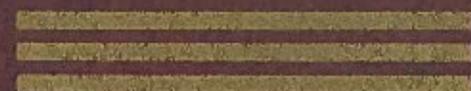


CATALOGO *
VEICOLI
INDUSTRIALI



GARAGES RIUNITI

F.I.A.T.



GARAGES RIUNITI

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI - TORINO

F.I.A.T.

F.I.A.T.

CATALOGO GENERALE

dei Veicoli Industriali

DIREZIONE DI VENDITA

SEDE CENTRALE:

TORINO

Corso Massimo d'Azeglio, 16

SEDI PRINCIPALI:

FIRENZE · ROMA · MILANO

GENOVA · NAPOLI · PADOVA

BOLOGNA

I GARAGES RIUNITI

Attorno alla fiorente industria dell'automobile, nato e cresciuto rigogliosamente in Italia per precipuo merito di quella gloriosa fabbrica che è la F.I.A.T., col suo diretto concorso e con quello dei suoi primi Rappresentanti, è sorta nel 1906 la Società dei Garages Riuniti,



SEDE CENTRALE TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 16.

Telefono 13-05.

con Sede Centrale in Torino e con sedi proprie principali in Roma, Milano, Firenze, Genova, Napoli, Padova, Bologna.

I Garages Riuniti più che un ente commerciale devono essere considerati come Istituto di efficace propaganda della nuova locomozione, l'esponente primo dei bisogni del nuovo Turismo, ai quali,

==== TORINO ====
OFFICINE GRAFICHE DELLA S.T.E.N.

tuttora unici in Italia, sanno provvedere con uniformità di mezzi, praticità di criteri.

I Garages Riuniti, oltre che operare la vendita di automobili *Fiat* e Brevetti *Fiat*, di cui sono Agenti Generali per l'Italia, ricevono



SEDE DI ROMA - Via Calabria, 46 (presso Porta Salaria)

Angolo via Buoncompagni.

Telefono 80-76.

in ogni Sede ordinazioni, fanno preventivi, effettuano consegne degli *châssis*, e, grazie al scelto ed abile personale tecnico di cui dispongono, eseguono riparazioni a vetture di qualunque Marca. Provvisti di largo corredo di quanto è inerente all'automobile, vendono accessori, pezzi di ricambio, pneumatici, olii, grassi, benzina, forniture di sport; noleggiavano automobili per viaggi e gite; assumono incarichi per la

fabbricazione di carrozzerie per veicoli sia da turismo che industriali, attenendosi a quanto di più pratico e perfetto produca la moderna industria del genere.

I Garages Riuniti, colle proprie Sedi, offrono nei più importanti



SEDE DI MILANO - Foro Bonaparte, 25 A.

Telefono 94-45.

centri d'Italia Stabilimenti che, mirando ad un unico intento e procedendo sotto unica direzione, possono soddisfare qualunque esigenza del momento, e dove l'automobilista troverà con l'esatta sollecitudine e l'uniformità di tariffa quel trattamento di prontezza e cortesia che solo grandi Case hanno la possibilità di usare.



SEDE DI FIRENZE - Via Luigi Alamanni, 1
(presso la Stazione Ferroviaria). Telefono 9-16.



SEDE DI NAPOLI - Via Vittoria, 46-IV (Partenope) Telefono 13-60.



SEDE DI GENOVA - Corso Buenos Aires (Ponte Pila) e Via Santa Zita
Telefono 13-88.



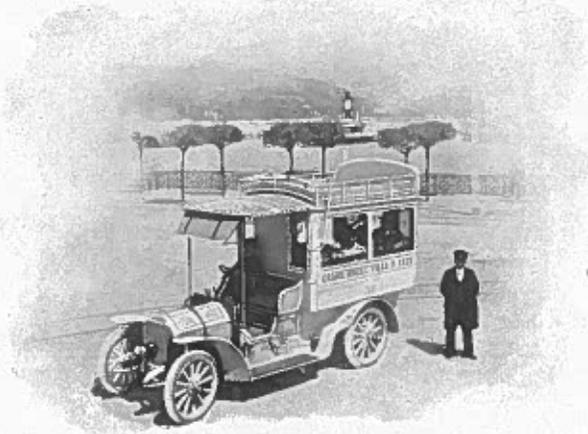
SEDE DI PADOVA - Piazza Cavour, 9 (presso Caffè Pedrocchi). Telefono 2-88.

I Servizi Pubblici Automobilistici

ED I GARAGES RIUNITI

Da Motori Cicli e Sport.

Quasi in silenzio, ma instancabilmente, con una intraprendenza e una tenacia ammirevoli e con uno spirito commerciale veramente provvido ed elevato, si compie un'opera di progresso civile e tecnico, destinata ad appor-
tare al nostro paese i più considerevoli benefici.

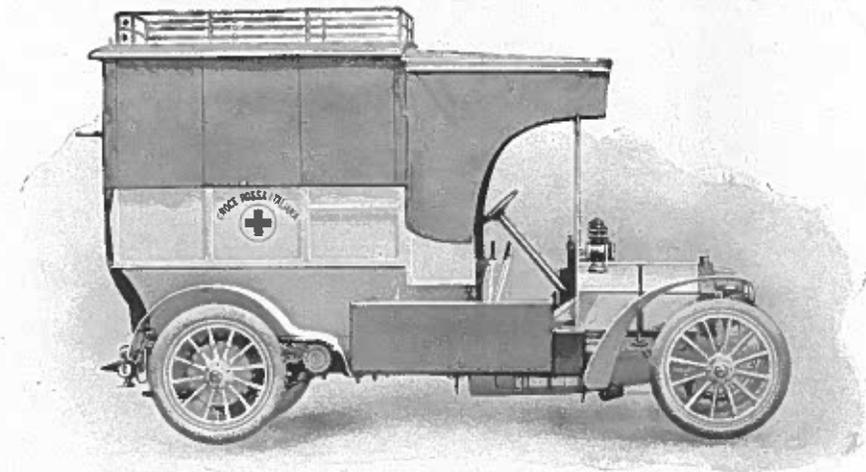


Mediante la fervida attività, le larghe vedute e i potenti mezzi di cui dispongono i Garages Riuniti, Agenti Generali della nostra F.I.A.T., si viene rapidamente effettuando non solo la grande trasformazione della locomozione da animale in meccanica, ma la diffusione dei moderni mezzi di trasporto Automobilistici in tutti i centri dove la ferrovia non è ancora arrivata, in tutte le operazioni finora affidate alle lente e tarde bestie da tiro e da soma.

Si porta così a compimento l'opera civilizzatrice della locomozione meccanica. In gran parte della nostra Italia, che soffre per la penuria di comunicazioni rapide ed economiche, di tramiti celeri e sicuri, di scambi regolari e frequenti, si viene a introdurre il più perfezionato e il più benefico dei veicoli, degli strumenti di scambio e di comunicazione.

La conquista dell'automobile si va così, per merito di questi alacri venditori e propagandisti, estendendo e completando nel nome famoso della F.I.A.T.

È questo un lavoro, ripetiamo, che si verifica quasi silenziosamente, senza *réclame*, senza manifestazioni sensazionali, talchè saremo noi i primi ad essere piacevolmente sorpresi quando vedremo una innumerevole rete di Omnibus Automobili collegare le regioni di montagna, tutti i paesi ancor lontani dalla strada ferrata, tutti gli agglomeramenti industriali distaccati dalle città; quando vedremo il cavallo scomparso dalle vie urbane e sostituito dai Fiacres Automobili, e muli e bovi allontanati dai carri e surrogati coi giganteschi Camions, quando nei servizi pubblici e nelle imprese private vedremo il motore *Fiat*, il valido e invincibile *Fiat*, assumersi tutti i pesi, tutti i trasporti.



