

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

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 } Arrotrato Cent. 15

Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

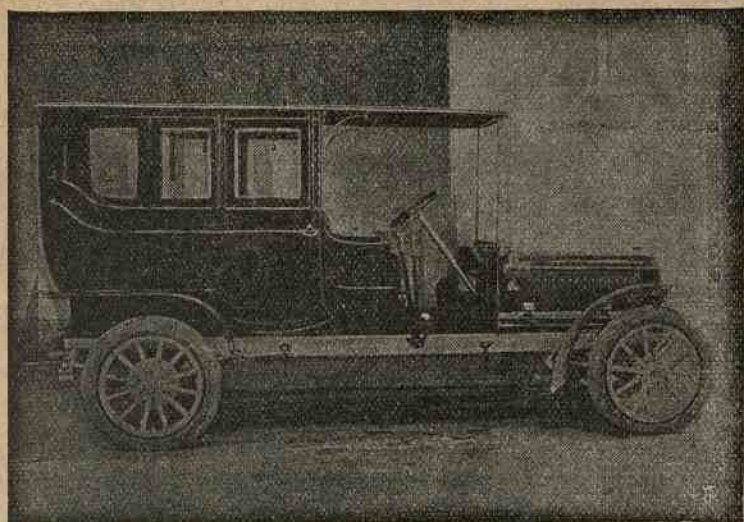
l'Amministrazione del Giornale

LA RIUNIONE AUTOMOBILISTICA DI BRESCIA (1-2 settembre)



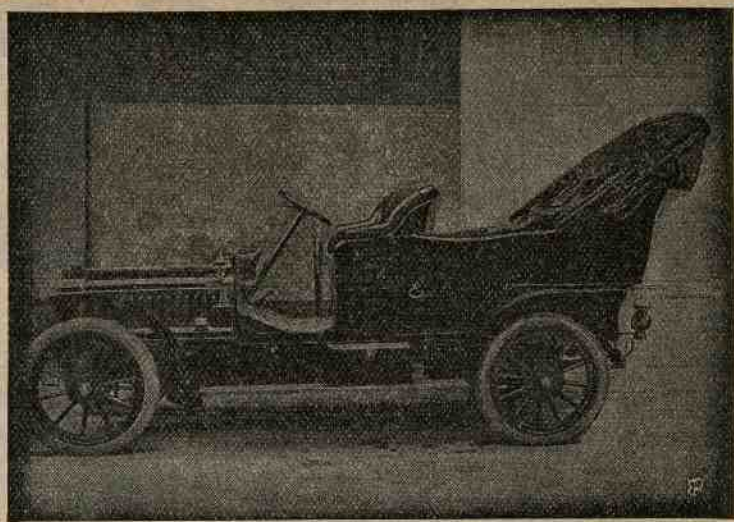
HEBIOLD

A Brescia. - il cav. VINCENZO FLORIO, uno dei concorrenti al Circuito bresciano.



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.

La Società Anonima Ligure-Romana

" F. R. A. M. "

per la **F**abbricazione **R**otabili, **A**vantreni, **M**otori.

Sede Centrale e Stabilimento in **ROMA**, via Salaria, N. 134-140 — Succursale in **GENOVA**, Via XX Settembre, N. 30

produce **VETTURE, OMNIBUS, CAMIONS** con Avantreno Elettrico Sistema "Cantono",

Le sue automobili rappresentano quanto di più elegante, robusto, veloce e pratico si può desiderare nel campo dello sport e dell'industria

Garages: ROMA, Piazza del Popolo, N. 3, Palazzo Lovatti — MILANO, Via Principe Umberto, N. 16

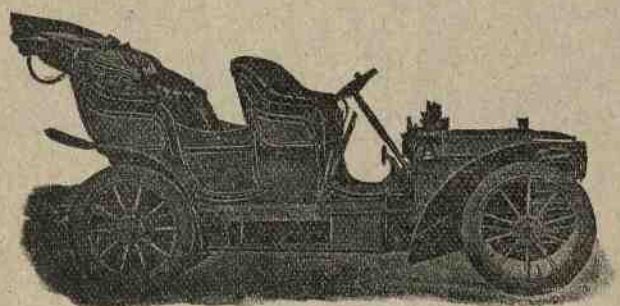
Per preventivi e prezzi rivolgersi alla Centrale di ROMA, via Salaria, 134-140.

"La Nazionale,,

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO - GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

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

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**

" 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)

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 novità 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.

MILANO 1906 - Gran Premio



Circuito delle Ardenne

1° **DURAY**

su vettura **De-Dielrich**

Coppa Vanderbilt

1° **WAGNER**

su Vettura **Darracq**

con

Raffreddatore G.A.



Leggero

Semplice

Economico

Automatico

Indeteriorabile

Carburatore G. A.

Rappresentante per l'Italia: **ENEA ROSSI - MILANO**

J. GROUVELLE, H. ARQUEMOURG & C^{IE}

PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand-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 Lamennais, 12 bis - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

Raid PEKIN-PARIS

Godard

su Vettura leggera Spiker 15 HP

Cormier e Collignon

entrambi su Vetturette

De Dion-Bouton 10 HP

hanno dichiarato spontaneamente
di aver compiuto il viaggio Pekino-
Mosca **senza cambiare le loro**

Gomme DUNLOP

montate sulle ruote anteriori delle loro
macchine, mentre hanno cambiato

una sol volta i Pneus

sulle ruote posteriori e cioè al confine
asiatico - europeo, volontariamente e
per prudenza.

Questo dimostra che ai

Pneus DUNLOP

non importa la qualità nè la lunghezza
del percorso, e tanto meno la poten-
zialità delle Vetture, perchè



DUNLOP

è il Re del Turismo

The Dunlop Pneumatic Tyre Co LTD

MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1A — MILANO

PEUGEOT vince sempre!

14 Agosto - Messina.

Corsa Km. (50)

1° Matteoni Guido

4° Gargiulo Gaetano

su macchine originali

PEUGEOT

Gomme **Wolber**

Agente pel Meridionale d'Italia:

ETTORE CEPULLO - NAPOLI

Via Santa Caterina Chiaia, 5.

25 Agosto - Torino.

Campionato Piemontese

(Km. 220)

1° Cuniolo

Macchina **Maino**

Serie PEUGEOT

Gomme **Wolber**

Genova.

Campionato Ligure

(Km. 100)

1° Mirancelli

Macchina originale PEUGEOT

Gomme **Wolber**

Agente per Genova: **Giov. Mentasto** - Via Edera, 5 rosso, GENOVA.

Campionato Veneto

1° Michelotto Giovanni

Macchina **Dei**

Serie PEUGEOT

Gomme **Wolber**

Agenzia Generale Stabilimenti PEUGEOT:

G. C. FLLI PICENA - TORINO

Corso Principe Oddone, 15-17.

LA SETTIMANA SPORTIVA

italiani questa volta hanno organizzato con lo stesso straniero plaude al progresso dello sport del nostro paese.

Brescia accoglie oggi la folla internazionale, che insegna come si organizza, ed i suoi figli di volta ancora ci danno prova della loro fermezza di carattere, della loro abnegazione, del loro slancio.

Il loro atto ha per scopo la gloria del proprio paese ed essi hanno saputo lottare da forti, hanno fatto non solo ideare ma raggiungere, sono riusciti bene nel loro intento. La loro opera tutti interessano, la loro festa tutti richiama e nella città di Brescia va appunto il principe, l'uomo di governo, l'artista, il giornalista, tutto un pubblico che giunge da ogni più lontana regione del continente europeo. E' lo sport che dà vita, che dà movimento al centro internazionale, che desta nuovi entusiasmi e che si appresta a registrare un nuovo trionfo dell'industria automobilistica nazionale.

Ma che fummo sempre ammiratori dell'opera dei nostri concittadini e che, senza curarci delle previsioni pessimistiche di qualche invidioso, credemmo nel trionfo della nostra iniziativa, andiamo oggi orgogliosi di poter rendere agli organizzatori le nostre più sincere congratulazioni.

I bresciani, voi avete perseverato, avete saputo e siete riusciti con onore.

La folla eletta di spettatori che domani sarà nella vostra città vi premierà, plaudirà al vostro successo che, costituisce a sua volta per la città una festa sportiva pienamente riuscita, nuova data memorabile per l'industria automobilistica del nostro paese.

Intanto sul Circuito bresciano si misurano in un campionato internazionale i campioni del volante, sulle rive del Garda salutiamo i forti giovani che nella gara di nuoto concorrono al titolo di campione nazionale.

Il Bociardo e Massa, due arditi nuotatori liadi di Voltri, che trionfano. I campionati danno il seguente esito:

Campionato italiano dello stadio: metri 185, sei minuti. — Arrivano: 1. Davide Bociardo della città di Voltri, in minuti 2,53'; 2. Mario Massa della città di Voltri, in minuti 2,53'; 3. Dionisio Loffredo della città di Voltri, in minuti 2,53'; 4. Giuseppe Barbieri della R. N. di Voltri, in minuti 2,53'.

Campionato del Benaco: metri 500, otto minuti. — Arrivano: 1. Amadio Andreoli di Salò, in minuti 11,33'; secondo Jepamio Pozzi di Salò; terzo Bertolotti di Gargnano, che nuota con un braccio mancando del sinistro.

Campionato italiano per la Coppa del Re: metri 1852 in linea retta (miglio italiano), quindici minuti. — Arrivano: 1. Mario Massa della R. N. di Voltri, in minuti 31; 2. Oreste Muzzio della R. N. di Voltri, in minuti 31.

Roma sono altri forti nuotatori che gareggiano in una prova di resistenza. E Bronner che nuota in Piemonte i ciclisti ancora una volta si allineano per una importante corsa bandita dalla società La Torino. E' Cuniolo che passa il traguardo, è il campione di Tortona che alla torinese saluta vincitore.

Sulle rive del Mediterraneo e meglio all'ippodromo dell'Ardenza di Livorno, si chiude una importante riunione di corse al galoppo, alla quale oggi l'inaugurazione della prima riunione annuale di San Siro.

Da un punto all'altro della penisola è dunque lo sport che ci chiama, è la gara pacifica che pronuncia e riunisce le più belle speranze della nostra nazione, ben preparata alla nuova scuola sportiva che è segno di civiltà e di continuo progresso dei figli della razza latina.

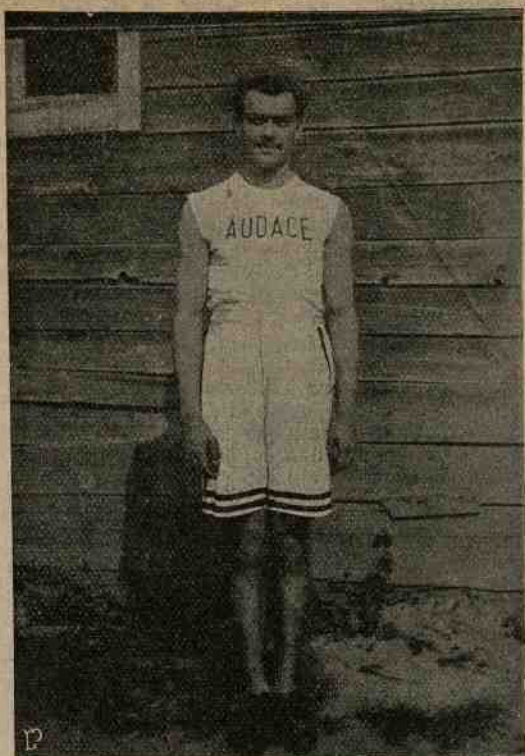
Ma l'alpe il nome italiano pure rifugge di là le gare della resistenza sottopongono a maggiori sforzi, ma in quella lotta più che l'italiano pure concorre. La corsa di 6 ore di domenica a Parigi ha segnato per i nostri di Roma un nuovo grande trionfo. Il nostro nella classifica di una gara, che ha visto i più forti nuotatori del mondo, è un risultato splendido.

Avanti, avanti via!

