

# LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aereostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

# SPORTIVA

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



Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. CAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

### ABBONAMENTI

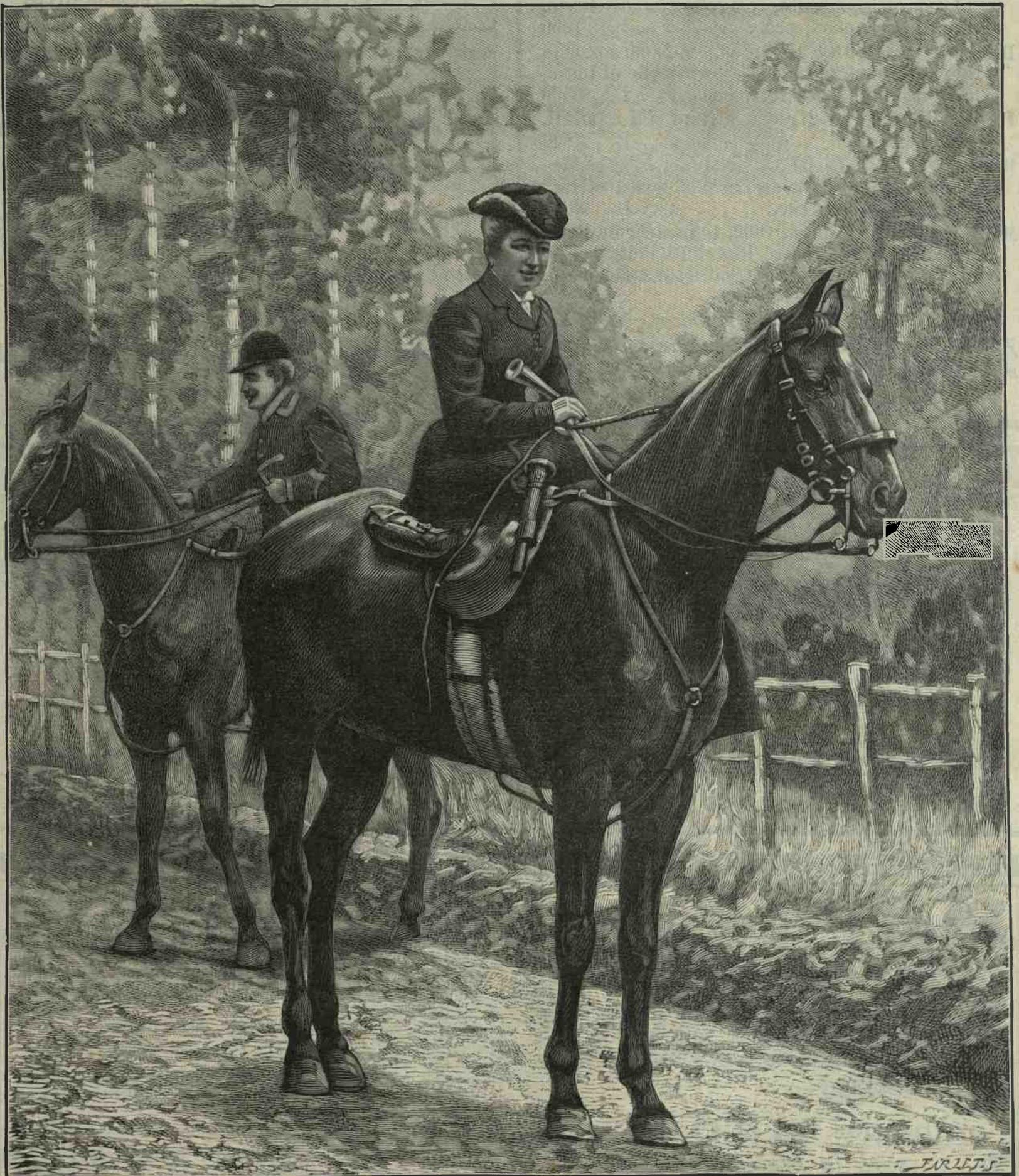
Anno L. 5 - Estero L. 10  
Un Numero Separato Cent. 10

### DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO  
TELEFONO 11-36

### INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale



Caccie autunnali: Una sportswoman.

### AUTO-GARAGE ALESSIO

Agenzia Centrale per la vendita di Automobili ed accessori  
Via Orto Botanico, 13 - TORINO - Via Orto Botanico, 13

*Vetture nuove disponibili:*

DE DION BOUTON 9 HP, mod. 1903, 3 velocità.  
FIAT 8 HP, mod. 1902, pronta consegna.

*Vetture d'occasione:*

FIAT 8 HP, mod. 1902, carrozzeria Vagonette  
6 posti, guernizione di lusso, fanali, Phari  
Bleriot . . . . . L. 12.000  
MARCHANT 10 HP, mod. 1902, Limousin com-  
pleta, ottimo stato, carrozzeria di lusso,  
fanali, accessori, ecc. . . . . L. 7000  
DE DION BOUTON 8 HP, mod. 1902, carrozzeria  
doppio Phaeton, 4 posti, guernizione di lusso,  
ottimo stato, accessori, ecc. . . . L. 6500  
PANHARD 4 HP a 2 posti, ottimo stato, fanali,  
accessori, ecc. . . . . L. 2800  
DÉCAUVILLE 4 1/2 HP, 2 cilindri, raffred-  
damento acqua, carrozzeria a 3 posti, ottimo  
stato, accessori, ecc. . . . . L. 2000  
MERCEDES 16 HP, mod. 1902, tonneau completa,  
guernizione di lusso, Phari Bleriot, acces-  
sori e parti di ricambio, soffierto americano.

*Grande Deposito accessori Panhard, De Dion,  
F.J.A.T. - Assortimento Pelliccie ed Imper-  
meabili per Automobilisti.*

Rappresentanza: **PHARI BLERIOT.**

### Ciclisti e Chauffeurs

*Prima di prendere qualsiasi impegno  
attendete i nuovi modelli delle Bici-  
clette e Motociclette*

# MAINO

La Motocicletta Maino 1903 sarà l'ideale dei Chauffeurs

Ditta S. Maino e C. - Alessandria

### ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI

Fabbrica Automobili e Motori  
Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretti, 2

Esposizione Internazionale dell'Automobile e Cielo

*Diploma - Medaglia d'Oro*

Vetture - Motociclette - Motori  
Gruppi Elettrogeni

# LE GAULOIS

Pneumatico per Automobili

- È vulcanizzato interamente sul suo scheletro.
- È di scorrevolezza massima avendo sezione ovale.
- È di lunga durata e robustissimo.

Assortimento completo presso gli Stabilimenti già **BENDER & MARTINY**

TORINO - GENOVA - MILANO - NAPOLI - PADOVA — Società Anonima - Capitale versato L. 1.500.000

*La Bicicletta*

# Rambler

anche per il **1902**

*sarà la preferita per eleganza,  
scorrevolezza e solidità*

La vendita in Torino quest'anno si  
farà **ESCLUSIVAMENTE** presso

## V. CROIZAT

Agente generale per l'Italia  
VIA GIOBERTI, 11-13

presso il quale sono pregati di rivolgersi tutti i possessori di bici-  
clette Rambler, ancorchè dal medesimo non direttamente acqui-  
state, per quanto potesse loro occorrere.

Completo assortimento di tutti i Modelli 1902  
e di tutti i pezzi di ricambio.  
Cataloghi, attestati, istruzioni, ecc. gratis a richiesta.

# LE GRANDI CACCIE

Decadenza! - Le caccie al Castello di San Giovanni in Ungheria - 26605 pernici uccise in un mese - 2983 in un giorno!

La caccia come tutti gli sports e come del resto tutte le cose umane, ha nella sua storia pagine di grandi glorie e interi capitoli di lacune e di oblio. E questo avvicinarsi della fortuna ha avuto e doveva avere numerose alternative nella lunghissima esistenza di questo sport, le cui origini risalgono a quelle dell'uomo e che per lungo tempo fu l'unico e maggiore suo divertimento, dopo essere stato il mezzo unico da cui traeva sostentamento.

Da Diana cacciatrice a tutto il Medio Evo e fino ai tempi nostri, la caccia conta un passato di splendori, il cui contrasto stride coll'abbandono e l'oscurità odierna.

Dalle caccie cantate nelle stanze di messer Angiolo Poliziano alle grandi partite che fino alla metà del secolo scorso frequentemente si succedevano, è una lunga pagina di affermazioni in cui i fedeli segnaci di S. Uberto solennizzano il loro culto.

Naturalmente valgono anche per la caccia le leggi inflessibili della evoluzione per cui il mondo cammina, e dalle caccie dei selvaggi che attendono al varco la belva, siamo passati a quelle grandi partite di caccia



Il Castello di San Giovanni in Ungheria.

Ma non si può aver avuto un passato così grande e glorioso come quello della caccia, senza trovare anche nell'abbandono e nell'abbassamento

antica famiglia, in cui col sangue degli avi è colato il culto per il loro mondo.

A ricordare le antiche frequenti partite di caccia viene di quando in quando dalle Corti l'eco di qualche caccia organizzata in onore di ospiti illustri o a semplice svago dei capi degli Stati, presso cui si conserva intatto questo culto antichissimo.

Come pure presso qualche grande famiglia sopravvive tutta la passione per la selvaggina e con essa lo stato maggiore delle mute dei cavalli, dei guardia-caccia, *bateurs*, riserve, ecc.

Sono piccoli fuochi di cui si accende a quando a quando l'orizzonte sportivo, che col ricordo del passato illuminano la povertà del presente.

\*\*

In Italia specialmente questa passione per le grandi caccie è tramontata, forse anche a causa della deficienza della selvaggina nelle nostre campagne, come pure

per l'evoluzione e la decadenza delle grandi nostre famiglie aristocratiche.

Ma in Inghilterra, in Francia, in Austria e in Germania, dove la nobiltà conserva titoli e averi,



L'arrivo al punto di convegno.



La partenza per la caccia.



La caccia è finita.

dei nostri tempi qualche lampo che ricordi i fastigi e le belle pagine dei tempi che furono. Emigrata dalle abitudini dei più, ha trovato ancora qualche altare presso le Corti e in qualche

del Medio Evo che duravano intere settimane e in cui in tutto il fasto e lo splendore di quell'età barbara eppur così artistica rifulgevano di nuovi e insuperati bagliori.

\*\*

Ma mentre nella curva descritta dalla caccia dai primi tempi fino all'età di mezzo vi è la spirale che sale, dal principio del secolo scorso ad oggi la parabola volge in basso e dagli antichi splendori siamo passati al desolante abbandono odierno, al radioso giorno del passato è seguita la profonda notte presente, in cui è seguace di Nembrotte qualunque contadin che parteggiando viene, e sono bracconieri la gran maggioranza dei cacciatori.

Quali le cause di questo abbassamento e di questa decadenza?

Varie e fra esse prima è l'eterna legge della moda che soffiando sulle cose migliori del passato ha condotto verso nuovi idoli il culto dei moderni e ha introdotto nella grande famiglia dello sport, in cui la caccia ha regnato per tanti anni da sovrana, nuovi rampolli a cui si è rivolta la simpatia e la preferenza dei migliori.

Ma questa implacabile legge ha trovato alleato potente e fortunato nel meraviglioso perfezionamento dei mezzi di distruzione che, congiunto all'inerzia dei governanti, ha permesso il terribile sponciamento della selvaggina, per cui oggi le sport della caccia è divenuto una caccia... all'ideale.



La principessa di Hohenlohe.

e dove la nuova aristocrazia del danaro segue volentieri i gusti un po' feudali di quella del blasone, queste partite sono abbastanza numerose e frequenti.

In Francia e in Inghilterra queste battute sono ricche e interessanti specialmente per il mondo cosmopolita che vi partecipa, ma uno dei paesi dove ancor oggi queste partite hanno un vivissimo interesse per la grande abbondanza della selvaggina che raccoglie è l'antica Ungheria, la patria ideale di ogni fervente seguace di S. Uberto.

