

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrobatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Pielismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta,

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

in Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
Estero " 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

I CAMPIONI INTERNAZIONALI DELL'AUTOMOBILISMO

(Dalla Galleria artistica della "Stampa Sportiva,,).



L'automobilista francese Duray, vincitore del Circuito delle Ardenne (1906).

SAN GIORGIO

AUTOMOBILI

Motori

GENOVA

a 6 Cilindri

VEETURE
CARRI, FURGONI
IMBARCAZIONI
YACHTS
SOTTOMARINI



Il Motore NAPIER, riprodotto in Italia dalla Società **SAN GIORGIO**, è stato il primo motore costruito con 6 cilindri.

Già nel 1902 guadagnò la Coppa GORDON RENNETT.

Da allora è stato di anno in anno migliorato ed innumerevoli sono le vittorie che ha conquistato sui più celebri circuiti di corsa.

Il Motore NAPIER, riprodotto dalla Società **SAN GIORGIO**, è l'unico che conti quattro anni di perfezionamento.

Tanto valsero i brillanti risultati dati da questo motore che, unico di tal tipo, si è imposto su quelli delle principali fabbriche che oggi iniziano la costruzione dei motori a 6 cilindri.

Stabilimenti:

Sestri Ponente (*Châssis e Carrozzeria*).

Pistoia (*Veicoli Commerciali*).

Spezia (*Cantiere Navale*).

GENOVA

Piazza Marsala

- GARAGE SQUAGLIA -

GENOVA

Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO

Motore a sei cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel. *Plancha* e *Capot* in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1007: 40|48 HP - L. 25.000

Châssis LA BUIRE

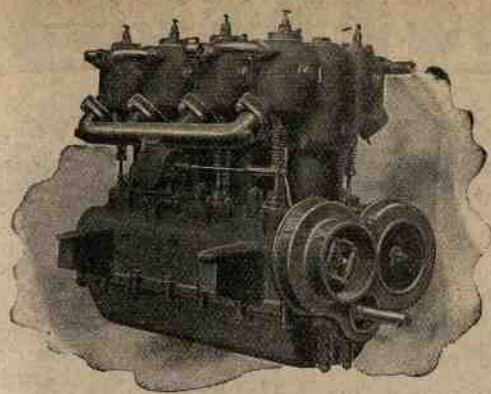
con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

12|16 - 22|30 - 35|45 HP

Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

Rappresentanza Generale d'Italia.



I Motori "ASTER,, Marca mondiale non ammettono confronti

PER RENDIMENTO E MATERIALE
PER CONSUMO MINIMO
E PER DURATA

Per Automobili - Imbarcazioni e Gruppi Industriali

Milano - SOCIETÀ ITALIANA DEI MOTORI " ASTER ,, - Milano

→ Via Monte di Pietà, 16 ←

La MOTOSACOCHE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

esponde allo **Stand N. 5** del
Salone automobilistico di To-
rino i suoi splendidi Modelli.

Specialità per Vulcanizzazione



Fabbrica Italiana
Coperture Antislittanti Imperforabili
BREVETTATE

GIUNTINI e C.

Via Ricasoli, 12 - **Firenze**

Il nostro protettore di cuoio
armato perfezionato è in-
superabile.

PREZZI MITI

Chiedere listino

Visitare al Salon di Torino lo STAND N. 54 Automobili - Catene - Antidérappant

Agenzia Automobilistica:

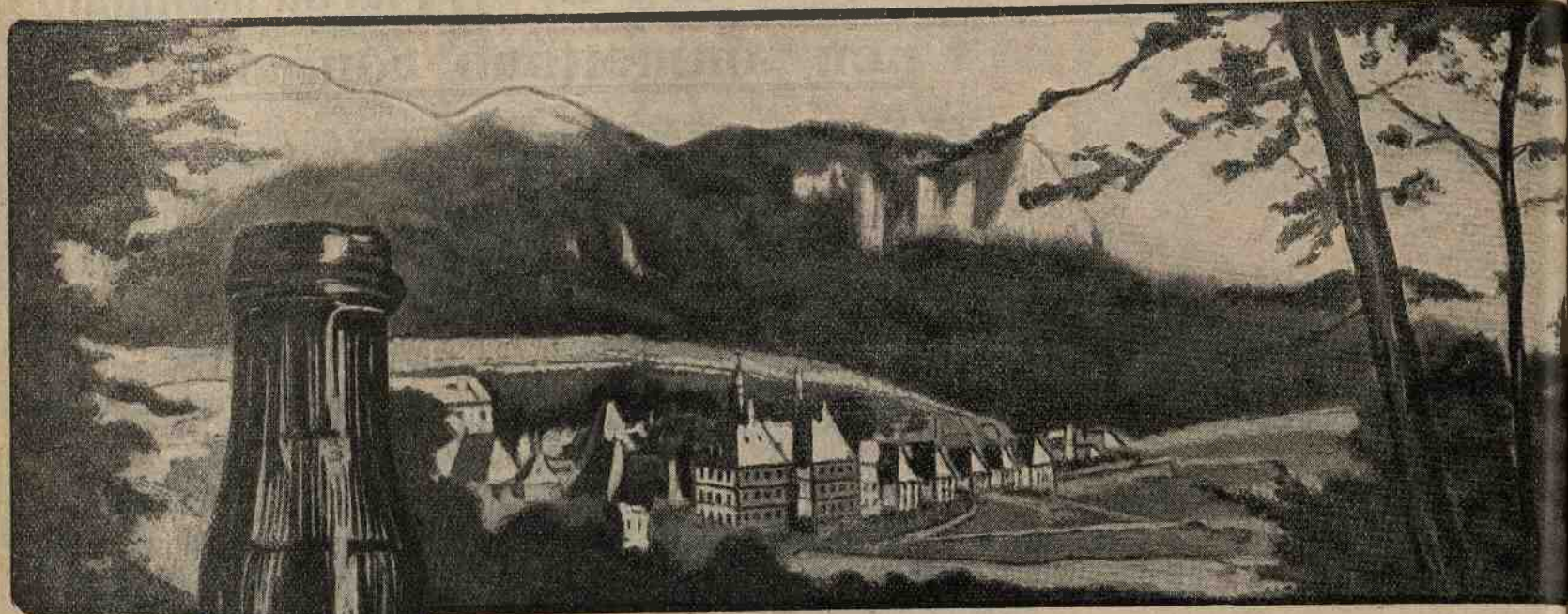
Marquart

MILANO

Via Francesco Melzi, 3

(Arco del Sempione).





C'est en France seulement, avec des eaux-de-vie françaises, avec les plantes récoltées dans les jardins et sur les montagnes pastorales du domaine de la "GRANDE-CHARTREUSE" puis employées aussitôt cueillies, qu'on peut obtenir la liqueur connue dans le monde entier sous le nom de

**LIQUEUR FABRIQUÉE
A LA GRANDE-CHARTREUSE**

Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer la liqueur dont le flacon est reproduit ci-contre, aux marques françaises & étrangères qui ne sont que des imitations de la

"CHARTREUSE"

CORSO VITTORIO EMANUELE
TURIN.
86

**GRANDE
CHARTREUSE**

**EXIGER
LA BOUTEILLE
ET LA MARQUE**

L. Garnier

(11-17 febbraio 1907)

Il tiro al piccione di Bassano

La giornata piovosa del 27 gennaio, che causò il rinvio della gara, fu compensata da quella del giorno 3 febbraio veramente splendida.

Nella villa del cav. Rossi, a circa 3 km. da Bassano, in mezzo ad una prateria che sembra fatta apposta per una gara di tiro; circondati tutt'intorno dall'ippodromo, che ricorda i continui trionfi del fortunato proprietario, e da un panorama splendido di verde che fa corona all'austero palazzo dell'antica Casa Corner, la gara di tiro al piccione non poteva riuscire più divertente.

Entrati, quali rappresentanti la *Stampa Sportiva* all'inizio dei tiri eliminatori del dopo pranzo, sappiamo che il tiro di prova eseguito al mattino venne diviso tra i sigg. Oniga conte Gilmo, Rosin Antonio e Monti Giovanni, e compiacendoci del numero inaspettato degli iscritti pel tiro generale, prendiamo nota così alla sfuggita di alcuni e cioè dei signori: Favero, Marconi, Longega, dott. Maffei, Spagnolo, Rosin, Gasparini, conte Oniga, Monti, Fabris, Marmolada, Rossi, Dalla Valle, Bordignon, Ziliotto, Toso, Bertuzzo, Colbacchini, dottor Bertoncetto, Giacomini, Busetto, Bortoli, ecc., che vengono divisi in 4 squadre che essendo però facoltativa una 2ª iscrizione, riesce un totale di n. 43 iscrizioni.

Ed ora assistiamo, accanto al Giurì composto dei signori Longega e conte Oniga, allo svolgersi dei tiri: Il pubblico — giudice gratuito d'ogni divertimento — s'interessa molto.

I piccioni, provenienti dal colombofilo bolognese ed ora ammonticchiati nelle gabbie, vengono presi — poveri innocenti! — dalle mani brutali degli incaricati e condotti al patibolo in sostituzione continua di coloro che vanno ad aumentare la catasta dei cadaveri.

Rinchiusi nelle cassette a m. 25 di distanza dal tiratore, giocano alle volte a quest'ultimo dei brutti tiri:

— Pronti?

— Pronti!

— *Poule...* — la cella si apre, il condannato ne esce, ma, quasi presago del suo estremo momento, non vuol volare; lo si aizza scuotendo la cordicella o gettandogli delle palle, ma invano. Solo quando il tiratore, stanco, si rifiuta, esso allora — quasi capisca — allegro prende il volo... ma non si salva, no, poverino; altri cacciatori posti in agguato lo attendono. Laggiù in fondo i contadini — la nota comica d'ogni tiro — benedicendo il caso per loro fortunato, lo aspettano attenti. Si vedono tra gli alberi le lunghe canne dei rustici fucili ad avanzata — che servono nel 66 — disposti strategicamente in ordine sparso come in un campo di battaglia, e rintonanti d'uno sparo che sembra quello dell'artiglieria o di uno spettacolo pirotecnico. E in questa lotta di forze impari il povero piccione, vanamente illuso, se non va a morire



Interdonato, 2° nel tiro pel Grand Prix di Montecarlo.

delle ferite lontano, ricade pesantemente nella chiassosa prateria sfolgorante di sole, di verde, di gioia.

Ed ora ritorniamo alla gara. Dalla 1ª squadra riescono bene quotati ed ancora a gareggiare i signori Marconi Giovanni e Maffei dottor Filippo; dalla 2ª il signor Bertuzzo; dalla 3ª i signori Giacomini, Toso e Gasparini; dalla 4ª il signor Busetto, tutti con 6 piccioni su 6.

Comincia con le stesse regole e sempre vigente il regolamento di Milano, la decisiva.

Il 1° a scomparire è Bertuzzo, il 2° Giacomini; al terzo piccione rimangono in gara i sei premiandi. Ad uno ad uno Maffei, Marconi, Giacomini, prendono i loro posti di 5°, 4° e 3°, e siamo alla disputa più interessante del 1° e 2°, tra Toso e Busetto, i quali, sebbene stabiliscano la divisione delle 300 lire, gareggiano per il primato, il quale resta definitivamente al signor Toso Eliseo. Riassumendo, i premi del *Tiro Ippodromo* andarono così divisi: 1° Toso Eliseo, con 13 piccioni su 13; 2° Busetto Nico, con 12 su 13; 3° Giacomini Attilio, con 10 su 11; 4° Marconi Giovanni, con 9 su 10; 5° Maffei dott. Filippo, con 8 su 9.

Per ben finire la gara havvi infine N. 3 *Poules* libere, le quali danno questo esito: 1ª divisa tra Marconi, Toso e Dalla Valle Gino; 2ª Toso; 3ª (*poule* doppietto) Dalla Valle Gino.

E così la festa si chiude, lasciando dietro di sé lieto ricordo dell'opera encomiabile della Società Tiro a volo Bassanese, e del cav. Rossi, che, gentilmente mettendo a disposizione la sua prateria, la rese più signorile.

Bassano Veneto.

ELLEBBI.

Il Grand Prix di Montecarlo

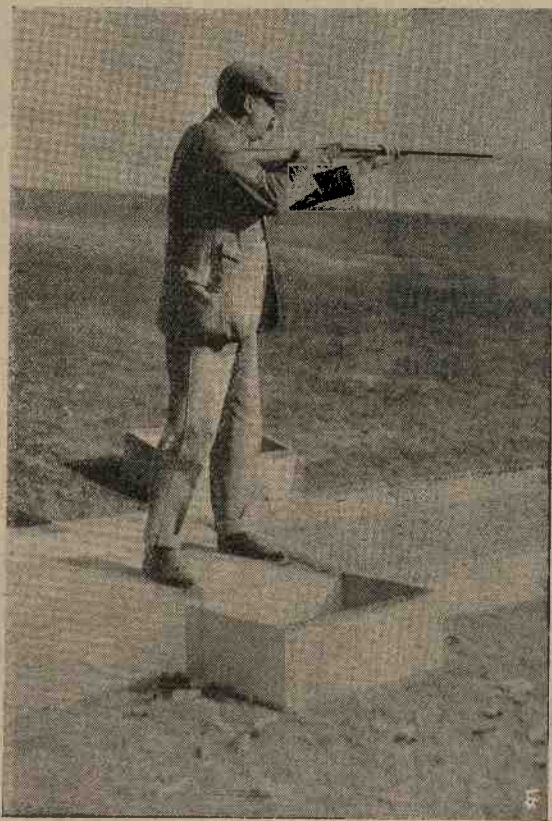
Il *Grand Prix* del tiro al piccione, che tutti gli anni riunisce a Montecarlo i migliori tiratori del mondo, è stato vinto dal campione inglese Hall.

I partecipanti erano 154. Il signor Hall uccise dodici piccioni su dodici, vincendo il primo premio, e cioè L. 24.848 ed un oggetto artistico, e battendo Roberts (inglese). Interdonato, Schiannini (italiani) ed il conte Trauttmansdorff (austriaco), con 11 su 12.

Il secondo premio, di L. 19.329, fu diviso fra Roberts ed Interdonato, con 14 su 15.

Il terzo, di L. 5443, venne diviso fra il conte Trauttmansdorff e Schiannini, con 13 su 15.

Al *Premio di Montecarlo*, handicap, hanno preso parte 125 tiratori. Rimase vincitore il signor Braio, che a 23 metri uccise 14 piccioni su 14, vincendo 5122 franchi e una medaglia d'oro. Riuscì secondo il conte Appony che a 25 metri e mezzo ne uccise 14 su 14, vincendo 4122 lire; terzo Marley a 26 metri e un quarto, 11 piccioni su 12, franchi 4122; quarto conte Hoyos a 25 metri e mezzo, 9 piccioni su 10, franchi 1829; quinto barone Lo Monaco a 24 metri e tre quarti, 8 piccioni su 9, franchi 1000.



Hall, vincitore del Grand Prix di Montecarlo 1907.

GUSTAVO VERONA.

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli né pannes, adottate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

Cartouche,
Trasmissioni,
Scappamenti liberi,
Filtri, Leve,
Fischi, Manette

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets

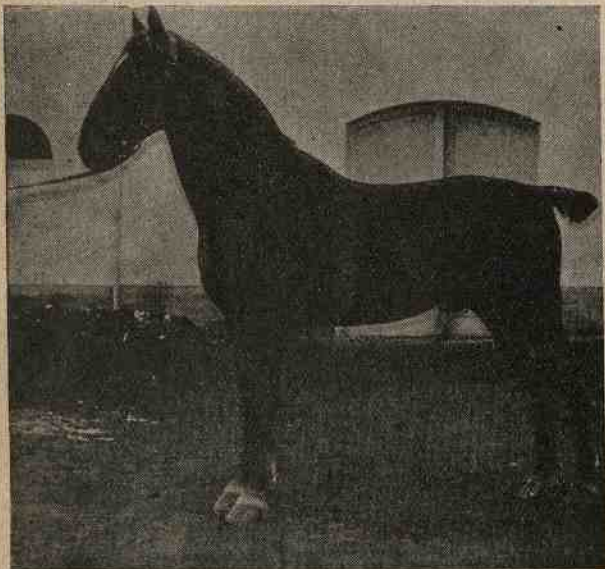
E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:

MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

Il deposito stalloni di Reggio Emilia

Gli stalloni governativi, puro sangue, *Hackney Olydesdale*, arabi, anglo-arabi e brabantini, importati recentemente, hanno destato, per il loro valore, un interesse straordinario nel mondo sportivo. Non potevo quindi lasciarmi sfuggir l'occa-



Workman, *Hackney* è un puledro di 3 anni, elegante, robustissimo, che promette di diventare una meraviglia; alto 1,71.

sione favorevole di visitarli prima della loro destinazione nelle diverse stazioni di monta.

