddati direttamente dall'aria non sono soggetti a nessun surriscaldamento.

Restando poi i cilindri scoperti ne consegue che la loro accessibilità viene ad essere ottima sia per quanto riguarda le periodiche operazioni di pulizia che le eventuali revisioni.

Qualora il motore fosse invece piazzato posteriormente al telaio si verrebbe ad incontrare ancora maggiori diffidenze da parte del pubblico il quale sino a tutt'oggi non ha an-

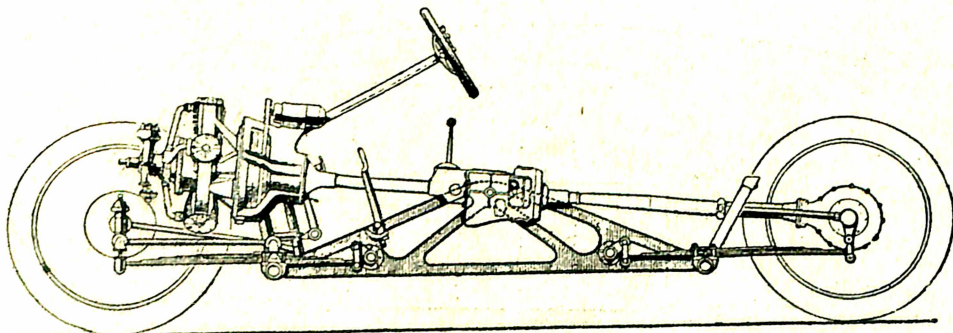


Fig. 4 — La « Enfie d'Alldays » azionata da un radiale a 5 cilindri e costruita in Inghilterra, negli anni che immediatamente seguirono la fine della prima guerra mondiale, su progetto del tecnico italiano A. C. Bertelli.

cora dimostrato eccessiva confidenza in simile dislocazione dell'apparato propulsore anche quando questo è costituito da un'ortodosso motore a cilindri in linea o a V.

La soluzione del motore anteriore in blocco col cambio e la trasmissione alle ruote anteriori adottata dalla *Opes* ed in altre costruzioni similari che vedremo, in seguito è quindi ancora la migliore per il fatto che permette di impiegare carrozzerie scientificamente aereodinamiche, e cioè aventi la loro sezione massima trasversale spostata il più avanti possibile, senza ricorrere alla soluzione del motore posteriore il quale tra l'altro non migliora mai le qualità di tenuta di strada di una vettura.

Naturalmente questa possibilità di collocare il motore in posizione avanzata la si può avere unicamente impiegando il motore radiale o a cilindri contrapposti ed in linea di ridottissime dimensioni, come ad esempio il *Fiat 500*, poichè è facilmente comprensibile che montando in posizione avanzata grossi motori a cilindri in linea o anche a V si avrebbero più svantaggi che vantaggi, e specialmente una pessima distribuzione dei pesi ed una visibilità molto ridotta.

Si ricordi poi che nella *Opes* i progettisti, tra le altre originali caratteristiche, hanno incluso quella della trazione anteriore la quale, accoppiata al motore radiale, viene a trovarsi nelle sue migliori condizioni di utilizzazione venendo in tal modo ad essere eliminati i suoi principali svantaggi consistenti nel grande ingombro dato dal susseguirsi del motore, frizione, cambio e dispositivi di trasmissione tutti posti sulla medesima linea nonchè il suo vero grande di-

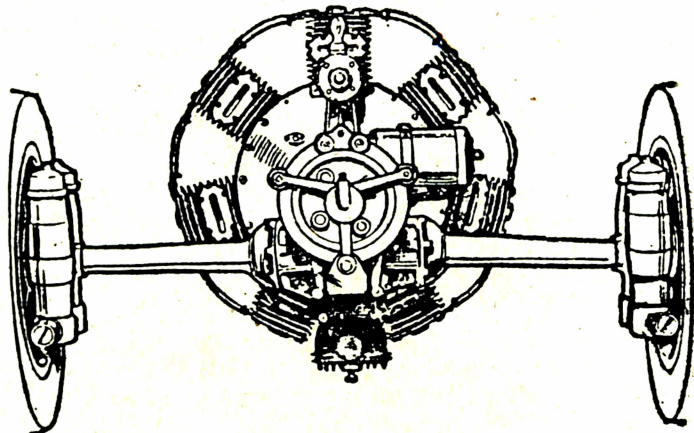


Fig. 5 — Veduta posteriore del 7 cilindri « Voisin » facente blocco unico col cambio e l'assale motore.

fetto e cioè quello di causare una minore aderenza delle ruote motrici in salita venendo queste, col motore radiale piazzato in posizione avanzata, ad essere gravate di tutto il peso del motore con conseguente sensibile aumento delle loro qualità di aderenza al terreno.

### ***Condizioni di equilibrio e regolarità ciclica dei motori radiali***

E' noto poi che dei motori in linea soltanto quelli a sei e ad otto cilindri lavorano in condizioni di equilibrio veramente buone mentre nel quattro cilindri in linea le masse dotate di moto alternato sono meno equilibrate che in un radiale anche di soli tre cilindri nel quale le cosiddette armoniche di secondo ordine assumono un valore massimo che è solo un terzo di quello che si verifica in un quattro cilindri in linea.

Per quanto concerne la regolarità ciclica bisognerà tenere presente che nei radiali a quattro tempi il numero dei cilindri dovrà essere sempre dispari se questi sono disposti su di uno stesso piano, a causa della necessità di avere accensioni alternate tra i cilindri successivi in modo che gli scoppi avvengano con assoluta regolarità in due-

giri completi di manovella. Per un sette cilindri si dovrà ad esempio avere sempre il seguente ordine di accensione: 1-3-5-7-2-4-6-1.

