Anno VI. TORINO, 8 settembre 1907. N. 36

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aeostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

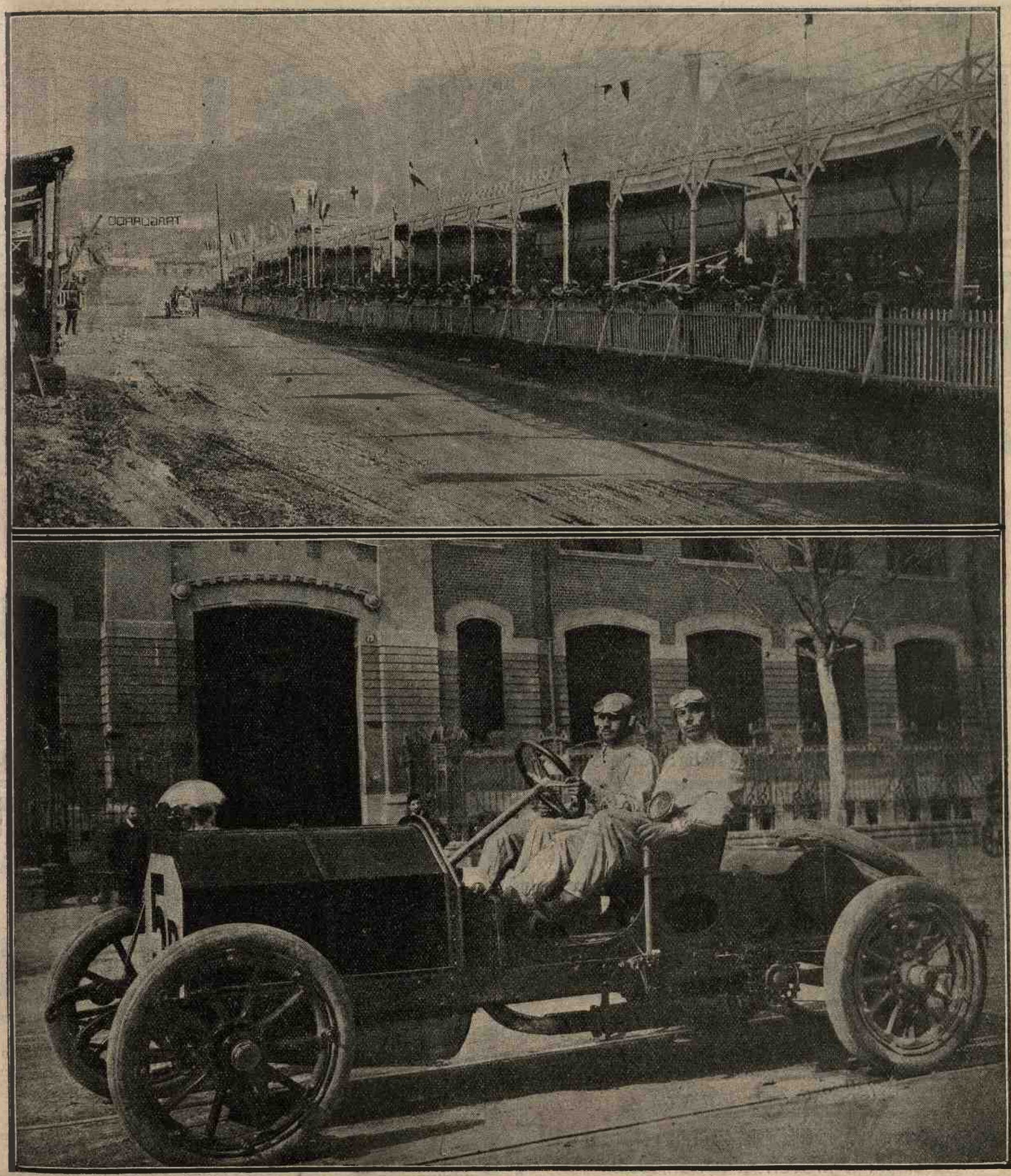
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero „ 15 } Arretrato Cent. 15

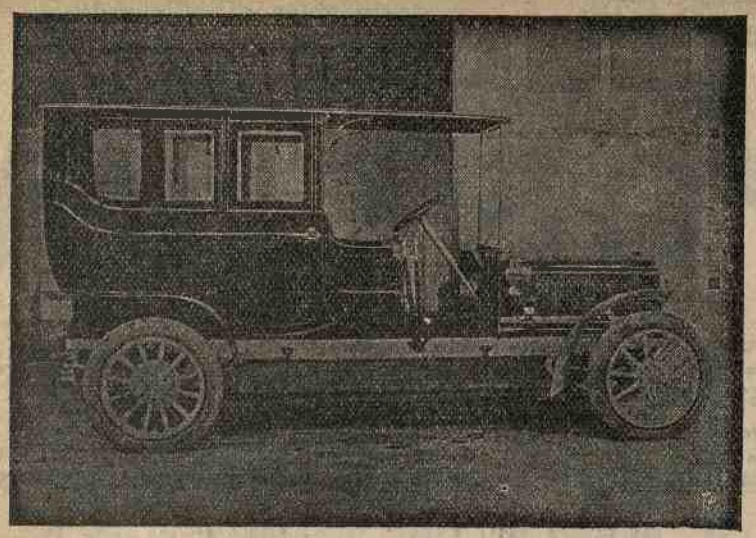
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-86

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

L'ITALA e l'ISOTTA-FRASCHINI completano il successo mondiale dell'industria automobilistica italiana

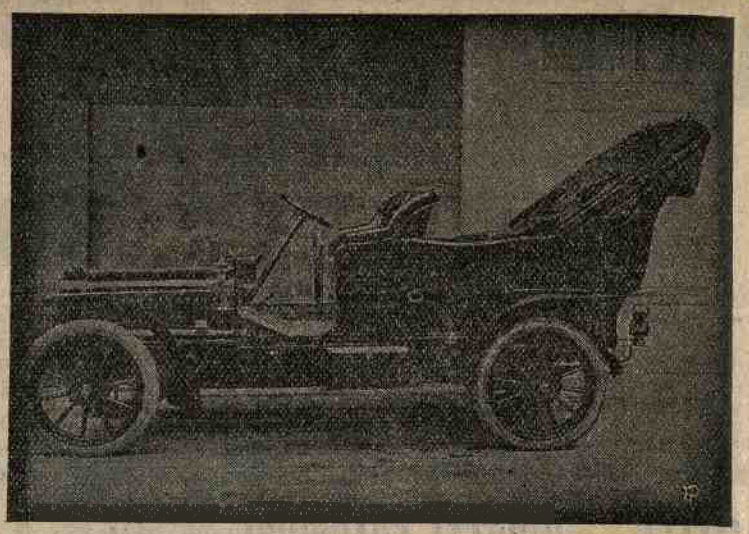


La riunione automobilistica di Brescia *(1-2 settembre).* — In alto: *L'arrivo di Cagno su « Itala », vincitore della Corsa della Velocità.* In basso: *Minoia su « Isotta-Fraschini », vincitore della Coppa Florio.* (Fot. Luca-Comerio - Milano).



Limousine De-Dion Bouton, 24-32 HP — ***Carrozzeria Nagliati.***

Agenzia Generale per l'Italia:
Soc. Anon. — Capitale L. 700.000 versato
Garages "E. NAGLIATI"
FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - FIRENZE



Doppio Phaeton De-Dion Bouton 15-20 HP — ***Carrozzeria Nagliati.***

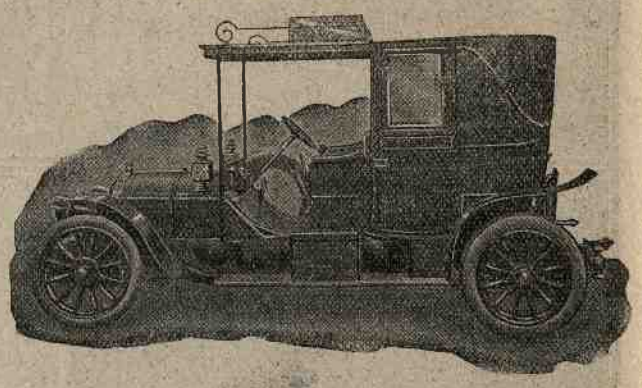
BIANCHI

VELOCIPEDI — MILANO — AUTOMOBILI

FORNITORI DELLA R. CASA — VIA NINO BIXIO 21-25

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.

CANTIERI BAGLIETTO

SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

Sede in **GENOVA**

COSTRUZIONE DI

Barche e Yachts a vela

Canotti e Yachts automobili

Lancie da salvataggio e fluviali

Trasporti e Rimorchi

Motori speciali per imbarcazioni delle migliori Case Europea ed Americane

Cataloghi e preventivi a richiesta.

Specialità per Vulcanizzazione

PREZZI MITI

Fabbrica Italiana

Coperture Antislittanti Imperforabili

BREVETTATE

GIUNTINI e C.

Via Ricasoli, 12 - ***Firenze***

Il nostro protettore di cuoio armato perfezionato **è insuperabile.**

Rappresentante per il Piemonte:
D. FILOGAMO e C. - Via dei Mille, 24 - Torino

Chiedere listine

Circuito di Brescia

1ª Giornata.

Coppa del Re - Coppa Florio
Coppa Conte di Salemi - Coppa d'Italia

1°	MINOIA	Isotta Fraschini	6°	Thieulin	Rochet-Schneider
2°	Héméry	Benz	8°	Airoldi	Darracq
3°	Hanriot	Benz	10°	Erle	Benz
4°	Trucco	Isotta Fraschini	14°	Gallina	Rapid
5°	Vitton	Rochet-Schneider	15°	Venezia	S. P. A.

2ª Giornata

Coppa Velocità - Coppa dell'Automobile Club di Milano
Medaglia d'Oro dell'Automobile Club di Francia

1° Cagno su Itala **senza cambiare i Pneumatici**

3°	Rougier	Lorraine-Diétrich	5°	Alezy	Bayard-Clément
4°	Gabriel	Lorraine-Diétrich	6°	Garcet	Bayard-Clément

Tutti montando Pneumatici

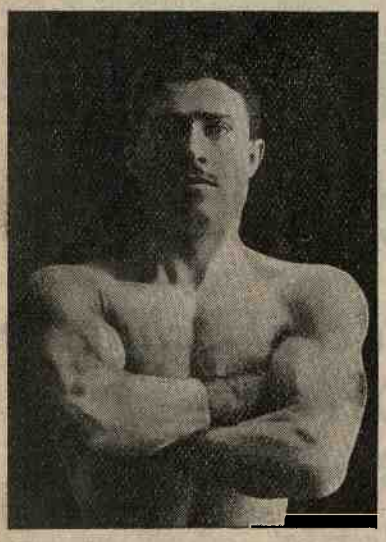
MICHELIN

Trionfatori assoluti di tutte le grandi Prove Internazionali

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

La Forza e la Salute alla portata di tutti

MEDIANTE IL NUOVO SISTEMA DI CULTURA FISICA



Musculatura ottenuta col sistema Wehrheim.

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo.

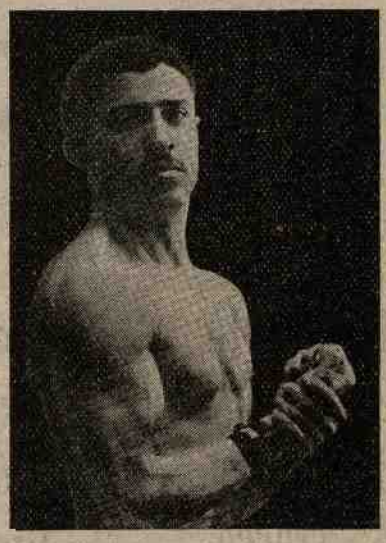
Richiede poco tempo e nessuna fatica.

Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intiero.

Aumento muscolare in 3 mesi

Torace 10-12 cm.
Bicipide e coscia, 6-8 cm.
Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.

Corso speciale per aumentare la statura delle piccole persone.



Musculatura ottenuta col sistema Wehrheim.

Opuscolo illustrato contro invio francobollo di 15 centesimi.

E. WEHRHEIM

TORINO - Corso Valentino - TORINO

MEETING di BRESCIA 1907

Coppa Florio:

DUE vetture partite, DUE arrivate

DARRACQ

Coppa Velocità:

UNA vettura partita

arrivata 2ª

per 3' 17"

L'ITALA e l'ISOTTA-FRASCHINI completano il successo mondiale dell'industria automobilistica italiana

Due giornate indimenticabili quelle di Brescia! due vittorie superbe che completano trionfalmente grande quadro sportivo della stagione del 1907. attro uomini e tre fabbriche ci hanno procurato oddisfazione di scrivere oggi a caratteri d'oro

Cagno su vettura Itala *(pneumatici Michelin) vincitore della Corsa di Velocità.* (Fot. Branger - Parigi.

gli annali dell'automobilismo una nuova data emorabile.

Nazzaro, Cagno e Minoia, tre fra i più abili ed diti guidatori italiani, il principe Borghese tu- ta fra i più audaci, la Fiat, *l'*Itala, *l'*Isotta- aschini, *tre marche mondiali che onorano conti- amente l'industria automobilistica del nostro ese, sono gli attori di questa nuova serie gloriosa battaglie, combattute con lealtà e vinte per me- e che si svolgono da Pechino a Parigi, dalla cilia al Taunus, da Dieppe a Brescia. Sono genti verse che si agitano, che plaudono, che incorag- ano il vittorioso, mentre le musiche cinesi, russe, ancesi, tedesche e belghe intonano l'inno italiano r salutare l'uomo che giunge primo. Milioni di ettatori accorrono sul suo passaggio per ammi- rlo, gettandogli fiori, innalzando trofei in suo ore; ovunque è una macchina nazionale che forma mmirazione del tecnico, è un giovane italiano e si presenta sul campo della lotta, che passa e passa sempre primo e che si arresta alfine vit- rioso.*

Il risultato odierno è meraviglioso! Emozioni dimenticabili resteranno quelle da noi provate est'anno seguendo da vicino lo svolgimento di ni singola battaglia.

Il campo d'azione, sempre diverso ma ben studiato preparato, ha accolto una vera falange di com- itenti e mai come nel 1907 i concorrenti alla gara tomobilistica furono così numerosi, così auto- voli.

La sfida, da diversa parte lanciata, fu sempre gli italiani accolta con lo stesso entusiasmo, evata con la stessa fiducia.

Essi si disposero alla lotta una volta ancora mmati dal nobile scopo di ricercare e raggiungere lla classifica di ogni cimento sportivo quel posto onore che è simbolo di progresso, decoro e vanto tutta un'industria.

Meraviglioso risultato, ripetiamo, quello da loro portato!

Si volle mutare programma, si preferì da alcuni la corsa tipo Grand Prix di Francia e si desiderò da altri quella tipo Coppa dell'Imperatore. L'Italia non volle essere a meno di altro paese ed accettò la nuova formula, studiando e preparando per tempo la macchina più adatta. Dobbiamo andare orgogliosi dei risultati ottenuti, poichè mentre mai altra nazione ne riportò di consimili, essi riescono oggi maggiormente apprezzati pel fatto che fra la schiera dei vinti vi è l'avversario francese, quello che fu fino a ieri il più temuto.

In Sicilia segnavamo la prima vittoria sportiva, al Taunus la seconda, a Dieppe la terza, a Brescia la quarta e quinta, mentre, col Raid Pechino-Parigi, davamo al mondo intero la più chiara dimostrazione della praticità delle nostre macchine. Ed uno dopo l'altro gli avversari più forti dovettero cedere il primato all'italiano, il quale in tutte le prove internazionali della annata si è dimostrato formidabile.

Sul campo della concorrenza mondiale l'Italia ha fatto scendere macchine ed uomini eccellenti, ed a Brescia una volta ancora essi hanno vinto gli avversari più temuti, i quali ultimi, pur battuti, si sono piazzati con grande onore.