Ad un invito cortese del capitano Palermo io risposi partendo per Reggio in compagnia di alcuni *sportsmen*. Il marchese Talon, noto proprietario della Razza Volta, che desiderava conoscere da vicino i tre puro sangue, e specialmente *War Wolf*, doveva essere della partita; ma, per un incidente improvviso, fu costretto a malincuore di rinunciare alla gita. Il capitano Palermo ci attendeva alla stazione; di là ci di-

rigemmo immediatamente al deposito. Uomini e cavalli erano già pronti: non vi era tempo da perdere se volevamo passar in rivista tutti i 105 stalloni esistenti al deposito.

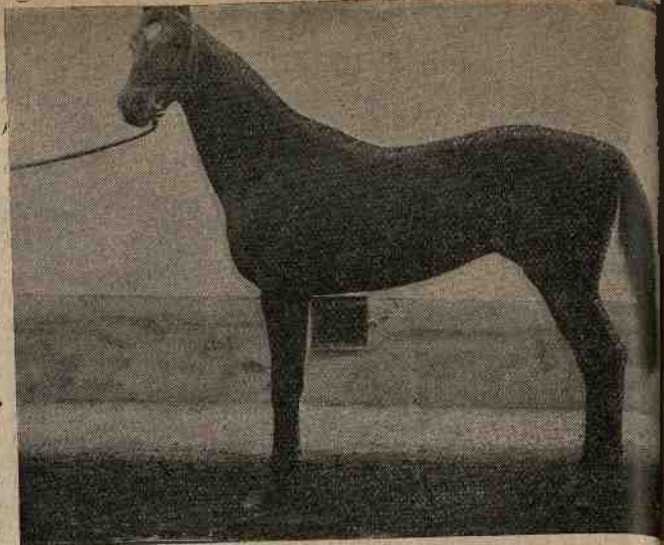
— Da dove vogliamo cominciare? — ci chiese il capitano.

— Dal puro sangue — risposi io, che desideravo vivamente rivedere *Signorino* e *Genial*, mie vecchie e gradite conoscenze.

Ero stato presente alla bellissima corsa fatta dal figlio di Signorina nel Derby d'Epsom, ed avevo visto *Genial* a Chantilly, il giorno del Jockey-Club, leggermente attaccato dalla morva, passeggiare nel paddock pochi momenti prima della grande corsa, in condizioni poco soddisfacenti, che non gli avevano permesso di difendere nel Derby i colori della sua scuderia.

Genial (da Callistrate), baio oscuro lucido, un mantello meraviglioso, con due balzane marcate, alla destra anteriore e alla sinistra posteriore, e una leggera balzana alla destra posteriore, è alto al garrese 1,59; il suo stinco misura cm. 19,2; una piccola stella in fronte. Di larga intellatura, reni corti e potenti, groppa ben distesa, posteriore solido e ottimi appiombi, *Genial* vi dà subito l'impressione di uno stayer, anche se le sue performances su percorsi severi non fossero note. Nell'insieme è un complesso armonico, per quanto manchi un po' di distinzione nell'attaccatura del collo e nella linea della spalla che piuttosto

recede, sia pure a beneficio dei reni, ma che toglie alla silhouette del cavallo il senso squisito e perfetto dell'eleganza. Ad ogni modo è un soggetto ammirevole e degno della considerazione che i competenti gli accordano. *Genial* ha galoppato bene su tutte le distanze, dimostrando di avere le qua-



Burthe, puro sangue anglo-arabo, nato nel 1903; corse sei volte: quattro volte 1°, due 2°; ha linee elegantissime e grande slancio nell'andare.

lità necessarie per un cavallo da corsa: buon ottimo carattere, fondo e velocità.

Dopo *Genial* comparve *Signorino*, un po' più quieto; non vi parlerò di questo cavallo, la cui effigie è già apparsa sulla *Stampa Sportiva*; è soltanto che quantunque in condizioni sommarie il pelo ruvido, la pancia cadente, propria del cavallo che non ha avuto da tempo assidue cure, l'aspetto è quello di un soggetto di classe. La raffinatezza del puro sangue



I puri sangue e gli « Hunters » in Inghilterra nel 1906. Merry-Matchmaker, stallone « hunter » di sir Waller Gilbey, Bart di Elsenham.

spicca nettamente dalle linee di questo stallone; è alto m. 1,60 al garrese, con una spalla forte e ben sviluppata, cui si attacca il collo con una certa leggerezza, il torace è ampio, e l'anteriore solido e piazzato (il suo stinco misura 20,2). La schiena un po' allungata non è altrettanto seducente, ed il posteriore, dove appare la prima lesione per la quale il cavallo fu ritirato dalla pista dopo il Derby, accusa, a parer mio, al disotto del garetto non soverchia robustezza.

Di *War Wolf* si è detto un gran bene: forse è anche esagerato, per quanto le sue origini e veramente buone ed apprezzabili le sue performances.

A prima vista non mi seduce, e malgrado si possano trovare in un minuto esame dei buoni tagli, l'impressione generale è quella di un cavallo scurito.

Le sue mansioni non saranno troppo elevate; saranno dei tentativi per dargli qualche buona trice, ma si crede che il compito di *War Wolf* sia quello di riproduttore da incroci e in questo dobbiamo averlo utilissimo.

Presentati così con cenni fugaci i primi della troupe, dirò degli altri in forma collettiva, sia di offrire ai lettori della *Stampa* delle fotografie riusciranno molto più gradite delle mie parole.

Ad uno ad uno cisfilarono innanzi galoppanti da soldati abilissimi, esemplari di *hackney*, gli anglo-arabi svelti ed eleganti, un superbo *Olydesdale*, di struttura imponente, mo-

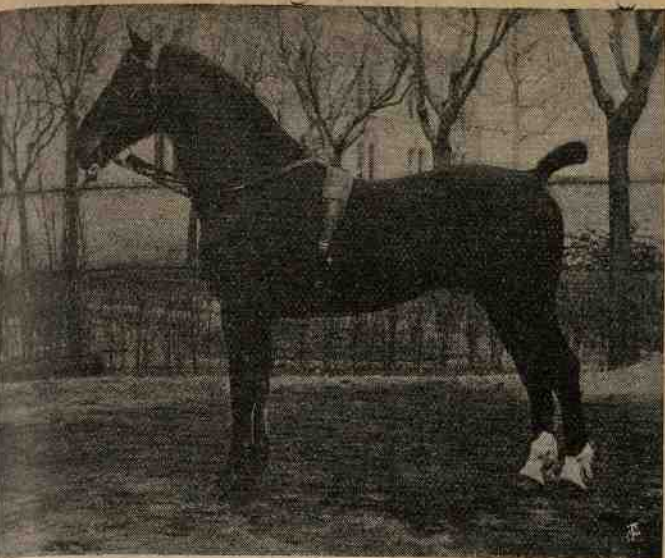


BICICLETTE e MOTOCICLETTE "STYRIA", della Styriafahrradwercke di Graz

Motociclette "REPUBLIC", della Fabbrica Laurin e Klement di Jungbunzlau - Marche di fama mondiale.

Vendita anche rateale qualora vengano offerte referenze di primo ordine.

Chiedere Cataloghi e Certificati, con riferimento al presente avviso, alla Ditta I. WOLLMANN - Padova - Rappresentante Generale per l'Italia.



Hockwold Jasper, Hackney di 5 anni, acquistato in Inghilterra, superbo di linee e di movenze.

quattro grandi balzane, i clyvelands poco piaciuti, ed i colossali Brabantini, Ardemesi, Boulonnais, da tiro pesante, fra i quali ammirammo il potente Bardin, carico di medaglie conquistato alle diverse Esposizioni, e il suo compagno Nicolet. Hackney, di tronco robustissimo, ma generalmente troppo pesante di collo, posato su gambe di acciaio, si muove di scatto e spiega l'azione quanto mai piacente; è il cavallo destinato a dare degli ottimi carrozzieri.

Di hackneys furono importati dal cav. Ranucci; gli anglo-arabi, provenienti dal Mezzogiorno della Francia, dai quali si otterranno dei buoni cavalli da truppa, si

Nel deposito di Ozieri, in Sardegna, è morto lo stallone governativo Kadikoi, puro sangue, nato in Francia.

Questo riproduttore era stato mandato da Pisa in Sardegna il 24 gennaio per decisione del Consiglio Ippico. Il conte Canavaro lo importò in Italia, acquistandolo per conto del Governo, al prezzo di L. 30.000, da Mr. Caillault in Francia nell'anno 1903.

Di mantello sauro, bellissimo nella struttura fisica, era figlio di Lutin (da Patriarche e Légitime) e Kara-Belnaia (da Atlantic e U. da Brotherto Strafford). Discendente dunque da Maid of Masham, aveva lo stesso sangue di Cyllene, Gulliver, Saint-Damien, Winkfield's Price, ecc.

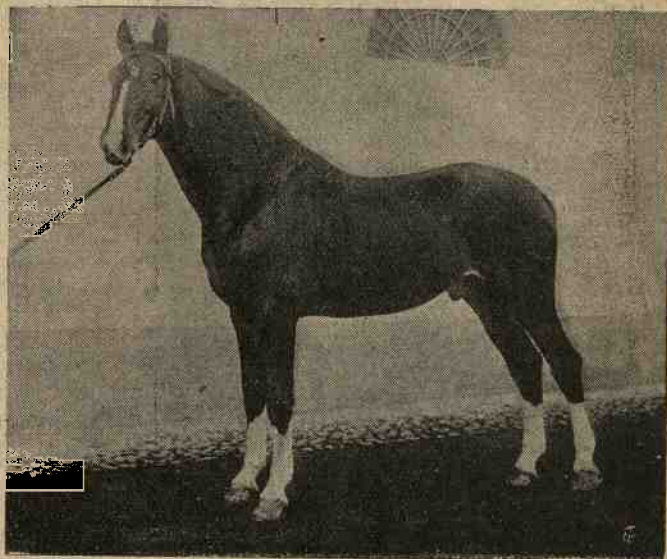
Nato nel 1898, aveva corso onorevolmente fino all'età di 5 anni, guadagnando oltre L. 100.000 di premi.

UNA DONNA JOCKEY

Mistress Maitland Alexander, una signora della miglior società americana, ha trionfato brillantemente a Pittsburg, in un sensazionale steeple-chase. Questo successo le ha però procurato delle serie noie.

SERIE
RUOTE LIBERE
BONZI & MARCHI - Via Cappellari - Milano

Come le inglesi dell'aristocrazia hanno recentemente voltato le spalle ad una delle loro



Freemason, anni 5.
Hackney, bellissime linee, andatura di eleganza inarrivabile.

Una simile indignazione reca meraviglia se si pensa che la moda, per le amazzoni, di montare a cavallo alla guisa degli uomini, è nata appunto in America, proprio fra le più aristocratiche donne della società di New York.

Pare, invece, che a Pittsburg le donne di mondo si attengano alla moda classica; e per protestare contro un'innovazione che giudicano scandalosa, esse hanno, di comune accordo, disertato la chiesa del reverendo Maitland, marito della leggiadra jockey.

Questo ostracismo ha lasciato assai indifferente mistress Maitland, che è assai bella e che possiede parecchi milioni.

Uno sportsman italiano

Il noto sportsman signor Alfredo Vonwiller, che, insieme al tenente Cianetti, vinse il secondo premio nell'ultima grande ascensione aerea di Francia, ha chiesto ed ottenuto con recente Decreto Reale la cittadinanza italiana. Il Vonwiller è uno dei soci più appassionati della caccia alla volpe e della caccia al daino, ha montato in corsa ed è proprietario d'una buona scuderia di puro sangue, ha partecipato alle gare di tiro al piccione a Montecarlo e da noi, è in una parola, un vero sportsman.

L'abbonamento alla
Stampa Sportiva
(edizione comune) costa
L. 5 all'anno.

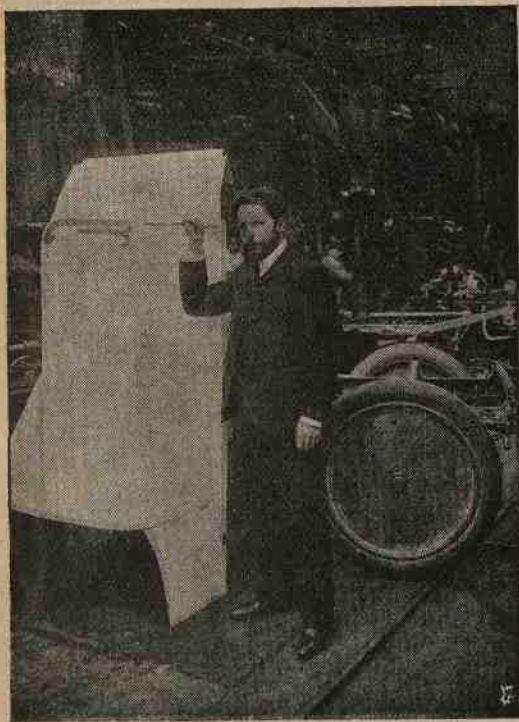


Bologna, 1° febbraio.

Hector.

I puri sangue e gli « Hunters » in Inghilterra nel 1906. — Battlement, stallone puro sangue appartenente al maggior generale Jago Trelawny.

Impermeabili Specialità per Automobilisti
Manifattura **F. N. AGGONCIAMESSA & C.** Confezioni Sportive
TORINO - Via Cavour, 12 - TORINO



Il giorno 11 febbraio è morto a Parigi il sig. Leone Serpollet, il noto ingegnere costruttore della celebre vettura a vapore che porta il suo nome. L'ing. Serpollet è morto in seguito ad un cancro al fegato.

Le grandi prove italiane del 1907

I lettori avranno notato come la *Stampa Sportiva* di tutti i grandi avvenimenti automobilistici ne segue minutamente l'organizzazione.

Due numeri addietro descrivemmo ed illustrammo il circuito di Brescia, nell'ultimo c'interessammo a lungo dei circuiti francesi e della Coppa dell'Imperatore; oggi il compito nostro è rivolto allo sport siciliano, alle iniziative dei benemeriti organizzatori palermitani, a quell'avvenimento che prende il nome da uno dei più illustri *sportmen* d'Italia, il cav. Vincenzo Florio.

Pubblichiamo la pianta del nuovo circuito siciliano riproducendo una bellissima descrizione che ha compilata di questi giorni il collega Renzo Miotti per la seconda puntata del bollettino del Moto Club d'Italia:

« Tra poco, nella terra che il valente Nitti, con coraggio altamente civile e con acume d'intelletto, rivelò come terra sfruttata, anziché sfruttatrice dell'economia e del bilancio nazionale, avremo la prima grande riunione segnata dal calendario automobilistico, destinata a persuadere quelle simpatiche popolazioni dell'importanza che può assumere il nuovo

fattore economico industriale nella loro vita di relazione, e nello sviluppo delle locali e naturali risorse.

« Ma se lo studio critico del sociologo napoletano servi a dissipare l'equivoco su cui si era svolto un così lungo periodo della nostra vita nazionale, ed a richiamare l'attenzione del Governo sulle reali condizioni dell'isola, la sola virtù di un altro uomo, che ama il proprio paese con tutta la forza del suo intelletto e con tutta la larghezza di vedute che gli consente la signorilità dell'animo, seppe completare il miracolo, sciogliere cioè la diffidenza che ostacola la logica ragione, ed indurre il capitale a volgere lo sguardo all'isola del sole, all'isola raggiante per gli splendori di un cielo meravigliosamente azzurro, per gli incanti di un mare squisitamente glauco. Così nella misteriosa terra tutta fremiti e silenzi, tutta poesia selvaggia di ricordi e di leggende, ove le passioni assurgono qualvolta a tragiche visioni, e l'ospitalità risente ancora della poesia gentile del chi dona pel piacere di donare, quasi rigogliosa affermazione di vita nuova, il giocondo teuf-teuf delle macchine possenti ritornerà pel circuito siciliano, dalla marina oltre Termini Imerese, su, su, per le Madonie, i sacri, boscosi monti dell'isola.