Nell'attuale costruzione automobilistica si tende sempre più ad alleggerire sia allo scopo di ottenere riprese più brillanti, velocità più elevate e maggiori economie di esercizio, sia perchè produrre leggero generalmente significa anche un risparmio nel costo di produzione di una vettura. Quest'opera di alleggerimento, che male è sopportata dai motori a cilindri in linea, particolarmente si addice ai motori radiali consentendo questi di essere raffreddati direttamente dall'aria nonchè di far lavorare tutte le bielle su di un'unica manovella ottenendo una leggerezza specifica irraggiungibile con motori a cilindri in linea i quali raramente pesano meno di 5 chilogrammi per H.P. mentre questo peso in un motore radiale può essere agevolmente ridotto sino al limite di un solo chilogrammo per H.P.

### Le precedenti applicazioni del radiale nelle costruzioni automobilistiche

Comunque il motore radiale, sia montato anteriormente che posteriormente allo chassis, presenta indubbiamente vantaggi enormi tanto che tale soluzione è stata presa in con-

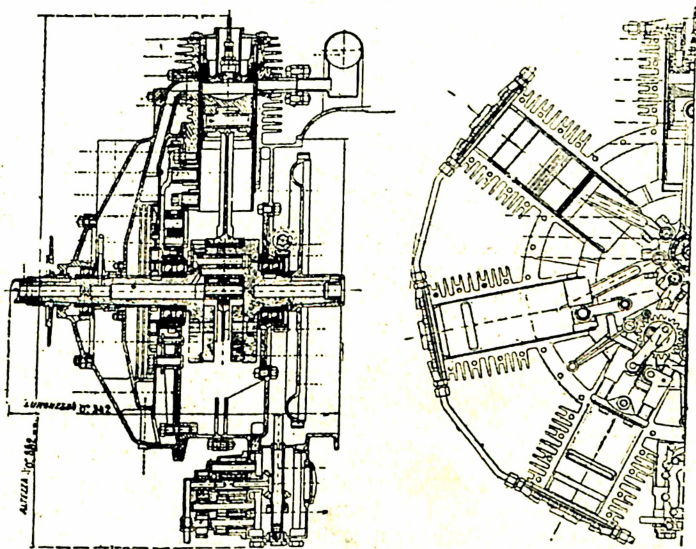


Fig. 6 — Veduta longitudinale e trasversale del radiale a 7 cilindri appositamente costruito nel 1934 dalla « Voisin » per applicazioni automobilistiche. Detto motore, pur pesando soltanto 200 chilogrammi ed avendo ridottissime dimensioni d'ingombro, sviluppava ben 120 cavalli al regime di 3000 giri.

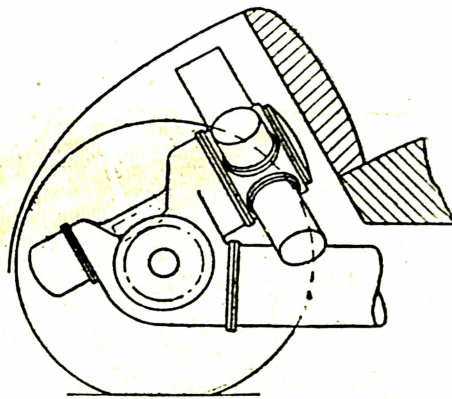
siderazione non solo dai più arditi tecnici automobilistici ma anche da alcune grandi Case costruttrici ormai da oltre un trentennio.

In America, per esempio, sin dal lontano 1915 venne costruita e posta sul mercato una vettura azionata da un motore radiale a 7 cilindri mentre in Inghilterra nel 1922 la *North-Lucas* lanciava una vettura utilitaria azionata da un 5 cilindri radiale di 1460 c.c. (vedi Fig. 3) raffreddato ad aria e montato orizzontalmente direttamente sopra all'assale posteriore delle ruote.

Nello stesso periodo, sempre in Inghilterra, il noto tecnico italiano Bertelli, attualmente progettista delle famose vetture sportive *Aston Martin*, costruiva per conto della *Enfield-Alldays* uno chassis di netta ispirazione aeronautica il cui apparato propulsore era pure costituito da un radiale a 5 cilindri raffreddato ad aria e montato a sbalzo nella parte anteriore del telaio come è chiaramente rappresentato in Figura n. 4.

Esattamente dieci anni più tardi, nel 1932, in Germania l'Ing. Porsche costruiva anch'egli una vetturetta utilitaria con motore radiale a 5 cilindri di 1200 c.c. montato però posteriormente al telaio e raffreddato ad aria.

Fig. 7 — Schema della disposizione di un apparato motore radiale brevettato nel 1936 dalla « Auto Union » per applicazione su vetture sportive. In tale soluzione il motore è montato inclinato a 45° rispetto alla verticale e comandato le ruote a mezzo di una vite senza fine.



Successivamente, nel 1934, in Francia il grande costruttore Voisin presentava al Salone di Parigi di quell'anno un rivoluzionario chassis azionato da un 7 cilindri radiale di 85 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa (vedi Figg. 5 e 6) sviluppante ben 120 cavalli al regime di 3000 giri malgrado le sue ridottissime dimensioni (90 cm. di diametro per 54 cm. di lunghezza) ed il suo peso di soli 200 chilogrammi.

Un'altro interessante particolare di questo motore consisteva nella sua distribuzione per la quale era stato impiegato il notissimo sistema « Knight » a foderi, come è chiaramente visibile in Fig. 6, in sostituzione delle normali valvole. Tale sistema di distribuzione, che in campo aviatorio può considerarsi ormai più che affermato, presenta indiscutibili vantaggi sui comuni tipi di distribuzioni specie nei motori radiali a causa della minore disponibilità di spazio richiesta, data la sua grande compattezza, la sua silenziosità, la minore complicazione costruttiva e conseguentemente la sua maggiore economia sia nel costo di produzione che di esercizio.