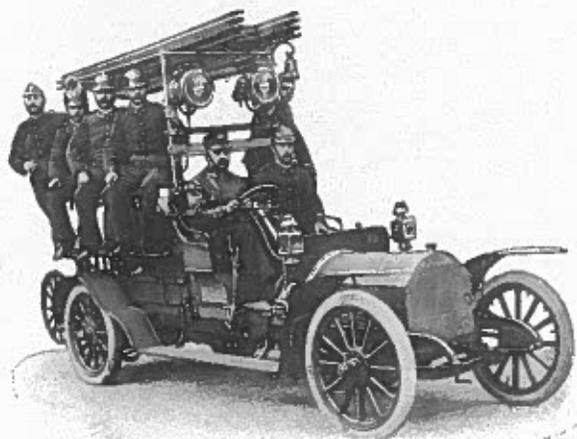
Questa bella e graduale invasione ha luogo per la indiscutibile virtù dell'ordigno. Omnibus, Camions, Fiacres *Fiat* si richiamano e si aggiungono l'uno all'altro. La presenza di uno di essi ne produce la riunione di altri dieci, di altri cento. Per ogni nuovo Servizio che si impianta se ne istituiscono, se ne preparano altri moltissimi. La bontà intrinseca della macchina è il segreto della sua trionfale moltiplicazione. I veicoli già in attività, sia per Servizio pubblico, sia ad uso industriale, sono quelli che aprono la via agli altri. Per la loro regolarità, per il loro rendimento, per la loro robustezza e forza, per tutti i loro visibili vantaggi vengono preferiti, vengono additati nella scelta, fanno sorgere nuove imprese e convertono nuovi proseliti.

Non vi è Linea Automobilistica che si stabilisca senza i *Fiat*, non vi è lavoro di trasporto che non cerchi di venir eseguito con i carri *Fiat*. Dalle Alpi nevose alle Calabrie solitarie l'Omnibus *Fiat* porta la sua benefica animazione e avvicina uomini e cose. Da Courmayeur a Cosenza supera le strade più difficili ed abbandonate ed arriva nei più remoti villaggi.

Ed è il carro *Fiat* che a Torino o a Milano, a Roma o a Lisbona, a Montecarlo o a Genova si tramuta in un elegante Omnibus d'albergo, in un veloce Carro-pompa, in un morbido veicolo d'ambulanza, in un Furgone resistentissimo, in un traino militare, per domani diventare una trebbiatrice o un aratro.

Fu prima la F.I.A.T. in Italia ad occuparsi con amore della costruzione di Veicoli Industriali, e già nel 1903 forniva al Ministero della Guerra d'Italia e Portogallo Camions della portata di quattro tonnellate, che funzionano tuttora ottimamente.

Da questi primi esemplari molti perfezionamenti furono introdotti nel meccanismo e nelle costruzioni, dettati dalla gran maestra della vita: l'esperienza; ed attualmente la F.I.A.T. ha presentato e presenta modelli di automobili industriali che rispondono alle più dure esigenze della pratica applicazione.



Nella diffusione di tale nuovo mezzo di trasporto ebbe la F.I.A.T. validi collaboratori nei Garages Riuniti, che si occupano di fornire preventivi progetti e fanno anche le pratiche occorrenti per ottenere le concessioni sussidiate dal Governo.

Come abbiamo detto, numerosi servizi pubblici sono stati attivati, specialmente nello scorso anno, ed è con vera soddisfazione che abbiamo avuto modo anche recentissimamente di rilevare il loro regolare funzionamento.

Nessuna regione d'Italia si può dire esclusa: dalla Sardegna (Cagliari-Pula-Muravera), dalla Sicilia (Circuito delle Madonie), dalla Calabria (Cosenza-Paola) alla campagna Romana (Frosinone-Anticoli-Viterbo-Montefiascone), all'Umbria (Perugia-Todi-Terni), alla valle d'Aosta e alla Valsesia.

Ovunque i motori *Fiat* dai grandi, inesauroibili palpiti trasfondono la vita. l'energia, l'operosità nelle terre più difficili, nei piccoli centri che le difficoltà delle comunicazioni tenevano lontano dalla vita commerciale, dal fervore industriale delle grandi città.

Così nel ramo dei Servizi pubblici cittadini la F.I.A.T. tiene ora il primato mondiale; infatti il primo *châssis* tipo fiacre 12-15 HP esce dalla fabbrica nella primavera del 1908, ed oggi circa un migliaio di tali graziose e robuste piccole vetture, che noi abbiamo particolarmente descritto, sono in circolazione, di cui gran parte nella grande metropoli londinese. E nel 1909 la F.I.A.T. presenta ancora nuovi modelli di *châssis* che assieme a quelli già studiati formano una serie di veicoli che rispondono alle più svariate esigenze di trasporto.



Essi sono infatti:

1. il *châssis* 12-15 HP per Fiacre da città e per Furgoncino di consegna, della portata di 500 kg.;
2. il *châssis* 20 HP, della portata di 1 tonnellata per Camioncino e per Omnibus da albergo, a 8 posti interni;
3. il *châssis* da 25 oppure 35 HP, della portata di 2 tonnellate, per Camion tipo Ministero della Guerra e per Omnibus per 16 persone;
4. il *châssis* 35 HP, della portata di 3 tonnellate, per Camion e per Omnibus da 20 persone;
5. *châssis* 35 HP della portata di 5 tonnellate, con cerchioni in ferro posteriori, per Camion.

Di più la F.I.A.T. ha già con somma cura studiato altre importanti applicazioni del suo carro industriale, e così al Salon di Parigi espone un Carro Autopompa per pompieri, capace di un getto di 1500 litri al minuto, all'altezza di metri 50, e sta costruendo Carri-botte per inaffiamento, nonchè Autoscale sistema Porta, ecc.

Nessuna fabbrica può quindi oggi offrire alla più diversa clientela una varietà di Veicoli industriali pari alla F.I.A.T., il cui nome di vittoria è anche arra sicura di eccellente materiale e di costruzione irreprensibile.

Servizi Pubblici

ATTIVATI CON **FIAT**
OMNIBUS E CAMIONS

1. — *Schio-Recoaro-Rovereto.* — Servizio fatto con 5 Omnibus Fiat fin dal 1905. Strade difficili con pendenze del 17 %.
2. — *Viterbo-Farnese e Viterbo-Toscanello.* — Servizio permanente con 4 Omnibus Fiat. Strade con pendenze del 14 %/100. Attivato il 1° gennaio 1908.
3. — *Aosta-Courmayeur.* — Servizio attuato da 2 anni nei mesi estivi. Un *char-à-bancs* Fiat ha percorso ininterrottamente 150 km. al giorno per tutta la stagione, e complessivamente 15.000 km. senza ricorrere all'officina.
4. — *Pont St-Martin-Gressoney.* — Strade difficili, con pendenze continuate del 10-12 %/100, dovendosi superare un dislivello di m. 1200 su 25 km.
5. — *Torino-Cavoretto.* — Km. 6, strada con pendenze del 15 %/100. Servizio fatto con Omnibus da 40 persone e con *char-à-bancs* da 16 persone nel 1907 e 1908.
6. — *Frosinone-Anticoli-Acque di Fiuggi.* — Attivato già per due anni.
7. — *Trapani-Monte San Giuliano.* — Servizio permanente con Omnibus Fiat fin dal 1905.
8. — *Perugia-Todi-Terni.* — Servizio con 7 Omnibus Fiat dal maggio 1908.
9. — *Como-Villa d'Este.* — Servizio permanente da tre anni.
10. — *Imera-Termini-Leonforte-Circuito delle Madonie* (Sicilia). — Attivato il servizio nel 1908 con 6 Omnibus Fiat.
11. — *S. Stefano Mistretta.* — Società Amastratina.
12. — *Varallo-Riva-Alagna-Valsesia.* — Servizio fatto dai signori Fratelli Guglielmina.
13. — *Cosenza-Paola.* — Impresa Vitari.
14. — *Oagliari-Pula e Oagliari-Muravera.* — Impresa Vivanet.
15. — *Fermo-Porto San Giorgio.* — Società Fermana.
16. — *Matera-Altamura e Matera-Ferrandina.*
17. — *Servizio Pompieri di Genova.* — N. 4 veicoli.
18. — *Servizio Pompieri di Torino.* — N. 5 veicoli.
19. — *Varii servizi d'Albergo a Genova, Milano, Montecarlo, Perugia, ecc.*
20. — *Camions « Fiat » a servizio del Ministero della Guerra d'Italia e del Portogallo.*
21. — *Servizi di ambulanza per la Croce Rossa e l'Ospedale Maggiore di Milano.*
22. — *Carriere Centrali di Perugia.* — Camions di 4 tonnellate.
23. — *Bologna-San Pietro a Sieve.* — N. 10 Omnibus da 14 persone.
24. — *Torino-Olieri-Castelnuovo d'Asti.* — Omnibus da 12 persone.
25. — *Sampeyre-Venasca.* — Impresa Baldi.
26. — *Susa-Moncenisio.* — Impresa Alasia.
27. — *Messina-Castanea.*
28. — *Cingoli-Jesi e Cingoli-Macerata.* — Società Cingolana.
29. — *Jesi-Filottrano.*
30. — *Cosenza-Catanzaro.* — Impresa Nicoletti.