« Ritornerà a risvegliare le sopite echi smarritesi nei naturali anfiteatri, nella landa interminabile che mena a Cerdà, salirà fra pascoli erbosi a ridosso del monte Sciarra, ove, tipico per i ruderi dell'antico castello saraceno, sta appollaiato Caltavuturo, risuonerà sopra i valichi di Xiremi (m. 880) e di Donalege (m. 820), per lasciare a sinistra la città di Polizzi, dal castello normanno, dal lusinghiero appellativo di « Generosa » col quale Federico II, grazioso cavaliere d'animo e d'intelletto, la distinse per il suo disprezzo al feudalismo e per il suo amore alle libere istituzioni. Il vittorioso teuf-teuf, dominatore del tempo e dello spazio, eromperà in Castellana, e per i dolci declivi ubertosi di vigne e di oliveti, sempre salendo, dirà a Petralia Sottana come la ricca e feconda attività dei suoi abitanti meglio risponda alle nuove forme di vita dell'oggi, forse più agitata e febbrile, ma, per certo, migliore di quella di ieri.

« Petralia Soprana, più su, più in alto, silenziosa e raccolta nelle sue vie strette e tortuose — i cui palazzi antichi e severi portano intatta a traverso i secoli l'impronta medioevale, come e più ancora delle caratteristiche città dell'Italia di mezzo — non sarà scossa da alcuna eco sonora: l'automobile non turberà la vita semplice delle leggiadrissime e rinomatissime Petralesì, ma per il lungo tratto pianeggiante che dà al bivio di Ganci si lancerà alla salita massima, alla Portella del Bifolco (m. 1120). Di là a precipizio verso Geraci — dall'alta rocca ove nereggiano le rovine dell'antico castello dei feudatari, conti di Ventimiglia — eppoi, sempre più celere, sempre più celere sui pendii del Monte Miccio, ove il grido di allarme, simile a

..... « suon di tartarea tromba »

dirà l'inabissarsi della macchina roteante, giù per la rapida china, nella visione di immense secolari foreste di sugheri, giù, giù, in un baleno, a settecento metri di slivello per risalire tra una serie di poggi deliziosi alla normanna Castelbuono, dominata dalla massa imponente del suo castello, antico e glorioso feudo dei Ventimiglia. — Avanti, avanti. — Fra le stornire dei castagneti il canto trionfante del lavoro e del progresso risuonerà strano sotto le volte del monastero di Santa Maria del Porto, lascerà eco di nota mondana in quelle ormai silenziose di Santa Maria di Liccia, e quasi consapevoli del contrasto stridente fuggirà ad Isnello, ricca di diciotto chiese sonnolenti e di foreste secolari. Il possente motore

spingendo la macchina urlante, sempre più forte valico di Mongerrati, in conspetto di un indescrivibile panorama, toccherà il bosco dell'Alloro, avrà saluto del simpatico e ricco borgo di Collesano, dalle acque mormoranti, dai boschi profondi e dalle preziose opere architettoniche — fra le quali il Castello — tratto a prima ruina dal terremoto del 1693 — a fremere il monte che fu probabile sede dell'antichissima « Paropo », città dei Siculi, e fra un quadro superbo, un degradare continuo di monti, di colli, di poggi ubertosi ed un serpeggiare di acque lontane darà un saluto al recentissimo Campofelice, al monte al confine delle Madonie per balzare sul lungo tifilo di Bonfornello che costeggia la riviera.

« E di fronte alle tribune scroscianti per gli applausi della più fantasiosa italica gente e di quella costopolita colà convenuta, dirà dei nuovi dubbi, delle nuove ansie, delle nuove lotte dell'oggi; lotte che società nel suo continuo evolversi in una più unità di fede civile ha sostituito ai conflitti sanguinosi del ieri, ancor troppo recenti per esser posti oblio. » R. M.

Il Comitato delle feste di Palermo ha ricevuto, per la Targa Florio, anche l'iscrizione di una vettura Bayard-Clément. Tutte le grandi marche francesi partecipano a questa importante corsa, ed altre iscrizioni sono alle viste di Case tedesche ed inglesi.



La coppa per il campionato di foot-ball delle terze squadre.

Si prevede che alla fine di marzo le iscrizioni saranno il numero di 80.

Il giorno 8 fu di nuovo a Brescia una Commissione dell'Automobile Club di Milano, nelle persone del marchese Soragna e del dott. Gildo Guastalla, continuare le trattative relative alla questione del traversamento della linea ferroviaria Brescia-Venezia. La Commissione ha conferito a lungo anche con il Sindaco avv. Orefici. A quanto ci viene assicurato si può dire definitiva la soluzione mediante un passaggio laterale alla strada provinciale mantenuto ed approfittando del letto attuale del Naviglio, quale verrebbe naturalmente spostato.

Gli italiani al "Grand Prix", francese

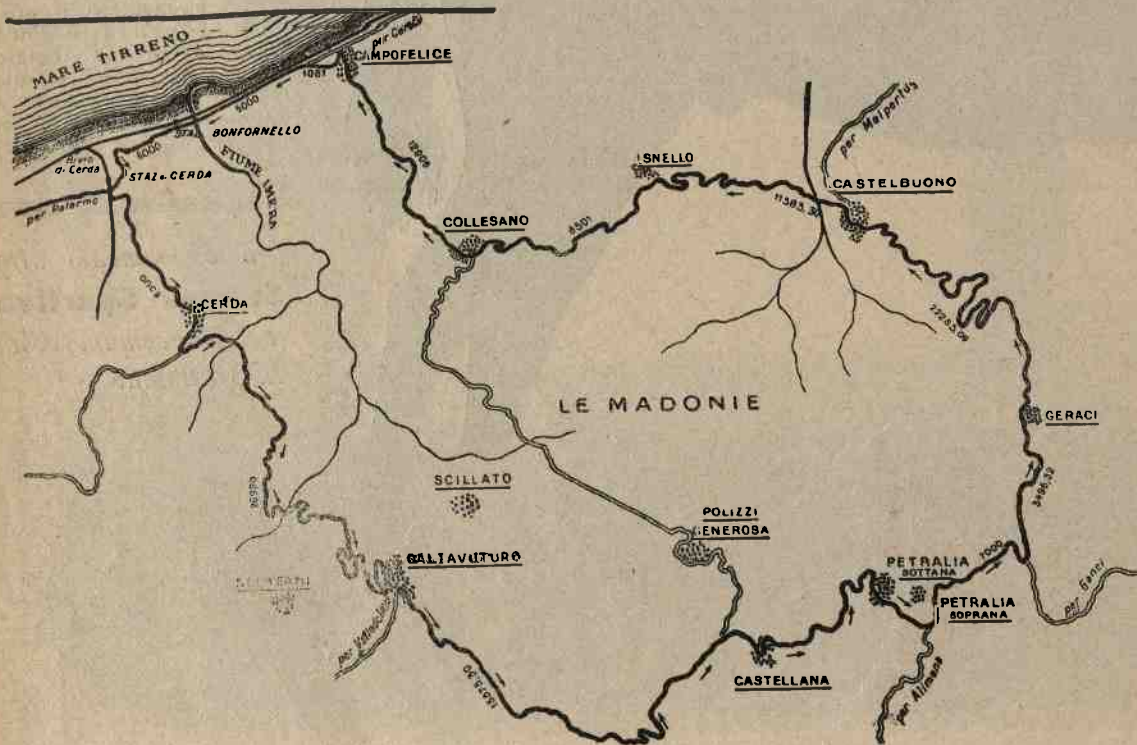
Chiuse le iscrizioni a tassa semplice al nuovo avvenimento automobilistico francese dell'anno, due nomi di case italiane sono nella lista dei concorrenti: *Aquila Italiana* e *Marchand*.

Di questa si sa che farà correre una vettura motore ad 8 cilindri, condotta dal ginevrino Duvernoy, entrato in questi ultimi tempi nella casa di Piaggio che ha preso appunto il nome di *Dufaux-Marchand*.

Dell'*Aquila Italiana* non avendo notizie precise siamo recati allo stabilimento di via Bonsignore, abbiamo trovato riunito buona parte del Comitato d'amministrazione nelle persone dell'ing. Cappadocchia, Pallavicino, avv. Bozzi, sig. Canzio, ed abbiamo visto quel mattacchione di Gigi Marsengo, grande motore delle alate *Aquile*.

Abbiamo così potuto sapere che l'*Aquila Italiana* nell'impossibilità di costruire un tipo di vettura corsa specialmente studiato per il *Grand Prix*, l'urgente lavoro di cui sono sovraccaricate le officine; per cui presenterà uno dei suoi chassis tipo commerciale, la 75 HP con motore a 6 cilindri.

Sarebbe suo desiderio di presentare 3 vetture, il regolamento della corsa consente, ma per ora può disporre che di una, avendo impegnati i 6 cilindri che produrrà prima dell'epoca della corsa. Alla fine sarà il noto corridore Teste od il Pichat, rappresentanti dell'*Aquila Italiana* per la Francia, che in



La pianta del Circuito per la Targa Florio.

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

" PERRY "

orni appunto hanno impegnato un lotto imponente di denaro. Consci dell'arditezza del loro atto e della difficoltà del cimento a cui si presentano, gli amministratori della casa torinese nutrono fiducia che la loro marca farà onore, benché abbia a lottare con quanto di meglio saprà produrre l'industria francese, specialmente preparata per la grande corsa. Alle due coraggiose nostre rappresentanti, *Aquila* e *Dufaux-Marchand*, i nostri migliori auguri. L'Autofilo.

Foot-ball

I Campionati nazionali.

Una sola partita, su quattro che dovevano effettuarsi, venne giocata domenica scorsa. Fu il match di girone finale fra i primi teams del *F. C. Torino* e dell'*Andrea Doria*, che ebbe luogo a Genova sul campo di Ponte Carrega. I lettori avranno già appreso dai giornali quotidiani l'esito di questo match. Nessun goal venne marcato, di modo che fu perfettamente fallita la nostra visione di una vittoria schiacciante della squadra torinese su quella genovese. Manteniamo però il nostro pronostico per il *retour-match* che si disputerà questa volta a Torino, dato il fatto che la partita giocata a Genova col solito vento e terreno infelice, e con soli 10 uomini in campo torinese, non ci ha per nulla dissuasi circa la superiorità del *F. C. Torino* sull'*Andrea Doria*.

Milano gli incontri fra le prime squadre del *Cricket* e dell'*U. S. M.*, e le seconde dell'*U. S. M.* e dell'*F. C. Ausonia*, causa il pessimo terreno non possono aver luogo. La saggia decisione, quantunque in sul principio dispiaciuta dal *Cricket*, fu presa dai due arbitri signori *Mano* di Torino ed *Angeloni* di Milano, che redassero il seguente verbale in proposito: « I sottoscritti arbitri per i matches del 10 febbraio, constatato che nonostante gli sforzi dell'*U. S. M.* per liberare dalla neve il campo, questo è in condizioni assolutamente impossibili per il regolare svolgimento dei matches; visto che la neve cade in discreta quantità, accennando a farsi più fitta, deliberano che i matches non abbiano luogo ».

Torino pure, il match fra la seconda squadra *entus* e la *Virtus* fu rimandato. Anche invece luogo un'amichevole partita di allenamento fra il *F. C. Torino* (seconda) e *Pro Vercelli* (prima). L'annuncio di questo match riuscì di grande sorpresa nel mondo sportivo torinese, conoscendosi il pessimo stato in cui si trovava il terreno del campo sportivo. Invece infatti si presentava come una vasta *patinoire* di ghiaccio dove l'acqua in certi punti formava con la chiglia dei veri laghetti. Una partita svoltasi in queste condizioni pochi amatori del gioco del calcio ci potevano dare. La seconda squadra del *F. C. Torino*, rinforzata di ottimi elementi in prima riga, apparve disorganizzata nella difesa. La *Pro Vercelli* invece si dimostrò una squadra vetta nel gioco di combinazione, e specie la sua ala d'attacco esplicò abilissimi passaggi come poche ne ci fu dato di ammirarne gli uguali. Nella prima ripresa i vercellesi marcarono 4 goals, strarandando subito la loro superiorità sulla squadra avversaria, tanto che si credeva in un *bis*, nella seconda ripresa. Ma non fu invece così. Il *F. C. Torino*, con una bella vivacità di gioco, riescì a segnare un goal, contro zero per parte della *Pro Vercelli*. La vittoria rimase in ogni modo, con 4 punti a 2, alla *Pro Vercelli*, la cui squadra si mostrò incontestabilmente superiore all'avversaria, e ben quotata per la sua vittoria in campionato 2° categoria.

Ricevammo una cortese lettera — emanazione del *F. C. Torino* — firmata: Schoenbrod, Dick e Bollinger, nella quale i suddetti signori, nella veste di consiglieri torinesi della *F. I. F.*, ribattono con brevi parole le asserzioni da noi fatte circa i Campionati nazionali, due numeri or sono in un trafiletto dal titolo: *Repetita juvant*.

Dice la lettera:

« Anzitutto in detto articolo si afferma che la Federazione non ha previsto la neve, nella compilazione



Un campione del Milan Cricket F. C.

del Calendario 1907, mentre basta osservare questo Calendario per capire che, appunto in previsione di impedimenti e di matches nulli, si è lasciato sempre a noi una domenica libera tra due matches ».

Noi sorvoleremo su questa osservazione per il semplice motivo che basta osservare il Calendario federale per vedere segnato un match ogni domenica, non importa se di 1° o 2° categoria alternativamente.

Ben sapendo poi che, interrotte le eliminatorie per una domenica, nella seguente non è né nell'interesse delle Società concorrenti, né cosa facile effettuare due partite nella medesima giornata, tanto più se sul medesimo campo non possiamo che confermare quanto scrivemmo, che cioè fu troppo matematico il computo del Calendario federale.

Prosegue inoltre la lettera:

« Inoltre l'articolista, portandoci per esempio la Svizzera, dice di non comprendere quali ostacoli vi siano per iniziare anche da noi i campionati in novembre.

« La ragione è semplicemente questa, che in Italia i giocatori del foot-ball sono in maggior parte studenti, i quali prima di novembre non tornano dalle loro vacanze, e chiunque s'intenda di foot-ball, sa che per presentare una squadra per il campionato occorrono almeno due mesi di allenamento ».

Noi ribatteremo semplicemente:

Non è vero che, per ora, i giocatori di foot-ball concorrenti ai campionati siano per la maggior parte studenti, perché le squadre iscritte, specie in 1° categoria, sono composte in gran parte di stranieri, racimolati molte volte con non lievi sacrifici finan-

ziari, e che per questa ragione devono ricompensare i mecenati di questo ramo di sport giocando, volentieri o nolenti, durante tutto il periodo dei campionati.

Ma anche lasciando queste considerazioni, noi non esitiamo a affermare che i *foot-ballers studenti* preferirebbero assai cominciare i campionati alla fine di novembre che non ridursi alla fine di maggio, sotto gli esami, a giocare svogliati sotto l'incubo degli studi che richiedono lo sforzo finale, e sotto un sole maledettamente caldo che sulle *pelouses* non attirerà neppure più lo scarso pubblico che pur adesso ci onora sovente della sua presenza.

Donde nuovamente ci manteniamo nella nostra persuasione che i Campionati dovrebbero venire iniziati sulla fine di novembre od ai primi di dicembre, quando tutti i giocatori, da più di un mese, sono già ritornati in città, e molti di essi hanno già preso parte alle gare per le varie Coppe che s'usano disputarsi per l'appunto nei mesi di settembre ed ottobre.

La questione dell'allenamento passerebbe così in seconda linea, dappoiché, se una squadra si presenta ad una gara in ottobre, vuol dire che in dicembre sarà più che allenata.

E veniamo alla chiusura della lettera:

« Venendo poi all'ultima osservazione dell'articolista, ci permettiamo di mettere in dubbio che dei clubs di foot-ball l'abbiano incaricato di domandare che il Calendario sportivo sia compilato dai delegati, poichè nell'ultima seduta dei delegati si elesse un Consiglio direttivo, l'unica mansione del quale è di compilare il Calendario e regolamento speciale ».

Noi rispondiamo affermando che ci furono mosse lagnanze da alcuni competenti di un *F. C.* perchè il Calendario venne esclusivamente compilato dal *C. D.* della *F. I. F.*, e che un'altra volta la questione verrà portata in seno alla Federazione stessa e, non ne dubitiamo, verrà trovata giusta per le osservazioni appunto che facemmo nell'articolo... incriminato.

E facciamo punto fermo.

L'Associazione del Calcio Vicentina.