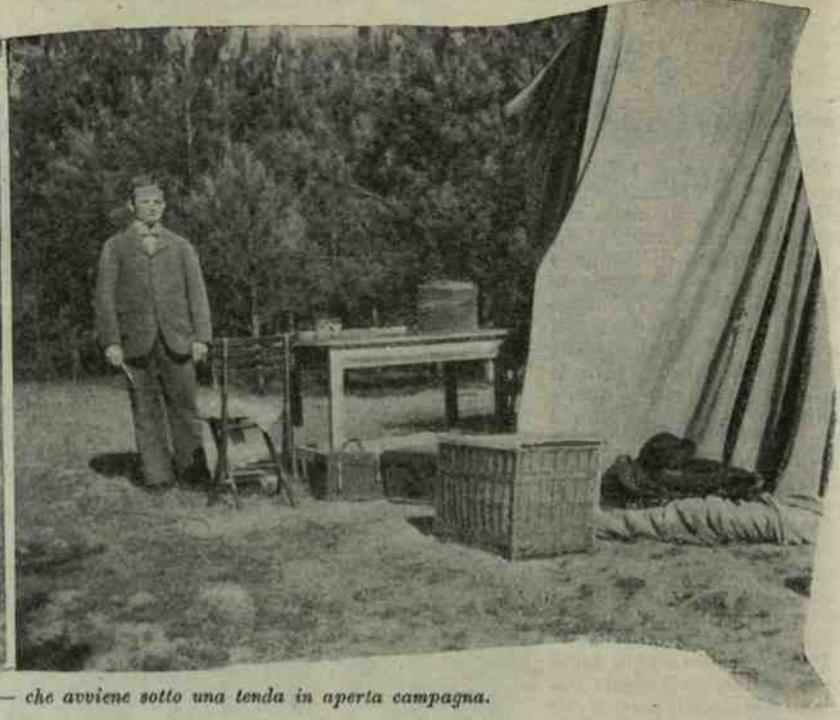
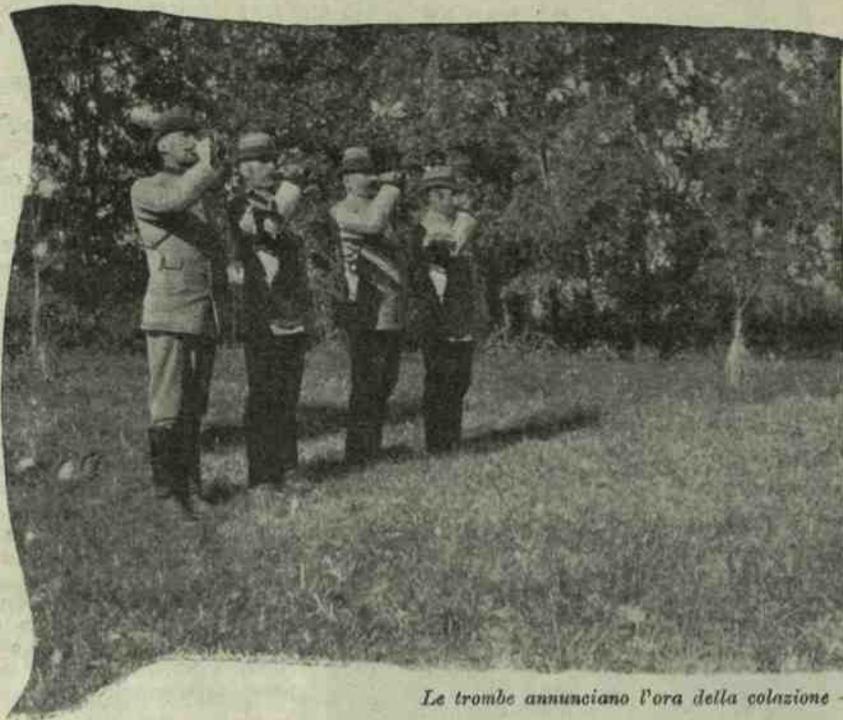
A riprova di quest'asserzione ecco alcune informazioni su una recente partita di caccia fatta al castello di S. Giovanni, situato tra i Carpazi e il Danubio.

Il castello di S. Giovanni è una creazione dei Zichy, una delle più grandi famiglie dell'Ungheria, dai quali lo acquistò il barone Hirsch, che ne volle fare un campo di caccie interessantissimo.

Favorito da una posizione eccezionalmente favorevole, con grandi distese di prati e boschi, attorno a cui corre una foresta foltissima, che lo chiude, il castello di S. Giovanni gode una fama che varca i confini della sua patria per la copia della selvaggina che produce.

A questa fama deve la preferenza del Principe Federico Carlo Hohenlohe, che lo acquistava l'anno scorso dal barone Hirsch (per la somma di 2 milioni di marchi), e che vi ha radunato quest'anno una

**M. TÜRKHEIMER** - Fabbrica Radiatori - Pompe per acqua, mozzi, ed altri generi per automobili  
Bicicletti a motore Türkheimer sono i preferibili



Le trombe annunciano l'ora della colazione — che avviene sotto una tenda in aperta campagna.

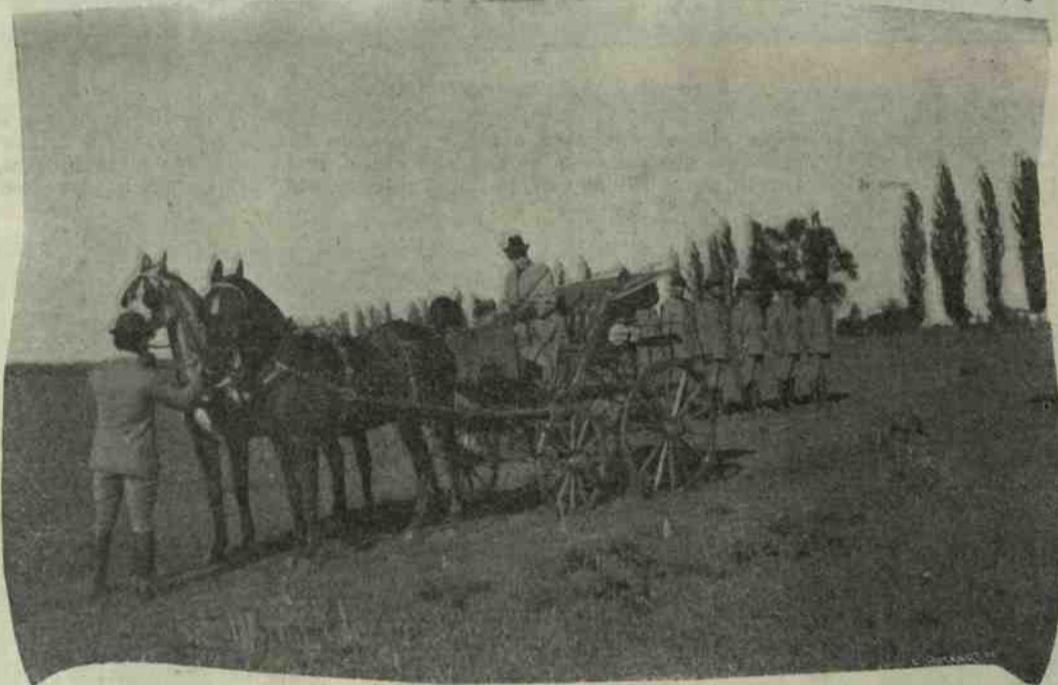
brillante accolta di ferventi cacciatori, fra cui primeggia la consorte Principessa di Hohenlohe, uno dei più abili fucili femminili che si conoscano.

L'immensa estensione del terreno e la sua varietà permettono di coltivare i generi più svariati di caccia, da quella al volo a quella da fermo, dalla pernice allalepre, dal cinghiale al cervo. E appunto traslocandosi nei diversi punti del grande territorio, le partite si seguono e non si rassomigliano.

Verso la metà di ottobre, allorché la pernice è forte e ha il volo sicuro e rapido, cominciano le battute al volo, che cedono il posto verso la fine di novembre alle caccie alla lepre e quindi a quelle al cinghiale.

L'organizzazione di queste partite, come si può immaginare, non è molto facile, data la mancanza di mezzi di comunicazione di quei paesi e la numerosa schiera dei cacciatori partecipanti.

Il principe e la principessa



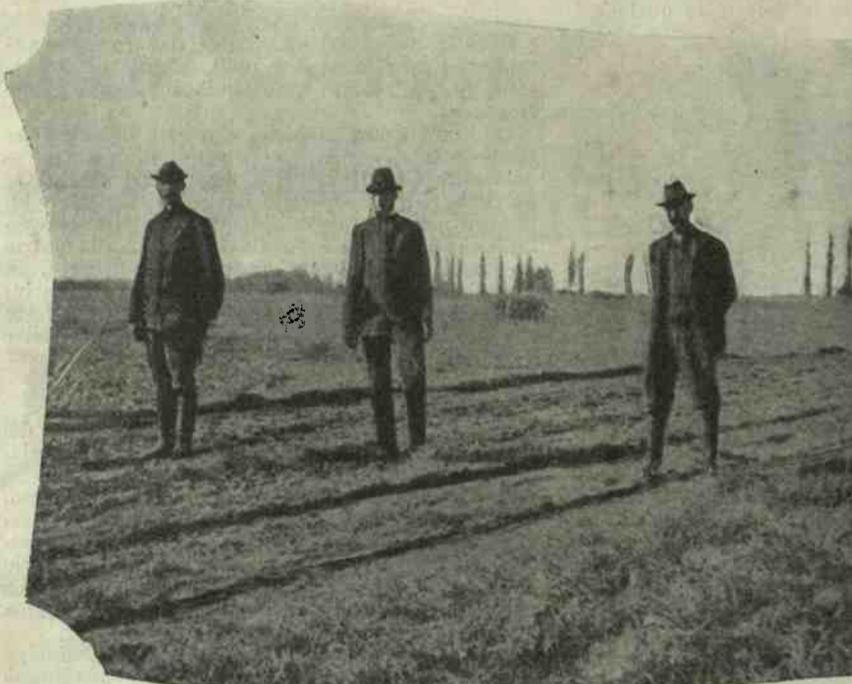
L'arrivo colle vetture al meet.

di Hohenlohe sorvegliano personalmente questa direzione, che è affidata ad un famoso guardia caccia, avente ai suoi ordini 15 aiutanti e 25 brigadieri.

I *rabatteurs* sono per la massima parte Tziganes — uomini e donne — specie di zingari dell'Ungheria, che si accociano ai servizi più penosi e duri.

Questi sono i paria del mondo ungherese e nessun cittadino di Arpad si abbassa a camminare o a lavorare con loro. Formano quindi delle squadre che per lo più fanno vita nomade e vengono impiegati di preferenza come *rabatteurs*, sapendoli ligi alla consegna e obbedienti alla disciplina dei brigadieri che li comandano e qualche volta li bastonano come antichi schiavi.

Il sistema di battuta preferito è quello a circolo, avendo però soppresso ogni specie di bandiere colorate o di rumori. I *rabatteurs* marciano in catena e senza alcun rumore; avendo sperimentato che le grida non raggiungono altro scopo che



Il principe di Hohenlohe fra due suoi guarda caccia.



Il capo caccia fa il calcolo della selvaggina uccisa.

## BICICLETTI TÜRKHEIMER

Stella - Star Wheel - Ciclo Alpino i più perfetti

M. Türkheimer, Milano - Fornitore dei Reali Carabinieri - Pubblica Sicurezza - Regio Esercito

di far alzare troppo la selvaggina e portarla fuori tiro.

Al mattino, allorchè comincia la caccia, fin dalla prima alba tutto l'esercito dei guardia caccia, brigadiere e *rabatteurs*, è schierato in ordine militare al luogo del *meeting*, sotto il comando del capo e saluta colla fanfara l'arrivo dei signori. Quindi il capo caccia distribuisce i tiratori a sua scelta e dà loro la consegna.

In generale i posti preferiti nella caccia alle pernici sono quelli attorno ad un bosco o ad un gruppo d'alberi, o in linea tra due boschi, e questo perchè la selvaggina non si presenti troppo facile rasente terra e renda interessante il tiro levandosi per guadagnare gli alberi.

\*\*\*

Cominciata la battuta, le pernici sfilano in ordine serrato al disopra della linea dei fucili e durante una mezz'ora o tre quarti d'ora risuona un fuoco incessante e nutritissimo.

Ogni cacciatore ha un posto speciale, in cui vi è un riparo per lui e gli uomini incaricati della carica dei fucili, che in generale sono rapidissimi ed esperti.

Dietro essi stanno i cacciatori incaricati da abbattere gli uccelli feriti. Queste partite qualche volta si ripetono 5 o 6 volte in una giornata in posti diversi, e allorchè la battuta è finita e suona la raccolta, i *rabatteurs* (che sono in numero di



Le vittime vengono legate a due a due e schierate sul terreno.

di ragazzi per raccogliere le pernici cadute, che legano a due a due pel becco e raggruppano per centinaia, distendendole in schiera ordinata sul terreno.

Al Castello di San Giovanni le tabelle che registrano questi risultati portano delle cifre che fin qui sono rimaste insuperate. A darne la prova basti il fatto che da ottobre a novembre vennero



Il posto di un cacciatore.



Dopo la battuta i *rabatteurs* cercano le vittime ferite e cadute lontano.

200 o 300) divisi in squadre di dieci, marciano con i cani sotto gli ordini dei brigadiere verso il punto di riunione, raccogliendo le vittime sparse e ferite.

Sul posto di ogni cacciatore accorre una squadra

A mezzogiorno squillano le trombe della colazione che avviene sotto una tenda, e alla sera, dopo l'ultima battuta, il capo-caccia proclama alla comitiva riunita i risultati della giornata.

uccise 26.605 pernici e il giorno 11 ottobre (che fu il più fortunato) 7 cacciatori, fra cui era la Principessa Hohenlohe, hanno ucciso 2983 pernici. Quali cifre, qual sogno radioso per i poveri cacciatori italiani, abituati a tornare a casa col carniere vuoto, o con qualche unico e vedovo rappresentante d'una selvaggina che fu!

A. M.



Gruppo di Tziganes *rabatteurs*.



**ABBONATEVI!**

L'abbonamento annuo alla **STAMPA SPORTIVA** costa **L. 5**, con diritto di scelta a ricevere gli arretrati, oppure a fissarne la decorrenza di 12 mesi.