La Isotta-Fraschini, *una casa che va per la maggiore e che ha lanciato sulle vie un numero sfolgorante di magnifiche macchine, ha vinto, e vinto meravigliosamente, con la vettura affidata all'infallibile guida del valente Minoia.*

Il risultato della corsa fu doppiamente significativo per l' Isotta-Fraschini, *la quale si vede, per merito di Trucco, una sua seconda vettura classificata al quarto posto. L'* équipe *della* Benz *ha pure riportato una clamorosa vittoria, per la quale ci rallegriamo con la potente Casa vincitrice, vittoria che, senza nulla perdere nel raffronto, vale tuttavia a dare tutto il rilievo al trionfo italiano.*

La Rochet-Schneider *e la* Darracq, *altre potenti macchine, hanno ceduto di fronte all'italiana, trovando nella classifica finale il quinto, sesto, settimo ed ottavo posto.*

Vittoria italiana il primo giorno e vittoria pure nostra il secondo.

Quella di lunedì era una corsa più difficile, in cui l'Italia, a dire il vero, trovava avversari di prim'ordine, uomini e macchine di fama mondiale come la Darracq, *la* Diétrich *e la* Bayard-Clément, *come Duray, Demogeot, Rougier, Gabriel, Alezy, Garget.*

Cagno ha riconfermato il suo valore, ha vinto procurando alla fabbrica Itala *ben meritati onori.*

Il primo giorno Minoia con la sua Isotta-Fraschini *afferma il primato italiano colle vetture di un tipo nuovo che formano la linea di transazione e di transizione tra turismo e* sport; *il secondo, Cagno, completando il trionfo dell'*Itala, *rivela nella sua Casa costruttrice il possesso felice e poderoso dei due più splendidi segreti: sulla via da Pechino a Parigi era la solidità che rifulgeva; sulla pista bresciana fu la velocità che sfolgorò, sotto il regime del consumo di benzina.*

A Brescia registrammo un trionfo di uomini, un trionfo di macchine ed un trionfo di organizzazione. L'Italia ha dato un'ultima e convincente prova della bontà dell'industria automobilistica, del valore di una schiera di giovani e audaci guidatori, ma ha insegnato pure al mondo intero che fra la nostra famiglia sportiva si contano uomini d'azione, esperimentati, decisi.

Più che un successo, fu un trionfo non solo dal lato sportivo, in quanto nulla ebbero ad invidiare alle più grandi corse europee, ma altresì dal lato della sicurezza pubblica. Abbandonati a noi stessi, come parve, dal potere centrale, fu per merito dei volontari ciclisti, fu per merito loro se nulla è successo di spiacevole. Testimoni del loro valore, della loro abnegazione, rendiamo il dovuto omaggio.

Non troviamo più parole a dire degnamente del merito dei cavalieri Guastalla, Minetti, Weill-Schott e Mercanti e del conte Oldofredi, che tanta attività spiegarono; nè dimentichiamo l'opera preziosa dell'on. Crespi, del marchese di Soragna, del cavaliere Brigatti, del conte Sormani, del signor Berteaux, del nob. Dal Pozzo. Dal lato sportivo fu pure un successo, avendo il Cagno raggiunto una media di chilometri 105,262 all'ora.

Le disgrazie verificatesi sul Circuito sono dovute unicamente a delle vere accidentalità e da esse non bisogna trarre una responsabilità qualsiasi su chicchessia. Esse furono preparate con opera intelligente ed assidua e non vanno assolutamente condannate come cagione di sventure.

Con la riunione di Brescia l'Italia ha strappato una quinta foglia quest'anno alla corona della gloria francese. Cinque battaglie ella ha combattuto. Cinque ne ha vinte, magnificamente. Senza dar luogo a possibili discussioni, l'Italia è la più forte. E' una constatazione consolante questa per un paese che non ha avuto da trent'anni a questa parte il modo e l'occasione di essere il primo fra tutti e su tutti.

Ripetiamo oggi quindi quanto scrivevamo registrando la prima vittoria della stagione. Siamo orgogliosi di ogni nostro progresso e continuiamo ad insegnare al concorrente straniero di industria e di sport, *che l'Italia ha raggiunto l'odierno trionfo per puro merito e non per fortuna.*

GUSTAVO VERONA.

I trionfatori

L'Itala.

Trionfatrice recentemente nel *raid* Pechino-Parigi, ha nuovamente affermato lunedì la bontà e la rara potenza delle sue macchine, che dalla Coppa Florio alle Coppe d'Italia, Coppe di Salemi, Targa Florio, Coppa di Termini, Coppa Bricherasio, dell'A. C. M. e del Turismo, non si smentirono mai.

Le macchine costruite dalla Società *Itala* (Anonima, capitale L. 3.000.000) sono di cinque tipi, di cui i primi tre (20-30 HP, 35-45 HP, 50-65 HP) con motore a quattro cilindri; gli altri due (60 e 75 HP) con motore a sei cilindri.

La *Itala* partecipò sia alla Coppa Florio che alla Coppa della Velocità con due *équipe* di tre macchine guidate da Cagno, Fournier e Fabry. Sono gli stessi che al Grand Prix seppero portare tutta intera la *équipe* dell'*Itala* alla classifica finale.

L'Isotta-Fraschini.

La Società Anonima Isotta-Fraschini (capitale lire 2.000.000 — sede via Monterosa, 79, Milano) costruisce due tipi di vetture: il 26-35 HP normale od allungato, ed il 50-65 HP pure normale od allungato.

Alla Coppa Florio s'inscrisse con un'*équipe* di tre vetture, guidata la prima da Vincenzo Trucco, ch'è il più anziano dei conduttori della Casa, da Ferdinando Minoia la seconda, la terza dal francese Luigi Sorel, già conduttore della *Lorraine-Diétrich*, vincitore nel 1905 della Coppa dei Pirenei e della Coppa Dehli-Bombay 1905. Il Sorel partecipò anche, ottenendo splendidi risultati, alla corsa delle Ardenne 1906, e alla Targa Florio.

Causa l'abbondanza di materia siamo costretti rinviare al prossimo numero importanti corrispondenze ed illustrazioni riguardanti i campionati di nuoto a Salò e le gare internazionali di Venezia.

Minoia su vettura Isotta-Fraschini *(pneumatici Michelin) vincitore della Coppa Florio.* (Fot. Branger - Parigi).

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli nè *pannes*, 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.

Un'eco del Raid Pechino-Parigi
a Brescia

Non doveva mancare. La vettura *Itala*, trasportata da Torino a Brescia in ferrovia, venne esposta durante le feste bresciane nella crociera San Luca, dove tutti gli intervenuti alle corse poterono visitarla a pagamento. L'incasso venne devoluto alla beneficenza.

Appena collocata nella grande palestra della *Forza e Costanza*, la macchina fu ornata di trofei coi colori nazionali e cittadini.

Nello stesso locale, dove si ammirava il capolavoro dell'industria automobilistica torinese, erano ammiratissime le fotografie riproducenti le situazioni più difficili ed emozionanti occorse al principe Borghese ed a Barzini durante il *raid* Pechino-Parigi.

Ed anche la caricatura interessò la figura del principe Borghese. A Brescia infatti era di grande attualità una riuscitissima cartolina satirica del *raid* Pechino-Parigi, compiuto da Barzini-Borghese-Guizzardi. La caricatura, assai fine ed elegante, rappresenta il principe al volante, con a fianco lo spettro dell'autorità cinese pel libero passaggio; sul predellino sta seduto il meccanico Guizzardi, sorridente, e Barzini in alto, con un bel gruppo... di palloni.

Come abbiamo detto, la caricatura, geniale lavoro del dott. Ernesto Tucci, già noto al pubblico per altre satiriche e garbate composizioni del genere, è riuscita oltre ogni dire sobria e graziosa, e offre un nuovo saggio della originalità e della aristocratica arguzia del valente disegnatore.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

NELLO SPAZIO E NEL TEMPO
Il significato delle corse di Brescia. La parola ad un bresciano.

L'esultanza di un trionfo. — Vi sono degli spiriti che possiedono vivissimo l'istinto, dirò cosi del *richiamo*. Nella gioia presente si ricordano, corrono coll'animo e colla mente ai dolori passati; nelle afflizioni si immergono colla fantasia nei piaceri che furono; nella ricchezza e nella salute volano colla memoria alle infermità e alla povertà d'altri tempi, e in queste ricordano i piaceri di quelle. Sono anime che si pascono di antitesi, che non possono sentire vivo il piacere della luce se non hanno nel pensiero l'immagine paurosa della tenebra: la gioia e il dolore per essi ha, per così dire, un punto d'appoggio nel ricordo e nella sensazione dei sentimenti op-

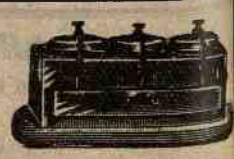
Il principe Scipione Borghese fu un ospite gradito per i bresciani.
L'istantanea ricorda una delle ultime tappe del raid *Pechino-Parigi e cioè il passaggio alla frontiera franco-tedesca.*

REJNA-ZANARDINI - Milano - Bastioni Magenta, 39 Via Lazzaretto, 15

FARI e FANALI *per Automobili*

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

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



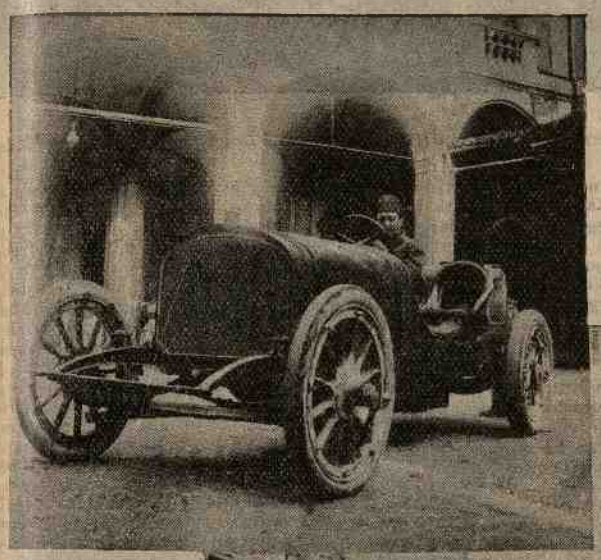
sti. A questa classe di anime apparteneva Fran-esca da Rimini, che diceva a Dante:

Nessun maggior dolore
Che ricordarsi del tempo felice
Nella miseria.

Se la sentenza è vera, vera è certamente anche sentenza che ne inverte i termini:

Nessun maggior piacere
Che ricordarsi del tempo infelice
Nella ventura.

Queste gioie e questi dolori, che sembrano af-tto individuali, sono sentiti anche dall'umanità? ella grande anima delle generazioni c'è, colla emoria confusa, la confusa sensazione di questo nfronto dello stato infelice d'un tempo con lo ato presente meno infelice? Io propendo a cre-erlo; me lo fa credere l'entusiasmo con cui il opolo accompagna ogni passo della civiltà, che incarna in una scoperta, in un'applicazione, una novità che ci avvicina alla perfezione ale dei mezzi con cui lottiamo contro la ma-



phard sulla vettura Bayard-Clément.
(Fot. Falsina C. - Brescia).

ria, contro l'igno-nza, contro il di-gio, contro tutto ò che si oppone soddisfacimento quei bisogni, di elle tendenze, di egli istinti, nella mplessa soddi-azione de' quali uomo ripone la licita; me lo fa edere l'ammira-one, la gioia uni-rsale che anima feste, il pubblico ionfo di questi ezzi, escogitati, rfezionati dal nio dalla scien-, dallo spirito de' mpi civili; me lo fa credere il culto che gli omini professano ai grandi scopritori e applica-ri delle forze benefiche, ai grandi vincitori delle aletiche.

Oggi la mia Brescia, l'illustre città, che, come rebbe il Manzoni, s'incammina a divenire una ande città, esulta in uno di questi trionfi, di este feste; ma delle più nobili, perchè per essa celebra la vittoria dello spirito umano contro materia bruta che lo imprigiona nelle angustie nelle durezze della sua inerzia; contro lo spazio e, colla sua luce, co' suoi sorrisi, colle sue fan-stiche lontananze, affascina, attrae con tutte le duzioni della fata Morgana, e poi pare che de-da e deluda l'uomo che troppo pigramente lo braccia, aprendosi sempre più bello, sempre ù ampio, sconfinato davanti a lui, magnifica Sil-le, che seduce con divini sorrisi, vaga Sirena e incanta con arcane melodie, e fugge poi ir-iente davanti all'innamorato che le tende le accia. Un genio beffardo si nasconde nelle pro-ndità dello spazio, un gnomo maligno, che ec-ta l'uomo alla battaglia, e poi ne deride gli im-otenti conati, o, se egli esulta nella gioia di una grande vittoria, gli fa balenare allo sguardo il ghigno mostruoso dell'infinito. Avanti, adunque, pugnace mortale; accogli l'eterna sfida, affronta l'eterna derisione: lanciati nell'infinito.

Il Genio dello spazio. — Forse gli Indiani, in una delle loro immani e spaventose divinità, han voluto rappresentare questo genio dello spazio eccitatore e derisore, del cui spirito certo parte-cipava un po' il *Dio Termine*, che, invitando a toccarlo e adorarlo, intimava all'uomo dalla sua faccia di marmo: *Non plus ultra!*

Brescia esulta oggi assistendo alla gara audace delle ignee quadrighe, in cui il genio umano, in una satanica combinazione di ferro e di fuoco, di cicli e di tubi, ha creato il volo sulla terra. Tutto ciò che vola, che rapidissimamente corre, l'aquila e il condor, il vento e il fulmine, ama le vie senza tracce e senza confini, i regni dell'aria e delle nubi; le macchine di questa gara sono il volo della ruota, il volo sulla via. E non è sola-mente una gara delle quadrighe fra loro: è un duplice cimento, perchè è la gara dello spirito, dell'audacia umana colla materia inerte e ribelle, che obbedisce all'uomo come un selvaggio cavallo domato, e sotto il suo impero di-venta leggera, flessibile, aerea; diventa fuoco, vento, folgore, che stride e balena; ma la folgore, lanciata dalla mano di Dio, non obbedisce che a Dio; questa. scagliata dall'arco dell'uman genio, fumigante, sfa-villante, ruggente, come Titano, che obbe-disce suo malgrado alla mano poderosa che lo incatena, come tiranno immane che cede fremendo i secolari dominii, vola dove lo guida la volontà dell'uomo, della *canna pensante*, come lo ha definito Pascal.

Uscendo da Porta Venezia in direzione delle tribune.
(Fot. Branger - Parigi).

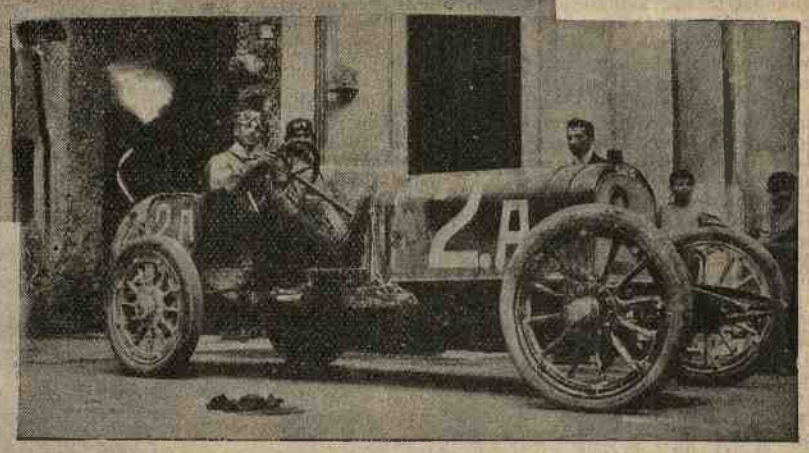
Brescia, lo spettacolo è degno di te; di te che hai per emblema il leone ram-pante, il leone ritto su due gambe che par scelga una altezza per mèta del suo salto; di te che hai la-sciata l'orma del leone in tutti i secoli, indomabile ribelle, martire inespu-gnata. Tu hai fiutata la libertà come il libero pu-ledro fiuta il vento della steppa, come la leonessa fiuta l'arena del deserto, e come quelli, colla cri-niera, o colla giubba all'aure, ti sei lanciata alla steppa e al deserto, ti sei lanciata alla libertà. E' degno di te questo torneo di voli, di te, vecchia e sempre giovine guerriera, che sulla lama del tuo spadone a due mani hai incisa la parola *Libertas*.