GUSTAVO VERONA.

abbonamento alla
Stampa Sportiva
(Edizione comune)

costa L. 5



Moschino, primo classificato nel campionato atletico del Club Sport Audace di Torino.

GINNASTICA

IL CAMPIONATO ATLETICO DEL CLUB SPORT AUDACE

Questa gran gara annuale, per la disputa del Campionato sociale del 1907-908, è terminata lasciando vincitore il ginnasta Moschino con punti 28; 2. Bongini, punti 24; 3. e 4. a pari merito Carli e Cernuschi, punti 25 ciascuno; 5. Fintropo, punti 27; 6. Ponzano, punti 48; 7. Bertone, punti 52 1/2; 8. Nerone, punti 63 1/2.

Ecco i vari esercizi degli otto classificati: Moschino fu secondo nei metri 100; quarto nei metri 400; quinto nei metri 800 *steeple-chase*; sesto nei metri 1000; secondo nel salto in alto (m. 1,55); secondo nel salto in lungo (m. 5,80); primo nel lancio del disco (m. 27,50); primo nel lancio del peso (m. 9).

Bongini fu quarto nei metri 100; secondo nei metri 400; secondo negli 800 metri *steeple-chase*; secondo nei metri 1000; secondo nel salto in alto (m. 1,55); primo nel salto in lungo (m. 5,50); sesto nel lancio del disco (m. 22,80); quinto nel lancio del peso (m. 7,80).

Carli fu quinto nei metri 100; terzo nei metri 400; primo nei metri 800 *steeple-chase*; primo nei metri 1000; quarto nel salto in alto (m. 1,50); quarto nel salto in lungo (m. 4,90); quinto nel lancio del disco (m. 22,70); secondo nel lancio del peso (m. 8,45).

Cernuschi fu terzo nei metri 100; quinto nei metri 400; terzo nei metri 800 *steeple-chase*; terzo nei metri 1000; secondo nel salto in alto (m. 1,55); terzo nel

salto in lungo (m. 5,10); terzo nel lancio del disco (m. 25); terzo nel lancio del peso (m. 8,25).

Fintropo fu primo nei 100 metri; primo nei 400 metri; quarto negli 800 metri *steeple-chase*; quarto nei 1000 metri; quinto e mezzo nel salto in lungo (m. 4,70); secondo nel lancio del disco (m. 25,80); quarto nel lancio del peso (m. 7,75); quinto e mezzo nel salto in alto (m. 1,40).

Ponzano fu settimo nei 100 metri; sesto nei metri 400; sesto nei metri 800 *steeple-chase*; quinto nei metri 1000; settimo nel salto in alto (m. 1,80); settimo nel salto in lungo (m. 4,50); quarto nel lancio del disco (m. 24,50); sesto nel lancio del peso (m. 6,95).

Bertone fu sesto nei metri 100; settimo nei metri 400; settimo nei metri 800 *steeple-chase*; settimo nei metri 1000; quinto e mezzo nel salto in alto (m. 1,40); quinto e mezzo nel salto in lungo (m. 4,70); sette e mezzo nel lancio del disco (m. 17); settimo nel lancio del peso (m. 6,90).

Nerone fu ottavo nei metri 100; ottavo nei metri 400; ottavo nei metri 800 *steeple-chase*; ottavo nei metri 1000; ottavo nel salto in alto (m. 1,20); ottavo nel salto in lungo (m. 4,80); sette e mezzo nel lancio del disco (m. 17); ottavo nel lancio del peso (m. 6),

Le Olimpiadi di Londra del 1908

Il Comitato italiano delle Olimpiadi di Londra del 1908 si è riunito in Roma sotto la presidenza dell'onorevole Compans ed ha deciso di sottoporre al Comitato centrale olimpico di Parigi, e per esso al conte Brunetta d'Usseaux, delegato per l'Italia, le seguenti proposte:

1. Che siano ufficialmente invitati a far parte del Comitato i rappresentanti delle Federazioni nazionali ginnastiche e sportive coll'incarico di proporre i campioni che dovranno rappresentare l'Italia alla grande prova internazionale.

2. Che la sede del Comitato italiano sia in Roma e che funzionino sotto-Comitati a Milano, Torino, Napoli e Palermo.

3. Che le Società ginnastiche e sportive siano fin d'ora prevenute del probabile intervento italiano alla Olimpiade del 1908, perché abbiano tempo di prepararsi convenientemente.

Il Comitato si riunirà di nuovo a Roma in settembre o in ottobre.

Nel mondo commerciale sportivo

*** Milano ha festeggiato in modo degno la splendida vittoria morale del corridore Pavese (macchina Otav, gomme Pirelli) nel gran giro di Francia di chilometri 5000. Più di cento persone, il fior fiore del mondo sportivo italiano, si diedero convegno al banchetto di onore del Pavese. A fianco del festeggiato stava il signor Max Türkheimer, capo della gran Casa industriale milanese, ed i corridori Ganna e Galletti che furono compagni del Pavese meno bravi di lui. Notati ancora il signor Massimiliano Porta (l'organizzatore della festa), il signor Ugo Cattoli (in rappresentanza della Casa Pirelli), il signor Mario Bruzone (direttore delle Officine Otav), il direttore del *Routier Autonomo*; il signor Bonizzoni dell'*Unione Ciclistica Milanese*; il signor Giuseppe Cantù (presidente dei *Rari Nantes*); il signor Bontempelli (direttore della *Lettura*) ed ancora una quantità di *sportsmen* conosciutissimi. Mandarono telegrafica adesione i signori Costa e Morgagni, e l'ex-corridore Federico Momo. Dopo il banchetto il signor Türkheimer offrì tre medaglie d'oro ai corridori Pavese, Galletti e Ganna, ed un remontoir d'oro a Pavese, quale compenso alla sua corsa meravigliosa, ed il signor Bontempelli regalò a tutti una fotografia del Pavese con autografo. La festa terminava all'alba.



I campioni della Pro Sport Barriera Nizza (Torino).

In alto da solo: G. Camillo Avezzano (capo squadra). — Seconda fila (da sinistra a destra): Ronco, Borgo, Meinardi, Cottino, Bosco, Bardino, Bajetto, Rosani, Petrino G., Peruzzi. — Terza fila (da sinistra a destra): Borra, Barale, Arlorio, Petrino A., Forno, Cravotto, Manzoni, Converso. (Eot. Bietenholz - Torino).

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli né ansie, 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'A MOTOCICLETTA PER LO SPORT

La corsa Susa-Moncenisio si farà. — L'accordo della « Stampa Sportiva » col Moto Club d'Italia. — Una Coppa del Municipio. — Tutti al Moncenisio l'8 settembre.

L'Automobile Club di Torino ha definitivamente rinunciato alla corsa Susa-Moncenisio. Abbiamo altra volta deplorato vivamente questa decisione



Carlo Salengo, il benemerito presidente del Moto Club d'Italia.

del nostro magno Ente automobilistico, il quale da molto tempo non ci dà più il piacere di registrare alcuna di quelle passate sue manifestazioni sportive, che ebbero non solo il nostro debole appoggio, ma riscossero il plauso generale degli automobilisti italiani.

Più nessuna corsa, nessun ginkana, nessun concorso turistico si è organizzato, e l'Esposizione automobilistica, sempre ben preparata del resto, ci riassume ormai più il programma annuale dell'Automobile Club di Torino. Senza ricercare oggi le cause di questo letargo in fatto di organizzazione automobilistica, diremo solo che dall'A. C. ci aspettavamo qualche cosa di più.

In ogni modo, senza invadere il campo altrui e cioè senza oggi metterci a bandire corse di automobili, abbiamo pensato che non era giusto passare una seconda stagione senza che lo sport non avesse motivato un convegno sullo storico colle, al Moncenisio.

Rinunciando l'Automobile Club di Torino all'organizzazione della gara automobilistica, non voleva dire che una prova di motociclette, seriamente preparata, non dovesse riuscire. La *Stampa Sportiva*, come i lettori ricorderanno, ha a suo tempo bandito una corsa per motociclette sulla salita del Moncenisio, corsa che venne organizzata di comune accordo con l'A. C. di Torino, contemporaneamente alle sue prove automobilistiche, e fu dotata di una Coppa challenge.

Abbiamo pensato, di fronte al silenzio dell'A. C., di fare risorgere un'iniziativa che, ripetiamo, aveva riportato l'approvazione di migliaia e migliaia di persone. Abbiamo aderito all'invito dell'ottimo

presidente del Moto Club d'Italia, l'amico Carlo Salengo, ed abbiamo stabilito di bandire il seguente programma.

Interpellato ogni interessato alla gara, abbiamo avuto la sua immediata adesione. Oggi ci limitiamo alla pubblicazione del programma, e nel prossimo numero daremo l'elenco delle iscrizioni, le quali saranno numerose e più che tutto importanti.

V. G.

La Coppa Stampa Sportiva.

La *Stampa Sportiva* di Torino, nell'intento di continuare il suo appoggio alla riunione del Cenisio — da essa iniziata per la prima volta nell'anno 1902 — offre una coppa in argento come premio challenge per chi abbia coperto la distanza nel minor tempo, montando una motocicletta leggera della cilindrata massima di 250 centimetri cubi.

Questa coppa sarà annualmente assegnata al vincitore, e ne diventerà proprietario solamente chi per tre anni consecutivi ne sarà rimasto vincitore. Una targa unita alla coppa registrerà il nome del vincitore, nonché il nome della macchina adoperata.

La coppa verrà concessa per tre mesi alla Casa la di cui macchina sarà stata montata dal vincitore, rendendosi garante, e dovrà risponderne per qualsiasi evenienza.

La coppa dovrà disputarsi annualmente sul percorso Susa-Moncenisio, possibilmente durante la riunione automobilistica; mancando questa, o qualora essa non fosse organizzata con l'accordo della *Stampa Sportiva*, non potrà venire assegnata senza il consenso dei fondatori.

La coppa dovrà essere disputata secondo i regolamenti-corse dell'A. C. I. e del M. C. I. Ogni motocicletta pagherà come diritto d'iscrizione L. 10.

Il regolamento non potrà essere modificato senza il consenso della Direzione della *Stampa Sportiva*, un membro della quale dovrà sempre far parte del Comitato della gara.

La gara non avrà luogo se non saranno iscritti otto partecipanti.

Tutte le macchine dovranno venir presentate alla sede centrale del M. C. I., per la verifica e relativa piombatura, non oltre le ore 9 del giorno 7 settembre. Le operazioni dureranno sino alle ore 12.

La misurazione della cilindrata sarà fatta da speciali incaricati, servendosi della formula stabilita dal regolamento-corse M. C. I.

I concorrenti esteri potranno presentare una dichiarazione di verifica di cilindrata rilasciata dai loro rispettivi Clubs riconosciuti; ma appena finita la gara, le macchine dovranno essere con-



La corsa Susa-Moncenisio per motociclette (8 settembre). La Coppa challenge della *Stampa Sportiva*.

segnate ai commissari, che faranno eseguire la misurazione della cilindrata come e quando credranno e potranno. Prima d'ammettere però quei concorrenti, le loro macchine dovranno essere come per tutti gli altri concorrenti, punzonate piombate.

E' vietato lo scappamento a fondo di corsa.

La presentazione d'una macchina con moto di cilindrata superiore alla stabilita, accettata implicitamente all'atto dell'iscrizione, implicherà non solo l'esclusione dalla gara, ma un'ammonda L. 200, garantita dalla Casa concorrente.

Verrà squalificato il concorrente a cui all'arrivo si risconterà la macchina mancante di punzonatura o dei piombi.

E' proibito accettare aiuto da *soigneurs*, *meccanici* od automobili, pena la squalifica ed ammonda al concorrente ed alla Casa.

Le partenze verranno date a distanza di minuti fra ogni concorrente, e l'ordine di partenza verrà stabilito dall'estrazione a sorte.