Nel 1936 la notissima Casa tedesca *Auto-Union*, su progetto dell'Ing. Porsche, ha pure brevettato una speciale disposizione di un apparato propulsore radiale particolarmente adatto per vetture da corsa. La Figura n. 7 illustra schematicamente detta soluzione che presenta indubbiamente requisiti favorevoli all'impiego su vetture nelle quali sia richiesta una grande leggerezza nonchè la massima compattezza del gruppo motore-cambio-differenziale e relativa accessibilità di questi.

Nel 1939 la *Chrysler* effettuò alcune esperienze con un tipo di vettura costruita in base ai brevetti di Roger K. Lee.

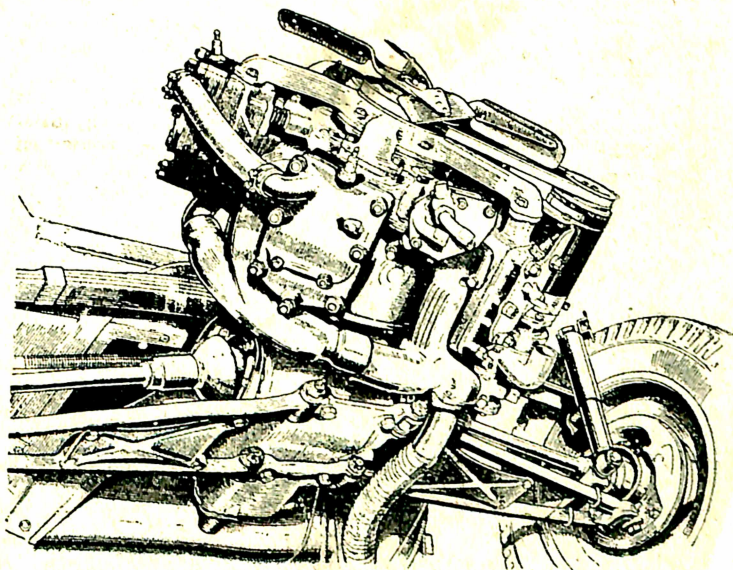


Fig. 8 — Il 5 cilindri radiale di 1100 c.c. costruito sperimentalmente dalla « Chrysler » su brevetti dell'Ing. Roger K. Lee nel 1933.

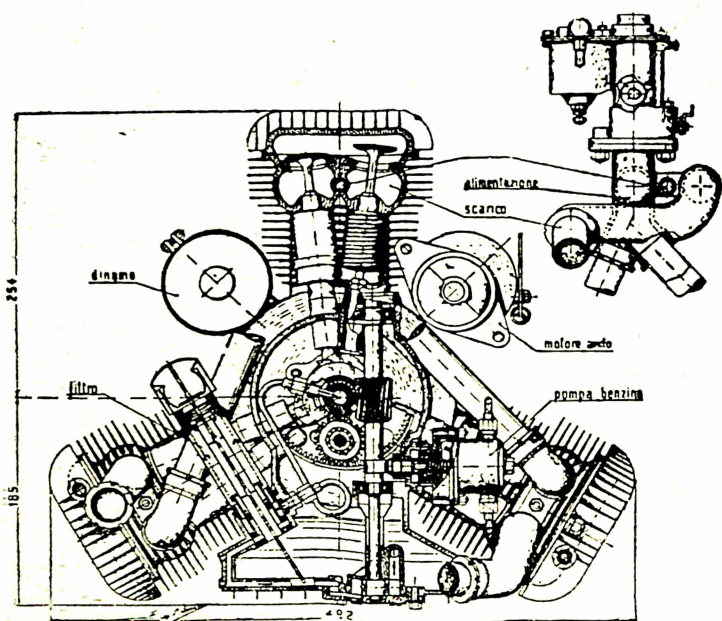


Fig. 9 — Veduta trasversale posteriore dell'interessante radiale a 3 cilindri 990 c.c. progettato dall'Ing. Piero Benzi nel 1943. Si noti l'insolita disposizione delle valvole e l'originale sistema di lubrificazione.

Anche qui si trattava di un radiale a 5 cilindri di 1100 c.c. raffreddati ad acqua di ridottissime dimensioni d'ingombro e di peso limitato (meno di Kg. 200 per l'intero gruppo motore-frizione-cambio-trasmissione) facente corpo con l'avantreno a trazione anteriore, come è chiaramente visibile in Fig. 8.

Nel numero di « Auto Italiana » del 1° aprile del corrente anno abbiamo infine presentato un interessantissimo progetto per una vetturessa azionata da un radiale a 3 cilindri elaborato nel 1943 dall'Ing. Piero Benzi.