Lo spazio non ha fascini, o ha vani incanti pel vinto, per l'oppresso, per lo schiavo. Che cosa giova lo spazio all'aquila incatenata?

Questo splendore di cose nuove, questi miracoli della materia, in cui l'uomo ha soffiato l'anima sua, queste macchine meravigliose, figlie del pen siero, della scienza, delle lotte di tanti secoli, risvegliano in me quel vago istinto, a cui ho ac-

Dott. prof. Giovanni Mori,
direttore dei servizi sanitari alle corse di Brescia.

cennato incominciando: l'istinto del richiamo, il memore senso delle cose antiche, il ricordo della selvaggia semplicità nel silenzio e nell'ombra, in un'ora di gioia tempestosa nella luce, nelle ver-tigini del volo, nella febbre del pensiero. E in questa rapida corsa attraverso ai se-coli, a ritroso del tempo, vedo la Bre-scia del dominio ve-neto, che accoppia il fiero leone rampante col mistico leone alato di San Marco: terri-bili nell'offesa e nella difesa queste fiere al-leanze leonine! Ri-vedo la Brescia vi-scontea che accampa il crudo Biscione di-vorator di fanciulli; la Brescia dominata dal Malatesta, che la guarda sospettoso at-traverso le occhiaie scheletriche del si-curo Cidneo; e, in-dietro, indietro, il mio



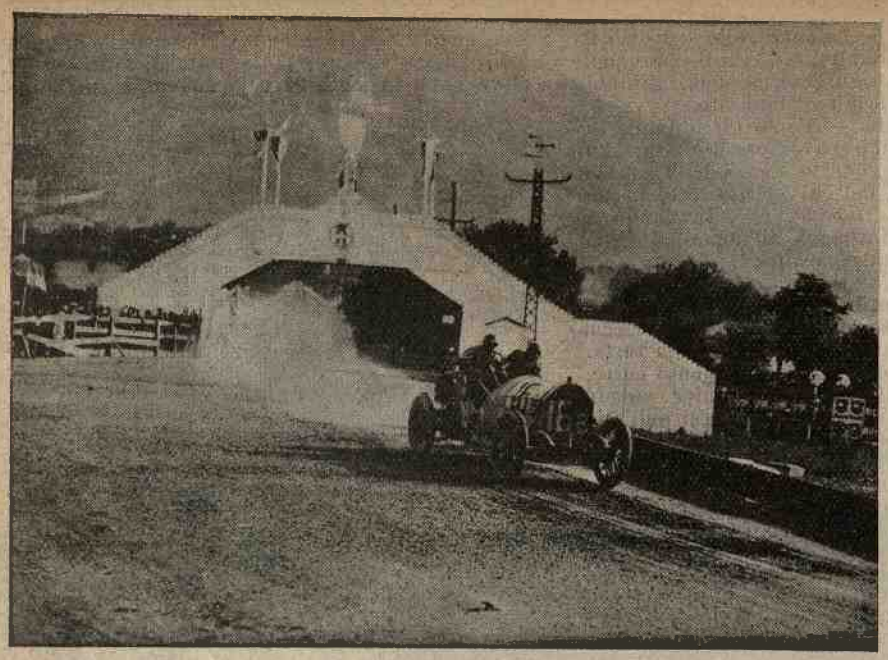
Buzio al volante di una vettura Diatto-Clément.
(Fot. Falsina Cesare - Brescia).

sguardo si posa sulla Brescia Comunale, poi sulla città delle Signorie, combattuta, dissanguata da continue guerre esterne e da rinascenti lotte in-testine, non mai domata, nè dalle forze esteriori, ne dalle interiori mai:

« *Brixia civili nec enervata duello* ».

E la piccola città, che si restringe intorno al turrito castello, come i Troiani intorno al Pal-ladio, mi appare composta di povere case, e di immani baluardi neri, di enormi manieri del color della roccia, di templi gotici, che lanciano le guglie al cielo, fuori di quella turba di umili e di feroci, quasi a chiedergli luce e pace per quelle ombre

La novità del 1907 "The Pearl,,
" LA PERLA "
delle serie per costruzione di
BICICLETTE
Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.



Hanriot su Benz, *terzo arrivato nella Coppa Florio.* (Fot. A. Croce - Milano).

Héméry su Benz, *secondo arrivato nella Coppa Florio.* (Fot. A. Croce - Mil

e per quelle guerre. E fra quelle ombre vedo sorgere, lucenti nelle loro armature, le superbe figure dei Valvassori, e le arcigne degli scabini, e vero « *nel suo pel così nero* » la faccia del feroce, indomito Ezzelino.

Da tutta quella città medioevale hai il senso del nero, del fosco: ovunque la fucina, l'antro dei ciclopi; ovunque stridore di ferri, che sotto il martello sprizzano intorno un delirio di scintille frementi, e illuminano qua e là facce e pareti fuligginose di bagliori infernali. Brescia lotta col ferro delle sue montagne, e ne trae canne che fulminano come saette di Giove, famose nel mondo sotto il nome di *canne bresciane;* lame che vincono quelle di Toledo; dardi che gareggiano con quelli temprati da Vulcano. Morire di quei ferri è o maggiore gloria, o minore vergogna; sono armi fatate: « *brixiano telo trajectus* ».

Castiglione delle Stiviere, agosto 1907.

Demetrio Ondei.

Le due corse

La Coppa Florio.

(1° Settembre).

Lo spettacolo.

Trascorsa la notte rumorosa, agitata, l'alba spuntò limpida, fresca, bellissima. Lunghe fila di automobili cariche di persone correvano fuori Porta Venezia, le carrozze correvano cariche anch'esse di persone, le persone, a piedi, correvano anch'esse cariche di... involti.

Quanta gente che, di solito, saluta il mattino dalle morbide piume, e che iermattina fece il gran rifiuto del... letto, pur di godere lo spettacolo grandioso delle corse. Così, nell'incerto raggio mattutino, si intravvedevano le bianche e svelte figurine di signore d'un tratto illuminate dai fasci di luce delle automobili, poi nuovamente ravvolte dall'ombra, per esser ancora rischiarate da quei fanaloni che si vedevano là, poi via, via, via... Qualche cosa di fantastico che non si descrive.

Usciti da Porta Venezia, moltissimi piegavano a destra per le tribune alla partenza, altri andavano diritti alle tribune di Rebuffone.

Ed ovunque un'animazione gaia, un cicaleccio allegro nel quale si intrecciavano tutti i dialetti d'Italia, un movimento mai visto e che forse non si vedrà più l'uguale. E quando il sole cominciò a farsi vedere laggiù nell'ultimo lembo d'Oriente, venne la luce viva, bella e sfolgorante, e colla luce l'ora della partenza delle macchine poderose.

Allora a quel tramestio, a quei rumori, subentrò una calma solenne: la battaglia delle velocità prodigiose cominciava.

I concorrenti.

Tra vivissima attesa e intensa curiosità, alle 5,31 precise si iniziano le partenze, controllate dal cronometrista Marley. Sono dinanzi al traguardo il marchese Soragna, il marchese Dal Pozzo, il dott. Guastalla, il conte Oldofredi, l'on. Crespi, il marchese Ferrero di Ventimiglia, il dottor Weill-Schott, ecc.

Primo a partire è Ernesto Ceirano su vettura italiana Spa, la nuova fabbrica di Torino.

Le altre partenze si svolgono nel seguente ordine di 30 in 30 secondi: Darracq (guidatore Airoldi), Wolsit (Durlacher), Rochet-Schneider (Witon), Isotta-Fraschini (Trucco), Itala (Cagno), Bianchi (Tomaselli), Brixia-Züst (Maggioni), Gaggenau (Hieronymus), Rapid (Gallina), Junior (Tamagni), Eisenach (Schmidt), Benz (Héméry), S. P. A. (Venezia), Darracq (Demogeot), Wolsit (Wild), Rochet-Schneider (Thieulin), Isotta-Fraschini (Minoia), Itala (Fabry), Bianchi (Maserati), Brixia-Züst (Conti), Gaggenau (Piccoli), Rapid (Primavesi), Junior (Piccioni), Benz (Hanriot), S. P. A. (Appendino), Wolsit (George), Isotta-Fraschini (Sorel), Itala (Fournier), Bianchi (Anderloni), Brixia-Züst (De Martino), Gaggenau (Comi), Junior (Bruni), Benz (Erle).

Durante la corsa.

La prima *panne* tocca a Sorel, su Isotta-Fraschini, che si ferma a cinquanta metri dopo il traguardo. Riparte poco dopo. Quasi subito Tomaselli si è ritirato per un accidente capitatogli in una curva. La Rapid di Primavesio ha rotto l'assale anteriore destro, ed è obbligata a ritirarsi anch'essa. Il primo a passare del primo giro è Airoldi su Darracq, lo segue Trucco su Isotta-Fraschini, Ceirano su S. P. A., Durlacher su Wolsit, Witon su Rochet-Schneider, Cagno su l'Itala, Hieronymus su Gaggenau. Poco dopo appare all'estremità della curva, e passa fuggente come un lampo, Minoia su Isotta-Fraschini, partito diciottesimo. Egli ha guadagnato moltissimo ed impressiona fortemente. Al secondo giro Durlacher cade sul ponte Ferrato presso Lonato, ed è obbligato a ritirarsi. Hieronymus ha una collisione con un'altra vettura, ed è ferito abbastanza seriamente al viso. Trucco, Fabry, Venezia, Wild, George, Fournier sono fermi essi pure per *pannes*. Al terzo giro Cagno ha un guasto al magnete e si ritira. Al terzo giro pure, a pochi chilometri da Brescia, sul rettilineo di Montichiari, lo sterzo della Brixia-Züst di De Martino si rompe, la guida non agisce più. La vettura percorre ancora una ventina di metri zigzagando, svelle 5 paracarri, si rovescia dal ciglione capovolgendosi. De Martino rimane morto sul colpo; il meccanico riporta ferite gravi alla faccia.

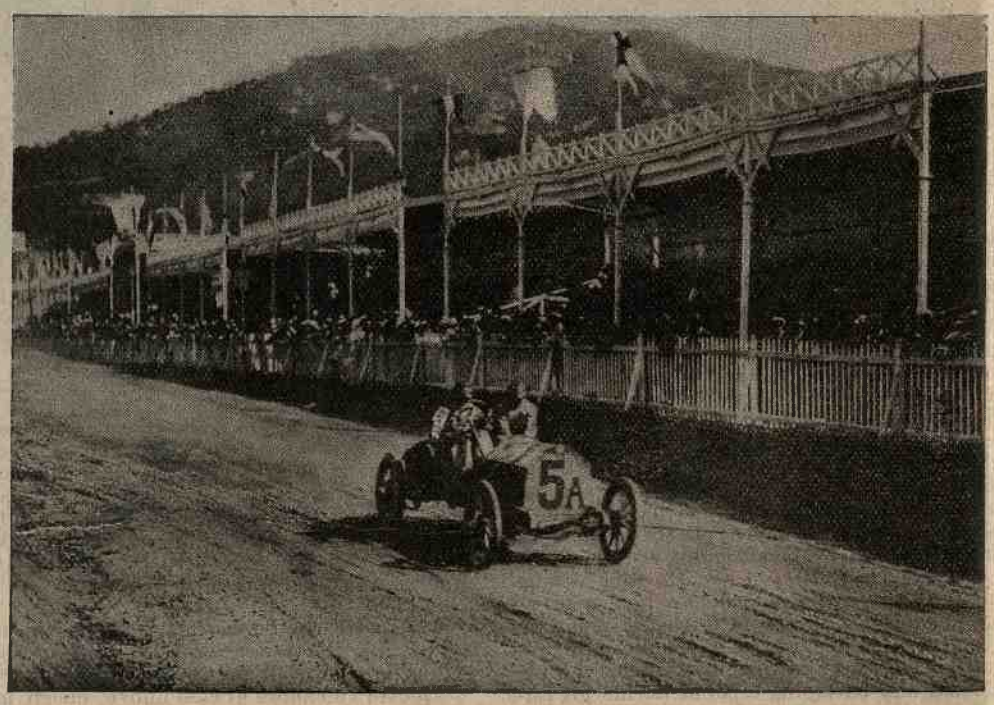
Frattanto Minoia continua la sua corsa rapido quanto calmo e tranquillo, guadagnando sempre più ad ogni giro. Il pubblico acclama festosamente ad ogni suo passaggio e già in tutti vi è l'ansia della vittoria e il timore di un qualche accidente che causi la sconfitta. Le due Benz di Héméry e Hanriot, come pure l'altra Isotta di Trucco, rimaste in gara, lo inseguono furiosamente. La lotta è delineata. Al penultimo giro Minoia passa con velocità strabiliante; il meccanico fa segno a destra posteriormente. Infatti, si apprende poscia, la copertura posteriore destra cominciava a sfasciarsi.

L'ora in cui Minoia deve arrivare si avvicina. Egli si vede ancora, ma qualcuno annunzia che è secondo lato a Rezzato. La voce corre, si fa unanime, è ripetuta da mille voci. Tutti lo vedono adesso immaginariamente, tutti lo seguono negli ultimi chilometri del percorso, tutti lo accompagnano ad ogni giro di ruota. Le signore, ritte sulle sedie, hanno il viso rosso per l'emozione, tra i veli candidi. Gli uomini si scalmanano e sudano. E finalmente appare il vincitore tra un uragano di grida, di applausi, correndo come un pazzo sulle due *jantes*, senza più gomme, colle ruote.

Egli non può frenare a tempo, e agitando le braccia va a finire in fondo alla strada, sotto la secca passerella.

La classifica finale.

1. Minoia (Isotta-Fraschini), in ore 4,39'53", chilometri 104,507 all'ora.
2. Héméry (Benz), in ore 4,49'49", km. 100,89[illegible]
3. Hanriot (Benz), in ore 4,57'47", km. 98,173 id.
4. Trucco (Isotta-Fraschini), in ore 5,5'56", chilometri 95,598 id.
5. Thieulin (Rochet-Schneider), in ore 5,6'55", chilometri 95,287 id.
6. Witon (Rochet-Schneider), in ore 5,7'25", chilometri 94,975 id.
7. Demogeot (Darracq), in ore 5,10'43", km. 94,05[illegible]
8. Airoldi (Darracq), in ore 5,13'12", km. 93,15[illegible]
9. Maserati (Bianchi), in ore 5,17'11", km. 91,97[illegible]
10. Erle (Benz), in ore 5,18'17", km. 83,786 id.



Trucco su Isotta-Fraschini, *4° arrivato nella Coppa Florio.* (Fot. A. Croce - Milano)

ETTORE LA MANNA & GUIDOTTI - MILANO

Uffici: *Via Victor Hugo, 4* - **Garage:** *Viale Volta, 3* - **Negozio:** *Via Tommaso Grossi, 5* (prossima apertura)

Automobili - " SAN GIORGIO „ - " S. A. L. V. A. „

11. Piccoli (Gaggenau), in ore 5,51'11, km. 83,070 id.
12. Piccioni (Junior), in ore 5,52'37", km. 82,834 id.
13. Wild (Wolsit), in ore 5,54'23", km. 82,366 id.
14. Gallina (Rapid), in ore 5,57', km. 81,673 id.

I trofei.

Coppa Florio (*challenge*). — Si deve correre sette volte. Passerà in possesso definitivo del costruttore che l'avrà guadagnata il maggior numero di volte.
1905 Itala; 1906 non si corse; 1907 Isotta-Fraschini.

Coppa del Re. — Dono del Re per l'ingegnere che avrà ideato e costruito la vettura vincente. Ingegnere Cattaneo e ing. Stefanini dell'Isotta Fraschini.