L'A. C. V. venne fondata nel 1902 per iniziativa del prof. A. L. Scarpa, e di alcuni giovani studenti. Riuniti gli elementi per comporre una squadra, questa vinceva nel 1903 il campionato vicentino. Poco dopo batteva la *Reyer* a Venezia, incontrandosi poi col *Milan Cricket*, dal quale veniva bensì sconfitta, ma istruita nella tecnica del giuoco. Nel settembre dello stesso anno i vicentini presentarono al concorso di Bassano due squadre, ma per lo sbaglio di mescolarne i giocatori, perdettero il Campionato Veneto.

Dopo questa sconfitta un pungiglio di rivincite invase i giocatori dell'A. C. V., che, datisi ad un razionale allenamento, battevano nell'aprile 1904 la Società di Padova con 9 goals ad uno, incontrandosi poi nel maggio nuovamente con la *Reyer* per il Campionato Nazionale Ginnastico di Firenze.

Questo match Vicenza-Venezia fu accanitissimo e terminò con la vittoria di Vicenza con 8 goals ad 1. L'A. C. V. ebbe così l'onore di rappresentare il Veneto al concorso di Firenze, dove rimase soccombente di fronte all'*Andrea Doria* di Genova.

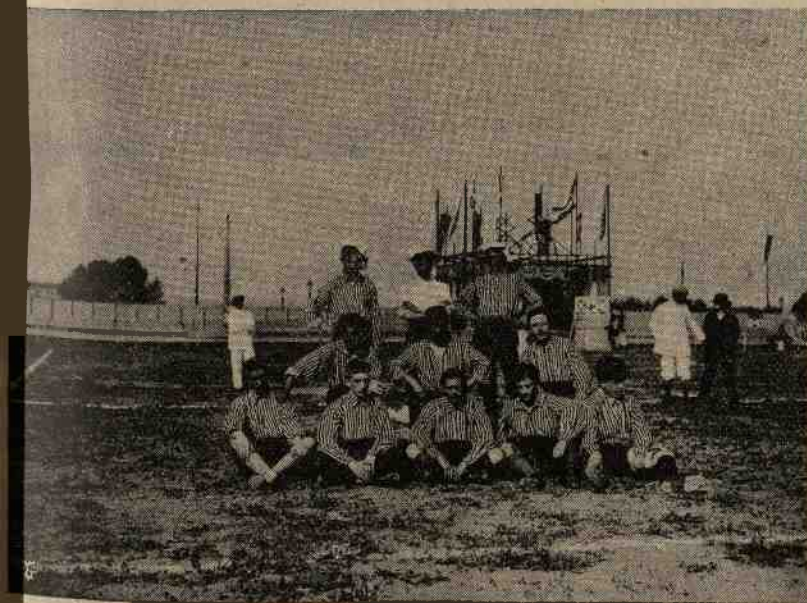
Il 1905 fu l'anno meno attivo, l'anno di raccoglimento. Infatti all'inizio della stagione 1906 l'A. C. V. vinceva al concorso di Schio la medaglia d'oro del Ministro della guerra, e più tardi la coppa contro Padova e Venezia.

Il 29 aprile poi la seconda squadra batteva Treviso e Verona, conquistando in tal modo il campionato veneto fra le seconde squadre.

Anche il presente anno sportivo fu ben principiato dall'attiva Associazione Vicentina: il 28 ottobre una sua squadra mista batteva facilmente l'*Union Sport* di Treviso ed il 12 dicembre vinceva a Padova il locale *Juventus F. C.*

E' pertanto fuor di dubbio che delle attuali giovani squadre venete quella di Vicenza è la meglio agguerrita. La vedremo prossimamente di nuovo in lizza, poichè il 24 di questo mese avrà luogo la gara per la Coppa, ed il 10 marzo le eliminatorie per il Campionato categoria B.

G. C. C.

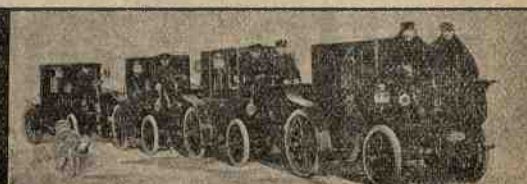


La 1° squadra dell'Associazione del calcio, di Vicenza.



La squadra dell'Ausonia, di Milano. (Fot. A. Foli - Milano).

SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI KRIEGER-TORINO
VETTURE E VETTURETTE ELETTRICHE AD ACCUMULATORI
VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA
OMNIBUS E CAMIONS DEI DUE SISTEMI



La IV Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

Mentre andiamo in macchina, sta per aprirsi il IV Salon automobilistico di Torino, del quale, come è nostra consuetudine, ci occuperemo diffusamente.

A tale proposito informiamo i lettori che abbiamo incaricato per la parte tecnica l'ing. Dainotti, il quale ci rileverà le novità di quest'anno, mentre Armando Bevilacqua ci fornirà una cronaca brillante della vita dell'Esposizione, ed il signor Giuseppe Maccagno ci compilerà la rivista degli stands.

I fotografi Ambrosio e Crespi provvederanno alla parte artistica.

Poche ore mancano dunque all'inaugurazione,



Signor Mario Montù, segretario generale.

fissata precisamente per le ore 11 di sabato 16 corrente, poche ore ancora, e poi una nuova festa del lavoro sarà solennizzata.

Abbiamo fatto di questi giorni una capatina al Palazzo delle Belle Arti, al Valentino, per prendere visione dei lavori compiuti in questo ultimo tempo. Possiamo dire che in pochi giorni, nonostante la neve, si è fatto molto e bene. Al vecchio locale delle Belle Arti è stato aggiunto un salone grandioso, per cui anche quest'anno il Comitato ha potuto assicurare l'esito della Mostra, cercando di soddisfare ogni richiesta di spazi inoltrata dalle Ditte italiane e straniere. Un gran



Cav. ing. Arturo Ceriana
Vice presidente del Comitato.

numero di pittori e falegnami attende ora al lavoro di ornamentazione di ogni singolo ambiente, i quali saranno pare riscaldati, essendosi costruiti nuovi caloriferi.

L'uscita quest'anno avverrà sul corso Sclopis, all'altezza del salone centrale; così si potrà evitare l'agglomeramento sempre deplorato e che spesso causò seri inconvenienti alla porta d'ingresso. — L'impianto elettrico è ultimato, e tutto

ci assicura che fra poche ore l'importante Mostra sarà al completo.

Anche quest'anno noi ammireremo nel Salon automobilistico un ambiente elegantissimo, dove sorgeranno sfarzosi gli stands che le Ditte stanno ora facendo innalzare sotto la direzione dei nostri migliori artisti. Saranno ben 164 le fabbriche rappresentate alla IV Esposizione Internazionale di Torino, risultato questo veramente significativo, inquantochè ci dice una volta di più la necessità di una Mostra annuale in questa stagione, e ci segnala l'importanza assunta dal Salon di Torino e la considerazione in cui esso è tenuto presso gli stessi industriali stranieri.

A proposito del materiale che verrà esposto, il quale ci rappresenterà più di un milione di capitale, sappiamo che nessuna Società di assicurazioni ha voluto concludere impegni con le Ditte espositrici; per cui il Comitato, preoccupato della cosa, ha richiesto all'Autorità sindacale una vigilanza speciale di pompieri. Venne stabilita presso il Palazzo delle Belle Arti una sezione di pompieri, e messa con speciale filo telefonico direttamente in comunicazione col Comando presso il Municipio. Il comandante dei pompieri, tenente Figurelli, ha poi fatto stabilire all'interno ed esterno della Mostra nuovi idranti, affinché in caso di bisogno l'acqua non abbia a difettare.

Alla sede del Comitato *fervet opus*, e da ogni parte d'Europa giungono telegrammi di adesione. Da Parigi quest'anno è attesa una grande carovana di automobilisti; così da Berlino giungeranno parecchi rappresentanti dell'Automobile Club tedesco.

Alla cerimonia inaugurale seguirà un banchetto offerto dal Comitato ordinatore alle Autorità ed alla stampa, alle ore 13, presso il Restaurant Du Parc (Valentino).

La corsa vetturette.

Il Comitato per la IV Esposizione di automobili di Torino bandisce per il 24 corrente una corsa per vetturette da turismo sul percorso Torino (Madonna del Pilone), Pino, Chieri, bivio di Andezeno, La Ressa, San Mauro, Madonna del Pilone, chilometri 36, da ripetersi tre volte consecutive. Complessivamente sono chilometri 108 da compiersi nel tempo massimo di quattro ore.

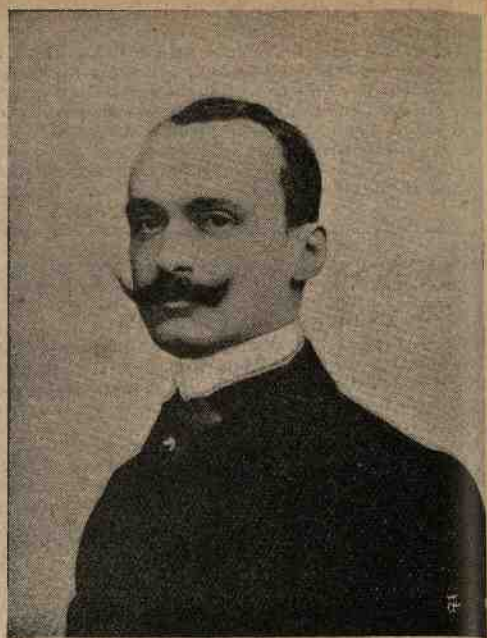
Tale corsa è aperta alle vetturette munite di motore monocilindrico e policilindrico della cilindrata complessiva massima di un litro. Le vetture dovranno essere montate per tutto il percorso da due stesse persone del peso complessivo minimo di chilogrammi 120.

Oltre alla classifica dell'ordine d'arrivo individuale, sarà stabilita una classifica di squadre tra le Ditte che avranno iscritte almeno tre vetture. La Ditta che iscriverà più di tre vetture dovrà dichiarare con quale di esse concorre al premio di regolarità. Questo verrà attribuito alla marca che avrà raggiunto la metà con tutte le vetture nel miglior tempo complessivo.

Per tale corsa vennero destinati i seguenti premi: 1° grande medaglia d'oro, dono di S. M. il Re; 2° medaglia di vermeil, dono del Comitato dell'Esposizione; 3° medaglia d'argento, pure dono del Comitato dell'Esposizione.

A tutti gli arrivati nel tempo massimo medaglia d'argento del Moto-Club d'Italia. Il premio di regolarità consiste in una grande targa d'argento, dono dell'Automobile Club d'Italia.

Le iscrizioni si ricevono presso la sede centrale del M. C. I. (via Massena, 29) fino alla mezzanotte del 21 febbraio, e non saranno valide che accompagnate dalla tassa di iscrizione di L. 20 e dalla dichiarazione esatta dell'alesaggio

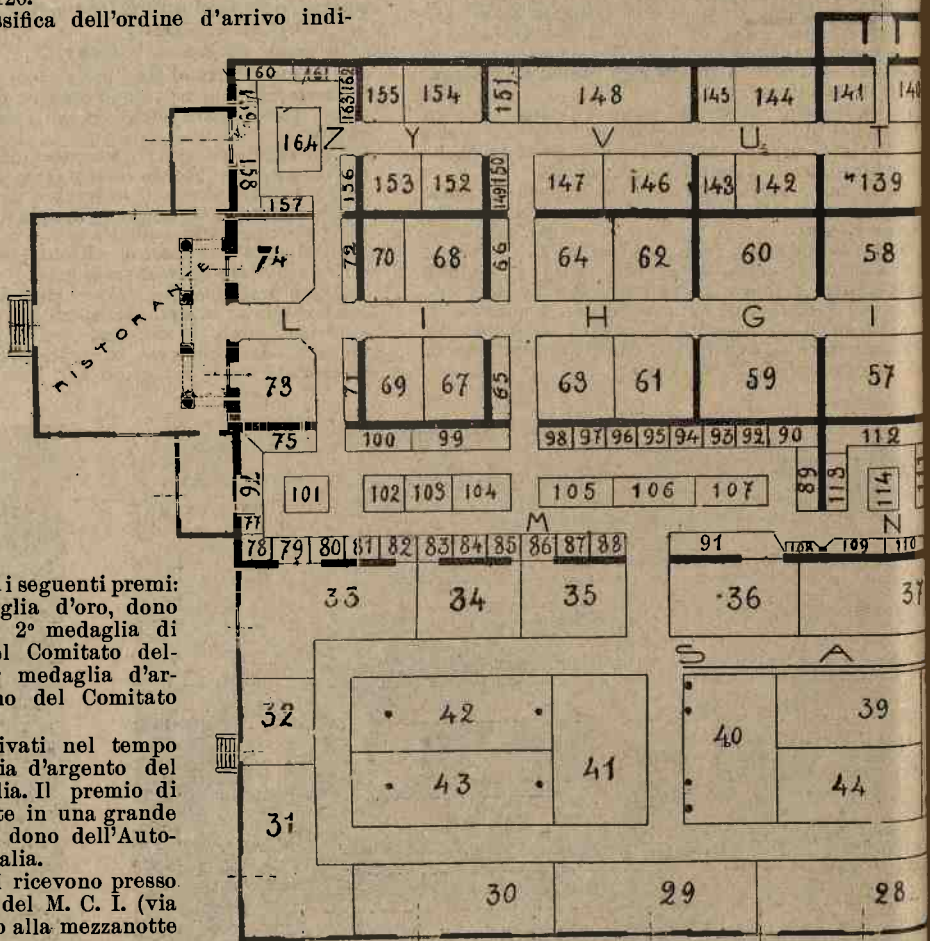


Marchese A. Ferrero di Ventimiglia,
presidente del Comitato.

e della corsa del motore, nonchè del numero di cilindri e del prezzo di catalogo della vettura completa. Si accetteranno ancora iscrizioni sino alle ore 14 del 23 febbraio se accompagnate dal doppio della tassa. Per concorrere al premio di regolarità vi è una soprattassa di L. 10 per vettura. Naturalmente tale corsa è riservata alle Ditte iscritte alla IV Esposizione di automobili.

Gli espositori.

1. Minimax; 2. La Stampa Sportiva; 3. Simnise C.; 4. Bellosi L.; 5. Società Meccanica Italiana Ginevra; 6. Società Anon. Fabbrica Autom. Zena; 7. Fabbre e Gagliardi; 8. Soc. Anon. «La CO»; 9. Lettura Sportiva; 10. Soldati Roberto; 11. Soc. Anonima Taurus; 12. Pneumatici Michelin; 13. Pirelli e C.; 14. Touring Club Italiano; 15. Società Anon. Industrie Metallurgiche; 16. Junior, Fabbrica Torinese di Automobili; 17. Itala, Fabbrica Automobili; 17 bis. Auto-Commerciale; 18. Fa



Pianta della IV Esposizione.

Auto Garage Frera

MILANO

Piazza S. Giovanni in Conca
(Vicinissimo a Piazza del Duomo)

Completo rifornimento GOMME - PEZZI DI RICAMBIO - ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA, ecc.