*Pneumatici* " **Marca LEONE** " sono sempre i migliori ed i più soddisfacenti

## La Sezione Romana del Touring a Castelgandolfo

Domenica 19 ottobre scorso ebbe luogo la gita a Castelgandolfo diretta dal Capo Console onor. Brunialti e dai Consoli Rag. Fernando Trasatti ed Enrico Righetti, per celebrare la tradizionale ottobrata.

Sebbene il tempo fosse incerto, oltre cento furono i partecipanti, tra cui i Consoli Guglielmetti,



I ciclisti romani a Castelgandolfo.

Schupper, Moschi, Pizzini e parecchie signore e signorine, parte venute in treno e parte in macchina.

I gitanti furono ricevuti a Castelgandolfo dal Sindaco e dagli Assessori che offrirono nella sala comunale un vermouth d'onore, ed ebbero affettuose accoglienze dal signor Fabrini, amministra-

tore del Duca di Gallese, che mise a disposizione dei gitanti del vino squisitissimo ed il prodotto di una lauta pesca del lago.

Il pranzo, che doveva tenersi sul terrazzo del Ristorante della Ferrovia, da cui si gode l'incantevole vista del lago, ebbe luogo, a causa della pioggia, in un villino in costruzione, ove i banchettanti dovettero frazionarsi in vari ambienti e lo splendido effetto di una tavolata di oltre cento commensali andò inesorabilmente sciupato.

Lastura ai brindisi fu data da quel titano della parola, che è l'on. Brunialti con uno dei suoi soliti magistrali discorsi, freneticamente applaudito.

Riscosse pure applausi entusiastici il Console Trasatti quando propose che Roma dovendo essere prima ad aggiungere il proprio stemma sul vessillo ciclistico femminile affidato dalle donne della magnifica città degli Estensi alle donne d'Italia, debba tenere fra le sue storiche mura

il 18 maggio 1903 un gran convegno nazionale, perchè alla geniale festa anniversaria partecipino tutte le città consorelle.

Grida ed evviva al Touring, gruppi fotografici eseguiti dal capitano Della Vedova e dal signor Giovanni Romagnoli chiusero la genialissima festa, che poteva riuscire la più grande ottobrata della

## La 1ª Sezione dell'Audax Italiano in Sicilia.



Gruppo di ciclisti Messinesi proclamati Audax dopo la marcia del 20 ottobre nel percorso Messina-Granatori-Ponte Gallo-Barcellona-Patti-Gioiosa Marea e viceversa (Km. 206 in 16 ore) composto dai signori Timoteo Ali, Giuseppe Fannello, Silvio Lavallo, Felice Caizzone, Giovanni Loru, Alfredo Zaccone.

sezione Romana se il tempo perverso non l'avesse in parte guastata.

Il ritorno ebbe luogo a gruppi frazionati e malgrado la pioggia insistente ed uggiosa e le strade rese impraticabili e pericolose, ritornarono in macchina le signore Trasatti, Stacchini, Scotiero, Benvenuti, Folchi e le signorine Yole Trasatti, neofita del ciclismo, Adalgisa Cinelli, Fedora e Zaira Di Cave ed il simpaticissimo Marco Brunialti figlio del Capo Console, Goffredo e Mameli Mancini, che costituivano la squadra minuscola dell'ottobrata, pur rivelandosi forti pedalatori.

## Il record mondiale ciclistico dell'ora

Pochi giorni or sono il telefono ci segnalava da Parigi una *performance* straordinaria che metteva in prima linea degli *stayers* un piccolo corridore francese.

Era Contenet, un campione della Francia, che

Contenet il 27 ottobre 1902 riusciva a battere il record dell'americano segnando km. 75 m. 492.

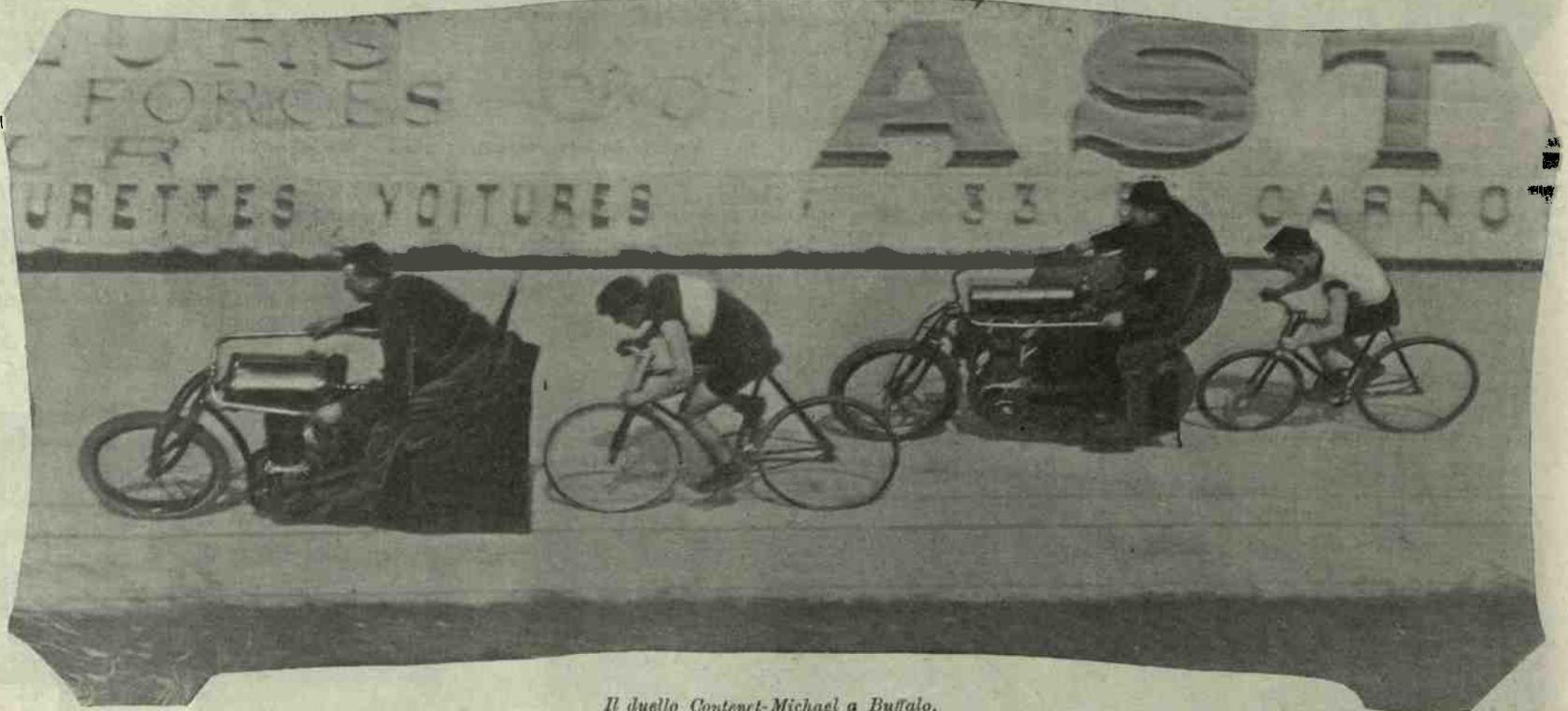
Il record di Contenet sembrava quasi non vero tanta era la velocità ottenuta, i chilometri coperti.

Contenet si decise, The lo assecondò, e il record fu abbassato. I 75 km. e 492 metri raggiunti dal francese sembravano l'ultima definitiva cifra che la storia del record dell'ora potesse registrare.

avrebbe creduto un anno addietro al progresso di velocità che si sarebbe ottenuto in 12 soli mesi.

Interessante è oggi conoscere questo progresso che veniamo spiegando col seguente specchio:

30 ott.	1901 Dickentman	65.821	Berlino
3 nov.	1901 Robl	66.742	Lipsia
20 aprile	1902 Robl	67.353	Parco dei Princ.
4 mag.	1902 Linton	68.410	—



Il duello Contenet-Michael a Buffalo.

finalmente riusciva ad appropriarsi il record, da lungo tempo desiderato degli sportsmen del suo paese.

Contenet ha vinto l'americano Michael, il terribile avversario d'oltre Atlantico, contro il quale inutilmente si erano misurati ultimamente Dickentman, Robl, e Linton.

Più presto invece di quanto si poteva credere, lo stesso Contenet ritenta la difficile prova.

La prova è riuscita, il record è novamente abbassato. Contenet è ancora il vittorioso. Lui raggiunge quasi 78 km.

Il 30 ottobre infatti in un'ora copre km. 77,897 metri. La *performance* è straordinaria. Nessuno

10 mag.	1902 Linton	71.660	—
13 mag.	1902 Robl	72.560	—
20 luglio	1902 Linton	73.350	Buffalo
7 sett.	1902 Michael	75.273	Parco dei Princ.
27 ott.	1902 Contenet	75.492	Buffalo
30 ott.	1902 Contenet	77.897	Buffalo

V. G.

**Serie: Stella - Lion - Vittoria - Dürkopp - Components**  
sono le migliori per costruire **BICICLETTI PERFETTI**

— M. TÜRKHEIMER - MILANO —

# Una importante applicazione pratica dell'Automobilismo

## Il servizio Spoleto-Norcia

Il problema della locomozione automobilistica si avvia ormai a grandi tappe verso la soluzione finale. Ottenuta una maggior sicurezza e regolarità nelle macchine, portato ad alto esponente il rendimento dei motori, semplificata e alleggerita tutta la parte meccanica, genialmente modificata quella complementare e soprattutto ottenuto colla concorrenza un sensibile ribasso nel prezzo dei

giore. Inoltre in questo ramo dell'automobilismo gli studi e i calcoli della scienza industriale e matematica si devono accordare con quelli economici e commerciali, e solo dal loro completo accordo potrà uscire la parola della soluzione finale del problema.

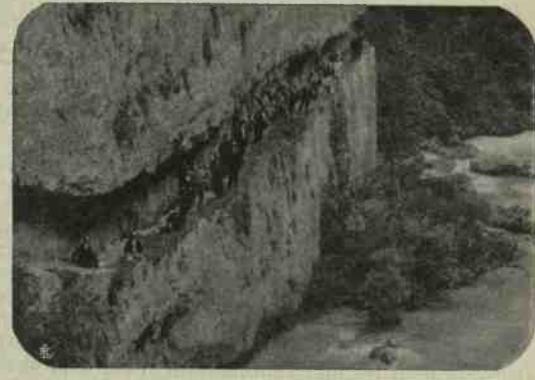
\*\*\*

Ad ogni modo riusciti e proficui tentativi di applicazione dell'automobilismo ai mezzi di trasporto si sono fatti e si vengono facendo e registriamo oggi quella del servizio Spoleto-Norcia nell'Umbria, che lo stesso municipio di Spoleto ha promosso ed esercisce.

L'inaugurazione ebbe luogo il 12 ottobre e fu presenziata dalle autorità e dalle popolazioni dei paesi limitrofi, che hanno fatto la migliore accoglienza al nuovo mezzo di trasporto.

Il servizio è fatto da due omnibus a vapore di 35 HP della casa francese De Dion Bouton, rappresentata in Italia dall'ingegnere Bernasconi di Milano.

Queste vetture possono superare salite dal 16 al 18 %, e trasportare fino a 20 passeggeri; dispongono di due velocità e retromarcia, hanno la garanzia di due potentissimi freni; sono, in una parola, la più pratica e recente espressione della meccanica automobilistica, per una rapida comunicazione fra paesi di montagna.



Antica strada di Sassotagliato. (Fot. Scuola Arti Grafiche).

ombra che si distende innanzi, susseguito dalla vista della stretta vallata del Nera, disseminata di vecchi e dirupati castelli, splendidi orridi, folte boscaglie e immensi massi nudi sovrastanti a picco, paurosi dirupi, strette scogliere e serre insormontabili, quasi Termopoli dell'antica Nursia, mentre meravigliano il turista, contesero il passo ad una eletta di tecnici ed ingegneri valenti che con studi e con opere ardentose fecero trionfare la scienza sulla natura.

\*\*\*

Venti anni di lavoro faticoso e circa 550 mila lire costarono questi 46 chilometri di strada: e le successive modifiche altre 80 mila. Cominciata nel 1837 non fu aperta al transito che nel '57, poichè fino al '56 si percorreva ancora lo stretto viottolo che a Sassotagliato consiste in un « piccolo taglio a mezza galleria, rettangolare, di piccolissima sezione ». Ma la strada più innanzi, passando ora sulla sinistra o sulla destra del fiume Corvo, giunge alla stretta serra del Passo di Biselli, costituito da una angusta fenditura del monte



Gli omnibus-automobili davanti al Municipio di Norcia. (Fot. Scuola Arti Grafiche).

veicoli, l'automobile risponde oggi pienamente ai suoi scopi di mezzo di locomozione pratico e rapido, come lo vuole la febbrile vita intensiva dei nostri tempi.