Tale vetturessa, la quale sfortunatamente non ha potuto uscire dalla fase di progetto essendo state in quel periodo tutte le industrie automobilistiche impegnate esclusivamente in forniture belliche, avrebbe dovuto essere azionata da

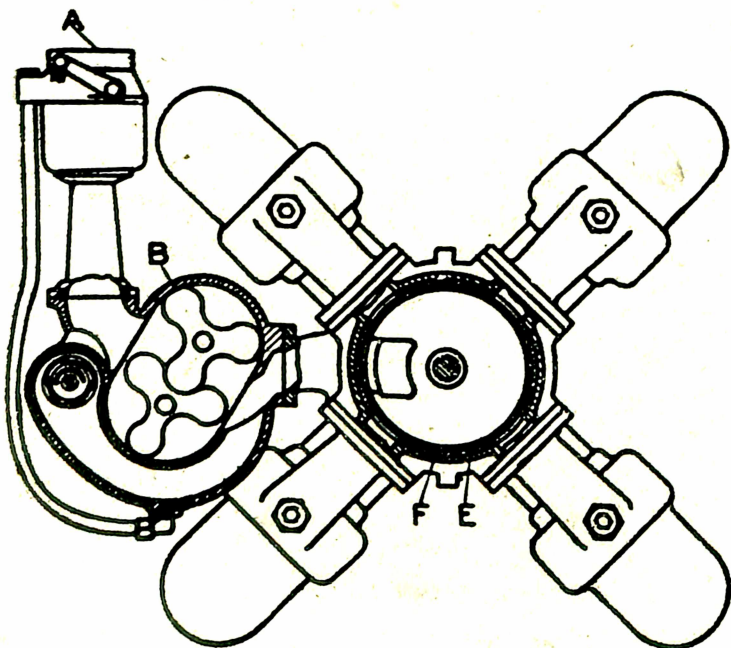


Fig. 10 — Schema del « due tempi » radiale « General Motors »: A, carburatore; B, compressore; E ed F, valvole rotative.

un tre cilindri di 990 cc. (72,5 mm di alesaggio per 80 mm di corsa) con raffreddamento ad aria forzata e piazzato anteriormente al telaio pur conservando la trazione alle ruote posteriori incorporando alcune originali ed interessantissime soluzioni specialmente per quanto riguarda il cinematismo della distribuzione, ed il sistema di lubrificazione, tanto che riteniamo far cosa gradita ai nostri lettori riprodurre in fig. 9 una veduta in sezione trasversale di questo interessantissimo progetto.

### Possibilità per il ciclo a due tempi

Aggiungeremo in fine che il ciclo a due tempi particolarmente si adatterebbe a simili costruzioni specie per la sua semplicità e la leggerezza dei motori costruiti secondo questo principio. In proposito sarà doveroso segnalare che esperimenti sono stati fatti anche in questo campo e proprio in Italia per merito di quel valente tecnico che è l'Ing. Augusto Monaco di Torino il quale ai tempi della « Formula del peso massimo » costruì per conto del Conte Trossi una vettura da corsa interessantissima azionata da un « due tempi » radiale ad 8 cilindri sdoppiati sovralimentato mediante due compressori volumetrici, mentre in America nello stesso periodo la « General Motors », su progetto dell'ing. E. O. Schjolin, brevettava una vettura azionata da un 4 cilindri radiale a « due tempi », pure sovralimentato e del tipo a cilindri sdoppiati, il cui schema è rappresentato in Fig. 10.

### Conclusione

Dopo queste considerazioni appare chiaro che il motore radiale, esaminato sotto il punto di vista del peso e dell'ingombro, offre indubbiamente una leggerezza ed una compattezza irraggiungibili da motori a cilindri in linea resi pesantissimi dal loro lungo ed ingombrante albero motore su cui può lavorare una sola biella per manovella mentre in un motore radiale la migliore disposizione dei cilindri offre la possibilità di un più intenso sfruttamento di questi elementi.

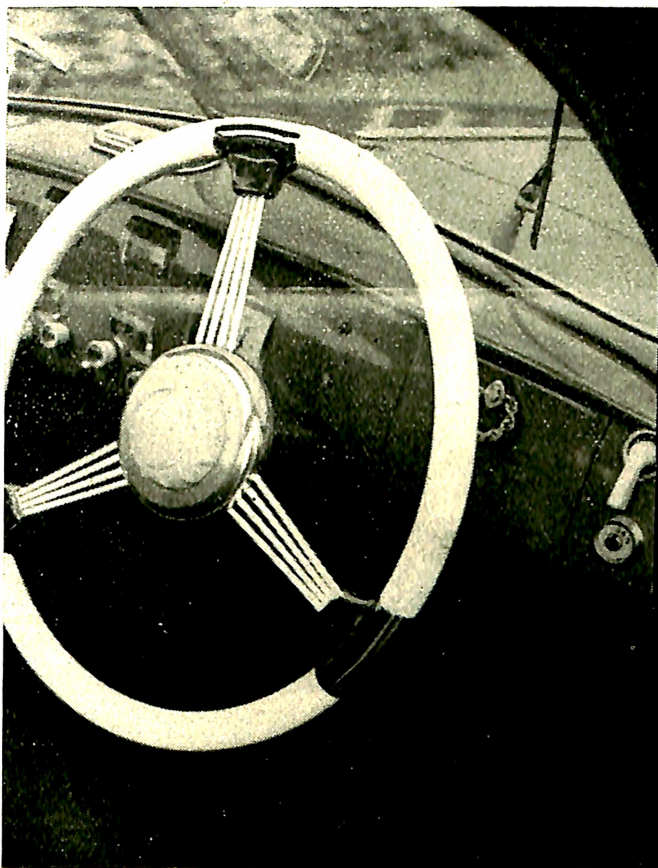
Uno dei maggiori ostacoli tecnici, per tralasciare quelli psicologici e commerciali, che intralciano indubbiamente l'adozione di un simile tipo di motore da parte delle grandi industrie automobilistiche nella loro corrente produzione di serie è indubbiamente però dato dal fatto di doversi basare unicamente su pochissimi esemplari di motori radiali appositamente costruiti per applicazioni automobilistiche per poter conoscere i risultati pratici ottenibili con vetture azionate da simili motori.