Aperto tutta la notte - Telefono 61-19 - Società Anonima Frera - Garages in Torino e Firenze



Conte R. Biscaretti di Ruffia vice-presid. del Comitato.

brica di Automobili e Cicli Lux; 19. Fabbrica di Automobili e Velocipedi E. Bianchi e C.; 20. Iomo F.; 21. Società Automobili Marchand-Dufaux; 22. Automobili De Vecchi, Strada e C.; 23. Società Anon. Garages Carrozzeria Automobili Alessio; 24. Fabbr. Automob. Florentia; 25. Fides Fabbrica Automobili marca Brasier; 26. Aquila Italiana; 27. Società Italiana Automobili Elettrici Italia; 28. Società Automobili Brevetti Fiat; 29. Fiat, Fabbr. Ital. Automobili Torino; 30. Garages Riuniti Fiat, Alberti, Storero; 31. Società Anon. Labbre e Gagliardi; 32. Fabbrica Automob. Padus; 33. Società Anon. Carrozzeria Italiana Locati e Torretta; 34. Ing. F. G. Paradis; 35. Offic. di Sesto Giovanni; 36. Soc. Ceirano Automobili (Scat); 37. Spa, Società Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano; 38. Società Automob. Diatto-A. Clément; 39. San Giorgio; 40. Società Anonima Italiana Peugeot-Croizat; 41. Società Torinese Automobili Rapid; 42. Rochet e Schneider, Limited; 43. Società Anonima Officine De Luca-Daimler per Costruzioni meccaniche ed Automobili; 44. Società Ano-

nima Ligure-Romana per la fabbricazione di rotabili, avantreni, motori; 45. Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi; 46. Società ing. Roberto Züst; 47. Fabbrica Automobili Standard; 48. Società Italiana Automobili Krieger; 49. Flag, Fabbrica Ligure di Automobili; 50. Fabbrica Automobili Isotta-Fraschini; 51. Società Automobili Lombarda, Esperia; 52. La Serpollet Italiana; 53. Società Ital. Automobili Darriacq; 54. Garage Marquart; 55. Garage Squaglia; 56. Hermes, Società Italiana Automobili; 57. Pneumatici Continental; 58. Fratelli C. G. Picena; 59. Tocanier e C.; 60. Fabbrica Torinese di Carrozzeria, già Rossi, Busolotti e C.; 61. Rud. Challengworth; 62. Rejna Zanardini; 63. Fabbrica Automobili e Cicli Lux; 64. Fabbrica molle ed accessori per rotabili; 65. A. Monsello; 66. Algostino Balagna e C.; 67. E. Hirschgartner; 68. Ing. C. Bussi, Negrissoli Ferraris e C.; 69. P. Ferrero e C.; 70. Pneumatici Peters Union; 71. Società De Gioanna e C.; 72. Incerti R. e C.; 73. Rivista l'Automobile; 74. Durio Giacomo; 75. Officine San Giorgio; 76. Società Atretos; 77. Magazzini Raccordati e Industrie Diverse; 78. Hanzen Frères; 79. Chaine Darbilly; 80-81. L. Cretin Billett; 82-83. D. Filogamo e C.; 84. Bougie Luthi; 85. Bougie Pognon Ltd; 86. Società l'Oleo; 87-88. Denes e Friedmann; 89. Henri Contet; 90. Martellerie Industriali; 91. Fleming e C.; 92. A. Giesselmann e C.; 93. Gaia Garrone e C.; 94. G. Pasteur e C.; 95. Giuntini e C.; 96. Anselmi Dr. Ernesto; 97. Strola G.; 98. D. Righini; 98 bis. L. Vavon; 99. Manifatture F. N. Acconciamezza; 100. Officine di Netro già G. B. Rubino; 101. Fausto e Pietro Carello, fratelli; 102. Ing. A. Faccioli; 103. Feroldi Enrico; 104. G. B. Savant; 105. Gobbi Dr. Carlo; 106. Oleum (Lubrificanti), Ing. Troubetzkoy; 107. Forni termo-elettrici Stassano; 108. Fit, cantiere navale; 109. Enrico Branchi; 110. Fonderie Poccardi; 111. Heinz e C., (Accumulatori); 112. E. Potron; 113. Chieccchio cav. R.; 114. Duderstad J.; 115. L'Italiana; 116. Rosemberge Sellier; 117. Venerdi della Contessa; 118. C. G. Maggini; 118 bis. Tipografia Teatrale-Commerciale; 119. Società per l'industria ed il commercio dei lubrificanti Ernesto Reinach e C. (Oleobliz); 120. Società Italiana Cerchioni Smontabili per Automobili; 121. A. Sudre Fils (Cornette); 122. A. Boas Rodrigues e C.; 123. Fonderie di Puteaux; 124. Ferrari e C.; 125. Giachetti; 126. Garage Trinacria; 127. Orion Garage; 128. C. Castagna e C.; 129. Fabbrica Automobili Siena, Toscana; 130. Studio Tecnico Industriale S. Sinigaglia e C.; 131. Società Anonima Rancati; 132. Moto-Club; 133. Ernesti e Grisi; 134. Prati Secondo; 134 bis. Ferretti A.; 135. Seren Rosso G. B.; 135 bis. Daclin; 136. Carpi gnano G.; 137. Società Anonima Corrado Frera e C.; 138. Bini G. e C.; 139. Carrozzeria Lombarda Automobili Vetture, Francesco Belloni; 140. Lange K.; 141. Manif. Martiny; 142. Meccanica moderna; 143. Società It. per la fabbricazione Fari e Fanali, A. Scaglia e C.; 144. Borghi; 145. Becchis e C.; 146. The Dunlop Pneumatic Tyre; 147. Società Lombarda Vetture ed Automobili; 148. Soc. Anonima per costruzione di Auto Scafi; 149. Manifatture Martiny; 150. Ducco Giovanni; 151. Schenone E.; 152. Bonzi e Macchi; 153. A. Rejna; 154. Fabbrica Italiana Recipienti Inesplodibili; 155. Hensemberger G.; 156. Ingegneri Monnet e Rostain; 157. Delleani ing. A.; 158-159. Losano G.; 160. Ricchiardone V.; 161. Società Anonima Stabilit; 162. Garassino G.; 163. Monaco G.; 164. Tondini e C.

i commercianti inglesi stanno organizzando numerose esposizioni. Ecco l'elenco di quelle che saranno prossimamente inaugurate, dopo quelle già tenute a Londra (Olympia per vetture), Dublino, Birmingham, Liverpool, Glasgow, Londra (Crystal Palace).

8-16 febbraio a Manchester; 8-16 febbraio a Newcastle; 26 febbraio al 2 marzo a York; 7-16 marzo a Londra (Olympia per camions ed omnibus); 8-16 a Sheffield; 6-13 a Londra (all'Agricultural Hall).

** Salon dell'Automobile e delle industrie affini con sezione riservata agli sports, organizzato dai Clubs degli automobilisti e dei motociclisti czechi. Apertura il 24 marzo, chiusura il 1° aprile 1907. Per l'installazione degli oggetti, ecc., dirigersi all'agente ufficiale del Comitato esecutivo, signor Arturo Gobiet, a Praga Karlin (Boemia).

** Sotto il protettorato di S. A. I. il Principe ereditario di Germania è indetta dal 20 aprile al 5 maggio un'Esposizione internazionale di sports, organizzata in Belgio dall'Unione Sportiva Tedesca. Nota interes-



Signor Oreste Rossi, segretario aggiunto.

sante: non un automobile figurerà in quella mostra, che segnerà il trionfo del detronizzato, ma sempre popolare ciclismo.

** Il Comitato d'organizzazione del Salon di Madrid annunzia di aver cambiata la data di inaugurazione del Salon, il quale resterebbe aperto dal 4 maggio al 19 stesso mese.

Intanto il Reale Automobile Club di Spagna ha emesso in proposito delle azioni di L. 100 l'una, onde sopprimere alle spese inerenti.

L'alcaide di Madrid ha informato per conto suo il Comitato organizzatore che organizzerà parecchie feste in occasione del futuro Salon del Ciclo e dell'Automobile.

** Anche Copenhagen avrà il suo Salon dell'Auto-



Conte Ing. Luigi Claretta Assandri, tesoriere.

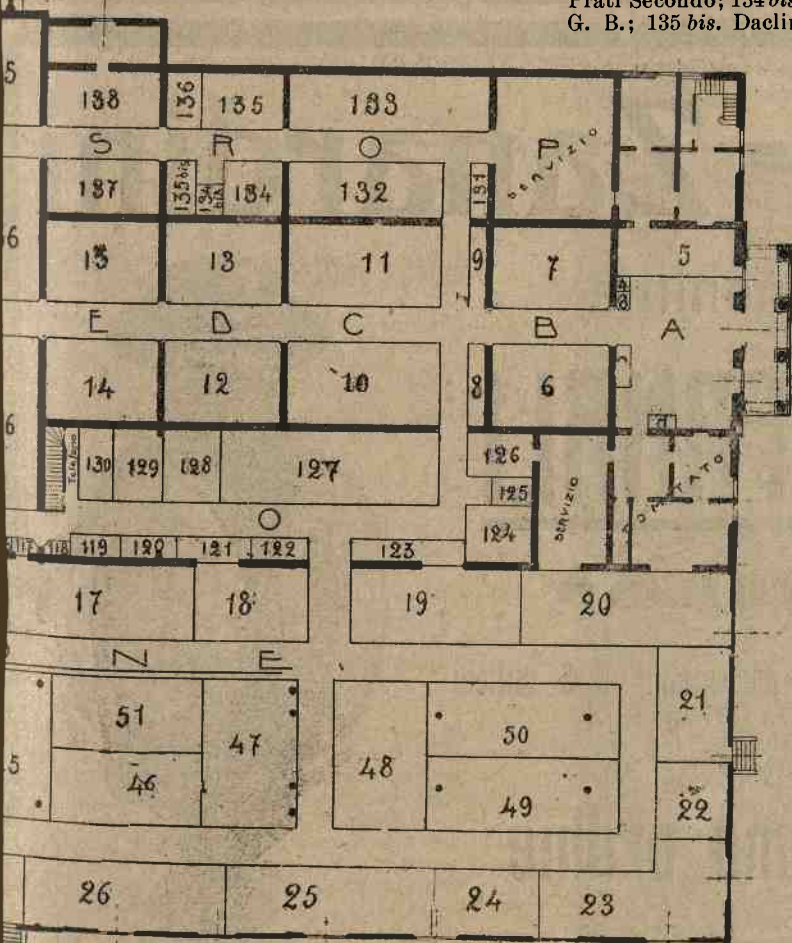
tomobile, del Ciclo e delle industrie affini. Esso sarà organizzato a Tivoli e resterà aperto dal 22 settembre al 12 ottobre.

** Nel prossimo ottobre avrà luogo la decima Esposizione d'automobili, motori, macchine, biciclette, accessori, ecc., al Palazzo di Cristallo di Lipsia. E quest'anno l'Esposizione avrà un eccezionale successo perchè in autunno i produttori e compratori dei paesi tedeschi si recano a Lipsia che è il mercato il più importante dell'Europa centrale, mercato leggendario per le sue fiere che datano da più di 400 anni.

Esposizioni future

Dal 18 maggio al 9 giugno 1907 avrà luogo a Milano il Salon del Ciclo e dell'Automobile.

** L'Inghilterra sostiene nel campo automobilistico una accanita concorrenza col mercato francese. Per imporre i propri prodotti all'attenzione del pubblico



ale d'automobili di Torino.

MOTOSACOCHE
revetto H. & A. DUFAUX & C.

Cataloghi gratis

La REGINA
delle
Biciclette a Motore

Cataloghi gratis

Società Mecc. Italo Ginevrina
TORINO - Capitale L. 2.000.000
Agente Generale per l'Italia:
G. F. MONTCHAL - Milano
Via Dante, 4.

**VELOCIPEDI
AUTOMOBILI**



Provveditori della **REAL CASA**

BIANCHI

FABBRICA AUTOMOBILI E VELOCIPEDI E. BIANCHI e C.

MILANO

Officine e Cantieri Napoletani

G. e T. T. PATTISON

(Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio
di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

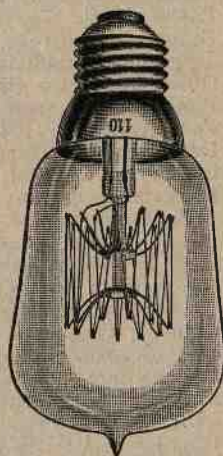
Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Avete Luce Elettrica ?

Adoperando le

LAMPADE AL TANTALIO

risparmierete il 50 % del consumo di corrente.



« secondo recentissimi studi del Dott. Bell e del Prof. Puffer, le lampade elettriche ad incandescenza, preparate col filamento di TANTALIO anziché di carbone, sarebbero oltremodo economiche. La durata e il risparmio nel consumo, delle nuove lampade, sono così grandi, afferma il Dott. Bell, da renderle assai più convenienti delle lampade a carbone (usuali!) quando anche queste sieno regalate al consumatore e quelle al TANTALIO costino circa L. 4,50 l'una »

(Dalla Rubrica Invenzioni e Scoperte della Rivista *La Domenica del Corriere*, N. 45, dell'11 Novembre 1906).

ENRICO LUCINI - Via Petrarca, 3 - MILANO



Rejna = Zanardini

Società Anonima

FARI e FANALI

MILANO-TORINO

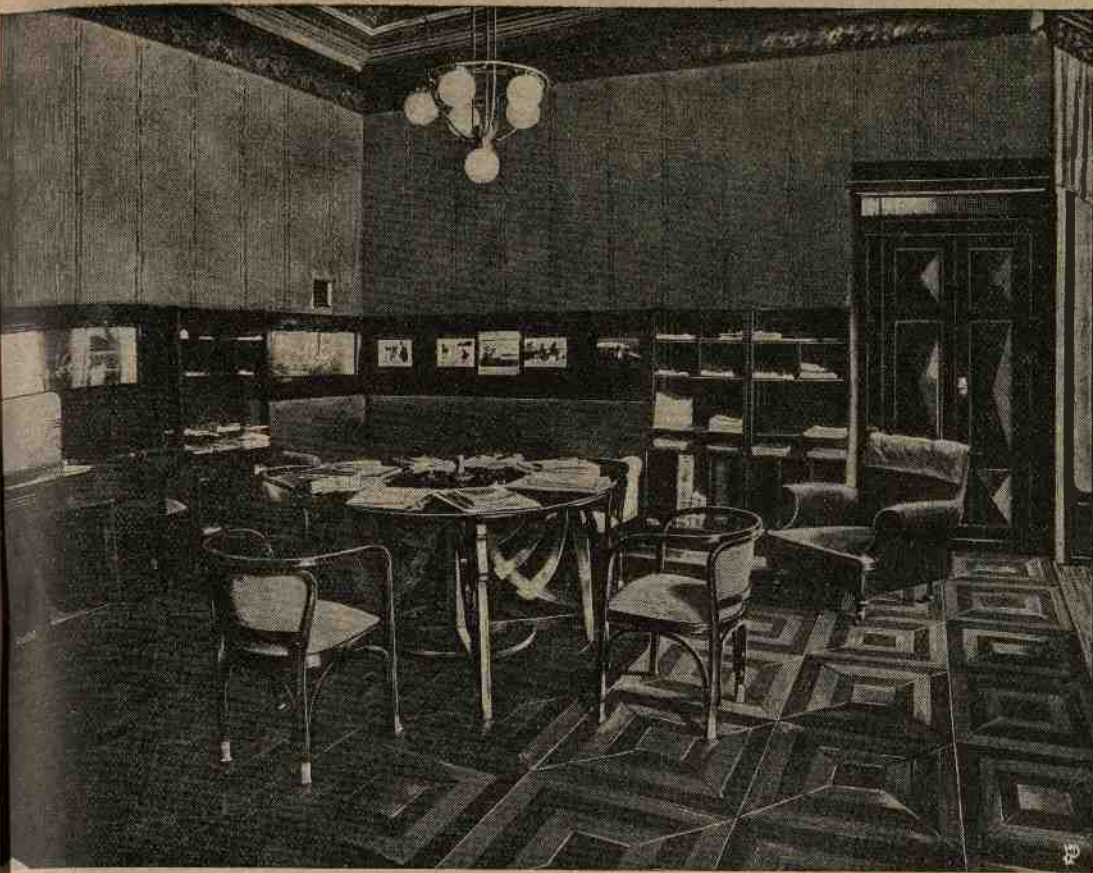
Capitale versato L. 1.050.000, aumentabile a 3 milioni

Marca di primo ordine



Visitare al Salone di Torino lo

Stand N. 62.



La sede dell'Automobile Club d'Italia - La sala di lettura. (Fot. Pedrini - Torino).

La sede dell'Automobile Club d'Italia

Diamo qui accanto alcune fotografie riproducenti la parte della sede dell'Automobile-Club di Torino e d'Italia, la quale occupa tutto un quartiere del primo piano della casa n. 13, in via Bogino, proprietà della marchesa Colli di Felizzano. I locali dell'Automobile-Club sono veramente eleganti ed arredati con molto buon gusto in stile liberty. Da una saletta d'attesa si accede alla sala di lettura, elegantissima, in mogano, quindi ad un salotto ed alla cosiddetta sala delle Coppe, dove ammirano le Coppe per la corsa Susa-Moncenis, e cioè Principe Amedeo, *Stampa Sportiva*, conte Bricherasio e Berteaux e quelle per la Targa Florio, e cioè Conte di Salemi e Florio. Vengono in seguito due graziose sale da giuoco, la sala da biliardo e gli uffici di direzione e di segreteria. Miglior sede della presente certo l'Automobile-Club non poteva scegliere.

centemente sperimentata in Francia. Le due ruote — per ora l'inventore ne ha costrutte soltanto due — furono applicate, posteriormente, all'omnibus-automobile « Molinari e Aschieri », che fa servizio al Ristorante del Valentino. Le ruote anteriori avevano le gomme.

Si fece il percorso: Torino-Società Itala-Moncalieri-Torino.

La strada era cattiva, in qualche tratto pessima. Fondo qua e là rotto con acqua, fango, neve e pietrisco.