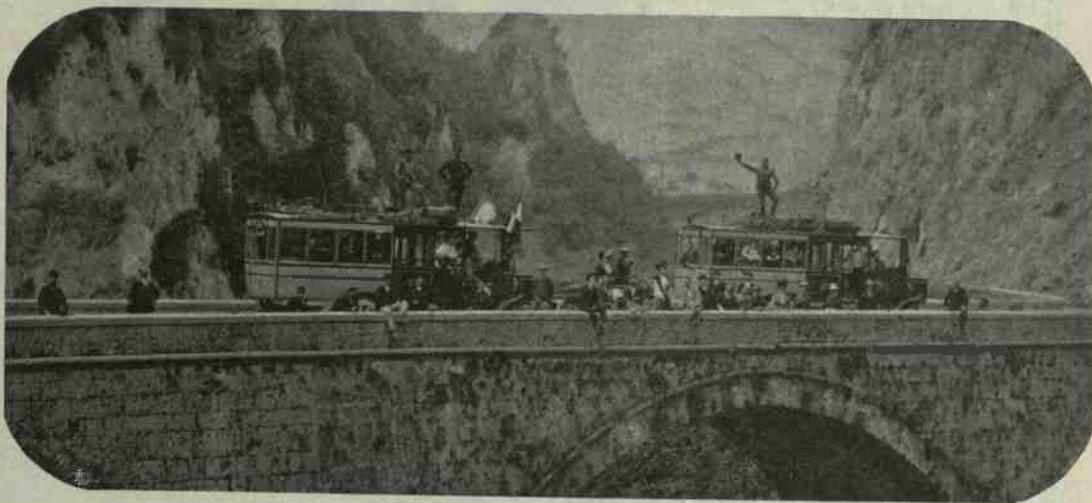
Ma alla sua principale applicazione come vettura e quindi come mezzo di divertimento e di viaggio, altre e non meno importanti ne unisce, e come in un ultimo numero abbiamo parlato dell'impiego dell'automobile nell'esercito, oggi facciamo posto ad alcune notizie che ci confermano un'altra riuscita sua applicazione ai mezzi di trasporto.

\*\*\*

Fin dal primo apparire dell'automobilismo se ne prevede l'utilizzazione nel campo pratico per stabilire mezzi di comunicazione rapidi ed economici fra centri a cui non giungeva lo sviluppo della rete ferroviaria e a questa importante questione, che tanta parte ha nello sviluppo economico di certe regioni, si volsero gli studi degli uomini di governo e di finanza. I risultati che giornalmente veniamo registrando sono appunto il frutto di questi studi e nuovi passi verso la meta della soluzione finale e completa del problema.

Mentre però nel campo, che diremo sportivo, ossia dove all'automobile non si chiedeva e non si chiede che una velocità sempre maggiore, la meta è ormai vicina e forse è toccata (136 Km. l'ora); in questo campo pratico non si sono a tutt'oggi conseguiti quei risultati che permettano di affermare risoluto il problema.

Intanto la difformità degli scopi esige una disuguaglianza di mezzi, non vetture leggere dovendo portare gran numero di persone e quantità di merce, niente gomme dato il forte peso, necessità di superare forti dislivelli e quindi abbassamento della media chilometrica e aumenti sensibili nella potenzialità del motore, impiego del combustibile carbone in luogo della benzina, di prezzo molto più elevato e di consumo mag-



Ponte di Sassotagliato sulla strada Spoleto-Norcia. (Fot. Scuola Arti Grafiche).

La strada percorsa da queste vetture è delle più variate e difficoltose, ma in pari tempo è delle più pittoresche e interessanti; percorrendola si dimentica la lontana Svizzera, che ritroviamo nel centro d'Italia.

Le lunghe e sinuose salite, eguali discese, l'imponente panorama sull'ampia verdeggiante valle

formata da due alti e grandi massi fra i quali scorre il fiume, al disopra del quale con ingegnoso ordine, a mezzo di due ponti e due mezze gallerie fu fatta passare la strada, resa più comoda e larga per l'effetto di potenti mine.

Norcia, dove si fermano le automobili, è antica ed elegante città, al principio di una ridente vallata, ubertosa per vigneti, per frumenti e praterie.

Traversata nel mezzo da una bellissima via piana e rettilinea di oltre 6 chilometri, questa valle è bagnata dalle calde acque del Torbidone, che ha le sue sorgenti presso gli aspri e severi monti Pattini. Contrafforti dei monti della Sibilla racchiudono con le loro cime una vasta conca lunga 7 chilometri, larga 2 circa, la quale, raccogliendo le acque delle circostanti sommità e dalle grandi masse di disciolta neve, vuolsi dia origine al sottostante Torbidone.

L'interesse turistico e geologico del tutto speciale che offre la via che da Spoleto conduce a Norcia, e una meritata visita ai monti Sibillini, ora che i mezzi di comunicazione son resi più celeri e più comodi, richiameranno certamente molti visitatori alla vetusta Nursia, dove gioielli rarissimi d'arte e interessanti resti di antiche costruzioni e dipinti di pregio sono meritevoli di attenzione e di studio.



La strada di Biselli fra Norcia e Spoleto. (Fot. Scuola Arti Grafiche).

E. P.

**Candele d'accensione E. I. C. senza porcellana, senza guarnizioni, indistruttibili, le più economiche, durata massima**

**M. TURKHEIMER - Milano**

# La riunione automobilistica di Padova

## 112 Km. l'ora — Il primo esperimento dell'alcool

L'anno sportivo volge al suo fine, e appunto in questi giorni leggevo nei giornali sportivi francesi una notizia, che appariva data con viva compiacenza. Constatavano i colleghi d'oltre alpe come in Francia non si ebbero tante corse automobilistiche come da dopo che il Governo le ha proibite.

Risulta infatti come in quest'anno, in cui è andata in applicazione la proibizione ministeriale delle corse, si tennero in Francia una ventina di riuscitissime riunioni automobilistiche, e si sbalzarono i records alle cifre fantastiche di km. 136 l'ora in piano e km. 100 in salita, segnando nella storia dell'automobilismo significanti progressi e vittorie.

Questi brillanti risultati stanno a confermare colla loro muta eloquenza che allorchè esiste una causa bella e utile e questa ha al suo servizio energie e volontà tenaci e autorevoli; essa trionfa qualunque siano le difficoltà che sorgono a intercettare il passo, e la sua vittoria è tanto più significativa quanti più sono gli ostacoli abbattuti per raggiungerla.

Questa conclusione che parla tanto a favore del mondo motorista francese, deve suonare monito e rampogna pel mondo italiano del *teuff teuff* il cui bilancio si chiude quest'anno con un vuoto così desolante di letargo e di inerzia.

Due soli avvenimenti durante tutta l'annata: la nostra riunione del Cenisio e quella recente di Padova.

Due sole oasi nel deserto dell'iniziativa motorista, due unici fiori in questa grigia primavera italiana. All'infuori di essi, il mondo italiano e vissuto degli echi degli avvenimenti dell'estero specialmente francese, accontentandosi delle poche briciole cascate dal desco ben fornito del vicino.

E tutto questo perchè?  
Forse perchè si poteva temere che una buona idea lanciata seriamente non trovasse seguaci?

Forse perchè le leggi e i regolamenti sono da noi così inviolabili da non poterne tentare l'assalto?

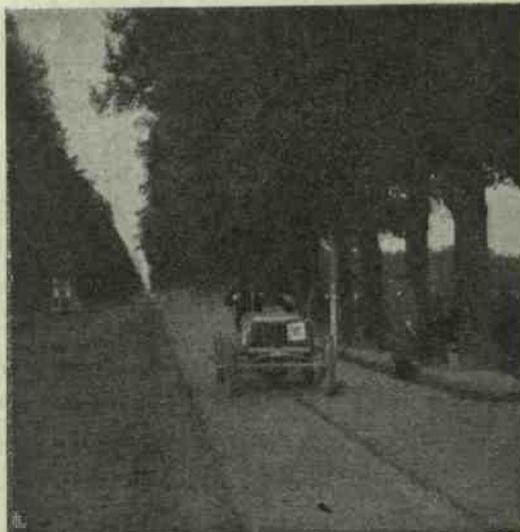
— Nossignore.  
L'industria italiana, che ormai marcia sicura e vittoriosa sul cammino delle affermazioni, ha bisogno di prove e di lotte in cui cimentarsi e a cui chiedere la sanzione del suo accresciuto valore e sempre pronta e volenterosa avrebbe risposto ad ogni appello.

Le autorità e le leggi non sono da noi più caparbie di quelle d'altrove e quindi sapendo e osando molto si avrebbe potuto ottenere.

Ma quello che è mancato e che manca è lo spirito di iniziativa, è la buona volontà di chi studia, lancia e prepara le riunioni, è un ente vitale e autorevole che senta questi bisogni e sappia e possa appagarli, è una direzione vigile, efficace, attiva, che vegli e sproni sul cammino ascendente del motorismo italiano.

E' vero, vi sono energie e buone volontà singole, vi sono coraggiosi e volenterosi che osano, ma fino a quando dalla sola privata iniziativa l'automobilismo deve attendere la molla che regoli la sua marcia, poco regolare e poco veloce questa potrà essere!

A tutto questo pensavo, mentre chiamato da un gentile invito degli amici di Padova, ne seguivo lo svolgersi della riunione e sentivo da loro



A 112 Km. l'ora sul rettilineo di Bovolenta.

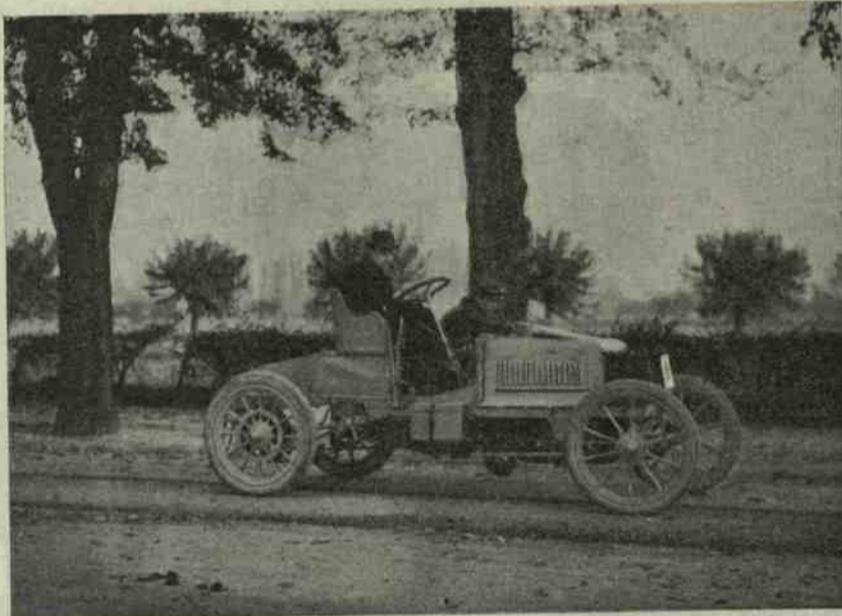
l'odissea degli sforzi fatti per bandire anche tardi e fuori stagione questa riunione a scartamento ridotto.

E ancora una volta da queste colonne, mentre fisso lo sguardo all'ideale di una grande e forte associazione automobilistica italiana, che interessi e entusiasmi, accomuni e cimenti, mando il mio plauso ai volenterosi *chauffeurs* dell'Unione Automobilistica Veneta, che attraverso a questa generale indifferenza, con noi lottano per conservare questo fuoco sacro dell'automobilismo italiano, come noi animati dalla speranza che il grande ente che il domani ci darà, possa ereditarne vitale e farne fiaccola per le grandi battaglie dell'avvenire.

Comprendeva la riunione di Padova la corsa dei 10 km. sul rettilineo Bovolenta-Padova e il record del kilometro, entrambi con partenza volante.

Componevano la giuria il comm. Alberto Rignano (presidente), rag. Nino G. Caimi (segretario) e i signori conte Edoardo Corinaldi, marchese Lorenzo Ginori, ing. Orefice, Ettore Graziani, e Ernesto Vaccarossi.

Concorrevano al record dei 10 km: il cav. Vincenzo Florio di Palermo con una *Panhard* da 40 HP guidata dal noto *chauffeur* Felice Nazari, il sig. Lancia di Torino con una *Fiat* da 24 HP,



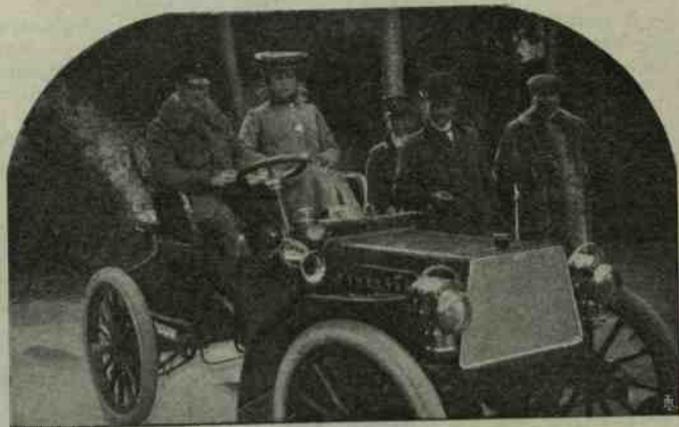
Il cav. Vincenzo Florio e la sua Panhard da 40 HP.