Qualche dubbio potrebbe infatti elevarsi specialmente per quanto riguarda il problema dell'alimentazione di detti motori la quale non costituisce indubbiamente uno dei problemi più semplici da essere risolti e non è da escludere che per ottenere un riempimento regolare ed uniforme di tutti i cilindri si debba ricorrere all'impiego di compressori centrifughi a bassa pressione come si è dovuto fare nei motori radiali d'aviazione.

Altri dubbi potrebbero inoltre elevarsi circa la possibilità di raggiungere nei motori radiali regimi elevati pari a quelli che attualmente si raggiungono nei motori a cilindri in linea dato che su di una sola manovella vengono a gravare tutti i carichi dovuti all'inerzia delle masse ecc. ecc.

Malgrado tutto ciò appare però chiaro che, quantunque il motore a cilindri in linea sia ancora di gran lunga predominante nell'attuale costruzione automobilistica, non è da escludersi che una diversa disposizione dei cilindri dovuta a nuove esigenze si sostituisca al disegno degli attuali complessivi motori e, senza volere asserire che il motore radiale abbia possibilità di rinnovare anche in campo automobilistico il suo successo ottenuto in campo aviatore, è nostro convincimento che esso sia oggi una delle migliori soluzioni tra le tante possibili nella costruzione automobilistica.

TULLIO COLOMBO.



# CONSUNTIVO DEL XXXI SALONE

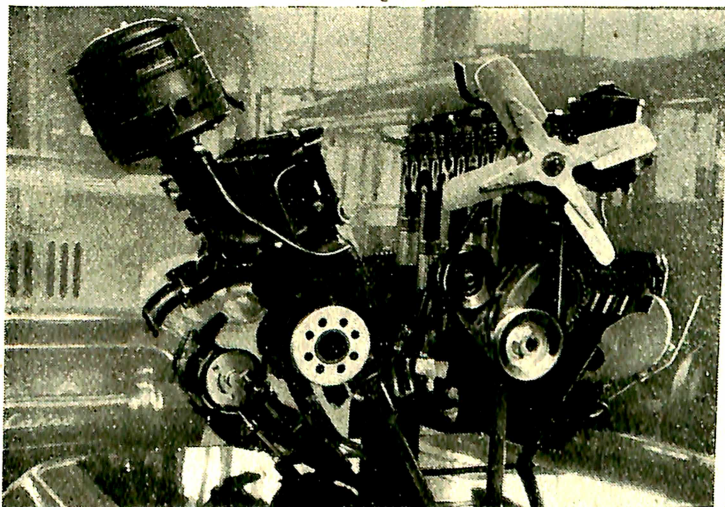
**Cinquecentomila visitatori sfilano davanti ai capolavori dell'industria automobilistica italiana e affermano il successo della fervorosa e audace iniziativa torinese**

Quando la sera del 26 settembre alle ore 0,30 il XXXI Salone Internazionale dell'Automobile di Torino ha chiuso definitivamente e trionfalmente i suoi battenti in mezzo al canglore festoso di tutte le sirene dei veicoli esposti e al rumore della pioggia sonante di acciaio della grande fontana luminosa della RIV nell'atrio d'onore, i membri del Comitato organizzatore hanno salutato la fine di una loro tutt'al-

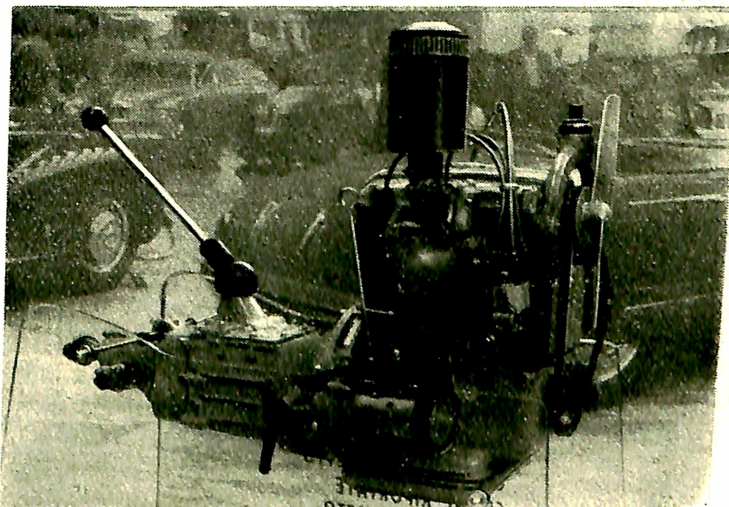
tro che lieve fatica e gli espositori hanno potuto, sia pure sommariamente, tirare le somme di questa grande manifestazione che ha trasformato il volto di una città di settecentomila abitanti per il periodo di undici giorni.

Il bilancio è stato senz'altro favorevole, come tutti lo hanno intuito fin dai primi giorni e come coloro che lo hanno seguito più da vicino fin prima della sua apertura. Infat-

ti lo spazio a disposizione degli espositori era superiore a quello di tutte le altre edizioni precedenti, e molte domande di partecipazione non fu possibile accettarle. Nei dieci anni di pausa forzata si era accumulata l'energia commerciale ed industriale che doveva poi esplodere col successo accennato e constatato sotto la volta di cristallo e di cemento di quel grande fiore edilizio sbocciato prodigiosamente in



La Fiat ha esposto il motore del modello 1100 spaccato a libro, sezionato e con tutte le parti in movimento.



Il motore della Lancia-Ardea col nuovo cambio di velocità a 5 rapporti di cui uno surmoltiplicato e retromarcia.



Una veduta del Salone con una infilata di vetture d'incomparabile eleganza di linee e tonalità di tinte.

mezzo al verde incantevole del Valentino. Possiamo lasciare alle riviste di varietà e ai giornali quotidiani, il piacere di sbizzarrirsi sugli elementi di colore e sulla descrizione degli episodi che fanno parte di quella cronaca che oggi viene ritenuta di moda perchè ha il sapore del pettegolezzo, cioè il sapore di una fragilità e di una superficialità tipica di questo dopo guerra.