Coppa d'Italia (*challenge*). — Pel costruttore della vettura che ha raggiunto il miglior tempo nei primi 300 km. Vincerla due anni consecutivi.
1905 Itala (M. Ceirano); 1907 Isotta-Fraschini (Minoia).

Coppa Salemi (*challenge*). — Dono del conte Salemi figlio della principessa Laetitia. Assegnata al costruttore la cui *équipe*, composta di tre vetture, avrà fatto il miglior tempo medio totale.
1905 Itala; 1906 non si corse; 1907 Benz.

Coppa della Velocità.

(*2 Settembre*).

Primo a slanciarsi era Duray su Lorraine De Dietrich 1 A; a due minuti di distanza partivano le altre vetture.

L'Itala 3 A (Cagno), causa l'accensione difficile che obbligava a spingerla a mano, perdeva 9 minuti. La sorpassavano le vetture: Bayard A. Clément (Garget), Darracq (Demogeot) e S. P. A. (M. Ceirano).

Delle 17 vetture iscritte ne partirono 14. Seguivano: La Lorraine De Diétrich (Rougier), Itala (Fabry), Bayard A. Clément (Alezy), S. P. A. (Raggio G. B.),

La vettura di De Martino dopo la catastrofe.
(Fot. V. Pallotti - Ferrara).

Lorraine Diétrich (Gabriel), Itala (Fournier), Bayard A. Clément (Shépard) e S. P. A. (E. Ceirano).

Alle ore 6,5'3" passava primo Duray colla Lorraine De Dietrich 1 A, compiendo il primo giro in minuti 34'3". Apprendevasi che Cagno, sull'Itala 3 A, era nuovamente fermo a 6 chilometri dalla partenza. Il primo giro era coperto in minuti 33'30" da Shépard (Bayard A. Clément 4 C), da Garcet (Bayard A. Clément 4 A) in 33'35" e da Fabry (Itala 3 B) in 33'54". Intanto Cagno, che è riuscito a trionfare della *panne*, rimettesi bene, passando quinto alle ore 6,14'54", in 39'54"14".

Fournier (Itala 3 C) passa alle ore 6,36'37". Presso alla tribuna egli è pure fermato da una *panne*, ma di breve durata; Cagno riparte subito colla sua Itala. Alle ore 6.38'10" passa la Lorraine De Diétrich 1 A di Duray che ha compiuto i primi due giri in ore 1,7'10". Nel secondo giro egli ha fatto un tempo migliore di Fabry sull'Itala 3 B, che passa al traguardo alle ore 6,51'21".

Alle ore 7,10'29" passa Duray pel terzo giro, seguono Garcet, sulla Bayard A. Clément 4 A.; Cagno sull'Itala 3 A; Demogeot sulla Darracq 5 A, e Fabry sull'Itala 3 B, che fornisce il miglior tempo, coprendo i tre giri in 1,38'35".

Al quarto giro passa Duray alle ore 7,43'24", compiendo il percorso in ore 2,12'24", seguito da Cagno (Itala 3 A) che ha impiegato ore 2,16'59" nei 4 giri.

Raggio con la Spa e Buzio con la Diatto-Clément sono colpiti da *panne*. Siamo alla fine del quinto giro. E' ancora sempre primo Duray (Lorraine De Diétrich 1 A); seguono: secondo Fabry (Itala 3 B); terzo Cagno (Itala 3 A).

Fabry rimane fuori gara avendo il radiatore sfondato da un oggetto balzato di sulla strada.

Cinquanta metri dopo il Ponte Chiese a Montichiari la Bayard A. Clément 4 C, in seguito a slittamento precipita nel fosso dall'altezza di 5 m. Nella caduta lo *chauffeur* Shépard riporta la frattura della clavicola e delle contusioni al dorso, ma le sue condizioni fortunatamente non sono gravi; il meccanico Léémann riporta due ferite lacero-contuse alla radice del naso ed al parietale sinistro, anche esse non gravi.

Alle ore 9,2'58" al sesto giro Cagno sull'Itala (3 A) taglia primo il traguardo fra entusiastiche acclamazioni.

Ormai la lotta delineasi fra Cagno e Demogeot (Darracq 5 A).

Al settimo giro è Cagno che passa al traguardo alle ore 9,37'47".

Duray è ancora rimasto vittima della guigne; alle Bettole, ossia a 6 chilometri dalle tribune, in seguito ad incendio, gli scoppiava il serbatoio della benzina, fortunatamente senza alcun'altra conseguenza.

Alle ore 10,12'36" Cagno arriva primo al traguardo, che passa con rapidità fulminea in mezzo alle generali entusiastiche acclamazioni.

La classifica.

1. Cagno (Itala) in ore 4 37', 36" 3|5, km. 105.262 (all'ora).
2. Demogeot (Darracq) in ore 4 40' 53" 2|5, km. 104,134.
3. Rougier (Diétrich) ore 4 45' 31" 2|5 km. 102,807
4. Gabriel (Diétrich) » 4 50' 35" — » 100,543
5. Alezy (Bayard-Clément) » 4 53' 58" 4|5 » 99,510
6. Garcet » » » 5 59' 22" 1|5 » 97,515

I trofei.

Coppa della velocità — in argento e oro, del valore di L. 25.000, venne assegnata alla vettura vincente e cioè all'*Itala*.

Coppa dell'A. C. di Milano — venne assegnata all'ingegnere che ha ideata e costrutta la vettura vincente, cioè, se non erriamo, al giovane ing. Balocco.

Barone De Martino Guido (gentleman), conduttore della seconda vettura Brixia-Züst, *vittima di un doloroso incidente durante la Corsa per la Coppa Florio.*

Il barone De Martino.

L'ultima volta l'avevo visto a Torino e — affabile come sempre — s'intrattenne a parlare dei suoi progetti di *chauffeur* con me e con Monasterolo, collega delle terribili competizioni motoristiche.

Aveva lasciato da poco la fabbrica d'automobili *Junior*, alla quale si era dedicato con tutto l'entusiasmo dei suoi vent'anni, ed era passato alla *Brixia-Züst*.

Mi parlò con entusiasmo di questa Casa e non seppe nascondermi buone speranze pel prossimo Circuito di Brescia.

Poi... lo rividi ieri nel pomeriggio, in Piazza Zanardelli, fra il rombo ed il brontolio dei motori, le spinte della folla, il gridìo degli strilloni...

Mi corse incontro — eravamo stati coetanei al Ginnasio Gioberti di Torino — e dicendomi d'aver provato il percorso, soddisfatto della sua macchina, mi promise di farmela provare oggi, a corse finite...

Povero figliuolo! Era un bel giovane, alto, aitante, complesso...

L'affabilità dei suoi modi lo rendeva simpatico a prima conoscenza.

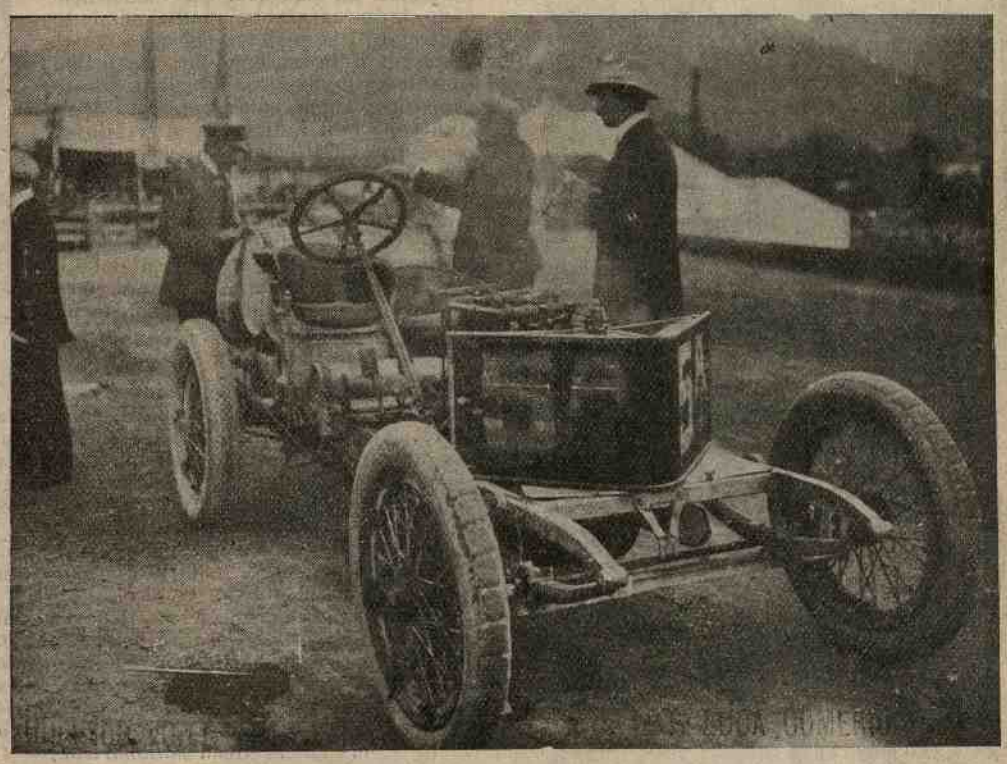
E stamane lo vidi cadavere. Un po' di schiuma sanguigna alle labbra, qualche lieve contusione esteriore, e nulla più... ma la morte lo aveva colpito dentro il petto generoso! Il volante della macchina, e poi lo sbalzo, gli avevan schiacciata — è la vera, l'orribile parola! — la cassa toracica...

Non v'è espressione di dolore, nè voce di recriminazione, nè imprecazioni postume che possano mitigare tanta sventura...

Noi, innanzi a questa nuova vittima dell'automobilismo, c'inchiniamo pensierosi e mesti; e al dolore, allo strazio degli intimi del disgraziato giovane mandiamo la nostra voce di condoglianza, uniamo la nostra lacrima di amici desolati...

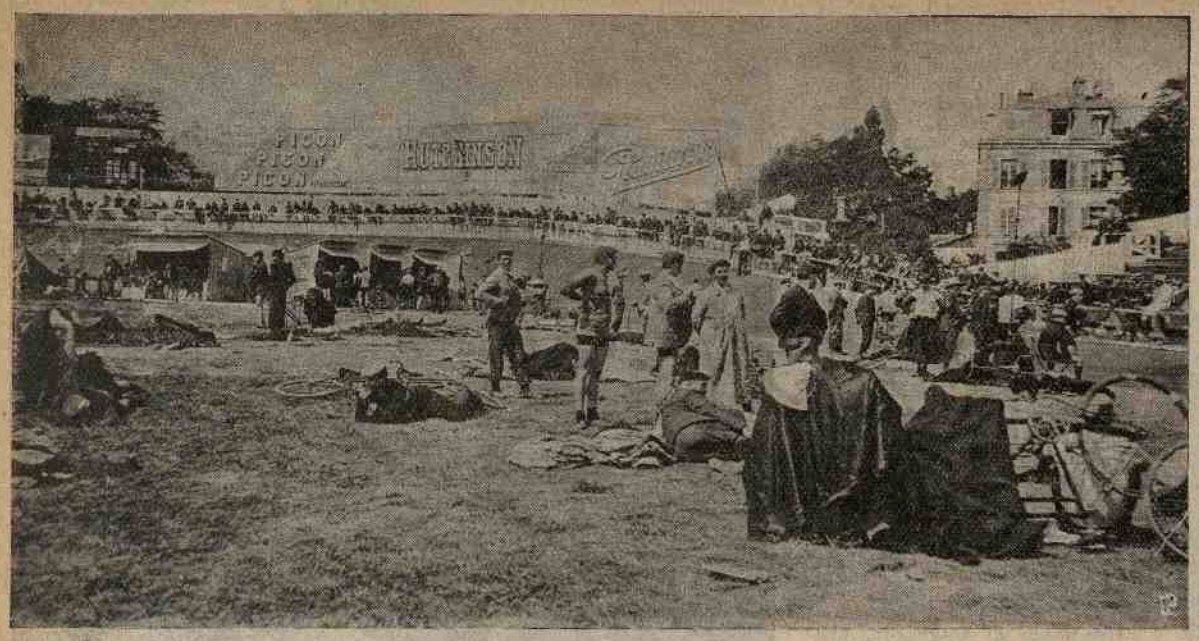
Brescia, 1° settembre 1907.

G. C. Corradini.



Demogeot su Darracq, *secondo arrivato nella corsa di velocità, al rifornimento di benzina.*
(Fot. L. Comerio - Milano).

"IL PICCOLO"
SPLENDIDA VETTURETTA
6-8 HP - 2 Cilindri - Materiale di prima qualità.
Domandare Catalogo alla
Società Anonima FRERA - Milano.



La corsa ciclistica Bol d'or (24 ore) 24-25 agosto. — Nel centro l'accampamento dei diversi corridori. (Fot. G. Moreno - Parigi).

Cronache Gaie

Il medico... sportivo

Il principe Borghese, Luigi Barzini e il bravo meccanico Guizzardi compirono il fantastico *raid* Pechino-Parigi in ottima salute.

L'esempio ha finora anche provato che — per lo più — non è tanto quegli che va *sopra* l'automobile che sia soggetto a noiosi malanni, quanto chi ci... va sotto.

Tuttavia un bravo medico parigino, stanco forse di fare delle noiose e infruttuose ricerche al microscopio, o assetato — probabilmente — di novità, oppure anche fascinato dai vasti e nuovi orizzonti che l'automobilismo a tutti discopre, si è dato ad un genere di studi fisiologici veramente nuovi e, senza dubbio, a lui suggeriti da questo — per dirla con una parola grossa — momento storico-automobilistico.

Quell'egregio sanitario ha scoperto che l'automobilismo è, purtroppo, sorgente inesauribile di ogni sorta di malanni — non gravi, per fortuna dei colpiti — curabili, per fortuna dei dottori — ma tali da richiedere l'attento esame dell'occhio medico.

Sì, purtroppo! Chiunque va sopra un automobile è un uomo esposto a mille e lunghe e noiose e pericolose affezioni. Ben più fortunato di lui è chi va sotto! Quegli, almeno, muore d'un colpo e buona notte! E, forse, i suoi eredi potranno ancora intascare un grosso indennizzo.

Ma chi ci va sopra... C'è da fremere a leggere il pauroso elenco delle malattie ond'egli può in poco tempo essere colpito, e che quel bravo medico stampa a *memento* di tutti gli ignari...

Mal di cuore, mal di fegato, gravi affezioni alla milza e — senza contare trenta altri malanni minori — tutte le varie e pericolose malattie delle vie respiratorie: dalla laringite alla polmonite!

***

Premesso questo, ognuno può onestamente credere che il saggio dottore sconsigli senz'altro l'uso del *teuf-teuf* a chiunque non sia sicuro di godere una salute di ferro; tale, da renderlo tetragono ai proditori assalti di qualunque malattia.

No! Il bravo sanitario non soffre di misoneismo, cammina coi tempi e poichè i tempi nostri sono all'automobilismo più che propizi, neppur egli vi è contrario.

Ma...

Ecco, proprio così; l'egregio dottore premette un suo *ma*, del quale nessuno infine saprebbe giudiziosamente contestargli la perfetta onestà.

« Andate in automobile; *ma* prima consultate un medico, il quale, a questo proposito, abbia, come me, fatto degli studi speciali. Egli saprà dirvi dove, come e in quali condizioni voi possiate fare dell'automobilismo. Saprà limitarvene o, al caso, anche proibirvene temporaneamente l'uso. Saprà poi, comunque, curare quelle parti del vostro organismo che possono parergli deboli. Saprà guarirvi. Saprà, insomma, fare di voi un automobilista sano, forte, sicuro! ».

***

O io m'inganno, o questo intraprendente e modernissimo seguace d'Esculapio ha scoperto una vena d'oro; e tutti i colleghi suoi — senza clienti com'egli forse in questo momento è — dovrebbero quotarsi per offrirgli un segno — tangibile, nonchè monetato e tascabile, anzi intascabile — della loro riconoscenza!