Luigi Storer di Torino con una *Fiat* da 12 HP, il conte Francesco de Lazzara di Padova con una *Fiat* da 12 HP, il sig. Trieste di Padova con una *Florentia* da 8 1/2 HP e i signori Vigorelli di Milano (motocicletta *Stucchi* e *C.* HP 3 1/2), Tamagni di Piacenza (motocicletta *Marchand* 2 1/2 HP), Ziliotto di Treviso (*Neckalsulmer* 1 3/4 HP), Scalfò di Padova (*Marchand* 3 HP), Torresini di Padova (*Peugeot* 2 HP), ing. Rosselli di Torino (due motociclette da 2 HP), Montù di Alessandria (motocicletta *Montù* 3 1/2 HP) e ing. Del Valle di Padova (*Marchand* 1 3/4 HP).

Presenziavano la riunione la marchesa e il marchese Ginori di Firenze (Vettura *Fiat* 12 HP), il tenente Alfredo Cappellini di Firenze (*Fiat* 12 HP), (venuti per via), l'ing. Ghirardi di Milano con una *Dechamps* di 8 HP), il sig. Vehrheim di Torino con una *Darracq* (12 HP giunta per via da Torino), il signor Nagliati di Firenze con una *De Dion* 9 HP, il sig. Rossi di Bologna con una *Darracq* 9 HP, il sig. Pasquali di Ferrara con una *Darracq* 9 HP, il sig. Clerici di Bologna con una *Darracq* 9 HP, il comm. Rignano con una *Serpellet* 6 HP, il conte Corinaldi con una *Cerano* 9 HP, l'ingegnere Orefice con una *De Dion* 6 HP, il signor Cappellari con una *Cottreau* 7 HP, il cav. Malvolti con una *Clement* 7 HP, il sig. Tatti con una *Fiat* da 12 HP.

Come si vede un complesso di oltre 20 vetture, di circa 20 iscritti alle corse, una preparazione e un servizio di controllo perfetti, una giornata superba di autunno, una strada discreta e un pubblico foltissimo che prendeva vivo interesse allo svolgimento delle corse.

Il risultato della corsa fu quello che si prevedeva e che doveva essere; la *Panhard* di 40 HP del cav. Florio (una splendida vettura importata da Parigi pochi giorni prima della corsa dall'egregio sportsman palermitano, e scelta tra le migliori del mercato francese), ha battuto quelle da 24 e da 12 HP, che contro di lei si misuravano.



Il marchese e la marchesa Ginori Lisci di Firenze.

Bisogna però convenire che la vittoria fu brillantissima e la velocità raggiunta dalla vettura superò ogni previsione. Infatti sotto l'abile preparazione e l'ottima guida di Felice la *Panhard* del cav. Florio ha coperto il rettilineo Bovolenta-Padova ad una media di 112 km., portando così il record italiano dei 10 km. ad una cifra che ben difficilmente potrà essere battuta.

Così sulla splendida targa in oro donata dal comm. Rignano, su cui stanno scritti i nomi dei precedenti vincitori: Gaste 1901 km. 74.685 di media, Toniotti 1902 a 90.120, a cui si è aggiunto quello del cav. Vincenzo Florio con km. 112.

E nel mentre ci congratuliamo coll'egregio sportsman siciliano — che vediamo acquisito alle grandi battaglie automobilistiche del nostro paese — formiamo l'augurio, al quale del resto egli si annovererà certamente — che nella storia del Targa Rignano iniziata dalla vittoria di un francese su macchina francese, e preceduta con vittorie di italiani su macchine francesi, si possa presto scrivere la data di una vittoria italiana con macchina italiana.

E questo voto facciamo non solo come italiani, ma come sicuro vaticinio delle prossime gloriose tappe a cui è chiamata la nostra industria nazionale.

Infatti le due *Fiat* che hanno partecipato alla riunione di Padova hanno raggiunto medie di quasi km. 90 e se si tiene conto della differenza di forza (HP 12 e 24 contro 40) si vede come la proporzione non torni a svantaggio della nostra grande marca nazionale.

Anche nella prova del km. la vittoria rimase al più forte e il cav. Florio che personalmente guidava la vettura, raggiungeva una media di 100 l'ora.

\*\*

Bellissima la lotta delle motociclette il cui numero rilevante è un indice eloquente della diffusione grandissima che va acquistando fra noi questo nuovo e praticissimo mezzo di locomozione.



Vaccarossi (*Michelin*) - Friedlaender (*Continental*)  
I due vicerè dei pneumatici.

Nella corsa dei 10 km. la vittoria rimase all'ottimo Montù di Alessandria, un vittorioso superstito dei primi motociclisti italiani e che conta al suo attivo una lunga serie di studi e di esperienze, a cui deve il suo successo odierno su con-

## Variazioni sulle sfide dirette ai Maestri di Scherma italiani

correnti di lui più forti. Egli con una bicicletta a cui ha applicato genialmente un *Soncin* da 4 HP, ha ottenuto nel rettilineo di Bovolenta una media di 69 km. l'ora, ossia un risultato brillantissimo e lusinghiero.

Nel record del km. essendo partito senza benzina rimase a mezza via e dovette cedere la vittoria a Vigorelli, il campione della grande marca nazionale Stucchi e C. scesa ormai in lizza armata e agguerrita, anche nel campo motorista, ove si prepara a un avvenire degno del suo glorioso passato ciclistico. Ottimamente si comportarono le *Marchand*, un'altra fabbrica nazionale che in questo campo si viene affermando con brillanti vittorie.

Ecco i dettagli della corsa dei 10 km.

**Prima categoria.** Vetture oltre ai 700 kg. di peso.

Premi: I. Medaglia d'oro del Ministero della Guerra; II. Grande medaglia d'oro dell'U. A. V.; III. Medaglia d'argento dell'U. A. V.

1. Florio (*Panhard*, 40 HP) in 5' 21" — 2. Lancia (*Fiat*, 24 HP) in 7' 28" 3/5 — 3. Lazara (*Fiat*, 12 HP) in 15' 50".



I partecipanti alla riunione di Conegliano.

**Seconda categoria.** Vetture leggere da 450 a 700 kg. di peso. Grande med. d'oro del Municipio di Padova, al signor Storero con *Fiat* (12 HP.) in 7' 51".

**Terza categoria.** Vetturette fino a 450 kg. di peso. Trieste di Padova con *Fiorentia* da cavalli 8 1/2 in 11' 13". Medaglia d'oro speciale.

**Quarta categoria.** (Motociclette): I. Montù da Alessandria con macchina *Montù* da cavalli 3 1/2 in 9' 1" — II. Vigorelli da Milano con macchina *Stucchi e C.*, da cavalli 3 1/2 in 9' 33" 3/5 — III. Tamagni di Piacenza con macchina *Marchand* da cavalli 2 1/2 in 11' 14". Vengono poi: IV. Colombo da Milano con una *Stucchi* da 3 in 11' 52" 3/5 — V. Scalfò Gino di Padova con *Marchand* da (3 HP.) in 12' 45" — VI. Torresini di Padova con una *Peugeot* da 2 in 12' 49" 1/5 — Del Valle con *Marchand* da 1 3/4 in 12' 52" — Ziliotto di Treviso con *Neckarsulmer* da 1 3/4 in 13' 24" 4/5 — De Lazzara Achille con motociclette da 1 1/2 in 15' 57" — *Rosselli* da 2 cavalli in 16' 7".

« Record » chilometro.

1. Florio in 36" — 2. Lancia in 41" — 3. Storero in 45" 2/5 — 4. Vigorelli in 52" 2/5 — 5. Tamagni in 58" 1/5 — 6. Del Valle in 1' 9" 1/5 — 7. De Lazzara in 1' 10" — 8. Scalfò in 1' 11".

Il primo esperimento fatto in Italia di utilizzazione dell'alcool come elemento di consumo, invece della benzina, poteva riuscire meglio. Non nascondiamolo, ché tanto sarebbe inutile.

Sette concorrenti, e non tutti preparati alla prova, possono poco dimostrare. Ad ogni modo è questo, per quanto incerto ed incompleto, un primo passo su una strada che forse può condurre lontano, e quindi il solo fatto di averla scorta e di dimostrare la volontà di batterla, merita considerazione e studi.

Ci riserbiamo quindi di farlo con qualche diffusione nel prossimo numero, non consentendoci oggi lo spazio che di registrare i risultati numerici della gara:

Concorr.	Marca	HP.	Tempo		Consumo	
			impiegato	Miscela	litri	
Lancia	Fiat	24	5,24	1271 50 0/0	0,709	
Storero	Fiat	12	5,58	885 50 0/0	1 —	
Ghirardi	Dechamps	8	8,29	729 50 0/0	0,100	
Menon	Menon	3 1/2	14,01	434 alc. p.	0,750	
Montù	Montù	3 1/2	8,05	154 50 0/0	0,373	
Rosselli	Rosselli	1	11,46	117 alc. p.	0,350	
Idem	idem	1	13,24	96 alc. p.	0,250	

NINO G. CAIMI.

Il mondo schermistico italiano ha accolto con indifferenza (stavo per dire: diffidenza) la sfida ad armi cortesi, lanciata dai due maestri parigini Kirchhoffer e Luciano Mérignac, ai maestri d'Italia.

Tre o quattro dei nostri professionisti l'hanno raccolta: e non per vanità di persona, o per desiderio di lucro; ma per onore dell'arte schermistica loro, la quale fu madre — come si può provare coi documenti alla mano — a quella francese.

L'accettazione dei maestri italiani è stata, però, *condizionale*; e di ciò m'è caro dar loro plauso, perchè quelle restrizioni giuste e ragionevoli a me pare che rappresentino un risveglio nel buon senso.... comune de' nostri schermitori.

Però, prima di inoltrarmi nella disamina della opportunità di queste sfide; prima di sindacare e la provocazione francese e l'accoglienza restrittiva italiana, desidero fare una dichiarazione, necessaria per dissipare qualsiasi dubbio; per non ammettere equivoco sui giudizi che esporrò, *fuori delle persone*, le quali spariscono nella mia tesi. Nè mi si accusi di *chauvinisme*; poichè, se amo il mio paese con tutto l'affetto di italiano, lieto di essere tale, non posso dimenticare i vincoli di amicizie provate e di sangue che mi rendono la patria degli sfidatori oltremodo cara.

A questa s'aggiunga la conoscenza personale col Mérignac padre e figlio, e l'ammirazione che sento per lo schermire del Kirchhoffer, che più volte vidi tenere con onore la pedana contro avversari non dispregevoli.

Luciano Mérignac è un giovane vicino alla trentina, alto, snello, elegante nella guardia, corretto ed efficace nel giuoco, sempre quando l'avversario non riesca a sconcertarlo con un controguoco abile e pericoloso. Luciano Mérignac è *mancino artificiale*, perchè così io credo, volle suo padre. A tale opinione m'induce il fatto di essersi trattenuto il signor Luciano Mérignac per un anno a Vienna (1895-96), presso un maestro italiano nella sala del quale egli schermiva di sciabola con la destra, riservando la sinistra alla spada francese.

Dunque, Luciano Mérignac è *mancino* e per di più ha appreso a conoscere nelle sue più intime latebre la scherma italiana da un maestro italiano.

Il Kirchhoffer è un simpatico giovanotto di merito non comune; anch'egli *mancino non naturale* e frutto delle viscere schermistiche di Vigeant, il più colto maestro di scherma francese.

L'ambiente della scherma francese è, su per giù, simile a quello della scherma italiana. Più raffinato nell'apparenza, non ne differisce gran ché nella sostanza; sia che lo si giudichi in *platea*, sul *paleo scenico* o *dietro le quinte*.

Anche là, l'ambiente vive di odii, di invidie, di pettegolezzi, di calunnia, di equivoci nei quali soffia, anche lì, qualche mascalzone, nell'intento di dominare. Ma non vi riesce. La resistenza compatta dei professionisti, in poche settimane liquida il più destro pagliaccio che tenti comecechessia assumere l'aria di protettore o di.... padrone, pur essendo un verro dall'anima di coniglio.

Anche in Francia, anzi più là che da noi, i luminari della scherma, percorsi ai fianchi dalla *auri sacra fames*, corrono il palio pel *Dio dell'oro*. Ciò è sufficiente a dare una idea esatta dell'ambiente e delle lotte intestine che vi si agitano.



R. Montù di Alessandria, 1° premio motociclette.

Dunque, dato l'ambiente come l'ho rappresentato, con la fedeltà di un obbiettivo fotografico, è facile ed è logico dedurre che questa sfida, come le precedenti e come quelle dell'avvenire, ha uno scopo troppo indeterminato per riescire di vantaggio all'arte; o, per lo meno, lascia supporre mete, che la nobiltà del fine apparente serve a mascherare.

Le sfide lanciate nella forma e nelle condizioni di quest'ultima, pervenuta ai nostri professionisti da Parigi (mi si perdoni il franco parlare) non può avere di mira che o il *lucro* o la... *réclame*, poichè non è ammissibile supporre, che nei due bravi maestri francesi sia passato pel cervello che una simile provocazione ad *armi cortesi* nelle condizioni da loro proposte, potesse venire accolta dai maestri italiani, *memori* ancora di quanto accadde e nel primo *torneo franco-italiano* (1895) e nei successivi tornei indetti dal *Figaro*, nei quali i nostri schermitori non furono, a vero dire, trattati nè con la cortesia abituale ai francesi e meno ancora con quella giustizia che avevano diritto di aspettarsi dalla giuria di una nazione che ha lottato e lotta strenuamente per i diritti dell'uomo!