Le scosse erano appena sentite, certamente minori che se le ruote avessero avuto le gomme.

A Moncalieri furono aggiunte due altre molle con risultato assai soddisfacente.

La velocità massima fu di 20 km. all'ora, ma,

volendo, potrebbe anche essere alquanto maggiore senza che per questo le ruote avessero a soffrirne.

Lungo la strada fu anche sperimentato il modo di comportarsi delle ruote e della vettura su strada fortemente inghiaiata. Disposti sulla strada vari grossi ciottoli e di differente forma, la vettura li superò lasciandoli intatti oppure schiacciandoli senza che la ruota subisse un tormento troppo forte e le persone soffrissero sobbalzi troppo sentiti.

La ruota elastica « Savoia » può trovare utilissima applicazione negli omnibus-automobili adibiti al trasporto intercomunale di persone e di merci, nelle varie specie di camions, nelle vetture-automobili militari per trasporto derrate e munizioni e specialmente nelle vetture e negli affusti delle artiglierie da campagna, che debbono andare attraverso a terreni rotti, arati, ecc.

La ruota sarà esposta alla prossima Esposizione internazionale d'automobili, e noi facciamo i migliori augurii per questa utilissima invenzione di un nostro concittadino; invenzione che merita di essere presa in seria considerazione dall'autorità militare, dagli ingegneri, dai costruttori e dagli industriali.

C. L. P.

La chiusura del torneo di lotta di Milano

All'Eden di Milano è terminato il torneo di lotta, al quale presero parte numerosi campioni d'Europa. Il risultato del torneo è il seguente: 1. Giovanni Raicevich, italiano; 2. Hitzler, tedesco; 3. Emilio Raicevich, italiano; 4. Gerickoff, russo; 5. Gerardy, savoiano.

CORRISPONDENZA

Mantova — Bonzanini. Attendiamo le fotografie dell'ultimo Cross-country.

Bassano — Bonvicini. Preghiamovi spedirci fotografie del tiro, diversamente il resoconto non interressa.

Aosta — Brocherel. Ricevuto. Ce ne serviremo.

Palermo — Cacioppo. Ricevute, ma sono le medesime dell'anno scorso.

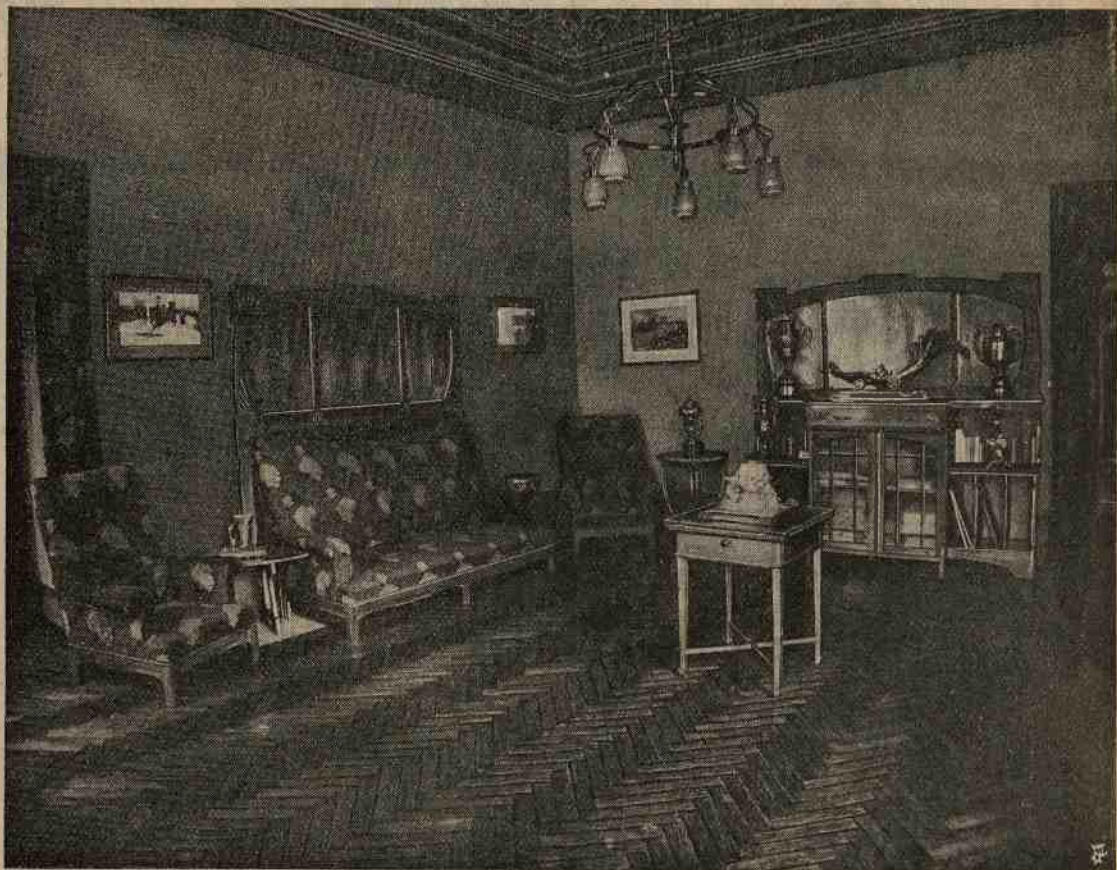
Cagliari — G. La Marca. Pubblicheremo presto. Mandi l'abbonamento e invieremo le norme.

Verona — B. Galletti. Lo sapete che per i programmi non abbiamo spazio. Per quelli vi sono dei periodici appositi. Saluti. V. G.

Cantù — E. Cova. Già provvisti. Grazie dell'abbonamento.

Bergamo — Cicogna. Grazie, appena potremo.

Tortona — Fontana. Riconoscentissimi d'ogni premuroso invio.



La sede dell'Automobile Club d'Italia - La sala di ricevimento. (Fot. Pedrini - Torino).

ESPERIMENTO CON RUOTE ELASTICHE "SAVOIA"

Alla presenza di ingegneri della Società Itala, capitano d'artiglieria Pagliano — autore dell'Automobile e l'Esercito — dell'inventore, sig. Savoia, di gentili signore, di meccanici e chauffeurs, e luogo di questi giorni, a Pinerolo, un esperimento assai interessante con due ruote elastiche Savoia.

L'inventore — un modesto operaio del nostro geniale di costruzione — aveva da molto tempo studiato questo sistema di ruote, e da anni vi lavorava con costanza e fede i modesti risparmi e poche ore libere dal lavoro.

Finalmente i suoi sforzi furono coronati da ottimo successo, perchè la ruota elastica « Savoia » riproduce completamente il pneumatico e tutti gli inconvenienti annessi, senza aumentare, anzi diminuendo le scosse, che la vettura riceve durante la marcia.

Per un riguardo verso l'inventore non esporremo, per ora, dettagli di costruzione, benchè la ruota sia stata brevettata. Diremo soltanto che essa è semplice, robusta, con parti facilmente ricambiabili e che differisce sostanzialmente dalla ruota elastica tipo Papone e Moretti e anche da quella Edmond Levi, che, con buon successo, fu re-



REJNA-ZANARDINI - Milano -

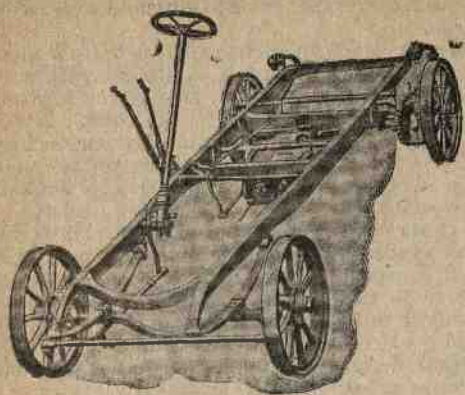
Bastioni Magenta, 39
Via Lazzaretto, 15

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906





(CHASSIS) COMPLETI PER AUTOMOBILI

(senza Motore,
accensione,
radiatore,
gomme, ecc.)

Produzione annua oltre 2000 Chassis

PEZZI STACCATI costruiti in serie



secondo lo schema d'unificazione della Camera Sindacale di Parigi.

MAB

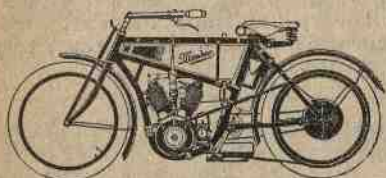
Marca depositata

Stabilimenti MALICET & BLIN di Aubervilliers (Parigi)

Rappresentanza Generale per l'Italia: Ing. SILVIO SCHIFF - Via Bocchetto, 8 - **Milano**.

FILIALE IN ROMA

Biciclette *Wanderer*



Motociclette

(Il massimo della perfezione)

Biciclette con e senza catena di fama mondiale.
Motociclette di 4 e 5 HP.
Motociclette di 2 1/2 HP. **Novità assoluta.**

Stabilimento **WANDERER**, già Winkhofer e Jaenike, S.-A.
Schönau presso Chemnitz (Germania).

S. I. A. M.

Società Italiana Automobili Marittimi
Sede in **GENOVA** - Stabilimento a Moltedo (Genova)

Deposito dei rinomati

MOTORI TRUSCOTT

(Medaglia d'oro all'Esposizione di Milano 1906)

Canotti e Yachts Automobili - Barche da pesca e fluviali
Lancie da salvataggio - Rimorchi e Trasporti

Accessori per auto-yachting - Forniture per Cantieri Navali
Preventivi e Cataloghi a richiesta.

Rochet & Schneider

(Limited)

Sede: **LONDON**

Officine ed Amministrazione: 57-59, Chemin Feuillat - LYON

CHASSIS de "Grand Tourisme",

4 cilindri: 16, 20, 30, 40, 70 HP

6 cilindri: 30, 45 HP

I Modelli 1907 saranno visibili alla
4^a Esposizione di Automobili di
Torino, dal 16 Febbraio al 3 Marzo.

STAND N. 42 - Salone Centrale

Chiedere il Catalogo N. 51 S S con semplice
biglietto di visita.

Automobili

ZÜST

MODELLI 1907

28/40 e 50/70 HP

costruiti dalla

Società Ing. Roberto Züst

MILANO - Via Borgognone, 40 - MILANO

Agenti Esclusivi per l'Italia:

Società Anonima Frera di Milano

Via Carlo Alberto, 33.

Lo sport attraverso l'industria

QUATTRO 6 SEI CILINDRI ?

Specialmente in questi ultimi tempi, in cui il motore a sei cilindri è venuto di moda, ho sentito parecchie volte porre la questione: Quattro o sei cilindri? Come è questa faccenda? L'anno scorso predicavate che il motore a 4 cilindri è equilibrato, è *souple*, è perfetto; ora dovreste ammettere che il 6 cilindri è migliore che il 4 cilindri, pena di trovarvi in contraddizione con molti dei migliori costruttori, che non hanno esitato quest'anno a fabbricare *châssis* con motori a sei cilindri, segno evidente che hanno fiducia completa in questi e che li credono preferibili agli *châssis* a quattro cilindri!

Cominciamo a dire che il sei cilindri ha pregi speciali che lo fanno preferire per le vetture automobili di lusso; e se non si può negare che esso ha davanti

cui si ottiene una grande uniformità e regolarità di marcia.

Come doti principali del motore a sei cilindri si possono enunciare le seguenti: a potenza uguale, una sei cilindri necessita di manovre meno frequenti del cambio di velocità che una quattro cilindri; a potenza uguale, un motore a sei cilindri può girare più lentamente che un quattro cilindri; possiede una gran dolcezza di marcia e necessità di un volante meno pesante.

Guardiamo ora il rovescio della medaglia: alle doti contrapponiamo i difetti. La maggior complicazione ha fatto combattere da alcuno il 6 cilindri; ma 4 valvole e 2 cilindri in più non sono organi che spaventano né il costruttore, né il padrone di un automobile, perchè sono parti organiche robuste e semplici che non danno e non devono dare noie.

Piuttosto l'albero a gomito è di fucina e lavorazione delicata e questo, può impedire tutt'al più il fabbricante, non l'acquirente.

Certo che il cofano per un motore a 6 cilindri è più lungo che quello d'un motore a 4 cilindri, e quindi lo *châssis* è più lungo, restando uguale nei due casi lo spazio riservato alla carrozzeria.

Ma non siamo ormai abituati al cofani ed agli *châssis* interminabili anche con gli attuali 4 cilindri?

Hanno dunque fatto bene i nostri costruttori a dedicarsi alla costruzione di *châssis* con motori a 6 cilindri, e la clientela ricca accoglierà di buon grado ed apprezzerà il nuovo aumento di confort e di silenziosità apportato ai motori a scoppio adottando i 6 cilindri.

Fra le fabbriche italiane che costruiscono questo anno i 6 cilindri ricordiamo le *Fiat, Itala, Spa, Aquila Italiana, San Giorgio, Marchand*.

Dobbiamo riconoscere un merito indiscutibile alla casa Napier (sui cui disegni ora la *San Giorgio* costruisce in Italia i suoi modelli), la quale da quattro anni ha adottato e con perseverante costanza perfeziona il motore a 6 cilindri, lottando contro la moda degli anni scorsi, che aveva voluto arrestarsi ai 4 cilindri.

Gli *châssis* italiani con motore a 6 cilindri sono di tipi diversi: così abbiamo *Fiat e Marchand* a catena, *Itala, Spa, Aquila Italiana e San Giorgio* con trasmissione a cardano.

I motori della *Fiat, Itala, Spa e San Giorgio* hanno i cilindri fusi a paia; quelli dell'*Aquila* sono fusi in un solo blocco, quelli della *Marchand* sono tutti e 6 separati.

L'accensione è con magnete a bassa tensione (a rotura) nelle *Fiat, Itala e Spa*; con magnete ad alta tensione (a candela) nell'*Aquila Italiana e Marchand*.

Le valvole del motore sono poste tutte da una stessa parte, e quindi comandate da un solo albero delle camme nel motore *San Giorgio*, mentre altri 6 cilindri italiani le valvole d'aspirazione sono da una parte e le valvole di scappamento sono dall'altra, disposte simmetricamente rispetto al piano mediano longitudinale del motore.

La *San Giorgio* ha l'innesto a coni metallici; tutte le altre l'oramai classico innesto a dischi d'acciaio.

Sarebbe andare contro alla teoria ed a dati sperimentali il voler negare la superiorità del motore a 6 cilindri: va quindi data ampia lode ai costruttori italiani, che anche stavolta hanno saputo mantenersi all'avanguardia del progresso intraprendendo la costruzione del nuovo tipo di motore.

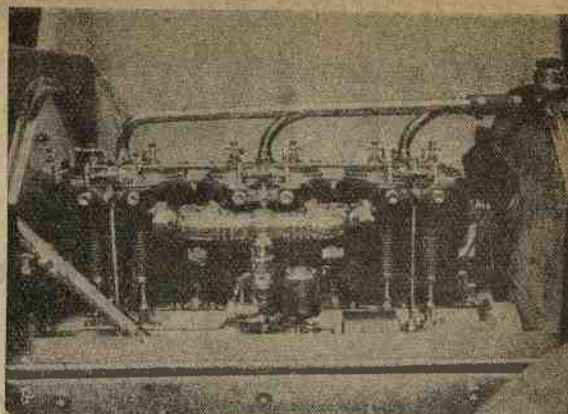
Ing. Alfredo Dainotti.

Secondo una relazione del noto corridore S. F. Edge, *manager* della *Napier*, vi sono ora nelle diverse parti del mondo non meno di 104 ditte che costruiscono macchine di 6 cilindri per gli automobili. La lista che egli dà include i nomi dei più famosi costruttori di Europa e d'America, e illustra in notevole maniera il progresso compiuto da questo metodo di costruzione.

The New York Herald.

Contro il rincaro della benzina

L'automobilismo non è ancora giunto, per quanto dovrebbe essere sul limitare, a quello stadio di funzione sociale per cui più non abbia bisogno della propaganda per farlo entrare definitivamente nella vera pratica della vita.



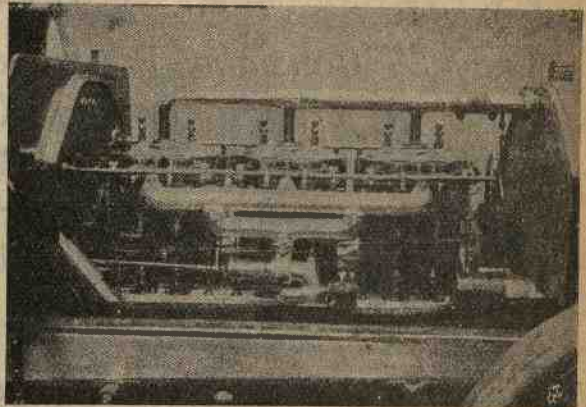
I sei cilindri Itala.