Ad ogni concorrente è fatto obbligo di accettare, sottoscrivendo la scheda d'iscrizione, i decreti dei commissari; di sottomettersi alle sanzioni del regolamento-corse del M. C. I. e al presente, ed a quelle deliberazioni che potranno in seguito emanare gli organizzatori della gara.

Ogni concorrente dovrà essere in regola con la legge governativa sulla circolazione stradale.

Ad ogni concorrente verrà dato un numero che sarà applicato in modo visibile sulla macchina sull'abito e dovrà, essere portato per tutta la durata della corsa.

La velocità non potrà essere superiore a quella prescritta dalla legge sulla circolazione stradale e si dovrà rallentare nelle curve, passaggi difficili, luoghi abitati, ed i concorrenti dovranno mantenersi sempre alla destra della strada.

I reclami dovranno presentarsi per iscritto non saranno più accettati trascorse cinque ore dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente partito.

Le responsabilità civili e penali in cui eventualmente incorressero i concorrenti durante la gara, qualunque esse siano, resteranno a loro esclusivo carico, declinando gli organiz-



Veduta delle Scale, il punto più difficile della corsa Susa-Moncenisio.

VETTURETTE e MOTOCICLETTE " REPUBLIC "

6[7] - 8[9] - 10[12] e 12[14] HP della Fabbrica Laurin e Klement - Jungbunzlau.

Superano qualsiasi salita carrozzabile, Veloce, Sicure, Economiche — Vincitrici nella Corsa Internazionale di Motociclette in Francia 1905, della Coppa Gordon Bennett.

Per Cataloghi, Certificati e schiarimenti, rivolgersi alla Ditta J. WOLLMANN - Padova — Rappresentanza Generale per l'Italia.

ori ogni responsabilità. Vigono i regolamenti dell'A. I. e del M. C. I. Tempo massimo, un'ora e mezza. Medaglia d'argento a tutti gli arrivati nel tempo massimo. Le iscrizioni si riceveranno presso la sede del M. C. I. alle ore 19 del 6 settembre; altre iscrizioni possono ancora venir accolte sino alle ore 21 del 7 settembre se accompagnate dalla tassa doppia.

La Coppa Città di Torino.

Il Municipio di Torino, per favorire le manifestazioni sportive del M. C. I., ha offerto una coppa d'onore che viene destinata al primo arrivato con motocicletta la cilindrata massima di 500 centimetri cubi. Tempo massimo 50 minuti primi. Una medaglia d'argento sarà data a tutti gli arrivati nel tempo massimo. Tassa d'iscrizione L. 15, ridotta a 10 per i soci del M. C. I. in regola colla cassa sociale. La Commissione ordinatrice della grande corsa venne composta dei signori: Carlo Salengo, presidente del Moto-Club; Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*; cav. Luigi De Rossi, dottore Giovanni Dedde; cronometristi Mario Month e dottor Oreste Rossi. La notizia dell'iniziativa del M. C. d'Italia e della



Il motociclista francese Contant.



Giuppone, il forte motociclista italiano, vincitore nel Circuito delle Ardenne, della prima categoria (un terzo di litro).

Stampa Sportiva è stata accolta favorevolmente a Torino e Milano, noi siamo certi che la nuova festa sportiva al Cenisio riuscirà bene.

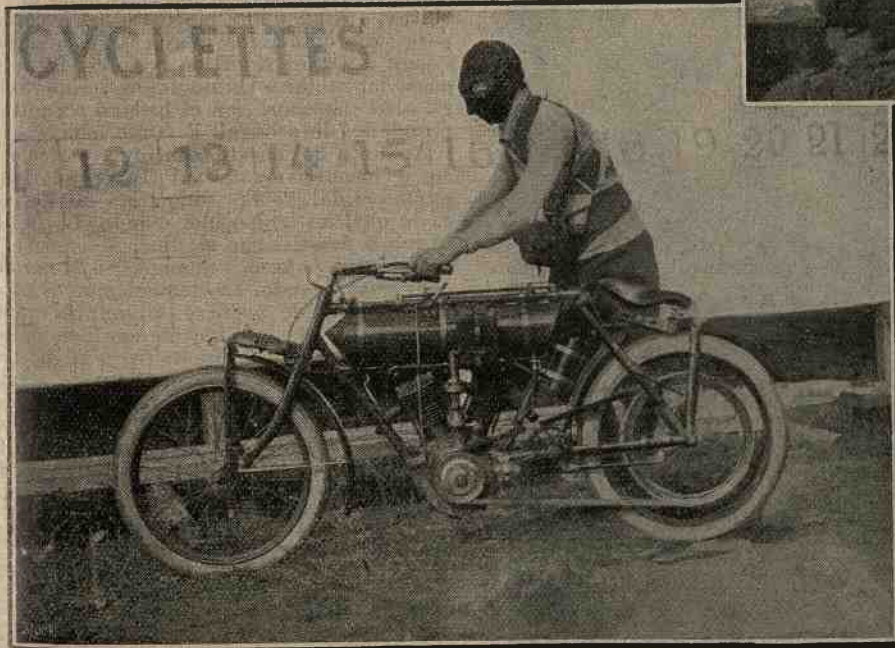
La Coppa del Duca degli Abruzzi.

Un'altra iniziativa del M. C. d'Italia ben riuscita.

L'importante gara bandita dal Moto-Club d'Italia comprendeva due



Il motociclista Bucquet, dopo la corsa delle Ardenne viene intervistato.



Il motociclista Peteers, primo nella categoria di un litro.

ove: La prima prova si svolgeva sul percorso di 220 km., ed i concorrenti, in numero di dieci, dovevano impiegare un tempo massimo di ore 6,18' per poter essere ammessi alla seconda prova odierna che si svolgerà sul percorso Torino-Colle Sestrières. Le macchine dovevano dunque tenere una media di marcia di 35 chilometri.

La partenza si effettuava alle ore 5,30. Fungeva da *starter* il dott. O. Rossi,

dell'Automobile-Club, assistito dal dottor Neri, dal conte Da Sacco e dall'ing. Pasquali. Al controllo di Cuorgnè si trovava il presidente del Moto-Club d'Italia, signor Carlo Salengo, col presidente della Società « Il Pedale » di Castellamonte, signor Paglieri. Al controllo di Rivarolo Canavese il presidente dell'Unione Sportiva di Rivarolo, e presso il difficile passaggio di Chivasso si erano per tempo portati, in qualità di controllori, i signori Gazzera e Tribaudino, pure soci del Moto-Club.

I concorrenti lasciano il traguardo nel seguente ordine: 1. Bianco (Rigat), ore 5,30; 2. Rigat (Rigat), ore 5,32; 3. Rava (Primus), ore 5,34; 4. Bonasso (Primus), ore 5,36; 5. Borgo A. (Borgo), ore 5,38; 6. Borgo E. (Borgo), ore 5,40; 7. Reale (Peugeot), ore 5,42; 8. Giuppone (Peugeot), ore 5,44; 9. Ferrero (F. N.), ore 5,46; 10. Guglielminotti (F. N.), ore 5,48.

Durante il percorso si ritirarono i motociclisti Bonasso, Ferrero e Guglielminotti.

L'arrivo a Torino (220 km.) avviene così:

Bianco, ore 11,49; Rigat, ore 11,50'40"; Rava, ore 12,1'15"; Borgo A., ore 11,56; Borgo E., ore 11,58; Reale, ore 12,21'; Giuppone, ore 12,2'.

I sette motociclisti giungendo al traguardo consegnavano le loro macchine alla Giuria, composta dei signori dott. Rossi, frat. Picena, conte Da Sacco ed ing. Pasquali. Esse vennero rinchiusi in un locale gentilmente offerto dalla Direzione della fabbrica Itala, e quindi alle ore 7, furono messe nuovamente in marcia con direzione al Colle Sestrières, dove si trovava per il controllo di arrivo il presidente del Moto-Club.

La seconda prova per la Coppa del Duca degli Abruzzi si svolgeva sul percorso Torino-Colle del Sestrières.

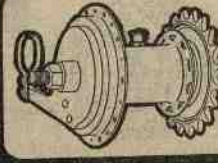
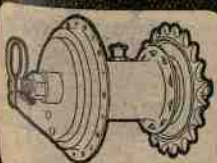
Parteciparono 6 motociclette, e cioè i corridori classificati nella prova dei

LA SALVEZZA DEL CICLISTA

nella più lunca e ripida discesa è data dal
MOZZO A FRENO "EADIE", CONTROPEDALE

È questo il freno contropedale il più semplice. È sensibile alla minima pressione esercitata all'indietro e sul pedale. È il più efficace sotto tutti i rapporti.

MILANO G. MARQUART Via Melegnano, 5.





Baiardo Davide, della Società Sportiva Giovane Voltri, campione mandamentale di Voltri, campione italiano del Mediterraneo 1907. (Fot. Puppo Luigi).

220 km. del giorno innanzi, meno Rava. Lungo il percorso si ritirarono i fratelli Borgo. La corsa riuscì bellissima e la velocità raggiunta veramente sorprendente.

Il vincitore, nonostante la salita, ottenne una velocità di 60 km. all'ora.

Fa una meritata vittoria dei fratelli Rigat, ai quali costruttori venne aggiudicata la Coppa del Duca degli Abruzzi.

Ecco infatti la classifica pubblicata dalla Giuria ieri sera: 1. Rigat Felice (Rigat), in ore 1,40'35" 1/5; 2. Bianco (Rigat), in ore 1,44'40".

A questa coppia vennero date due grandi medaglie d'oro; 3. Giuppone (Peugeot), in ore 1,53'4"; 4. Reale (Peugeot), in ore 2,3'10". Anche a questi due campioni, che fornirono una corsa splendida, furono aggiudicate due medaglie d'oro.

La corsa, egregiamente bene organizzata dalla Direzione del Moto-Club d'Italia, non ha dato motivo alla cronaca di

registrare alcun incidente.

All'arrivo si trovavano il presidente del Moto-Club d'Italia, ing. Carlo Salengo, col dott. Delaude ed i signori Tribaudino e Cesare Picena.

La partenza venne data dal dott. O. Rossi.

NUOTO

Il dominatore delle acque

A Torino si nuota, a Roma si nuota, in tutta Italia, in tutto il mondo si nuota.

Nei torrentelli, che appena stampano una bianca striscia serpeggiante sui pendii delle montagne e negli ampi fiumi corrucciati e torbidi, che si lanciano alla foce lividi di spuma, misteriosi di vortici, gorgoglianti di borbottii; nei canali placidi e grassi, privi d'impeti, ma gravidi d'insidie, che segnano una diritta linea lucida sulle sterminate pianure verdi, e nei laghi tremuli e immobili, tinti di colori cangianti, penetrati da riflessi di paesaggi fantastici, come altrettanti specchi sapienti; nei golfi lindi e festosi, solcati da lieti

scherzi di luce, baciati da graziose ghirlande di terre fiorite; e nei mari senza moto e pur senza fermezza, circoscritti dalla spiaggia e pure infiniti, vibranti di mille palpiti e custodi di mille paure, nei mari, che nascondono misteri e segreti sotto una fioritura di belle onde e una musica di susurri... da per tutto si nuota, da per tutto si tuffano ogni giorno agili corpi di nuotatori, che sconvolgono e calpestanto tutto il popolo liquido, che assidono sovrani sopra il trono delle acque. Ogni nuotatore è un re.

Mentre la sua epidermide si distende, respirando per tutti i pori, come percossa da altrettanti piccoli, fuggevoli baci quante sono le gocce d'ogni spruzzo, mentre i suoi muscoli si dilatano nella pienezza della loro energia, tutte le vene del suo corpo sono percorse da brividi d'orgoglio; un vasto soffio d'altreza gli gonfia il petto, gli colorisce le gote, gli accende lo sguardo.