Una lotta schermistica nelle e colle condizioni poste dagli sfidatori d'oggi quale garanzia darebbe ai maestri italiani di uscire immuni dai soprusi, dalle ingiustizie patenti e fedifraghe delle quali essi furono vittime nelle precedenti prove?

Data, adunque, la mancanza di *serietà* e di *sicurezza* di giudizi, come possono e come potrebbero i maestri italiani avventurarsi ad una lotta di simil fatta, nella quale mancano le garanzie del giusto e dell'onesto?

Prescindendo poi dal fatto che queste *sfide a campioni* non servono a nulla *perchè nulla provano*; affermo, che tutt' al più, potrebbero dimostrare la superiorità di uno schermitore su di un altro; ma non ammetto che possano fornire un criterio serio, nemmeno approssimativo, sul valore e sulla supremazia di una scuola sull'altra. E tanto meno, poi, nella *fattispecie*, in cui le scuole sono affini essendo la scherma francese una derivazione di quella italiana.

Rimarrebbe ora a discutere la *inutilità* della sfida e la *inefficacia* della prova *domandata da due schermitori mancini*, cioè: *anomali*, contro schermitori *normali*. Ma, dopo quanto ho detto in precedenza, parmi ozioso intratterrermi più oltre sull'argomento, ché farei chiacchere inutili. Tutto al più, la prova ci condurrebbe a questo risultato: « i due campioni *mancini* sono rimasti superiori o inferiori ai campioni *destri* ». Evidentemente, ciò non farebbe avvantaggiare l'arte e tanto meno porterebbe lustro all'una piuttosto che all'altra scuola.

Invece, io vo' prendere, come si dice, il toro per le corna, e porre ai signori sfidanti ad armi cortesi questa domanda:

Come va, che da trent'anni i maestri italiani vengono a misurarsi coi colleghi francesi a Parigi, a Bordeaux, a Lilla, o dove dai francesi sono chiamati, affrontando disagi, arrischiando il loro buon nome nell'arte, spesso sfidando la impopolarità di chi li ospita, ecc., ecc., mentre i francesi non vengono *mai* in Italia?

Altre volte a questa mia domanda è stato risposto con un « *la terra d'Italia è infida!* » Via; lasciamo da banda lo scherzo e siamo sinceri. In Italia non si viene, o perchè non c'è il *tornaonto materiale*, o perchè in Italia *verrebbe a mancare* l'appoggio vantaggioso e sicuro dell'ambiente parigino *sempre avverso* ai maestri forestieri. Qui sta la *questione vera*; questo è il *nodo* che fa groppo alla partenza per l'Italia, dove non mancano teatri per fare grossi incassi e persone capaci e degne di comporre una giuria onesta, leale e competente.

I signori Mérignac e Kirchhoffer ben vengano in Italia a misurarsi coi nostri maestri e vi troveranno quella ospitalità decorosa e sincera, che a' pari loro si conviene; ma i nostri maestri non si prestino a fare il giuoco e il comodo di chi ha tutto l'interesse - ora che la scherma italiana si espande all'estero - di farle perdere quel credito e quel vantaggio morale e materiale che han costato lotte terribili, dolori e privazioni senza fine a que' pionieri della nostra arte che seppero imporre al mondo intero, e in danno della scherma francese, quella italiana.

Senza fronzoli rettorici ho detto il pensiero mio chiaramente; tocca ora agli interessati *direttamente di vigilare*.

JACOPO GELLI.

Accumulatori DININ, BOBINE BASSÉE MICHEL preferiti da tutti gli intenditori, usati da tutte le primarie case costruttrici.

Depositario generale per l'Italia: M. Türkheimer - Milano

# ISOTTA FRASCHINI E C.

Via Francesco Melzi, N. 3 - MILANO - Via Francesco Melzi, N. 3

Vetture leggere - Nuovi modelli 1903:

Vetture leggere da 8 e 10 HP a 2 cilindri - Vetture leggere da 12 e 20 HP a 4 cilindri  
( Tutte le forme di carrozzeria )

## VEETTURE RENAULT

Nuovi modelli 1903:

Vettura leggera da 10 HP a 2 cilindri - Vettura leggera da 14 HP a 4 cilindri  
ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia delle Vetture "Renault Frères", di Billauconrt (Seine)

## MOTORI ASTER

Nuovi modelli 1903:

Motori da 3 a 9 HP a un cilindro con regolatore - Motori da 12 HP a due cilindri con regolatore  
Motori da 16 e 30 HP a quattro cilindri con regolatore

O ACCESSORII ASTER O

ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia della "Société Aster", di Saint-Denis (Seine).

### VEETTURETTE

5 Cavalli

Motore verticale avanti  
Velocità fino a 45 km. all'ora.  
Prezzo Franchi 3500.

### VEETTURE LEGGERE

Cavalli 6 1/2

Motore verticale avanti  
Monocilindrico.  
Prezzo Franchi 4800.

### VEETTURE

10 e 20 Cavalli

Motore verticale avanti  
4 Cilindri  
Velocità fino a 80 km. all'ora.

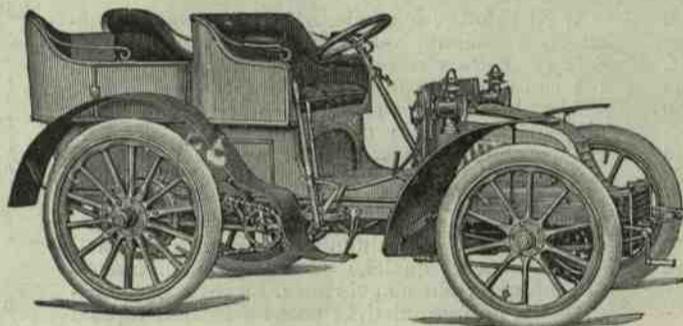
### VEETTURE LEGGERE

8 Cavalli

Motore verticale avanti  
2 Cilindri.

## PEUGEOT

Ing. A. Tacconis Rappresentante generale per l'Italia



### DITTA CARLO FESTA E C°

ROMA - Via Due Maccioli, 59 B - ROMA

Gran Garage con Officina per Riparazioni  
ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.

Deposito Pneumatici Michelin di tutte le dimensioni a prezzi di tariffa

Le ultime vittorie

DELLE

## PEUGEOT

Gran Diploma d'Onore  
all'Esposizione Internazionale  
dell'Automobile e del  
Ciclo di Torino.

A Deauville ebbe il 1°  
premio nella categoria Vet-  
ture leggere a 4 posti oc-  
cupati, coprendo il chilo-  
metro in 39" 1/5.

Società Anonima

C<sup>ie</sup> DES AUTOMOBILES "HURTU",

Capitale fr. 1.700 000

Agente esclusivo per l'Italia:

# CARLO QUAGLIOTTI

TORINO

CHASSY HURTU - Motore di 6, 8, 12 HP

Si può adattare a qualsiasi tipo di carrozzeria

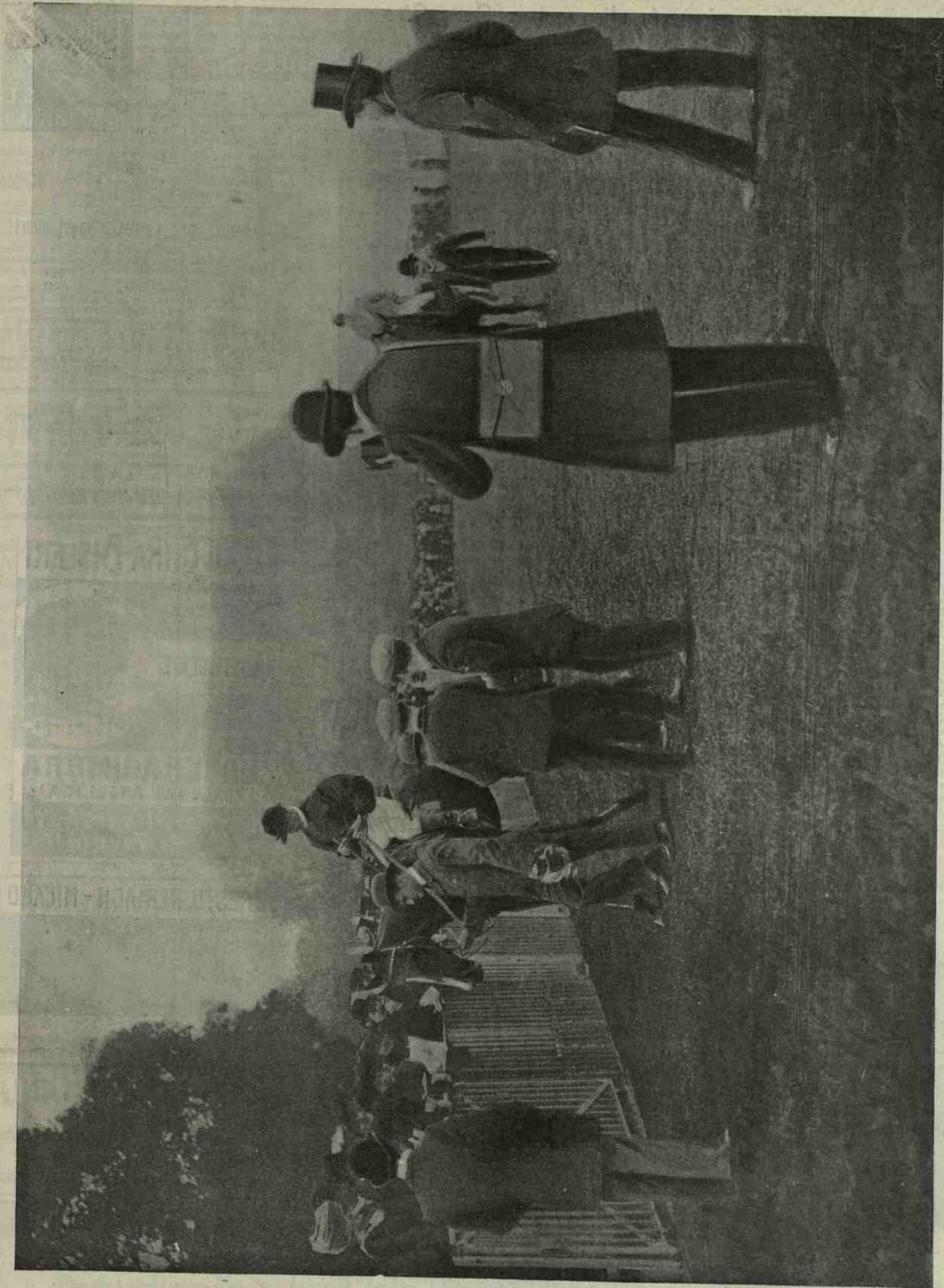
CATALOGHI GRATIS A RICHIESTA

Chassy Originali DE-DION BOUTON - Ultimissimi modelli 6, 8 HP.

TUTTI I PEZZI SONO TIMBRATI

Pezzi di ricambio originali DE-DION sempre pronti.

Grandiosa officina per le riparazioni - Carica accumulatori.



“ La Camargo ” rientra nel peso dopo la sua vittoria nel “ Premio d’Autunno ”.

## LA CAMARGO

I lettori già sanno della bella vittoria ottenuta dalla *La Camargo* nel « Gran Premio d’Autunno » a Parigi: la cavalla pochi giorni dopo riportava ancora il « Prix du Pin »; probabilmente vincerà ancora il Gran Premio di Nizza.

*La Camargo* da Childwich e Bonne et Belle, discende dalla famosa Plaisanterie, tanto celebre quanto popolare.

La superiorità di questa cavalla si è affermata una volta ancora: essa si dimostrò ottima su tutte le distanze, vincendo, tra altre, la « Poule d’Essai » su m. 1600, il « Premio di Diana » su 2100, il « Premio Codran » su 4200 m. (5’ 13”) oltre altre corse su 2400 m. Essa fu battuta quest’anno nel « Premio Lupin » da *Saxon*, poichè, per usufruire della monta di Watkins, aveva portato un sopraccarico di circa chilogrammi uno e mezzo. *La Camargo* è in allevamento presso Lavis.

A due anni la puledra vinse L. 31.600; a tre

anni senza aver riportato la Poule dei prodotti, e pur non essendo iscritta nel « Gran Premio », guadagnò L. 235.733; a quattro anni fino ad oggi le sue vincite ammontano a L. 320.025: facendo la somma si ha L. 587.358, e questa cifra probabilmente crescerà ancora.

Il sig. Abeille può dirsi assai fortunato!...

I. Childs, che ha portato alla vittoria *La Camargo*, montava per la prima volta in Francia; egli è fratello di Arturo, Alberto e Carlo che da anni battono trionfanti gli ippodromi francesi.

## Le quattro ultime giornate di corse a San Siro

L'interesse sportivo dell'ultime giornate di corse al galoppo non è stato inferiore alle prime: di questi successi ne può andar lieta la Società Lombarda, che anche pel prossimo anno ha manipolato per bene il suo programma.