Descrizione Motori e Châssis

Omnibus e Camions FIAT

MODELLI 1909

Motore. — I motori Fiat (a scoppio ed a quattro tempi) sono a quattro cilindri verticali accoppiati a due a due. I vari gruppi, in conformità della loro potenzialità, sono denominati: 15 HP, 20 HP, 25 HP, 35 HP.

I cilindri sono di una ghisa speciale, fusi per paia e di un sol pezzo, colla culatta della camera di compressione; un coperchio di lamiera d'acciaio stampata, amovibile, mediante lo svitamento di due dadi, permette la visita e la pulizia delle camere di circolazione dell'acqua di raffreddamento.

Le valvole sono tutte comandate e sono disposte simmetricamente sui due lati dei cilindri: quelle di aspirazione a destra, quelle di scappamento a sinistra.

Le valvole d'ammissione e di scappamento sono intercambiabili: la loro visita e il loro smontaggio possono farsi facilmente per mezzo di tappi (uno per valvola) avvitati sulle teste dei cilindri.

Gli stantuffi sono in ghisa, ed hanno quattro anelli di ritenuta: le bielle sono in acciaio stampato con cuscinetti guarniti di metallo antifrizione.

L'albero a gomito (manovella) in acciaio fucinato, interamente cavo, è appoggiato a cuscinetti guarniti di metallo antifrizione, dei quali il centrale serve per sostenere l'albero stesso quando per visitare le bielle si toglie il carter del motore.

Il volante, in acciaio fuso, munito di palette, funziona da ventilatore.

L'incastellatura (bâti) che porta i cilindri è in alluminio od in acciaio, e per mezzo di apposite zampe appoggia direttamente sul telaio: il carter inferiore, pure di alluminio, forma la vasca raccogliitrice dell'olio di lubrificazione.

Le punterie per le valvole sono regolabili: un dispositivo brevettato, mediante l'interposizione di molle, serve altresì a sopprimere ogni rumore ed a ridurre al minimo il consumo delle relative guide.

Tanto gli ingranaggi di comando degli alberi di distribuzione come gli ingranaggi del magnete sono in fibra. Il pignone di comando della pompa è in acciaio.

Tutti questi ingranaggi sono racchiusi in apposito carter che li ripara dalla polvere e dagli eventuali guasti che produrrebbe la caduta fra essi di un corpo estraneo.

Accensione. — L'accensione si ottiene per mezzo di un magnete a bassa tensione con anticipo automatico, proporzionato alla velocità di rotazione del motore.

Le candele o tamponi d'accensione hanno in nichel pure i martelletti a scatto per la produzione della scintilla dell'extra corrente del magnete. Detti martelletti sono comandati da apposite punterie, comandate a loro volta da eccentrici calettati sull'albero di distribuzione, le quali automaticamente anticipano l'accensione in modo sincrono all'anticipo del magnete. Questa disposizione, che costituisce una caratteristica della F.I.A.T., forma oggetto di uno dei suoi brevetti più importanti.

Uno speciale e semplicissimo dispositivo, costituito da un pomo di pressione a molla, stabilendo un corto circuito, serve ad arrestare il motore.

Nel solo modello 15 HP, l'accensione si ottiene per mezzo di un magneto ad alta tensione.

Carburazione. — Nel carburatore di tipo speciale brevettato i comandi della benzina e dell'aria supplementare sono bloccati insieme con un unico movimento automatico, il quale, oltre ad assicurare alla miscela un titolo costante, libera il conduttore da ogni preoccupazione, riducendo al minimo il consumo della benzina.

Lubrificazione del motore. — Si effettua automaticamente per mezzo di una piccola pompa a ingranaggi, di costruzione molto semplice e robusta, che è fissata nella parte posteriore del bâti, dalla parte del volante. Questa pompa comandata per mezzo dell'albero di distribuzione, aspira l'olio contenuto nel carter del motore e l'invia sotto pressione nei supporti del villobrequin ed ai cuscinetti e perni delle bielle.

Le bielle ed il villobrequin non vengono in contatto con l'olio del reservoir, e l'eccesso d'olio delle bielle è proiettato per forza centrifuga contro i cilindri lubrificandoli. Si ha così il vantaggio di sopprimere il fumo allo scappamento e di ridurre di molto il consumo d'olio.

Un manometro speciale, applicato al cruscotto del veicolo, indica la pressione d'olio, ed un rubinetto serve a regolare la maggior o minor immissione a seconda della necessità.

Raffreddamento. — Il raffreddamento si ottiene per mezzo della circolazione d'acqua attivata da una pompa attraverso ad un raffreddatore tipo *nid d'abeilles*, munito di un nuovo supporto oscillante, atto ad evitare i guasti al radiatore, prodotti dalle eventuali torsioni del telaio causate dalle ineguaglianze del terreno.

La potenza refrigerante di questo radiatore è grandissima ed assicura, con una quantità minima di acqua, un perfetto raffreddamento del motore anche nella stagione calda e sulle più erte e lunghe salite. La pompa, che è del tipo a turbina, di grande potenza, assicura una circolazione intensiva dell'acqua.

Innesto a frizione e Cambio di velocità.

Innesto a frizione. — L'innesto a dischi è di modello nuovo e speciale. I dischi tutti, in acciaio, montati sopra una puleggia temperata, assicurano al sistema una robustezza e progressività perfetta. Dopo un lunghissimo uso, mediante il semplice ricambio dei dischi (operazione semplicissima e che chiunque può fare in pochissimo tempo), esso può essere rimesso completamente a nuovo. L'insieme è racchiuso in un carter di ottone.

Una forte molla a spirale, comandata da un pedale di distacco per mezzo di un collare a sfere, produce l'aderenza fra i dischi.

Cambio di velocità. — È del solito tipo a doppio *train balladeur*, con quattro velocità e marcia indietro, comandate da una sola leva: i suoi ingranaggi sono robusti e materiale ottimo, temperati e rettificati. Gli alberi appoggiano su cuscinetti a sfere.

La scatola (carter) è in alluminio con grandi coperchi in lamiera di ottone per la verifica; essa contiene anche i pignoni d'angolo e il gruppo differenziale. La scatola è fissata, mediante opportune braccia di alluminio, al telaio, in modo da poter essere facilissimamente smontata. Il giuoco degli ingranaggi è smontabile senza togliere la scatola dal telaio. Gli ingranaggi pescano in un bagno d'olio e di grasso che assicura la perfetta lubrificazione di ogni singola parte.

Telaio - Sale - Molle - Ruote - Direzione

Freni - Serbatoi.

Il telaio è in lamiera d'acciaio stampata; è rastremato all'avanti per permettere un forte sterzo alle ruote anteriori. Esso appoggia per mezzo di molle robustissime e flessibili in acciaio mangano silicioso, legato con staffe di acciaio fucinato sopra sale in acciaio speciale fucinato.

Le ruote sono in legno frassino extra forti nei modelli della portata di 500 kg. da 1 e da 2 tonn.; sono in acciaio nei modelli da 3, da 4 e da 5 tonn. I mozzi sono in acciaio con cuscinetti a sfere.

Le catene per la trasmissione del movimento fra i pignoni dell'albero del differenziale e le ruote posteriori sono del tipo a rulli semplici e robustissime.

Il modello 15 HP è a trasmissione cardanica.

Freni. — a) Freni doppi a ganasce, comandati da un pedale agente successivamente su due puleggie calettate l'una sull'albero del differenziale, l'altra sull'albero secondario del cambio di velocità; la chiusura delle due ganasce sulle due puleggie è uniforme e compensata. Detti freni sono raffreddati da un getto d'acqua automatico, limitato da apposita valvola a scatto: la loro azione è istantanea e di una progressività perfetta.

b) Due freni ad espansione comandata con leva a mano agente nei tamburi delle corone dentate delle ruote posteriori.

Questi freni sono estremamente potenti e sicuri. Apposite piastre di lamiera li preservano dalla polvere e dal fango. Uno speciale sistema di compenso assicura la uguaglianza del potere frenante delle due ruote.

Tutti i freni agiscono tanto nella marcia avanti che nella retromarcia, rendendo in tal modo pressochè inutile l'uso del rampone d'arresto (*béquille*).

