

Ebbene: per queste ed altrettante ragioni oggi non si può concepire l'arte senza l'automobile.

Naturalmente, dico « l'automobile » per restare in argomento; ma potrei aggiungere qualunque altra forma antica o moderna di sport. Il povero Alfredo Oriani non andava in bicicletta da casa al teatro per sentir fischiare o applaudire (ho scritto prima fischiare) i suoi drammi troppo alti e troppo forti per le platee italiane *operettofile* e *pochadofile*? E non si presentava alla ribalta in un *tout-de-même* da ciclista, che sembrava dicesse « me ne infischio? ».

E per parlare di un avvenimento recentissimo, di attualità scottante (avete letto ciò che ne scrive il nostro, anzi il vostro, o lettrici, brillantissimo Corradini?), non si abbandonano nelle braccia del ciclismo anche i giornalisti, essi che nei tempi andati si abbandonavano soltanto in ben altre braccia? Ahimè!... la penna mi ha tradito: parlavo dell'arte e ho nominato il giornalismo. Ma, perdonatemi: qualche volta anche noi — i presenti sono sempre esclusi — per isbaglio, e nostro malgrado, facciamo dell'arte!

Dunque, lasciando stare i ciclisti, al di d'oggi non c'è arte senza automobile.

E' inutile che qualcuno sorrida sotto i baffi tagliati. Sapreste dirmi come giudichereste un romanziere, il quale facesse muovere qualche suo ricco personaggio altrimenti che in automobile? E se quel romanziere non fosse mai salito in macchina, come potrebbe descrivere un viaggio, o anche soltanto la meravigliosa musica del *teuf-teuf*?

Del resto, bastano gli esempi. Gabriele d'Annunzio ha volato in aeroplano e ha dato al suo volo una grande importanza estetica, perchè, nel discendere dal cielo, ha chiesto agli astanti:

— Facevo bella figura?

Ma, prima di volare, è stato un automobilista sfegatato. La sua testa amò sempre essere nelle nuvole: fantastiche a tavolino, polverose in automobile, celesti in aeroplano.

Intervistato una volta sulla bellezza dell'automobilismo, il grande Divo avrebbe esclamato:

— Com'è bello, assisi al volante, avere ne le orecchie il sibilo del vento!

Se l'intervistatore avesse avuto quel pizzico di faccia tosta indispensabile ad un buon giornalista, avrebbe potuto rispondergli:

— E com'è brutto, invece, nascosti dietro le quinte, avere ne le orecchie il sibilo del pubblico!

Passiamo oltre. Testoni, sebbene abbia fatto dire dei terribili spropositi sull'automobile alla

sua *Caterina*, ha coperto pudicamente col suono d'una tromba d'automobile certe micidiali fredde d'una sua commedia sportiva.

Giannino Antona Traversi annovera l'automobile fra i suoi trenta milioni d'amici.

Edoardo Scarfoglio, quando non è in *yacht*, dirige il *Mattino* e scrive i suoi *Tartarin* da una 60 cavalli.

E che dire del barone Alberto Franchetti? Egli è il prototipo del musico automobilista. Non saprebbe comporre un'armonia senza sentire il ronzio del motore. Ci sono infatti dei momenti, nella musica della *Germania*, di vero automobilismo...

C'è un solo grande artista che va poco in automobile: Caruso. Ma v'è una ragione speciale. Invece di stringere fra le sue dita la *pera morbida* d'una tromba d'automobile, egli preferisce stringere qualch'altra cosa più morbida ancora. Quando Caruso avrà perduto il vizio di pizzicare, credetelo pure, afferrerà il volante.

Così stando le cose, non c'è più da meravigliarsi se Francis de Croisset, il valoroso commediografo parigino, che tutti conoscono, si è fatto meccanico, e, come si vede nella nostra vignetta, si è esercitato per parecchi giorni a condurre una 100 cavalli, prima di accingersi a scrivere la commedia sportiva *Le circuit*, che si rappresenta attualmente alle *Variétés*.

Morale: artisti, fatevi *chauffeurs*... Così, invece di essere rapiti in estasi dinanzi ai vostri capo-



Gli italiani in Francia. — Il giovane campione Oliveri, che al velodromo di Marsiglia ha fatto ripetutamente trionfare i colori italiani.



Gli italiani in Francia. Aldo Bettini, che tanto si distinse nell'ultimo Giro di Francia.

lavori, potrete sempre, a peggio andare, rapire in automobile qualche bel capolavoro femminile: per esempio, qualche bella marchesa.

Giovanni Corvetto.

Al Velodromo di Marsiglia

(Nostra corrispondenza particolare di A. V.)

Le Grand Prix d'automne.

Una splendida giornata di Sport — Dupré l'eroe del giorno — Dupré-Delage « l'équipe-reine » trionfa facilmente — La sfida (amateurs) lanciata dall'italiano Giuseppe Oliveri... raccolta dai francesi Guillaume e Tridon — Il n'y pas de mèche... i muscoli dell'Oliveri hanno il sopravvento — Polemica... in istato acuto.

La solerte Direzione del Velodromo invitava, domenica 1° novembre, il pubblico marsigliese ad una riuscitissima riunione, alla quale presero parte corridori di Francia, fra i quali nientemeno che Dupré, non solo campione di Francia... ma campione del mondo... Delage, Meurger, Pouchois, vincitore quest'ultimo del « Grand Prix de Paris » del 1908.

