

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcobaleno
Nuoto - Canottaggio - Vela

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varieta

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta.)

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 6 - Estero L. 9
Numero { Italia Cent. 10 | Arretrate 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

LE GRANDI PROVE PODISTICHE INTERNAZIONALI



La corsa a piedi per il premio Lemonnier, nei dintorni di Parigi.

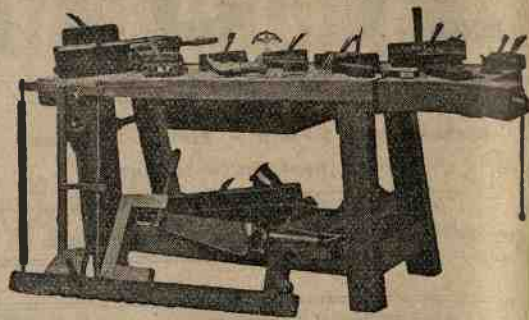
Cantieri GALLINARI e C. LIVORNO

Costruzione di Yachts - Canotti Automobili -
Yole di mare ed outriggers.

MOTORI MARINI

Camions ed Omnibus automobili

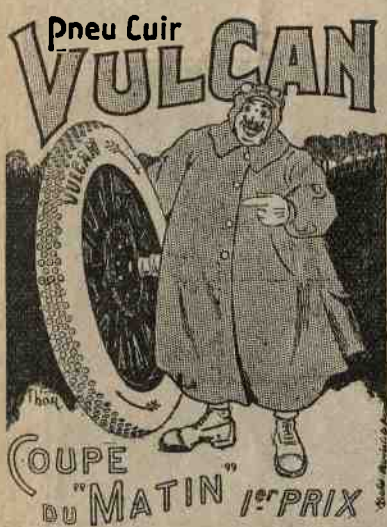
PREMIATA FABBRICA
di Banchi
ed Attrezzi
per
 falegnami
modellatori
e scoccai



← Casa Fondata nel 1848 →

EMANUELE SCHENONE

TORINO - Via Nizza, 23 (nel cortile) - TORINO



Il Pneumatico-Cuoio "Vulcan",

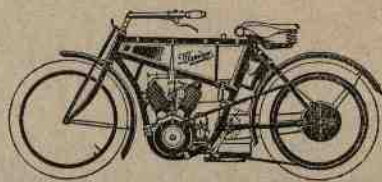
ha vinto nel 1905 l'unico
premio nel Concorso della
"ROUE" su 4000 Km.
e nel 1906 il 1° premio
nella Coppa del "MA-
TIN" su 6000 Km.

Rappresentante Generale per l'Italia:

Dassano G. B.

Via Sebastiano Valfrè, 18 - (Corso Siccardi)
TORINO

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 Jacnicke, S.-A.
Schönau presso Chemnitz (Germania).

JUNIOR

Fabbrica-Torinese-Automobili

Chassis 18-24 HP
" 28-40 1907

Vetture da turismo e da città

VETTURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino



III **Cacao** olan-
puro dese **Bensdorp**

viene preferito dai veri conoscitori di cacao — per
suo sapore squisito e per le sue qualità nutritive

QUALITÀ PIÙ FINA

S. I. A. M.

Società Italiana Automobili Marittimi
Sede in GENOVA - Stabilimento a Miltedo (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.

Avete Luce Elettrica ?

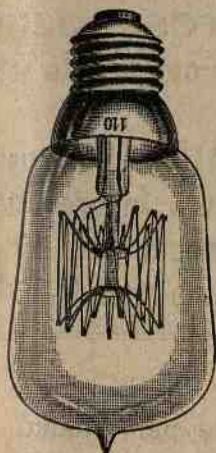
Adoperando le

LAMPAD E 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).



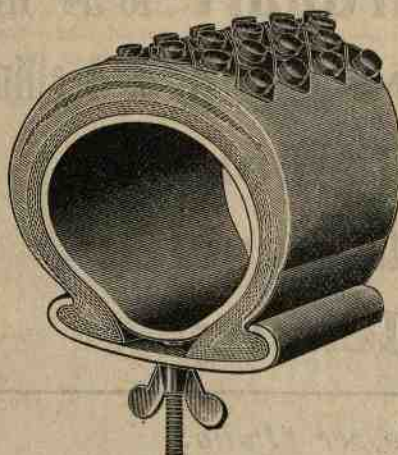
ENRICO LUCINI - Via Petrarca, 3 - MILANO

Munite le vostre macchine dei

RINOMATI PNEUMATICI

METZELER

In unico tipo extraforte
a superficie rotonda e piatta.



Antidérapants

ORANGE

à croissant ferré

L'ideale degli
Automobilisti.

Società per Azioni: Metzeler e C. - Monaco di Baviera

Agenzia Italiana: E. Hirschgartner - TORINO - 36, Corso Oporto

Standard

Automobili 14 HP

TORINO

Automobili A. De. Be.

della Società Anonima Delaunay Belleville di St. Denis s/s

20-28 HP - 28-40 HP
40-60 HP

Automobiles **Marquart** 18-24 HP

Vetturetta **Helbé** 12-14 HP a 4 cilin.

Catene **Renold**

Antidérapants **Desclée**

Pneus **Jenatzy**

Agenzia Generale per l'Italia:

Garage MARQUART

MILANO - Via Francesco Melzi, 3 - MILANO

Il trionfo della

MOTOSACOCHE

la Regina delle Biciclette a Motore

Nel Gran Criterium Motociclette "Coppa Esposizione di Torino", alla **MOTOSACOCHE** (Brevetto H. e A. Dufaux & C.) è stato aggiudicato il Premio della regolarità (medaglia d'oro).

3 biciclette a motore **MOTOSACOCHE** partite, 3 arrivate; invece su 9 motociclette partite, 4 solamente sono arrivate.

La prima **MOTOSACOCHE** ha effettuato il percorso in ore 1,59', la seconda in ore 2,24', la terza in ore 2,27', battendo macchine di forza molto superiore e corridori di fama mondiale.

G. F. MONTCHAL

Agente Generale per l'Italia

Via Dante, 4 - MILANO - Via Dante, 4

Cataloghi gratis

AI SALONE DI TORINO la **maggioranza**
delle Vetture esposte era munita di

PNEUMATICI

MICHELIN

Ammiratissimo il **Cerchio smontabile**

MICHELIN

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Milano, Via Foro, 14.

LE GRANDI PROVE AUTOMOBILISTICHE DEL 1907

Meeting Automobilistico di Verona

19 marzo 1907.

Il Criterium Automobilistico della primavera è dato quest'anno dalla riunione che l'A. C. Veneto con il concorso del Comune di Verona, organizza sulle rive dell'Adige il 19 corrente. Nella riunione si disputerà il chilometro ed i cinque chilometri, tutti due a slancio.



I due maggiori organizzatori del meeting automobilistico di Verona: 1. Cav. Avv. Vittorio Vanzetti, assessore; 2. Sig. Leonino da Zura, vicepresidente dell'Automobile Club Veneto, di Padova. (Fot. John Sportsman).

Le categorie vetture da turismo furono fissate in numero di quattro, a seconda del prezzo di talogo.

Per le vetture da corsa vi è una sola categoria da 600 ai 1007 kg.

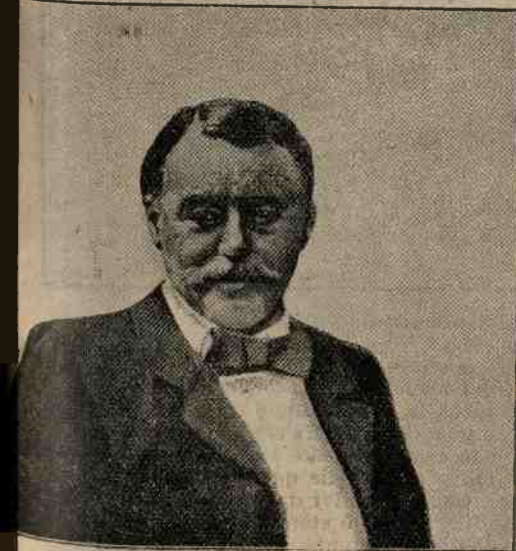
Ricchi e numerosi sono i premi, giacché per la categoria Corsa, nel chilometro lanciato vi è un premio unico di L. 500, e per i cinque chilometri è un primo premio di L. 1000, e un secondo di L. 500.

Le vetture da turismo hanno da disputare coppe targhe.

Venne pure stabilito un premio challenge, la coppa del Commercio, ricco oggetto d'arte che dovrà essere guadagnato per tre anni consecutivi per quattro volte non di seguito.

La Coppa sarà data al costruttore di quella vettura da corsa o da turismo, che dalla media dei risultati otterrà il miglior tempo.

Commissari della corsa vennero nominati i si-



Peugeot, il grande industriale francese, ideatore e fondatore della importantissima fabbrica di cicli ed automobili, morto il 2 marzo a Parigi.

gnori conte F. Lazzara, conte O. Oldofredi, conte O. Orti Manara.

A Verona vi è grande aspettativa pel risultato del meeting attuale, che darà principio ad una serie continuata ogni anno di riunioni automobilistiche. Per nulla Verona fu la prima città che nel 1899 organizzò il primo circuito, che riunì tanti automobilisti, quando la locomozione moderna era ancora bambina.

Fra i concorrenti si notano: Tommaselli (Bianchi); Momo (Gladiator); ing. Galli (Florentia); Tamagni (Marchand); Weillschott (Fiat); Graziani (Itala).

I cronometristi ufficiali saranno i sigg. Marley Gilberto e Legnazzi.

La Coppa Florio — Il Circuito Bresciano.

Le iscrizioni si sono aperte il giorno 10 marzo e il Club ha potuto subito pubblicare una bella lista di iscritti, sia per quantità che per la qualità. La difficile questione dell'attraversamento della ferrovia Brescia-Verona, in prossimità di Brescia, è risolta definitivamente nel migliore e nel più radicale dei modi, colla costruzione di una nuova strada e di un largo sottopassaggio permanente in prossimità del Manicomio provinciale. Non vi sarà quindi più bisogno di passerelle, sottopassaggi provvisori od altri ripieghi consimili, ed è con vera soddisfazione che il Club constata come la sua grande prova sportiva contribuisca efficacemente al miglioramento della viabilità generale.

Questa soddisfazione non è, del resto, platonica, perchè il Club contribuisce alle spese di questo sottopassaggio permanente colla somma di L. 25.000.

Ed eccoci più precisi: la discussa questione di un sottopassaggio della strada di corsa alla ferrovia Milano-Venezia è stata ormai risolta con una diversione legata a un più largo programma di opere stradali nelle vicinanze della città su cui si sono definitivamente accodate le buone volontà, gli sforzi ed i contributi delle Amministrazioni ferroviaria e comunale, della Deputazione provinciale di Brescia e dell'Automobile Club di Milano.

Il sottopassaggio non sarà costruito sulla strada mantovana, ma sul tratto di strada nuova, che con largo raggio di curva, per le esigenze della corsa e per l'ulteriore permanenza, si dipartirà dalla propria zona, fra la traversa della linea tranviaria di Mantova, in faccia allo sperone già compromesso delle nostre mura, al cantone Mombello, passando alle spalle dell'antica polveriera, per inoltrarsi verso il lato nord del Manicomio, non senza passare sotto la linea ferroviaria con una breve galleria diretta larga m. 10 e lunga 12.

Questa soluzione favorisce grandemente anche quella della sede delle tribune.

Le trattative per il sottopassaggio permanente furono condotte, con abilità pari a zelo, personalmente dal sindaco di Brescia, avv. Orefici, il quale diede e dà prove di un ammirevole interessamento alla corsa.

Il sindaco ebbe la validissima cooperazione della Deputazione provinciale, e specialmente dei signori: conte Corniani, comm. Fisogni e conte Valotti, nonché delle Ferrovie dello Stato.

Le condizioni alle quali devono soddisfare le vetture concorrenti alla Corsa di Brescia Coppa Florio sono identiche a quelle imposte dalla Coppa

dell'Imperatore, Circuito del Taunus, e precisamente:

1° Cilindrata complessiva del motore non superiore agli 8 litri.

2° Distanza minima dallo spigolo posteriore del *tablier* al punto di mezzo dell'asse posteriore: metri 2.

3° Passo minimo: metri 3.

4° Distanza massima dallo spigolo posteriore del *tablier* all'estremità superiore dei sedili della scocca di corsa a 2 posti: metri 1,50.

5° Altezza minima dei due sedili senza imbottitura, misurata dallo spigolo del *chassis* allo spigolo anteriore della scocca: mm. 325.

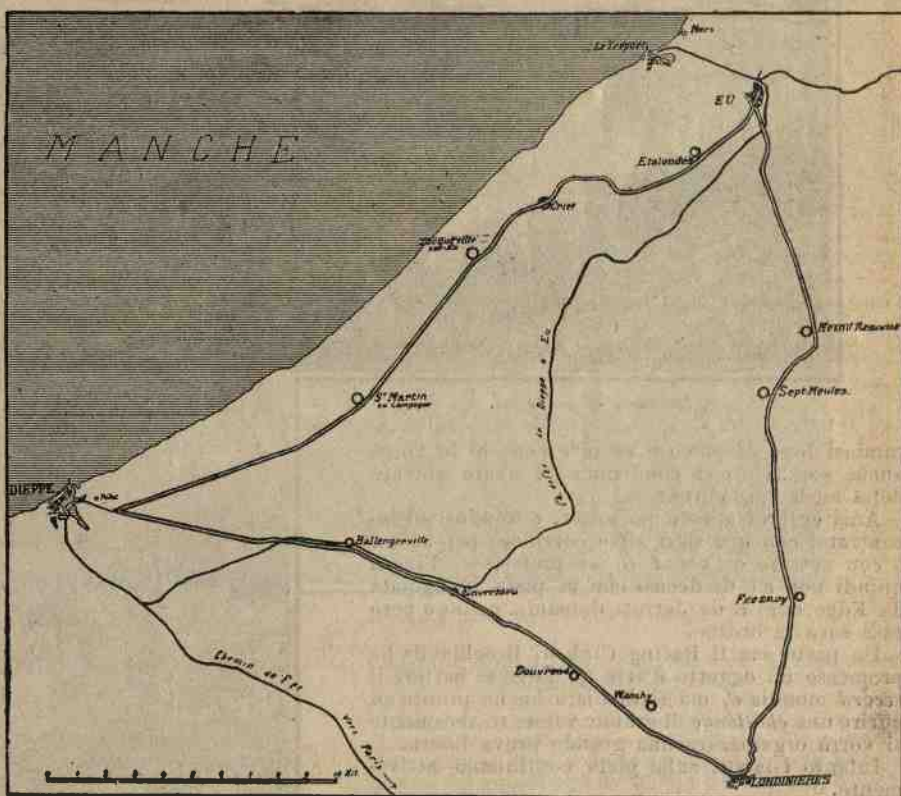
6° Peso minimo della vettura: kg. 1175. Nella pesata vanno esclusi l'essenza, l'olio, l'acqua, i pezzi di ricambio ed utensili, e si comprendono invece la carrozzeria, i pneumatici, l'olio ed il grasso entro il *carter* del motore ed entro quello del cambio di velocità.

7° Lo spazio libero tra il suolo ed il punto più basso della vettura dev'essere almeno di cm. 15.

Le vetture devono avere il *tablier* verticale, due freni indipendenti, la marcia indietro con un dispositivo per impedire la marcia indietro involontaria, il cofano di protezione sul motore, una placca di custodia sotto il motore che lo comprenda tutto e giunga almeno fino al volante, le ruote in legno, il tubo di scappamento orizzontale che si prolunghi almeno sino all'asse posteriore (la finestra è permessa) ed una tromba.

La Coppa del Re è destinata all'ideatore della vettura vincente; le Coppe challenge Florio, Salemi e d'Italia sono assegnate secondo i rispettivi regolamenti.

I premi in denaro, di L. 75.000 complessive,



Il Circuito di Dieppe, per il Grand Prix di Francia.

verranno suddivisi fra gli arrivati entro il tempo minimo e proporzionalmente al tempo impiegato.

Detto tempo minimo ed il criterio di proporzionalità per la partizione dei premi saranno resi di pubblica ragione il 25 giugno 1907.

Ecco una prima importante lista d'iscritti:

1. De Luca-Daimler I; 2. De Luca-Daimler II; 3. De Luca-Daimler III; 4. Spa I; 5. Spa II; 6. Spa III; 7. Bianchi I; 8. Bianchi II; 9. Fiat I; 10. Fiat II; 11. Fiat III; 12. Isotta Fraschini I; 13. Isotta Fraschini II; 14. Isotta Fraschini III; 15. Itala I; 16. Itala II; 16. Itala III.