Ma in una rivista tecnica che combatte per l'automobilismo da anni come l'*Auto Italiana*, dobbiamo lasciar da parte tutte queste cose per considerare la manifestazione nel

suo vero significato « automobilistico ».

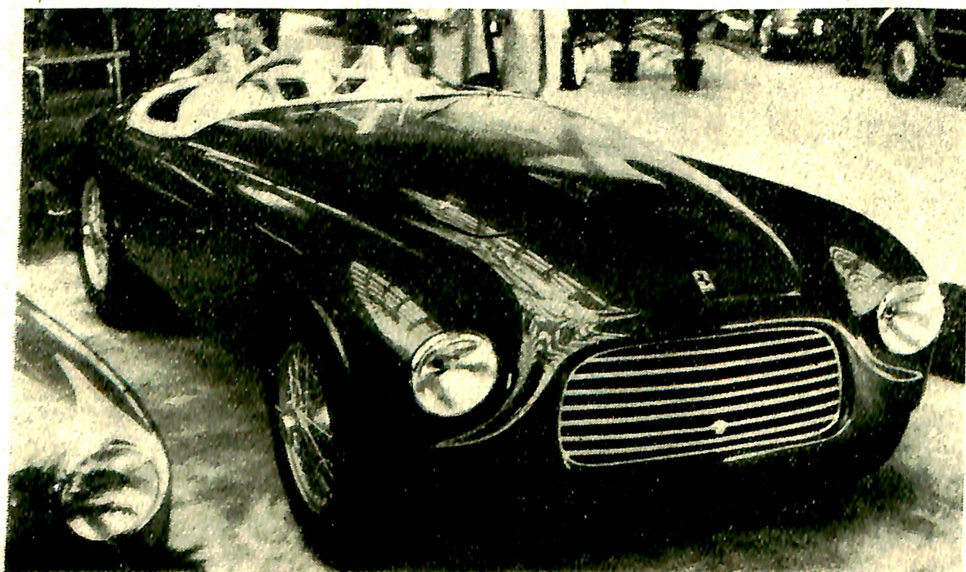
Dal punto di vista commerciale il successo è stato soddisfacente. Se, come è comprensibile, non è possibile conoscere esattamente le cifre di affari dato il naturale riserbo di chi li ha conclusi, si sa tuttavia che molte medie e piccole industrie espositrici hanno ottenuto lavoro anche per alcuni mesi. Da indiscrezioni raccolte negli ambienti degli espositori, si sa che molti affari sono stati imbastiti con l'estero, diciamo imbastiti perchè la conclusione definitiva potrà avverarsi solamente

dopo che le note e purtroppo solite formalità burocratiche saranno state espletate.

Ma ciò che è notevole dal punto di vista del mercato automobilistico, è rilevare che questo favorevole orientamento nel campo degli affari si è riversato anche sul settore dei veicoli industriali (autocarri, autobus e rimorchi) nel settore che da tempo era in crisi e che ha sentito il Salone come nessun altro e ha goduto del Salone come si gode di un soffio vivificatore per ritornare verso la normalità, verso la salute commerciale.

Su quel che riguarda le novità tecniche, altri, più competenti di noi e abili collaboratori di questa rivista, potranno discutere analizzando nei minimi particolari la bontà delle nuove soluzioni create. Noi ci limiteremo al campo economico ricordando ancora una volta che la attenzione dei tecnici stranieri, degli uomini di oltre Alpe e di oltre Manica e oltre Oceano, è rimasta intensamente occupata durante la visita ai vari stands da quanto la tecnica italiana ha prodotto, da quanto essa ha realizzato in mezzo a enormi difficoltà di rifornimenti di ricostruzione, di amministrazione, di organizzazione sociale.

Da un punto di vista economico forse si sarebbe dovuto vedere qualche modello veramente nuovo



L1 Ferrari 2000 carrozzata spyder dalla « Touring ».



Anche i grassi autopullman hanno figurato brillantemente sotto la luminosa volta del Palazzo delle Esposizioni.

per l'industria automobilistica italiana. Vogliamo parlare di modelli nuovi pronti ad essere immessi sul mercato e non di prototipi: prototipi se ne sono visti molti, geniali, belli, eleganti, potenti. Segno indubbio, di salda vitalità tecnica. Vogliamo però augurarci che, dopo le profonde modifiche ai modelli normali, si passi alla produzione di modelli nuovi veri e propri. E' questo un augurio e un invito che facciamo, sicuri che esso verrà accolto e che è forse già in fase di esecuzione.

Anche la carrozzeria italiana ha riconfermato in modo ancora più clamoroso il successo già ottenuto alla Mostra di Milano del novembre scorso.

I 425 mila visitatori che hanno sfilato negli undici giorni sono rimasti ammirati sia del Palazzo sia dei veicoli esposti, ma avranno più o meno, almeno lo speriamo, vagamente intuito o pensato quello che noi finora abbiamo esposto e si saranno certamente augurati che questo Salone di Torino non solo sia stata la prima piattaforma di lancio per la ripresa completa dell'industria automobilistica italiana ma anche lo sprone a fare sempre meglio e ancora meglio.