*Tarantella* (da Melton) ha riportate due belle vittorie; non ha trovato competitori nel « Premio Jockey-Club » (L. 5000, metri 2400), che ha così vinto per la quarta volta; nell'« Handicap San Siro » (L. 4000, m. 2800), precedeva *October Brown* a 16 kg. di differenza, *Varesella* (37), *Gina* (41), *Auretta* (41).

*Tarantella*, con 68 kg., ha però subito una sconfitta nel « Premio del Parco »; è stato *October Brown* (46 1/2), che già aveva riportato il « Premio Barbaricina », il vincitore; secondo *Gina* (44), terza *Varesella* (36).

Dei puledri di tre anni lo sfortunato *Euro* a buon diritto deve esser classificato tra i primi. La sua buona corsa nel « Premio Autunno », in cui con un grosso peso ed a pochi kg. dalla vincitrice, figurò non molto lontano da essa, il coraggio da esso dimostrato nel « Premio Piazzale » contro *Keepsake*, fanno credere che il puledro sarà molto utile alla sua scuderia nella prossima primavera. Esso (63 1/2) poi giungeva terzo nel « Premio Chiusura » (L. 4000, m. 1000), in cui la velocissima *Oak Apple* (59 1/2), che già aveva vinto molte corse, si trovò prima davanti al due anni *Spartano* (47); tra i non piazzati *Brunilde* (53), *Royalist* (68 1/2), *Pique Nique* (55).

Buone corse hanno fornito i puledri della scuderia Dall'Acqua-Turati, la quale ai propri aggiunse anche *Latium* che vinse il « Premio Cornoredo » contro *Guiriot*, che trovava finalmente la sua prima vittoria nel « Premio Melzo », battendo *Kikaba Flavia* abbonata ai terzi posti.

*Brunilde* riportò in modo piacente il « Critérium Internazionale » (vinto da puledri utili, ma non sempre ottimi) contro *Boma Peveril*, *Pique Nique* (favorito) e *Parsifal*.

*Pique Nique* non tardava a riabilitarsi di questa sconfitta vincendo, benchè assai gravato dal peso, il « Premio Limite » contro *Cecilia*, *Parsifal*, *Ortruda*, *Spartano*, ecc.

La scuderia napoletana può dirsi ben fortunata: con pochi cavalli ha riportato molte vittorie. *Cambise*, vincendo il « Premio Due Anni » (a vendere) contro *Boma*, *Flavia*, ecc., ha dimostrato ancora una volta di essere un animale più che utile; *Botticelli*, *Barsac* trovarono pur essi la loro corsa, il primo nel « Premio Bovisa », il secondo nel « Premio Boldinascio ».

*Doriconte*, dopo una lunga assenza dal turf,

ricomparve vincendo il « Premio Tradate » contro *Auretta*, *Otello*, *Italo*.

In quanto alle corse ad ostacoli *Madrigal*, dopo aver portato alla vittoria i colori della Razza Volta (in questa stagione assai sfortunata) nel « Premio dell'Ippodromo » contro *Tarifa* e *Huckleberry*, veniva battuto dall'ex-compagno di scuderia *Ahead*, dei fratelli Gallina, nel « Premio



Madrigal m. s. nato in Italia nel 1899 da Royal Hart e Mammuccia. Propr. Razza Volta. (Fot. Foli)

Roveredo. *Ahead* riportava poi ancora il « Premio del Castello » precedendo *Choctaw* e *Atlante*.

*Huckleberry*, l'ottimo castrone del sig. Ferrati, vinceva il « Premio Pessano » in cui la vecchia ma ottima *Vistola* si produceva una lesione tale da dover essere allontanata dal turf; *Huckleberry* veniva battuto nel « Premio Bullona » (steeple, L. 3000, m. 4000), in cui *Holy Baroness* (64), dei fratelli Gallina, trovava la sua corsa; secondo *Becquet* (69); tra i non piazzati *Saker* (68), *Alvarez* (62), *LaRoservie* (64).

M.

## I Campionati podistici Monzesi.

Domenica scorsa, indette dalla « Umberto I » di Desio e dalla « Madoetia » di Monza, ebbero luogo i campionati di resistenza marcia e corsa sul percorso Monza-Milano e ritorno, km. 28.

Al traguardo di Loreto (Milano), arriva 1° Bianchi freschissimo, e riparte subito; egli ha compiuti i 14 km. in minuti 55, lo segue a 200 metri Cimignaghi, indi ad un passo Esposito, ecc.



La partenza.

Un pubblico numerosissimo assisteva alla partenza della forte squadra di concorrenti, fra cui erano i migliori campioni del podismo monzese: Bianchi, Cimignaghi, Pozzoli, Frigerio, Vio, Viganoni, ecc.

Della marcia arriva e riparte subito Pozzoli Edoardo; egli ha distaccato il gruppo di circa mezzo chilometro; lo seguono poi Frigerio, Monuzzi, Vio, indi Viganoni, ecc.

Al traguardo d'arrivo di Monza il pubblico era

numeroso e impaziente. Alle ore 10,31 passa 1° il traguardo Bianchi, freschissimo, accolto da fragorosi applausi. Egli ha compiuti i km. 28 in ore 1, 44' 3"; 2° distanziato è Cimignaghi.

Alle 11,42 giungono e passano il traguardo a mano Frigerio Giuseppe e Pozzoli Edoardo; essi hanno impiegato ore 2,55; 2° arriva Viganoni in ore 3,3; 3° Vio in ore 3,4; 4° Benedetti Giovanni in ore 3,20".

La giuria dichiarava campione monzese di corsa Bianchi e di marcia Frigerio e Pozzoli.



## Interessante per Ciclisti, Sportsmen!!



È noto ormai che coloro che fanno molto uso della bicicletta vanno soggetti alla nevralgia, all'esaurimento cerebrale, e ad una degenerazione del sistema nervoso.

Celebrità mediche tedesche, inglesi ed americane hanno constatato che col lavacro mattutino di « PYLTHON », l'esaurimento si arresta come per incanto, ne riprende consistenza e nessun fenomeno nervoso si riproduce. — L'Optocolo dell'illustre Prof. Auxilia, già medico onorario di S. M. Umberto I, si spedisce gratis a chi manda il proprio indirizzo all'Anglo American Stores, Milano, Via Monte Napoleone, 23. Una cura L. 6,55 franco nel Regno.

Le TOSSI  
I CATARRI  
Le BRONCHITI  
Le POLMONITI  
La TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del GUAJACOLTERPIN e del Guaiacolterpin-cloridrilico. - Dose L. 3, 6 e 9. Farmacia e Laboratorio chimico dell'Ospedale Maggiore di San Giovanni Battista e Città di Torino, diretto dal cav. CARLO ROGNONE.

## FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE  
TONICO  
RICOSTITUENTE  
DEL  
SANGUE



**NOCERA-UMBRA**  
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale  
da Tavola

## ERNESTO REINACH - MILANO



L'Olio il più lubrificante ad alta temperatura per automobili. In latte piombate da Kg. 1, 2 1/2, 5.

## BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata

per Automobili ed illuminazione.

**EDOARDO BIETTI**

MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

## OMNIBUS AUTOMOBILI per Servizi Pubblici

(Brevetto Bonacini di Modena)

Rappresentante per la Lombardia:

**EDOARDO BIETTI - Milano**

Oesterreichisch-Amerikanische  
Gummifabrik = Actiengesellschaft  
Vienna .XIII. Breitensee.

Fabbricanti di ogni sorta di camere d'aria, fascie Dunlop, coperte pronte tipo Dunlop e tipo Continental, e tutti gli accessori in gomma per Biciclette ed Automobili, nelle più differenti qualità ed a prezzi convenientissimi.

# Notiziario Sportivo

## AUTOMOBILISMO

**LA POSTA AUTOMOBILE.** — Ieri l'altro partì da Torino alla volta di Roma una nuova automobile F. I. A. T. acquistata dal Ministero delle Poste e Telegrafi per il servizio interno della città di Roma. Prossimamente le automobili verranno adottate per il servizio postale in tutte le principali grandi città italiane.

LA F. I. A. T. esporrà quest'anno al *Salon du Grand Palais* che si aprirà come di consueto il giorno 8 dicembre pross. Si dice che oltre alle macchine di 8, 12 e 24 HP modello odierno manderà pure un'automobile di assoluta novità che costituisce una vera innovazione del genere.

M. BUCHET, il noto costruttore di motori a benzina, è deceduto il 29 ottobre a Levallois dove abitava.

I motori Buchet hanno il pregio riconosciuto di una grande leggerezza e solidità per cui furono sempre i preferiti nell'areonautica e, come i lettori ricorderanno, furono adottati da Santos Dumont, Severo e Bradsky per i loro dirigibili. Il rinomato costruttore aveva cominciato ad occuparsi come semplice operaio di telefonia, poi si dedicò ai motori elettrici ed infine inventò la famosa *culasse Buchet* e si diede a fabbricare i

riuscitissimi motori che gli apportarono fama ed agiatezza. Alla vedova ed ai suoi due figli le nostre sincere condoglianze.

UN MOTORE DI 150 HP a benzina venne ordinato dal governo italiano per essere applicato ad imbarcazioni della Regia Marina in guerra. Due altri motori da 300 HP ciascuno pure a benzina devono servire per battelli sommergibili in costruzioni.



Fabbrica Italiana d'Automobili F. I. A. T.

## TEURING

IL CONCORSO FOTOGRAFICO DEL TOURING. — Il 31 ottobre scadeva il termine prefisso per adire al concorso

fotografico bandito in febbraio dal Touring fra i suoi 82,000 soci.

Erano pervenuti i lavori di 40 concorrenti. Avendo però molti scritto o telegrafato, pregando perché sia prorogata di alcuni giorni la scadenza del concorso, la Direzione del Touring ieri stesso decise che il concorso si chiuderà improvvisamente il 15 novembre.

## IPPICA

LE CORSE AL TROTTO A CONEGLIANO VENETO. — Alla presenza di numeroso pubblico ebbero luogo a Conegliano le ultime corse al trotto.

«Premio patronesse» (naz., L. 700): 1. *Duca* di E. Tamperi, 2. *Errando* di E. Nencioni, 3. *Umberto* di L. Sparavieri. «Premio congedo» (L. 500): 1. *Ibra* di Sparavieri, 2. *Fausto* di Tamperi e *Giulio*, 3. *Brighella* di Lucchetti.

## SCHERMA

UNA GRANDE ACCADEMIA DI SCHERMA A BERGAMO. — La grande accademia di scherma indetta dalla Società di scherma e ginnastica a favore dei danneggiati della Sicilia è fissata per il 10 novembre.

Vi parteciperà il campione francese Mérignac, che tirerà con Aurelio Greco, di Roma, e Weysi di Milano.

## SPORT PEDESTRE

CAMPIONATO BOLOGNESE DI MARCIA. — Questa gara disputata sul percorso Bologna (Alemani)-San Nicolò e ritorno, km. 80, ha dato il seguente risultato:

1. Euriolo splendidamente della «Forza e Libertà», in 3 ore e 6 minuti, battendo così il tempo dell'ultimo campionato italiano di Torino.

2. A circa un km. Bonino L.;

3. Testi Leoniero del «Club Podistico».

CORSA PEDESTRE DI RESISTENZA. — Domenica ebbe luogo la gara annuale di resistenza, sul percorso Torino-Moncalieri-Torino (km. 13), indetta dall'*Atalanta*. Gli iscritti erano 16, i partenti 14.

Dopo una gara disputatissima, arrivò 1. splendidamente, Gila Francesco, battendo tutti i tempi precedenti (compreso quello di Stabbione di 46'56"), in 45'5"; 2. Cerutti Felice in 47'; 3. Garella in 47'17"; 4. Zamboni in 47'50".

Segui una gara di classifica di mezzo fondo. Arrivò 1. facilmente, Zamboni Leandro in 4'35" (1500 m.); 2. Bonetti; 3. Petrini.

## FOOT BALL

LA GARA di FOOT-BALL PER LA COPPA CITTÀ DI TORINO. — Favorita da un tempo splendido e da gran concorso di pubblico, domenica ha avuto luogo nel Velodromo Umberto I l'importante partita fra le locali Società *Club Sport Audace* e *Foot-Ball-Club Juventus*.

Fino dall'inizio della gara ambedue le squadre dimostrarono di possedere buonissimi elementi. Viene in special modo notato l'affiatamento della squadra della *Juventus*, che, malgrado un'energica difesa della rivale (che spesso mette in serio pericolo la parte avversaria), termina la prima ripresa (minuti 45) con 3 goals a suo vantaggio.

Dopo il regolamentare riposo si inizia la seconda ripresa. Verso la fine della partita si verifica un inopportuno incidente che genera un dissidio fra le parti e fa porre termine al giuoco prima del tempo stabilito.

## AREONAUTICA

UN NUOVO PALLONE DIRIGIBILE.

— Due inventori belga, Adolfo Denis e Pietro Plych, costruirono un nuovo pallone, i cui esperimenti sono molto soddisfacenti. Essi contano essenzialmente sul nuovo motore per risolvere il problema della navigazione aerea. Il pallone è di forma allungata, del diametro di 6 m. e 15 di lunghezza. Lo mettono in movimento



due piccoli motori di 15 cavalli, pesanti complessivamente 80 chilogrammi. I motori mettono in azione due eliche.