La parte del leone toccò... *va sans dire*, a Dupré, il simpatico figlio di Rouen, che trionfava facilmente, nella finale, contro avversari temibili e valorosi quali Delage, Meurger e Pouchois. Applausi fragorosi accolsero il campione di Francia che portò seco... birbone... il « Grand Prix de Marseille ».

Meurger, apparentemente stanco, oppose tuttavia una resistenza ammirabile al Dupré, terminando la corsa ad una lunghezza appena. Questo è il

più bell'elogio che gli si possa fare, tanto più ch'egli aveva alle calcagna due avversari assai temibili. Pouchois e Delage non furono all'altezza dei loro muscoli e del loro *entrain*... ma future vittorie loro saranno certamente riserbate, perchè entrambi sono corridori tenaci e di valore.

L'*Handicap* vide ancora la maglia tricolore a sorpassare il *Poteau*. Spettacolo magnifico e, a dir vero, fu la più bella corsa della giornata! Quali sforzi di acrobatica e di energia ebbe a fare il bravo Dupré... sforzi che gli valsero lunghe calorose ovazioni.

Anche il nostro Bettini (italiano) raccolse larga messe di applausi, riuscendo secondo.

La corsa di *tandems* riuscì, come del resto si prevedeva, una vittoria dell'*équipe-reine* Dupré-Delage.

La sfida cortese, lanciata dall'italiano Oliveri agli avversari Guillaume e Tridon, convinse tosto il pubblico marsigliese che non si deve mai scherzare contro i muscoli italiani.

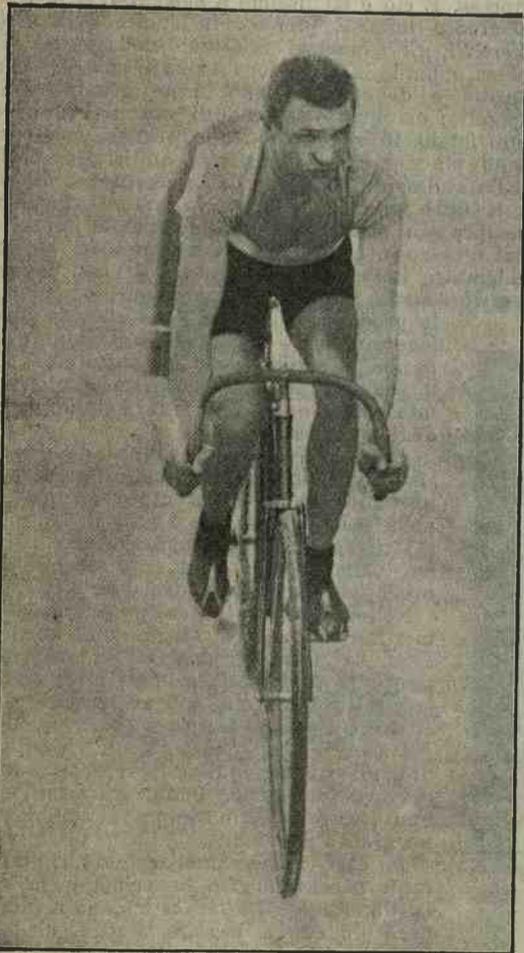
Oliveri si mostrò superiore ai suoi avversari (entrambi corridori di taglia) e coll'ottenuta vittoria, egli rientra ora tranquillo, in Italia, a compiere il suo dovere di soldato, nelle file dell'esercito italiano.

Nel mondo commerciale sportivo

*** Il ricco catalogo delle selle Middlemore. — E' noto che chi rappresenta in Italia queste selle famosissime per bicicletta, sia la ditta Camillo Oggioni di Milano, via Lesmi, 9, ma ciò che non è da tutti saputo, gli è la scrupolosità con la quale la famosa casa inglese, coi suoi due colossali stabilimenti di Coventry e di Birmingham, accudisce alla fabbricazione di queste selle meravigliose, cominciando a conciarsi essa stessa le pelli necessarie. Ne succede che non esce un millimetro di pelle lavorata, senza che sia scrupolosamente vagliato pezzo per pezzo. Ne succede quindi che le selle sono fornite di una pelle morbida ed elastica che è una perfezione, tanto che i più conosciuti campioni hanno di colpo abdicato alle loro selle primitive per adottare quelle più vantaggiose di Middlemore.

Fra questi corridori troviamo il famoso astigiano Gerbi, il popolare campione italiano della strada; il valoroso Cuniolo di Tortona, che può ben dirsi il più forte pedale italiano; i fratelli Azzini, Beni, Canepari, Galletti, Ganna, Pavesi, Rossignoli, Sivocci, ecc.

La fortuna di Middlemore è quindi assicurata.



Dupré, campione di Francia, che vinse recentemente il « Grand Prix de Marseille ».

S.P.A.

SOCIETÀ LIQURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Anonima — Capitale Lire 4.500.000 — Versate Lire 4.050.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).

Chassis da città e da gran turismo a 4 e 6 cilindri - Omnibus e Camions d'ogni tipo.

La S.P.A. sono le più belle e perfette vetture - Semplici - Robuste - Silenziose - Costrazione accorata - Materiale sceltissimo