Il serbatoio della benzina, situato inferiormente e posteriormente al telaio, è in lamiera di ferro stagnato assai robusta; ha la capacità di circa 100 litri.

La benzina è spinta nel carburatore dalla pressione prodotta dai gas bruciati per mezzo di un tubetto innestato sul tubo di scarico munito di un depuratore, di una valvola automatica, regolata in modo da assicurare la pressione necessaria a spingere la benzina nel carburatore, nonchè di dischi tagliafiamma, che garantiscono nel modo più assoluto ogni pericolo di scoppio.

La pressione dei gas di scarico serve eziandio a spingere sui freni l'acqua contenuta in un piccolo serbatoio della capacità di circa 10 litri situato lateralmente al telaio.

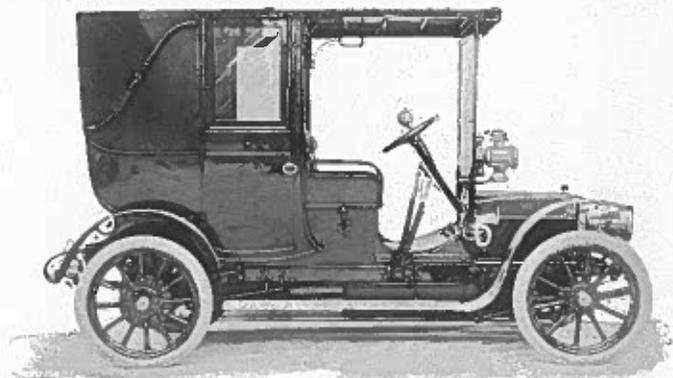
I freni sono stati in particolar modo studiati, così da renderli potentissimi e di un funzionamento perfetto e sicuro.

Landulet Fiacre per città

Chassis "Fiat", 15 HP a 4 cilindri - Trasmissione a cardano.

Alesaggio mm. 80.
Corsa mm. 100.
Portata utile kg. 500.
Peso dello chassis kg. 700 circa.
Lunghezza totale m. 3,73
Carreggiata m. 1,87.
Spazio di carrozzeria m. 2,47.

Larghezza del telaio m. 0,80.
Passo o interasse m. 2,70.
Velocità normale in piano km. 40-50.
Pendenze facilmente superabili 16%.
Ruote uguali tanto ant. come post. con pneumatici delle dimensioni 910 X 90.



PREVENTIVO D'ACQUISTO

Chassis "Fiat", 15 HP con gomme e accessori d'uso della fabbrica	L. 8.000
Landulet a 4 posti interni guerniti in drappo o in pelle di vacca lavabile, scocca anteriore a 2 posti, vetro anteriore, fanali regolamentari e tromba	» 2.500
Landulet in perfetto ordine di marcia	L. 10.500

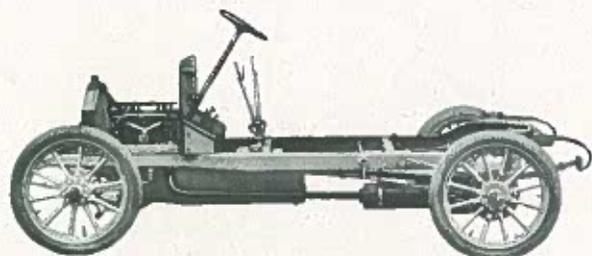


Furgoncino di consegna per città

Châssis "Fiat", 15 HP a 4 cilindri e Trasmissione a cardano.

Alcesaggio mm. 80
Corsa mm. 100.
Portata utile kg. 500-600.
Peso dello châssis kg. 700 circa.
Lunghezza totale m. 3,73.
Carreggiata m. 1,37.
Spazio di carrozzeria m. 2,47.

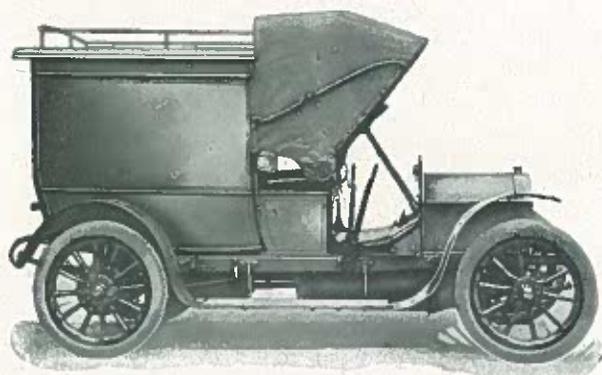
Larghezza del telaio m. 0,80.
Passo o interasse m. 2,70.
Velocità normale in piano km. 40-50.
Pendenze facilmente superabili 16¹/₆.
Ruote uguali tanto ant. come post. con pneumatici delle dimensioni 910 X 90.



Châssis.

PREVENTIVO D'ACQUISTO

Châssis "Fiat", 15 HP con gomme e accessori d'uso della fabbrica	L. 8.000
Furgoncino della portata di kg. 500-600 per consegna pacchi in città con entrata posteriore, scocca anteriore a 2 posti, fanali regolamentari e tromba	» 1.500
Furgoncino in ordine di marcia	L. 9.500



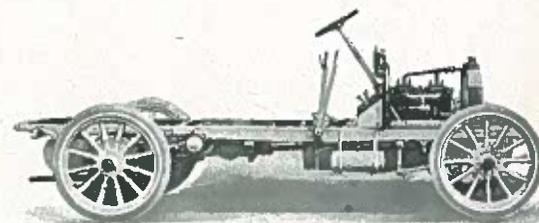
Furgoncino per consegna.

Omnibus per 8-10 Persone e Camion per 1 Tonnellata

su Châssis "Fiat", con Motore a 4 cilindri 20 HP.

Alcesaggio mm. 90.
Corsa mm. 120.
Portata utile kg. 1000.
Peso dello châssis kg. 1200.
Peso della carrozzeria kg. 500.
Passo o interasse m. 2,90.
Scartamento (carreggiata) m. 1,40.
Lunghezza totale del telaio m. 4,200.

Larghezza massima totale m. 0,900.
Altezza da terra m. 0,625.
Gomme anteriori piene 850 X 85.
Gomme posteriori piene 920 X 100.
Velocità in piano km. 25.
Pendenze facilmente superabili 12¹/₆.
Trasmissione a catena.



PREVENTIVI D'ACQUISTO

Châssis "Fiat", 20 HP (telaio e motore senza gomme)	L. 12.000
Gomme piene (treno completo con jantes, rubans e bandages)	» 1.500
Carrozzeria Omnibus ad 8 posti interni, sedili longitudinali, scocca anteriore a 2-3 posti, entrata posteriore, bagagliaia sull'imperiale della portata di kg. 250, guarnizioni in drappo tipo ferrovia, coloritura ed iscrizioni a scelta	» 3.250

Omnibus da servizio per 10 persone L. 16.750



Carrozzeria Omnibus di lusso da albergo ad 8 posti interni, sedili longitudinali, entrata posteriore, scocca anteriore a 2-3 posti, bagagliaia sull'imperiale per kg. 250, guernizioni in velluto, specchio, cristalli bisellati L. 3.500
 Omnibus di lusso da Albergo per 10 persone » 17.000

Carrozzeria char-à-bancs per 10 persone a 4 sedili trasversali di cui l'anteriore a 2 posti e gli altri a 3 posti, tendine laterali con ocelli in celluloido, baldacchino con bagagliaia per kg. 250, guernizioni in pelle e coloritura a scelta L. 3.000
 Char-à-bancs a 4 sedili per 10 persone » 16.500

Carrozzeria Furgone da consegna con sedile anteriore a 2-3 posti, guernito in pelle, capote impermeabile con tendine laterali, piano di carico di mt. 2,10 x 1,50, portata kg. 1000, coloritura ed iscrizione a scelta L. 2.000
 Furgone da consegna della portata di kg. 1000 » 15.500



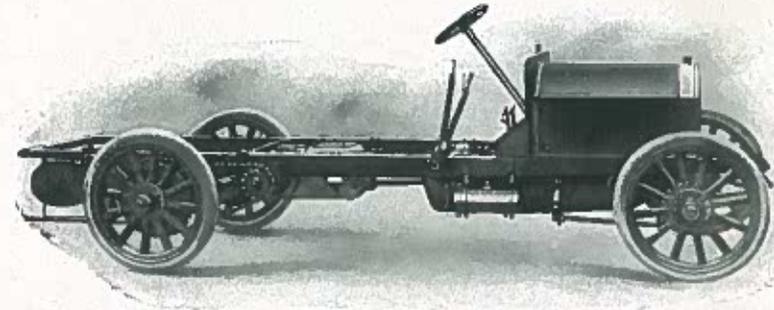
Carrozzeria Camion a sponde ribaltabili con sedile anteriore a 2-3 posti, capote impermeabile con tendine laterali, centine per copertone, piano di carico di mt. 2,10 x 1,50, portata kg. 1000, coloritura in grigio greggio ed iscrizioni a scelta L. 1.500
 Camion da trasporto della portata di kg. 1000 » 15.000

Omnibus per 12-16 persone e Camion per 2 Tonnellate

su Châssis "Fiat", con Motore 25 HP.