Perchè egli — o io mi inganno — ha niente meno che scoperto — in fatto di pratica medica — una *specialità* nuova.

E non vi sembri poco! Se il povero medico condotto, e l'affaticato *pratico* della medicina generale sono dei poveri paria che le tirano coi denti, tutti gli *specialisti* invece, e questo nessuno lo ignora, per poco che sappiano fare, possono dirsi altrettanti e sicuri candidati, non solo alla celebrità, ma anche alla... *milionarietà!*

Ora, in questo momento di trionfo generale di tutti gli *sports*, potete voi immaginare quale prospera sorte attenda il medico il quale stampi sulle sue carte da visita queste fatate parole: *Specialista delle malattie sportive?*

Giacchè, trovato l'inizio della vena d'oro, sarebbe perfettamente ingenuo chi non sapesse sfruttarla tutta. Ora, se è vero che l'automobilismo abbia le *sue* malattie, non si può ragionevolmente pensare che altrettante non ne abbiano tutti gli altri *sports*.

Ciò premesso, un medico che dia consulti in proposito, non può a meno di far fortuna, solo che egli sia dotato di un po' di tatto e di molta finezza psicologica.

Pensate un po': una bella signora afflitta da un marito geloso ed antipatico, afflitto alla sua volta da una inguaribile manìa automobilistica!

Un buon consulto! Il medico giudicherà l'automobilismo giovevole a *lui;* ma esiziale per *lei.* E per lei ordinerà forse lo sport ippico, o la bicicletta, o il *tennis*, a seconda dei gusti e delle preferenze sportive di *lei* e... del suo *bon ami!*

Debbo io esemplificare all'infinito? Non credo! I miei lettori sono troppo intelligenti e le mie lettrici troppo maliziose!

Suppliranno essi stessi colla loro fantasia. Dall'automobilismo al *golf*, dall'aereonautica al nuoto, dalla scherma al ciclismo, dall'ippica all'alpinismo, dalla caccia alla... pesca, colla rete e con l'amo, sono tanti gli *sports* e... le malattie che ad essi si possono attribuire; sono tanti gli *sports* che si possono, quindi, proibire o permettere e consigliare o sconsigliare, che proprio la *specialità* sportiva si presenta — più che come una vena d'oro — come una vera miniera per un medico sapiente e dotto — se non in terapia — per lo meno in scienza psicologica!...

***

Ma — mi osserverà qualche candido mio lettore — dopo tante discussioni concordanti tutte per l'azione favorevole degli *sports* sull'organismo umano, come mai potranno questi medici specialisti cercare e trovare — proprio fra gli *sportsmen* — degli *ammalati?*

Oh! ingenuo lettore! Essi non cercheranno mica degli... *ammalati;* ma bensì — e soltanto — dei... *clienti!*

La distinzione può parer sottile; ma per un medico... specialista, è indispensabile.

Quelli dànno da fare; e questi invece *rendono!*

Tanto più poi quando sono... delle clienti!

Oreste Fasolo.

Giuseppe Gullino, vincitore della « Corsa Savoia », campione provinciale 1907 dell'Unione Sportiva « Alta Italia » di Cuneo. (Fot. G. Giordino).

Modo di rinfrescare il viso ai concorrenti nelle ultime ore della corsa. (Fot. G. Moreno - Parigi).

Ciclisti!
Volete viaggiar sicuri?
Munite la vostra Bicicletta con
FRENO
BOWDEN
Sindacato Francese Brevetti BOWDEN
MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis.

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.
G. F. MONTCHAL, Via Dante, 4 - Milano
CATALOGO GRATIS

La settimana ciclistica

La corsa Bol d'Or (24 ore), disputatasi al Velodromo Buffalo di Parigi nei giorni 24-25 agosto, ha dato la seguente classifica:

Leone Georget, km. 904,420, *record* (Pottier, km. 923,600); Ringeval, km. 826,100; Lafourcade, km. 807.900; Vau Houwaert, km. 788,600; Fabert, km. 786,600; Privat, km. 708; Poiry, km. 657,100.

Troussellier ha abbandonato dopo dieci ore la corsa; egli era assolutamente sfinito.

Leone Georget ha battuto il *record* del miglio a partire dalla quarta ora fino alla undicesima. Egli avrebbe continuato senza dubbio se l'umidità della notte non avesse resa scivolante la pista.

*** Veramente benemerita si rende la Società *La Torino*, di Torino, perseverando nella propaganda a favore del ciclismo italiano. Le sue innumerevoli gare, tutte importanti, non si contano più. Domenica 25, sul percorso Torino, Chivasso, Ivrea, Cuorgnè, Torino (km. 109), da percorrersi due volte, cioè un totale di km. 218, essa ha fatto disputare pel settimo anno la gran corsa *Coppa Principe del Piemonte*, dotata d'una ricca coppa regale. L'anno scorso la gara fu vinta da Giuseppe Peretti, dell'*Unione Sportiva* di Casale.

Anche quest'anno i concorrenti si portarono numerosissimi sul traguardo di partenza, dove l'ottimo presidente della *Torino*, signor Ettore Florio, coadiuvato dai colleghi di direzione, dava loro la partenza. Al *via*, dato esattamente alle ore 6 12' 30", sono partiti i seguenti corridori:

Trafano (*La Torino* di Torino); Borio (id.); Durio (id.); Bonino (id.); Chiodi (*Robur* di Torino); Borgarello (id.); Massa (id.); Porrino (*Unione Sportiva* di Biella); Montecucco (*Club Audace* di Torino); Uberti (*Unione Sportiva* di Torino); Durando (*Veloce Club Hermes* di Torino); Cuniolo (*Unione Sportiva* di Tortona); Andreoli (*Frangar non*

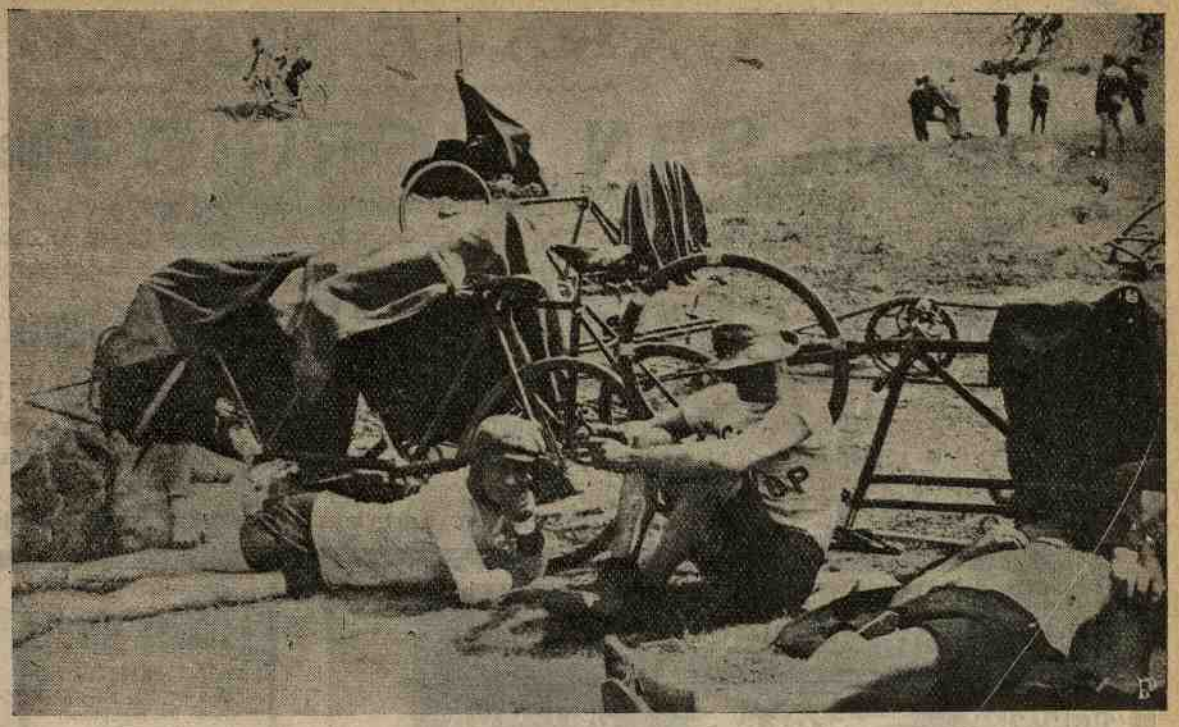
Leone Georget, il vincitore, dopo l'ultima caduta ritorna in macchina. Più lontano il fratello Emilio. (Fot. G. Moreno - Parigi).

flectar di Alessandria); Libero (*Club Audace* di Torino). Si ritirano: Amati, Chiabotto e Malfatti di Torino, e Ivaldi e Nemo di Alessandria. Totale partenti 14.

Appena lanciato il gruppo, la Giurìa approfitta dell'automobile messo gentilmente a sua disposizione dai *Brevetti-Fiat*, e segue i concorrenti per l'intero percorso. Notiamo alla guida della eccellente macchina l'ottimo *chauffeur* signor Alberto Fracassi col meccanico Carrera. Inoltre il presidente della *Torino*, signor Ettore Florio, colla sua gentile signora ed il signor Antonio Scagliotti, cronometrista ufficiale della gara.

Alle ore 10,13 il gruppo compatto ripassa al controllo di Torino, avendo così percorso i 108 km. in ore quattro e pochi secondi.

Sin dalle ore 14 un pubblico affollatissimo, preavvisato di questo arrivo, si disponeva sui fianchi dello stradone provinciale di Milano, di dove dovevano giungere i concorrenti, non curandosi punto del caldo e del polverìo quasi soffocante. Verso le ore 14,30 il gruppo d'arrivo è preannunziato dagli appositi ispettori di percorso, disseminati con ogni cura dalla *Torino* per tutto il percorso. Ciò ha evitato il più piccolo incidente.



La Corsa Bol d'or. — Gli allenatori prendono riposo. (Fot. G. Moreno - Parigi).

Alle 14,40 passa il traguardo d'arrivo, tra grandi applausi, il corridore professionista Cuniolo di Tortona (macchina Maino, gomme Wolber), lo segue a due macchine, assai bene, Durando di Torino, 3.o Montecucco, pure di Torino, ferito non gravemente per tre cadute durante la corsa; 4.o Borgarello di Torino; 5.o Chiodi, uno dei favoriti della prova odierna; 6.o Libero di Torino; 7.o Andreoli di Alessandria; 8.o Bonino di Torino; 9.o Durio di Torino; 10.o Borio di Torino. Gli altri quattro concorrenti sembrano molto distaccati.

In complesso, una gara di straordinario interesse e molto ben riuscita.

*** Le Società torinesi *Robur*, *Audace*, *La Torino* e *Unione Sportiva*, organizzatrici del Campionato ciclistico torinese per dilettanti, svoltosi sul percorso di chilometri 135, si sono riunite ieri sera, sotto la presidenza del sig. Cocchi, della *Gazzetta dello Sport*, ed hanno deciso, a maggioranza di voti, di classificare come primo arrivato in tale Campionato il corridore Montecucco Alfredo, del *Club Audace* (Maino-Wolber), tenuto conto che egli è stato seriamente danneggiato sull'arrivo da altri concorrenti.

*** La gita ciclo-alpina nel Trentino della Società *Ciclisti Veneziani* non poteva aver più completo successo e più entusiastica accoglienza da parte dei fratelli trentini. La gita durò quattro giorni: ne fu direttore Giuseppe Zanetti, che accompagnò la forte squadra per Fiora di Primiero a S. Martino di Castrozza (Passo di Rolle, 1994 m.), scendendo a Predazzo e Trento, dove ebbero dalla S. A. T. un banchetto in loro onore.

Indi per la Valsugana fino a Bassano e Venezia. Nessun incidente turbò la riuscitissima gita, che ebbe un percorso di ben 500 km.

*** Sul percorso Pontedecimo-Novi-Marengo-Basaluzzo-Bosco Marengo-Spinetta-Serravalle ed arrivo a Busalla, km. 126, si è svolta la gara per il campionato ciclistico ligure per l'anno 1906-1907.

Organizzatrice della manifestazione fu la Sezione ciclistica dell'*Andrea Doria*, ed erano rappresentate tutte le nostre Società. Intervennero i migliori *routiers* liguri.

I partenti furono 118. Vinse il campionato Ferruccio Mirancelli del l'*Andrea Doria*; 2.o Lampaggi; 3.o Rossi. Organizzazione perfetta e degna d'ogni lode.

Nessun incidente.

*** Nel campionato ciclistico di resistenza di Varese è riuscito primo Bianchi Giuseppe di Milano; secondo Galletti; terzo Guazzoni. Il corridore Ganna è caduto alla partenza e si è ferito. Fu condotto all'ospedale.

*** La corsa del campionato veneto dei dilettanti ciclisti si è svolta su un percorso di 84 km. Giunse 1.o Michelotto, 2.o Sartori, 3.o Zuliani. Una folla enorme assisteva all'arrivo.

Alcuni ciclisti caddero ferendosi, ma nulla di grave.

*** Ad iniziativa del confratello *Il Mezzogiorno Sportivo* si sta organizzando a Palermo una importantissima corsa velocipedistica di circa 1100 chilometri sulla falsariga dell'ormai famoso Giro di Francia. Un Comitato eletto fra i più noti *sportsmen*, assecondato da Sottocomitati nelle diverse città, lavora alacremente per la riuscita di questa prova, che non esitiamo a chiamare la più importante della stagione in Italia.

Oltre a più di 4000 lire in denaro, sono assicurati premi della massima importanza consistenti in una grande quantità di medaglie, coppe ed oggetti artistici donati da S. M., da diversi Ministeri, da Municipi, privati, ecc. Parecchie grandi Case fabbricanti si sono già inscritte, nonchè molti dei più forti corridori.

*** Domenica 25 scorso ha avuto luogo a Perugia un riuscitissimo Convegno ciclistico indetto dal Touring Club Italiano.

Fra le squadre più numerose ed eleganti vanno ricordate la *Forza e Coraggio* di Roma, la *Velo-*

L'équipe della Maino *al Campionato piemontese nel cortile della costruenda Sede della Società « La Torino ».* (Fot. Saroglia Carlo).

MACCHINA per SCRIVERE
La più perfetta. - La più solida. - La più perfezionata.
REMINGTON
CESARE VERONA - TORINO, Via Carlo Alberto, 20. Filiali con Ufficio di Copisteria: Milano - Genova - Roma - Napoli - Firenze

GENOVA Piazza Marsala — **GARAGE SQUAGLIA** — GENOVA Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO Motore a 6 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

Fabbrica di Macchine e Velocipedi Aug. Göricke
BIELEFELD
(GERMANIA)

Edoardo Bietti
S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471
col 29-9-907, Via Bertani, 8
(Arco del Sempione)

BENZINE
Esposizione Internazionale
MILANO 1906
Medaglia d'Argento
Massima onorificenza

PNEUMATICI
PETER
ADAM BOOS
MILANO
70 FORO BONAPARTE 70

Ancora e sempre la **BOUGIE**

POGNON

Economia per l'ottima qualità
Evita le panne ed aumenta la forza dei motori.