Il Salone di Torino è stato anche una prova della rafforzata e aumentata coscienza automobilistica del

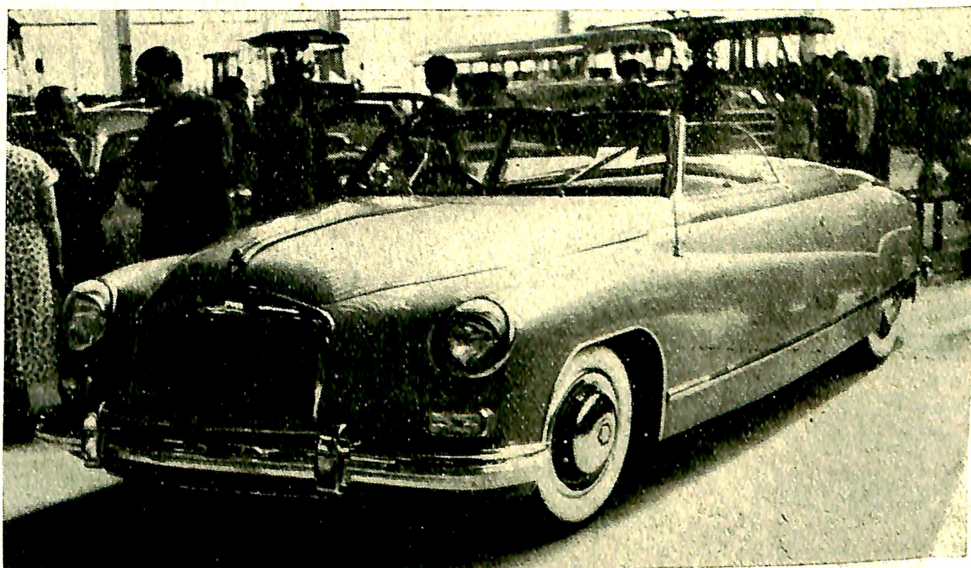
Paese. Ricordiamo a questo proposito che nella giornata del 26 settembre si sono avuti 75 mila visitatori: cifra questa superiore a tutti i visitatori dell'ultimo Salone di Milano che durò, allora (nel 1937) ben quindici giorni anziché undici come questo. E' quindi la grande massa del popolo italiano, orgoglioso dei suoi prodotti, che si è sentita vicino a loro, che li ha guardati con occhi quasi materni.

Se questo affetto (lo vogliamo definire così) è stato chiaro e palese per il pubblico, non sappiamo se sarà stato altrettanto chiaro e bene-

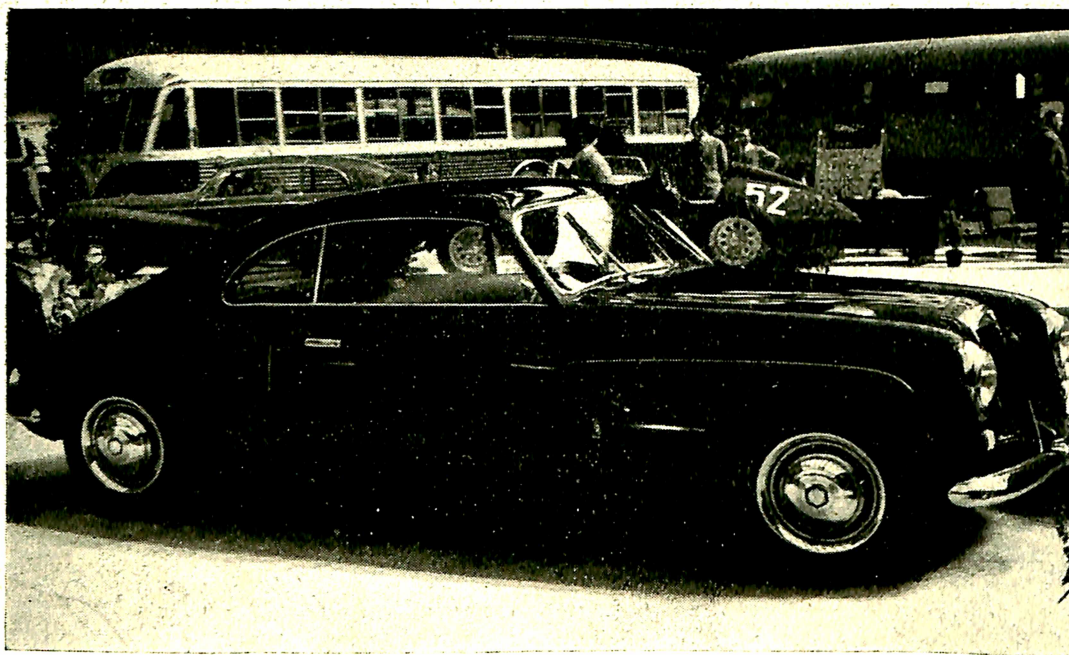
volto quello delle autorità governative verso l'automobilismo anche dopo questa manifestazione.

Noi ci auguriamo che i vari ministri, sottosegretari, le varie personalità dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile che hanno visitato il Palazzo delle Esposizioni, abbiano profondamente meditato sugli sforzi e i sacrifici che l'industria automobilistica italiana ha compiuti in questo dopoguerra e sui meriti che essa si è acquistati sia di fronte al Paese sia di fronte all'estero.

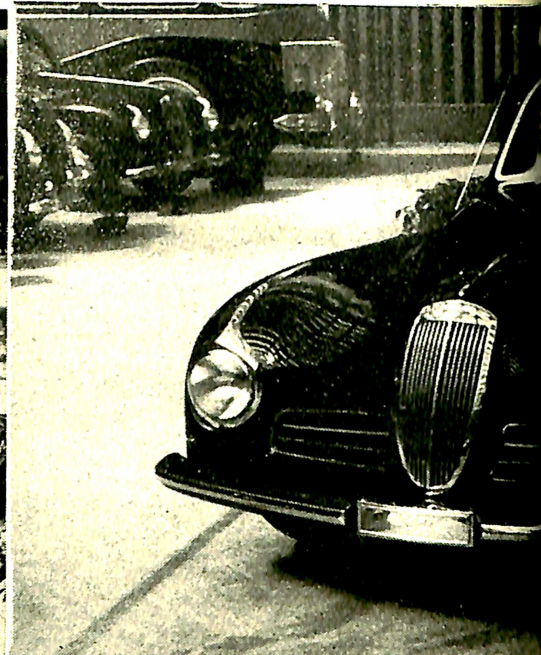
Il più bell'augurio che ci possiamo fare, a chiusura di questa ma-



La suporba Isotta Fraschini - cabriolet Boneschi.



Lancia Aprilia - berlina di Pinin Farina.



Lancia Aprilia -

nifestazione, dopo avere constatato l'interesse del popolo italiano per tutto ciò che è motorizzazione, è quello che anche le autorità di governo con l'aiuto di questa clamorosa affermazione, pongano il fenomeno « automobile » nel suo giusto valore: cessino di considerarlo uno strumento di lusso, restituiscano alle autolinee la loro funzione essenziale e indistruttibile, tolgano il prezzo della benzina da quell'ignobile e altissimo piedistallo su cui è stato posto, risolvano tutti gli al-

tri mille e mille problemi che irretiscono l'automobile e diano finalmente un colpo risanatore di piccone e di ramazza a quella bardatura e struttura burocratica che coarta nei suoi sviluppi più naturali la nostra industria automobilistica.

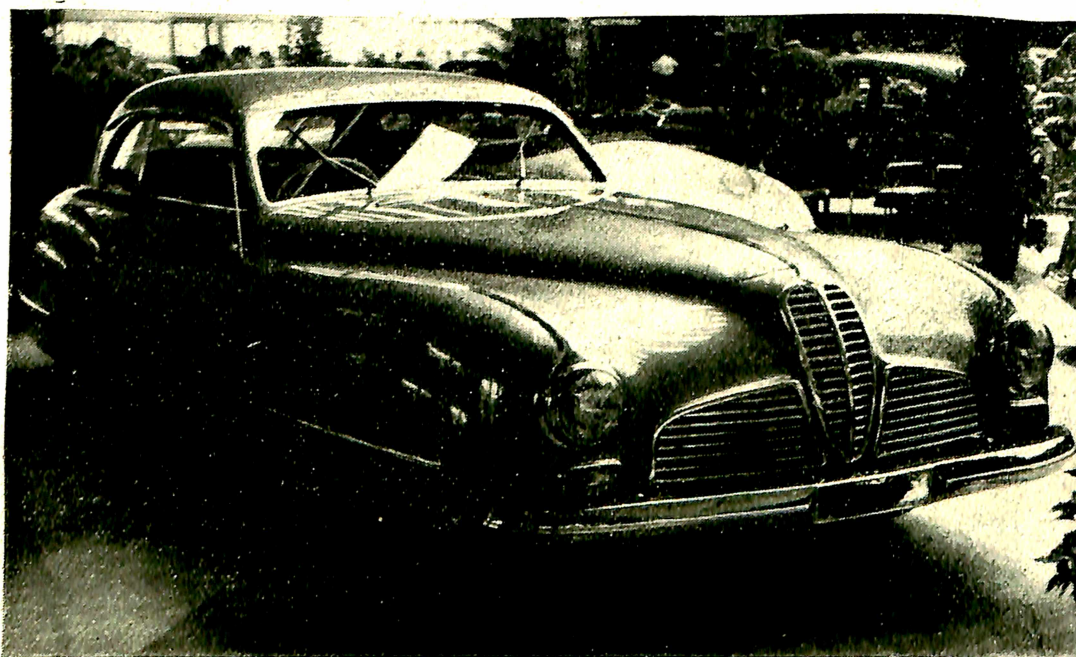
Ci piace terminare col giudizio espresso da una grande rivista automobilistica svizzera sul Salone di Torino, che lo ha definito « un vero segno della ricostruzione italiana »

BOYS

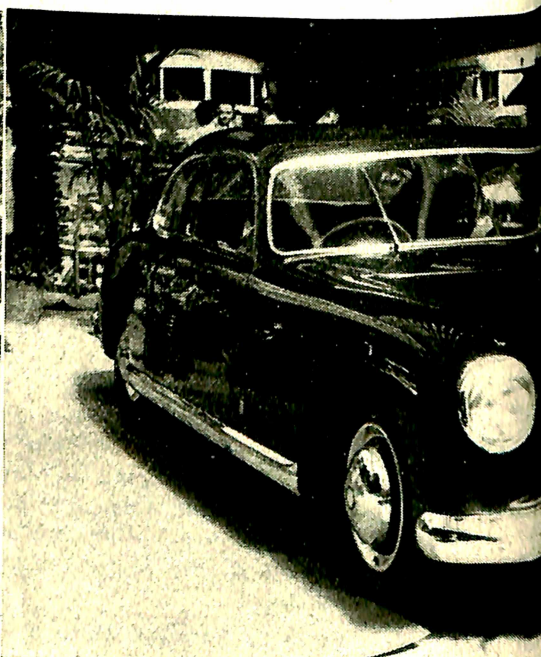
## Quello che abbiamo

### Il palazzo e gli organizzatori

Non v'è da meravigliarsi se i visitatori del Salone convenuti a Torino da ogni parte d'Italia ed anche dall'estero — anche dalle lontane Americhe — sono rimasti sorpresi nel trovare un palazzo così attraente quale sede della mostra. La sorpresa vi fu per i torinesi stessi, malgrado fossero già state pubblicate sulle riviste auto-



La imponente Delahaye francese, berlina di Ghia.



Un'altra Alfa Romeo.