Pur essendo in balia d'uno degli elementi principi della natura, il nuotatore sente che tutto l'elemento è in balia sua: è un fenomeno duplice che si produce, sia pel nuotatore di mare, come pel nuotatore di fiume. Quando una breve riga di acqua si sprofonda sotto al taglio sicuro del nostro braccio, per lasciarci filare liberamente sulla superficie cristallina, non pare, ai nostri occhi levati di pochi centimetri sulle onde, che tutte le acque, che tutti gli oceani siano in nostro potere, in potere del nostro piccolo pugno, più piccolo d'un granello d'arena in un deserto?

Ecco perchè il nuoto è il più nobile e il più meraviglioso degli sports atletici, come quello che veramente di ogni muscolo del corpo umano fa una freccia diretta ad uno scopo: esso trasforma quella cosa meravigliosa che è il corpo dell'atleta, « la statua che si scolpisce da sé

stessa — disse uno scrittore *sportsman* — una gran molla tesa contro l'uniforme e tonica resistenza delle acque », le acque madri di ogni energia, ogni purezza, a cui D'Annunzio ha cantato: *Più che l'amore una laude così meravigliosa.*

Ma di tutti i fiumi in cui si nuota in Italia, bisogna riconoscere che il Tevere è, se non il più bello, almeno il più adatto a questo sport. La bellezza del Tevere certo si può discutere, ma non negare. Scorrendo coll'infinita monotonia delle acque gialle (i Romani le dicono bianche) attraverso a quella campagna romana, meravigliosa per chi sa apprezzarla, in cui dalla semplicità della linea, dalla parca nobiltà del colore, sorge quella impressione di solitaria, desolata



Cancelli Cesare, della Rari Nantes Partenope, compiendo il suo record Torre del Greco - Napoli, in ore 4 5' (km. 10 m. 520). (Fot. Gaggianus - Napoli).

altera eternità, che fa di Roma un punto importante al mondo, il Tevere attraversa la città quasi tutta la sua lunghezza, in una linea quasi dritta per un percorso di parecchi chilometri. Ha una corrente molto forte ed eguale; la sua larghezza è su per giù uniforme, e il suo livello non varia di molto che nell'estate straordinariamente caldissima, sufficientissima per un nuotatore che voglia fare un lungo percorso. Del resto, anche quando il fiume è molto basso, vi è sempre una parte, esso, in ogni punto, in cui si può nuotare.

Il Tevere, malgrado lo scetticismo di chi non è abituato, è un fiume piuttosto pericoloso, e in estate, passa una quindicina di giorni, l'estate, senza che i fogli cittadini riportino il solito fatto di annata, dal titolo: « Un nuotatore inesperto ».

Appunto da questo continuo pericolo che corre inconsciamente sul Tevere deriva che i nuotatori del Tevere sono fra i migliori d'Italia, e, da qualche tempo, del mondo. La frenesia del bagno a fiume, come si dice, è enorme, soprattutto nel popolo, e il numero dei *fiumaroli* cresce ogni nuova estate. La domenica, ai Rari Nantes alla Romana di nuoto e all'infinito numero di stabilimenti che proliferano continuamente sulle due rive del fiume, non si trova un posto; e c'è operaio che non aspiri ad essere ammesso ai misteri dell'*over*, dell'*abrass* e del tuffo col doppio salto mortale. E' da questo allenamento continuo in tutte le classi, che escono nuotatori come Bronner, Retacchi, Cattaneo, Altieri, che, assieme agli altri nuotatori italiani, tengono alto all'estero (lo abbiamo visto a Parigi) il nome del nostro paese...

CORRISPONDENZA.

Napoli. — Licenziati. La fotografia non è riproducibile.

Roma. — R. Seganti. Ci mandi una copia della sua fotografia. Le fotografie inviateci sono troppo scure, e non riproducibili. Ne avrebbe delle altre migliori?

Genova. — Bacci. Il podismo al prossimo numero. Ci faccia conoscere l'indirizzo del Comitato genovese per lo sviluppo degli sports atletici.

Sestri Ponente. — T. Rossi. Grazie. Certo nel prossimo numero.



La traversata di Roma a nuoto (25 agosto 1907). - 1. Brenner, Società Romana di nuoto, 1° arrivato; 2. Perret, della Lazio, 2° arrivato; 3. Serventi, della Società Romana di nuoto, 3° arrivato; 4. Montalboddi, id. 4° arrivato. (Fot. A. G. Collari - Roma).



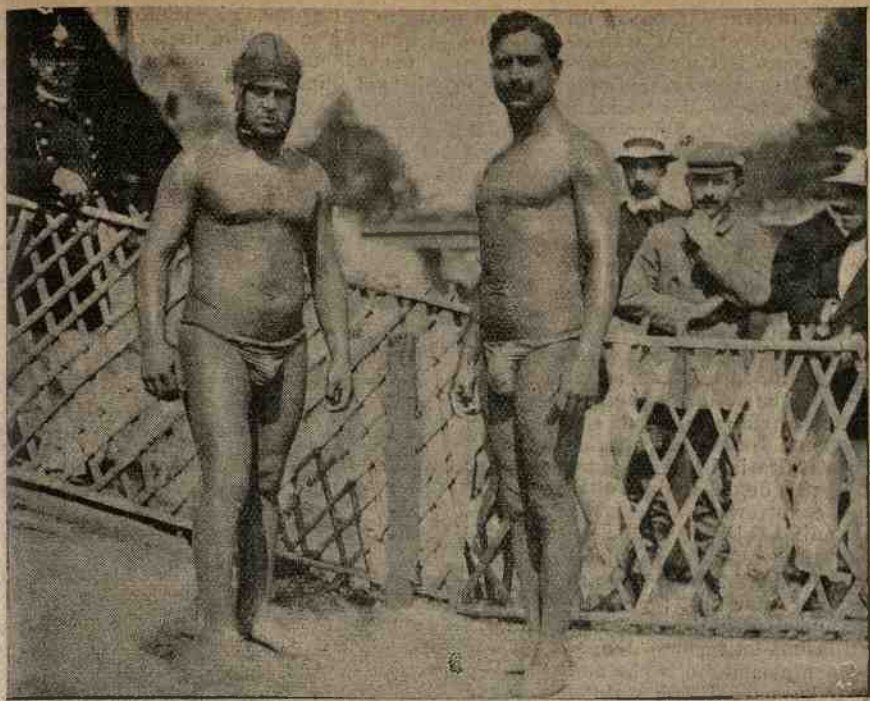
BEJNA-ZANARDINI - Milano

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





Cattaneo ed Altieri, i due forti campioni italiani i quali parteciparono domenica 25 alla corsa delle sei ore a Parigi. (Fot. Branger, Parigi).

Le gare della settimana

Dopo la traversata a nuoto di Parigi, alla quale presero parte, con successo, parecchi fra i più forti nuotatori italiani, abbiamo la traversata di Roma, compiuta il 25 agosto, ed alla quale ha assistito dai vari ponti sul Tevere un pubblico numeroso.

Al traguardo di partenza, al porto fluviale fuori Porta del Popolo, si sono presentati i 13 concorrenti iscritti appartenenti a varie Società di nuoto di Roma e fuori.

La corsa è stata emozionante ed interessante perché per parecchio tempo il gruppo si è mantenuto compatto battendo un passo abbastanza veloce. Dopo più di 300 m. sono avvenuti i distanziamenti, e Bronner, seguito da Serventi, è passato in prima posizione; prima del traguardo il Serventi si è lasciato passare, e l'arrivo è avvenuto nel seguente ordine, sotto controllo di una giuria, al Porto di Ripa Grande:

1. Vincenzo Bronner, della Soc. Romana di nuoto, in 39 minuti e 15"; 2. Perret Pietro, della Lazio; 3. Serventi Carlo, della Società Romana di nuoto; 4. Montalboli Lello, id.; 5. Culiò Dante, id.; 6. Niger, della Lazio; 7. Marini, della Romana; 8. Martinetti, id.; 9. Ferri, id.

Il vincitore è stato felicitato per il tempo minimo nel quale ha percorso i km. 5. Moltissimi erano i premi di vari ministeri e dei giornali, la Tribuna e il Messaggero.

A. G. Collari.

*** Domenica scorsa, nel canale della Giudecca a Venezia, seguirono le gare di nuoto indette dalla Società Francesco Querini, gare che riuscirono egregiamente. Ecco i risultati:

Gara sociale, percorso 500 metri. Sei concorrenti: 1. Dante Carniel, 2. Luciano Scolari, 3. Giulio Manizza.

Gara San Marco, per appartenenti a corpi militari e militarizzati. Vi partecipano 35 concorrenti e si formano cinque batterie. Nella finale si disputano il primato tre marinai e tre vigili.

Riesce 1. il marinaio Vincenzo Stampo, 2. il vigile Antonio Codognato, 3. il marinaio Giovanni Tessitore, 4. il marinaio Orazio Pattinelli.

Gara A. Zanirato per giovani dai 12 ai 16 anni: 10 concorrenti, percorso 200 metri: 1. Vitaliano Parisi, 2. Mario Bevilacqua, 3. Amedeo Colesin.

Gara di velocità Venezia, per appartenenti a Società sportive veneziane, percorso 100 metri: 1. Dante Carniel, della Querini, in 1'46"; 2. Corrado Benedetelli, id., in 1'40"; 3. Primo Pittieri, della Palestra Marziale, in 1'50"; 4. Gino Vio, della Costantino Reyer, in 1'54".

*** Pure domenica scorsa numerosa folla ha assistito a Joinville (Parigi) alla gara di nuoto delle sei ore. Ecco i risultati:

1. Paulus (francese), coprendo 15 km. e 100 m.; 2. Cretien (id.), 14 km. e 600 m.; 3. Altieri (italiano), 14 km. e 528 m.; 4. Latimier (franc.), 13 km. e 815 m.; 5. Wolfe (inglese), 13 km.

Seguirono poi: Burgess (belga), Lavogade (francese), Stearne (inglese) e Lafargue. L'italiano Cattaneo abbandonò la corsa al principio della seconda ora, in seguito ad un male sopraggiunto. Egli era al quarto posto ed aveva già fatto 5 km. e 500 metri.

*** Domenica, 18 u. s., con un forte maestrale, il r. n. Cancelli Cesare, socio della Rari Nantes Partenope, stabiliva il record Torre del Greco Napoli in 4, 5' (quattro ore e minuti primi cinque), controllato in tutto il percorso dal Delegato federale della R. N. Partenope, Bayon Hector, che lo seguiva in canoa, e dai signori Gorini Nino e Ceresa Fernando, che lo seguivano in lancia. Il Cancelli non dimostrò alcuna spossatezza né durante il percorso, né all'arrivo, quantunque la forte corrente determi-

minata dal maestrale avrebbe dovuto stancarlo. Egli non si servì di alcun rifornimento, il che torna tutto a sua lode. Egli è pure recordman della traversata Portici-Napoli, chilometri 7,260, in 2, 38', stabilito l'anno scorso.

Il Cancelli è un forte nuotatore, e potrebbe figurare



Callegaris Riccardo, vincitore del campionato studentesco a Savona. (Fot. A. Arnal, Savona).

molto bene nelle riunioni dell'Alta Italia, se non fosse obbligato ad astenersene a cagione dei suoi affari. Pare intenzionato per la futura stagione estiva di stabilire il record Sorrento Napoli, km. 28 circa. Spe-

riamo che pure allora il nostro forte nuotatore compia nel solito splendido modo la sua performance.

*** Le numerose Società ginnastiche di Savona iniziarono giovedì, 15 agosto, lo svolgimento del programma dei vari campionati, colle gare di nuoto, che riuscirono di un esito brillantissimo.

Eccone il risultato:

Gara Campionato studentesco (m. 200): 1. Callegaris Riccardo (2'55"), della Società Ginnastica di Savona; 2. Honner, di Milano; 3. Callegaris Tomaso, della Società Ginnastica di Savona; 4. Tadini, di Milano.

Gara Campionato Mediterraneo (m. 300): — In questa gara dovrebbe figurare primo il forte campione Massa, il quale realmente arrivò primo, ma sbagliò il percorso deviando di forse 10 metri, e non poté essere così classificato; egli era il vincitore della Coppa dell'anno passato. Massa sfidò Boiardo, ma questi non accettò. — 1. Boiardo, di Voltri, premiato con ricchissima Coppa; 2. Loffredo Dionisio, di Savona; 3. Amatore Franco, di Milano; 4. Acquarone Nino, di Savona.

Gara Savona (m. 200): 1. Massa, di Nervi, con grandissimo vantaggio; 2. Loffredo Dionisio, di Savona; 3. Amatore Francesco, di Milano; 4. Acquarone Nino, di Savona.

Nel prossimo numero parleremo dei Campionati italiani disputatisi a Salò, ed ai quali ha assistito il nostro redattore G. Corradino Corradini. (N. d. D.).

L'automobile alle grandi manovre

Nelle attuali grandi manovre per il trasporto dei viveri, a titolo di esperimento, sono utilizzati nove camions automobili pel trasporto della carne fresca al seguito delle truppe; questi camions hanno una velocità da otto a dieci chilometri all'ora. Otto di essi, di fabbrica Fiat, hanno una potenza dai 18 ai 24 cavalli e sono capaci di un carico rispettivamente di 1800 a 3500 chilogrammi. Il nono, della potenza di 30 cavalli e della capacità di carico di 3500 chilogrammi, è della fabbrica Orion.

La Stampa Sportiva ha invitato il noto scrittore colonnello Tragni a volere offrire ai lettori uno dei suoi brillanti articoli sull'impiego dell'automobile nelle grandi manovre.

All'invito, il Tragni rispose subito con un cortese sì, per cui, a manovre ultimate, pubblicheremo l'interessante lavoro del nostro ottimo collaboratore. (N. d. D.).

IPPICA

Vittorie Italiane a Vienna

All'importante cimento ippico di Vienna, corse al trotto, hanno preso parte tutte le più famose Scuderie austriache e di altri paesi. Degli italiani figuravano i soli cavalli Princess Xenia e Weinschott, entrambi del comm. Borgatti, Kirwood di Lamma e Contralto del cav. Rossi. Benché in pochi, gli italiani hanno saputo figurare egregiamente, ed ecco infatti la classifica di questo Campionato (distanza metri 1609, premi per 12.000 corone): 1. Kirwood, di Lamma; 2. Contralto, del cav. Rossi; 3. Brownie Wilton, dei signori Horse-fool e Oscar; 4. Weinschott, del comm. Borgatti. Su quattro classificati, tre cavalli italiani ed i posti migliori.



I concorrenti alla corsa di sei ore a Parigi (domenica 25 agosto).

(Fot. Branger, Parigi).

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

LA MOTOSACOCHE

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

L'A. C. DI MILANO

e il suo spirito organizzatore

Far della storia? A quale scopo? Io, personalmente, ho sempre pensato che la storia (non se l'abbia a male questa vecchia sì, ma non sempre veridica signora) può forse servire alle cose, alle istituzioni ed agli uomini che furono, ma non a quelle cose, a quelle istituzioni ed a quegli uomini che sono ancora e validamente dimostrano di voler essere, per un pezzo ancora, tra gli esseri viventi, e di vita gagliarda, prospera e benefica. Così è dell'Automobile Club di Milano. A che servirebbe che io ne tessessi la storia parlandovi della sua fondazione che data dal 1903, epoca della fusione dell'A. C. Lombardo con l'A. C. Italiano, due piccole forze divise che il grande organismo formarono?

Ed anzi l'A. C. di Milano si può dire già fondato, abbenchè non ufficialmente, sino dagli ultimi mesi del 1902, quando un piccolo gruppo di volenterosi ne gettava le solide basi lavorandovi attorno con la lena e con l'entusiasmo di chi prevede di quanta grandezza dovrà essere nell'avvenire l'opera propria.

A che servirebbe che io vi citassi i nomi dei 44 soci che contribuirono alla fondazione del Club quando la maggior parte di essi (meno i tre defunti Confalonieri nob. Pompeo, Ginami De Licini nobile Renzo e l'indimenticato compianto presidente cav. Massoni Augusto) sono ancora tra i soci più volenterosi e più stimati del Club ora che esso è all'apogeo della estimazione mondiale? Sì, mondiale, ho detto bene. L'Automobile Club di Milano, con uno spirito veramente moderno, con un'altezza di pensiero, con una tenacia senza pari, ha fatto in questi pochi anni, quattro appena dalla sua fondazione, tali rapidi progressi, ha compiuto opere sportive, ed anche fuori del campo sportivo, di tale grande interesse, da assurgere per propria volontà e per propria forza all'altezza ed alla notorietà meritata dei migliori Clubs internazionali. Ed il suo nome è ricercato nelle concioni dei Clubs esteri, è rispettato, ed è onorato.

Milano può ben vantare questo Club tra le sue ottime istituzioni, e se ha qualche esempio da additare per tenacia, per somma di lavoro, per intelligenza dimostrata nel compierlo, eccolo l'esempio, l'Automobile Club di via San Nicolao!

Quale scala ascendente si può ideare migliore di quella costrutta dalle opere compiute da questo Club, che raccoglie nel suo seno i migliori uomini dell'aristocrazia, della finanza, dell'industria lombarda e delle altre regioni d'Italia? Seguiamolo, per quanto lo spazio ce lo concede, a rapidi e brevi passi lungo la sua carriera splendida perchè laboriosa. Troviamo nel 1904, appena nato, appena raccolto le proprie forze iniziali, bandire un concorso turistico di resistenza, che ebbe un successo di premi e di iscritti tale da dare coraggio e speranza per il futuro. Nel 1905 in gennaio una

riuscitissima mobilitazione invernale raccolse un numero insperato di coraggiosi e validi partecipanti e nel maggio stesso anno il Concorso turistico internazionale fu un altro successo meritato per il Club, che ormai aveva inciso il suo nome nel novero dei Clubs organizzatori. Sorvolando sulle opere minori, venendo al 1906, anno in cui si ebbe a lamentare la perdita del cav. Augusto Massoni, l'eccellente uomo e l'ottimo presidente, non abbiano che a citare la Coppa d'Oro, perchè chi ci legge ricordi il grande avvenimento che costituì il migliore successo fin qui ottenuto nelle manifestazioni turistico-automobilistiche italiane. Per trovare qualche cosa di simile bisogna ricorrere alla Coppa Herkomer dei tedeschi. Un'organizzazione così perfetta, per quanto complessa, come quella della Coppa d'oro, fu ed è ancora il vanto del nostro Club, nè vogliamo qui indugiare a ritesserne la storia ed a ridirne le lodi che universalmente e giustamente furono raccolte.

Nello stesso anno fu istituita la benefica autoambulanza, opera altamente degna di una città civile quale Milano, e che vorremmo vedere più generalizzata qui, come imitata altrove.

L'appoggio dato nel 1906 alla scuola degli chauffeurs, istituita nella scuola d'Incoraggiamento Arti e Mestieri, doveva nell'anno 1907 (nel quale ora ci trasportiamo con questi rapidi cenni) tramutarsi in propria e utilissima istituzione di una scuola che è stata veramente modello, e che non tarderà a divenire qualche cosa di più stabile, preludiando a quella scuola di perfezione che l'automobilismo attende e che a Milano si deve fare.

E fermiamoci un po' su quest'anno 1907, che è stato l'anno del gran gesto, quello delle Corse di Brescia che attualmente si svolgono.

La Direzione del Club nel 1907, creata però nel 1906, è così composta:

Presidente onorario: Vittorio Emanuele III di Savoia Re d'Italia;

Consiglio direttivo: presidente, on. comm, Silvio Crespi, deputato al Parlamento;

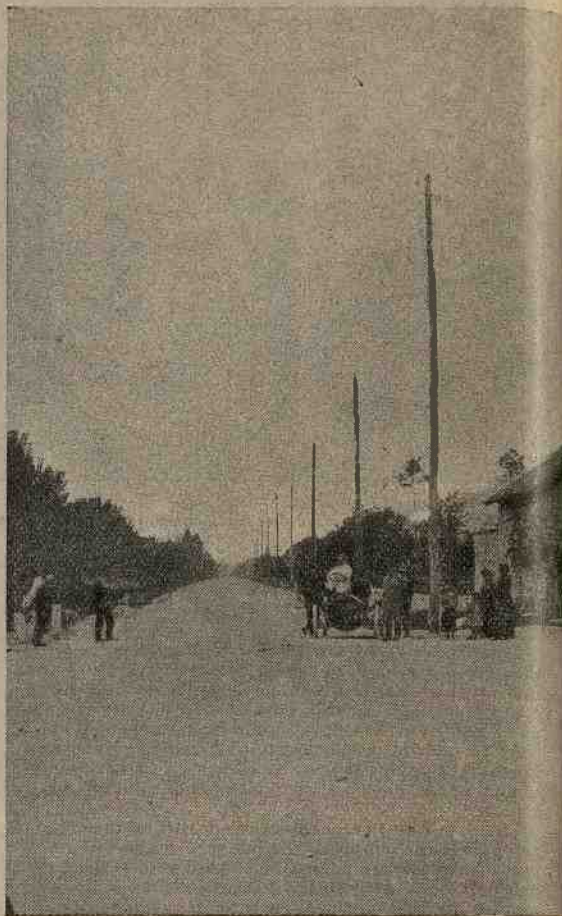
Vice-presidenti: Beaux cav. Leone; Di Soragna march. Camillo;

Fabbre Pietro, segretario generale; Sormani conte Carlo, id.; Negroni Achille, cassiere; Brigatti Luigi, economo; Curletti Giovanni, ispettore; Dal Pozzo nobile Fazio, id.; Conti ing. Ettore, consigliere; Fraschini Oreste, id.; Guastalla dottor Gildo, id.; Johnson comm. Federico, id.; Pirelli dottor Alberto, id.; Stanga march. Ferdinando, id.; Taverna conte Lodovico, id.; Weillschott dottor Aldo, id.

Revisori: Bianchi Edaordo, Fusi Achille, Reinach Ernesto.

Già sul finire del 1906 i membri di essa, ed i soci più appassionati, pensarono di raccogliere l'eredità del Comitato bresciano 1905, e di organizzare per conto del Club quella Coppa Florio, che il Governo nel 1906 aveva obbligato al riposo, negli scaffali dell'Italia detentrica,

Il compito era arduo, nè alcuno di essi si nasose la quantità e qualità di lavoro che si imponeva, ma ad un organismo giovane e forte, pieno di quel santo zelo e di quell'ancor più santo coraggio che degli organismi forti è appunto la migliore prerogativa; tutto ciò sembrò un dovere, ed il dovere fu assunto ed il compito fu portato alla fine.



Sul Circuito Br

Come riuscì l'organizzazione? Per chi c'è stato dentro, come il sottoscritto, sarebbe facile la lode, ma noi vogliamio invece che se c'è meriti da mettere in mostra, essi vengano a fatto compiuto. Giudicherà il pubblico se le corse di Brescia hanno avuto un successo, giudicheranno i tecnici a chi si deve il successo, giudicheranno i soci del Club il valore di esso successo, ed il grande effetto morale ottenuto dall'A. C. di Milano nell'organizzare questa grande Riunione di Brescia.