Prezzi: Modello Corrente L. 7
„ Magneto L. 9
Altri modelli

Monopolio per l'Italia: D. FILOGAMO e Co. - TORINO
BOUGIE POGNON Ltd. - 29, *Wauxhall Bridge Road* - *LONDON S. W.*

Vittoriosa in tutte le recenti corse.
— Domandate Catalogo —

DIFFIDATE DELLE IMITAZIONI

Motociclette **BORGO** montate con Motore

FAFNIR

MOTORI - SERIE - PEZZI DI RICAMRIO
MACCHINE D'OCCASIONE

E. M. BORGO - Via Nizza, 84 - **Torino.**

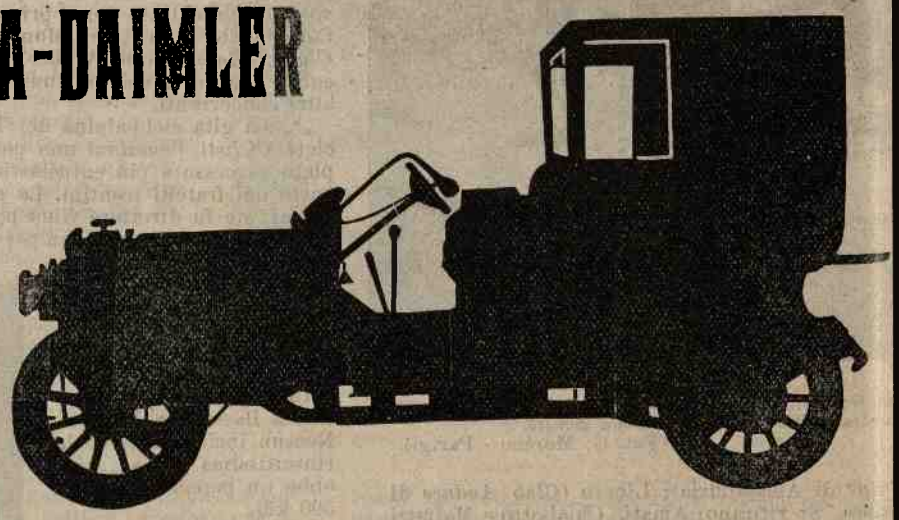
Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000
Opifici di costruzione in ***NAPOLI***
60.000 mq. (20.000 coverti) 1000 Operai

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

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

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



MAINO

vince in poche settimane: la ***Corsa Nazionale per Dilettanti*** (Km. 125 - Club Audace-Torino) **1° Montecucco,**
il ***Campionato Torinese*** (Km. 100 - Indetto da tutte le Società di Torino) **1° Montecucco,**
la ***Coppa Principe dei Piemonte*** (Km. 219 - La Torino-Torino) **1° Cuniolo - 3° Montecucco - 4° Borgarello - 6° Libero.**
la ***Corsa Boscomarengo-Novi Ligure-Boscomarengo*** (Km. 90) **1° Montecucco - 2° Borgarello - 3° Zuccotti.**

Tutti corridori montanti **Bicicletta MAINO, Gomme WOLBER.**

Quale altra Casa può rivaleggiare colle continuate brillanti vittorie della **MAINO?**

Ditta GIOVANNI MAINO - Alessandria.

cipedistica Romana, la squadra di Firenze, Foligno, Teramo, Empoli, Aquila, Macerata, ecc.

Premiazione:

Premi di eccellenza: 1.o dono di S. M. il Re alla *Forza e Coraggio* di Roma;

2.o dono della Regina Madre alla *Velocipedistica Romana;*

3.o dono del sindaco di Perugia al *Club ciclistico* di Foligno.

Premi per le squadre più numerose: alla *Forza e Coraggio* di Roma, alla *Velocipedistica Romana* e alla squadra di Foligno.

Premi per le squadre provenienti da maggior distanza: Alle squadre di Teramo, Macerata, Firenze ed Empoli.

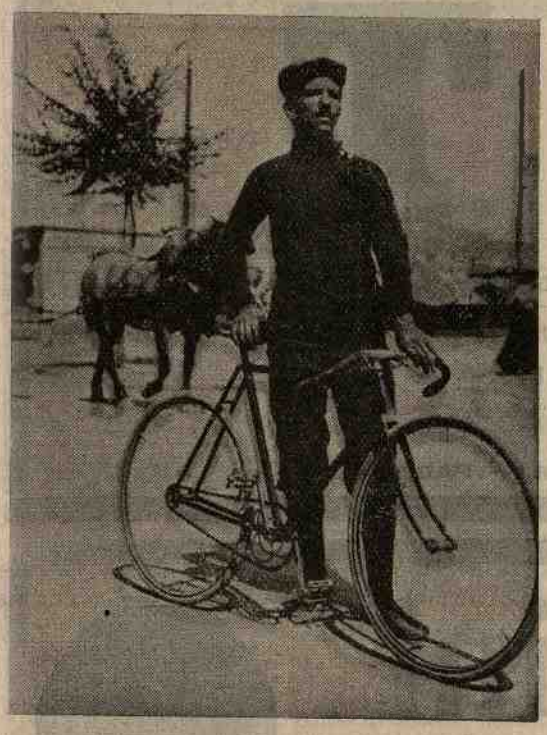
Per eleganza di costume: 1.o premio Firenze, 2.o Macerata, 3.o Teramo.

Sono stati premiati anche i consolati di Siena ed Aquila.

A tutti i partecipanti fu assegnata un'artistica medaglia-ricordo, dono del comm. Johnson, direttore generale del Touring Club Italiano.

*** La fiorentissima Associazione ciclistica genovese, tanto nota quanto benemerita nel campo del ciclismo, aveva promosso domenica scorsa la corsa di velocità per l'assegnazione del titolo di campione 1907-08.

Al rettilineo delle Grazie, ove si svolse la gara, accorse un numerosissimo pubblico per assistere all' importante e disputata prova. Nella decisiva corrono Adriani, Pelucco, Dellacasa, Miranceli. Il



Dellacasa Ernesto
vincitore del Campionato Genovese di velocità.

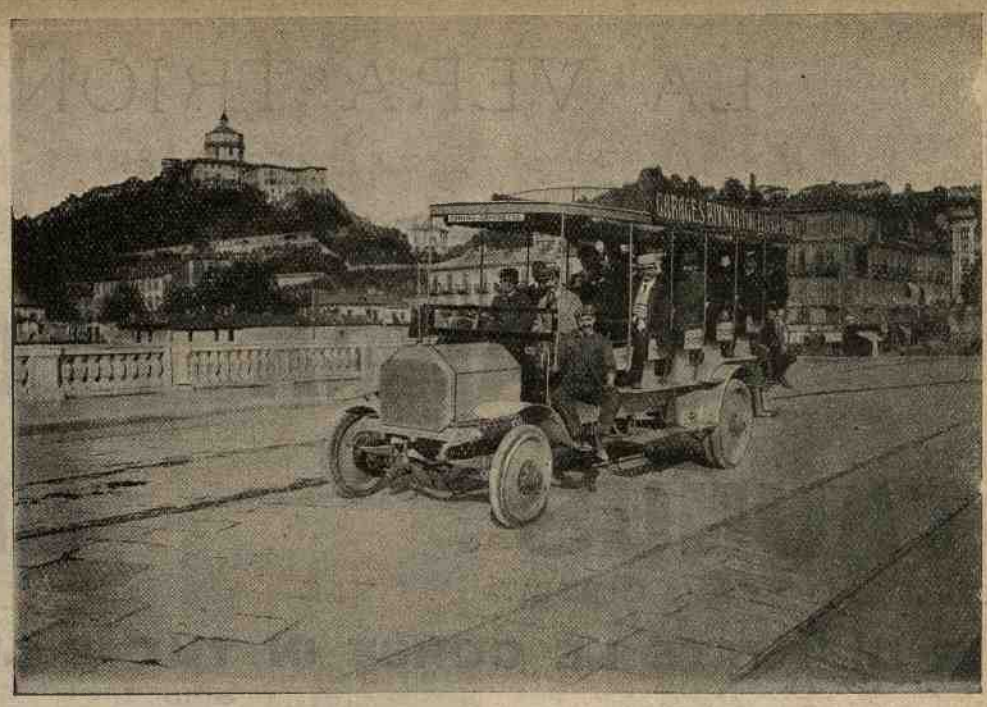
Dellacasa, malgrado sia nella giornata di *ésibition*, si presenta ben preparato col corredo di una fine tattica; difatti con una buona e sostenuta volata taglia primo il traguardo battendo d'un pneumatico il maggior favorito Adriani; 3° Miranceli, 4° Pelucco.

Il successo della corsa Susa-Moncenisio

Al momento di andare in macchina, mancano tre giorni alla chiusura delle iscrizioni e la corsa ha ormai il suo successo assicurato.

Domenica, 8 corrente, il convegno sportivo più importante sarà quello del Moncenisio. In occasione delle corse motociclistiche indette dal Moto Club d'Italia e dalla *Stampa Sportiva*, numerosi automobilisti piemontesi, liguri e lombardi si porteranno sullo storico colle.

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



Servizio pubblico automobilistico Torino-Cavoretto. — L'omnibus (Fiat) *dei* Garages Riuniti.
(Fot. Ambrosio e C. - Torino).

La Commissione ordinatrice ha continuato i suoi lavori, ed ha preso ogni accordo con l'autorità prefettizia, con la dogana e col Genio civile. Di questi giorni verrà sistemata la strada nei punti più deficienti. Per aderire ad un desiderio dei concorrenti, la piombatura delle motociclette verrà fatta un'ora prima della partenza, e cioè alle ore 8, in un cortile poco lungi dal traguardo.

Come già dicemmo, all'invito della *Stampa Sportiva* e del Moto Club risposero aderendo le più note fabbriche di motociclette, ed oggi possiamo già dare un primo elenco di importanti iscrizioni. Alla Gara per la Coppa della *Stampa Sportiva* sono iscritte 4 motociclette *Motosacoche*, 2 *Peugeot* di Picena, 1 *Scheibert* di Filogamo e Borgo, 1 *Peugeot* di Celada, di Pavia, 1 *N. S. V.* di Frera, che sarà guidata da Bercia Amleto. Totale 9 iscrizioni.

Alla corsa per la Coppa *Città di Torino* sono iscritte: 3 motociclette *Rigat*, guidate da Pedracchi, Bianco e Tinivella, 2 *Peugeot* dei F.lli Picena, 1 *N. S. V.* di Frera, che sarà guidata da Bellorini.

Le iscrizioni si chiuderanno venerdì, 6 corrente, alle ore 22.

All'arrivo di dette corse assisterà una carovana di motociclisti genovesi.

La gara ciclistica indetta dalla Società *La Torino* ha raccolto pure numerose iscrizioni. Fra i concorrenti vi saranno pure i due forti *routiers* piemontesi Granaglia e Montecucco.

Servizi pubblici con automobili

Il servizio di automobili da Torino a Cavoretto venne inaugurato da pochi giorni con un grande *camion Fiat* dei *Garages Riuniti*.

E' questo un esperimento che col consenso del Municipio di Torino (il quale già aveva eccitata l'iniziativa di diverse fabbriche di automobili) fanno i *Garages Riuniti della Fiat, Alberti e Storero*.

L'automobile destinato al servizio è una *Fiat* di 24 HP, della lunghezza di metri 6,50, del peso di 38 quintali a carico vuoto, e di 58 a carico completo, capace di 25 a 29 persone.

E' munito di gomme piene doppie posteriormente.

Per ora furono stabilite nove corse al giorno, cioè tre al mattino, tre verso il mezzogiorno e tre verso sera, coi seguenti prezzi: da piazza Castello a Cavoretto lire 0,40, dal ponte Umberto I (ove avrà luogo una fermata) a Cavoretto lire 0,30; da Cavoretto a Torino lire 0,30; andata e ritorno, valevole per un giorno, lire 0,60.

Ben si comprende però che il servizio iniziato a titolo di réclame non potrà diventare permanente se non sarà sovvenzionato.

*** Dalla *Sentinella Bresciana* rileviamo la costituzione della Società *Espedita* per l'esercizio di una linea automobilistica fra Brescia e Quinzano, facendo le stazioni intermedie Pontegatello-Pievidizio-Barbariga.

Sappiamo inoltre che il servizio sarà esercìto con quattro omnibus da 16 posti aventi anche il servizio postale. Le vetture sono della marca *Aster*, costrutte dalla *Società Italiana Auto-Cars* di Alessandria. Rappresentante Generale sig. ing. Silvio Schiff, Milano, via Bocchetto, 8.

Il servizio è garantito anche per l'inverno e sarà effettuato con 4 corse giornaliere, ed il prezzo per km.-persona è già stabilito in cent. 6, ciò in vista dell'eccezionale economia di consumo del veicolo.

La percorrenza è di km. 30 circa per corsa.

CORRISPONDENZA.

Lodi. — Ceserani. Grazie. Pubblicheremo appena ci si presenterà l'occasione.

Sampierdarena. — Claudi. Grazie infinite.

Napoli. — Ciclamino. Grazie. Ma i versi in questa stagione non possono trovare posto.

Lugano. — Variale. Ricevuta fotografia. Il *cliché* viene a costare L. 5.

Verona. — Corradini. Al prossimo numero. Attendiamo sempre le fotografie.

Voltri. — Mantero. Grazie. Al prossimo numero.

Roma. — G. Paganetti. Occorre rivolgersi direttamente all'A. C. di Milano.

Spezia. — Rebus. Grazie. Al prossimo numero.

Medaglioni sportivi

Dallo sport alla politica. — *Di questi giorni il cav. uff. dott. Bellini Carnesali, capo console del Touring-Club a Verona, venne nominato sindaco di quella città. All'amico carissimo giungano gradite le congratulazioni della* Stampa Sportiva.

Fabbrica Torinese Pneumatici
G. DAMIANI & C.
TORINO - Via Carlo Alberto, 9 - TORINO. Telefono 30-49.

LA VERA TRIONFATRICE

DELLE

GARE CLASSICHE DEL 1907

TARGA FLORIO

SICILIA - CORSA ALL'ALESAGGIO

TAUNUS

GERMANIA - CORSA ALLA CILINDRATA

GRAND PRIX

FRANCIA - CORSA AL CONSUMO

E DI TUTTE LE CORSE IN TUTTE LE PARTI DEL MONDO

è la

F. I. A. T.

DIMOSTRANDOSI SUPERIORE A TUTTE LE ALTRE MARCHE NAZIONALI ED ESTERE

LE PRENOTAZIONI - CHASSIS 1908 - MASSIMO DELLA PERFEZIONE MECCANICA - *SI RICEVONO PRESSO*

GARAGES RIUNITI

F. I. A. T. – ALBERTI – STORERO

TORINO - ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA

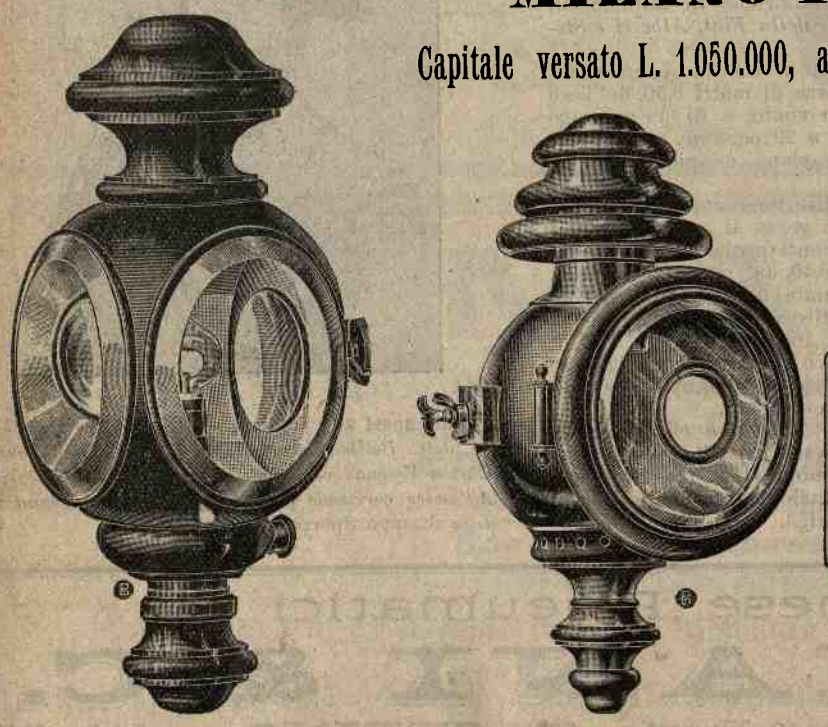
Rejna = Zanardini

Società Anonima

FARI, FANALI e TROMBE

MILANO-TORINO

Capitale versato L. 1.050.000, aumentabile a 3 milioni



Marca di primo ordine

TORINO

Via S. Massimo, 31.