Altezza mm. 105.
 Corsa mm. 130.
 Spazio di carrozzeria m. 3,55.
 Portata utile kg. 2000.
 Peso dello chassis kg. 1450.
 Peso della carrozzeria kg. 800.
 Passo o interasse m. 3,40.
 Scartamento (carreggiata) m. 1,55.

Lunghezza totale del telaio m. 5,05.
 Larghezza massima del telaio m. 1.
 Altezza da terra m. 0,64.
 Gomme anteriori piene 910 x 90.
 Gomme posteriori piene 950 x 120.
 Velocità in piano kg. 25-30.
 Pendenze facilmente superabili 14 2/3.
 Trasmissione a catena.



Châssis 25 HP, portata Kg. 2000.

PREVENTIVI D'ACQUISTO

Châssis (telaio e motore senza gomme) L. 13.000
 Gomme piene (treno completo con jantes, rubans e bandages) » 2.000
 Carrozzeria Omnibus a 12 posti interni, sedili longitudinali, entrata posteriore, scocca anteriore a 2-3 posti, bagagliaia sulla imperiale della portata di kg. 300, guernizioni in drappo tipo ferrovia, coloritura ed iscrizioni a scelta » 3.750
 Omnibus da servizio per 14 persone L. 18.750



Omnibus Servizio pubblico 12-16 persone.

Carrozzeria Omnibus di lusso per Albergo a 12 posti interni, sedili longitudinali, entrata posteriore, scocca anteriore a 2-3 posti, bagagliaia sull'imperiale della portata di kg. 300, guernizioni in velluto, specchi e cristalli bisellati L. 4.250

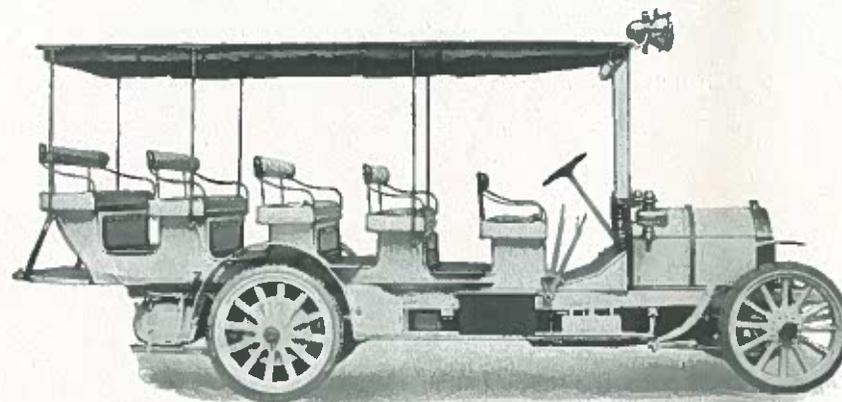
Omnibus di lusso per Albergo » 19.250



Camion Automobile «FIAT» - Portata 2 tonnellate.

Carrozzeria char-à-bancs a 4 sedili trasversali di cui 3 a 4 posti e l'anteriore a 3, bagagliaia sul tetto per kg. 300, baldacchino a tendine laterali con occhioli in celluloido, guernizioni in pelle, coloritura ed iscrizioni a scelta L. 3.350

Char-à-bancs a 4 sedili per 15 persone » 18.500



Char-à-bancs FIAT 20 persone.

Carrozzeria Giardiniera a 5 sedili trasversali di cui 4 a 4 posti e l'anteriore a 2-3 posti, capote di tela impermeabile, guernizioni in pelle (veicoli da trasporti estivi) L. 4.000

Giardiniera a 5 sedili per 19 persone » 19.000

Carrozzeria omnibus a sedili trasversali con entrata laterale a 12 posti interni, scocca anteriore a 3 posti, bagagliaia sull'imperiale per kg. 300, guernizioni in panno e pelle L. 4.000

Omnibus a sedili trasversali per 15 persone » 19.000

Carrozzeria Furgone da consegna con sedile anteriore a 2-3 posti, guernito in pelle, capote impermeabile con tendine laterali, piano utile di mt. 1,50 x 2,60 e per kg. 2000 di carico, iscrizione e coloritura a scelta L. 2.500

Furgone da consegna a trasporto per kg. 2000 » 17.500



Camion per trasporto merce - Portata 2 tonnellate.

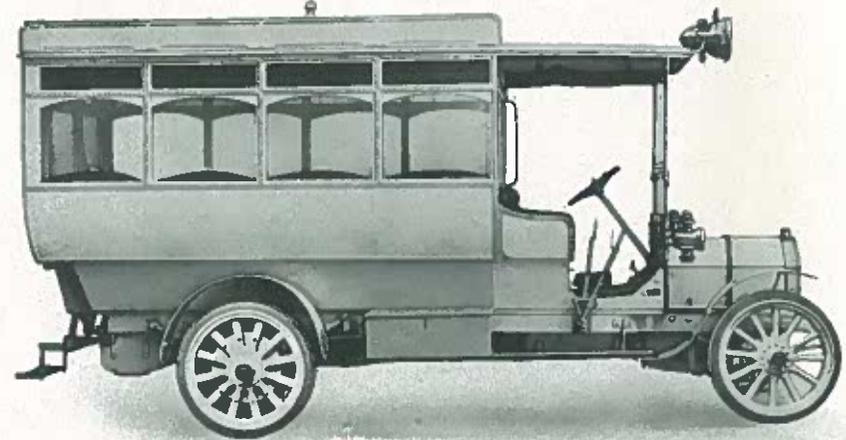
Carrozzeria Camion a sponde ribaltabili con sedile anteriore a 2-3 posti, guernito in pelle, capote impermeabile con tendine laterali, piano utile di mt. 1,50 x 2,60 e per kg. 2000 di carico, centine per copertone impermeabile, coloritura in grigio greggio L. 2.000
 Camion da trasporto per kg. 2000 » 17.000

Omnibus per 12-16 persone e Camion per 2 Tonnellate

Châssis "Fiat", con Motore a 4 cilindri 35 HP.

Alloggio mm. 125.
 Corsa mm. 150.
 Portata utile kg. 2000.
 Peso dello châssis kg. 1500.
 Peso della carrozzeria kg. 800.
 Passo o interasse m. 3,40.
 Scartamento (carreggiata) m. 1,550.
 Lunghezza totale m. 5,120.
 Larghezza anteriore m. 0,850.

Larghezza posteriore m. 1.
 Altezza da terra m. 0,64.
 Spazio della carrozzeria m. 3,55.
 Gomme piene anteriori 910 x 90.
 Gomme piene posteriori 950 x 120.
 Velocità in piano km. 35-40.
 Pendenze superabili 10%.
 Trasmissione a catena.



PREVENTIVI D'ACQUISTO

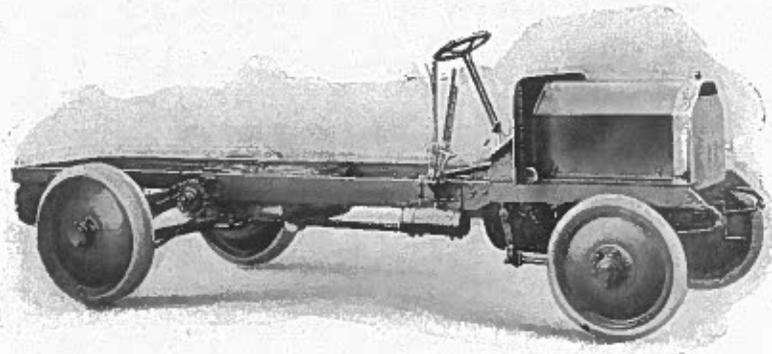
Châssis 35 HP (telaiio e motore) senza gomme	L. 16.000
Gomme piene, treno completo con jantes, rubans e bandages	» 2.000
Carrozzeria Omnibus a 12 posti interni per servizio pubblico	» 8.750
Come destritto al modello precedente	L. 21.750
Omnibus di lusso per Albergo come descritto	L. 22.250
Char-à-bancs a 4 sedili	» 21.500
Char-à-bancs a 5 sedili	» 22.000
Omnibus a sedili trasversali	» 22.000
Furgone da consegna	» 20.500
Camion per kg. 2000	» 20.000

Omnibus per 25 persone e Camion per 4 Tonnellate

su Châssis "Fiat", con Motore "Fiat", a 4 cilindri 35 HP.