L'autodromo inglese.

L'annuncio di un primo tentativo di 24 ore su pista che farebbe il corridore della Napier, S. F. Edge, poi l'altro subito seguito dallo Jarrott, che aveva ingaggiato la stessa pista per il giorno dopo quello di Edge, onde migliorarne immediatamente il record, ha fatto fantasticare tutti i giornali in cerca di emozioni.

Automobilisti!

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

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

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets

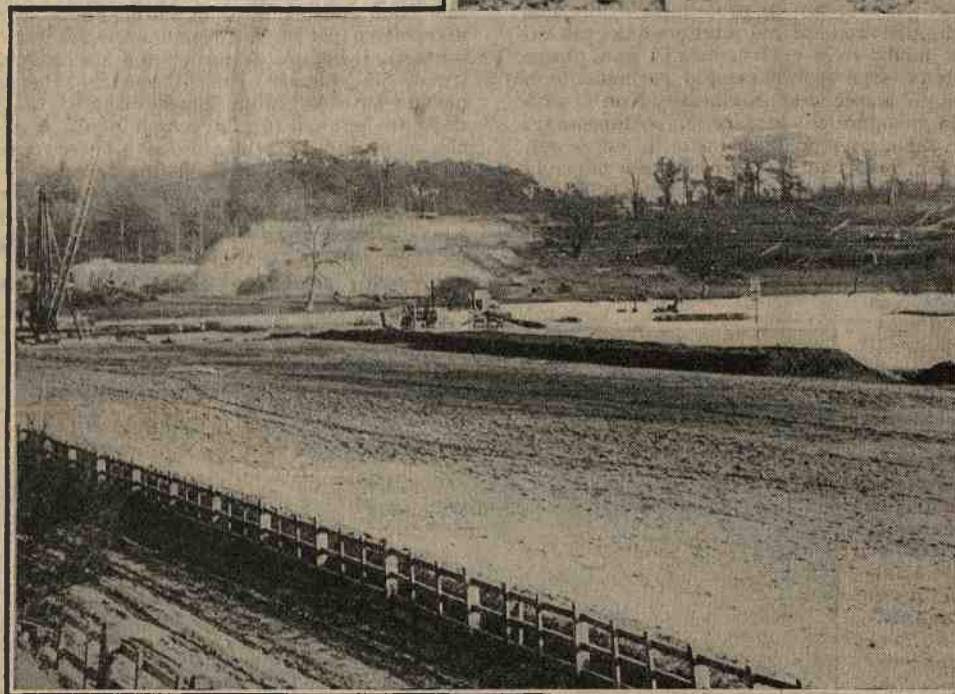
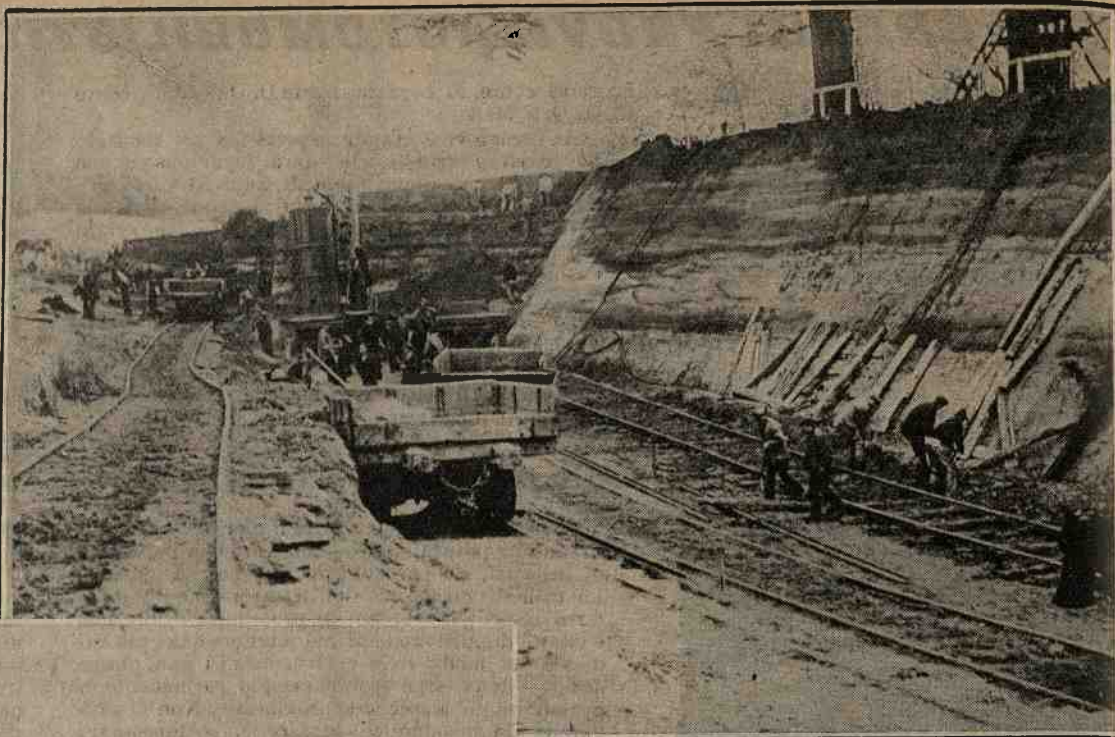
E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:

MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

L'idea concepita da Edge di essere il primo a ingaggiare questa pista, che promette di essere veramente superba e che permetterà evidentemente di stabilire una bella *performance* di 24 ore, eclissando da lungi, salvo accidenti, il *record* su pista che Ridgeway stabilì in America quando coprì 1300 km., fu un colpo da maestro, ed Edge ha avuto l'idea ottima di decidersi a compiere questa *performance* su una vettura 60 HP, che egli adopera come turismo.

Edge spera di marciare a circa 90 all'ora e non si fermerà che per pochi minuti ogni 6 ore per rifornirsi. Ecco una gran bella *réclame* per la sua Casa se egli riuscirà. Dopo Edge subito altri hanno pensato d'imitarlo, e Jarrott senza perder tempo teneva per sé la pista di Brooklands per il giorno dopo, dichiarando che egli preferirebbe correre nello stesso tempo con Edge, se questi lo volesse. Dopo di lui Hutton, che piloterebbe una Berliet, si è dichiarato pronto a entrare come terzo, ed un altro ancora vorrebbe presentarsi come quarto... Ma Edge non è uomo da cedere e correrà in quel giorno da solo, dichia-



La linea di partenza.

randosi dopo disposto a correre con chi lo vorrà anche per 24 ore, a condizione di avere vetture della medesima cilindrata.

Anzi egli va ancora più oltre, offrendosi di incontrarsi con qualsiasi altro corridore per 24 ore e con vettura da corsa se si preferisce. Finora quindi non c'è di deciso che la pista ingaggiata da Edge oggi e da Jarrott domani... quando però essa sarà in ordine.

Da parte sua il Racing Club di Brooklands ha promesso un oggetto d'arte ad Edge se batterà il *record* mondiale, ma si dichiara anche pronto ad offrire una *challenge* di grande valore se veramente si vorrà organizzare una grande prova libera.

Intanto i lavori sulla pista continuano attivamente.

Non meno di 4000 operai sono attualmente occupati alla costruzione della nuova pista per automobili a Weybridg, per cura dell'Automobil Club d'Inghilterra. Sarà questa la pista più vasta e moderna che esista, la sua lunghezza totale essendo di tre miglia e mezzo, con due rettilinei di quasi un miglio ciascuno; il piano di corsa è largo cento piedi, in modo da permettere a sei automobili di correre su di una stessa fronte, senza pericolo alcuno. Le curve sono tutte calcolate in modo da poter essere superate con qualsiasi velocità. In una località si è dovuto costruire un ponte su di un fiume per il passaggio della pista, ed in un'altra, questa corre attraverso una profonda trincea, la cui escavazione richiese lo spostamento di 500.000 tonnellate di materiale.



La grande curva dell'autodromo inglese.

Grandi palchi per gli spettatori sono in corso di costruzione nei punti principali della pista. Questa sarà completata al principio della prossima estate.

Il 2 aprile si avrà l'inaugurazione ufficiale dell'autodromo inglese.

Il *meeting* d'apertura sarà dotato della bella cifra di 115.000 franchi di premi, ripartiti in cinque prove:

Horsley Plate (tre miglia), 6250 fr. al 1°, 1250 al 2°.

Premio Gottlieb Daimler (quindici miglia), 12.500 fr. al 1°, 3750 al 2°.

I lavori di sistemazione della pista inglese.

Premio Bayfleet (dieci miglia), 11.250 fr. al 1°, 2500 al 2°.

Coppa Montagu (trenta miglia), 35.000 fr. al 1°, 10.000 fr. al 2°, 2500 fr. al 3°.

Premio Marcel Renault (dodici miglia), 10.000 al 1°, 2500 al 2°, 1250 al 3°.

L'autodromo avrà un percorso di 4300 metri con linee rette superanti ciascuna 1609 metri formato a racchetta, esso ha la grande curva con un raggio di 510 metri e la piccola curva con un raggio di 330 metri. La larghezza è di circa 80 metri.

Il Grand Prix di Francia - Il Circuito di Dieppe

Circuito della Senna Inferiore per Dieppe, Arvermeu, Londinieres, Eu e Dieppe, 84 km.

Auto Garage Frera

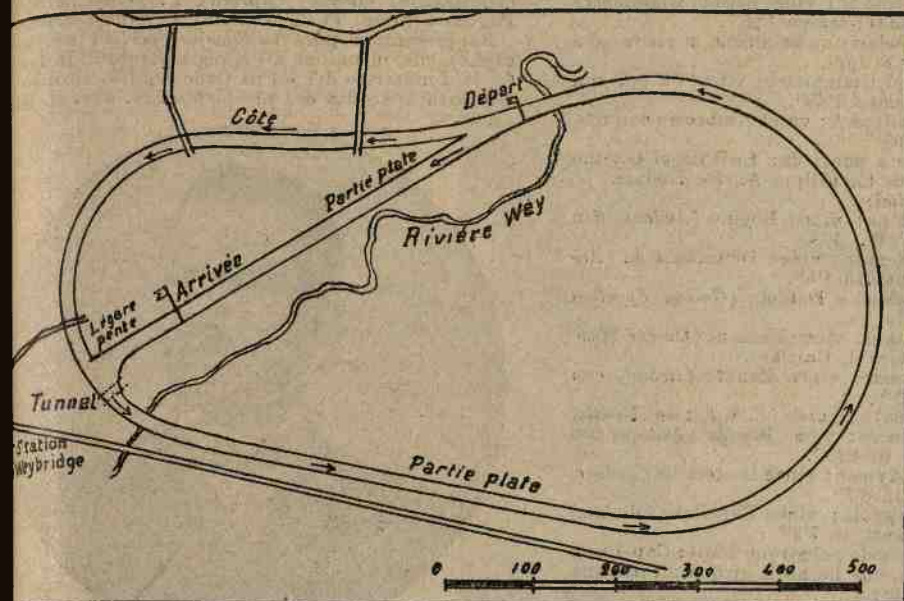
Completo rifornimento GOMME - PEZZI DI RICAMBIO - ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA, ecc.
Aperto tutta la notte - Telefono 61-19 - Società Anonima Frera - Garages in Torino e Firenze

MILANO

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

le loro calme, così ricche di toni e colori, sia le baci il primo raggio dell'alba, sia che su esse guizzi il sole del tramonto; dall'altro, fra Dieppe ed Envermeu, si passa vicino l'antica foresta

In questa regione il martedì è il solo giorno della settimana in cui non sia aperto alcun mercato, ed è certo quindi che il *Grand Prix* verrà disputato il 2 luglio, che cade appunto di martedì.



Piano dell'Autodromo di Brookland.

Il Circuito della Coppa dell'Imperatore.

Il Circuito della Coppa dell'Imperatore, che sarà corsa sul Taunus, misurerà 120 km. Centro del Circuito sarà Kolster Thron. Per le vetture fu deciso di conservare il peso minimo di 1175 kg. senza essenza, acqua, nè olio, nè pezzi di ricambio; solo sarà permesso portare l'olio ed il grasso per i motori.

** A Copenaghen si è inaugurato un grande *Salon* d'automobili, ed un altro sta per aprirsi a Pietroburgo.

** La corsa d'automobili Stoccolma-Gothemborg ha dato il seguente risultato:

1. Salmson, *Fiat*, in 88'33"; 2. Skaenborg, *Motobloc*, in 89'28"; 3. Buschirer, *Hosche*, in 89'33".

** L'A. C. di Francia ha delegato a rappresentarlo alla Targa Florio il principe d'Arenberg, e G. Tampier, già cronometrista ufficiale dell'A. C. F.

** A Vienna, l'arciduca Leopoldo Salvatore ha inaugurato ufficialmente l'Esposizione d'automobili, riuscita quest'anno importantissima.

** Il principe Hohenlohe-Oehringen ha offerto una coppa per una corsa di canotti che sarà disputata sull'Elba fra Magdebourg e Hambourg (800 km.), il 20 giugno prossimo.

** All'A. C. di Milano si è tenuta l'assemblea annuale dei soci. Fra le importanti iniziative di questa fiorentissima associazione citeremo la costruzione di un grande palazzo quale sede del Club che costerà mezzo milione.

Sono rieletti per acclamazione i seguenti consiglieri scaduti: Brigatti Fabbre, march. Stanga, conte Taverna dott. Weill Schott. Sono anche rieletti a revisori i signori: Fusi, Bianchi e Reinach.

EUGENIO PEUGEOT

La morte di un grande industriale francese

(Vedi pag. 5).

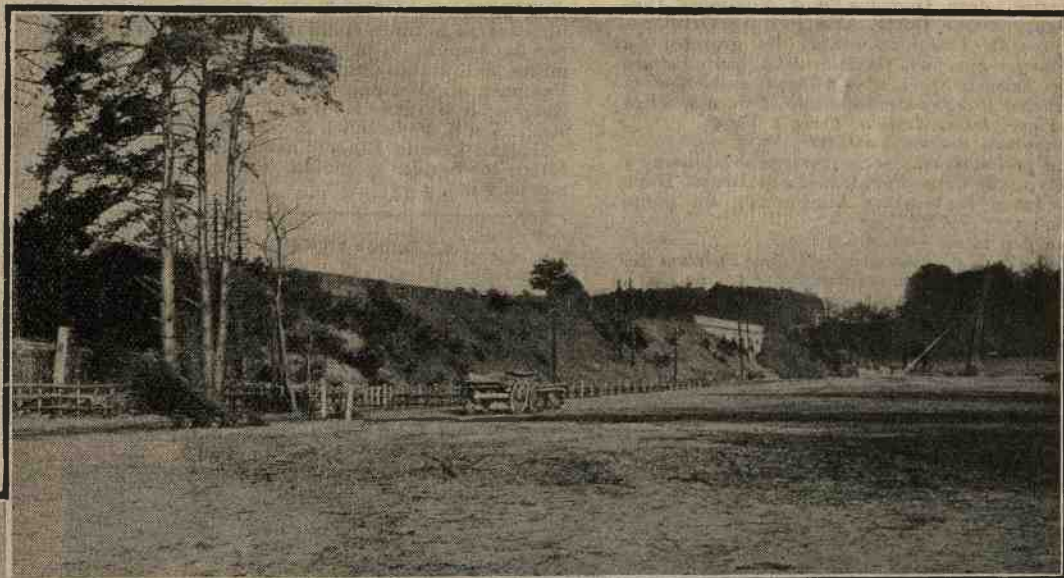
Dopo il Serpollet la Francia deve contare un'altra perdita preziosa, quella del benemerito industriale Eugenio Peugeot, morto il 2 marzo nei suoi stabilimenti di Valentigney. Chi non conosce infatti quale sia stato l'impulso generoso dato dal Peugeot all'industria del suo paese? A mille a mille si contano le splendide, robuste biciclette, motociclette, automobili e omnibus, che egli ha saputo costruire con un materiale e una perfezione meccanica che li han resi celebri per tutto il mondo, dando lavoro a centinaia e centinaia di persone.

Dai taccuino dell'automobilista

** In seguito alla concessione governativa su progetto del signor Giovanni Marini, si è inaugurato il nuovo servizio pubblico fra Ivrea e Crescentino, esercito dalla Società Italo Svizzera (Orion).

Arques e poi man mano sfilano dinanzi agli occhi magnifici paesaggi, panorami, orizzonti, che si dipanano lungo le vallate a perdita d'occhio. Il precipuo motivo è stato lo slancio veramente ammirabile con cui i delegati di questa regione esposero all'interessamento della Commissione. Essi accordarono che loro venne chiesto, e i signori Fosse e Bignon, l'uno prefetto, l'altro deputato della Senna Inferiore, unitamente al signor Leche, sindaco di Dieppe, s'impegnarono formalmente di sovvenire 100.000 fr., di fare tutte le provvidenze e tutti i lavori necessari lungo il circuito, di organizzare il servizio telegrafico a servizio del Governo, e financo di fare i contratti per la locazione del terreno sul quale dovranno sorgere le tribune.

Intanto la Commissione ha deciso sulla data della corsa, che quindi avrà luogo il giorno 2 luglio martedì. La scelta di questa data si riannoda ad una costumanza degli abitanti di questa regione della Normandia. Costoro, gente attiva ed operosa, non soliti andare in giro per diversi mercati che aprono a data fissa ogni settimana nei centri vicini. Ciò è entrato tanto nelle loro abitudini che, come dice il giornale *Les Sports*, il buon Normanno si adatterebbe più facilmente a veder abbattere un ponte della ferrovia e ad arrestare una mezza dozzina di treni, che a concedere la soppressione od il rinvio del giorno di un mercato.



Seconda linea dritta dell'autodromo inglese.

Oggi il vecchio ma gagliardo tipo di costruttore non è più. Egli ha lasciato ai suoi figli l'obbligo morale di continuare le splendide tradizioni paterne.

Diremo, a titolo di cronaca, che questa è la gran Casa, che per favorire e promuovere l'incremento dello sport ciclistico, bandisce ogni anno per tutto il mondo dei grandi premi ciclistici denominati *Peugeot*. In Italia le eliminatorie di questo premio si correranno, nel 1907, col seguente orario: Nani-Genova, maggio 19 — Roma-Verona, giugno 2 — Milano, giugno 16 — Torino, giugno 30 — Parma-Ravenna, luglio 11 — Udine-Bologna, agosto 11.

Finale: Torino, settembre 8.

Da noi i fortunati rappresentanti di questa potente Casa sono i noti *Fratelli A. e C. Picena*, che hanno sede centrale a Torino, Corso Principe Oddone, 15-17, (casa propria).

CORRISPONDENZA

Pisa. — Avv. M. Nuti. Ci giunse troppo tardi per l'ultimo numero. Grazie.

Bologna. — Maretti. Grazie. Pubblichiamo subito sulla *Stampa*.

San Prospero Modena. — Dott. L. Botti. Si diriga all'autore, ingegnere presso le ferrovie di Stato, Compartimento di Torino.

Pallanza. — Tenente C. P. Prencipe. La favoriremo nel prossimo numero.

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



La costruzione della piccola curva.

e Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

“ PERRY ”

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

SPORTS ATLETICI

LOTTA

Il Concorso del "Club Sport Audace", per dilettanti

La vittoria dell' "Audace",
e della "Pietro Micca", di Biella.

Di gran interesse sono riuscite le gare di lotta organizzate dal Club Audace di Torino e disputate nella bella palestra della Tecnica Sommeiller, gentilmente concessa dal Municipio.



Cappellaro Benvenuto, vincitore della Categ. pesi minimi nel Concorso dell'Audace.

Erano giurati i signori: Cigolini, ing. Gamba, dottore Conti, E. Scalero, Maccagno, Pascaud, Baravaglio, Basso, Casalis e Fiorito. Notati nel numeroso pubblico, con rappresentanza anche del gentil sesso, i signori: cav. dott. C. Tacconis, cav. rag. Derossi, dott. prof. G. Monti, prof. Bosco, prof. Barberis, professore Degiuli, dott. Orecchia, dott. Fogliacco, Cinzano P., Ambrosetti e Dotto. Arbitro il sig. Ortolano. Erano presenti i rappresentanti dei giornali *la Stampa, Stampa Sportiva, Gazzetta dello Sport, Lettura Sportiva e Tribuna Sport*, ed i delegati delle Società Sportive *Pietro Micca Juventus, Robur, Unione Sportiva Torinese, Vigor, Ircos, Armida, Cerea e Virtus*.

Ecco i risultati dei vari assalti:

Categoria pesi massimi. — Si presentano Aimone e Piazza, entrambi della *Pietro Micca* di Biella. Dopo un assalto interessante vince Aimone con un ponte schiacciato; tempo 4'59".

Categoria pesi medi. — Lottano:

1.o Bechis (*Audace*) e Ambrosio (*Unione Sportiva Torinese*); vince Bechis con una cinta avanti; tempo 2'56".

2.o Nodari e Filippi Giampietro (*Audace*); vince Filippi con una presa di spalla; tempo 1'80".

3.o Bechis e Filippi A. (*Audace*); vince Bechis con un braccio girato; tempo 2'24".

4.o Ambrosio (*U. S. T.*) e Nodari (*Audace*); vince Ambrosio con un colpo d'anca; tempo 0'35".

5.o Filippi Giampietro e Filippi A. (*Audace*); vince Filippi Giampietro con una leva ascellare; tempo 1'5".

6.o Bechis e Nodari; quest'ultimo si ritira ed è dichiarato vincitore Bechis.

7.o Ambrosio e Filippi G.; vince Filippi Giampietro con una cintura avanti; tempo 1'25".

8.o Filippi A. e Nodari; quest'ultimo si ritira ed è dichiarato vincitore Filippi.

9.o Bechis e Filippi Giampietro; vince Filippi con una cinta avanti; tempo 2'45".

10.o Ambrosio e Filippi A.; vince Ambrosio con una presa di testa, in 4'55".

La classifica finale a punti dà: 1.o Filippi G., 2.o Bechis, 3.o Ambrosio, 4.o Filippi A., 5.o Nodari.

Categoria pesi minimi:

1.o Calziani e Bogino; vince Bogino (*Audace*) con braccio girato, in 4'24".

2.o Destefanis e Menato; vince Destefanis A. (*Audace*) con cinta avanti, in 1'5".

3.o Capellaro (*Audace*) e Daniele (*Unione Sportiva Torinese*); match nullo.

4.o Mezzano e Calziani; vince Mezzano (*Unione Sportiva Torinese*) per ritiro di Calziani.

5.o Menato ed Aymar; vince Menato (*Robur*), con colpo d'anca, in 2'80".

6.o Bagnola (*Bologna*) e Daniele (*U. S. T.*); match nullo.

7.o Bogino e Mezzano; vince Bogino (*Audace*) con avambraccio girato, in 4'22".

8.o Destefanis ed Aymar; vince Destefanis (*Audace*) con braccio girato, in 8'7".

9.o Capellaro e Bagnola; vince Capellaro (*Audace*) con una cintura avanti, in 7'2".

Rimangono in tal modo pel girone finale: Capellaro, Destefanis e Bogino, che fanno il girone all'italiana col seguente risultato:

10.o Destefanis e Bogino; vince Destefanis con un ponte schiacciato in 2'10".

11.o Capellaro e Destefanis; vince Capellaro con cinta inversa, in 6'55".

12.o Capellaro e Bogino; dopo 4'7", per ritiro dell'avversario, è dichiarato vincente Capellaro.

Classifica finale: 1.o Capellaro, 2.o Destefanis, 3.o Bogino, tutti dell'*Audace*.

PAMPURI VINCE LA CINTURA D'ARGENTO

Al politeama Alfieri di Genova terminarono domenica scorsa le interessanti gare di lotta fra dilettanti per la disputa della cintura d'argento dorato, promosse dal fiorenti Sporting-Club. Riusci vincitore Pampuri, di Milano, a pari punti con Grenna, di Genova: 3. Gargano Andrea; 4. Coscia; 5. Ne; 6. Restelli; 7 e 8. Pederzoli e Re; 9. Vaglio.

Il gran Premio Reale fu assegnato al Club Atletico Milanese. Serata splendida, ordinata; pubblico numerosissimo.

CANOTTAGGIO

Le riunioni torinesi ed il match Piemonte-Lombardia

Nei locali di questa Sezione si sono radunati, per importanti decisioni, la Direzione della « Sezione Eridanea » e il Comitato « Pro Canottaggio Torinese ». Erano presenti i signori: cav. avv. R. Marchetti, Carlo Roggero, ing. G. Bon, cav. rag. L. Torretta, Beltrami,

Clerici, avv. Rizzetti, avv. Marro, avv. Mercandino, Alfredo Cocchi, Parvopasso, Carezza, e i direttori canottaggio: Opezzi (*Caprera*), P. Dotto (*Armida*), Pagliano (*Cerea*), Pasta (*Esperia*), e Podio (*Ginnastica*). Rappresentata pure la *Stampa Sportiva* (sig. Maccagno), che, in unione all'egregio signor C. Roggero, fu la fondatrice del « Pro Canottaggio Torinese ». Aperta la seduta dal presidente cav. avv. R. M.



Filippi Giampietro, vincitore della Categoria pesi minimi nel concorso dell'Audace.

chetti, subito prende la parola il cav. rag. Torretta e con pensiero nobilissimo propone si mandi all'istituto un saluto di rimpianto alle desolate famiglie d'Ovino e Kernot, entrambe private dei loro figli, canottieri appassionati, periti nella disastrosa escursione al lago presso Napoli.

Parla in seguito il segretario sig. Cocchi, che lusinghiere espressioni nel buon lavoro di propaganda fatto dal « Pro Canottaggio », augurandosi che il Comitato e la « Sezione Eridanea » procedano sempre nella migliore armonia.

Viene quindi sul tappeto la discussione pel rinvio del match Piemonte-Lombardia, discussione assai importante, e che occupa gran parte della serata. Dopo uno scambio generale di opinioni, approvata la seguente ordine del giorno:

« La riunione del Consiglio direttivo della « Sezione Eridanea » del *Regio Rowing-Club Italiano*, e del Comitato « Pro Canottaggio Torinese », presa visione dei carteggi seguiti tra la « Sezione Lombardo-Eridanea » e il Comitato « Pro Canottaggio Torinese », pur rilevando che già in precedenza erasi ritenuto l'annunzio incondizionata della « Sezione Lombardo-Eridanea », colla data del 5 maggio, di fronte l'ultima lettera richiedente la posticipazione di quella data di almeno una settimana, nell'intento di dimostrare il massimo buon volere, affinché nessuna astensione venga a scemare l'importanza del match, e tutti trovino in condizioni di concorrervi, nell'impossibilità di dilazionare, per ragioni particolari inscindibili, la data delle regate d'incoraggiamento delibera di far eseguire detto match il 12 maggio.

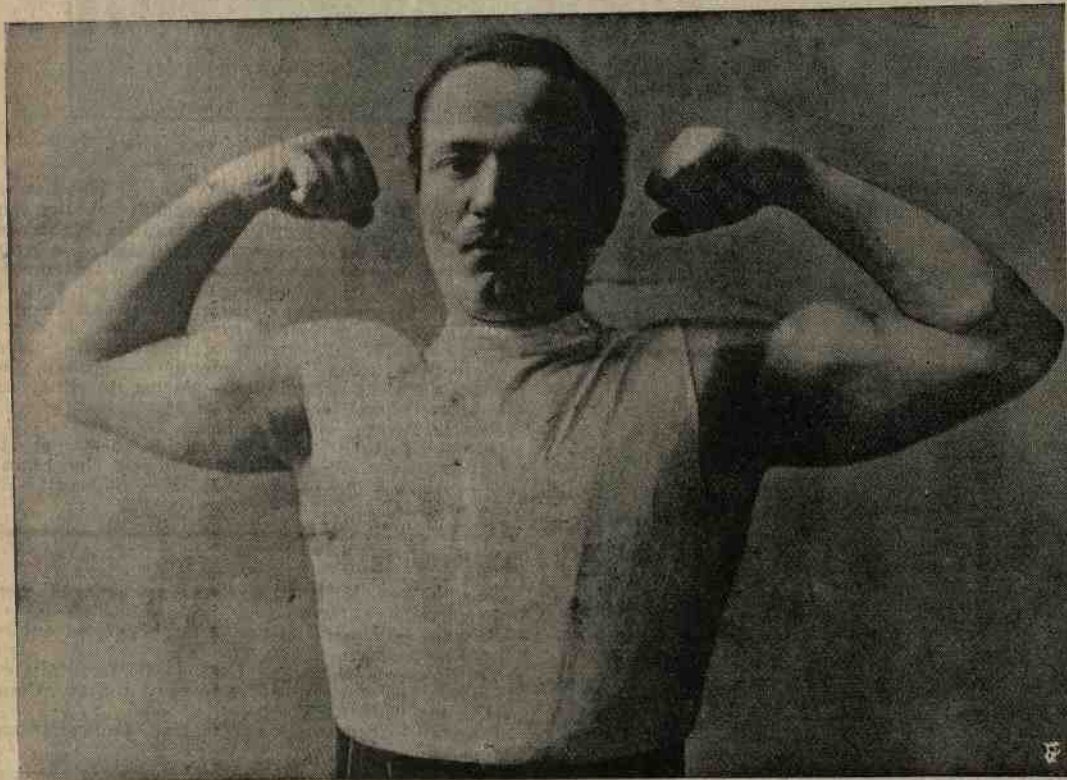
Riassumendo, avremo quindi il 5 maggio la giornata di regate d'incoraggiamento e la semi-finale del match Piemonte-Lombardia fra le sole società di Torino, il 12 maggio il gran match finale fra la rappresentanza di Torino e quella della Lombardia.

Possibilmente alcune regate sociali saranno di contorno alla finale dell'atteso match.

Liquidata questa pratica, il cav. Marchetti espone un suo vivo desiderio, quello, cioè, di creare nella Società *Ginnastica* (canottaggio) « una scuola di canottieri », così da poter rinforzare, tratto tratto, squadre delle altre società. Così preparati, le società ne ricaveranno un più pronto benessere, possedendo elementi già iniziati nell'arte del remo.

Per meglio raggiungere tale scopo, il cavalier Marchetti conta sull'appoggio del collega Podio.

Ultima proposta, pure del cav. Marchetti, è quella di promuovere in tutte le società torinesi delle sezioni organizzatrici di viaggi e passeggiate in barca, tanto per istruzione e svago, quanto pel benessere fisico e la divulgazione dell'esercizio del remo. La proposta è buona, e si nomina la Commissione incaricata d'un programma per l'annata, che potrebbe dividersi in due serie: primavera e autunno. Ne fanno parte i signori: Scalero Eugenio, per l'*Armida*; avvocato Moglia, per la *Caprera*; avv. Mercandino, per la *Cerea*; Pasta, per l'*Esperia*; Podio, per la *Ginnastica*.



Sig. Aimone Pietro, campione italiano sollevamento pesi (1905-1906), e vincitore della Categoria peso massimo nelle lotte dell'Audace.

La SERPOLLET ITALIANA

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

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

CICLISTI Provveditori del vero Fanal
"AQUILA"
a raggio di 100 metri.
FABRI
F.lli SANTINI - Ferrara
Esposizioni Internazionali
Bruxelles 1906
Grand Prix
Milano 1906
Medaglia d'Oro

La società canottieri *Arno* di Pisa si tenne l'assemblea generale per l'approvazione del rendiconto morale e finanziario dell'anno passato. L'ultimo, esposto chiaramente dal cassiere G. Volterrani, ha dimostrato le fiorenti condizioni del bilancio, non ostante le gravi incongruenze per l'impianto della sede sociale e per l'acquisto di materiale.

Il presidente sig. avv. A. Guarducci parlò del progresso sportivo della società, ricordando la vittoria conseguita dall'equipaggio *Arno* nella gara di Campionato nazionale di Pallanza. Questo equipaggio interesserà certamente alle prossime regate di Nizza, le quali ha già iniziato il lavoro, montando una splendida *yole* espressamente costruita dal cantiere di Livorno sul suo ultimo modello perfezionato 1907.

L'assemblea approvò l'operato del Consiglio. Con votazione unanime, confermò a presidente il sig. avv. A. Guarducci, e nominò come vice i sig. Bianchi avvocato G. B., Carmignani Giovanni, Tizzoni avv. Ugo, Valterrag. Gastone, Nuti avv. Marco, Palamini avv. A., Dell'Omodarme R., Bracci G.

Il nostro corrispondente di Lima (Perù) ci ha dato notizia di una regata disputata tra una *luppa* a 12 remi della cannoniera peruviana ed un'altra della nave italiana *Dogali*, che aveva da pochi giorni nelle acque di Callao. La vittoria arrivò ai marinai italiani, che giunsero al traguardo con un vantaggio di 40 metri nell'altra imbarcazione. Il percorso era di 1800 metri. Numeroso pubblico assisteva alla gara da bordo del *Dogali* come della *Lima*.

Alta la regata, i marinai della nave italiana furono i peruviani ad un pranzo, durante il quale vennero scambiati degli evviva al Perù d'Italia. Una sottoscrizione fatta tra i peruviani della gara per offrire l'ammontare in dono ai marinai del *Dogali* fruttò 17 sterline. I nostri marinai ne accettarono però solo cinque e consegnarono le altre dodici al loro comandante che le destinasse alla Società di beneficenza di Callao. L'atto generoso dei nostri marinai produsse una impressione.

Il Club Canottieri «Tevere» ha avuto luogo l'assemblea generale per il rinnovamento delle cariche. È stato rieletto ad unanimità a presidente il prin-



Il match Meister-Retacchi a Parigi. — Il momento in cui i due concorrenti si gettano nella Senna. (Il primo, in avanti, è Meister, il secondo Retacchi). (Fot. Brauger - Parigi).

Consiglieri: Simonini prof. Romano, Venarucci ing. Carlo, Biletti avv. Olindo, Brignoli prof. Enrico, Frattini prof. Vincenzo; tutti con voti 21, meno Biletti con voti 19.

Anche in questo numero presentiamo tre campioni italiani:

Stefani Enrico di Padova, appena sedicenne, conta diverse e non comuni vittorie. Il suo cavallo di battaglia è il mezzofondo. Debutta in ottobre del 1905 in una gara di mezzofondo arrivando fra i primi. Nel 1906 vince tre gare di mezzofondo, poi una di 6 km., distanziando e battendo di ben 650 metri i più forti campioni del Veneto. Ultimamente vince il Campionato veneto di mezzofondo, m. 1609.

A questo giovane e forte campione auguriamo per il 1907 altre belle vittorie per portare alto lo sport podistico padovano.

Paolo Pensa, marciatore comasco, debuttò nel settembre 1905 arrivando secondo nella Como-Cernobbio; due volte secondo nella Como-Maslianico, secondo nella gara di corsa Como-Chiasso dopo Baruffaldi. Secondo nella Como-Chiasso di marcia; primo nella Como-Torno; primo nella Como-Chiasso. Vinse pure il Campionato sociale di marcia di una società di Como. Arrivò quinto nel giro di Como di marcia, dopo Salvucci, Negri e Politti, e venne dalla *Post Resurgo Libertas* premiato con diploma d'onore per marcia corretta. Arrivò decimo nel giro di Milano 1905; secondo nel gran Meeting di Pasqua indetto a Milano, dopo il forte Negri; secondo pure nella Milano-Sesto e nella Milano-Musocco. Infine prese parte alla grande gara di marcia Milano-Chiasso (km. 55) arrivando secondo e coprendo la distanza in ore 5 28, a soli 13 minuti da Negri. Non partecipò al Campionato italiano di marcia, essendo ammalato, ma partecipò invece al giro di Milano, indetto dallo *Sport Pedestre Milano*, arrivando sesto.

Un terzo campione! Appartiene all'isola di Sardegna e si chiama La Marca Gaspere.



Paolo Pensa, di Como.

Don Prospero Colonna; a vice-presidenti il cav. Ernesto Piacentini e il dott. Maurizio Perelli; capo del Comitato il cav. Paride Sabatini; a cassiere l'avv. Ricci Giuseppe; a segretario della presidenza l'avv. Vincenzo Galli.

PODISMO

La Federazione Podistica Italiana.

I nostri campioni.

Gara di marcia per squadre.

Con voti 21 contro 7 la sede della Federazione Podistica Italiana è stata fissata in Roma, ed il Comitato durerà in carica sino al 1908.

Il Comitato venne eletto nelle persone seguenti:

Presidente: on. Attilio Brunialti, voti 22.

Vice presidente: avv. Eugenio Trompeo, voti 22.

Segretario: rag. Arturo Balestrieri, voti 22.

Cassiere: rag. Tito Masini, voti 22.



Stefani Enrico, di Padova.



La Marca Gaspere, di Cagliari.

vole di curiosi. Alle ore 11.10 i due campioni Retacchi e Meister si sono tuffati nell'acqua. Fin dalla partenza Retacchi ha mostrato di essere molto ben disposto ed ha incoraggiato le speranze di coloro che lo davano come vincitore sicuro. Disgraziatamente però il Meister, molto più abile, ha economizzato le sue forze. I due concorrenti erano già avanzati di 50 metri; il Retacchi aveva una notevole precedenza sul suo concorrente, quando il Meister con delle forti bracciate non solo ha raggiunto il Retacchi, ma lo ha oltrepassato di qualche metro. Il Retacchi ha fatto nuovi sforzi, ma 50 metri più lungi ha dovuto rallentare, mentre Meister, accentuando il suo giuoco, ha finito per guadagnare ad una distanza molto considerevole.

I 150 metri del percorso sono stati coperti dal Meister in 1'35". Meister, uscito prima dall'acqua, ha atteso il suo concorrente per stringergli la mano. La temperatura dell'acqua era di cinque gradi sopra zero.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.



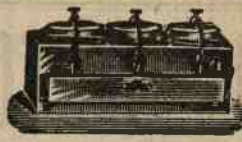
REJNA-ZANARDINI - Milano -

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

Bastioni Magenta, 39
Via Lazzaretto, 15



Echi del 4° Salon automobilistico di Torino

Il direttore generale del Touring all'Esposizione.

Fra gli ospiti graditi della Mostra, l'ultimo giorno si notava il comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring Italiano, il quale visitò minutamente ogni stand, accompagnato dal capo console di Torino cav. Alfredo Rostain, dal segretario generale del Touring rag. Mercanti, dal cav. Minetti e da tutto il Corpo consolare.

Il direttore generale del Touring, comm. Federico Johnson, giungeva alle 10,30, da Milano, ricevuto alla stazione dal capo console cav. Rostain. Alle 11,30 tutti i consoli di Torino si erano dato convegno allo stand del T. C. I. per presentare i loro omaggi al benemerito loro direttore generale. Alle 12 il Corpo consolare si riuniva nel ristorante dell'Esposizione per l'annuale colazione automobilistica, resa più gaia e solenne quest'anno dalla presenza del comm. Johnson.

Erano presenti al banchetto, oltre il commendatore Johnson, il segretario generale del T. C. I. rag. Mercanti, l'instancabile cav. Minetti, il capo console di Torino e di Pinerolo cavalieri Rostain e Brignone, i consoli avv. G. B. Romano ed Ernesto Boyer (nuovi eletti), l'ing. Vicarij, conte Verdun di Cantogno, dott. Neri, Cesare Grosso, Ettore Florio, ed i consoli militari di recente istituzione, signori: capitano Francesco Rosano del 1° reggimento bersaglieri, nobile capitano Alessandro Murazzani del 60° reggimento fanteria, tenente Attilio De Maria del 26° reggimento fanteria e tenente Umberto Savoia del 5° reggimento genio.

Avevano aderito e scusarono l'assenza i consoli sen. Biscaretti, avv. Giovanni Negro, capitano d'artiglieria Mazza.

Alle frutta il cav. Rostain porge, a nome dei colleghi, vivi ringraziamenti al comm. Johnson per la gradita e desiderata sua visita, brindando alla prosperità del Touring ed alla salute del suo direttore generale.

Risponde il comm. Johnson, compiacendosi per l'incremento ed il numero crescente di soci della nostra sezione, che di questo passo supererà presto quella di Milano. Attribuisce all'attività dei singoli consoli questa prosperità, e prende occasione per consegnare al capo console Rostain la gran medaglia d'oro di benemerita votatagli dal Consiglio direttivo, distinzione questa che onora tutto il Corpo consolare, e si dice lieto di presentare anche al dott. Neri, console attivo e fervente propagandista, la targhetta d'argento speciale di benemerita che i suoi colleghi di Torino gli hanno assegnata.

ATTRAVERSO GLI STANDS

Rivista a volo d'uccello

(Continuazione e fine, vedi numeri 9 e 10).

La Serpollet Italiana - Milano (Stand n. 52).

E' troppo recente la perdita del più grande apostolo della locomozione a vapore, per cui con immenso cordoglio ci siamo avvicinati a questo stand, dove il signor Max Ricordi, figlio del già noto papà dell'automobilismo a benzina, ci fu largo di cortesie per fornirci tutte quelle spiegazioni che desideravamo per spiegare succintamente ai nostri lettori i prodotti di questa grande Casa italiana.

Sonvi esposte parecchie vetture a vapore del tipo da 15 e 40 HP, ed uno chassis di 40 HP, del quale si è vivamente interessato S. A. R. il Duca di Genova, avendo trovato ben studiato e ben distribuiti gli ordigni, per modo che nelle sue linee generali lo chassis è identico al tipo a benzina; mentre per l'addietto l'estetica ne risentiva causa la pesantezza della sua struttura.

Il motore è posto anteriormente sotto il cofano, e collocato su un piccolo falso telaio, e tutto lo chassis è internamente ed interamente libero per l'adattamento della cassa d'acqua; il condensatore trovasi al posto del radiatore e la caldaia è situata nella parte posteriore dello chassis che rimane nascosta dalla carrozzeria.

La trasmissione è a cardano. Il movimento è dato da un motore a 2 cilindri, a doppio effetto, azionato da una caldaia tubolare a vaporizzazione istantanea con riscaldamento a vapore. A sinistra il « cavallino a



vapore» per il démarrage automatico e per l'alimentazione. Tre manometri per le pressioni in caldaia, sul serbatoio del petrolio e sul gas di petrolio, sono raggruppati sul *tablier* anteriore.

Da i visitatori dello stand vien sovente ricordata la vittoria riportata dalla Serpollet nella gara del Premio Reale dell'Esposizione di Milano 1906, ed il recente viaggio nella Riviera e sull'Appennino Ligure compiuto così felicemente da un omnibus Serpollet; anzi il medesimo omnibus presta regolare servizio di trasporto dei visitatori al Salon.

E. Bianchi e C. - Milano (Stand n. 19).

La grande Casa milanese, costruttrice dei famosi velocipedi Bianchi, va ogni giorno affermandosi anche nell'automobilismo fra le grandi marche mondiali. I recenti concorsi per servizi di pompieri di Milano e per il servizio d'ispezione delle strade della provincia di Milano vinti da Bianchi, mentre vi concorrevano numerose Case costruttrici, bastano a provare come a grandi passi questa fabbrica si sia portata alla testa dell'industria automobilistica. Vi è esposto uno chassis 40 HP, una landaulet a doppio specchio 16 HP, ed un double-phaeton 24 HP. E' uno degli stands più frequentati dal pubblico intelligente che lietamente constata i prodotti ivi esposti e che rappresentano la perfezione meccanica ed eleganza di stile.

Fabbrica Automobili Fiorentina - Firenze (Stand num. 24).

E' la vecchia Società fiorentina che sta nel ruolo dei benemeriti dell'automobilismo in Italia. Presente ad ogni Esposizione, ella sempre si distingue per propri ed eleganti stands, improntati sempre a quella leggerezza e grazia che è propria in ogni anima fiorentina.

Esponde un chassis lucido 18-24 ed un magnifico landaulet stessa forza. Come a Parigi, anche qui il chassis 18 HP Fiorentina riscuote l'ammirazione generale tanto che lo stesso Duca di Genova si soffermò nel giorno dell'inaugurazione presso lo stand a conversare coll'ing. Galli ed a chiedere spiegazioni, congratulandosene vivamente.

Società Italiana Automobili Hermes - Roma (Stand n. 56).

Sono i benemeriti dell'industria nel mezzogiorno d'Italia. In breve tempo costituiti, grazie a fortissimi capitali e a dei dirigenti abilissimi, essi hanno saputo presentarci tipi di lavorazione d'un'esecuzione perfetta, circondati poi da una decorazione così sfarzosa da ritenersi certamente la prima di tutte.

Il motore dello stand veramente sontuoso è stato il geniale artista torinese Domenico Gaido. Le ben modellate statue che stanno in cima alle colonne romane sono opera pregevolissima del famoso Colonna di Roma.

Nello stand troviamo esposti due differenti chassis 24-28 HP di gran pregio, e con tutte le ultime novità importate alla fabbricazione degli automobili.

Federico Momo e C. - Milano (Stand n. 20).

E' lo stand elegante e severo presentato dal simpatico Momo, il famosissimo corridore ciclista d'una volta, il beniamino di tutti per la sua foga e il suo valore. I giovanili trionfi sono ormai lontani e da uomo posato e sportmann provetto, dopo un efficace tirocinio in casa altrui, si è ora dedicato personalmente e con ogni competenza al commercio d'automobili, presentando al Salon un magnifico chassis 30 HP 6 cilindri Clément, con *jantes-démontables*.

E' molto complimentato dagli intenditori perchè è forse l'unico chassis a 6 cilindri divisi con 30 cavalli di forza.

Cortesemente, la Ditta Momo e C. ha dato ospitalità nel suo stand ad un modello di aeroplano presentato dal dottor Imoda, di forma slanciata ed elegante.

Le sue ali disposte su due piani viste di fronte hanno la sagoma delle ali di un albatro.

Ritto fra queste è l'aeronauta che governa per mezzo di due volanti un timone anteriore per l'equilibrio antero-posteriore, i due timoni laterali per l'equilibrio laterale e per la direzione.

Una coda si allunga posteriormente per assicurare la stabilità.

La macchina è già in costruzione presso una officina meccanica della nostra città.

Essa pesa, montata, 200 kg. Ha un motore leggero di 50 HP, un'elica di 2 m. di diametro, del passo di meri 1,20. una superficie d'ala di 40 mq., con un rapporto fra peso e superficie di 40/200 = 1/5.

La velocità richiesta per l'innalzamento è calcolata a 10 m. al 1°. La macchina è sorretta da due ruote robuste simili a quelle di una bicicletta, poste anteriormente, e da una piccola ruota posteriore.

Società Anonima Ligure Romana - Genova (Stand n. 44).

Forse la sola vettura elettrica che sia di concezione e di costruzione interamente italiana ed originale quella costruita dalla Società Fram, e di cui la Società istessa espone quattro diversi e bellissimi modelli nel suo stand, uno dei più signorili del Salon.

Le vetture Fram sono ad avantreno elettrico, brevettato Cantono, il solo pratico e perfetto.

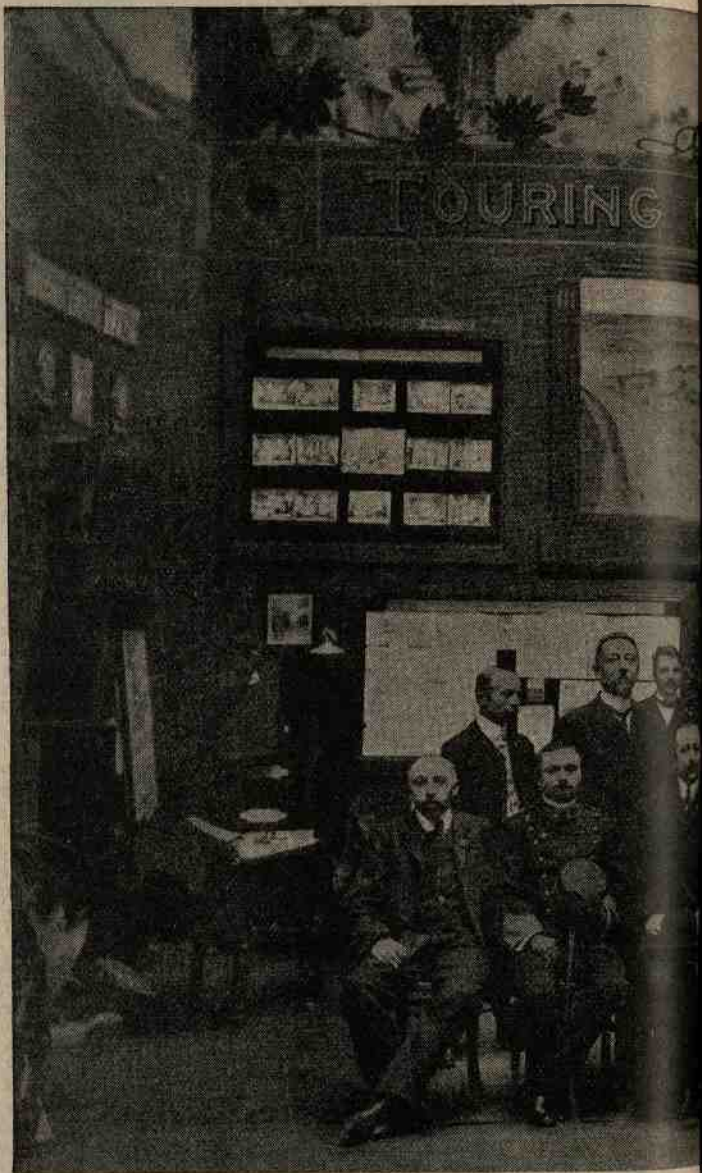
Mediante il sistema dell'avantreno qualsiasi vettura a cavalli può immediatamente essere trasformata in un ottimo automobile elettrico.

Con un solo avantreno si possono quindi aver parecchi veicoli elettrici per usi differenti.

Infatti la Fram presenta due landaulets superbi un magnifico coupé chiuso insieme a un grande omnibus per alberghi.

Le vetture Fram costano e pesano circa la metà delle altre e superano ogni salita.

Nello stand della Fram è pure esposto un nuovo



Il Touring Club Italiano alla Esposizione. Il Direttore Generale comm. Federico Johnson (centro) e il corpo consolare alla sua destra.

parecchio, inventato dal capitano Cantono, per messa in marcia automatica dei motori a benzina.

Fabbrica Ligure Automobili - Genova (Stand n. 49).

In uno stand decorato con ricchezza e buon gusto ad arazzi ed oro, su cui si rilevano gli stemmi di Genova, la Società Flag (Fabbrica Ligure Automobili Genova), che possiede a Spezia la prima officina della Liguria in completo assetto, espone tre chassis su cui si sono raccolte le più unanime approvazioni dei conoscitori.

Due chassis sono a 16 HP, l'uno con trasmissione a cardano, l'altro con trasmissione a catena, il terzo è a 40 HP con trasmissione a catena.

I primi due, leggeri, resistentissimi, accurati in ogni particolare, sono di un modello così semplice e perfetto, quale non si può desiderar meglio; l'altro, 40 HP, è una macchina robusta da gran turismo, sommamente economica e veloce.

Stadio Industriale S. Sinigaglia & Co. - Torino (Stand n. 180).

Una Ditta conosciutissima, fondata nel 1880, costruttrice delle primarie Case e della R. Marina, la quale ci presenta una vera mostra campionaria dei pregi

La MOTOSACOCHE

Brevetto 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.

prodotti della *Metallschlauch Syndikat* di Pforzheim. Troviamo esposti tubi metalli flessibili per tutte le industrie, per gas, acqua, vapore, ad aria compressa alle più alte pressioni, tubi per olii, benzina, tubi di rivestimento e protezione per condutture elettriche. Inoltre bracci flessibili per lampade elettriche, apparecchi sanitari (termofori) in alluminio, apparecchi per inaffiamento, ecc. ecc.

I progressi e la perfezione che nello svolgere di 18 anni la *Metallschlauch Fabrik Pforzheim* portò nella sua industria di tubi metallici flessibili, destano realmente ammirazione e meritano vivo encomio, ed un complimento va pure rivolto alla Ditta *S. Sinigaglia & C.* che con zelo ammirabile andò sviluppando e creando anche in Italia le infinite importanti applicazioni di questa Casa.

Officine di Sesto S. Giovanni - Milano (Stand n. 35).

Uno stand molto interessante per l'eccellenza dei prodotti esposti. Siamo cortesemente ricevuti dal si-

per l'industria (*camions*, inaffiatrici, ecc.) di meritata celebrità. La sua produzione annua ha raggiunto delle cifre rilevanti, e ben si può credere questa Società sia la prima in questo genere di fabbricazione.

Oltre a ciò, la *Rapid* sa pure costruire delle splendide e comode vetture per turismo, e al *Salon* noi ne troviamo alcuni saggi perfetti che attirano in ispecial modo la simpatia del mondo elegante e del turista competente. Notiamo i due *châssis* 24 HP, l'inaffiatrice, ecc., cioè un insieme di lavorazione automobilistica molto apprezzata.

Orion Garage - Milano (Stand n. 127).

Una gran Casa che meritava un posto migliore (forse sarà giunta in ritardo!) perchè ci presenta le sue svariate applicazioni industriali dei *châssis* per *camions* costruiti dalla Società Italo-Svizzera di Bologna, *châssis* che ormai sono fra i maggiormente preferiti dagli assuntori dei servizi pubblici per economia di consumo nel materiale *Orion*.

I tipi presentati sono uno con carrozzeria *omnibus* da viaggio a 6 sedili paralleli; uno con scala Porta su piattaforma girevole, utilissima ed ingegnosa applicazione di questo sistema di elevazione; uno con ponte rialzato girevole, di quelli che si usano nelle città per servizio di manutenzione delle condutture aeree dei tramways; ed uno infine, mastodontico, semplice *camion* da trasporto.

Gli *châssis* *Orion* sono montati su gomme piene *Bergougnan*, resistentissime anche queste ai più duri disagi della via.

Fratelli Blanc - Milano (Stand n. 111-112 121-122).

È una esposizione interminabile di oggetti ben confezionati e di primissima marca.

Ammiriamo il reparto della ditta A. Heinz et Cie di Levallois, dove sono esposti gli accumulatori elettrici più apprezzati per automobili; poi la Casa A. Sudre Fils di Parigi, che ci presenta l'ultima novità in segnali d'allarme, corni, sirene, ecc.; troviamo ancora la ditta Emile Potron di Parigi, che fra un contorno di piante esotiche espone i suoi famosi assali e molle per automobili, adottate dalle primarie Case europee; viene ultimo lo stand B. R. C. Alpha, tutto in *peluche* rossa, che fa risaltare in modo stupendo la mostra interminabile dei vari proiettori per automobili ed altre industrie, ormai celebrati in tutto il mondo.

Di tutte queste Case sono rappresentanti in Italia i signori Blanc, e non c'è che dire per la scelta distintissima che essi hanno saputo fare.

Rosenberger e Sellier - Torino (Stand n. 116).

È la conosciutissima casa internazionale editrice. Si occupa di pubblicazioni e periodici riflettenti la tecnica dell'automobile e ne espone al *Salon* alcuni pregevoli esemplari.

Pirelli & C. - Milano (Stand n. 18).

La potente Casa milanese, famosa produttrice di *pneus* per velocipedi, motocicli, automobili; la creatrice nazionale degli *antidrapants*, cerchi smontabili, gomme piene per vetture, *camions*, *omnibus*; la fornitrice delle principali fabbriche e società di esercizio italiane ed estere; la grandiosa esportatrice di cavi oceanici, coperture telefoniche, elettriche, ecc., è, come sempre, presente ad ogni Esposizione, italiana od estera, non importa con quella precisione e sfarzo per cui si distinguono le case più importanti.

Al *Salon* espone un saggio di tutti i prodotti segnalati, ed è senza dubbio il fior fiore di quanto si sappia produrre nel nostro paese, e sappia trionfare sulla produzione che altri ci importa dall'estero.

Rini Guido e C. - Milano (Stand n. 138).

Il fratello Gino Bini, colla abituale cortesia, ci presenta un completo assortimento di fari e fanali della rinomatissima Casa francese «Ducellier», di cui la ditta è la esclusiva rappresentante per l'Italia, ed un completo e ben confezionato assortimento di forniture per carrozzerie ed automobili. Abbiamo esaminato la carrozzeria di un'automobile costruita coi pezzi forniti dallo stesso Bini, e veramente ha nulla da invidiare quelle delle migliori Case conosciute.

Società Ing. Roberto Züst - Milano (Stand n. 46).

Non ha uno stand proprio quest'anno al *Salon*. E' la Società Anonima *Frera* di Milano, rappresentante generale per la vendita in Italia, che espone uno *châssis* 2840 HP che qui, come alle precedenti esposizioni di automobili, raccoglie le più larghe simpatie per la sua robustezza, semplicità e perfezione meccanica.

Il sig. Enrico Maggioni, il valoroso guidatore della *Züst* alla Coppa d'oro, trovasi incessantemente allo stand per rispondere alle domande rivoltegli dai nu-

merosi visitatori che si compiacciono di constatare come la *Züst*, una delle ultime Case che si dedicarono alla costruzione di automobili, ha potuto arrivare, in breve tempo, a contendere il primato a quelle che le furono maestre. Sappiamo che il sig. Maggioni ha concluso molte vendite e questo è il miglior premio che si meritano la *Züst* ed i suoi degni rappresentanti più che qualunque superflua lode.

A. Monsello - Torino (Stand n. 65).

È l'intraprendente e rappresentante in Torino della famosa *Compagnia Olii Stern-Sonneborn*, e ci presenta in elegante vetrina i suoi prodotti lubrificanti, gli olii e grassi per usi industriali, gli olii di vaselina e le vaseline medicinali ormai lanciati per tutto il mondo industriale a mezzo dei propri stabilimenti di Amburgo, Colonia, Parigi, Londra, New York, Genova, ecc., con risultati splendidi. Scopo speciale di questa sua mostra è di porre sempre più in evidenza i suoi olii *Ossag* e il grasso *Monopole* per automobili, già conosciuti ed apprezzati da primarie fabbriche e *garages*, da *chauffeurs* di vaglia, e premiati alle più importanti Esposizioni.

A convalidare quanto scriviamo, basterà ricordare la seguente lettera della Direzione del *Touring-Club Italiano*:

«Milano, 6 maggio 1906.

«Spettabile Società Italiana

«per gli Olii Stern-Sonneborn

«GENOVA

«piazza Fossatello, 8.

«Abbiamo il piacere di certificare che sottoposti i vostri lubrificanti ad opportune analisi chimiche ed a prove pratiche, vennero trovati pienamente rispondenti alle esigenze della lubrificazione dei motori di automobili e di motociclette.

«Essi vennero quindi approvati dal T. C. I., che ne autorizzò la vendita presso i propri affiliati.

«Tanto a vostra buona norma, e colla massima stima vi salutiamo.

«Il delegato al servizio di benzina
«lubrificanti e carburato di calcio
«GILDO GUASTALLA».

Società Anonima Carrozzeria Locati e Torretta - Torino (Stand n. 33).

Casa antichissima, già celebre nella carrozzeria a cavalli, che ha dovuto rinunciare al suo stabilimento antico di corso San Maurizio per fondarne un altro sterminato fuori della Barriera di Nizza.

Alla lavorazione d'una volta, sempre in attività, è venuta ad aggiungersi quella più remunerativa e lussuosa della carrozzeria per automobili, e bisogna dirlo, nel nuovo ramo questa Casa ha saputo superare se stessa. Certo che sotto la direzione del competente sig. Scott, non potrebbe essere diversamente. I pochi tipi esposti al *Salon*, ben ordinati, sono continuamente visitati dal mondo elegante, ed i complimenti che giungono alla Casa non potrebbero essere più lusinghieri.

Rag. A. G. Rossi - Torino (Stand n. 93-94).

È una mostra interessantissima di tutto quanto possa occorrere per la carrozzeria d'automobili e cioè: legnami, ferramenta, ottomani, soffietti, passamanerie, colori e accessori diversi scelti fra le novità delle primarie Case estere specializzate nei vari articoli e delle quali questa ben nota Ditta è depositaria per l'Italia.

Società Italiana Automobili Krieger - Torino (Stand n. 48).

Uno stand serio, molto bello. Sono esposti due *landaulets* elettrici ad accumulatori, costruiti con eleganza di linee e gusto signorile. Possiedono motori robustissimi e di grande potenza applicati all'avantreno onde eliminare gli slittamenti, sterzo e combinatore di bronzo ed alluminio, facilmente accessibile, che oltre la marcia avanti a varie velocità e la marcia indietro, permette il recupero dell'energia nei rallentamenti e nelle discese, molle ed assi di acciaio al nickel, manioni di ferro fucinato, esclusione assoluta della ghisa, accumulatori leggeri e di lunga durata, ottimo funzionamento.

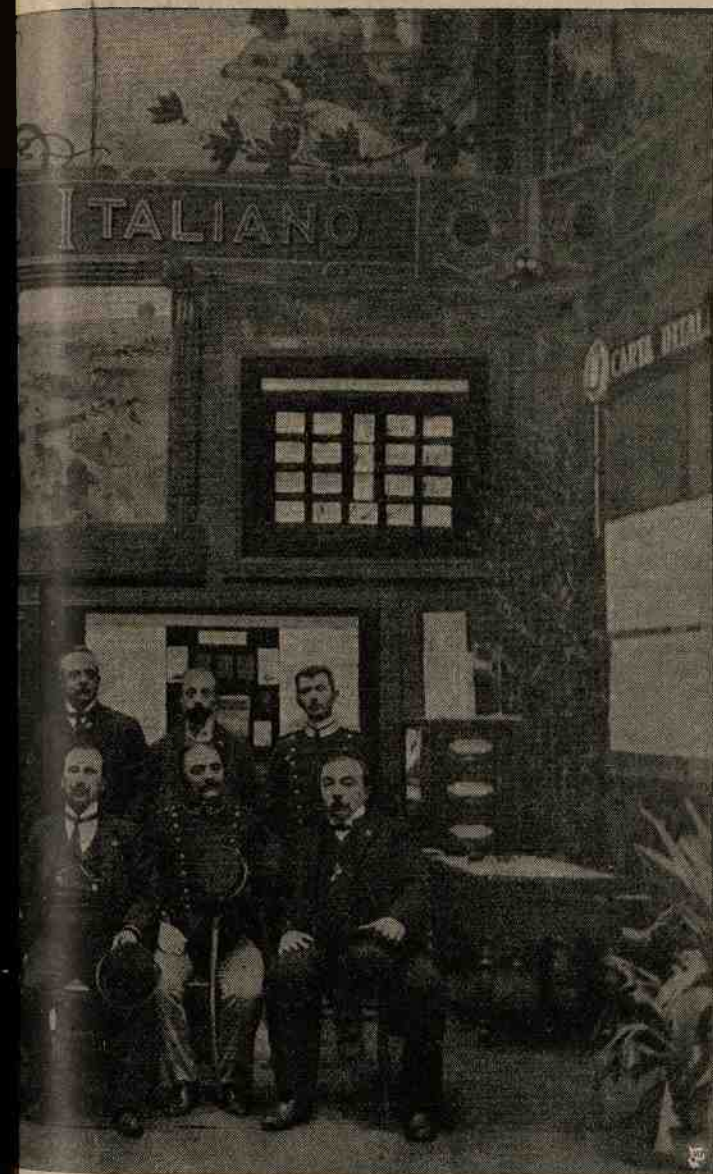
Troviamo ancora un grande *omnibus* d'albergo costruito coi medesimi criteri di praticità ed eleganza.

Una creazione della *Società Italiana Krieger* è la vetturetta elettrica ad accumulatori, caratterizzata per la grande semplicità del suo meccanismo, la facilità di adattamento a qualsiasi carrozzeria, la sua leggerezza, e prezzo ridottissimo; qualità che la rendono indiscutibilmente pratica per l'uomo d'affari.

Esponde inoltre un *Camion elettrico* ad accumulatori, di 5 tonnellate, robustissimo in ogni suo organo e che prende il movimento da due motori di 7 cavalli caduno, azionanti direttamente ed indipendentemente le ruote posteriori, così ben ideato e costruito da non lasciar dubbio sulla sua praticità.

Società Automobili Marchand-Dufaux - Piacenza (Stand n. 21).

Marchand è la potente Casa industriale che sta alle porte dell'automobilismo in Italia. Già famosa nella costruzione dei cicli e motociclette, collo spuntare della grande industria essa si è data a produrre quelle macchine straordinarie che sono il privilegio della sua fabbricazione accurata. Già solidissima Casa per capitali ingenti, essa ha voluto presentarsi al *Salon* maggiormente potente, facendo lega colla gran Casa francese *Dufaux* e costruendo così un tipo, dirò incrociato, di fabbricazione che nulla ha da temere da qualsiasi concorrenza. Ammiratissime tutte le macchine da essa esposte, specie il *châssis* 6 cilindri, che dovrà figurare alla *Corsa del Grand Prix* di Francia e a cui auguriamo la migliore fortuna.



Esposizione Nazionale d'Automobili di Torino.

Allo stand della comm. Johnson si trova il capo console cav. A. Rostain (Fot. della Ditta Arturo Ambrosio e C. - Torino).

Un *Omidei* e possiamo prendere visione dei bei soggetti esposti e di cui diamo il dettaglio:

Un *landaulet* 3/4, di gran lusso a quattro posti interni con tutte le comodità moderne, sia per la luce interna, avvertitore luminoso a otto voci, scaldapièdi elettrico, ecc.

Un *coupe* «tipo Sport». Questa vettura che ha le stesse linee di una vettura a benzina, è molto ammirata per la sua eleganza e particolare semplicità di manovra.

Una *Victoria* a due posti interni, aristocratica e spaziosa.

Il clou della novità raggiunto finora dalle vetture elettriche è rappresentato dal nuovo *Silencieux*. Questo genere di vettura è rappresentato da un *châssis* dove sono stati omessi qualsiasi organo di trasmissione catena, ingranaggi, ecc.).

Forse è il tipo che raggiunge l'ultimo limite di silenziosità ed eleganza. Ne fa fede una ruota messa in azione di marcia, che tende a dimostrare la grande praticità ed il rendimento massimo dell'energia, non assorbita da qualsiasi attrito.

Società Torinese Automobili Rapid - Torino (Stand n. 41).

Lo stand della marca reputatissima dedicatosi a cure specialissime alla fabbricazione di veicoli

BICICLETTE e MOTOCICLETTE "STYRIA", della Styria Fahrradwerke 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.

S. C. A. T.

Società Ceirano Automobili Torino

Officine eoo macchinario il più perfezionato

Via Madama Cristina, 66 - TORINO - Corso Raffaello, 19

Tipi 12-14 e 16-20 HP

Motore a 4 cilindri - Accensione a magneto **Bosch** bassa tensione - Frizione metallica a dischi - Quattro velocità avanti ed una indietro - Trasmissione a cardano.

Robuste - Silenziosissime

Minimo consumo - Garanzia illimitata

Vetture di lusso e da turismo

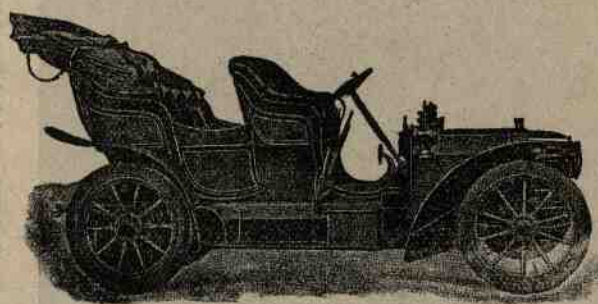
Sono pronti i nuovi Tipi 1907 - Non dimenticatevi di visitarli

"La Nazionale,,

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO - GARAGE

Noleggio Automobili

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Visconti e Ravera

TORINO - Via Bava, 42, angolo Via Balbo - TORINO

Anche nel 1907

la Ditta **G. e C. Fratelli PICENA**

TORINO - Corso Principe Oddone, 15-17 - **TORINO**

è l'Esclusiva Concessionaria

della famosa **Sospensione Truffautt** per Automobili (Brevetto Peugeot), con la quale furono riportate le seguenti vittorie:

1904-05 Coppa Gordon-Bennett - Richard-Bras.

1905 Circuito della Florida - Darracq.

„ Records Mondiali alta Florida - Darracq.

„ Circuito di Brescia - Itala.

1906 Targa Florio - Itala.

„ Coppa d'Oro - Fiat, Züst, Itala, ecc.

ed altre Prove Internazionali - Mercedes, De-Dietrich, Bianchi e Isotta-Fraschini.

In Italia, nel 1907, tale meravigliosa Sospensione è già adottata dalle grandi Case: Fiat, Diatto-Clément, Fides-Brasier, Peugeot-Croizat e Isotta Fraschini, a cui terranno dietro tutte le altre Marche più accreditate.

della **Peugeot-Croizat**, Società Anonima Italiana, Capitale L. 1,500,000, per la Fabbricazione di Veicoli Automobili.

(Brevetti PEUGEOT)

TORINO

Via Frejus, angolo Via Borgone

VETTURETTE

6 HP due posti (Bébé)

8 HP a 4 posti

CHASSIS

10/12 - 12/16 - 18/24 - 30/40 - 50/60 HP

OMNIBUS - CAMIONS

La vetturetta ideale per bontà e minimo consumo.

della Gran Casa **le Fils de Peugeot Frères**, di Valentigny (Francia), la nota costruttrice di:

Automobili

(insuperabili per turismo)

Biciclette

(detentrici di Campionati e Records mondiali)

Motociclette

(detentrici di Campionati e Records mondiali)

Anche nel 1907 sarà disputato il **Gran Premio Italiano Peugeot** (Biciclette), con premi per L. 11,835. Al vincitore toccherà il superbo regalo di una Vettura-Automobile **PEUGEOT**.

Chiedere istruzioni e Programmi a Torino.

Società Italiana Fari e Fanali (S. I. F. F.)
- A. Scaglia e C. - Milano (Stand n. 143).

Alla mostra che la Società Fari e Fanali, A. Scaglia e C. (via Felice Bellotti, n. 15, Milano), ha esposto all'Esposizione di Torino, si può, senza tema di smentita, attribuire il nome di insuperabile e meravigliosa, quando si pensi che la presente Ditta ha poco più di tre mesi di vita.

E' una dimostrazione più che palese di quanto può essere eseguito con un macchinario moderno e perfezionato, proveniente per la massima parte dalla Germania, quale quello della Ditta Scaglia.

Oltre ai tipi nuovi di fanali, fari, riflettori, generatori costruiti con accuratezza e valentia, formarono oggetto d'ammirazione da parte del pubblico due nuovi sistemi di radiatori, l'uno dei quali costruito con criteri tutt'affatto diversi da quelli seguiti sino ad ora.

Da persone competenti ci fu riferito che si deve molto bene sperare nei risultati che si potranno ottenere.

Oltre che dei presenti articoli, la Ditta Scaglia cura la fabbricazione di tutto ciò che concerne l'accessorio dell'automobile; quali pompe, sirene, fischi, cornette, casse per benzina, per olio, recipienti inesplosibili, ecc.

Augurii sinceri a questa giovane Ditta, che superato in modo così brillante il primo passo, possa arrivare al raggiungimento di quegli onori e di quelle ricompense che ben essa si merita, portando a questa industria degli accessori un carattere ed un'impronta tutta propria nazionale.

Incaricato della Rappresentanza in Torino è il sig. F. Canavesio, che è stato fornito di un grandioso deposito per automobili e di un'officina per le riparazioni.

G. B. Seren Rosso - Torino (Stand n. 185).

E' il conoscitissimo fabbricante di *chassis* per automobili. Guai se gli parlate di far *delame* al suo prodotto ricercatissimo. Vi risponde di rimbalzo che non vuol farne perché ha troppo lavoro e non sa come disfarne. Ed è la verità.

Il *chassis* Seren Rosso, in lamiera stampata, detta dei nostri tecnici, è all'altezza delle cose estere, e gli esemplari di questa Casa, esposti al *Salon*, sono veramente ammirevoli. Si capisce quindi come le ordinazioni giungano numerose e tali da forzare continuamente l'aumento del personale nel ben ordinato stabilimento di corso Firenze. Diremo, a titolo di curiosità, che l'Italia adotta tali *chassis* per le sue vetture, e a quanto pare essi sono anche predestinati alla vittoria. Informi la *Targa Florio* in Sicilia.

Fabbrica Automobili Padus (Stand n. 32).

Giovanissima Casa animata da intendimenti seriissimi. Si è presentata al *Salon* con un saggio di sua fabbricazione accurata, giudicato assai favorevolmente dai tecnici.

Il pubblico curioso, nuovo al suo nome, ferma volentieri per dare il suo giudizio su questo nuovo braccio industriale torinese che promette assai bene. A conferma di quanto scriviamo avvertiremo che sta erigendosi il nuovo grandioso stabilimento di corso Pechiera, non essendo più sufficienti le officine di via Cottolengo.

Società Anonima Frera - Milano.

Espongono in due stand, n. 46 e 187.

Nel primo espongono uno *chassis* Züst 28 40 HP, uno *chassis* Brixia-Züst 14 HP, una elegantissima vettura *Frera Zedel* 8 HP 4 cilindri, favorevolmente giudicata dagli intenditori, ed un *camion* della rinomata Casa Gerbruder-Stower.

Nel secondo stand espongono cicli, motociclette A. F., vetturette *Il Piccolo* 68 HP 2 cilindri, un completo assortimento di accessori per cicli ed automobili, serie e materiale di costruzione di cicli; è uno degli stand più interessanti per il complesso e per la migliore qualità delle cose esposte.

La data lode al sig. Corrado Frera, gerente della società, per la sua speciale sapienza commerciale ed intuito nel dirigere le sorti della sua azienda, che ormai si è affermata fra le prime aziende industriali commerciali del ciclo e dell'automobilismo.

Fausto e Pietro Carello fratelli - Torino (Stand n. 101).

Questa Ditta, i cui componenti sono già ben noti nel mondo industriale torinese, in soli tre mesi ha fondato un nuovo importante stabilimento per la fabbricazione di fari e fanali, dopo aver lasciato la vecchia Società Canavesio-Carello, ora fusa colla ditta

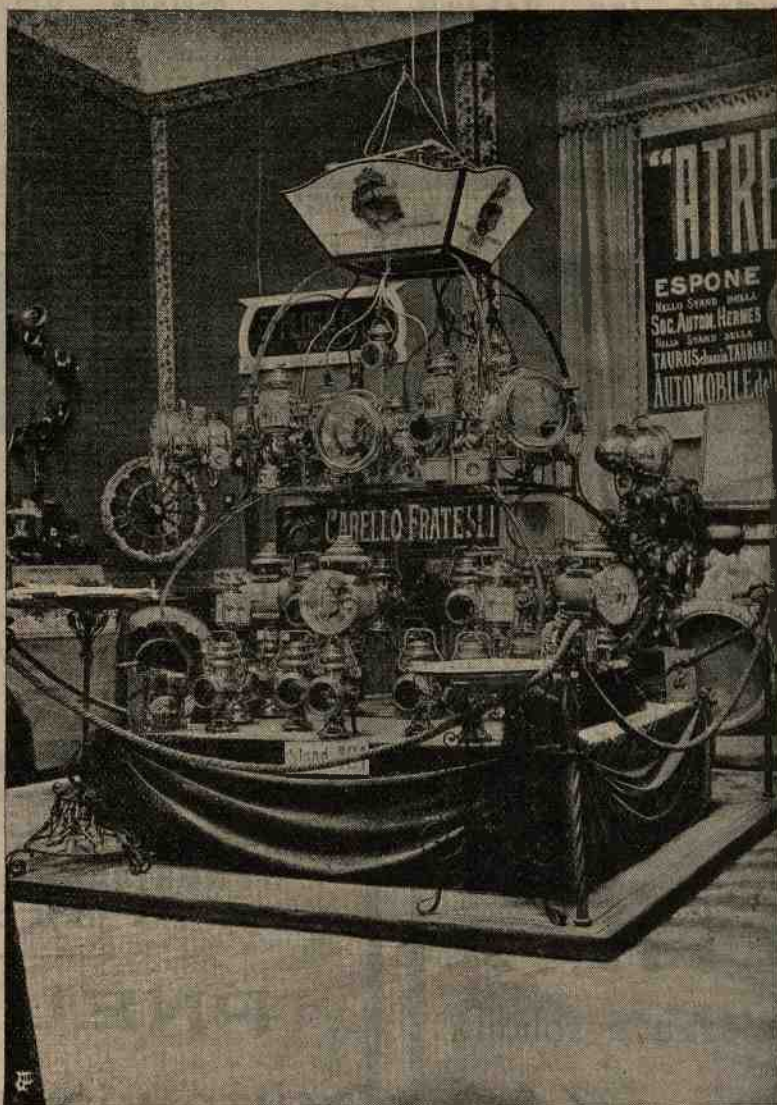
Reyna e Zanardini di Milano. La loro mostra, nell'attuale Esposizione d'automobili, dimostra la capacità e la conoscenza perfetta dell'articolo, la quale del resto è già ben conosciuta per la fama non certamente usurpata che godono da lunghi anni i signori Carello.

Notiamo specialmente il loro proiettore ad anelli parabolici che continua sempre ad essere una loro assoluta specialità, essendone stati i primi costruttori.

Tondini e C. - Torino (Stand n. 164).

Dalle iscrizioni sembra l'ultima Ditta che ha trovato posto al *Salon*, ed è stato un gran bene, perché ci ha dato occasione di ammirare e complimentare i vari tipi di elegante carrozzeria che essa sa costruire per le migliori fabbriche italiane e gli *sportsmen* più esigenti.

Giovane ma promettente stabilimento, esso ha portato al *Salon* uno splendido *Landulet* ed una graziosa *Limousine*, che per insufficienza di spazio ha dovuto collocare nello stand dell'*Aquila Italiana* (n. 26), dove fa bella mostra di sé.



Lo stand Fausto e Pietro Carello, Fratelli, di Torino, ha ottenuto un successo di ammirazione per la magnificenza dei prodotti esposti.

Un'altra specialità della Casa è la fabbricazione delle ruote per automobili, e nella clientela troviamo annoverate le marche più accreditate. Come debutto, non poteva essere migliore.

Garage Carrozzeria Automobili Alessio - Torino (Stand n. 28).

Uno stand già spazioso ed elegante, che però ha potuto contenere solo una piccolissima parte del materiale svariato presentato da questa gran Casa. Basta ricordare che contemporaneamente alla limitata mostra del *Salon* questa Società ha fatto nei suoi locali di via Orto Botanico, 19 (dove i visitatori dell'Esposizione sono gratuitamente condotti con un lussuoso *omnibus* di servizio) un'altra mostra che occupa circa la superficie di 1000 mq., e vi si può ammirare tutto quanto è inerente all'industria dell'automobile, con esposizione di 15 o 20 tipi di vetture diverse, tutte elegantissime e di marche primarie. Nello stand del *Salon*, visitatissimo pure, sono notati:

un *chassis* De Dion 30-40 HP, modello 1907, lucido.
un *chassis* De Dion 15-20 HP id. id.
un *chassis* De Dion 8 HP id. id.
un *Landulet* De Dion 15-20 HP.
una *Limousine* Salon 30-40 HP., Martini.
un *Double Phaeton* 24 HP., Martini.

I garage Alessio sono gli agenti generali per l'Italia della nota marca nazionale *Spa*.

Emanuele Schenone - Torino (Stand n. 151).

È il famoso costruttore di utensili per falegnami, ebanisti, modellatori, scoccai, ruotisti e bottai. La fondazione di questa Casa risale al 1848, ed è stata premiata a tutte le Esposizioni nazionali ed estere.

Al *Salon* espone, oltreché a banchi di ogni dimensione, uno svariato assortimento di utensili per scoccai e ruotisti di somma finezza e precisione, essendosi specializzato in questi generi dall'inizio dell'automobilismo in Torino.

Le ordinazioni che gli fioccano da ogni parte, sono una chiara dimostrazione della bontà dei suoi prodotti.

Fabbrica di molle ed accessori per rotabili - Torino (Stand n. 64).

Questa Società, che lavora già attivamente e su vasta scala in molle per veicoli ferroviari, provvedendole alle Ferrovie dello Stato ed a tutte le fabbriche di vagoni, sta ultimando in via Mondovì, n. 21, un grandioso impianto ove, con macchinario modernissimo, si dedicherà con maestranza speciale alla fabbricazione delle molle per automobili.

I campioni esposti al *Salon* sono destinati alla *Florentia* ed alla *Diatto-Clément*, e furono eseguiti coll'acciaio della rinomata Casa Holtzer, ciò che indica che la *Fabbrica Molle* intende produrre unicamente materiali di primissima qualità.

Gaspere Monaco - Busto Arsizlo (Stand n. 163).

Espongono al *Salon* un motore a 4 cilindri 16 HP di un sol getto, e di preziosa fattura, la cui caratteristica è la grande semplicità. Gli è toccato un posto un po' scarso, ma non per questo l'intelligente lo dimentica e il tecnico cessa di ammirarlo. L'egregio inventore sta ora trattando per trasformare la sua Ditta in società, e prestissimo questa sorgerà sotto la nomea di *Accomandita Lombarda Motori e Automobili (ALMA)*, e si potrà così dar sfogo alle molteplici ordinazioni che seguitano a giungere e sono già numerosissime.

Fratelli G. e P. Picena - Torino (Stand n. 58).

Picena Giovanni o Cesare? Quale dei due? Già, sono fratelli e sono anche indivisibili, quindi o l'uno o l'altro, fa lo stesso. Qui si tratta di ammirare quel po' po' di merce impeccabile che vi fanno toccar con mano. Qua la celebre *sospensione Truffault* per automobili, grazie alla quale sono state vinte le corse più importanti. Ricordiamo la *Coppa Gordon-Bennett (Brasier)* 1904-905, *Circuito della Florida (Darracq)* 1905, *Circuito di Brescia* 1905, *Targa Florio (Itala)* 1906, *Coppa d'Oro (Fiat)* 1906, *Circuito delle Ardenne (De Dietrich)* 1906, ed un'infinità di altre prove internazionali.

Poi le formidabili *motociclette Peugeot*, detentrici di *records* mondiali e di velocità strabilianti, più in là quel gioiello di *vetturetta Peugeot-Croizat*, poi ancora le scorrevolissime *biciclette Peugeot*, le conquistatrici dei campionati e delle corse su pista e su strada più importanti del mondo, poi le *catene Peugeot*, le *vetturette* francesi *Lyon-Peugeot* già celebratissime, i *pneumatici Liberty-Wolber* di straordinaria praticità e durata, i potenti *camions Peugeot* premiati all'estero nelle prove più importanti, e poi... e poi un'infinità di altri piccoli oggetti di corredo, al ciclismo e all'automobilismo, tutta merce di cui ne sono esclusivi rappresentanti per l'Italia i noti fratelli. E dopo tutto questo mi sembra che i simpatici industriali non abbiano tempo da perdere.

Giovanni Hensemberger - Monza (Stand n. 155).

Col Garassino di Torino, possono chiamarsi i papà dell'elettricità in Italia. Intendiamo dire dell'elettricità imprigionata negli accendimotori di varia potenzialità e trasportabile a qualunque distanza, sia come forza passiva che dovrà poi servire, o come forza motrice obbligata a trainare l'elegante vettura automobile o il pratico *camions*. La sua mostra, sebbene in siffatto genere scompaia l'apparenza, è delle più visitate, e come ho detto, perché siamo al cospetto della scienza, la quale sapientemente ha saputo imprigionare la selvaggia forza motrice.

Prati Secondo - Milano (Stand n. 184).

Stand ordinato molto interessante. La conoscitissima casa milanese di rappresentanza ci presenta una larga esposizione dei suoi prodotti accreditati. Notiamo i *pneumatici* e gli *antidérapants* *Hutchinson* di nuovo sistema patentato, come ognun sa, i vincitori in Francia delle corse di Vals, del giornale il *Matin*, a Dourdan, a Gaillon, e nella *Coppa* del giornale l'*Auto*. Ammiratissimo è il radiatore *N. I. W.* patentato di grande solidità, e con raffreddamento perfetto. Altra merce interessante è il *magnete-Tiemann*, il migliore ad alta tensione per motori da uno ad otto cilindri. Funziona con eguale precisione tanto a velocità massime, che minime. Messa in marcia immediata. Doppia accensione applicabile a tutti gli apparecchi, senza differenza di costo. E' ancora da notare la massima solidità di costruzione, semplicità di meccanismo, e la più forte intensità di scintilla.

BOEMA-SVELTE
DEPOSITO E VENDITA
BONZI & MARCHI - Milano
VIA CAPPELLARI
N. 9-11
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

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

AUTOMOBILI

ZÜST

Modelli 1907 - 28-40 e 50-70 HP

costruiti dalla **Società Ing. Roberto Züst - Milano, Via Borgognone, 40**

Agenti Esclusivi per l'Italia: **Società Anonima FRERA - Milano, Via Carlo Alberto, 33.**



“BIANCHI”

Domandate il nuovo **Catalogo Velocipedi** alla **DITTA E. BIANCHI e C. - Milano, Via Nino Bixio, 25.**

Detto Catalogo viene spedito gratis e franco; non si spedisce però se non menzionando questo giornale.

La Miglior Marca di

BICICLETTI

per eleganza, scorrevolezza e solidità

O.T.A.V.

con la quale Domenica 3 marzo

CUNIOLO

vinse la Prima Corsa della Stagione

MILANO - ERBA - COMO - MILANO

Officine Türkheimer

per Automobili e Velocipedi

SEDE: **MILANO** - Via Lambro, 4.

FILIALE: **TORINO** - Corso Vitt. Em. 68.

ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON

Sede Sociale - **PARIS** - 60, Rue St-Lazare.

PNEUMATICI

per

AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

Marca di fama mondiale

GRAND PRIX - Esposizione di Milano - **GRAND PRIX**
1906

Coperture Marca **HUTCHINSON**

«nulli secundus», garantita.

Coperture Marca **AIGLE**

finissima, indistruttibile, garantita.

Coperture Marca **IBIS**

solida, fina, garantita.

Coperture Marca **LE COQ**

tipo popolare.

Coperture Marca **LE HIBOU**

tipo popolare comune.

Camere d'aria Marca **AQUILA**, insuperabili, garantite.

Idem **N. 2**, tipo comune ottimo.

I Pneumatici HUTCHINSON saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori

i pneumatici HUTCHINSON

Società per azioni Metzeler e C. - Monaco di Baviera (Stand n. 67).

Agenzia italiana: E. Hirschgatner, Torino, corso Oporto, 86.

Questa importantissima ed antica fabbrica, che si dedica alla lavorazione della gomma elastica in tutte

l'Auto ha sempre e fin troppo difesa l'industria francese, dico e confermo sempre e fin troppo, mettendola in ogni occasione al disopra delle altre e non facendo mai economia di lodi, anzi spargendone a piene mani anche in occasione di trionfi non completamente... trionfali.

Ed è perciò che quando ho letto queste accuse mi sono ricordato del Tecoppa: ha parlato male di Garibaldi!...

Il giornale quindi fu, secondo me, sorpreso nella sua buona fede ed annunziò, senza magari troppo approfondire (e fu questo il suo gran torto, nè posso risparmiarmi di darglielo), la famosa carovana americana, la quale doveva venire in Europa, fare una prova così... in famiglia con le vetture che sarebbero servite a girare le principali nostre città, e dall'altro lato, come veri turisti americani, avrebbero lasciato scorrere dalla borsa aperta fiumi di dollari. Il progetto era quindi da accettarsi ed i diversi automobili Clubs cominciarono già a formar Commissioni e Sotto-Commissioni per ricevere questi ricchi americani, tra i quali si facevano i nomi ben noti, anche nel campo

dello sport, dei Wanderbilt, Thomas, Mont-Thompson, Rothschild, ecc.

Confesso che anch'io raccomandai ai Clubs italiani di apparecchiarsi ad una degna ospitalità, quando questi turisti fossero, come nel progetto era stabilito, passati sul suolo d'Italia, e tutto così procedeva bene, con quell'entusiasmo che è tutto latino e che ci impedisce tante volte di guardarci le tasche, permettendo a mani estranee di ficcarci dentro le dita.

Il giornale... concorrente fu quegli che alzò la voce e gridò forte contro il pericolo... quasi giallo (per l'oro promesso), ed a lui fecero coro altri, ed importanti, di Francia.

E fu ciò bene o fu male? Chi ci si raccapezza più in questo arruffo di interessi industriali, commerciali e doganali?

Il giornale, a mezzo del quale la proposta fu gettata nel campo sportivo (dico sportivo, perchè, stante la buona fede, il campo industriale ne era rimasto fuori) aprì subito gli occhi, si avvide del pericolo e mise le cose a posto. Infatti l'Auto del 5 marzo pubblicava: «Noi abbiamo ricevuto ieri il complemento delle istruzioni relative alla passeggiata degli automobilisti americani in Francia ed il programma di questa manifestazione. Ne siamo rimasti profondamente étonnés.

«Uno di questi documenti ha per titolo suggestivo: Motor Car Invasion.

«Per quanto ciò non ci spaventi, perchè queste vetture americane non possono ottenere delle performances che riescano a commuoverci, il giuoco è però cambiato.

«Finora questa manifestazione era stata annunciata come una semplice passeggiata di automobilisti stranieri attraverso la Francia.

«Quest'idea primitiva è, sembra, abbandonata per far posto al desiderio che avrebbero gli americani di

venirci a far la concorrenza in casa nostra, attacco diretto insomma, perchè noi siamo esclusi dalle performances e records progettati.

«E' bene ricordare agli americani che l'A. C. di Francia, quando organizzò delle prove sportive sui territori stranieri, volle sempre dare ad esse un carattere nettamente internazionale. Il suo scopo fu sempre di mettere in evidenza, non solo l'industria francese, ma anche, e soprattutto, i progressi mondiali dell'automobilismo.

«Ed è perciò che noi ci sentiamo obbligati, leggendo i documenti americani, a ricordare ad essi i grandi principii di equità e di internazionalismo che hanno sempre presieduto all'organizzazione delle gare sportive».

E qui seguono altre considerazioni, diciamo così, personali, che mettono giustamente le cose a posto. E speriamo che esse lo siano presto per quell'amore di pace e di tranquillità che si reclama.

Io volevo soltanto, pubblicando la storia di questa nuvola che si stava pericolosamente addensando sull'industria europea, spiegare la cosa ai lettori nei suoi veri termini nei quali essa va considerata, perchè in quest'occasione quelli che gridano al liberismo potrebbero prendere a pretesto questo fatto per far la voce grossa contro i protezionisti.

Qui non si tratta di far aumentare i dazi che impediscano l'entrata di vetture a buon mercato, qui non si tratta di proteggere i nostri industriali facendo loro tenere i prezzi alti; tutto questo rappresenta una questione a parte, per la quale io ho le mie vedute, le quali possono essere suscettibili di cambiamenti, come lo è, e ragionevolmente, la politica finanziaria. Invece qui il fatto è semplicissimo.

Gli americani avevano trovato un mezzo molto economico per fare una larga reclame ai propri prodotti. Essi li mettevano in mostra nelle migliori condizioni possibili; avrebbero tra di loro, senza quindi un controllo serio, perchè mancante di concorrenza, potuto mostrare all'Europa intera la solidità, la bontà del materiale, anche la bontà del prezzo delle loro vetture; e nel contempo i Clubs, i giornali tutti ed il popolo stesso, accorrendo al loro passaggio, avrebbero loro fornito gratuitamente, ed anzi compiacendosi, una pubblicità senza pari, perchè fatta senza scopo di lucro, e quindi senza misura alcuna, perchè fatta con l'entusiasmo proprio di noi razze latine.

Sarebbe stato quindi come se uno fosse venuto a dirvi: senti, tu hai una bella bottega da calzolaio, io fabbrico scarpe, lascia che metta un po' le mie nella tua vetrina per mostrarle al pubblico!

Se l'Europa è andata spesso (e andrà sempre) in America e volle e seppe vincere nelle diverse gare, non fu però impedito agli americani di allinearsi assieme e di contendere il lauro. Invece qui gli americani avrebbero potuto strombazzare ai quattro venti i nomi delle proprie vetture, imprimendoli quindi nella memoria dei probabili acquirenti, invadendo quindi completamente il mercato europeo.

E qui la differenza tra quanto potrebbero rimproverarci i liberisti e tra quanto effettivamente i costruttori (e forse gli azionisti ed i futuri combinatori di trust) andavano progettando contro l'industria automobilistica europea. A che pro scegliere un mezzo così strano, di venire cioè a svolgere una prova sportiva in terra d'altri, mentre l'Europa offre un grandissimo numero di gare



Lo Zar e la Zarina di Russia passano in rivista le truppe della guarnigione di Pietroburgo.

le sue svariate applicazioni, occupando circa 2000 operai, espone un imponente campionario dei suoi pneumatici pneumatici per automobili e cicli, che, a detta dei competenti, costituiscono quanto di meglio si produca nel genere.

Oltre al suo speciale tipo di pneumatico extra-forte, è degno di speciale attenzione il suo antiderapante Orange à croissant brevettato, che rappresenta quanto di più duraturo ed efficace si sia sinora prodotto in fatto di antiderapanti.

Riteniamo che, data una simile incontestabile bontà di prodotti, presto verranno applicati in Italia i pneumatici Metzeler nella stessa intensità che già si verificano all'estero.

A comodità degli automobilisti italiani la Società Metzeler ha affidato la sua Agenzia italiana con deposito al signor E. Hirschgatner, un veterano dell'articolo caoutchoux, al quale inviamo i nostri migliori auguri.

Richardone Vittorio - Torino (Stand n. 160).

È il conosciutissimo stabilimento italiano per le riparazioni dei pneumatici agli automobili. È il possessore anche d'un famoso rinforzo in cuoio per pneumatici (brevetto Richardone e Bertalmia) e appunto per questa specialità gode il favore di tutta la clientela torinese e dei signori turisti di passaggio nella nostra città. Il Salon ci ha presentato alcuni modelli delle differenti riparazioni ed è stato assai complimentato per la perfezione d'esecuzione.

LA COPPA D'ORO D'AMERICA

Liberismo o protezionismo?

La questione è all'ordine del giorno nei giornali francesi, ed è bene anche qui dirne qualche cosa. Come essa nacque? Da un progetto messo su dal corrispondente dell'Auto di Parigi da New York, signor Dupuy. Anzitutto c'è da osservare in proposito, che per quanti cavi sottomarini ci siano, le cose dell'America arrivano sempre travisate un pochino o un poco troppo al di qua dell'Atlantico, e così è avvenuto in quest'occasione.

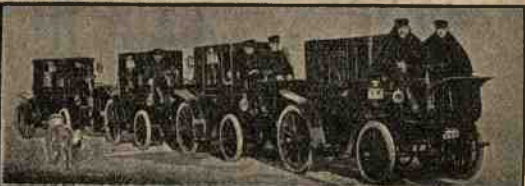
Quello che io trovo di strano in tutto questo afferruglio (se non si dovesse in parte imputarlo alla vecchia ruggine fra i due principali giornali sportivi di Parigi) è l'aver potuto così a cuor leggero accusare l'Auto di voler danneggiare l'industria automobilistica francese coll'aiutare l'invasione dei barbari yankees.

Io invece ho sempre creduto, e chi ne volesse le prove sfogli le collezioni di quel giornale, che



La sezione di Voghera del Routier Italiano. — 1. Bossedi Giovanni - 2. Bona Giovanni - 3. Vanni Mario - 4. Rainelli Amilcare - 5. Romano Francesco - 6. Martani Alfredo - 7. Caielli Gavino - 8. Rusconi Mario.

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



MOTOCICLETTE**F. N.****4 HP - Modello 1907**

Il massimo della perfezione

AUTO-GARAGE CARPIGNANOVia dei Fiori, 53 - **TORINO** - Telefono 22-96**AUTOMOBILI-BICICLETTE BIANCHI**

Officina per Riparazioni - Assortimento completo Accessori per Automobilisti.

Solo con le Serie "EADIE",

Le sole Biciclette fatte con Serie "EADIE", hanno pregi speciali devoluti ad un solo scopo, quello di presentare una macchina solidissima e graziosa. Prima di decidersi nei loro acquisti, i ciclisti dovrebbero prendere in esame una Bicicletta "EADIE", e si persuaderebbero di quanto sopra. Noterebbero specialmente che i foderi hanno tale forma atta a dare un *maximum* di forza laterale e di elasticità verticale, riducendo al minimo le sue vibrazioni. Noterebbero altresì il modo per cui la ruota anteriore può essere tolta e rimessa senza sforzare continuamente i foderi stessi; che il movimento è stato perfezionato in ogni dettaglio, che l'ingranaggio (di disegno brevettato) mentre è grazioso e leggerissimo, possiede d'altronde quella robustezza tanto difficile a riscontrarsi in questa parte della Bicicletta. Troverebbero infine che anche sotto diversi punti la Macchina "EADIE", è degna di essere preferita e che è la sola che sia veramente ELEGANTE nella forma, LEGGERA nel peso, ROBUSTA al sommo grado.

Esclus. Rapp. per l'Italia: **GIULIO MARQUART**, Via Melegnano, 5, **Milano**.

si ottengono macchine perfette.

Edoardo BiottiS. Nicolao, 2 - **MILANO** - Tel. 2471**BENZINE**

Esposizione Internazionale

MILANO 1906**Medaglia d'Argento**

Massima onorificenza

PNEUMATICI**PETER****ADAM BOOS****MILANO****70 FORO BONAPARTE 70**

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

Società Anonima

"La CO²"**TORINO**

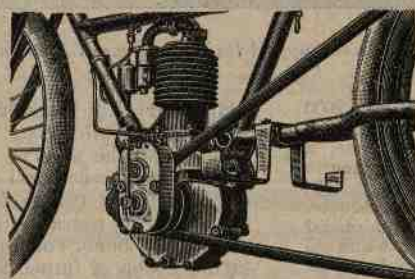
Via Ormea, 34.

ELEVATORI

automatici

INESPLODIBILI

per Benzina.

(Servizio di **Garages, Fabbriche, Depositi, ecc.**)**Carter Cambio Velocità**
BREVETTATOGrande Velocità diretta. - *Dé-brayage* per **Motociclette, Tri-cars, ecc.** - Applicabile su tutti i motori ed indispensabile per fare senza pericolo e fatica qualsiasi salita e tourniquet.Chiedere Catalogo a **ERNESTO SEHRINGER**, Via Ettore De Sonnaz, 16. **Torino**.Ai **SALONI DI PARIGI** e di **TORINO** furono ammira-
tissimi gli Châssis a **4** e a **6** cilindri dell'**AQUILA ITALIANA****Fabbrica di Automobili****SOCIETA' ANONIMA - CAPITALE L. 1.250.000****TORINO****Vetture Automobili**

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri - 18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

Omnibus - Carri trasporto - Canotti automobili

sportive, nelle quali gli americani avrebbero potuto benissimo intervenire e misurarsi con gli industriali di Europa? La maggior parte, anzi la totalità, si può affermare, delle gare sportive europee, tanto corse che concorsi, sono internazionali e ciò fa onore ai Clubs che le organizzano, dunque non si doveva sentire il bisogno di ve-

nirne a progettare una nuova, in terra europea e con materiale *solanente* americano!

Il giuoco, come ora lo chiama giustamente l'Auto, è scoperto, e bisogna esserne soddisfatti.

A certe cose è meglio provvedere in tempo, come si è fatto ora; essi avranno sempre il mezzo migliore per farsi conoscere ed apprezzare inter-

venendo, come gli industriali europei han fatto dal loro canto, nelle corse, nei concorsi, nelle Esposizioni europee.

Non è così? E per ora il pericolo *yankée* pare non ci minacci più.

Milano, marzo 1907.

Raffaele Perrone.

Foot-ball

I campionati nazionali.

Il grande match Torino-Milano, che tenne per qualche tempo in ansiosa aspettativa i *foot-ballers* di tutta Italia, ha avuto il suo esito.

Esito inaspettato, giacché la squadra del F. C. Torino, intorno alla quale s'era fatto sui giornali sportivi un diffuso e lusinghiero parlare, è venuta meno alle speranze generali d'una elegante vittoria. Questa invece le fu abilmente contrastata dal Cricket; in certi momenti anzi, durante lo svolgimento del match, parve a dirittura mutarsi in sconfitta.

E quali le cause?

Anzitutto un'avversaria degna dei migliori elogi. La squadra milanese non è venuta meno alla sua fama di campione 1906 per astuzia e per vivacità di giuoco. Rinforzata poi, all'ultimo momento, di due ottimi giocatori, quali il Maddler ed il Bossard, con una prima riga coraggiosa ed abilissima, sconcertò la difesa del F. C. Torino, che credeva aver contro avversari più facilmente domabili.

Poi una certa slegatura nella compagine delle camicie granata, che non mostrò quella omogeneità e quell'accordo che brillantemente esplicò altre volte. Tutti i... torrelli giocarono bene singolarmente, ma nell'insieme non si trovavano sovente a posto.

Infine la quasi certezza della vittoria da parte del F. C. Torino infuò pure sull'andamento della partita.

Noi però ci lusinghiamo ancora di credere che nel prossimo *retour-match*, che avrà luogo sul terreno di Milano, il F. C. Torino saprà vincere, perchè incontestabilmente le sue forze complessive sono superiori, sebbene di poco, a quelle del Cricket di Milano.

A Milano fu pure segnato match pari fra la seconda squadra del Cricket e quella dell'Ausonia.

Ecco un'altra squadra — l'Ausonia — che dava a sperare assai di più.

Infatti eravamo quasi certi di annoverarla quest'anno fra le partecipanti al girone finale.

A Torino, in piazza d'Armi, il match di... consolazione fra il F. C. Virtus e il F. C. Torino II non ebbe luogo, avendo quest'ultimo dichiarato *forfait*.

I diavoli rossi — per ogni buona evenienza — si trovarono al completo sul campo, onde l'arbitro, signor Angeloni di Milano, li dichiarò vincenti e secondi classificati nelle eliminatorie torinesi pel campionato nazionale di seconda categoria.

Ed anche se questo match avesse avuto luogo, sarebbe esso stato valido dal momento che non veniva disputato in campo chiuso, come assurdamente prescrive il regolamento della nostra F. I. F.?

Ed ora qualche particolare sui due matches disputati. Cominceremo da quello di prima categoria:

Le due squadre risultavano così composte:
Milan Cricket: Radice; Meschia, Moda; Piazza, Trerè A., Bossard; Maddler, Imhoff, Kilpin, Widmar, Trerè S.

Torino F. C.: Ghiglione; Bollinger, Muetzell; Rodgers, Ferrari, De Fernex E.; Debernardi, Morelli, Michel, Kaempher, Jaquet.

Pubblico elegantissimo e numeroso; ben rappresentato il gentil sesso; numerosi pure gli sportisti venuti da Milano.

Terreno abbastanza leggero, ma in molti punti ineguale. Giornata splendida, primaverile.

Giudice di campo: il signor Spensley del Genua Cricket; giudici di linea: i signori Ardussi del Milan Cricket e C. Dik del F. C. Torino.

Il match comincia alle ore 15 precise. Puntualità inglese!

Ha la palla Torino, ma tosto le vien ripresa dagli avanti milanesi, che, con sorprendente celerità, la portano nel campo torinese, ove si mantengono, quasi incessantemente, per un buon quarto d'ora.

La difesa torinese ha molto da lavorare, la linea d'attacco invece rimane inerte.

La colpa? Della seconda linea, che si preoccupa costantemente della difesa, cercando solo di liberare il campo, senza aiutare la prima linea. Questa finalmente si scuote e conduce un bellissimo attacco, meraviglioso per la precisione dei passaggi. Ma la seconda linea non li aiuta, se ha il pallone lo ricaccia con forza, impreoccupante di passarlo invece con calma ai suoi avanti. Non si ricordava più dell'ottimo e razionale giuoco esplicito la domenica prima contro il F. C. Lione?

Rodgers con molta vivacità fa un giuoco forte e lavora per quattro, ma la seconda linea avversaria, specie il Trerè A., giuoca pure assai bene. Gli attacchi si susseguono. Da una parte il Maddler, dall'altra il Debernardi centrano dei magnifici palloni.

Ma gli avanti milanesi, grazie all'astuzia del Widmar e all'abilità del Kilpin — sempre giovane! — minacciano ancora la porta torinese. Ghiglione, il giovane portiere, se ne cava con onore.

Termina pertanto la primaripresa, senza che nessun punto venga marcato.

Durante il riposo il nostro ottimo fotografo, sig. Ambrosio, ritrae le maschie figure dei giocatori milanesi.

Si riprende poi il giuoco.

Dopo cinque minuti, una rapida incursione delle camicie granata nel campo dei rossi e neri, fa segnare al Kaempher, su splendido passaggio del Debernardi, un potente goal fra un subisso d'applausi.

Rimessasi la palla al centro, il Cricket, per nulla demoralizzato, assalta con vivacità. Manca una bella occasione di segnare il goal, ma con rapidità incessante continua nei shots, abilmente parati dal portiere torinese e sovente sventati dal Muetzell. Bollinger invece, che non è in una delle sue giornate migliori, dà gran calci di galleria, che — a causa un leggero venticello — si risolvono in pericolosi campanili.

Gli avanti torinesi attaccano vivamente, e Debernardi dall'estrema tira con forza in goal, ma il colosso Radice para.

Siamo sul finire della partita. A un certo punto, dopo un fallo di linea concesso a Milano, il Trerè A., con un lunghissimo e ben diretto calcio dall'estrema destra, fa entrare il pallone nella rete torinese.

Il portiere, che non se l'aspettava, rimane di... stucco! Il giuoco continua, Morelli fa alcune rapide scappate, ma il match termina con esito pari: un goal per squadra.

Il F. C. Torino sente che questo risultato equivale per esso ad una sconfitta, mentre il Milan Cricket può considerarlo una vittoria! Gli *hurrà!* tuttavia prorompono clamorosi, mentre il pubblico invade il campo e — con bel gesto sportivo — applaude i ventidue giocatori!



La squadra del F. C. Virtus, che, per la sua vivacità, è giustamente chiamata dei diavoli rossi. Quest'istantanea fa testo! (Fot. A. Ambrosio e C. - Torino).

neri del Milan-Club segnano il primo goal; la partita continua animata, le due squadre sembrano equivalersi; sul finire della ripresa l'ala sinistra dell'Ausonia, non marcata segna il goal.

Nella seconda ripresa il Milan-Club muove continuamente all'attacco e si deve veramente a sfortuna se non poté assicurarsi la vittoria, un goal da esso fatto non viene accordato. In una veloce discesa l'Ausonia marca al suo attivo il secondo goal; i rossi e neri del Milan-Club non si scoraggiano e riescono dopo breve tempo a portarsi alla pari; ma la partita è sul finire e quantunque mettano varie volte in serio pericolo il goal dell'Ausonia, non possono assicurarsi la vittoria e così il match termina con risultato pari. Fungeva da referee il signor Magni dell'U. S. M., che avremmo desiderato più attento e pronto nel suo ufficio giacché riteniamo che le sue deliberazioni influirono sull'esito che questo match avrebbe potuto avere.

G. C. C.

Le esercitazioni del primo battaglione volontari ciclisti

Sotto la direzione del capitano Goretta e dei tenenti Rama e Pich sono incominciate al Poligono del Martinetto le brillanti esercitazioni di questo giovane Corpo, che ha già dato parecchie prove di gran utilità dal giorno di sua fondazione.

Importanti modificazioni hanno visibilmente avvantaggiato questo baldo drappello di gioventù, grazie alle cure assidue degli istruttori. Il corso d'istruzione, appena incominciato, ha per obbligo di addestrare i giovani nel tiro a segno, nella perfetta conoscenza geografica e topografica dei nostri paesi e uno studio speciale di addestramento alle distanze.

Se infatti si pone mente che questo Corpo (oggi limitato, domani composto magari di tutta la gioventù d'Italia) ha l'alto scopo di appoggiare e sostenere in tempo di pace, e più essenzialmente in guerra, la nostra armata, si capirà tutta l'utilità della sua creazione, e maggiormente quindi dovranno assecondarsi e appoggiarsi, da chi di ragione, i primi passi di così nobile istituzione.

Quest'anno il drappello torinese, composto di 60 giovani, si prepara per le grandi gare internazionali di tiro a segno che si disputeranno a Roma.

NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

** Una bella performance fu eseguita domenica scorsa sulla strada del Moncenio, che attualmente è quasi impraticabile a causa dell'alta neve, da due vetture dell'Aquila Italiana: una 12-16 HP ed una 24 HP. La prima era guidata dallo chauffeur Apoca e con a bordo il marchese Pallavicini, si è inerpata sino al ricovero n. 2, oltre la dogana di Bar, dove quest'anno non era arrivata ancora alcuna automobile; la 24 era condotta da Gigi Marsengo e trasportava l'ing. Cappa, l'avv. Boggi e l'avv. Marsengo. L'alta neve caduta di fresco impedì che la gita fosse continuata più oltre; ad ogni modo è degna di nota l'ascensione eseguita.



La 1ª squadra del Milan Cricket and F. C. - A sinistra l'arbitro sig. Spensley. (Fot. A. Ambrosio e C. - Torino).

Continua la serie degli

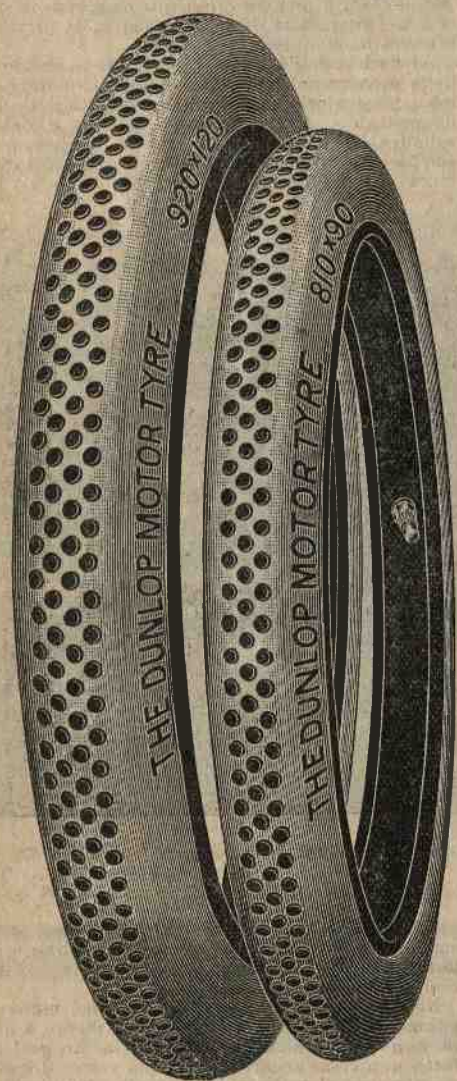
Attestati di autorevoli Automobilisti

pei Pneus

Antisdrucciolevoli.

DUNLOP

(Non-skid) - A gomma nera



Lettera di Mr. Ch. S. Rolls da New-York, 26-1-1907.

Vi interesserà di sapere che abbiamo terminato il nostro viaggio durato poco più di tre mesi e mezzo attraversando diverse parti degli Stati Uniti d'America su una Vettura *Roll Royce* 6 cilindri, montata con vostre gomme. Come potete immaginare durante il viaggio abbiamo incontrato soventissimo strade pessime e talvolta impraticabili. Malgrado anche le temperature molto basse nel Canada (delle volte fino 15° sotto zero) da far gelare la pera di gomma della cornetta, ed il grave carico (delle volte fino sette persone e bagagli), non siamo mai stati costretti a fermarci per guasti, nè alla vettura, nè alle gomme.

Quando si considera che prima di lasciare l'Inghilterra, lo stesso treno di gomme aveva già servito per alcune prove della vettura, e quando si tenga conto della qualità delle strade americane, si dovrà convenire che i vostri Pneumatici si comportarono in modo superbamente meraviglioso.

Lettera di Mr. Stock, marzo 1907.

Ho terminato anche il viaggio da Londra ad Edimburgo.

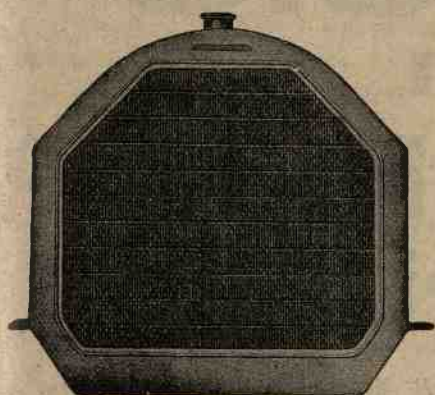
Le vostre Gomme Antisdrucciolevoli montate sulla mia Vettura fin dallo scorso novembre, non richiesero finora d'essere nemmeno rigonfiate e ritengo, esaminandone il loro stato, che esse dureranno ancora per molto tempo. Ne sono soddisfattissimo....

Pronti a richiesta.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co (Cont.) Ltd - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano

Telefono 12-70.

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

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand-Dufaix

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VETTURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

Chassis in acciaio - Motori 4 cilindri separali - Albero motore con 5 cuscinetti - Cambio velocità a sfere - Presa diretta - Trasmissione a catene - Innesco a frizione a dischi molto progressivo.

Agenzie di Vendita:

ITALIA

G. B. RICCO - Via S. Teresa, 4 - Torino

FRANCIA

Ch. MARCHAND - Rue Lamenaïs, 12 bis - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

Gli Automobili LUX-DECAUVILLE

16 HP - 4 cilindri

all' **Esposizione di Torino**

(16 febbraio - 3 marzo)

furono **i più ammirati**
per la loro

semplicità - robustezza

meravigliosa lavorazione

convenienza di prezzo

Macchina di prova
presso la

Fabbrica di Automobili e Cicli "LUX,,

Società Anonima

Corso Valentino, 2 - TORINO - Corso Valentino, 2

" FIDES ,,

Fabbrica Automobili Marca BRASIER

Sede Sociale: - **ROMA** - Via Tritone, 36

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Rappresentante Generale per l'Italia:

FABBRE E GAGLIARDI

Torino-Milano

Chassis 16-26 HP

30-40 HP

45-60 HP (a 6 cilindri)

SAN GIORGIO

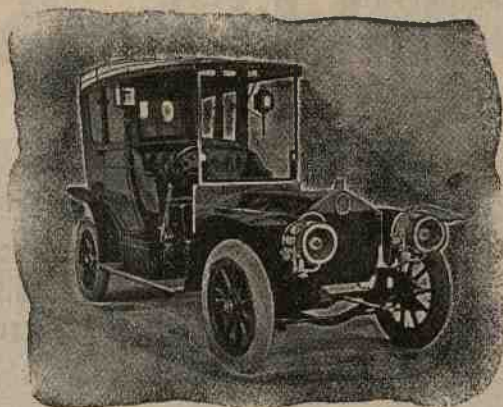
AUTOMOBILI

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 BENNETT.

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. *Planche e Capot* in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1907: 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.