Il nuovo pallone si distingue per l'estrema semplicità del meccanismo.

## La riunione automobilistica di Padova

ha segnato un grande trionfo per le

# Motociclette Montù

**Corsa Bovolenta-Padova - 10 km.**

1° su dieci concorrenti MONTÙ (m. 9' 11" - media 66 km. l'ora)

**Corsa all'Aleiel di Cornegliano**

1° MONTÙ (km. 8 in 8' 5" (media 58 Km. l'ora)

Queste vittorie confermano le precedenti riportate

da questa Motocicletta che è fra le migliori, e cioè:

Esposizione Breseia 1900	- Grande medaglia argento
Corse a Pavia (Maggio 1901)	- 1° Premio
„ a Breseia (Settembre 1900)	- 1° „
„ a Padova (Giugno 1901)	- 1° „ 10 km. (300 km. in 8 ore)
„ a Como (Luglio 1901)	- 1° „
„ a Venezia (Luglio 1902)	- 1° „

Chiedere preventivi ed offerte all'Officina Meccanica

**R. MONTÙ - Alessandria.**

## P. GANDOLFO

TORINO - Barriera di Francia, casa propria - TORINO

Essenza speciale per Motocicli ed Automobili

# MOTO-NAFTA a 680°

Latte da 2, 5, 10 chilogrammi ed oltre.

Fornitore dell'Automobile-Club d'Italia, e della Fabbrica Italiana di Automobili di Torino

DEPOSITO IN TORINO:

Ditta G. CEIRANO - Corso Vittorio Emanuele, N. 9.

STORERO LUIGI - Corso Valentino, N. 37.

E. ALESSIO - Via Orto Botanico, N. 11.

## Société Anonyme

# des MOTEURS & AUTOMOBILES DÉCHAMPS

BRUXELLES

Le 4 vetture Déchamps iscritte nella corsa Parigi-Vienna del tipo "Touriste leggere", compirono tutte brillantemente il percorso, vincendo la **COPPA DELL'AUTO-VELO**, detta della *Regolarità e Resistenza*.

Rivolgersi al nostro Rappresentante Generale:

Ing. **GIUSEPPE GHIRARDI**, Via Passerella, n. 10 - MILANO.

**CANOTTAGGIO**

**SEZIONE VENETA DEL R. ROWING CLUB ITALIANO.** — Auspice la società «Canottieri Bucintoro» si è costituita in Venezia una Sezione Veneta del R. Rowing Club Italiano. Nell'assemblea degli aderenti tenuta giorni or sono la nuova sezione approvò il proprio statuto e procedette alla nomina delle cariche. E' riuscito presidente Apollo Barbon e vice presidente Aldo Jesurum. La sezione in via provvisoria, è presso la sede della Bucintoro.

**YACHTING**

**LA COPPA D'AMERICA.** — L'yacht *Columbia* difenderà l'anno prossimo i colori americani nella gara per la coppa d'America, misurandosi nuovamente con lo *Challenger* di sir Thomas Lipton.

**GIUOCCHI SPORTIVI**

**UN CONCORSO DI GIUOCCHI AD AREZZO.** — La Federazione Ginnastica Italiana ha deciso di indire pel mese di maggio del 1903 il primo Concorso nazionale di giuochi e di campionati individuali in Arezzo.

Sono state nominate due Commissioni coll'incarico di preparare il regolamento per giuochi e per le gare individuali. La prima è presieduta dal prof. Cesare Tifi ed ha per relatore il rag. Luigi Bosisio di Milano; la seconda è presieduta dal prof. Domenico Luppi di Rovigo, ed ha per relatore l'avv. Radice di Milano. Le due Commissioni si riuniranno nel prossimo dicembre a Milano, sotto la presidenza del prof. Romano Guerra, per approvare i due regolamenti.

**VARIE**

**RIUNIONE SPORTIVA «PRO MODICA» A BIELLA.** — Domenica scorsa venne indetta dalla società per giuoco della palla «Robus et Virtus», società ginnastica «Pietro Micca» di Biella, una gara fra dilettanti della città a favore dei danneggiati della Sicilia.

Apriva lo spettacolo una gara di corsa di velocità (percorso 100 m.), e di resistenza (percorso 750 m.), fra allievi inferiori ai 15 anni d'età.

Nella prima arrivarono: 1. Trompeo in 12", 2. Bertello 12", 175, 3. B'gnami G. in 12", 172.

Nella corsa di resistenza arrivarono: 1. Moglia in 3', 35", 2. Bertello in 2', 37", 3. Bignami R. in 3', 40".

Nella gara al tamburello, interessantissima, riuscì vincitrice la squadra composta dai sigg. Lavioso, Perazzi, Morelli, Assauto.

Venne in seguito la partita alla palla vibrata nella quale la squadra Bonfante, Sormano, Magliola, portò vittoria.

Seguirono gli esercizi ginnastici. Interessante fu il salto in lunghezza (m. 4,60) e il salto coll'asta (m. 2,40) superati dai sigg. Bonfante Sormano N. e Bianchi.

Chiuse lo spettacolo alcuni riuscitissimi esercizi alla sbarra fissa, per quali i sigg. Sormano G. e N. Aglietta, Aimone, Garibal e Bonfante dimostrarono energia, abilità e buona disposizione. C. R.

**UN'ESPOSIZIONE NAZIONALE DI COLOMBI.** — Per cura di un comitato è stata indetta a Modena un'esposizione nazionale di colombi dal 16 al 28 novembre prossimo nella nostra città.

Ad ogni razza di colombi è destinata speciale categoria.

Una categoria comprenderà il grande

concorso di campionato italiano per i colombi che, avendo preso parte come colombi viaggiatori alle gare di quest'ultimo decennio, abbiano ottenuti i maggiori premi.

**GARA BOCCIOFILA.** — Alla Palestra del Parco Michelotti ebbe luogo domenica un'importante sfida. Rimasero vincitori Bell'occhio e Moretto.

**DITTE RACCOMANDATE**

**Milano - Hôtel Suisse,** via Visconti, 15, vicinissimo a Piazza del Duomo. Luce elettrica, bagni. Unico Hôtel in Milano con giardino, rimessa per biciclette. Garage — Benzina — Meccanico.

**Alessandria.** Albergo Nazionale. Savio Gio. e C., via Milano, 81. - Vicinissimo strada naz. Torino-Milano. Prezzi modici. Garage. Benzina.

**Occasione:**

Tonneau 7 H P quasi nuovo L. 4000.  
Id. 9 H P „ „ L. 5000.  
Due motociclette d'occasione a L. 500 e 650. E. Wehrheim, Torino.

**LA POLVERE SOVRANA**

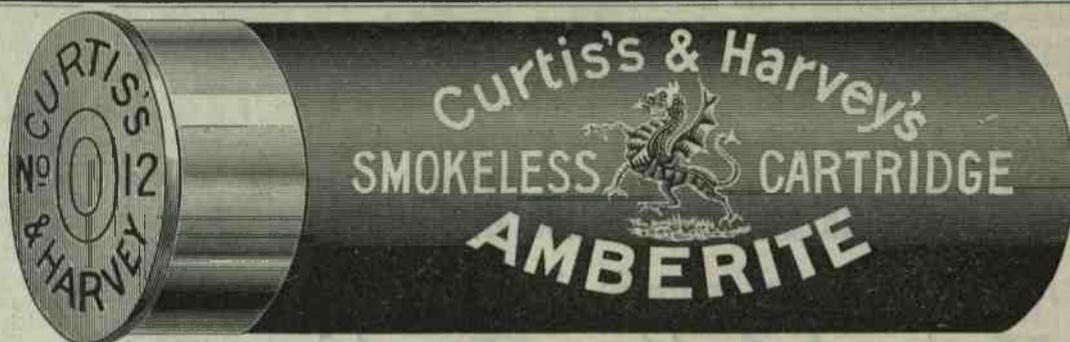
Livorno - Ottobre 1902

**Gran Tiro Nazionale****AL PICCIONE****L. 4000 = 51 tiratori**

1° e 2° divisi dal Principe Hercolani con 16 piccioni su 16.

**GRANDE COPPA D'ARGENTO - 53 Tiratori - Vinta dal nobile Ippolito Grasselli con 21 piccioni su 21 a 27 metri.****NB.** In questa gara furono uccisi **254** su **303** piccioni colla splendida media dell' **83 3/4 PER CENTO.**

Ciò prova nuovamente ed in modo incontrastabile la potenza micidiale e la regolarità della celebre polvere inglese fornita recentemente al Governo Britannico e a S. M. lo Shah di Persia.

**AMBERITE****THE SPORTING AGENCY - Firenze, Via Cavour, 4-6. — Prezzo delle Cartucce: Da L. 15 a L. 20 il cento franco nel Regno.****207 Km.****Corsa FIGUERA FOZ-LISBONA - 27 Ottobre**➔ **1° Arrivato Edmond con vettura****DARRACQ****Corsa HEIDELBERG-HOENIGRSTUHL (in salita)**➔ **1° Arrivato Opel con vettura****DARRACQ**

Come in Francia, anche in Germania e nel Portogallo le vetture DARRACQ sono vittoriose.

➔ Listino dei modelli 1903 di 8, 12 e 24 HP gratis. Vetture d'occasione da Lire 3000 in più ➔

**Rapp. Generale: E. WEHRHEIM - Torino, Via Silvio Pellico, 24.**

Per soddisfare sempre in modo migliore alle esigenze della nostra rispettabile Clientela

**a partire dal 15 novembre corr.**

stabiliremo, presso la nostra Filiale d'Italia, uno speciale **servizio di riparazioni**, curata da una squadra dei migliori operai della nostra fabbrica di Clermont-Ferrand.

**MICHELIN e Cia**

# LA SOCIETÀ DEL CAFFÈ VENEZUELA

con Sede centrale in Torino, piazza Carlo Alberto - via Principe Amedeo, 14 - Magazzini generali, via Scuole 10, assume di far conoscere in Italia i prodotti speciali di Caffè tipo

## EXTRA-PORTORICO SUPERIORE E CARACOLITOS-MOKA

specialmente della importante Hacienda-Henriqueta (3000 ettari), già appartenente all'ex-presidente della Repubblica del Venezuela, generale Andrade, hacienda oggi di proprietà della

## SOCIETÀ CIVILE = Capitale L. 600.000

(Atti rogati notaio COSTA, in Torino, 27 Agosto e 26 Novembre 1901).

### TARIFFA DEI PREZZI PRESSO LA SEDE CENTRALE E DEPOSITI IN TORINO

#### CAFFÈ NATURALE

	marca	Prezzi per ogni		
		250 gr.	500 gr.	1000 gr.
Venezuela tipo Coriente	M	0,80	1,60	3,00
Venezuela Extra Portorico	N	0,90	1,80	3,55
Venezuela Extra Portorico superiore	N S	0,95	1,90	3,75
Venezuela Caracolitos MOKA superiore	N S	1,05	2,00	3,95

#### CAFFÈ TOSTATO

	marca	Prezzo per ogni pacchetto da			
		100 gr.	250 gr.	500 gr.	1000 gr.
Venezuela tipo Coriente	M	0,40	1,00	2,00	4,00
Venezuela Extra Portorico	M	0,45	1,10	2,20	4,40
Venezuela Caracolitos MOKA superiore	M	0,50	1,20	2,40	4,80
Venezuela Caracolitos Portorico misto	M	0,50	1,15	2,30	4,60

### Comunicazione importante alla Clientela delle Provincie

si riceverà FRANCO di PORTO in TUTTA ITALIA entro eleganti scatole un campionario del nostro Caffè inviando alla nostra Ditta cartolina postale di

**Lire 10**

un pacco postale contenente

CAFFÈ	Venezuela Extra Portorico superiore	gr. 1000
crudo	» Caracolitos Moka superiore	» 500
CAFFÈ	» Coriente	» 500
istato	» Caracolitos Portorico sup.	» 250
	» Coriente	» 250
Totale gr.		2,500

**Lire 17.50**

un pacco postale contenente

CAFFÈ	Venezuela Extra Portorico superiore	gr. 2000
crudo	» Coriente	» 1000
CAFFÈ	» Caracolitos Moka superiore	» 500
istato	» Caracolitos Portorico sup.	» 500
	» Coriente	» 500
Totale gr.		4,500

**Lire 37**

un pacco ferroviario

CAFFÈ	Venezuela Extra Portorico superiore	gr. 5000
crudo	» Caracolitos Moka	» 3000
	» Coriente	» 2000
Totale gr.		10,000

Ai Rivenditori per quantitativi superiori ai 100 Kg., prezzi a convenirsi.

**CORSA**

# Padova-Bovolenta

— ( Km. 10 ) —

*Seconda Categoria:*

Primo Storero con vettura F.I.A.T. 12-HP 1902

*Kilometro lanciato:*

Storero con vettura F.I.A.T. 12-HP, Km. 80 all'ora

## *Corse Conegliano*

— ( Alcool 50 p. 0/0 ) —

Lancia con vettura F.I.A.T. 24-HP, Km. 90 all'ora

Storero „ F.I.A.T. 12-HP, „ 80 „

Chiedere Cataloghi Fabbrica Italiana d'Automobili

**TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO**