

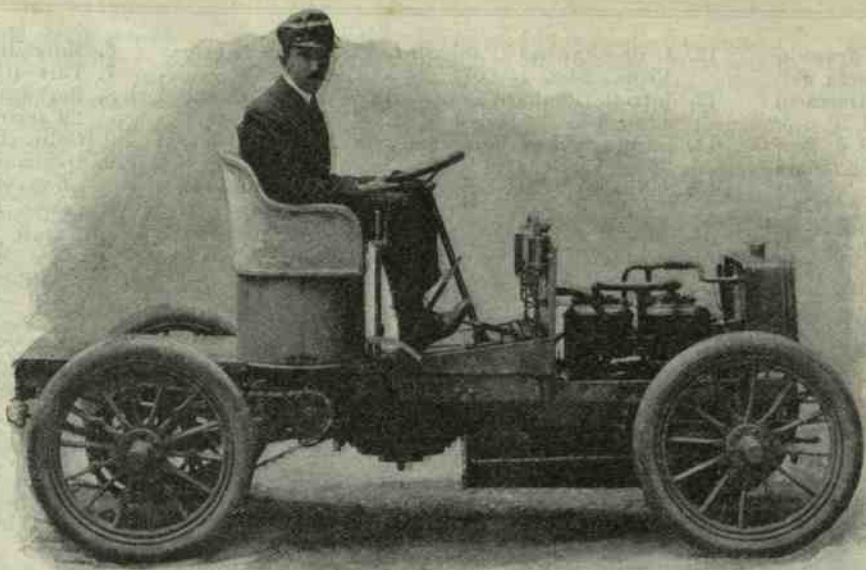
Un recordman italiano

Eurico Marsaglia appartiene alla nota famiglia torinese, il cui nome è iscritto nel libro d'oro dell'Ippica Italiana. Egli, senza tralignare dalla passione per i cavalli, da parecchi anni è un appassionato cultore dell'automobilismo, e erano appena comparse sul mercato le prime macchine di costruzione nazionale, che egli ne era un acquirente.

Giovanissimo, sente, come tutti i giovani, gli slanci dell'entusiasmo sportivo, che invano tenta celare sotto una natura esternamente fredda e calma.

Anzi, queste sue due doti fanno di lui un *chauffeur* abilissimo, poiché sa consigliare lo slancio con un ammirabile sangue freddo e una preziosa calma.

Possessore da poco tempo di una F. I. A. T. da 12 HP mod. 1902, in



E. Marsaglia sulla sua F. I. A. T. 12 HP, mod. 1902.

seguito a una scommessa corsa in una riunione d'amici, poche ore dopo era al traguardo di Ponte Isabella per tentare il record Torino-Roma.

Lasciata alle 1.30 di notte di domenica 15 giugno la nostra città per la via di Alessandria-Piacenza-Modena-Bologna-Pistoia-Grosseto, arrivava a Roma alle 4 ant. della notte di martedì 17 corr. impiegando così un giorno a coprire gli 831 km. che separano l'antica dalla attuale capitale per la via di Bologna.

E l'aver compiuto il viaggio senza il più piccolo incidente o inconveniente, se è merito dell'ottima vettura che guidava, è pure in gran parte merito dell'abilità del guidatore, per cui abbiamo creduto opportuno dopo esserci rallegrati colla Casa costruttrice della vettura da lui montata, presentare in questi numeri i nostri rallegramenti al valente *chauffeur* signor Vincenzo Marsaglia, per il brillante risultato ottenuto, a cui faceva seguire l'ottimo arrivo nella recente corsa Sassi-Superba, — augurandogli nuovi e maggiori trionfi in prove future.

Rassegna dell'Esposizione Ciclo-Automobilistica - Le vetture Darracq

Sempre in prima linea nel secondare ogni manifestazione sportiva, la casa Darracq e per essa il suo rappresentante per l'Italia sig. Ernesto Wehrheim, anche in questa Esposizione Internazionale figura degnamente con uno stand elegante e grandioso, in cui sono esposti i vari tipi di vetture leggere costruite da questa importante casa.

Una bene intesa *réclame* e soprattutto gli splendidi risultati che giornalmente va ottenendo questa marca, ne hanno esteso la buona fama, che non è davvero mestieri farne la presentazione ai nostri lettori.

Darracq fu tra i primi in Francia che si dedicò alla costruzione delle vetture leggere, e a lui si deve il sistema di trasmissione a Cardan. Al primo suo presentarsi sul mercato, il nuovo tipo di vettura fu accolto con malfidanza e ostilità, ma gradatamente la nuova vettura è venuta imponendo e acquistando favore, tanto che oggi si può a buon diritto considerare alla testa di questo genere di costruzioni. La casa Darracq, nel mentre non ha cessato di studiare e perfezionare il suo motore, ha con felice intuito compreso, che la vittoria nel commercio automobilistico è per quelle case che sanno offrire ai compratori delle mac-

come termine di confronto i prezzi delle altre marche.

Invece è appunto la modicità dei prezzi, naturalmente congiunta alla bontà dei prodotti, che ha permesso alla grande casa di Suresnes di allargare la sua importanza e di mettersi in prima linea fra le grandi case costruttrici.

Del resto a smentire contrarie asserzioni, la casa Darracq può opporre una lunga serie di vittorie e di trionfi ottenuti nelle riunioni di questi ultimi anni, l'ultima delle quali è il brillante risultato della Parigi-Vienna, in cui i campioni della casa Darracq si assicuravano il 2° e 3° posto nella classifica delle vetture leggere, e primo in quella delle vetturine.

E' questo un risultato che aggiunto a quelli recenti di Bexhill, Corbeil, Circuit du Nord, dimostra la bontà di queste vetture.

Il motore Darracq ha accensione elettrica e circolazione d'acqua. Il suo volante (volante) esterno rispetto ad esso, ma interno al chassis, è posto fra il motore stesso e l'apparecchio per cambio di velocità. Il motore essendo munito di un regolatore automatico, non aspira dal carburatore

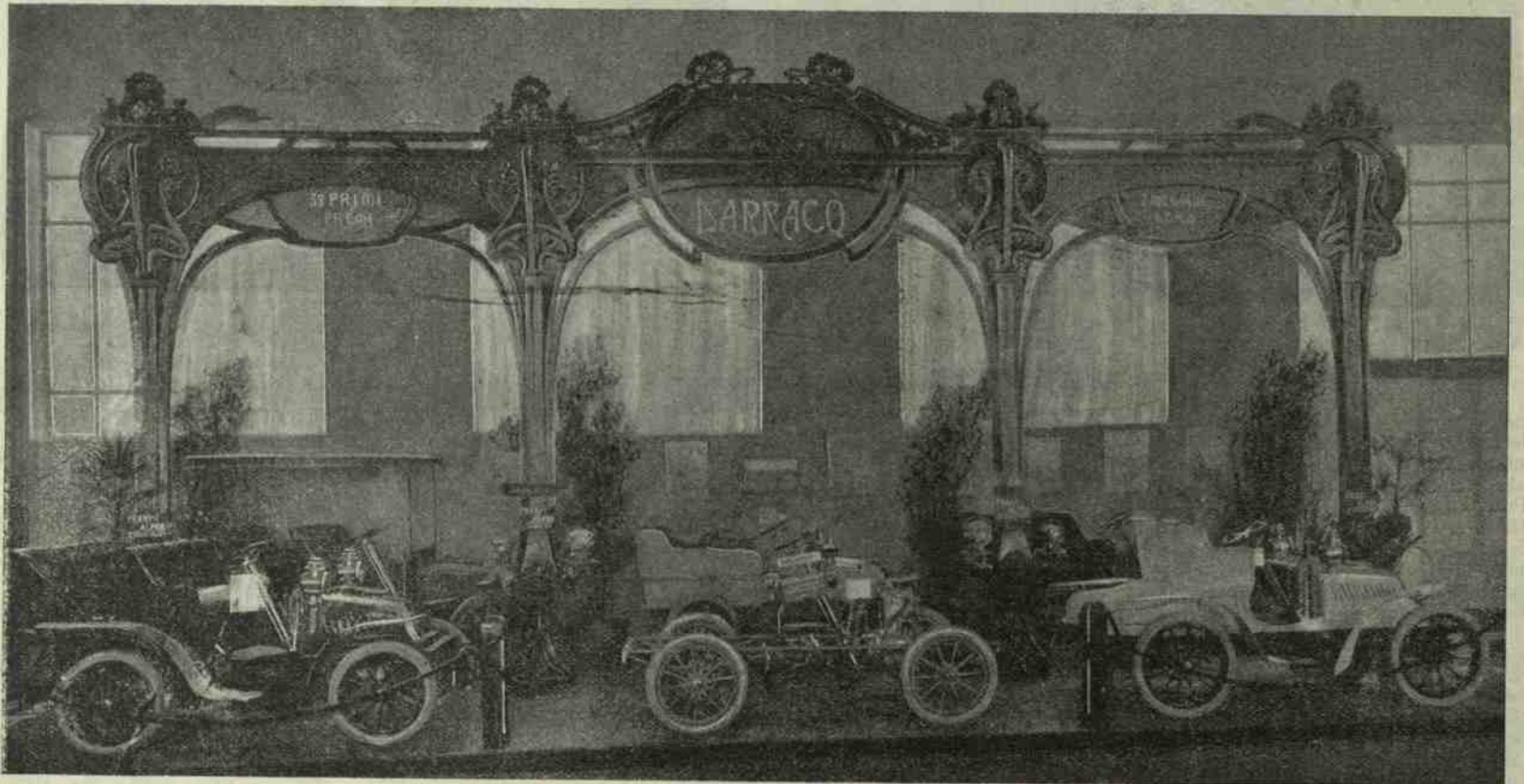
del tipo a polverizzazione, generalmente adottato ma modificato nei dettagli in modo da utilizzare la massima economia, e di poter funzionare ugualmente bene sia con l'essenza, che con l'alcool carburato. Grazie ad esso il motore Darracq di 9 HP. consuma circa litri 4 1/2 d'essenza per 100 km., e ad esso deve le vittorie nelle gare di consumo.

Il radiatore ad alette è posto sul davanti del chassis, e vicino sia al motore che al serbatoio dell'acqua. Disposizione questa che evita una lunga tubazione, con gli inconvenienti relativi.

Il cambiamento di velocità è costituito da un insieme di organi rinchiusi in un *carter* d'acciaio, riempito di grasso consistente.

Questo movimento è del sistema conosciuto sotto il nome di Train-Baladeur, ed è composto di due alberi rotanti su dei supporti a sfere. Uno di questi alberi porta tre ingranaggi fissi mentre l'altro, a sezione quadrata, porta un giuoco scorrevole di tre ingranaggi, che si ingranano successivamente ai tre dell'altro albero. La manovra del cambiamento di velocità si effettua a mezzo di una leva posta sotto il volante di direzione a portata della mano destra del conduttore.

La marcia all'indietro è ottenuta mediante la



Lo stand della Casa Darracq.

(Fot. Pasta).

chine a prezzi limitati, e con coraggioso slancio ha battuto questa strada, nella quale ha ottenuto dei risultati sorprendenti, in modo che ha guadagnato ai suoi prodotti compratori in ogni parte del mondo, e l'aumentata vendita e produzione le ha concesso di limitare sempre più i suoi prezzi.

Ecco un segreto, che per molti rimane incomprensibile e del quale si vendicano giudicando i prodotti dai prezzi a cui sono offerti e prendendo

che la quantità di gas proporzionale allo sforzo che deve fare.

Una leva a pedale unita al regolatore funziona secondo la posizione da acceleratore e da moderatore, dando in questo modo al motore una grande elasticità; esso infatti, nel tipo da 9 HP. può fare da 400 a 1500 giri e sviluppare una forza di 1/4 a 9 HP.

Il carburatore, che si trova dietro al motore, è

interposizione di un terzo ingranaggio fra i due già descritti.

Le tre velocità che si possono ottenere col motore da 9 HP. sono rispettivamente da 15 a 20, da 25 a 30 e da 45 a 50 chilometri all'ora, ma praticamente usando l'acceleratore e moderatore, si può dare alla vettura una velocità qualunque da 4 a 50 chilometri. Col motore da 12 HP. si ottiene fino a 85 km.