Tutti gli sforzi d'intelligenza, di capitali, di sacrifici, si spuntano contro la situazione attuale nazionale ed internazionale del mercato della benzina, che è l'alimento dell'automobile.

Il prezzo della benzina, da quando l'automobilismo se ne è fatto grande consumatore, è salito ad altezze favolose e la parabola ascendente non accenna a diminuire.

Ora le fabbriche torinesi di automobili si sono riunite in Comitato ed intendono agire energicamente. Esse si sono rivolte al Touring per l'appoggio suo nazionale e per la propaganda parlamentare, ed il Touring ha accolto quest'azione accordando tutto il suo appoggio nell'interesse dell'industria e di tutto il paese.

Ma un altro fatto gravissimo si è aggiunto a rendere assolutamente critica la situazione dell'Italia. La benzina aumenta enormemente di prezzo all'estero. L'anno scorso le quotazioni estere per la benzina a 695-700 si aggiravano a L. 25-26 al quintale: oggi le raffinerie estere, senza indicare la gradazione, ma col solo titolo « benzina atta per automobili », ciò che nasconde una densità di oltre 700 gradi, esigono la bellezza di franchi 47-48 al quintale, che, aggiunti ai 48 franchi di dazio, fanno L. 96, ma L. 96, presa alla raffineria, perchè vi sono poi altre cause di elevazione di prezzo, come il nolo delle cisterne, l'evaporazione durante il viaggio ed il travaso, il trasporto della merce dal grossista al dettagliante, il ritorno del fusto, che si possono ben calcolare a 7 od 8 lire al quintale. Cosicché aggiuntevi tutte le spese e gli utili dal grossista al dettagliante, noi verremo a pagare nel 1907 la benzina L. 180 al quintale, quando non si esigerà di più per condizioni locali di trasporto e dazi comunali, ecc. Una vera carestia! L'aumento del prezzo della benzina delle raffinerie estere ha impressionato gravemente l'industria e gli enti automobilistici delle altre nazioni. Sa, per esempio, il nostro Governo che in Austria c'è una grave agitazione contro quella amministrazione doganale, solamente perchè si paga la benzina cent. 48 al cg., e si ritiene ciò esiziale agli interessi dell'industria e del paese? Sanno, per esempio i nostri Ministeri delle finanze, degli esteri e del tesoro che in Austria sarà prossima l'applicazione di un dazio di uscita della benzina

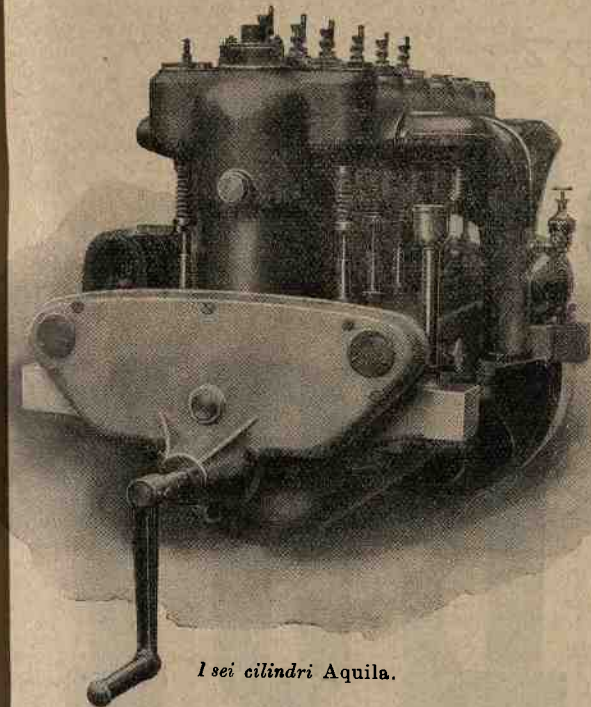


I sei cilindri Fiat.

di 11 franchi al quintale, di maniera che noi italiani, che non abbiamo produzione nazionale e che dall'Austria importiamo notevolmente, dovremo assoggettarci al maggior prezzo derivante da questo dazio di protezione dei consumatori austriaci? E quindi pagheremo la benzina a L. 1,81, ciò che in Austria si trova esorbitante a L. 0,48.

L'*Allgemeine Automobil Zeitung* di Vienna nel sostenere simile azione di quegli automobilisti contro il rincaro della benzina, scrive che l'argomento « Gli automobilisti sono gente ricca » non ha più valore da molto tempo, perchè anche tra gli automobilisti vi sono delle persone appartenenti ad altri ceti, medici, industriali, commercianti, agenti, ecc., per i quali l'automobile serve alla professione, e che devono pertanto fare i conti col centesimo per quello che si riferisce alla manutenzione della loro macchina.

L'*Allgemeine Automobil Zeitung* continua affermando che l'Austria è rimasta indietro nei rispetti dell'auto.



I sei cilindri Aquila.

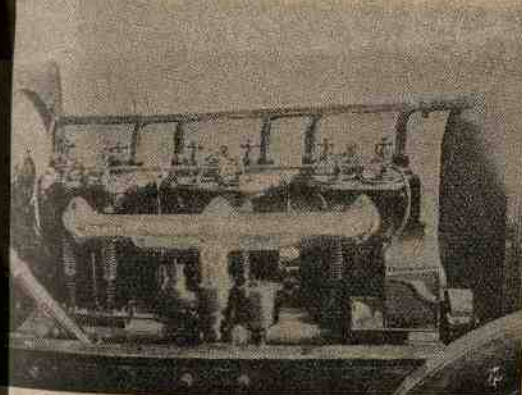
è un avvenire brillante, non si può invece ammettere che esso debba soppiantare il quattro cilindri.

Quattro e sei cilindri continueranno ad esistere e da buoni fratelli non si faranno la lotta letale che il motore a quattro cilindri ha fatto ai motori ad uno, a due ed a tre cilindri.

Ma veniamo al nocciolo della questione e vediamo quale desiderio sia nato il sei cilindri, a qual fine sia stato creato e quali vantaggi presenti.

È noto a tutti che il difetto dei motori monocilindrici, bicilindrici ed a tre cilindri è quello di non essere equilibrati; fenomeno che si manifesta con vibrazioni e scosse noiose e dannose al motore stesso; è pure noto che se queste vibrazioni si possono in parte diminuire con l'impiego di contrappesi convenienti applicati alle manovelle, è però impossibile eliminarle completamente senza ricorrere al motore a quattro cilindri. Ed è questa appunto la ragione del rapido diffondersi di questo tipo di motore, a spunto dei motori a minor numero di cilindri.

Ma (c'è sempre un ma!) anche il motore a quattro cilindri ha le sue magagne! Avendo le manovelle poste a 180° e quindi in uno stesso piano, quando lo stantuffo è ad un punto morto, gli altri tre si muovono pure ad un punto morto; e le impulsioni si seguono, uniformate solo dal volante. Nel sei cilindri (le manovelle essendo disposte a due a due a 120°) i pistoni non sono mai contemporaneamente a punti morti, e le spinte motrici, invece di susseguirsi come nel caso precedente, si sovrappongono, per



I sei cilindri Spa.

La SERPOLLET ITALIANA

Automobili a Vapore: Vetture - Omnibus - Camions - Vagoni - Vetturina popolare a benzina - Chassis 8 HP: L. 4250

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

Al IV° Salon Automobilistico

TORINO, dal 16 Febbraio al 3 Marzo 1907.

STAND N° 146

ESAMINATE

i nuovi Tipi 1907

Antisdrucchiolevoli



DUNLOP

(Non skid) - A gomma nera

gli insuperabili per efficacia e resistenza

Il Consiglio Provinciale di Milano, in seguito ad un serio Concorso, ha dato la preferenza ad un Châssis BIANCHI (28-30 HP) ed ai **Pneumatici DUNLOP** (120×90) **antisdrucchiolevoli**, nuovo Tipo 1907.

La Vettura, destinata all'Ufficio Tecnico, verrà adibita per l'ispezione giornaliera delle strade della Provincia di Milano.

Referenze di Mr. EDGE:

..... " I compratori di automobili potenti, e con carrozzeria pesantissima domandano incessantemente degli **antidérapants** sulle ruote posteriori, e siccome ho ottenuto dei risultati splendidissimi colle vostre gomme **Dunlop** scannellate, mi premeva di acquistare pure qualche vostro **antidérapant** ed i primi mi furono consegnati nell'agosto passato. Dopo che dette gomme avevano percorso 2347 miglia sulle ruote posteriori di una Napier 6 cilindri 40 HP senza minimamente consumarsi, le applicai su una 60 HP, e dopo aver percorso altre 1613 miglia (facendo in totale 3960 miglia) le ho fatte levare per esaminarle. Da quanto ho potuto vedere, l'interno è conservato inalterato, solo i bulloni erano un po' consumati.

Sono lieto di potervi attestare che potete essere soddisfatti di avere un **antidérapant** superiore a quelli che io conosca ,,

The Dunlop Pneumatic Tyre C.o (Cont.) L.td - Via Sirtori, n. 1^A - Milano

nobilismo pratico. E quello è il paese da dove vengono a noi le vetturine, le trivetturine, i tricars, le motociclette: nel paese dove l'automobile per il trasporto dei grossi pesi, per la consegna delle merci per i trasporti in comune è diffusissimo.

Noi del Touring crediamo che i migliori alleati nostri e del Comitato delle fabbriche torinesi contro il Governo dovrebbero essere gli stessi Ministri delle Poste, dei lavori pubblici, della guerra, dell'agricoltura, industria e commercio. O come mai in Italia si stanziavano 500.000 lire per sussidi ad imprese di trasporti pubblici, quando si mantiene un dazio proibitivo, e per il quale appunto sono sino ad ora falliti tutti o quasi tutti i tentativi di trasporti pubblici con automobili? E perchè mai si studia di fare assumere gli automobili per i servizi complementari delle ferrovie o per i trasporti postali, quando il dazio sulla benzina viene mantenuto tale da rendere inattuabili gli esercizi ed impossibile in Italia l'industria per la costruzione dei camions e degli omnibus? Ed il Ministero della guerra che fa una legge per acquisire le automobili (palliativo per controbilanciare l'energica ed efficace azione dei Governi esteri per assicurarsi una forte economia di trasporto ed un più regolare e rapido servizio di rifornimento al mezzo di furgoni e di camions), non trova nell'azione del Ministero delle finanze e del tesoro la vera ragione dell'impossibilità di un rimodernamento efficace dei servizi attuali di comunicazione?

Ed il nostro Ministero della industria non trova che l'Italia, che pure si è fatta molto onore sportivamente nel campo automobilistico, è impossibilitata, per il fatto del dazio sulla benzina, a sostenere la concorrenza estera nella questione della costruzione delle vetture, non solo, ma è privata, per il fatto dello stesso Governo, della possibilità di dare un maggior sviluppo alle piccole industrie col mezzo dell'applicazione di motori fissi a benzina al disotto dei dieci cavalli? Non trova che si proibisce in Italia di collaborare a un incremento di fecondità delle nostre terre con quelle sane e moderne applicazioni della meccanica automobile agli utensili di lavoro e ai trasporti dei prodotti, che formano la vera ragione della ricchezza dell'America agricola? Ecco perchè diciamo che il Governo è contro lo Stato, saremmo a dire l'industria contro l'industria, perchè più sollecita dovrebbe essere l'industria residente fuori Torino ad unirsi all'azione del Comitato delle fabbriche torinesi per farne un grande Comitato nazionale per un energico sforzo nel nome degli interessi generali dell'industria e del paese.

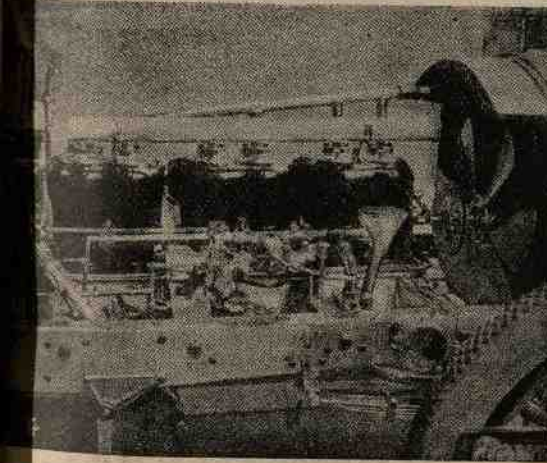
Ecco perchè diciamo uniamoci, e veramente questo appello noi rivolgiamo anche ai Ministri dei LL. PP., dell'A. I. C., delle Poste, della Guerra, anche alla Direzione delle Ferrovie, perchè comprendano che sarà esiziale agli interessi che essi rappresentano ed ai grandi servizi che loro sono affidati dalla nazione, la loro connivenza continuata con le Finanze ed il tesoro imprevedibili!

E dire che già in Inghilterra e in Germania i Governi si preoccupano già del dominio aereo!

(Dalla Rivista di febbraio del T. C. I.)

I canotti automobili nel 1907

Il programma dello yachting automobile nel 1907 non lascerebbe nulla a desiderare se fossimo sicuri del successo di tutte queste gare, ma disgraziatamente, e ce lo insegna il passato, tolto due o tre di quelle principali, le altre corse o sono solite prima che si avvicini il loro tempo, o diventano dei matches a due sole imbarcazioni,



I sei cilindri San Giorgio.

non finiscono in un noiosissimo giro di una o due ore.

Diamo intanto un rapido sguardo al programma, ricordando le prove più interessanti che si trovano anche annunciate nel calendario automobilistico dell'annata.

Il meeting di Monaco, che è indubbiamente la più classica e più ricca per premi e per intervento di canotti. Esso rappresenta la vera riunione internazionale ed il successo non gli è mai mancato.

Il raid del Club Nautico di Nizza, che seguirà immediatamente il meeting di Monaco, ed il di cui programma si svolgerà tra Nizza, Cannes e Genova.

Questa gara, che interessa le imbarcazioni di tutte le portate e capaci di tenere il mare, sarà seguita con molto interesse, sia dai concorrenti che dal pubblico, il quale ha ancora bisogno, e non si può dar torto, di persuadersi dell'utilità e

della praticità di questo automobile acquatico, utilità e praticità che finora, ad onor del vero, non si esplicarono chiaramente e fortemente, come è necessario, in cose così importanti come la questione di un nuovo mezzo di locomozione.

La Perla del Mediterraneo, una specie di campionato del mare che si disputerà in maggio a Palermo, su di un percorso incantevole lungo 200 chilometri. Questa sarà l'unica (perchè finora non ne fu annunciata altra) prova di canotti in Italia, e non possiamo passar sotto silenzio il dolore che sentiamo nel dover affermare questo fatto. L'Italia che ha un simile posto d'onore nell'industria automobilistica si è disinteressata, e si disinteressa completamente in riguardo dello yachting automobile. Non sapremo mai darci ragione di questo fatto, considerando come la nostra terra avrebbe dovuto dal mare ritrarre sempre una delle maggiori e migliori risorse per le sue industrie, per i suoi commerci. Noi avremmo desiderato che in Italia, e specialmente nelle città marittime, i clubs automobilistici, i veri e genuini difensori e propugnatori dell'automobilismo, avessero bene studiato questo interessante problema dello yachting automobile, e dato ad esso quella soluzione pratica che già va delineandosi in altri paesi nei quali forse non tanta speranza, o meglio sicurezza di profitto, come nel nostro, si ha. Si è mai potuto sinora ottenere una gara importante nei nostri mari, nei nostri laghi, nei nostri fiumi? Si è mai sentito a parlare di concorsi o di premi istituiti per applicazioni pratiche di motori ad imbarcazioni? E non sarebbe cosa utile nei golf frequentati da forestieri, come nei laghi, oppure in quelli in cui il lavoro è intensissimo, stabilire delle società per trasporti in canotti automobili? E' o non è pratica ed atta all'uso questa imbarcazione a motore? E se non lo è, perchè i nostri industriali si ostinano a sprecar tempo, fatica e denaro? Quante domande che da parecchio ci facciamo senza speranza di risposta.

Ciclisti!

Volete viaggiar sicuri?
Munite la vostra Bicicletta con

**FRENO
BOWDEN**

Sindacato Francese Brevetti BOWDEN
MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis.

pressa, speriamo voglia portare tale interesse da risvegliare quella passione per questo mezzo di locomozione in acqua, che sola potrà spingere all'azione nel futuro.

Il meeting del Sud-Est, organizzato in occasione dell'Esposizione marittima di Bordeaux, sarà per i canotti automobili un'occasione per manifestarsi davanti ad un pubblico speciale e competente.

Il meeting di Lucerna sarà per la quarta volta organizzato sul lago dei Quattro Cantoni dal Circolo delle regate di Lucerna.

Il meeting d'Evian per il terzo anno attirerà un gran numero di canotti automobili sul bellissimo lago di Ginevra.

La Coppa dell'Auto, in ultimo, rappresenta la chiusura della stagione nautico-automobilistica dell'anno 1907.

Queste sono le prove principali e che già sono in programma per quest'anno, se ad esse potessimo in questo momento aggiungere tutte quelle altre di secondaria importanza o delle quali non fu ancora stabilito il programma, noi potremmo subito affermare che la stagione si presenta sotto i migliori auspici, ma c'è un ma, e sarà forse quello che guasterà un po' la festa. La questione la mette avanti l'Auto di Parigi, che è personalmente interessato nella cosa, in questi precisi termini:

«Tutti questi meetings avranno essi del successo o andremo, come per gli ultimi due anni, ad assistere a dei meetings che avranno raccolto un numero derisorio di iscrizioni?»

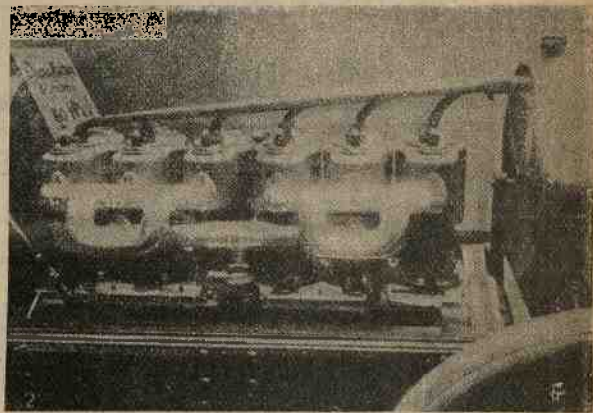
«Ecco un punto ben difficile a prevedere. Se, ascoltando i giustificati reclami della Camera Sindacale della Navigazione Automobilistica, tutti gli organizzatori di corse avessero adottato lo stesso regolamento, noi potremmo essere certi del successo di tutti indistintamente i meetings che si organizzeranno.

«Disgraziatamente non è stato così. Monaco ha conservato il regolamento dell'anno scorso e quelli che han costruito dei canotti per il meeting di Monaco (che per la sua fama mondiale è quello che per i costruttori costituisce la grande fonte di réclame) pretenderanno di non poter correre sotto un altro regolamento, temendo di restare svantaggiati. Allora? Allora si farà quest'anno quanto si è fatto già da due anni, si discuterà e per il gran danno del canotto automobile si domanderà di mantenere lo statu quo ante. E noi vedremo ancora dei poveri canotti a schioppettare da soli girando e rigirando padroni assoluti delle acque... nella loro serie.

«Ammenochè i poteri direttivi non prendano una decisione definitiva con la ferma intenzione

di farla applicare. E questa sarebbe la sola soluzione!».

Fin qui il foglio parigino, ma noi vogliamo aggiungere poche parole per conto nostro. Quale soluzione questi dirigenti potrebbero prendere nell'ora avanzata nella quale ci troviamo? Non è ormai già stato stabilito dalle case costruttrici di canotti quali e quanti di essi dovranno correre ed a quali e quante gare? Se mai questa decisione avrebbesi dovuta prendere prima della fine dell'anno, e internazionalmente onde non incorrere nell'errore in cui si è incorso a proposito delle corse di automobili. Ed a noi pare, come già appunto per le corse affermammo, che queste decisioni dovrebbero esser prese tra i veri interessati, che sono i costruttori, o tra i direttori di queste officine di costruzione. Questo complesso di cose dimostra che lo sport automobilistico ha ancora bisogno di molta disciplina perchè tutto



I sei cilindri Marchand.

proceda bene, di molto di quell'accordo che ora manca assolutamente, malgrado ci si voglia illudere con il gridare ai quattro venti il nome di certe federazioni che restano sulla sola carta e nel fatto non rispondono allo scopo.

Questo è il nostro pensiero, e nella questione dei canotti la confusione maggiore, la mancanza assoluta di ordine nella regolamentazione delle corse ha fatto sì che i progressi nella motonautica sono lenti, molto lenti se li si paragona a quelli dell'automobilismo terrestre.

Attendiamo gli eventi. Per ora volevamo ancora una volta accennare alle cause principali che impediscono allo yachting automobile di fare i passi che gli spetterebbe ed avrebbe la forza di fare, se dopo norme fisse ed una buona volta definitivamente stabilite, fossero disciplinate le gare, i concorsi, gli unici mezzi più facili, più convincenti per un'utile e necessaria propaganda.

Milano, 1907.

Raffaele Perrone.

Nel mondo commerciale sportivo

*** A Torino, la notissima fabbrica di motociclette e motori T. M. Borgo, che l'anno scorso vinse brillantemente il Campionato italiano e altre importanti corse d'Italia, lavora alacremente alla preparazione dei modelli che dovranno figurare al Salon di Torino, e delle diverse macchine che certamente trionferanno nel grande Criterium dell'Esposizione, al quale sono già iscritte.

Il motore E. N. B. costruito interamente dalla Casa è una meraviglia.

X *** A Torino, il Consiglio d'amministrazione della Società meccanica Ivalo-Ginevrina, anonima, col capitale versato di L. 2.000.000, ha riconfermato, all'unanimità di voti, il pre-idente ing. Raffaele Pinna, nella carica di amministratore delegato della società, ed ha nominato quale direttore generale della società stessa il signor ing. Ettore Thovez, conferendo loro tutti i poteri e facoltà di cui nell'atto 14 gennaio 1907, rogato Teppati dott. Carlo.

*** Nel mondo automobilistico milanese grande impressione ha fatto il bel viaggio (Milano-Genova-Ventimiglia-Montecarlo-Vieola-Oneglia-Ormea-Savona-Genova-Passaggio dei Giovi-Milano) dell'omnibus Serpollet Italiana, via Bernina, Milano, fatto nella attuale stagione impropria, su strade pessime, inghiacciate, gelate, e in molti siti ben coperte di neve.

L'omnibus, che ha dato una così toccante prova della sua perfezione meccanica e della sua praticità, portava a bordo l'ing. Gigli, ing. Castaldi, magg. Maggiorotto, delegato dal Ministero della guerra; l'ing. Varazzani, i sigg. Galli e Valensini e persino una coraggiosa chauffeuse, la sig.a Ezelina Gambaro.

Della gita interessante e riuscita sotto ogni rapporto conservano tutti un grato ricordo, ed una particolare riconoscenza per l'intraprendente Serpollet Italiana, che tante distinzioni ha ormai acquistate nel pratico ramo industriale automobilistico.

OCCASIONE

Vetture Elettriche Krleger nuove originali della fabbrica di Parigi:

N. 2 Landulet a 4 posti - N. 1 Victoria a 2 posti
N. 2 Chassis completi. Tutte munite di batterie.
Venditori separatamente o a blocco, a prezzi convenientissimi. Visibili e subito disponibili.

Rivolgersi allo STAND 162 (Nuovo accumulatore elettrico GARASSINO, Brevetto 1906) o in Via Artisti, 34, TORINO.

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

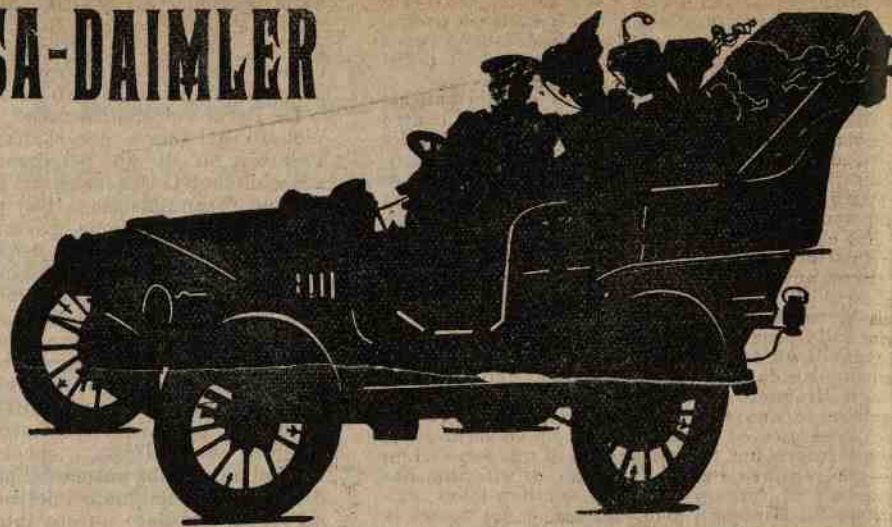
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



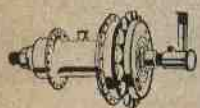
Le Vetture Daimler-De Luca, sono la riproduzione del tipo perfezionato **Daimler Inglese**, ritenute le migliori del Regno Unito.

Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16/24 - 28/40 - 32/55 - 42/65



Rnuta libera « Eadie »



Mozzo « Eadie-Fagan » a cambio di moltiplica

A tutti i Ciclisti

che prendono vivo interesse per quegli articoli pratici e sicuri, dei quali ogni buona bicicletta dev'essere munita, raccomandando in modo particolare le

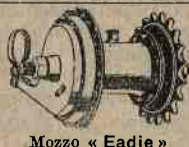
Specialità Eadie

prodotte dalla THE EADIE MANFET, C. Lt. di Redditch.

Rappresentante per l'Italia:

Giulio Marquart

MILANO - Via Melagnano, 5 - MILANO



Mozzo « Eadie » a freno contropedale



« Mozzo Eadie » a freno contropedale e cambio di moltiplica

Edoardo Bietti

S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471

BENZINE

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

Medaglia d'Argento

Massima onorificenza

PNEUMATICI

PETER

ADAM BOOS

MILANO

70 FORO BONAPARTE 70

MODELLI 1907!

CICLI - MOTOCICLETTE

“ STUCCHI ”

(già Prinetti Stucchi)

Stabilimenti: Via Tortona, n. 11 - MILANO

MOTOCICLETTE

F. N.

4 HP - Modello 1907

Il massimo della perfezione

AUTO-GARAGE CARPIGNANO

Via dei Fiori, 53 - TORINO - Telefono 22-96

AUTOMOBILI-BICICLETTE BIANCHI

Officina per Riparazioni - Assortimento completo Accessori per Automobilisti.

AUTO CENTRAL GARAGE MILANO

GARAGE: Via Morone, 3 (Angolo Via Alessandro Manzoni)

Officine Meccaniche

Studio Principale

Via Melzo, 5 (Porta Venezia)

Agenzia per Lombardia e Veneto

delle

Automobili S. P. A. (Società Piemontese Automobili Matteo Ceirano)

Vendita: Automobili “ **E. BIANCHI** ”

Esclusiva per l'Italia:

Vetturette “ **WERNER** ”, di Parigi.

Vetture “ **PILAIN** ”, di Lyon.

Società Anonima

“ La CO₂ ”

TORINO

Via Ormea, 34.

ELEVATORI

automatici

INESPLODIBILI

per Benzina.

(Servizio di Garages, Fabbriche, Depositi, ecc.)

E. M. BORGIO - Torino

Le Motociclette BORGIO



84 - Via Nizza - 84

VINCITRICI { Campionato Italiano Consumo
Campionato Italiano Velocità
Campionato Pavese Resistenza

saranno esposte nel prossimo

SALON

Prenotarle in tempo

S. C. A. T.

SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO

TORINO Via Madama Cristina, 66
Corso Raffaello, 19

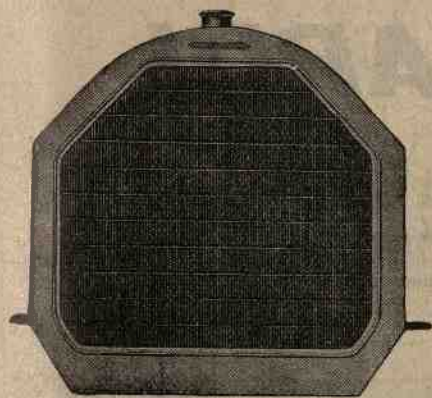
Tipo 12-16 HP — *Motore*
4 cilindri. — *Accensione per magneto*
a bassa tensione. — *Frizione metallica*
a dischi. — *Cambio di velocità.* — *Trein*
Baladeur. — 4 marcie avanti ed. una
indietro. — *Trasmissione a cardano.*

VEETURE DI LUSO

e da

TURISMO

MILANO 1906 - Gran Premio



Circuito delle Ardenne

1° DURAY

su vettura De-Dietrich

Coppa Vanderbilt

1° WAGNER

su Vettura Darracq

con

Raffreddatore G.A.



Leggero

Semplice

Economico

Automatico

Indeteriorabile

Carburatore G. A.

J. GROUVELLE, H. ARQUEMBOURG & C^{ie}
PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS

JUNIOR

Fabbrica-Torinese-Automobili

Chassis 18-24 HP
„ **28-40** 1907

Vetture da turismo e da città

VEETURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino



F. I. R. I.

Fabbrica Italiana Recipienti Inesplodibili

Stand N. 154

4^a Esposizione Internazionale Automobili TORINO

16 Febbraio - 3 Marzo 1907.

Società Anonima per il Commercio e l'Industria di
Automobili, Velocipedi e Pezzi per Costruzione e Ricambio

FABBRE & GAGLIARDI

Capitale Lire 2.500.000 versato.

Auto-Garages e Depositi in:

MILANO
21-23, Piazza Macello, 21-23
Via Montevideo

NAPOLI
Corso Umberto I

TORINO
Corso Re Umberto, 62-64
Via Maria Vittoria, 22-24

BOLOGNA
Via Repubblicana, 10

GENOVA
Via XX Settembre, 5
17, Via A. M. Maragliano, 17

MESTRE
(Venezia) - Via 27 Ottobre

ROMA
Viale Castro Pretorio, 92^a, 94^o
Viale della Regina, 142^e

PADOVA

FIRENZE
Piazza Vittorio Emanuele, 2
Via Castellani

PISA

Agenti per l'Italia:

delle Automobili:

Diatto-A. Clément - Torino

Fides (Brasier) - „

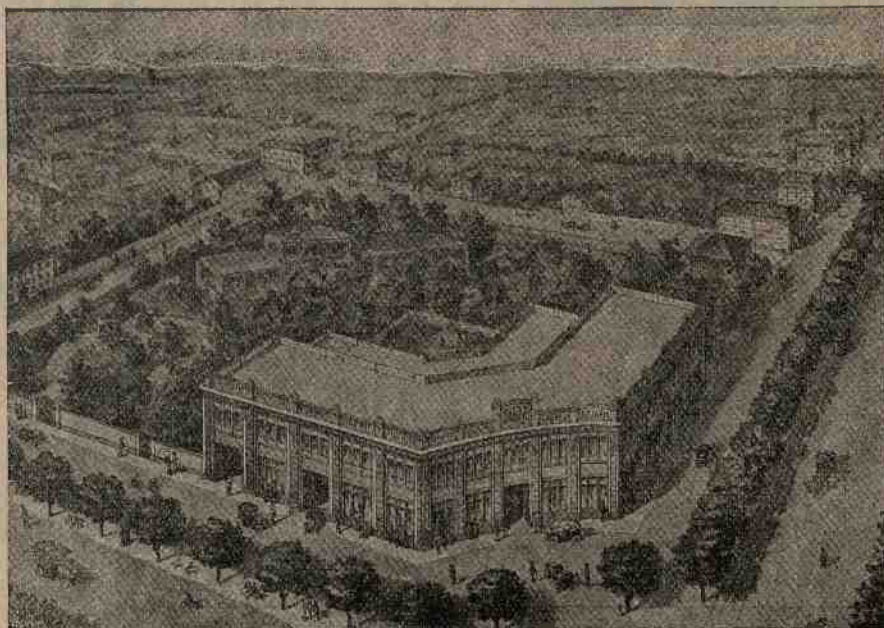
Isotta Fraschini - Milano

Bayard-A. Clément - Parigi

Vetturette:

Demmeester, 8 HP, 4 cilindri - Parigi

Darracq - „



Nuovi Magazzini ed Auto-Garage in TORINO - Corso Re Umberto, 62-64, angolo Corso Peschiera.