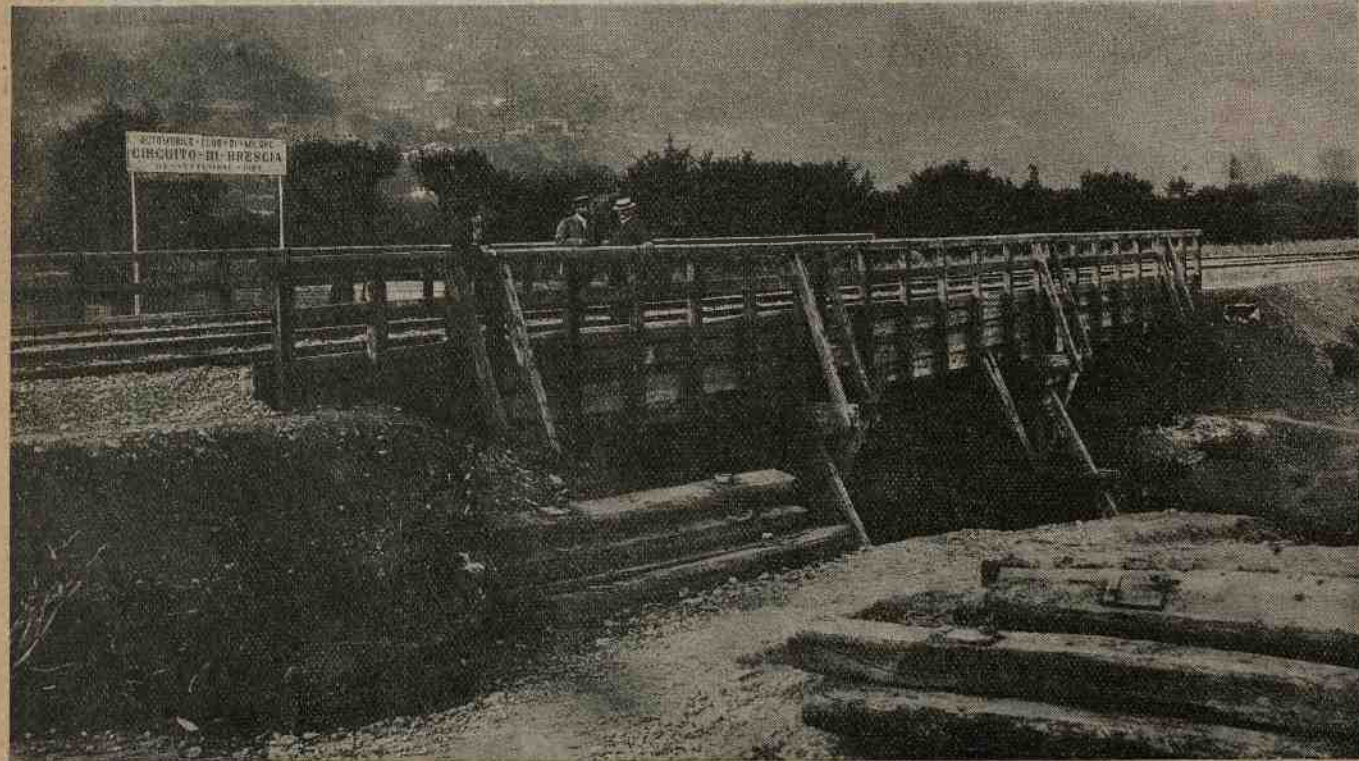
Noi qui vogliamio solo notare, per così dire, i responsabili di quanto si è fatto per questa organizzazione.

La Commissione esecutiva delle Corse di Brescia era ed è formata dei seguenti elementi:

Presidente: marchese Camillo di Soragna;

Membri: Crespi dottor onorevole Silvio, Dal Pozzo nobile Fazio, Guastalla dottor Gildo, Weillschott dott. cavaliere Aldo, Taverna conte Lodovico, Brigatti Luigi, Sormani conte Carlo, Negroni Achille, Oldofredi conte Orazio, Martinoni nob. Camillo, Minetti cav. Enrico, Mercanti rag. cavaliere Arturo, Maggi conte Bernardo, Valotti conte Antonio, Martinengo Villagana conte Leonardo, Averoldi nob. Gerardo, Maggi conte Gaetano, Terzi conte Giuliano Gherarde.

A segretario fu chiamato il sottoscritto. In seno a questa Commissione esecutiva, per ottenere una logica divisione dei lavori, fu nominata una Giunta esecutiva con a presidente il dott. Gildo cav. Guastalla ed a membri i signori: Georges Berteaux, cav. Ar-



Sul Circuito Bresciano. - Il ponte sul sottopassaggio presso Brescia.

(Fot. G. Grandoni - Brescia).

FRERA

MATERIALE PER COSTRUZIONE
BICICLETTE

Manubri - Tubi - Forcellini - Reggisella

Foderi - Teste di forcella

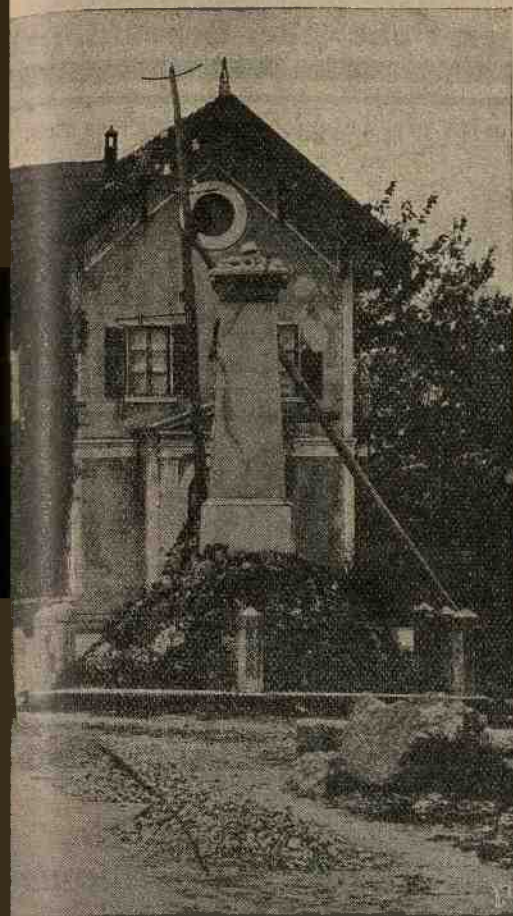
CERCHI S A F (Licenza Opladen)

Domandare schiarimenti alla SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO - Officine in Tradate.

S A F

o Mercanti, cavaliere Enrico Minetti, conte Oldofredi, Sormani conte Carlo, Weillott dottor cav. Aldo.

il nostro compito, il nostro piccolo resoconto non volevamo storico, ma nel quale un po' storia abbiamo per forza dovuto narrare, è ito. Il mondo dello sport e dell'industria dell'automobile giudicheranno di quanto e quale



Tre Ponti. (Fot. G. Grandoni - Brescia).

ore furono gli sforzi fatti da questo ente che una delle migliori e più valide istituzioni che lano possa ed abbia il diritto di vantare.

E che l'A. C. deva sempre prosperare lo dimostra il continuo incremento dei soci, ora circa 500, lmente accentuantesi da obbligare la Direzione la costruzione di un palazzo nuovo e molto più ande del presente, e che è una nuova opera tamente meritoria compiutasi nel 1907, un'opera e ha dimostrato, tra l'altro, di quanta buona olontà e di quale attaccamento al proprio Club ano capaci i soci tutti, che in pochi giorni corirono la spesa occorrente a tale costruzione.

Nelle future annate, quando il Club, resosi mai vigile tutore dello sport automobilistico aliano, ad altre grandi organizzazioni dovrà riggere il suo lavoro, non sarà discaro ricorrere questi brevi cenni, che ne descrivono l'ascesa gnifica.

E sarà questo per noi un largo compenso alla oca fatica fatta nell'averli qui ricordati.

Agosto 1907. Raffaele Perrone.

La riunione di Brescia

Ultime ore di preparazione.

Poche ore ancora ci dividono dal grande avvenimento automobilistico internazionale che chiude osi brillantemente l'annata.

A Brescia l'animazione è al colmo; gli alberghi, case private rigurgitano di forestieri.

E' assicurato l'intervento di S. A. R. I. la Prin-

cipessa Laetitia, che si tratterrà per vari giorni a Brescia e presenzierà anche al ballo di beneficenza organizzato da un comitato di patronesse di Brescia, Milano ed altre città d'Italia e presieduto dalla contessa Valotti.

Altri festeggiamenti si stanno preparando, assicuranti un pieno e meritato successo all'opera solerte della Commissione organizzatrice sorta in seno all'Automobile Club di Milano, l'ente sportivo che dà tanti mirabili segni di vitalità e di tenacia.

Sulla strada dello splendido Circuito, che tutti in Italia ed all'estero hanno giudicato uno dei migliori sinora adattati alle corse di automobili, i lavori sono terminati e rendono il percorso una vera pista.

Le tribune, il palazzo di legno che sorge e sparisce come per incanto, sono al termine, le passerelle sono pure completate; le opere di difesa, che hanno assorbito tanta parte delle spese ingenti fatte dal Club organizzatore, mentre altrove il Governo protettore ha saputo e voluto farle evitare, saranno tutte a posto nell'ora stabilita. Il movimento dei corridori sul Circuito si accentua sempre di più. Ora Brescia li ha raccolti tutti quanti e la cittadinanza fa loro gli onori dovuti, discutendoli, ammirandoli.

L'ordine di partenza, come dal sorteggio avvenuto pochi giorni addietro, sarà il seguente.

Lo diamo per intero col nome dei corridori ufficialmente confermati.

(1° Settembre 1907).

COPPA FLORIO

Ordine di partenza.

	ora
1. A - S. P. A. (Ceirano)	5 31'
2. A - Darracq (Demogeot)	5 31' 30"
3. A - Wolsit (Durlacher)	5 32'
4. A - Rochet-Schneider (Vittori)	5 32' 30"
5. A - Isotta-Fraschini (Trucco)	5 33'
6. A - Itala (Cagno)	5 33' 30"
7. A - Aries (X)	5 34'
8. A - Bianchi (Tomaselli)	5 34' 30"
9. A - Panormitan (cav. Florio)	5 35'
10. A - Brixia-Züst (Maggioni)	5 35' 30"
11. A - Gaggenau (Hieronymus)	5 36'
12. A - Rapid (Gallina)	5 36' 30"
13. A - Junior (Tamagni)	5 37'
14. A - De Luca-Daimler	5 37' 30"
15. A - Eisenach (Schmidt)	5 38'
16. A - Benz (Héméry)	5 38' 30"
1. B - S. P. A. (Venezia)	5 39'
2. B - Darracq - (Walker)	5 39' 30"
3. B - Wolsit (Wild)	5 40'
4. B - Rochet-Schneider (Thieulen)	5 40' 30"
5. B - Isotta-Fraschini (Minoia)	5 41'
6. B - Itala (Fabry)	5 41' 30"
7. B - Aries (X)	5 42'
8. B - Bianchi (Masarati)	5 42' 30"

	ora
10. B - Brixia-Züst (Conti)	5 43'
11. B - Gaggenau (Piccoli)	5 43' 30"
12. B - Rapid (Primavesio)	5 44'
13. B - Junior (Riccioni)	5 44' 30"
14. B - De Luca-Daimler (Pizzagalli)	5 45'
16. B - Benz (R. Harriot)	5 45' 30"
1. C - S. P. A. (Appendino)	5 46'
3. C - Wolsit (Wild)	5 46' 30"
5. C - Isotta-Fraschini (Sorel)	5 47'
6. C - Itala (Fournier)	5 47' 30"
7. C - Aries (X)	5 48'
8. C - Bianchi (Anderloni)	5 48' 30"
10. C - Brixia-Züst (De Martino)	5 49'
11. C - Gaggenau (Comi)	5 49' 30"
12. C - Rapid (Riccardi)	5 50'
13. C - Junior (Brun)	5 50' 30"
14. C - De Luca-Daimler (X)	5 51'
16. C - Benz (Fritz Erle)	5 51' 30"

(2 Settembre 1907).

COPPA DELLA VELOCITÀ

Ordine di partenza.

	ora
1. A - Lorraine-De Diétrich (Duray)	5 31'
2. A - Diatto A. Clément (Buzio)	5 32'
3. A - Itala (Cagno)	5 33'
4. A - Bayard-Clément (Garcet)	5 34'
5. A - Darracq (Walker)	5 35'
6. A - S. P. A. (Ceirano E.)	5 36'
7. A - Brasier (Baras)	5 37'
1. B - Lorraine-De Diétrich (Rougier)	5 38'
3. B - Itala (Fabry)	5 39'
4. B - Bayard-Clément (Alezy)	5 40'
6. B - S. P. A. (Raggio G. B.)	5 41'
7. B - Brasier (Barillier)	5 42'
1. C - Lorraine-De Diétrich (Gabriel)	5 43'
3. C - Itala (Fournier)	5 44'
4. C - Bayard-Clément (Shépard)	4 45'
6. C - S. P. A. (X)	5 46'
7. C - Brasier (Bablot)	5 47'

I REGOLAMENTI

Coppa Florio.

Il regolamento è basato sulla limitazione della cilindrata complessiva del motore, che non può essere maggiore degli 8 litri, ossia, in altre parole, il motore non può nel suo ciclo completo aspirare più di 8 litri di miscela esplosiva formata dall'aria e dai gas di benzina.

La cilindrata dipende dalla corsa del pistone e dal diametro dei cilindri, i costruttori quindi cercano di proporzionare questi due fattori nel modo migliore per ottenere il massimo rendimento del motore, cercando inoltre di aumentare il numero di giri del motore; i motori costruiti per le vetture della Coppa Florio avranno un regime di giri elevato appunto per poter sviluppare una elevata potenza nonostante la cilindrata limitata.



Lungo il Circuito Bresciano.

S. SINIGAGLIA E C.

Casa fondata nel 1880

Studio Tecnico Industriale
TORINO - Via Andrea Doria, 8 - TORINO

Tubi flessibili in metallo

resistenti alle più alte pressioni, per vapore, aria compressa, olii grassi e minerali, gas, acqua.

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

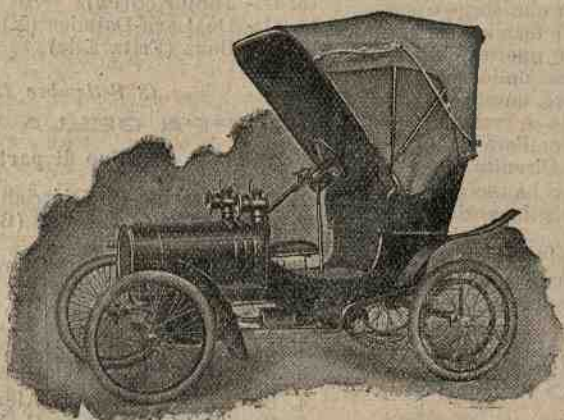
" PERRY "

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

O.T.A.V.

Il Tipo più pratico di
VETTURETTE

Vetturetta
O.T.A.V.
5 1/2 HP
Carrozzeria
Spider
con
"capote",
Prezzo
Lire 2400



SEMPLICE
REGOLARE
ECONOMICA

Officine Türkheimer
per Automobili e Velocipedi

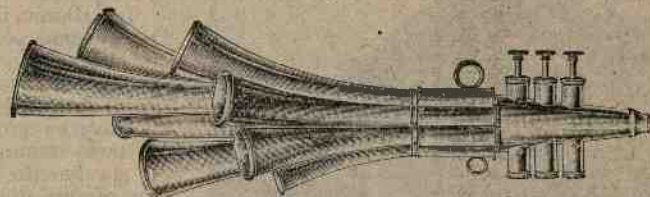
SEDE: MILANO - Via Lambro, 4.

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

Società Anonima
"La CO²"
TORINO
Via Ormea, 34. *per Benzina.*
(Servizio di **Garages, Fabbriche, Depositi, ecc.**)

ELEVATORI
automatici
INESPLODIBILI

Trombe, Segnali, Novità per Automobili in alpaca ed in ottone.



Premiata Fabbrica di Strumenti Musicali **CARLO BRUNO** - TORINO, Via Roma, 8.

CANTIERE NAVALE
NAPOLI
= Spiaggia delle Marinelle = **F.I.T.**

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina
Barche da Canottieri - Yole e Outriggers
Preventivi e Cataloghi gratis.  Telegrammi: **FIT** - Napoli.

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi
Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania
Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione
Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

La Coppa Principe di Piemonte (Km. 219) **Macchine punzonate,**
una strepitosa e completa vittoria della Macchina

MAINO

e Gomme **WOLBER**

Mentre Cunioio arriva splendidamente primo, gli altri tre corridori partiti su Macchina MAINO, Montecucco, Borgarello, Libero, arrivano rispettivamente 3°, 4°, e 6°.

Quattro partiti, Quattro arrivati NEI PRIMI SEI

Anche nel 1906 questa Corsa veniva vinta dal corridore Ceretti, unico partente con Macchina MAINO e Gomme Wolber.

Ditta GIOVANNI MAINO - Alessandria

Si può calcolare che la loro potenza varierà in media dai 70 agli 80 HP.

Inoltre il regolamento prescrive che i telai delle vetture concorrenti abbiano certe misure in modo da renderli atti ai bisogni dell'ordinario turismo e tali da potervi adattare carrozzerie comode.

Nelle corse però gli *chassis* avranno carrozzerie da corsa a due posti.

I rifornimenti tutti di benzina, olio, grassi, gomme, acqua, ecc., sono liberi, ma potranno essere fatti soltanto nei posti di rifornimento assegnati alle case e situati di fronte alle tribune.

Il regolamento della Coppa Florio è nella sua parte essenziale identico a quello della Coppa dell'imperatore, Circuito del Taunus.

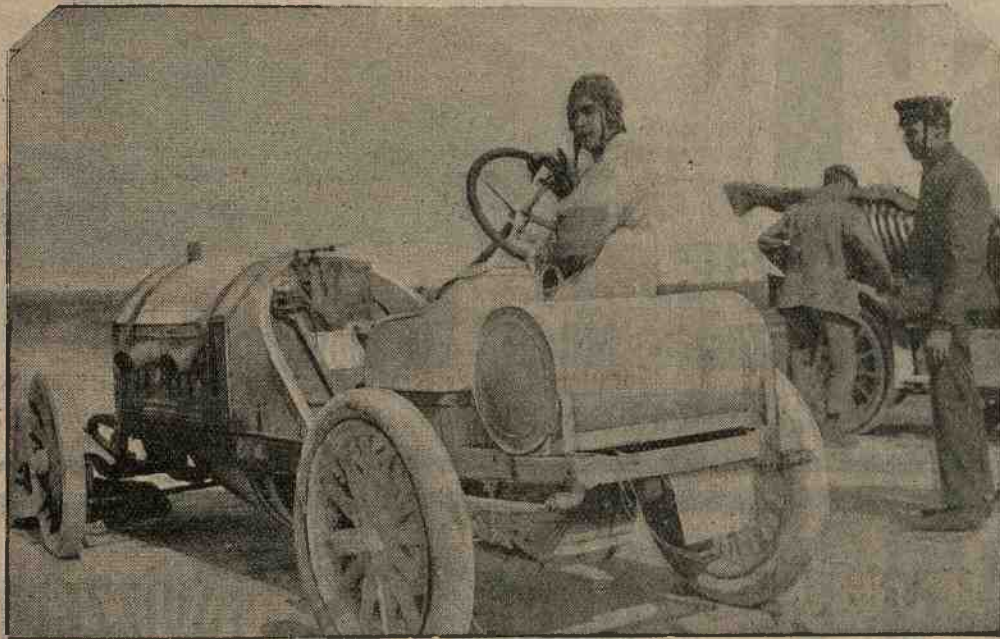
Coppa della velocità.

Regolamento basato sul limite del consumo, fissato in 80 litri di carburante per ogni 100 chilometri di percorso senza alcun'altra condizione o restrizione, essendo il percorso totale delle corse di km. 485.960. Il circuito misura chilometri 60,745, e sarà percorso 8 volte; ogni vettura avrà diritto a 146 litri di carburante.

Speciali recipienti misuratori esatissimi con apparecchi per calcolare e correggere le differenze di dilatazione causate dalle variazioni della temperatura distribuiscono a ciascuna vettura la quantità di carburante che le spetta.

Riempito il serbatoio della vettura il carburante che rimane nel recipiente misuratore vien messo in uno o due fusti che piombati sono posti a disposizione dei concorrenti nei posti di rifornimento sotto la vigilanza di speciali controllori.

I concorrenti non possono rifornirsi di benzina che presso i posti di rifornimento e sotto la vigilanza dei controllori.



Raggio, il vincitore della Coppa Florio nel 1905, su macchina Itala.

Rigorosi provvedimenti sono adottati per impedire che i concorrenti possano provvedersi di benzina all'infuori dei posti di rifornimento e in quantità maggiore di quella loro spettante.

A tal uopo i serbatoi, le tubazioni, ecc., sono di modelli appositamente studiati e costruiti che permettano un facile controllo, ed i tappi dei serbatoi, le congiunzioni della tubazione e tutti gli orifizi che potrebbero servire all'introduzione di benzina, vengono accuratamente chiusi e piombati con speciali sigilli.

Anche in questa corsa tutti i rifornimenti oltre quelli della benzina devono essere fatti soltanto nei posti di rifornimento assegnati alle case e situati di fronte alle tribune.

I rifornimenti all'infuori di quello della benzina sono liberi.

Il regolamento della Coppa Velocità è conforme a quello del Grand Prix dell'Automobile Club di Francia.

In entrambe le corse le operazioni di rifornimento, le riparazioni tutte, ecc., non potranno essere fatte che da coloro che si trovano a bordo delle vetture, ossia dal conduttore e dal suo meccanico.

I due regolamenti diversi nella sostanza e nella forma hanno in comune uno fra i loro principali obiettivi, la limitazione delle potenze dei motori da corsa, potenza che per il passato era andata forse troppo rapidamente crescendo di anno in anno.

La Stampa Sportiva sarà rappresentata alle feste sportive di Brescia dal suo direttore Gustavo Verona.

Nel prossimo numero quindi daremo una esatta relazione illustrata dell'importante riunione.

CORSA AUTOMOBILISTICA DELLE 24 ORE a New York

(Nostra corrispondenza particolare).

Per più di una settimana, enormi manifesti coprivano i muri in questa metropoli. Essi annunziavano la corsa automobilistica delle 24 ore, ed a caratteri cubitali dicevano che ne prendevano parte soltanto i *death daring drivers* (conduttori sfidanti la morte).

A parte la corsa della Coppa Vanderbilt, nessun altro cimento automobilistico ha destato tanto entusiasmo nei Newyorkesi che, favoriti da un tempo insolitamente fresco, accorsero a migliaia alla corsa.

Con un'ora di velocissima ferrovia elettrica si può arrivare dal centro di New York alla riva dell'Oceano Atlantico, attraversando Long Island.

L'ippodromo di Brighton Beach, situato appunto in riva all'Oceano ed in una eccellente posizione, fu trasformato provvisoriamente in pista automobilistica ed in questa ebbe luogo l'importante corsa.

Prendevano parte alla medesima soltanto macchine americane e francesi, e fra i conduttori un solo italiano: Mongini, assistito dal meccanico Santi.

Fra le principali marche si notavano: *Lozier* col conduttore Michener, *Delahaye* con Mongini, *Pilain* con Strang, *Jackson* con Cobe e *Thomas* con Roberts.



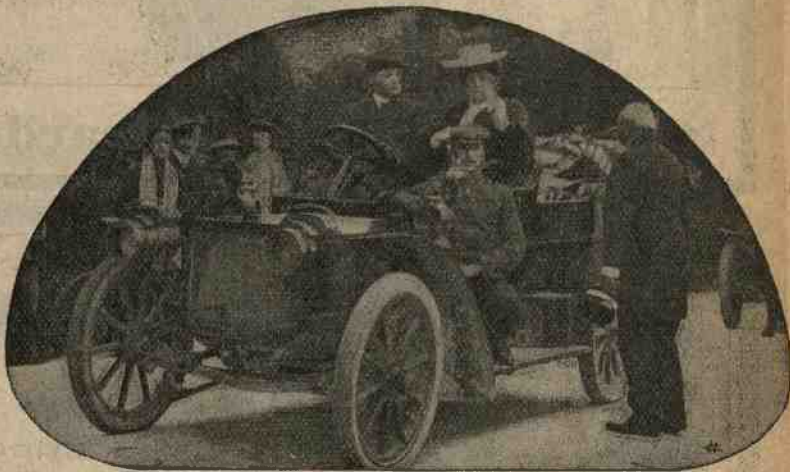
Un concorrente reclama'o. - Felice Nazzaro sarà a Brescia fra gli spettatori un ottimo giudice.

rifornimento di benzina. Il secondo incidente fu della natura del primo, senza però danno dei sonnolenti spettatori.

Verso le 4 del mattino, Strang, con una *Pilain* 60 HP, perdè una ruota, dovuto allo slittamento nella curva e, sorpassando lo steccato, rotolò con la macchina per un pendio di alcuni metri.

Dopo 16 ore di corsa, non restavano in pista che tre macchine, e ad un certo tempo Cobe e Roberts hanno delle velocità vertiginose, impressionanti nelle curve. Dopo le 24 ore precise Roberts, con macchina *Thomas*, vinceva la corsa, coprendo 997 miglia inglesi (1604 km.). Secondo Michener con macchina *Lozier*, coprendo 972 miglia e terzo Cobe con macchina *Jackson*.

E così dopo che i conduttori rischiarono la loro vita temerariamente e misero quella degli spettatori in pericolo, è pure finita questa corsa, inusuale, interessante e dal punto di vista automobilistico, grandiosa. Rag. Francesco Penazzo.

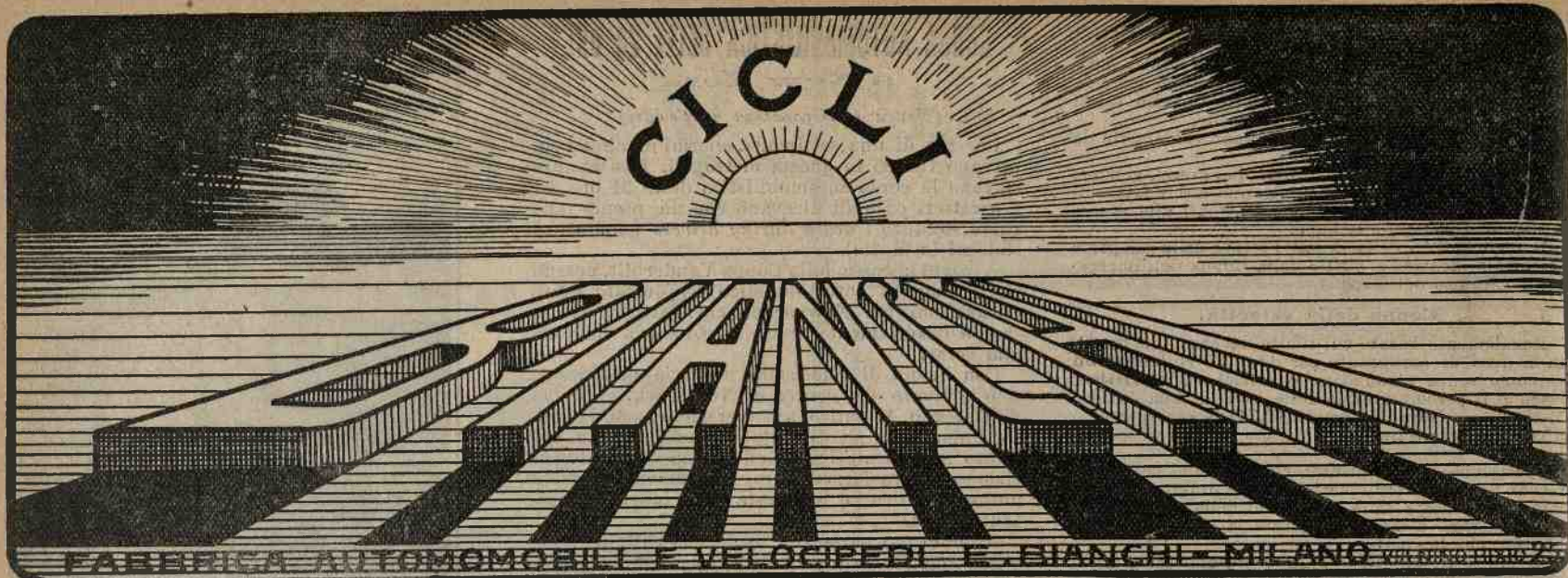


La principessa Laetitia, patrona delle corse di Brescia, sull'automobile del conte Martinoni.



Premlata Fabbrica FARI e FANALI per Automobili
per Carrozze, per Navigazione e Ferrovia
unici costruttori del proiettore originale ad anelli parabolici
Fausto e Pietro CABELLO Fratelli

TORINO - AMMINISTRAZIONE: Piazza Madama Cristina, 7 - Telefono 27-53
OFFICINE: Via Berthollet, 21



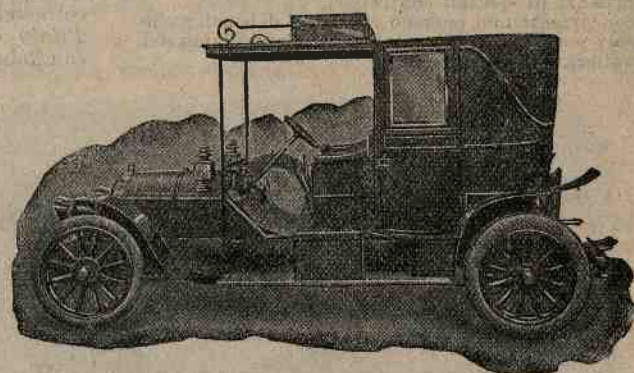
AUTOMOBILI

ZÜST

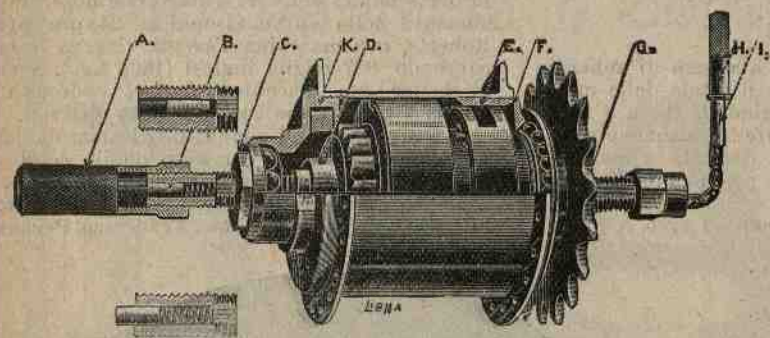
Modelli 1907 - 28-40 e 50-70 HP

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

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



EDOUARD DUBIED & Cie - Couvet 21, (Svizzera)



Fabbrica di pezzi staccati per
Velocipedi - Motocicli - Automobili

Mozzo a ruota libera "EDCO",
TRE Velocità

Presa diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati
Semplice - Solido - Durevole

Rappresentante Generale per l'Italia: **Riccardo Chentrens** - Milano - Via Vincenzo Monti, 14



I PNEUMATICI

METZELER

a superficie rotonda o piatta o con

COPERTURA ANTISLITTANTE "ORANGE"

sono duraturi, elastici ed eleganti al massimo grado
non raggiunto da nessun'altra Marca.

Sino a 50 0/0 di risparmio col loro impiego

Società per Azioni - **METZELER & C.** - MONACO DI RAVIERA

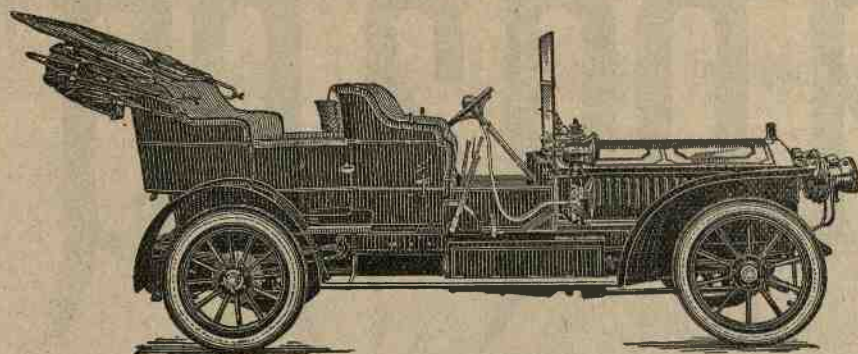
Indirizzare richieste all'Agenzia Italiana con Deposito: **E. HIRSCHGARTNER** - Torino, Corso Oporto, 36 - Telefono 30-22.

SAN GIORGIO

AUTOMOBILI

GENOVA

LICENZE NAPIER



Doppio Phaeton "SAN GIORGIO", da Gran Turismo.

Châssis tipo normale da 60 HP a **SEI CILINDRI**
col quale S. F. Edge copriva ultimamente
2560 KILOMETRI IN 24 ORE
alla velocità media di
106,66 KILOMETRI ALL'ORA

SEI CILINDRI

SEI CILINDRI

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

V. RICHIARDONE e C.

Via Cibrario, 10 - TORINO - Via Cottolengo, 30

Telefono 29-14

Stabilimento Italiano

per le Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili

Rinforzo in Cuoio

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

Fari, Fanali, Cornette e Trombe
della Casa **ARNOLD** di Dresda.

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 Europee ed Americane

Cataloghi e preventivi a richiesta.

Standard

Automobili 14 HP

TORINO

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

FARBRE & GAGLIARDI

Capitale Lire 2.500.000 versato.

Auto-Garages e Depositi in:

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

NAPOLI
Corso Umberto I

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

BOLOGNA
Via Repubblicana, 10

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

MESTRE
(Venezia) - Via 27 Ottobre

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

PADOVA

FIRENZE
Piazza Vittorio Emanuele, 2
Via Castellani

PISA

Agenti per l'Italia:

delle **Automobili:**

Diatto-A. Clément - Torino

Fides (Brasier) - "

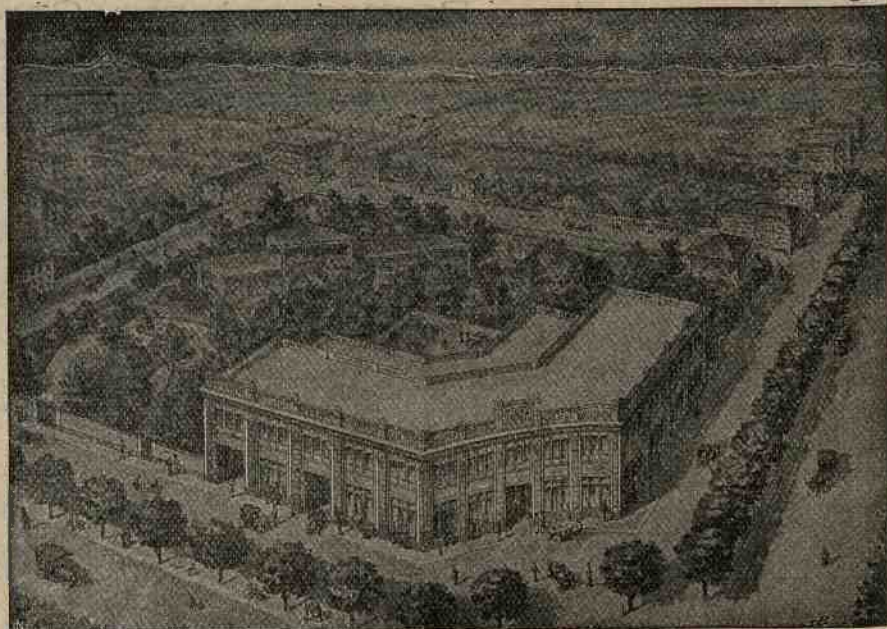
Isotta Fraschini - Milano

Bayard-A Clément - Parigi

Vetturette:

Demeester, 8 HP, 4 cilindri - Parigi

Darracq - "



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