Telefono 7-95.

Il pubblico assiste alle regate a vela dalla sede del Club Nautico.
(Fot. Claudi - Sampierdarena).

Yachting

Le regate a vela del Club Nautico Sampierdarenese

Il fiorente *Club Nautico* sampierdarenese, domenica 25 agosto, fece svolgere sull'ampio specchio acqueo, prospiciente il suo *châlet*, una serie di importanti regate a vela.

La giornata non poteva essere migliore: cielo luminoso, mare calmo, una brezza viva soffia da S.S.E.

La spiaggia è affollatissima e lo *châlet* è popolato di invitati, fra cui primeggiano le gaiamente variopinte *toilettes* femminili.

Sulla tribuna della Giuria è tutto l'*high life* ligure dello sport della vela, fra cui noto il presidente del *C. N. S.*, Pestalozza nob. Gilberto, il vice-presidente Benvenuti ing. prof. Enrico, l'infaticabile segretario Tubino Lorenzo, i consiglieri De Carli Filippo, Morasso Francesco.

Vedo pure il presidente del *R. Club Auto-Nautico*, Galleano Raffaele, il cassiere dello stesso *Club*. Garello Emanuele; è presente anche il signor Rocca Giuseppe, assessore municipale; e da ultimo i noti *sportsmen*: Ghigliotti Emanuele, Parodi Arturo e D'Acqui Luigi.

Alle 10,30 viene data la partenza ai concorrenti della gara *Liguria* per *yachts* della 2ª serie da 1 a 2 tonnellate e mezza.

Partono *Helyett* di Keller, *Dardo* di Fossati Benedetto, *Babe* del conte Gerolamo Rossi, ed *Eros* di Conte G. B.

Essi devono compiere tre giri del triangolo e cioè 9 miglia circa.

Giunge primo, in ore 3,04'45", *Eros*, che fin dalla partenza rileva una superiorità sugli altri concorrenti, vincendo la grande medaglia vermeil, dono del *R. Y.-C. I.*, e una cassa bottiglie di vermouth, dono della rinomata ditta F. Cinzano e C. di Torino; secondo *Dardo*, in ore 3,06'03"; terzo *Babe*, in 3,07'59"; è ultimo *Helyett*.

Alle 10,45 è la partenza dei concorrenti per la Coppa di Sampierdarena, gara riservata agli *yachts* da 0 a 1 tonnellata.

Questa è la gara più importante, avendo in Liguria campioni di molto valore, ma mancano: *Teresita* del comm. Beppe Croce, che era iscritta, *Ambro*, *Catalina* ed *Ira*. Si presentarono solo: *Titania* del signor Boral, *Cantieri di Voltri* del signor Simone Fava, e *Gigia* del signor V. Cuneo.

Parte prima *Gigia*, segue *Titania* e *Cantieri di Voltri*, il quale subito prende un bel vantaggio fino al termine della corsa.

Percorso 9 miglia: *Cantieri di Voltri* impiega ore 2,51'02", *Titania* ore 2,55'14", *Gigia* ore 3,18'15".

Resta quindi detentore della Coppa di Sampierdarena, per quest'anno, *Cantieri di Voltri*.

Segue la gara incoraggiamento, per imbarcazioni a vela tipo canotto con corridoio o senza. Misura massima metri 5,50, chiglia m. 0,25.

Corrono: *Tina* dei signori fratelli Pittaluga, *Giovannina II* del signor Stefano Ceruli, *Milina* del signor Ernesto Origone e *Teresa* del signor G. B. Gaggero.

Al primo giro e metà del secondo, prende la testa *Tina*, partito ultimo, ma *Giovannina II* riesce a prendere il primo posto impiegando, nel percorso di sei miglia, ore 2,06'14", *Tina* ore 2,07'41", *Teresa* ore 2,22'51" e *Milina* ore 2,35'29".

Gara Popolare per imbarcazioni a vela tipo gozzo o canotto senza corridoio nè coperto, misura massima 5,25, altezza della chiglia non superiore a m. 0,20.

Essendo queste barche da spiaggia, atte a servire come diporto e come pesca, vi prendono parte in gran numero ed è interessante per la facilità di manovra.

Percorso 6 miglia: *Gustavo* del signor Giuseppe Bozzano, impiega ore 2.16'30", *Fram* del signor De Carli Filippo, ore 2,17'13"; *Caterina II* del signor Giovanni Capurro, ore 2,22'47"; *Mary* del signor Salvatore Sacco, ore 2,23'14"; seguono *Luigi* del signor Domenico Bozzo e *Torneo* del signor L. Ricci.

Caterina II viene squalificata avendo la forma della chiglia contraria al regolamento, così il 3° premio passa a Mary.

Regnò nelle gare la massima regolarità e non furono prive d'interesse.

Sampierdarena, 26 agosto 1907.

J. E. Claudi.

CICLISTI! Provvedetevi del vero Fanale "AQUILAS" raggio di 100 metri.

I veri "Aquilas" portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas". Articoli d'illuminazione, casalinghi e chincaglieria.

FABBRICA
F.lli SANTINI - Ferrara
Esposizioni Internazionali
Bruxelles 1906
Grand Prix
Milano 1906
Medaglia d'Oro

La storia dell'automobile

Da un articolo di Vittorio Manusardi, sulla *Perseveranza*, riproduciamo il seguente brano:

« L'*automobile* conta infatti solamente qualche lustro di vita, ma forse nessuna invenzione ha prodotto una così rapida, crescente, intensa, affannosa somma di sforzi per raggiungere positivi risultati, efficaci perfezionamenti, arrivare a persuadere; forse nessuna al pari di essa è fatta segno d'« immensa invidia e inestinguibile odio ».

« Meravigliosa, strabiliante fu la rapidità della generalizzazione, ed è, per certo, un fatto nuovissimo, nei fasti dell'industria, il favore entusiastico conciliatosi dalla ricca clientela dei cultori appassionati.

« La Francia, che, a buon diritto, può rivendicare la priorità dell'invenzione, poichè la storia registra che nel 1644 un Giovanni Théson otteneva da Luigi XIV la concessione per la costruzione della prima vettura *mossa meccanicamente senza l'aiuto di cavalli*, è quella che pur ottenne la supremazia mondiale nella produzione automobilistica.

« Infatti, mentre nel 1899 si contavano a Parigi 1672 automobili, la statistica ne registrava 17.407 nel 1904, e ne annovera oggi 16.000 circa, con una produzione annua nazionale di 180 milioni.

« Tenevale dietro, con minore rapidità di sviluppo, ma con tale un'applicazione così diligente da procurarle il più vivo successo, la Germania.

« Entrava nell'onorevole cimento, guadagnandosi rapidamente una giustificata e alta rinomanza coi segnalati trionfi consecutivi riportati nei memorabili concorsi internazionali, l'Italia.

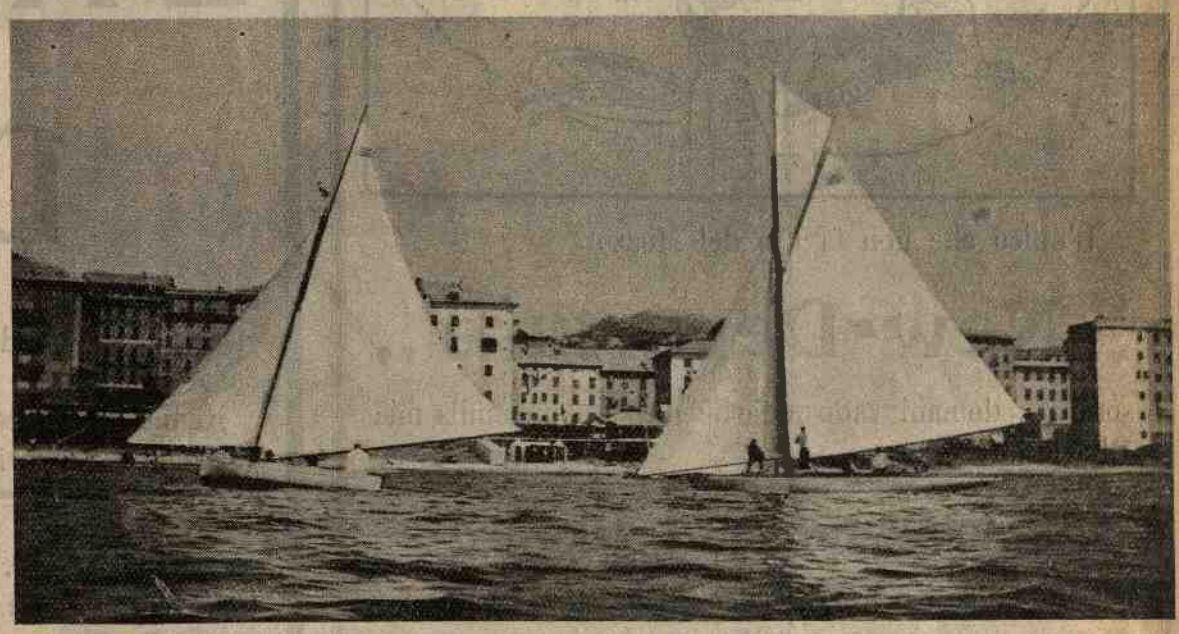
« E rimosse, colla legge del 1896, le molte pastoie che ne inceppavano lo sviluppo, prese la novella industria radice anche nella Gran Brettagna; talchè nel 1904 vi si trovarono registrate regolarmente 18.840 automobili, e, fra il settembre 1905 e il settembre 1906, le fabbriche inglesi (grazie alla grande diffusione degli omnibus) produssero per una somma di quasi 100 milioni.

« Detto questo, in omaggio alla fedele cronologia dello sviluppo fantasmagorico di codesto nuovissimo portato della modernità, considerando che per la bontà, per l'abbondanza della produzione, per l'eleganza e molteplicità dei tipi, per i suoi peculiari caratteri d'originalità, la nostra industria automobilistica va acquistando i mercati di esportazione, e giustifica le più liete speranze, è doveroso esaminare brevemente l'importanza complessiva raggiunta nella penisola da questa produzione, che avrà aperto nell'avvenire nuovi, imprevisti orizzonti.

« A tutt'oggi si annoverano in Italia:

« 16 fabbriche di automobili a *Torino*, compresa la gloriosa decana *Fiat*, tutte anonime, con un capitale così ripartito: L. 24.721.000 versato; L. 6.039.000 aumentabile — 9 fabbriche a *Milano* (2 in accomandita per azioni, una in accomandita semplice, le altre anonime): L. 12.950.000 versato; L. 4.000.000 aumentabile — 3 fabbriche (anonime) a *Genova:* L. 7.200.000 versato; L. 2.000.000 aumentabile — 3 fabbriche (anonime) a *Brescia:* L. 3.400.000 versato — 2 fabbriche (anonime) a *Roma:* L. 3.000.000 versato; L. 2.500.000 aumentabile — 2 fabbriche (anonime) a *Napoli:* L. 4.500.000 versato — una fabbrica (anonima) a *Bergamo:* L. 1.000.000 versato — 2 fabbriche (anonime) a *Legnano:* L. 1.350.000 versato; lire 3.650.000 aumentabile — una fabbrica (anonima) a *Piacenza:* L. 1.000.000 versato; L. 2.000.000 aumentabile — una fabbrica (anonima) a *Firenze:* L. 2.000.000 versato.

« Vale a dire un totale di fabbriche 41, che possono ripartirsi in *fabbriche nazionali di marche*



Le regate a vela di Sampierdarena. (Fot. Claudi - Sampierdarena).

SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI
concessionaria dei Brevetti Krieger
Vetture e Vetturette Elettriche ad accumulatori.
VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA
Omnibus e Camions dei due sistemi.

Officine e Cantieri Napoletani

C. 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

SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Renard

La Bicicletta senza rivale per qualità e prezzo.

Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono macchine di concorrenza, nè d'occasione (delle quali bisogna diffidare), ma sono il prodotto coscienzioso e regolare della ***Manifattura Renard,*** universalmente nota per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla produzione su vasta scala di un **tipo unico** e la vendita esclusivamente **per contanti ed a prezzo fisso,** può dare a **prezzo di fabbrica** un tipo di bicicletta robusto e scorrevole seriamente garantito, migliore di molti tipi che sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottimo materiale di forma elegantissima.

Finemente smaltate in nero e brillantemente nichelate, cerchi compresi, sono munite dei celebri PNEUMATICI MICHELIN, di sella BROOKS ORIGINALE (B 18) e di FRENO al CERCHIO potente e progressivo

Prezzo della Macchina completa come al disegno L. **130.**
Idem con ruota libera, a sfere, di perfetta esecuzione L. **135.**
Con ruota libera a due freni, il posteriore licenza Bowden L. **142,50.**

Le macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia in Milano verso pagamento dell'importo, oppure spedite per ferrovia, contro assegno. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di anticipo, a mezzo di Cartolina vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartoline vaglia, ecc., alla Via Gius. Ant. Sassi, 2 - Via Caradosso, 5 - **MILANO** **Agenzia Italiana Cicli RENARD**

La Moto Rêve brevettata

ha risolto brillantemente e definitivamente il problema

Bicicletta a Motore

coi seguenti capisaldi:

☛ **Leggerezza** (circa 30 Kg.)
☛ **Praticità assoluta**
☛ **Facilità di manovra**
☛ **Rendimento massimo**
☛ **Consumo minimo**
☛ **Due cilindri**
☛ Accensione a magnete
☛ **2 HP.**

Nessuna macchina sin qui ideata trova confronto colla **Moto Rêve** e nessuno può neanche lontanamente costruire qualche cosa che le assomigli per i brevetti che la proteggono in tutti gli Stati.

Chiedere listini, prezzi, condizioni, prove gratuite alla

Società Italiana "Moto Rêve„

Anonima per Azioni - Capitale L. 450.000

Milano - Via Moscova, 10 - Milano

L'unico che non fa uso del Mozzo

" New-Departure „

sono io; domani vado a farne mettere uno sulla mia Bicicletta.

È il miglior Mozzo del Mondo

a scatto libero e freno contropedale.

3 milioni ne sono in uso.
milioni di primarie referenze sono disponibili.
anni di garanzia si dànno contro qualsiasi difetto di costruzione o cattivo materiale impiegato.

THE NEW-DEPARTURE Co. - Milano, Via Giuseppe Verdi, 11

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Esse danno la massima penetrazione con basse pressioni. - Sono inalterabili all'umidità.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

La **LANITE** *si vende in cariche dosate compresse nei Tipi:* **Normale, Forte** *ed* **Extraforte** *per Caccia, e* **Speciale** *per Tiro al piccione.*

La **D. N.** *in grani (scatole da 100 e 250 gr.).*

☛ I migliori armaioli ne sono provvisti. ☚

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:

" DINAMITE NOBEL „ Società Anonima - AVIGLIANA

taliane e *fabbriche nazionali di marche estere*, con n capitale versato di L. 63.000.000 ed una au- nentabilità disponibile di L. 20.000.000.

« Tenendo calcolo che tutta questa fioritura di tabilimenti similari, che copre un'area di metri uadrati 1.200.000 (se ne eccettuiamo la *Fiat*, che isale al 1898, e la *Züst* al 1899) è avvenuta, in assima parte, fra il 1905 ed il 1906, non si può meno di provare un senso di compiaciuta me- aviglia, nè si può esimersi dal formulare un ben incero voto per la prosperità di tanto ardita niziativa, della quale, a giusto titolo, s'onora umor proprio nazionale ».