Altezza mm. 125.
Correa mm. 150.
Portata utile kg. 4000.
Peso dello châssis kg. 2400.
Peso della carrozzeria kg. 1000.
Passo o internasse m. 3,90.
Scartamento (carreggiata) anteriore m. 1,70.
Id. id. posteriore m. 1,800.

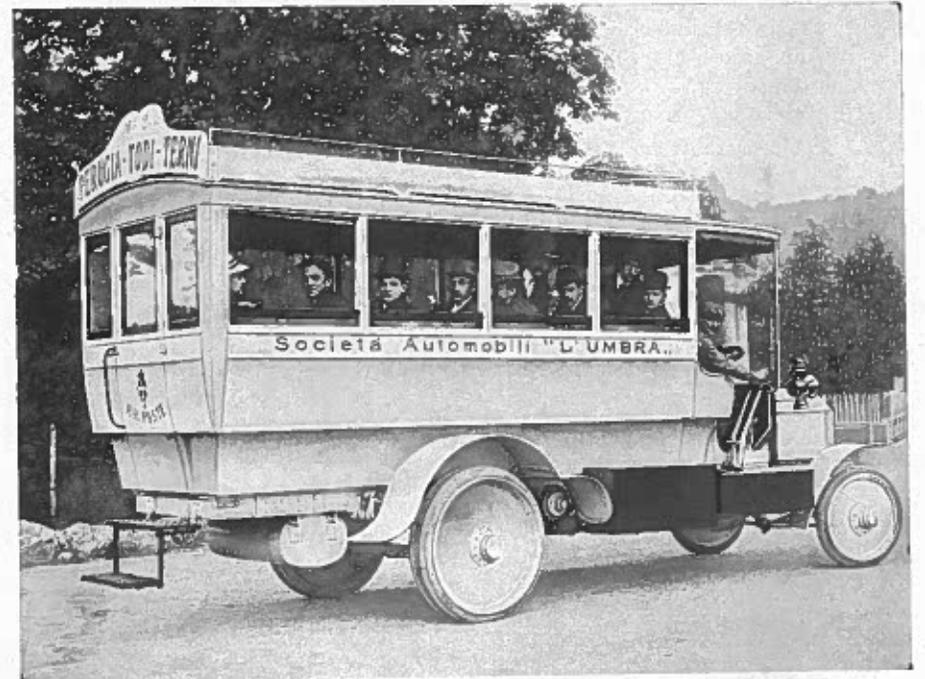
Lunghezza totale m. 6,10.
Altezza da terra m. 0,70.
Spazio della carrozzeria m. 4,83.
Gomme piene anteriori 820 X 100.
Gomme piene posteriori e doppie 1000 X 100.
Velocità in piano km. 24.
Pendenze facilmente superabili 16 %/o.
Trasmissione a catena.



Châssis 35 HP - Portata Kg. 4000.

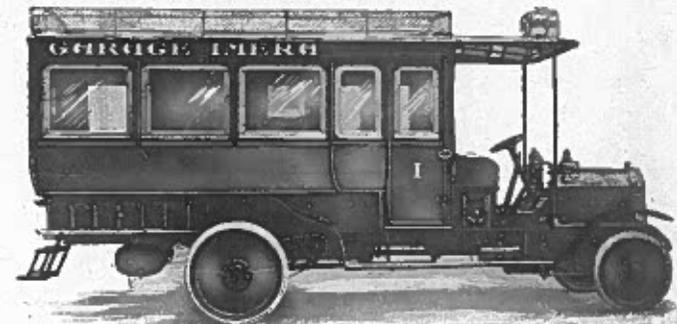
PREVENTIVI D'ACQUISTO

Châssis "Fiat", 35 HP (telaino e motore) senza gomme . . . L. 18.000
Gomme piene (treno completo con jantes, bandages e rubans) . . . » 2.500
Carrozzeria Omnibus a 18 posti interni, sedili longitudinali, entrata posteriore, bagagliaia sull'imperiale della portata di kg. 300, guernizioni interne in drappo tipo ferrovia . . . » 4.250
Omnibus da trasporto per 25 persone L. 24.750



Carrozzeria Omnibus a due scompartimenti con entrate laterali per la 1^a classe, capace di 8 persone, ed entrata posteriore per la 2^a capace di 14 persone, scocca anteriore a 23 posti, bagagliaia sul tetto della portata di kg. 500, guerniture in drappo e di lusso L. 4.500

Omnibus a due scompartimenti per 25 persone » 25.000

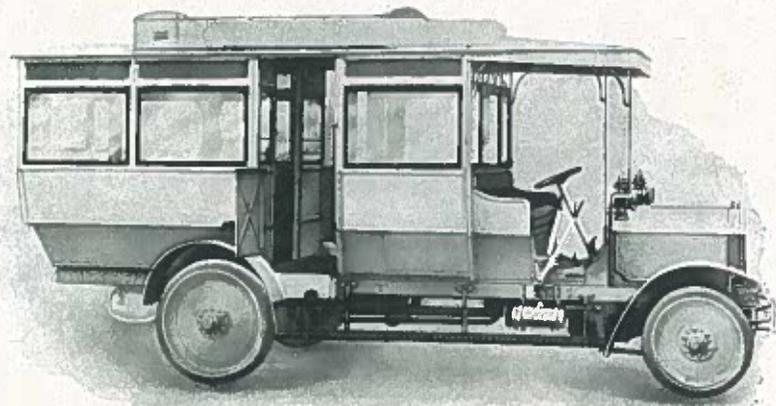


Carrozzeria Omnibus a due scompartimenti con piattaforma intermedia, scocca anteriore a 2-3 posti, bagagliaia sul tetto della portata di kg. 500, guernizioni di lusso per la 1^a e comuni per la 2^a classe L. 4.500

Omnibus a due scompartimenti con piattaforma per 24 persone » 25.000

Carrozzeria Omnibus ad entrate laterali e 5 sedili trasversali per 20 persone interne a scocca anteriore a 2-3 posti, bagagliaia sull'Imperiale della portata di kg. 500, guernizioni in panno o pelle L. 4.800

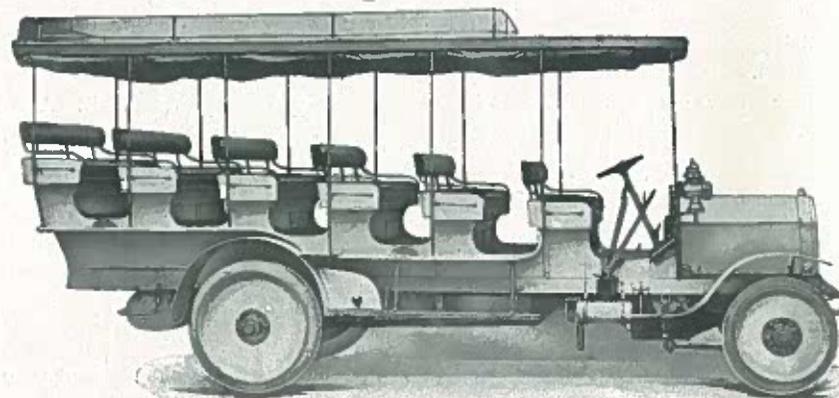
Omnibus per 24 persone a 5 sedili » 25.800



Omnibus per 24 persone diviso in 1^a e 2^a classe.

Carrozzeria char-à-bancs a 6 sedili trasversali da 4 posti ognuno, baldacchino, tendine laterali con occhioli in celluloido, bagagliaia sul tetto per kg. 500, guernizioni in pelle L. 4.000

Char-à-bancs a 6 sedili per 24 persone » 24.500



Char-à-bancs per 25 persone (servizio Torino-Cavoretto).

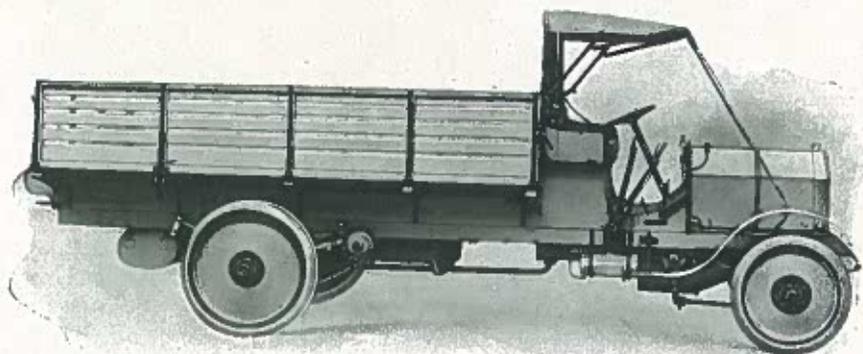
Omnibus con Imperiale e piattaforma posteriore con scala. Posti: 16 interni, 18 sull'imperiale, 4 alla scocca anteriore L. 5.500

Omnibus con Imperiale » 26.000



Omnibus con imperiale per 36 persone (servizio di Lisbona).

Carrozzeria Camion a sponde ribaltabili con sedile anteriore a 3-4 posti guernito in pelle, capote impermeabile e tendine laterali, piano utile mt. 1,90 x 3,90 e per kg. 4000 di carico, centine per copertone, coloritura grigio greggio e iscrizioni . . . L. 2.500
 Camion da trasporto per kg. 4.000 » 23.000



Camion per trasporto merci da 4 tonnellate.

Omnibus per 25 persone e Camion per 4 Tonnellate

Châssis " Fiat „ con Motore 4 cilindri 25 HP.

Alesaggio mm. 125.
 Corsa mm. 151.
 Portata utile kg. 4000.
 Peso dello châssis kg. 2400.
 Passo o interasse m. 3,90.
 Scartamento (carreggiata) anteriore m. 1,70.
 Id. id. posteriore m. 1,80.
 Lunghezza totale m. 6,10.

Altezza da terra m. 0,70.
 Spazio della carrozzeria m. 4,83.
 Gomme piene anteriori 820 x 100.
 Gomme piene posteriori doppie 1000 x 100.
 Velocità in piano km. 18.
 Pendenze facilmente superabili 16%.
 Trasmissione a cat'ena.

PREVENTIVI D'ACQUISTO

Châssis " Fiat „ 35 HP (telaio e motore) senza gomme . . . L. 15.000
 Gomme piene (treno completo con jantes, bandages e rubans) . . » 2.500
 Carrozzeria Omnibus da servizio pubblico come descritta al modello precedente . . . » 4.250
 Omnibus completo per 25 persone L. 21.750

Altri modelli :

Omnibus a due scompartimenti . . . L. 22.000
 Omnibus a sedili trasversali interni . . . » 22.800
 Char-à-bancs a 6 sedili trasversali . . . » 21.500
 Camion a sponde ribaltabili . . . » 20.000
 Omnibus con Imperiale . . . » 26.000

≡ Modelli che si costruiscono dietro ordinazioni ≡

Omnibus per 20 persone e Camion per 3 Tonnellate

su Châssis "Fiat", con Motore 25 HP o 35 HP.

Lunghezza totale m. 5,60.
Passo o interasse m. 3,90.
Peso dello *châssis* kg. 2200.
Velocità con motore 25 HP km. 24.
Id. id. 35 HP km. 30.
Trasmissione a catena.

Carreggiata m. 1,65.
Spazio della carrozzeria m. 4,13.
Ruote anteriori 900 X 120.
Ruote posteriori doppie 950 X 100.
Pendenze facilmente superabili 16 0/0.

Portata utile Kg. 3000.

PREVENTIVO D'ACQUISTO

Châssis "Fiat", 25 HP (telaio e motore) senza gomme.	L. 14.500
Châssis "Fiat", 35 HP (telaio e motore)	» 17.500
Treno di gomme piene	» 2.500

Su tale telaio si possono applicare, allo stesso prezzo, tutte le forme di carrozzeria descritte nel modello di kg. 4000.

Camion per 5 Tonnellate

su Châssis "Fiat", con Motore 25 HP.

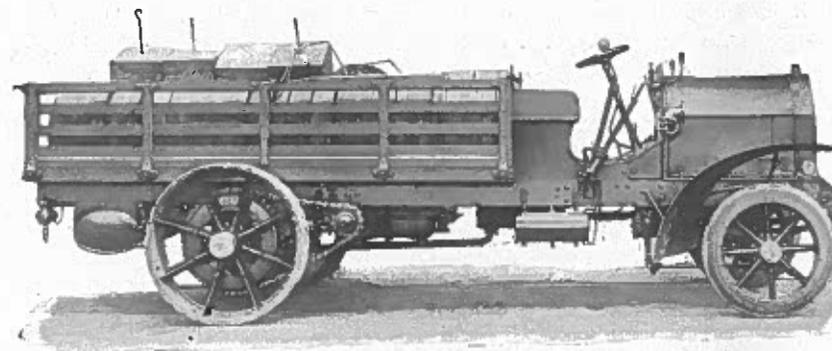
Lunghezza totale m. 5,85.
Passo o interasse m. 3,70.
Peso dello *châssis* kg. 2300.
Velocità km. 12 all'ora.
Trasmissione a catena.

Carreggiata m. 1,65.
Spazio della carrozzeria m. 3,50.
Ruote anteriori in acciaio 900 X 150.
Ruote posteriori in acciaio 1100 X 250.
Pendenze facilmente superabili 14 0/0.

Portata utile Kg. 5000.

PREVENTIVO D'ACQUISTO

Châssis "Fiat", 25 HP (motore con cerchioni d'acciaio)	L. 21.500
Carrozzeria Camion a sponde ribaltabili	» 2.000
Totale L. 23.500	



Camion per trasporto merci da 5 tonnellate.

== AUTOPOMPA ==



In base a molte esperienze eseguite e dai suggerimenti di vari Comandanti di Corpi Pompieri, la F.I.A.T. ha intrapreso la costruzione di Carri-pompa automobili che rispondono completamente alle esigenze del difficile servizio.



Il modello che presentiamo è costituito da uno *chassis Fiat*, quasi uguale a quello della portata di 4 tonn., sul quale è applicata una pompa di costruzione speciale, brevettata, tipo centrifuga, della portata di 1200-1500 litri al minuto.

Il motore stesso aziona la pompa ed uno speciale dispositivo ne assicura l'immediato adescamento.



Sul carro inoltre possono prendere posto n. 12 pompieri con un corredo di attrezzi di primo soccorso per un carico complessivo di circa kg. 3000.

Oltre il tipo di pompa centrifuga, la *Fiat* applica anche pompe rotative, brevetto Tamini, già ben note in Italia per i loro ottimi risultati. Costruisce inoltre, dietro ordinazione, carribotte per inaffiamento, scale Porta automobili pure per pompieri e, dietro indicazioni, si occupa di qualsiasi pratica applicazione del motore a scoppio.

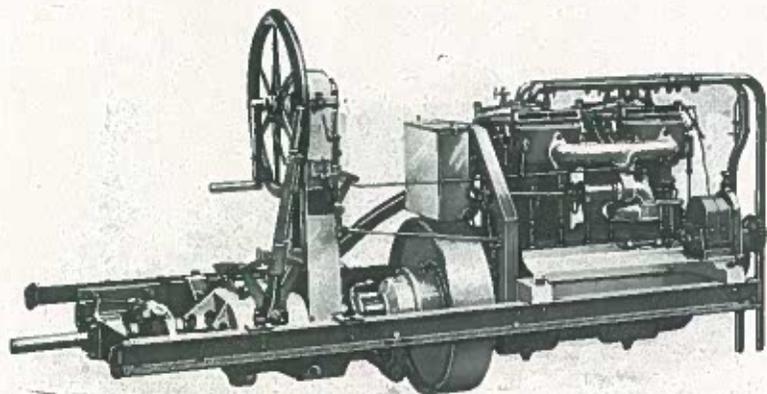
Gruppi Motori per Imbarcazioni

La Società F.I.A.T. costruisce dei gruppi motori completi per imbarcazione della forza di 15 HP, 25 HP, 35 HP e 60 HP.

Ogni gruppo si compone del motore di tipo corrente usato dalla F.I.A.T. per le sue vetture, di uno speciale apparecchio di disinnesto a frizione, di un apparecchio per la marcia indietro e del volante per la manovra del timone.

Tutti gli organi sono montati su di una incastellatura di acciaio e formano un sol blocco compatto ed indipendente dallo scafo.

La F.I.A.T. costruisce pure dei gruppi motori di maggiore potenza, formati da due o più motori accoppiati in *tandem*, oppure azionanti due o più eliche indipendenti.



I Garages Riuniti forniscono gruppi motori ed imbarcazioni complete, valendosi della collaborazione dei migliori cantieri navali italiani. Un reparto speciale delle officine F.I.A.T. è adibito alla costruzione dei grossi motori a scoppio funzionanti a petrolio, per la marina militare e commerciale.

In questo ramo di costruzione la F.I.A.T. si è specializzata, grazie ad una pratica di parecchi anni e ad un macchinario speciale di primissimo ordine.

Questi motori, disegnati e costruiti appositamente per il servizio marino, specialmente per le navi sottomarine, sono robustissimi, sicuri e di una regolarità perfetta; malgrado la piccola velocità di rotazione, sono di una grande leggerezza.

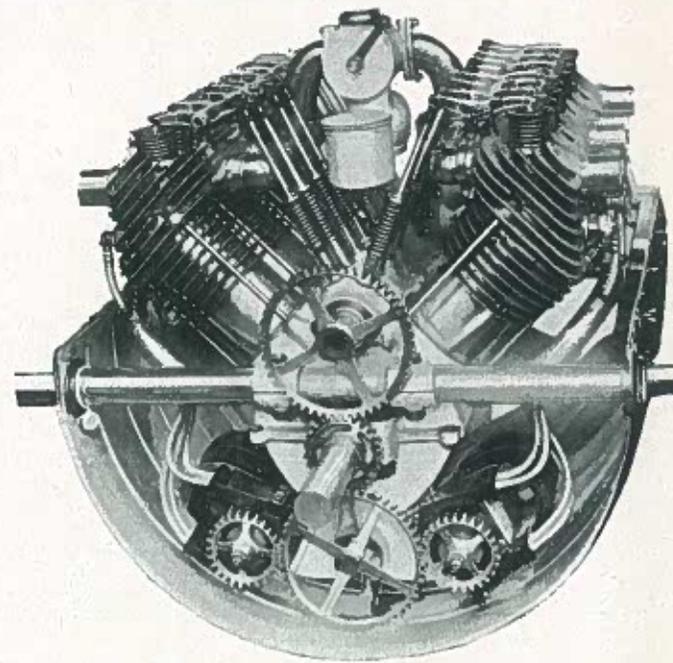
Speciali apparecchi automatici assicurano un pronta messa in marcia, il disinnesto e la pronta marcia indietro.

Con tali motori si montano dei gruppi della forza di 100, 200, 350, 700 HP, per imbarcazioni ad una o più eliche.

Motore leggero per Aviazione

Tipo S. A. - 8-75-8.

Motore leggero, a 8 cilindri, disposti a V, fusi separatamente in ghisa speciale, con alette per il raffreddamento, valvole disposte superiormente, tutte comandate da un unico albero di distribuzione, mediante punterie registrabili e bilancieri. Accensione con magnete ad alta tensione, lubrificazione forzata con olio sotto pressione. Carburatore unico centrale dentro un tubo in



lamiera d'alluminio, colla parte superiore asportabile. All'estremità di questo tubo, nel senso del moto, è applicato il ventilatore elicoidale, che serve per la ventilazione forzata del motore.

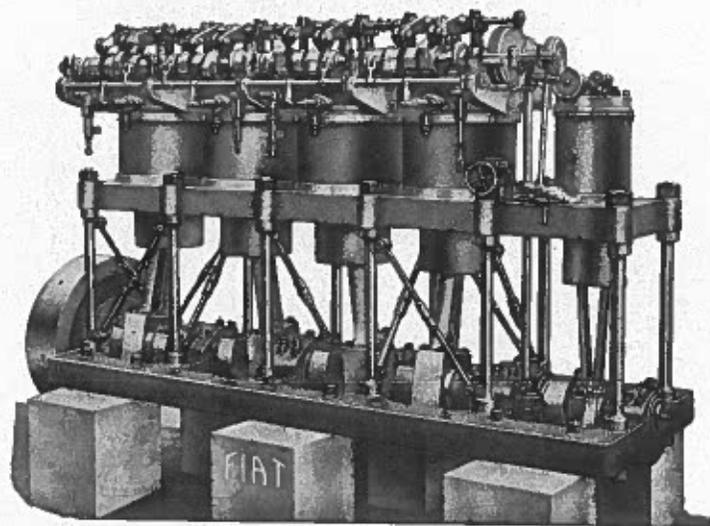
La potenza normale del motore è di 35-40 HP, alla velocità di 1700-2000 giri, la potenza massima è di 45-50 HP.

Il peso del motore completo è di kg. 70 colla tolleranza del 10%.

Consegna da farsi nelle nostre officine dopo una prova di collaudo con funzionamento di un'ora a pieno carico, seguita da un'altra ora a 3/4 di carico.

Consegna entro tre mesi dalla data dell'ordinazione.

Motori Industriali



La "Fiat", nell'Esercito Italiano



Condizioni Generali di Vendita

- I. In caso di eventuale ritardo di consegna, non superiore a 30 giorni, il Compratore non ha diritto di rifiutare la merce; per un ritardo più lungo (salvo caso di forza maggiore, scioperi compresi) il Compratore potrà chiedere l'annullamento della sua ordinazione e la restituzione della caparra pagata. Il Compratore non potrà mai pretendere compensi o rifusione di danni.
- II. Dopo 15 giorni dalla data in cui la Società avrà notificato al Committente che la merce è pronta per la consegna, se questi non avrà preventivamente effettuato il ritiro della merce stessa, la Società si riterrà libera da qualunque impegno verso il Committente medesimo, e non sarà tenuta al rimborso della caparra ricevuta.
- III. Le consegne si intendono sempre fatte in Torino nella sede della Società Anonima Garages Riuniti.
- IV. In caso di spedizione, si intende che la merce viaggia sempre a spese, rischio, pericolo e per conto del Committente, anche nel caso che essa venisse spedita franca di porto al destino, restando obbligo al Committente di verificare all'arrivo se ci siano delle avarie e di presentare all'occorrenza reclamo per suo conto a chi di ragione. Le spese di imballaggio, trasporto, dazio, dogana e simili sono a carico del Committente.
- V. Tanto il pagamento della caparra, da farsi all'atto dell'ordinazione, come il saldo, da farsi all'atto della consegna, si intendono per contanti e fatti alla Società, presso la sua Sede; è inteso che a questa clausola non può costituire deroga l'eventuale accettazione per parte della Società di pagamenti fuori della Sede per mezzo di suoi speciali incaricati con assegni o vaglia cambiari.
- VI. La Società si obbliga per sei mesi dalla consegna della merce a sostituire, presso la Sede della Società, i pezzi che eventualmente si rompesero per ben accertato difetto di materiale, sempre quando il Committente non abbia fatto eseguire sulla merce stessa lavori di sorta, anche di semplice scomposizione parziale, senza la previa autorizzazione della Società; tale garanzia non potrà dar luogo in nessun caso alla risoluzione del contratto od a risarcimento di danni.
- VII. Prima del ritiro della merce il Compratore avrà diritto di far eseguire il collaudo d'uso, nel qual caso rilascerà una dichiarazione firmata sull'esito della prova; non valendosi il Compratore di tale facoltà, si intende che il ritiro della merce presuppone l'accettazione incondizionata della medesima, salvo, ben inteso, la garanzia di cui al numero precedente.
- VIII. La Società non assume alcuna responsabilità per gli accidenti di qualunque natura che eventualmente accadessero nell'uso dei veicoli, meccanismi, apparecchi, ecc., da essa forniti.
- IX. Per gli effetti della presente ordinazione, il Committente dichiara di eleggere il suo domicilio legale in Torino.
- X. La Società si riserva di consegnare le vetture in ordinazione con quelle modificazioni che la Casa F.I.A.T. crederà utile portare nel corso dell'annata.

NB. — *Dalle garanzie di cui è fatto cenno sopra sono esclusi gli apparecchi elettrici e le gomme.*