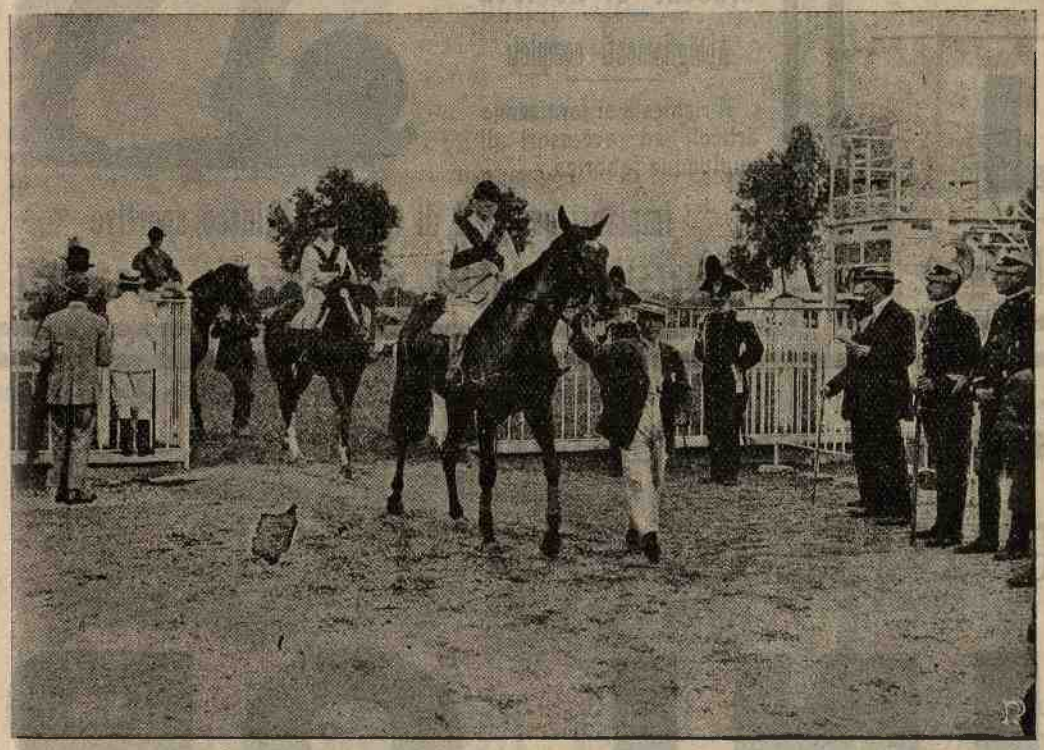
'ascensione libera dello " Sparviero N. 2 „

Sabato sera, 24 agosto, alle ore 18,30, il noto *portsman* svizzero *napolitanizzato*, signor Errico falleker, si librava nell'aria nel suo nuovo pal- one *Sparviero N. 2.*

Dall'ultima e poco fortunata ascensione del- anno scorso, in cui egli aveva completamente erduto il suo pallone *Sparviero*, il sig. Halleker on aveva più tentata alcuna ascensione a Napoli n altro però parecchie ne aveva fatte a Roma), icchè numeroso fu il pubblico che accorse al- *Arena Nazionale*, onde assistere a questa nuova rova dell'ardito *sportsman*.

Nella rada di Santa Lucia stazionava una tor-ediniera appositamente preparata per l'inseguimento del pallone; numerose poi erano le imbar- azioni, sia a vela, sia a motore e puranco a remi elle Società nautiche napoletane. Al di fuori poi ell'*Arena* si trovavano pure parecchie automo- ili pronte a porsi alla caccia del valoroso areo- auta, che partiva solo.

Appena sciolto dai lacci, il pallone prese ad



Miss Masham *di F. Tesio, montato da Wright, primo arrivato nel « Premio dei Laghi »*.
(Fot. A. Foli - Milano).

innalzarsi rapidamente, raggiungendo una note- ole altezza; giunto poi nella regione delle cor- nti, prese a dirigersi verso il principio della enisola Sorrentina. Ma dopo una breve naviga- one, costretto dall'oscurità, l'ardito *sportsman* ceva una facile discesa a Torre Annunziata, sto raggiunto dall'automobile del signor Del- Isola, accompagnato dal noto *sportsman* signor ax De Rosa.

H. M. B.

a riapertura dell'Ippodromo di S. Siro

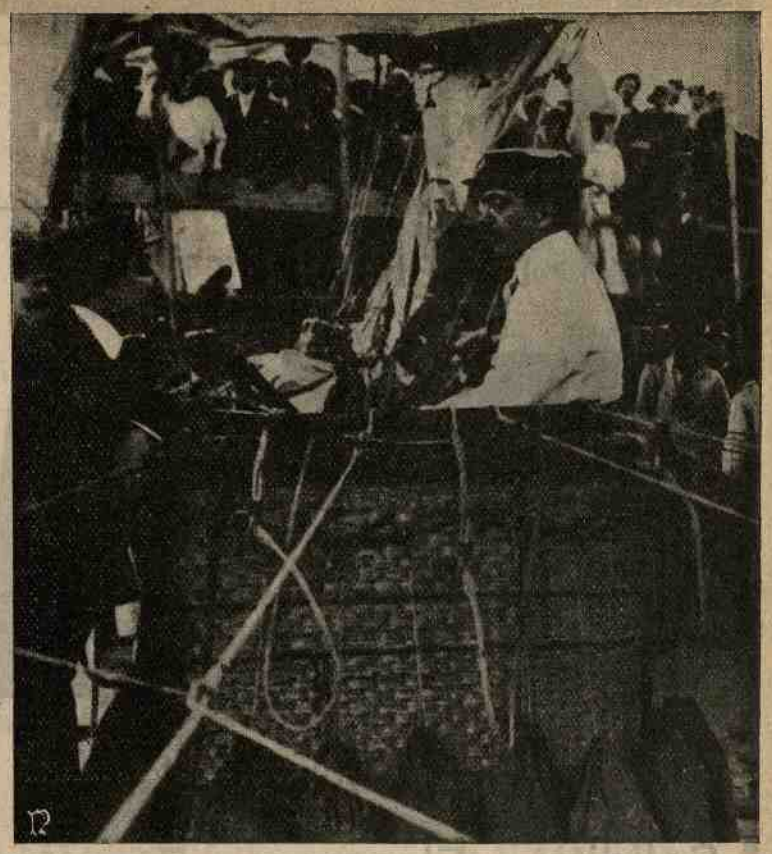
Ebbe luogo domenica scorsa con bel tempo e ter- no ottimo.

Fra il pubblico si notavano il conte Turati, presi- ente, il conte Giacomo Durini, vice-presidente, il obile Costanzo Cantoni, il conte A. Negroni Prati orosini, il cav. Emilio Silvestri e l'avv. Gustavo eillschott della Direzione; fra i proprietari i signori . e F. Bocconi, conte Rossi Martini, conte Carlo di istarino, conte R. Bastogi, Antonio Dall'Acqua, . L. Guastalla, Federico Tesio, Alberto Chantre, rancesco Simonetta, G. M. Guerrini, nobile G. A. sengrini, Mario Crespi, Marino Caracciolo, Eligio ell'Acqua, M. Francioli; fra gli altri *sportsmen* il apitano barone Airoldi di Robbiate, il conte M. Ro- ocanacchi, il capitano di Vistarino, ecc.; fra le *portswomen*, la contessa Scheibler.

Le corse più importanti della giornata furono il *remio dei Laghi*, L. 2000, per cavalli interi e ca- alle d'ogni paese nati nel 1905, che non abbiano ncora corso. Distanza m. 1000 circa (Pista dritta), 1 iscrizioni); e il *Premio Monza*, L. 5000, percavalli 3 anni ed oltre di ogni paese. Distanza m. 1600 rca (14 iscrizioni).

Il lotto del *Premio dei Laghi* ha fatto un'ottima impressione nel suo complesso. La vincitrice è veramente una bella puledra, costruita su di un modello importante, ed armonica come non si potrebbe desiderare di più. Essa, che fu pagata 1000 ghinee l'anno scorso alle aste di Newmarket, proveniente dall'allevamento di Mr. Russel Swanwick, non potrebbe vantare una genealogia più illustre. Discendente della Maid of Masham family, alla quale appartengono *Cyllene*, *St. Damien*, *Arcadia*, *Distant Shore*, *Alimony*, *Winkfield's Pride* e *Alibech*, sua madre, *Dame Masham*, è la madre di *Fairy Gold*, vincitore delle Woodcote Stakes a Epsom; di *Golden Measure*, di *Ashanti Gold;* essa è da *Galliard* e *Pauline* (sorella di *Peter* e *Timothy*) da *Hermit* e *Lady Masham*. Il suo *pedigree* presenta la interessante riunione delle correnti di *Galopin* che ricorrono due volte in terza generazione.

« Infine (leggiamo nello *Sportsman*), se questa corsa ha servito l'anno scorso al debutto dell'eccellente *Madrée*, la vincitrice di quest'anno — quantunque un confronto colla sua maggiore non sia ora possibile — non ne sembra troppo inferiore, almeno come genealogia e come puledra promettente, tanto più che il lotto ch'essa ha battuto deve contenere dei buoni soggetti. Uno dei migliori è certo fra essi *Ruscello*, quantunque il puledro della Razza Volta sia ancora molto a corto di lavoro. Esso ritrae bene il tipo dei figli



L'ultima ascensione a Napoli del pallone Sparviero N. 2.
A bordo il sig. Errico Halleker.
(Fot. A. e C. Caggiano - Napoli).

di *Regina*, ma forse il suo carattere — anche per essere figlio di *Caudeyran* — non si annuncia troppo favorevolmente, almeno giudicandone dal suo contegno davanti alla *starting-gate*; una bella puledra è *Serena*, che, partita male, ha finito molto forte insieme a *Pizzardone*, un puledro largo e molto solido, con un buonissimo disopra e che sembra di ottima fibra per sostenere una buona carriera.

« Appena alzati i nastri, *Miss Masham*, che era di traverso, si è slanciata subito per prendere il comando allo steccato, seguita da *Balham* e *Kiketi;* alla congiunzione delle piste *Balham*, un figlio di *Chevening* che galopperà di più quando avrà fatto maggior lavoro, tentava invano di avvicinare la puledra che Wright sosteneva un istante per mantenerla nella sua azione; davanti alle tribune *Pizzardone* veniva avanti molto forte, ma non senza obbligare Percy Smith ad un cambiamento di mano per un tentativo di scarto. Contemporaneamente *Childs* arrivava in un *rush* con *Serena*, che finiva seconda a due lunghezze da *Miss Masham*, precedendo di una testa *Pizzardone;* quarto, vicino, era *Aronese*, un altro bel prodotto di *Caudeyran*, precedendo *Ruscello*.

« L'*handicap Premio Monza* è toccato all'*outsider Rosetta*, che ha ora ripreso quella forma che la faceva ben stimare a due anni dalla sua scuderia, mentre *Telamon*, gran favorito del *betting*, ha fatto molto meno di quanto si attendeva da lui. Alla partenza *Rugiada* si slanciava in testa con *Rosetta* vicina, poi *Dardania*, *Telamon*, *Bridge*, *Fruitière*, ed ultimi *Caronte II* e *Palermo*. L'ordine non è mai mutato nella piegata, ove tutti i concorrenti erano in fila indiana e fin dopo l'entrata in dirittura, dove *Rosetta* veniva ed attaccare *Rugiada*, che non poteva resistere alla sua ex-compagna di scuderia. La puledra del signor G. M. Guerrini vinceva facilmente per due lunghezze e mezza su *Rugiada*; terza, a tre lunghezze, *Dardania*, davanti a *Telamon*, quarto, e *Bridge* quinto.

Rosetta, *di G. M. Guerrini, montato da Cassola, primo arrivato nel « Premio Monza »*. (Fot. A. Foli - Milano).

CICLI

Le BICICLETTE

FRERA

sono le più convenienti per

Solidità - Eleganza - Economia

CICLI

Società Anonima FRERA - Milano

G. VIGO & C.la

TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - **TORINO**

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi

FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Bipenstock - Bandes molletières - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici

La unica Vettura che era munita di

PNEUS

DUNLOP

sopra 14 Vetture concorrenti

arriva **SECONDA** nella

COPPA DI VELOCITÀ

(Brescia - 2 Settembre)

DEMOGEOT su ***DARRACQ*** a soli ***3 minuti*** e ***17 secondi*** dalla vincitrice.

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

PREMIATA FONDERIA

GIACNERO & DELPONTE

Via Giacinto Collegno, 40 - **TORINO** - Telefono 18-85.

Specialità per Automobili

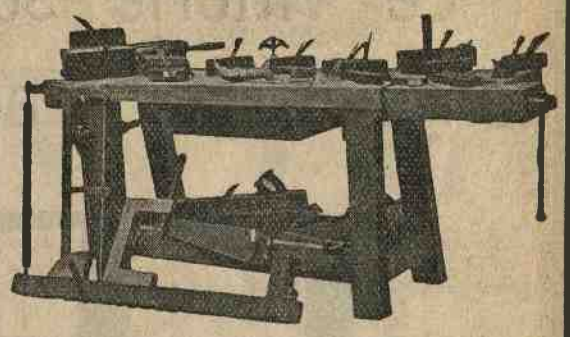
Getti in Alluminio e Bronzo

Provveditore della Spettabile F. I. A. T.
e delle migliori Case Automobilistiche d'Italia

Casa Fondata nel 1878.

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 « MATIN »** su **6000 Km.**

Agenzia Italiana del Pneu-Cuoio
" Vulcan "
Via Sebastiano Valfrè, 18 - (Corso Siccardi)
TORINO

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA — MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE — PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Lungh.	Largh.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Lungh.	Largh.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Fabbrica italiana di Vetture Automobili

Marchaud-Dufaux

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VETTURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Agenzie di Vendita:

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

FRANCIA
Ch. MARCHAND - Rue Lamenais, 12 bis - Paris

INGHILTERRA
PREMIER MOTOR Co. Ltd. — Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

Abbiamo avuto l'onore di fornire
a
Sua Altezza Reale
il Principe
UMBERTO DI SAVOIA-AOSTA
una Bicicletta

LUX

a ruota libera e **freno metallico ad espansione**

la più grande navità del 1907

Detto modello che mettiamo in vendita ***a titolo di réclame al prezzo eccezionale di L. 220*** completo con accessori di lusso, è visibile nella nostra vetrina di **Via Po, angolo Via Carlo Alberto.**

Fabbrica di Automobili e Cicli LUX
Società Anonima — Sede in Torino
Corso Valentino, num. 2.

Le vittorie sul **CIRCUITO BRESCIANO** appartengono per tradizioni gloriose alla Gran Marca

ITALA

la più formidabile di tutto il Mondo.

*Nel 1905 (1° **Circuito Bresciano**) il guidatore G. B. Raggio* **(ITALA)** *vinceva la* **Coppa Florio** *e* **Lire Cinquantamila.**

Nella stessa Corsa il guidatore Matteo Ceirano **(ITALA)** *si aggiudicava la* **Coppa d'Italia.**

Ed ancora lo stesso giorno il guidatore Maurizio Fabry **(ITALA)** *portava con sè la* **Coppa del Conte di Salemi.**

E per gli altri? Ben poca cosa.

Nel 1906, per ragioni d'ordine, la Gara non si faceva.

Quest'anno (2ª giornata) *la vittoria è nuovamente per l'* **ITALA** *guidata superbamente da Alessandro Cagno, che vince il* **Grande Trofeo della Velocità** *e la* **Coppa dell'Automobile Club di Milano,** *strappando i premi gloriosi al formidabile lotto di corridori stranieri, scesi in quella gara in numero maggiore dei guidatori Italiani.*

Dopo il trionfo del Principe Borghese, con macchina **ITALA,** *nel Raid* **Pechino-Parigi** *(km. 14.000), non occorreva di più per provare luminosamente che la gran marca* **ITALA** *è ormai la più gloriosa di tutte, tanto sul campo del* **Turismo** *largamente sperimentato dal Principe Borghese, quanto su quello delle* **Grandi Velocità** *ottenute da Alessandro Cagno.*

Ciò lo si deve alla bontà del materiale, di assoluta supremazia su tutte le marche.

Agente Generale esclusivo per la vendita:

Società AUTOCOMMERCIALE - Torino, Via Petrarca, 29-31

Ponzo Giovanni, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata dalla Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo).