

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varieetà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 6 - Estero L. 9

Un Numero Italia Cent. 10 | Estero .. 15 | Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

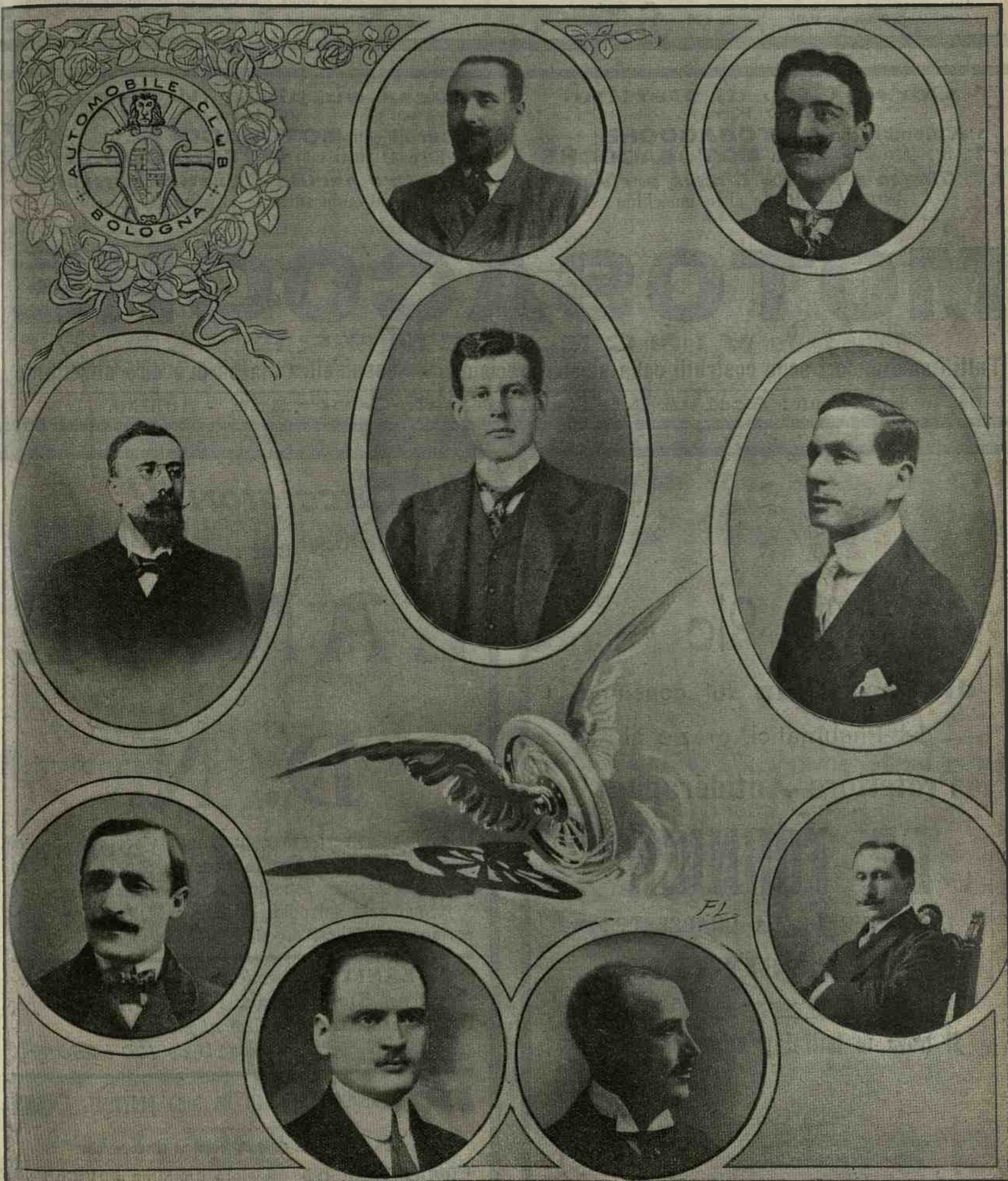
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



I benemeriti organizzatori del Circuito bolognese

In alto, da sinistra a destra: M.se Paolucci, dott. Sanguinetti. Nel centro, da sinistra a destra: Ing. Brunelli, conte Gregorini Bingham, dott. Sassòli.

In basso, da sinistra a destra: Fiorini, Brunetti, Stanzani, conte Isolani.

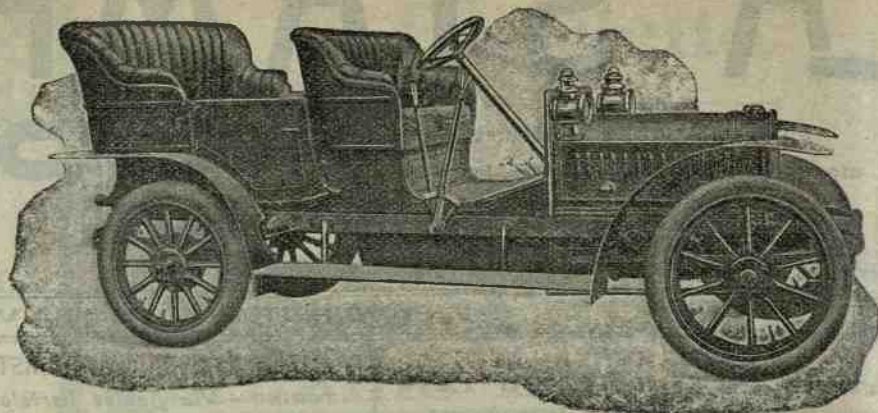
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima	Garages	E. Nagliati	—	Firenze
Id.	Id.	Alessio	—	Torino
Id.	Id.	Id.	—	Roma
Id.	Id.	Id.	—	Napoli
Ricordi Sessa e C.			—	Milano
Ditta Bottacin ved. Roversi			—	Padova
Garage Dario Valensin			—	Genova
Garage E. Gatti			—	Modena
Autogarage			—	Perugia
Auto-Stand Barone Stabile			—	Palermo



DE-DION BOUTON - 12-16 HP - 4 Cilindri 1908
Valvole comandate - Carburatore automatico
Chassis L. 9500

Corsa Giro di Berlino (250 Km.)

1° Colombo con **MOTOSACOCHE**
2°, 3°, 4° e 5° tutti con **MOTOSACOCHE**
Cinque partite - Cinque arrivate
battendo tutte le altre macchine

Corsa su pista di Savona (10 Km.)

1° Lorini con **MOTOSACOCHE** in 9' 33"
2°, 3° e 4° tutti con **MOTOSACOCHE**
Quattro partite - Quattro arrivate
battendo tutte le altre macchine

MOTOSACOCHE

VINCE SEMPRE

Tutti i suoi motori sono costrutti colla stessa precisione - Nessun'altra marca può dire altrettanto

Fabbricante: Società Meccanica Italo-Ginevrina - TORINO.

50 %

di **Economia** sul consumo

dei Pneumatici, grazie al

Protettore Antidérapant

DE FORNIER

7, AVENUE DE LA CHAPELETTE

MARSEILLE

Si trova in tutti i principali Garages.

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:

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

MANIFATTURA PNEUMATICI

Francesco Damiani

Specialità Tubolari da pista e strada.

Riparazioni garantite a Coperture e Camere d'aria d'Automobili.

TORINO - Via Sant'Anselmo, 19 - **TORINO****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.Ancora e sempre la vera Candela **POGNON!**Gran Premio delle Vetture (Dieppe 1908):
Clément-Bayard 1^a arriv. delle vetture Francesi.

Gran Premio delle Vetturine (Dieppe 1908):

1^o, 5^o, 9^o arrivato vetture Delage;2^o e 8^o arrivato vetture Sizaire-Naudin;6^o arrivato vettura Thieulin;

Il 90 Ujo del successo dal 1896 a oggi.

Rappresentante: **D. FILOGAMO & C.** - Via del Mille, 24 - **TORINO.**
Bougie **POGNON** Ltd. - London S. W.**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

S. I. A.Società Internazionale Automobili
Anonima per Azioni**Bologna-Torino**

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA",
di **GINEVRA****Châssis 6 cilindri**

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra

La Domenica della

PEUGEOT

Campionato Piemontese:

1^o Gerbi, Macchina *Maino*, Serie **PEUGEOT**, Gomme **Wolber**.2^o Pesce, Macchina originale **PEUGEOT**, Gomme **Wolber**.

Campionato Ligure:

1^o Mirancelli - 2^o Jacchino, entrambi su **PEUGEOT**, Gomme **Wolber**.

Circuito Bolognese:

1^o Cuniolo, Macchina *Maino*, Serie **PEUGEOT**, Gomme **Wolber**.

Gran Convegno di Susa - Corsa Susa-Torino e ritorno:

1^o Cugno, Macchina *Cugno e Culla*, Serie **PEUGEOT**.CICLISTI! Esaminate la nuova Bicicletta **PEUGEOT** 1908, e i nuovi
tubolari **Wolber** smontabili, poi farete la vostra scelta.Agenzia Generale Italiana **PEUGEOT**:**G. e C. F.lli PICENA****TORINO** - Corso Principe Oddone, 15-17 - **TORINO**Agenzia Italiana Pneumatici **Wolber**:

Piazza Castello, 20

MILANO.

La settimana ippica

Sotto i poco graditi auspici di una giornata piovosa, l'ippodromo di San Siro ha riaperto i suoi battenti per la prima riunione autunnale. Il tempo e la stagione non erano affatto propizi per richiamare nel recinto della Società Lombarda la consueta folla domenicale che ravviva e allietta l'elegante ritrovo: le ferie estive hanno privato di molte conoscenze l'ippodromo di San Siro e il pubblico che presenziò lo svolgersi del programma di domenica scorsa non era davvero numeroso. Lo sport stesso risentì di questo generale languore e solo in due corse riuscì a interessare veramente gli scarsi spettatori. Le prime due prove del programma passarono pressoché inosservate: nel «Premio Ghisolfi» (*steeple-chase*, lire 2000, metri 3000) abbiamo avuto la vittoria di *Tramat*, kg. 75, del signor Giulio Coccia. Il fortuna o figlio di Tantale non ebbe a battere che il solo *San Remo*, giacché *Radium* e *Luino* erano stati posti fuori di combattimento durante il percorso. Nè di maggiore ammirazione riuscì il «Premio Erba» (lire 1200, metri 2400), ove *Kleber II*, kg. 75, montato dal proprietario, signor Max de Rosa, riuscì a riprendere e a battere per due lunghezze *Tokio*, che nell'ultima curva aveva ancora un vantaggio più che significativo.

Il *diapason* dell'interesse cominciò a salire di qualche grado col «Premio Nord» (a vendere, lire 2000, metri 1000): ai migliori specialisti delle corte distanze *Zigane*, kg. 59 (Goddard), *Champlatreux*, kg. 61 (Smith), *Boule de Neige*, kg. 59 (Bartlett), *Carmen*, kg. 57 (Emery), *Pinciana*, kg. 55 1/2 (Blackburn), *Bulma*, kg. 61 (Crickmere), opponevasi la due anni *Palme*, kg. 49 1/2 (Jacobs). Si poteva, quindi, avere una linea di confronto fra la vecchia e la nuova generazione: sebbene la giovane rappresentante non potesse dare soverchio affidamento e per l'unica sfortunata comparsa fatta in primavera, e perché non sorretta dalla fiducia della propria scuderia. Invece *Palme* ha corso onorevolmente: non ha riportato la vittoria, che il premio rimase all'*outsider* *Button*, ma arrivando ad una testa da *Carmen* e *Pinciana*, che quasi facevano *dead-heat* sul traguardo per secondo posto, dimostrò la sua attitudine a galoppare. Su tale linea *Dumizia*, kg. 54 (Jacobs) si imponeva nel «Premio dei Laghi» (lire 2000, metri 1000), riservato ai due anni che non avevano ancora corso.

Non abbiamo scorto nulla di notevole fra i sei inediti scesi a disputare questo premio: la vincitrice *Dumizia*, da Clairon e Miss Snap e perciò sorella piena di *Demetrio*, è ben n.1 tipo che il padre suo imprime alla sua discendenza: ricca di masse muscolari, ben sviluppata, è però lunga di reni ed ossa ha vinto da soggetto veloce e nulla più, resistendo ad un poco convinto attacco di *Tiepolo*, kg. 54 (Crickmere), che sola riuscì ad avvicinare la puledra del principe Doria Pamphilj. E *Tiepolo* una Clairon molto comune, sebbene di linee ampie, che non deve possedere grandi qualità, al pari di *Bellica* — un Arconte in ritardo di sviluppo — e di *Il Gigante* — da Ticket — grande, grosso e molto ordinario.

Faremmo solo qualche eccezione per *Ostina* — da Kadokoi e Corona — che raccolta e ben proporzionata, dovrebbe ben figurare in avvenire e per *Mirza* — da Melanion e Mayotte — ben sviluppata, dalle linee eleganti, ma in arretrato assai di lavoro.

Ripetiamo, quindi, che il campo sceso a disputare il «Premio dei Laghi» non ci ha rivelato alcun cavallo di avvenire: ma le condizioni odierne del turf italiano non permettono un esito diverso a questa prova. I numerosi e ben dotati premi primaverili riservati ai due anni sono un argomento dei più persuasivi per indurre le nostre scuderie a giocare le loro migliori carte, ossia a presentare quegli allievi che promettono di avere delle qualità: e, dal canto suo, la dotazione del «Premio dei Laghi» non è tale da invogliare un proprietario a serbare un suo puledro per questa corsa. Se le condizioni non mutano il «Premio dei Laghi» è destinato ad avere una clientela secondaria e solo per casualità potrà trovarsi qualche puldino di vaglia.

Il *clou* della giornata, l'«*Handicap Monza*» (lire 5000, m. 1600) oltre che riuscire la corsa maggiormente fornita di partenti, fu pure la più interessante. *Veronesa* kg. 50 (G. Rhymes) la più lavorata del lotto, vinse di misura ricompensando il proprietario,

signor Federico Tesio, della mancata stagione primaverile, causa il noto incidente che colpì a Roma la figlia di Melanion e Velika. La vittoria già sembrava assicurata a *Rugiada* kg. 55 (Wright), quando sotto la frusta *Veronesa* riuscì ad assicurarsi lo steccato negli ultimi cento metri.

Sorse allora *Graziella* kg. 49 1/2 (Reid), che da prima non si era impiegata seriamente credendo la corsa vinta dalla compagna di scuderia *Rugiada*: in poche folate essa prese contatto con *Veronesa* e sul passo non era divisa da questa che da una corta incollatura.

Rosetta kg. 56 (Goddard), *Serena* kg. 55 (Jacobs), *Delia* kg. 54 1/2 (Bartlett), *Logopede* kg. 51 (Crickmere), *Pantea* kg. 49 (Emery) non furono mai veramente pericolosi.

Un'altra bella corsa ci offese tre dei quattro partenti nel «Premio del Ministero d'Agricoltura» (lire 2000, metri 2400). Presto eliminato *Sangallo* kg. 62 (Bartlett), ancora molto grosso e che ha bisogno di parecchi galoppi per essere in buona forma, *Ruscello* kg. 56 (Reid), *Bannockburn* kg. 56 (Emery) e *Onorio* kg. 60 1/2 (Jacobs) ci fecero assistere a mille metri assai disputati, ove *Bannockburn*, col suo abituale coraggio che gli valse tanti successi in primavera potè battere sul palo per una corta testa *Ruscello*, in ciò aiutato anche dalla montata energica. Il signor Neri Da Zara non deve essere scontento del suo acquisto, che egli sapeva reclamare in una corsa a vendere: non bello né distinto *Bannockburn* deve unicamente al suo coraggio la qualità che gli permette di aver ragione di avversari, per classe assai migliori di lui.

Domenica scorsa egli batté un *Ruscello*, che seduceva per la sua bella apparenza, e un *Onorio*, che è sempre un cavallo di classe; peccato che il puledro del signor Neri Da Zara non abbia l'iscrizione del *Saint-Leger*, che oggi esso apparirebbe come il candidato avente i migliori titoli per questa corsa: le doti di resistenza e il coraggio da *Bannockburn* ne sedute in alto grado sarebbero più che sufficienti a farne un ne to favorito.

Anche *Ruscello* si è posto in buona luce con questa corsa: affaticato da un lungo viaggio — le ferrovie italiane fecero impiegare quattro giorni per il trasporto da Bologna a Milano al carro che conteneva i cavalli di Razza Volta! — egli non era certo nel pieno possesso dei suoi mezzi; insufficientemente sorretto, *Ruscello* lottò tuttavia con gran coraggio, dimostrando di poter avanzare serie pretese per la bella prova di domenica 6 settembre. E pure *Onorio* merita un cenno: il vecchio *derby-winner* del 1905 è sempre l'elegante cavallo già ammirato negli anni scorsi. Tenuto in riposo durante tutta la primavera, *Onorio* — che usufruisce di ogni discarico — ritenta nuovamente la sorte in vista del Gran Premio del Sempione. Malgrado il poco lavoro fatto egli seppe finire a due sole lunghezze dai suoi vincitori: la prima prova dell'annata dimostra, quindi, che la sua alta qualità è sempre integra e che, se la fortuna non gli è matrigna, può cogliere finalmente quell'alloro pel quale ha combattuto parecchie volte, ma con esito negativo.

Giovanni Galleani.

Giuoco del calcio

Vexata quaestio.

Sotto questo titolo il collega Magni, nel suo roseo periodico, riferisce di una riunione che ebbe luogo la settimana scorsa a Milano, fra i dirigenti dei locali *Football Clubs*.

Fra le opposte tendenze chiamate ad *audiendum verbum* per tentare di addivenire ad un accomodamento sulla *vexata quaestio* della denominazione dei Campionati, il nostro valente collaboratore Galleani si assunse la non facile parte di paciere.

E vi riuscì pienamente.

Dopo animato, ma cortese contraddittorio fra le due parti, l'assemblea si pronunciò propensa ad ac-

cettare un'aggiunta alla denominazione dei Campionati, proposta dall'amico ing. Camperio.

Si tratterebbe di modificare i due nomi come segue: *Campionato Nazionale Italiano*, quello riservato alle squadre pure; *Campionato Federale Italiano*, quello delle squadre miste.

Questa la gran decisione presa ed officiosamente accettata dai *Clubs* intervenuti, gran decisione che già due mesi or sono con lo stesso carattere di officiosità venne modestamente discussa dai *Clubs* di Torino. Nella riunione di Milano si discusse inoltre sull'opportunità o meno di cambiar sede alla Federazione, e si fu di parer contrario... al nostro.

Si espressero quindi voti acciocché il nuovo Consiglio Direttivo della F. I. F. sorta composto di elementi attivi, competenti ed energici.

E si biasimò l'operato, l'insipienza dell'attuale presidenza federale.

Questo il risultato della riunione degli amici di Milano. Per parte nostra ci associamo alla accondiscendenza dei *Clubs* milanesi, e possiamo affermare che la Società di Torino non sono neppure esse contrarie a questo accomodamento.

Non ci troviamo però d'accordo nell'opportunità di lasciare a Milano la presidenza della Federazione, tanto più che ci consta come, fino a poco tempo fa, la maggioranza dei *Clubs* milanesi fosse propensa a mandar via dalla propria città, *pro bono pacis*, l'Ente federale.

Solo mutando continuamente sede all'organismo direttivo del nostro sport, solo successivamente e continuamente ponendo nuovi elementi a contatto con le aspre difficoltà contro le quali deve lottare un Consiglio Direttivo della F. I. F., noi riusciremo ad avere dalla massa dei giocatori una maggiore equanimità di giudizio nell'operato dei propri dirigenti ed una miglior praticità ed opportunismo nella decisione delle questioni delicate.

A Milano la Federazione ha dato buoni frutti, è vero, migliori certo di quanto si sarebbe potuto desiderare da una Presidenza acéfala, e di ciò va data lode completa ed incondizionata all'attissimo segretario federale e a qualche raro consigliere.

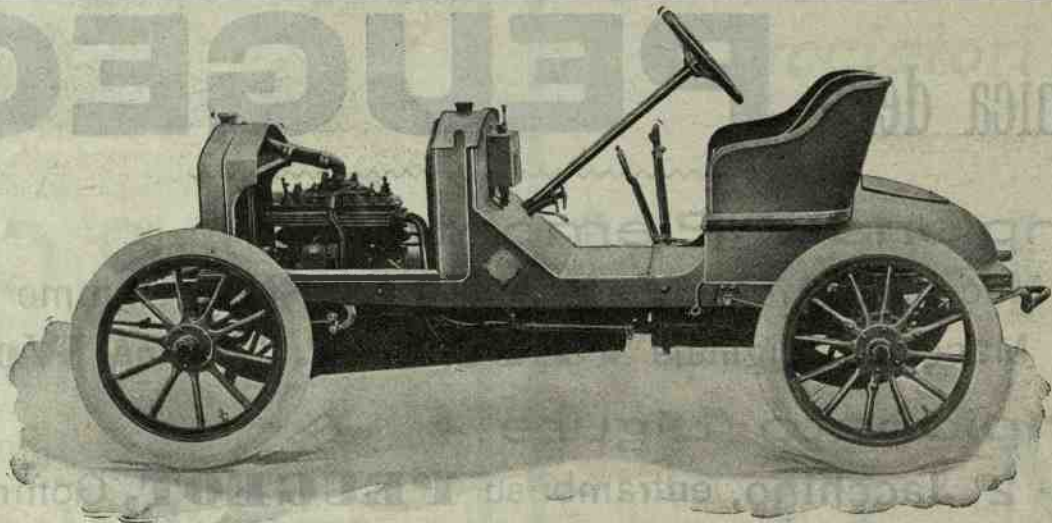
Ma noi siamo d'avviso, per le considerazioni sopra esposte, che ottima cosa sarebbe affidare col prossimo anno la Federazione a qualche altro centro meno passionato e meno turbolento di Milano.

E noi che parliamo non possiamo venir tacciati di campanilismo, perchè fummo appunto noi che cinque o sei anni fa mandammo via da Torino, perchè inattiva, la Federazione.

La questione della scelta di una nuova città è delicata, non ce lo nascondiamo, ma con un pochino di serenità e di accondiscendenza, pel bene di tutti, si può addivenire — anche in questa questione — ad un accomodamento.

L'argomento è indubbiamente importante, e promettiamo di ritornar a trattarlo e sviscerarlo assai presto.

G. C. C.



VETTURETTA

ALCYON

4 cilindri — Magneto — Carrozzeria a 2 posti
Lire 5500

TORINO - Via Volta, 5 - Rappresentanza Generale per l'Italia - Via Volta, 5 - TORINO

Biciclette e Serie ALCYON

TORINO - Via Volta, 5.

MILANO - ALDO OLDI - Via Borgonuovo, 15.

LA COPPA FLORIO

Uomini e macchine di un Grand Prix.

Ho detto in un ultimo numero del successo di organizzazione del Circuito Bolognese; ho parlato quindi dell'ambiente in cui si svolgeranno le gare, ho ricordato gli uomini che hanno partecipato al lavoro di preparazione ed oggi, vigilia del più grande avvenimento automobilistico italiano della stagione, passerò in rivista gli attori della battaglia sportiva.

Seguiamo l'ordine dei partenti nella gara per la Coppa Florio.

Duray. — E' un assiduo dei Circuiti italiani, assieme alla celebre marca francese che da pa-



Il cav. Vincenzo Florio.

recchi anni egli rappresenta. Secondo, battuto da Baggio (Italia), nella prima Coppa Florio del 1905 a Brescia, Duray ha vinto nel 1906 il Circuito delle Ardennes nel Belgio e nel 1907 la corsa Mosca Pietroburgo. L'anno scorso nella Coppa della velocità a Brescia dovette ritirarsi quando aveva il comando della corsa, dopo il quinto giro, per incendio della benzina, e quest'anno non ha agurato a Dieppe.

Gandermann. — Era meccanico sulla stessa vettura della quale assume il volante di comando. Si tratta dunque di una promozione. Gandermann è appunto da oggi che comincia la sua storia.

Demogeot si è messo in luce come guidatore accorto ed abilissimo l'anno scorso a Brescia nella Coppa della velocità e la *Darracq* è stata la marca che lo ha lanciato. Oggi ritorna in Italia con altra macchina, una *Mors*.

Egli l'anno scorso si piazzò buon secondo dietro Cagno (Italia) a Brescia, e quest'anno su una *Darracq* ha pure fornito un'ottima corsa e finito mai bene al secondo posto, battuto soltanto negli ultimi chilometri da Hémé y, su *Benz*, nella lunga corsa su strada Mosca-Pietroburgo.



Coppa Ravà Sforzi per la seconda giornata di corse. (Fot. A. Premi - Mantova).

Lancia. — Chi non lo conosce? Egli è il corridore più veloce.

Nella prima corsa del Grand Prix del 1906, perseguitato dalla sua proverbiale sfortuna, riusciva quinto. Nella stessa dell'anno scorso, 6.0 al primo giro, Lancia era 3.0 al secondo, rimase 2.0 fino al sesto giro e rimaneva malagurata in panna a 15 chilometri dal traguardo.

Nella Targa Florio di quest'anno è riuscito secondo.

Gabriel. — Prese parte nella corsa al Tannus, al Grand Prix del 1907 e alla Coppa Florio 1907 su una *Lorraine De Dietrich*.

Cagno. — Ha sempre preferito la *Fiat*, oggi invece guida una vettura *Italia*.

La performance di Cagno nella Coppa di velocità lo scorso anno a Brescia fu addirittura meravigliosa. La mala sorte lo mise a ben dura prova sul principio. Si lanciò alla caccia di Duray e dopo un disperato inseguimento di cinque giri lo raggiunse e al settimo passò primo con una media di 105,265 chilometri all'ora.

Minola. — Italiano assai noto e stimato come corridore. L'anno scorso vinse la Coppa Florio su una *Isotta-Fraschini*. Nel Grand Prix di Francia dello scorso luglio corse con una *Lorraine* e al secondo giro era quarto subito dopo a Lanstenschlager.

Faroux. — E' il più autorevole e competente... redattore automobilistico dell'*Auto* di Parigi. I suoi ponderati e dotti articoli, come pure i suoi splendidi resoconti delle maggiori prove e avvenimenti automobilistici, sono sempre letti avidamente.

Egli talvolta da critico diventa attore e abbandona la penna del pubblicista per mettersi al



La Coppa Florio.

volante e fare il suo debutto di conduttore su una *Motobloc*.

Gareet. — Nel 1907 a Dieppe fu classificato ottavo e conduceva una *Bayard-Clément* e nel 1908 nella stessa corsa era al volante di una *Motobloc*.

Nazzaro. — Occorre presentarlo?

E' senza dubbio l'astro maggiore dei campioni del volante; quegli che può veramente chiamarsi campione internazionale, poichè il suo nome è stato salutato vincitore dappertutto, al Circuito delle Madonie in Sicilia, in Germania, a Homburg e in Francia a Dieppe.

Hautvast. — Si distinse molto a Homburg. A Dieppe coprse però un km. dei più veloci (completamente lanciato s'intende e in linea retta), perchè il cronometro segnò per esso 21 secondi e 2/5 che rappresentano 168 km. e 224 all'ora.

Fonrrier. — E' un antico campione ciclista che, passando dalla motocicletta all'automobile, scrisse il suo nome nel libro dei vincitori.

Nel 1901 vinse la grande corsa Parigi-Berlino con una *Mors* e aveva già vinto la Parigi-Bordeaux.

Trucco. — E' fra i più anziani dei corridori, nel maggio scorso vinse la Targa Florio su una *Isotta-Fraschini*, impiegando ore 7.49' e 26". Egli ha pure vinto il record dei 10 km. a Padova.

London. — Non è un nome nuovo per chi segue il movimento sportivo. E' audace, meccanico eccellente e da lui molte cose si aspetta la Casa *Mors*.

Wagner. — Dacchè la *Darracq* sciolse la sua *équipe* Wagner passò alle dipendenze della *Fiat*. Così debuttò l'anno scorso sul circuito americano.

Quest'anno su lo stesso circuito, partito quarantesimo, Wagner nel primo giro si piazza quinto in 37' 13"; al terzo giro raggiunge Nazzaro e si mette primo, ma dopo venti chilometri è costretto ad abbandonare la corsa.



La targa dell'Automobile Club di Bologna.

Fitz Schepard. — E' un americano del Nord che ha partecipato al Grand Prix di Francia nel 1907 classificandosi nono. Egli è il conduttore *gentleman* più follemente audace che si conosca.

v. g.

Per la sicurezza del Circuito

Mancata la truppa, venuta meno anche la partecipazione ufficiale dei volontari ciclisti e automobilisti, il dottor Sanguinetti ha potuto mettere insieme un piccolo esercito di 700 persone fra pompieri, guardie campestri e forestali, cantonieri. A questi si aggiungeranno 85 volontari ciclisti e automobilisti di Sondrio, 80 di Casalbuttano, 6 di Parma e forse 150 di Ancona. A tutti questi buonissimi elementi di ordine si aggiungeranno 800 fra guardie e carabinieri, che con la loro autorità aiuteranno di molto l'opera dei volontari.

Alla Croce Rossa, come fu altra volta detto, è affidato questo importantissimo servizio. La Commissione direttrice di esso è composta del comm. Antonio Modoni, presidente del Sotto-comitato regionale, del comm. dott. G. Franceschini, a cui fu affidata la formazione dei posti di soccorso e la distribuzione del personale sanitario, del dottor cav. Giuseppe Mendini, che vi ha disposto il materiale, e del sotto-tenente commissario della Croce Rossa, Carlo Cuccoli. Vi rappresenta l'Automobile-Club Bolognese il conte Gualtiero Isolani ed il capitano Giovanni Hesse.

La detta Commissione ci fa noto che tutti gli ufficiali medici della Croce Rossa, in numero di 86, destinati a tale servizio, dovranno trovarsi alle ore 4 del giorno 6 nei loro posti di soccorso, e che gli uomini di truppa, in numero di 66, e tutto il materiale, consistente in casse di medicature, medicinali, balle, vi sarà alle ore 15 del giorno 4 settembre. Gli

ufficiali medici porteranno la stelletta del loro grado ed il bracciale della convenzione di Ginevra, i militi vestiranno la divisa dell'associazione. I posti di soccorso, che sono 22, si troveranno per telegrafo e telefono in diretto rapporto colla detta Commissione che risiederà al traguardo, alla quale dovranno segnalare anche il più piccolo infortunio che malaguratamente occorresse. Vi saranno anche delle staffette telegrafiche e ciclistiche, scaglionate lungo il Circuito e distinte con bracciale verde, che metteranno in comunicazione fra di loro i diversi posti di soccorso per ogni reciproco bisogno.

I posti di soccorso sono contrassegnati colla bandiera della Croce Rossa, e le tende con questa e colla bandiera nazionale.

CORRISPONDENZA

Cogliari. — Paglietti. Grazie. Nel prossimo num. **Padova.** — Mario Bortolozzo. Idem.

Mantova. — L. G. Si rivolga alla ditta Branger, rue Cambon, 5. Parigi.

Morza. — Meroni. Abbia pazienza, per il momento ci manca lo spazio per le notizie.

Porto Maurizio. — O. Mangini. Nel prossimo numero.

Termini Imerese. — G. Caruso. Sì nel prossimo numero.

Erba. — S. Alquati. Quanto prima.

Agropoli (Salerno). — Vito Morra. Ricevuto, al più presto.



AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



Cagno (Italia)



Fournier (Italia)



Piacenza (Italia)



Gabriel (Bayard-Clément)



Hautvast (Bayard-Clément)

LA COPPA FLORIO

La prova d'ieri e quella d'oggi. Nel 1905, 1° Raggio (Italia); 1906, la corsa non si disputò; 1907, 1° Minoia (Isotta-Fraschini).

Bologna e il suo Circuito automobilistico

Alla vigilia. Spunti e appunti.

Questa magnifica e classica via Emilia, che fu un giorno percorsa dalle legioni romane e che oggi è posta maestosa d'una delle più grandi riunioni automobilistiche internazionali dell'annata, è un contrasto superbo fra l'antica e la moderna potenza di questo popolo nostro, non ingiustamente chiamato popolo di quiriti.

Superstite ai secoli questa costruzione romana presta ora il suo solido dorso alla più completa estrinsecazione del genio e della tecnica latina, offre la sua amplissima e ben conservata pista alle battaglie moderne, non meno gloriose, ma meno cruente di quelle che fecero di Roma la *caput mundi*.

Ed ora... basta retorica! Veniamo al concreto.

Bologna la grassa, la pacifica, è scossa da un fremito nuovo di vita febbrile. Le sue strade, pressochè tutte anguste, sono percorse da una folla varia di forestieri e di provinciali, sono messe a subbuglio dallo scoppiettare, dal rombare intermittente, di macchine d'ogni potenzialità che svolgono la velocità vertiginosa dei loro HP con boati, crepitii, scoppi di varia forza e durata, accompagnati da suoni rauchi di trombe e da voci concitate.

E lo spettacolo solito delle città che han dato un circuito ad una grande riunione automobilistica. E' lo spettacolo ripetuto di Di-ppe e di Brescia. Di differenza, nella parte coreografica, con la riunione di Brescia dell'anno scorso non v'è che la parte, dirò così, acustica.

Mi spiego. A Brescia l'anno scorso il clangore predominante era quello delle cornette a quattro tasti. E a la moda. Quest'anno invece niente *quattro tasti*, ma trombe, tromboui, o niente addirittura.

Inoltre nulla di quella severità nelle disposizioni, di quella intransigenza che fu appannaggio degli organizzatori bresciani. Ma più cordialità, più affabilità, più... familiarità.

Il popolo bolognese è un gran popolo simpatico!

Intanto all'Automobile Club, o meglio alla sua sede di via Barberia, ferve alacre e ordinato il lavoro, e s'impartono regolari le ultime disposi-

zioni, merito speciale questo dell'infaticabile ingegnere Sangiulietti.

Sul circuito il *goudronage* è pressochè ultimato. Manca ancora un tratto di circa 6 km. sulla strada della Muzza che sarà ultimato entro oggi, e poi anche quest'ultima importantissima operazione dell'incatramatura stradale potrà dirsi egregiamente completata.

A proposito della strada della Muzza non vi nascondo l'impressione suscitata dalla sua ristrettezza.

Due macchine spinte a grande velocità ed inseguentisi non avrebbero possibilità di sorpassarsi.

V'è però di buono un corso d'acqua che costeggia questa strada, e cioè il canale Limpido, che al caso potrebbe servire di cuscinetto alle capriole dei male esperti o temerari corridori che scartassero dal tracciato ufficiale del Circuito!

Lungo i cinque o sei paesi prospicienti sul per-

d'ordine lungo al Circuito. Ciascun sbocco, strada, sentiero, cancello, porta sul percorso, venne progressivamente numerato, e ad ogni numero resteranno di guardia, in permanenza dall'inizio al termine delle corse, i commissari appositamente nominati, scelti e preposti.

Ogni commissario avrà un numero corrispondente a quello dello sbocco al quale venne preposto, con ordini severissimi di non transigere, per nessun motivo, alla consegna.

In tal modo e coll'aiuto dei volontari ciclisti e di altre associazioni sportive, il servizio d'ordine non mancherà, come già dissi, di riuscire completo e perfetto.

Intanto i corridori hanno provato il percorso in lungo e in largo e si sono mostrati molto soddisfatti di esso.

E' parere generale che data la nessuna e poca

asperità del percorso — se si toglie il sottopassaggio della Muzza, la curva di Castelfranco e le tre buche, ma ampie svolte dopo San Giovanni in Persiceto — la maggioranza dei concorrenti non avrà che a cambiare una sola volta, per precauzione, i pneumatici, a metà percorso, nell'occasione del rifornimento di benzina ed olio. Onde certamente si potrà raggiungere nella prima giornata una media oraria di almeno 120 km.

Per conto mio, gentilmente ospitato a bordo della potente 60 HP Spa

del dottor M. Sassoli, squisito gentiluomo e abilissimo guidatore, nonché vice-presidente dell'Automobile Club di Bologna, ho provato io pure il Circuito e ho percorso un discreto numero di chilometri, con un braccio nervosamente serrato alla spalliera della macchina ed un cronometro nella mano libera, a 110 all'ora! Cronometrai infatti 35.33 e 31 secondi sul chilometro.

E tutto questo per voi, lettori della *Stampa Sportiva*? Vi par poco?

Ed ora, come conclusione a queste note affrettate, buttate giù al Caffè San Pietro, ritrovo elegante e comune a tutti i grandi corridori e dirigenti dell'A. C. B., mentre i re, principi e il del volante intrecciano i loro frizzi e scoppiano le loro risa rumorose e gioconde come alla vigilia d'una *soirée*, dovrei tentare un pronostico per le due giornate. Come fare? Troppi sono i coefficienti



Lancia (Fiat)



N. zoro (Fiat)



Wagner (Fiat)

corso si vanno intanto erigendo, per speculazione privata, vaste tribune in legno. Le tribune ufficiali, quelle sul tragnardo, qualche chilometro prima del ponte sul Lavino, splendida costruzione in calcestruzzo attuata dalla ditta Marchello, sono una copia conforme di quelle di Brescia, e cioè comode e spaziose. Il quadro dei tempi è l'identico di quello di Di-ppe.

A destra del grande quadro dei tempi vennero disposte una ventina di vaste cabine — posto di rifornimento — ed a sinistra la cabina del cronometrista confinante con la tribuna della stampa, che mi parve un po' ristretta, considerando che nei giorni di corsa i giornalisti si improvvisano e si moltiplicano in modo sintomatico!

Una buona disposizione presa dagli organizzatori bolognesi consiste poi nell'aver provveduto in modo più che encomiabile e meticoloso al servizio



Duray (De Diétrich)



Minoia (De Diétrich)



Trucco (De D.étrich)



Landon (Mors)



Garcet (Mors)

CICLI FRERA

I PIÙ RINOMATI PER
SCORREVOLEZZA — ELEGANZA
ROBUSTEZZA — ECONOMIA
SOCIETÀ ANONIMA "FRERA" MILANO



I concorrenti alla Targa Bologna. — Pizzagalli su Italia.

per toccare la vittoria, da poter fare affidamento su di un unico nome, su di un campione preconizzato. In ogni modo se vogliamo tentare ascolatemi. Ponete i nomi dei singoli concorrenti in un'urna. Rigitateli ben bene. Tirate su uno dei biglietti imbussolati. Leggete il nome che vi sta scritto e... attendete il giorno della prova.

Se avrete indovinato, il mio suggerimento sarà stato ottimo; in caso contrario, avrò avuto egualmente ragione io... che non volli dar preferenze e fare lo jettatore!

Bologna, 31 agosto.

G. C. Corradini.

La crisi sportivo-automobilistica

È una vera crisi questa che attraversiamo nello sport dell'automobile, o è un fenomeno, diciamo così, di passaggio?

Io propendo nel credere che sia un fenomeno di passaggio dovuto alla stessa strapotenza con la quale l'automobilismo si è sviluppato senza avere quel medio stato di sviluppo appunto, ma saltando repentinamente dalla nascita alla piena fioritura.

L'automobilismo nella storia del progresso, e però delle invenzioni ed applicazioni umane, ha avuto la fortuna (così finora bisogna giudicarla) di non dovere attendere alla porta, ma di penetrare vittorioso, trionfante nella vita, senza quasi trovare ostacoli, portando seco quel giovanile, ma forte entusiasmo che è vittoria, che è salda vittoria.

Ecco perchè ad ogni momento, quando noi non troviamo quell'entusiasmo così caldo, come ci eravamo abituati a trovare, ci spaventiamo, e fuor di proposito il più delle volte, anzi quasi sempre, gridiamo alla crisi, e ci attendiamo chissà quali disastri, mentre tutto ciò non è che un fenomeno uguale a quello di tutte le altre industrie forti e rigogliose.

Noi vogliamo, s'intende, qui parlare di fabbriche che si chiudono, di ginocchi di borsa che vanno a male, di industriali improvvisati che passano dall'automobile alla fabbrica di mattoni, ma bensì intendiamo parlare dell'automobilismo in generale, il quale non è in crisi, ma in continuo progresso, perchè malgrado non sembri, esso penetra sempre più negli usi dei popoli, e le sue applicazioni aumentano e trovano fautori entusiasti, allargandosi così la cerchia di quelli che in esso hanno trovato un vero segno e strumento di sicuro progresso.

Ma, mi si dice, come volete voi non discorrere di crisi se le corse cominciano a non trovare concorrenti, se le esposizioni diminuiscono di numero,

se le manifestazioni sportive non più sono accolte con quell'entusiasmo che una volta era fuor di, ed era quindi fonte di studi, di miglioramenti, e rappresentava il mezzo più potente per una propaganda larga e persuasiva?

Risponderò con calma e riportandomi ad uguali fenomeni avvenuti per altri rami dello sport. Il diminuire di numero delle corse ippiche e delle mostre equine ha forse indicato il morire o almeno il diminuire dell'uso del cavallo? La bicicletta è caduta forse dall'uso comune solo perchè parecchi velodromi hanno chiuso i loro battenti, e nelle mostre essa non figura che per la minima parte, da vera e propria Cenerentola?

No. Lo sport del cavallo, della bicicletta, attraversano forse (dico forse perchè il capriccio potrebbe spingere l'umanità sportiva a rimuovere con più calore gli entusiasmi passati) in questo momento un periodo di calma, ma l'uso pratico dell'uno e dell'altro non è per nulla diminuito, anzi se ne è avvantaggiato. E chi non credesse a ciò, non ha che a sfogliare i registri delle tasse municipali e vedrà l'incremento continuo, incessante, mai arrestatosi.

Dunque, dove è questa benedetta crisi dell'automobile? Anzi la volendola considerare dal solo lato sportivo, perchè a quella industriale non credo affatto (potendo, come è, nella massima parte dei casi, essere causata dagli stessi industriali che si fossilizzano in una produzione e non guardano avanti), possiamo lo stesso crederla un semplice fenomeno di passaggio, dovuto a tante cause, tra le quali io metto come principale quella dei regolamenti delle gare.

Le Case costruttrici si lamentano delle gravi

spese che devono sostenere per partecipare alle corse. Esse dicono, e non sempre a torto certamente: Noi dobbiamo preparare delle macchine speciali che difficilmente si rivendono, dobbiamo sostenere le forti spese d'ingaggio dei migliori guidatori, quelle di trasporto da un punto all'altro del mondo, e tutto ciò, unito alle gravi spese delle mostre annuali, ci impedisce il ribasso nei prezzi di vendita e per conseguenza ci fa diminuire il numero di compratori.

Dato il fatto di questo ragionamento, il quale, mi pare, non fa troppe grinze, quale sarebbe la via che dovrebbero seguire le Commissioni organizzatrici?

Una sola via semplicissima. Semplificare, modernizzare i regolamenti, ottenere una forte diminuzione nelle spese di organizzazioni di corse (spese le quali non sempre sono di una vera ed assoluta necessità) e riversare questa economia sulle Case costruttrici, offrendo magari dei premi (dei quali ora non so perchè si è persa l'abitudine), in modo da sollevare in parte delle gravi spese almeno quelle che vincono, e trasformare completamente i programmi rinnovandoli nelle parti più essenziali, offrendo ugualmente uno spettacolo emozionante, piacevole al pubblico e d'altra parte facilitando la partecipazione a Case grandi e piccole ed anche ai proprietari di macchine.

Perchè queste benedette corse *gentlemen* non le si attuano quasi mai?

Ecco un punto ancora da studiare bene, da non abbandonare. Nello sport automobilistico bisogna, come in quello ippico, apportare delle varianti, offrire un programma a numeri diversi, bisogna insomma radicalmente studiare la questione, e cercare di risolvere questa crisi sportiva che per me, ripeto, è un fenomeno passeggero, uguale a quelli che hanno sostenuto l'ippica, il ciclismo; che sosterrà l'aeronautica, e che è non arrestato, ma sotto momentanea di chi lavora troppo affannosamente, troppo intensamente e che giunto ad un certo limite si arresta per riprendere lena, per guardare quanto ha fatto, e per cercare a trovare quella nuova via che lo spinga al fatale andare del progresso nelle cose buone, utili, necessarie all'umanità.

Ed è così per l'automobilismo: non crisi, ma un breve arresto. Ora guardiamo quanto si è fatto, raccogliamoci e cerchiamo la via per l'avvenire.

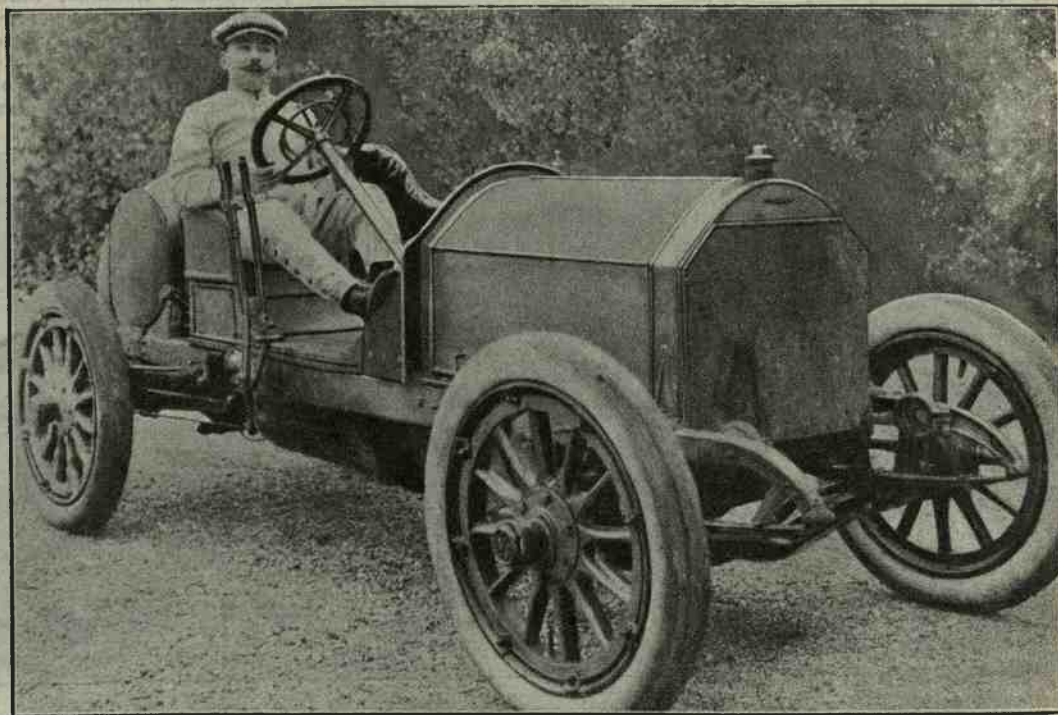
Napoli, 1908.

Raffaele Perrone.

Nel mondo commerciale sportivo

Telegrafano da Parigi che nella Corsa internazionale automobilistica al Monte Calvario, nella categoria vetture 140/150 di ale-aggio, è giunta prima una robustissima *Itala*, impiegando 62 secondi. Il risultato è stato meraviglioso e freneticamente applaudito.

Presso Udine una leggera e veloce vetturina *Lancia* ha superato la difficilissima Cima Sappada, ritenuta da molti inarivabile a veicoli. Essa era pilotata dai signori Merelli e Pontoni, e furono a loro volta complimentati per un successo mai raggiunto da altri.



I concorrenti alla Targa Bologna. — Piccoli su Spa.



**NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS".**

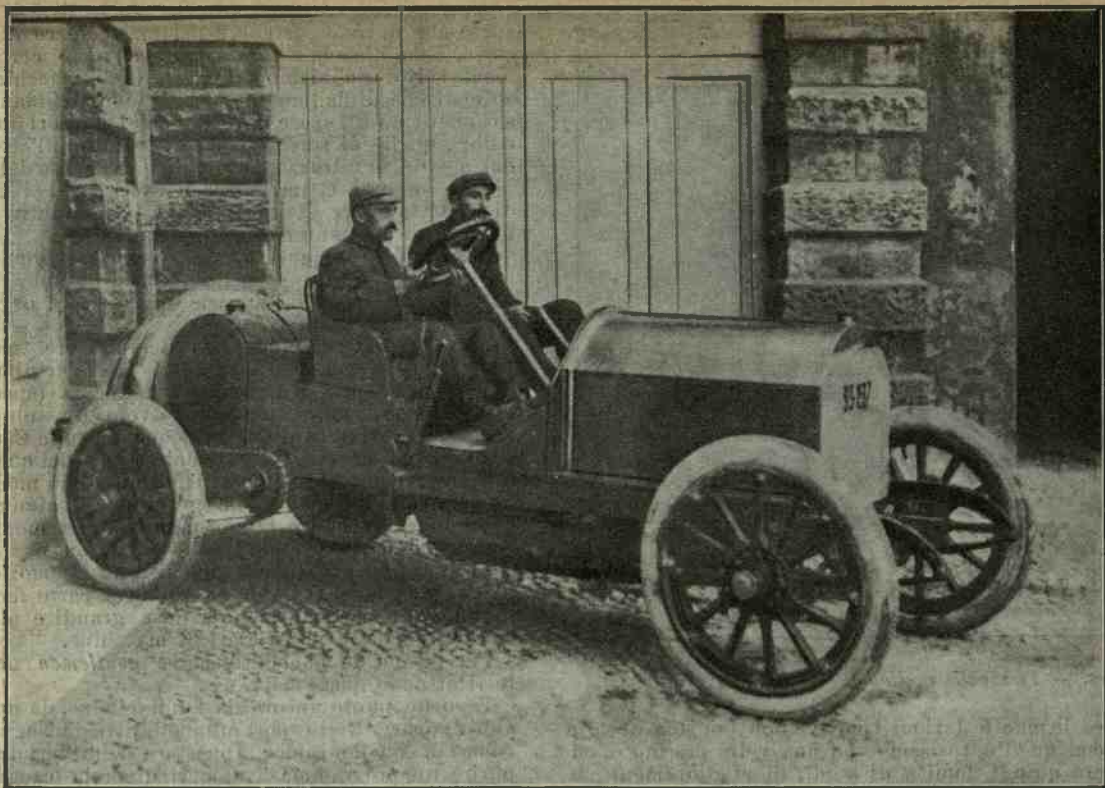
CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL-
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

"The Pearl,"

Marea depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

Vendita esclusiva: Bozzi, Durando e C. • Milano • Corso Genova, 9.



I concorrenti alla 2ª giornata. — Vascari Roberto (meccanico Rossi), al volante della vettura Fiat del comm. Valentini Luigi di Mantova.

Un Volo col giornalista corridore

Me l'aveva promesso:

— Domattina venite e noi faremo il Circuito. Confesso francamente che quando mi son seduto al suo fianco il cuore mi batteva forte, forte. Lotin, il meccanico, mette in marcia il motore e: — Buon viaggio! — mi grida in italiano infrancesato, sorridendo maliziosamente.

Che io abbia paura? Mi stringo presso Faroux, che accuratamente si fissa il berretto, abbassa gli occhiali e attacca dolcemente la prima. La macchina freme; il volante mi getta contro la faccia qualche spruzzata d'olio... Il pubblico fuori al portone dell'hotel fa ala e grida. Un fumo denso ci circonda e segna una nube lungo tutta via San Felice. La macchina accelera con rombo infernale; dalla terza passiamo alla quarta... Ecco la Scala, Borgo Panigale: eccoci sul Circuito per l'ennesima volta. La strada, splendido rettilo, si distende innanzi a noi; Faroux si china al mio orecchio e:

— *Avez-vous peur?*

— *Rien de tout; allons, allons...*

Con un ruggito spaventoso la macchina dà un balzo; m'attacco alla cinghia di cuoio, mi curvo fin quasi a toccare Faroux, che, coll'occhio fisso alla strada, una mano al volante, abbassa sempre più, coll'altra, l'avance. L'aria mi sferza il viso. Scorie di catrame, insetti, non so che cosa, mi saltano sbattendo contro la faccia; fuggono i paracarri, le siepi strisciando, fugge la strada liscia, nera, uguale... Non ne posso più! Mi si mozza il respiro; sento che la mano mi trema, il cuore mi

batte forte... No; non è paura: è follia di velocità e mi chino ancor più, mi rannicchio fino a non sentir più la resistenza dell'aria, fino a sentir la vampa del motore che m'alita in faccia fumo ed olio, fino a scorgere sotto la capote i comandi delle valvole, gli ingranaggi d'innesto in moto vertiginoso. Le ruote ballano, saltano come fossero palle di gomma... Le gote mi si gonfiano, l'aria fischia d'intorno... Intuisco che siamo al massimo a 150 all'ora, e un ondulamento, come d'altalena, accompagna l'enorme velocità. Pare di non toccar più terra.

— *Attendez à la pression!* — mi sento urlare ed io seguito a pompare meccanicamente, automaticamente. Ecco a Castelfranco il primo virage, Faroux s'attacca con tutta forza alla leva del freno: con uno striscio la macchina gira su sè stessa e si precipita per il raccordo fra la via Emilia e la Persicetana. Gli operai del sottopassaggio gridano, fanno segni... Ecco lontana, davanti a noi un'altra macchina; colla manica Faroux pulisce le lenti degli occhiali e accelera, accelera... La distanza diminuisce. Faroux caccia un sibilo acuto colle labbra e passa l'altra vettura che sembra ferma. Altro virage, altra strisciata. Eccoci sullo splendido rettilo Persicetano. M'attacco, mi stringo sempre più; passiamo da San Giovanni per quella curva ad *esse* in piena velocità fra le grida e gli urli di una folla plaudente... Lontano, lontano biancheggiano già le tribune: arriviamo: Faroux rallenta, si ferma; gli operai s'affollano intorno commentando... Guardo al cronometro:

— Ventisette minuti soltanto! Ma bravo Faroux! Se la *guigne* non vi perseguiterà noi v'applaudi-

MAESTRO

o anche CAPO SQUADRA capace possibilmente con conoscenza scherma, esercente anche altra professione o mestiere. troverebbe posto e occupazione rivolgendosi a
CAMILLO SERRAGLI - Ragusa
(Dalmazia)

remo vincitore. Il viso bonario e simpatico, gli occhi dolci, profondi s'illuminano d'un raggio di gioia:

— *Non, non, mon très-cher garçon: j'espère seulement d'arriver* — mi dice stringendomi al petto.
29 agosto 1908.

Umberto Nobili.

Le due prove del Circuito Bolognese

L'ordine di partenza.

Prima giornata - 6 settembre.

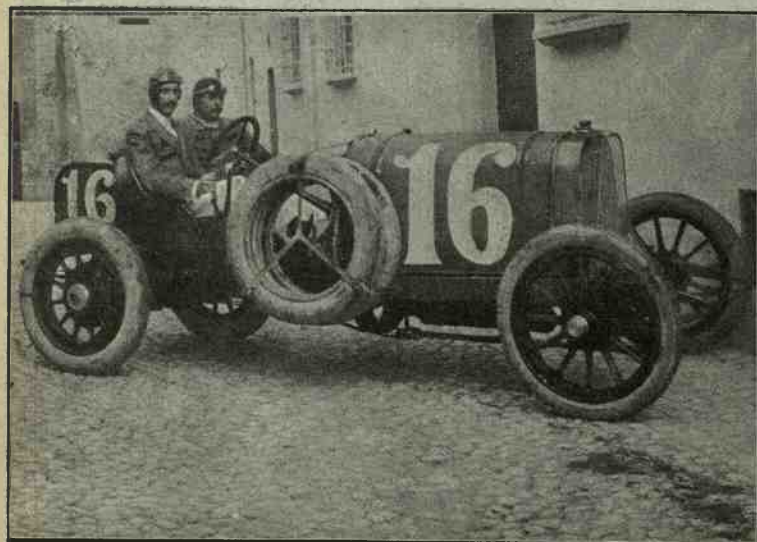
Gara di velocità (Coppa Florio) — Giri 10 (Km. 52,822), cioè Km. 528 m. 220.

1 Lorraine De Dietrich guid. Duray
2 Motobloc » Gaudermann

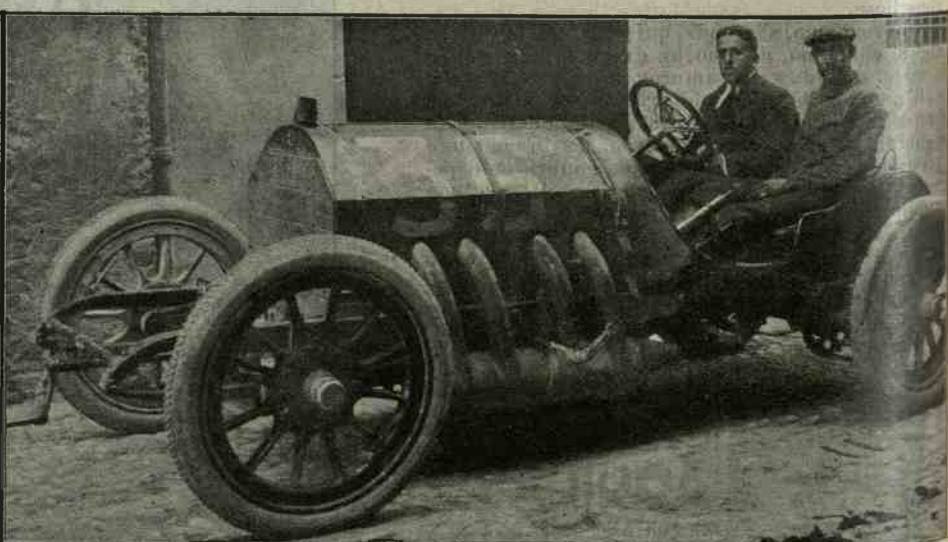


Un giornalista corridore, Faroux (Motobloc).

3	Mors		guid.	Demogeot
4	F. I. A. T.		»	Lancia
5	Bayard-Clément	...	»	Gabriel
6	Itala		»	Cagno
7	Lorraine De Dietrich		»	Minoia
8	Motobloc		»	Faroux
9	Mors		»	Garcet
10	F. I. A. T.		»	Nazzaro
11	Bayard-Clément	...	»	Hantvast



Gaudermann (Motobloc).



Fitz Schepard (Bayard-Clément).

(Fot. La Modenese - Bologna).

GARAGES RIVNITI
FIAT-ALBERTI-STORERO
Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908

10-14 HP a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

18-24 - 28-40 - 40-50 - 60 HP a catena

75 HP (Tipo Tannus)

F.I.A.T.

12 Italia	guid.	H. Fournier
13 Lorraine De Diétrich	»	Trucco
14 Mors	»	Landon
15 F. I. A. T.	»	Wagner
16 Bayard-Clément	»	Fitz Schepard
17 Italia	»	Piacenza

Seconda giornata - 7 settembre.

Vetture da turismo (Targa Bologna) — Giri 8 (Km. 52,822), cioè Km. 422 m.576.

1 Diatto-Clément	guid.	Primavesi
2 Franco	»	Buzio
3 Spa	»	Appendino
4 Bianchi	»	Tommaselli
5 Züst	»	Maggioni
6 Isotta-Fraschini	»	Landini
7 Junior	»	Tamagni
8 Lorraine De Diétrich	»	Parran
9 Berliet	»	Porporato
10 F. I. A. T.	»	Vaccari
11 Darracq	»	Florio
12 Italia	»	Rovetta
13 Franco	»	Cariolato Tullio
14 Spa	»	Piccoli
15 Bianchi	»	Brambilla
16 Züst	»	Züst Otto

dove si otterranno le più grandi velocità. Poi scansando con apposito sotto-passaggio, ottimamente riuscito, la ferrovia Bologna-Piacenza, il tracciato volge a nord, corre 9 km. in questa direzione, indi al 30° km. piega ad est, e con un percorso di oltre 9 km. raggiunge il grosso paese di San Giovanni, l'evita passando per la circonvallazione, e di lì, con un ultimo splendido rettilineo, piega verso sud est e ritorna al punto di partenza.

Ecco i chilometri di percorso ad ogni altro giro: 1° giro chilometri 52,822; 2° giro, km. 105,644; 3° giro, km. 158,466; 4° giro, 201,288; 5° giro, 264,110; 6° giro, 316,932; 7° giro, 369,954; 8° giro, 422,576; 9° giro, 475,398; 10° giro, 528,220.

Le condizioni per le due prove.

La Corsa Coppa Florio avrà

luogo il giorno 6 settembre 1908

sul Circuito (Bologna) Borgo Panigale, Castelfranco, Sant'Agata, San Giovanni, Borgo Panigale.

La corsa è riservata alle vetture con motore a 4 cilindri di alesaggio massimo di mm. 155 o l'equivalente in superficie utile, ossia 75476.8 mmq. Cioè:

Per vetture motocilindriche, alesaggio 310 mm.; per vetture a 2 cilindri, 219 mm.; per vetture a 3 cilindri, 179 mm.; per vett. a 4 cilindri, 155 mm.; per vetture a 6 cilindri, 127 mm.; per vetture a 8 cilindri, 110 mm.

La Targa Bologna sarà corsa il lunedì 7 settembre nello stesso circuito della Coppa Florio 1908, e cioè Borgo Panigale, Castelfranco, Santa Agata, San Giovanni in Persiceto, Borgo Panigale: chilometri 52.822.

Esso sarà percorso otto volte per un complesso di Km. 422.576.

La corsa è aperta:

a) a tutte le vetture mosse da motori a 4 cilindri del tipo detto a 4 tempi, il cui alesaggio sia



Il giovane guidatore Minoia.

compreso fra un minimo di mm. 120 ed un massimo di 130;

b) a tutte le vetture a 6 cilindri, il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di 90 mm. ed un massimo di 107.

Il peso di ciascuna vettura è determinato in Kg. 1000 per un alesaggio di 120 mm. per cilindro.

I premi.

Prima giornata. — 1. Coppa Florio (Challenge), al 1° arrivato.

2. Coppa Salemi (Challenge), alla squadra arrivata in minor tempo totale.

3. Coppa d'Italia, al 1. arrivato sui 300 km.

4. Coppa dell'Estero, alla vettura arrivata prima fra le vetture estere.

5. Targa Torino, alla vettura arrivata prima fra le vetture italiane.

6. Coppa del Re, offerta da S. M. il Re d'Italia all'ingegnere che avrà ideato e costruito la vettura vincitrice.

7. Coppa dell'A. O. di Genova, al conduttore della vettura vincente.

Seconda giornata. — Il vincitore riceverà la Targa Bologna, che resterà di sua proprietà.

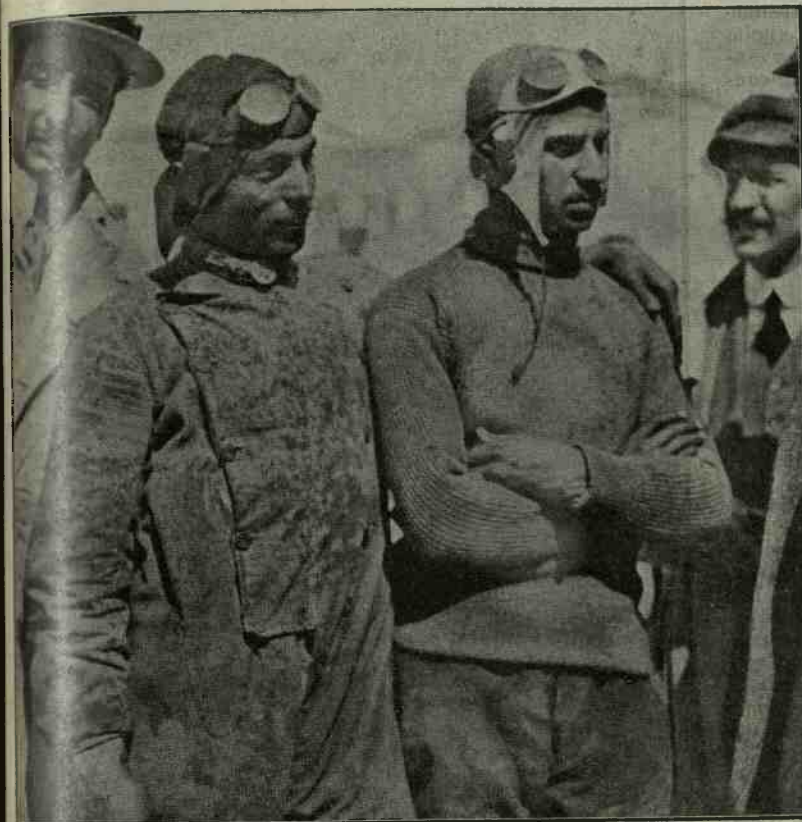
Secondo premio: Coppa del Municipio di Bologna, al secondo arrivato.

Terzo premio: Coppa Ravà Sforzi, al terzo arrivato.

Quarto premio: Coppa Mars, al quarto arrivato.

Quinto premio: Medaglia d'oro del Ministero di agricoltura, industria e commercio, al quinto arrivato.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno

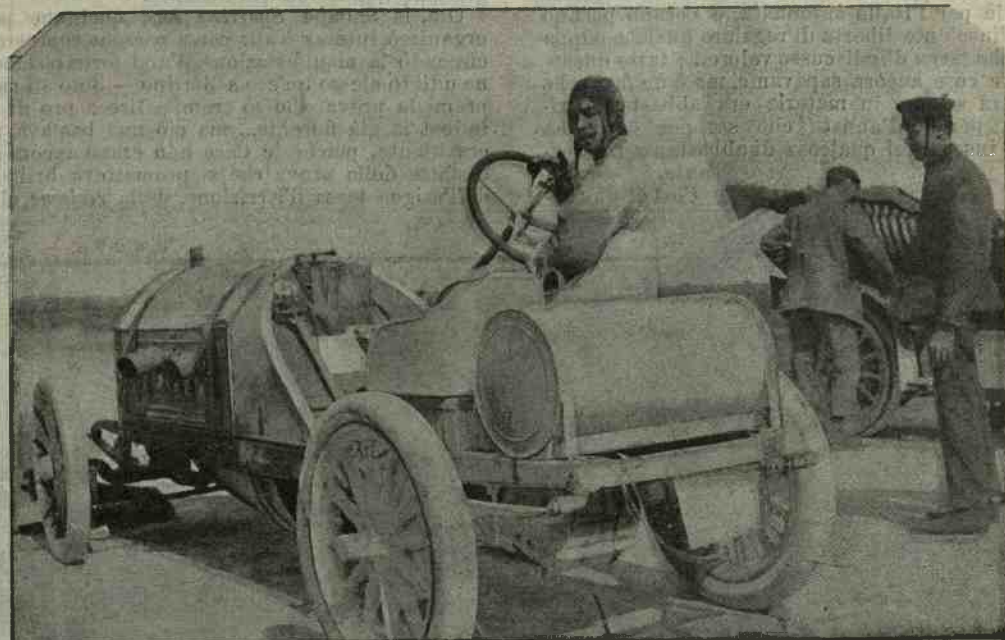


Minoia e il meccanico Filippo Ardizzoni, appena scesi dalla vittoriosa Isotta-Fraschini, detentrici della Coppa Florio (1907 Brescia).

17 Junior	guid.	Tangossi
18 Italia	»	Pizzagalli
19 Bianchi	»	Franchini
20 Junior	»	Magarotti

La pianta del Circuito (vedi pag. 13).

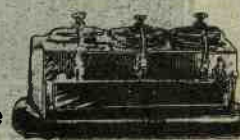
Con mirabile precisione e diligenza il capitano Giovanni Hesse ha compiuta la cartina litografica rappresentante il tracciato del circuito. Nella prima giornata il circuito sarà percorso 10 volte, per un complesso di chilometri 528 e 228 metri, essendo di km. 52,822 la lunghezza totale di quello, mentre nella seconda giornata sarà percorso solo 8 volte, per un complesso di km. 422,576. Il circuito incomincia circa un chilometro prima del breve tratto che è la parte più difficoltosa che unisce i due grandi rettilinei di San Giovanni e quello della via Emilia, indi sulla via Emilia stessa percorreranno quasi 20 km. su di un perfetto rettilineo, sin oltre Castelfranco. E' cotesto tratto rettilineo più lungo e più largo, quello



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

RASOIO di SICUREZZA
LUNA SEMPRE REGOLATO
12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO
VENDITA ALL'INGROSSO LEIDHEUSER & C^o TORINO VIA PRINCIPALE 16

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
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





Il segnale di partenza: un colpo di cannone.

Commentando e proponendo

(A proposito delle corse automobilistiche in Italia).

Le corse automobilistiche attraversano in Italia un triste momento, e quel Dio che protegge l'automobilismo, dato che un Dio che passeggi in automobile esista anche lui, voglia che questo momento non sia durato che un anno. Quello che sta per morire. Astruendo dall'esito della passata corsa siciliana, il cui esito abbastanza soddisfacente fu anche dovuto alla forza morale e finanziaria degli organizzatori, le altre corse nazionali hanno avuto poca fortuna. Lo diciamo, si può dire alla vigilia della corsa di Bologna, ma non ne possiamo proprio niente: è così.

Da qualche tempo in qua sapevamo, è vero, che le corse automobilistiche non andavano troppo a genio a qualche Ente politico o amministrativo, anzi noi stessi non abbiamo mai creduto che l'Italia fosse un terreno molto propizio alla fioritura delle corse automobilistiche; sapevamo anche che i nostri organizzatori, pur non essendo pari agli organizzatori tedeschi per lo studio scrupoloso d'ogni difficoltà materiale o tecnica, avevano fatto pertanto sempre del loro meglio per la buona riuscita di qualche prova; sapevamo finalmente che qualche entusiasta e qualche ricco *sportsman* si permettevano ancora di vivacchiare qua e là per l'Italia assonnata, e s'erano perfino presi l'insolente libertà di regalare qualche coppa e qualche targa d'indiscusso valore...; tutto questo ed altre cose ancora sapevamo, ma è un fatto che la nostra scienza in materia era abbastanza ristretta, perchè l'annata che sta per finire ha potuto insegnarci qualcosa di abbastanza interessante.

Così il giorno-

lismo sportivo italiano aveva creduto — poveretto, chi è che non ha avuto delle illusioni? — di poter indire, di tanto in tanto, delle prove automobilistiche, e persino, immaginatevi che audacia, delle gare ad incremento di un'industria nazionale, a favore d'un prodotto economico e adatto ad essere felicemente lanciato sul mercato automobilistico, intendo, insomma, a favore delle vetturette.

Il nostro giornale stesso, che ha visto nella sua vita fiorire e brillare alla luce del successo molteplici manifestazioni sportive, s'era permesso di far rinascere quella disgraziata *Susa-Moncenisio*. Dico disgraziata, e mi pare con ragione. Nata robusta e forte, col-l'intenzione di vivere — ci vuole un bel coraggio — discretamente onesta, ha potuto, nella sua breve e avventurosa vita, constatare ciò che piange la vecchia canzone napoletana:

*Che brutto munno!
che epoca indecente!...*

sinchè, risorta in forma più modesta, è stata costretta ad uccidersi... tanto per risparmiare questa fatica alle case industriali. Tutto perchè?... E' semplicissimo. Lo dice quella canzone:

Perchè onestamente, non se po' più campà!

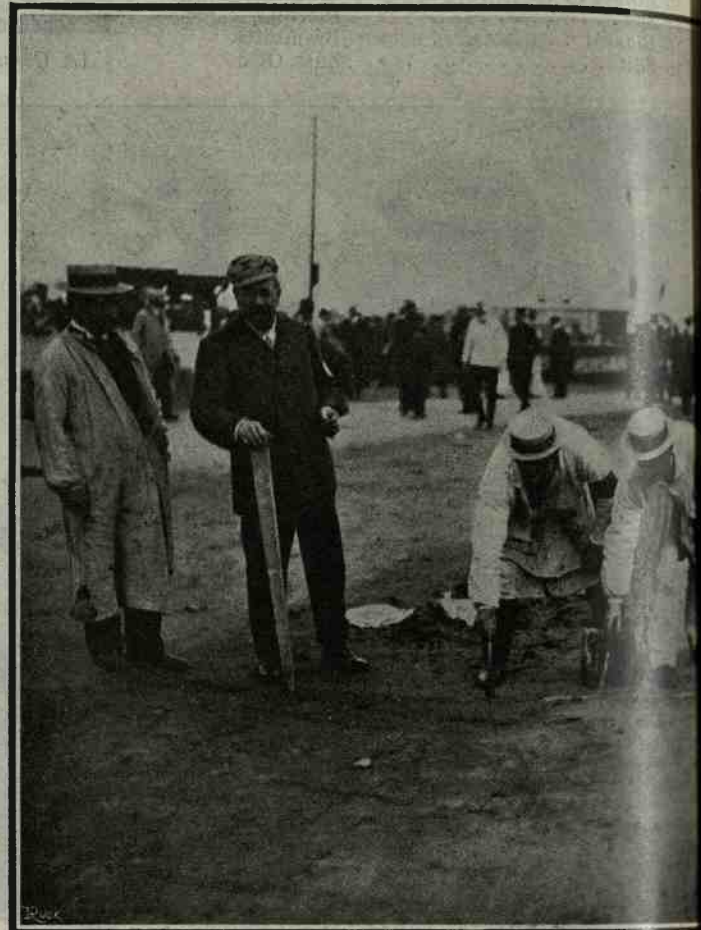
I lettori, certamente, si ricorderanno ancora qualcosa, ma non sarà male accennare a qualche fatto e notare qualche data. La corsa *Susa-Moncenisio* era nata per le vetture automobili; sarà bene, sarà male, non importa. E' inutile una discussione sul perchè qualcosa o qualcuno è venuto al mondo. Di più: la *Susa-Moncenisio*, benchè abbia avuto parecchi momenti abbastanza tristi, era vitale, tant'è vero che quest'anno la *Stampa Sportiva* e l'*Auto* vollero organizzare sulla bella via del Cenisio una corsa per vetturette. Anche qui, per carità, non ragioniamo se essa è necessaria o superflua. Certamente, per l'industria automobilistica nazionale, non può essere inutile una grande prova di piccole vetture, anzi era di grande vantaggio, poichè l'idea fu suggerita al nostro giornale dagli stessi industriali.

Ora, la *Stampa Sportiva* fece quel che poté: organizzò, interessò alla corsa persone competenti, circondò la manifestazione d'una forte *réclame* — ne udii io stesso un'eco a Berlino — dotò di ricchi premi la prova, sborsò tremila lire a pro di una industria già fiorente... ma ciò non bastava, anzi era niente, poichè le Case non erano ancora soddisfatte della prova che si prometteva brillante, dell'esigua tassa d'iscrizione, della *réclame* che si

poteva ottenere dall'attuazione della corsa, e allora la *Stampa Sportiva*, bisogna riconoscerlo, commise un grande sbaglio. Enorme, addirittura. Immaginatevi, se non lo sapete, che si è permessa l'inqualificabile iudicetezza di non voler accettare dei denari...

Da quando in qua avete conosciuto delle persone che rifiutino di accettare dei denari?... Francamente, per conto mio, cerco invano nelle persone di mia conoscenza, anzi, se per caso ve ne capitasse qualcuna tra le mani, ditele pure di venire anche da me... senza complimenti. Sarò ben felice di far la sua conoscenza.

Ebbene, è proprio così: la *Stampa Sportiva* si è permessa, per facilitare l'intervento di altre Case, di abolire la tassa d'iscrizione. Non l'aveva mai fatto! Le Case automobilistiche capirono... al vo'o e al rovescio, e noi, stupefatti, annichiliti addirittura, ci sentimmo fare una proposta stranissima: nientemeno che di pagare noi stessi alle Case il viaggio di andata e ritorno, più una diaria



Ricordi di un Gran Premio
Case di...

pel soggiorno!! Una vera proposta da canzonettiste di *café-chantant*, ma di quelle canzonettiste che hanno la voce in ribasso e l'onore più in basso ancora. Ecco perchè noi ci sentimmo, davanti a questa proposta, cadere le braccia, e colle braccia... lasciammo cadere la corsa.

Si era giunti al colmo. D'altronde, la *Susa-Moncenisio* non fu che un *bis* riveduto e corretto della gara per le vetturette, indetta durante l'Esposizione di Torino dall'Automobile-Club.



La Commissione sportiva.

Il servizio postale sul campo delle corse.

Le vetture al controllo.

mi si dirà, non c'è solo la *Susa-Moncenisio*.
Bella corsa di Bologna? .. Ecco, non voglio azzar-
mi a dare un giudizio un po' prematuro, ma,
sarà un successo, un vero e grande suc-
cesso?

Francamente, no. Il lavoro fatto dal Comitato
organizzatore, l'ottimo regolamento, la ricca do-
tazione della corsa meritavano qualcosa di meglio.
Il meeting doveva assurgere a una vera prova
internazionale. Lo ammetto: si è internazionali
anche con due bandiere, ma ciò sa un po' di
superbia. E Dio, sempre quel Dio dell'automobi-
lismo, sa quel che Florio ha fatto per invogliare
la *Mercedes* a scendere in Italia e per far iscri-
vere l'*Itala*, una delle grandi marche nostre. Le
iscrizioni furono poche e misere, e forse la lista
di assottiglierà ancora, diminuendo l'interesse
della corsa, che si svolgerà nella magnifica via
Appia, splendidamente e accuratamente preparata.
Perché?

Colpa dell'organizzazione? No.

quali le Case devono far
fronte sono poi nove de-
cimi dei concorrenti in-
fruttuose e passive.

L'unica Casa, che forse
potrà guadagnare molto,
o forse bilanciare soltanto
l'attivo col passivo, sarà
la vincitrice.

E oggi, astruendo dalle
corse delle vetturine, che
meritano d'essere studiate
in modo particolare, vi
sono gare e grandi gare
in Italia, in Francia, in
Germania, in Austria, in
Inghilterra.

Come può una Casa so-
stenere le spese di tutte
queste prove e in uno
spazio di tempo relativo,

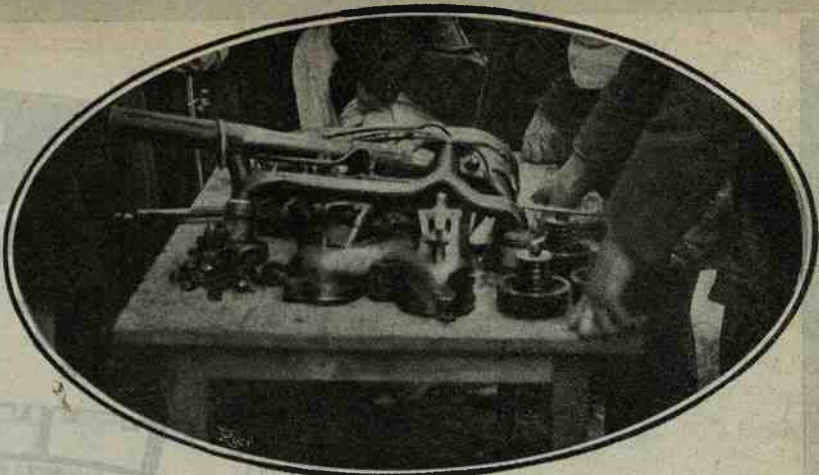
sette, otto
mesi, concor-
rere a tutte
le gare internazionali? Come può,
specialmente se qualche volta la
fortuna le fu avversa, far fronte alle
spese occorrenti per l'iscrizione e
la formazione dell'*équipe*, per l'auto
allenamento e per la buona riuscita
della prova? Io, per conto mio, non
lo so, e si vede che gli amministra-
tori di molte Case automobilistiche
ne sanno poco più di me.

Già da qualche anno molte corse
automobilistiche hanno dovuto rin-
nunciare, o per una causa o per
un'altra, ad effettuarsi, e molte altre
hanno avuto un esito infelice. Non
solo in Italia, ma il circuito delle
Ardennes, il Liedekerke Reis, il Sem-
mering testimoniano altri insuccessi.
Da noi, poi, più che altrove.

Non è lontano, per esempio, il
ricordo del grande insuccesso d'una
prova turistica piemontese, rimasta
senza iscrizioni. Era una prova uso
quella tedesca del Principe Enrico,
che, a parte il risultato sportivo,
ha dato alla marca vincitrice *Benz*
un guadagno più che discreto: anzi,
a questa prova stessa noi vedemmo
come le uniche Case che, in barba
ai regolamenti, s'iscrissero ufficial-
mente in *team*, mascherando nomi
e macchine, furono le *Benz* le *Mer-
cedes*, le *Protos*, ossia le Case che
più speravano in una vittoria. Le
altre, le *Darracq*, l'*Opel*, le *Métal-
lurgique* non pensarono assoluta-
mente di far fronte a simili spese.

Non parliamo dunque di prove
turistiche di resistenza, uso *Her-
komer* e *Principe Enrico*, perchè in
Italia esse non riescono — ricor-
date la coppa d'oro, mostruosa per
organizzazione e per attuazione? —
e non riusciranno mai, ma delle
altre prove di corsa, come la pas-
sata di Brescia e la prossima di Bologna. Se a
Brescia fu un successo sportivo, se non finan-
ziario, a Bologna non sarà né l'uno né l'altro, e
la causa, ripeto, non è nemmeno delle Case, perchè
esse, oggi, colle quantità di gare che si effettuano,
si trovano, io credo, nella più assoluta impossi-
bilità di partecipare a tutte le diverse prove.

Am messo, senza discussione, almeno per parte



La verifica del motore dopo la corsa.

nostra, che una corsa d'automobili, e intendiamo
corsa non asservita a una data formula tecnica,
è necessaria per la produzione automobilistica
mondiale; anzi una corsa sola è troppo poco. Ma
quattro, cinque, oggi che l'industria dell'auto-
mobile non si è accentrata in un paese solo, ma
piuttosto si è allargata per tutto il mondo, sono
veramente di troppo. Una deve uccidere l'altra,
ed è ciò che è avvenuto.

Il *Grand Prix* di Francia indiscutibilmente è
diventato la vera, grande prova, il campionato
del mondo; le Case tedesche, in generale, delle
prove italiane non sanno che farsene, per usare
una frase educata, benché un'altra che ho sulla
punta della penna sarebbe più appropriata. E' al
Grand Prix che le grandi Case germaniche ten-
dono, ed anche al *Grand Prix* sono rivolti gli
sforzi delle nostre Case migliori.

Per conto mio, perciò, credo che la formula
nella quale l'antica Gordon Bennett era basata sia
oggi ancora tra le migliori. Indire due grandi
prove automobilistiche europee, veramente grandi,
una delle quali serva di riprova, e in cui i paesi
vincitori abbiano il diritto l'anno veniente di ri-
petere le rispettive prove nei propri territori.

Altre corse naturalmente potrebbero sussistere,
ma sarebbe vano sperare un grande successo
sportivo e finanziario. Anche in Italia è meglio
una sola riunione annuale, ma perfetta e sicura,
che due deboli e passive.

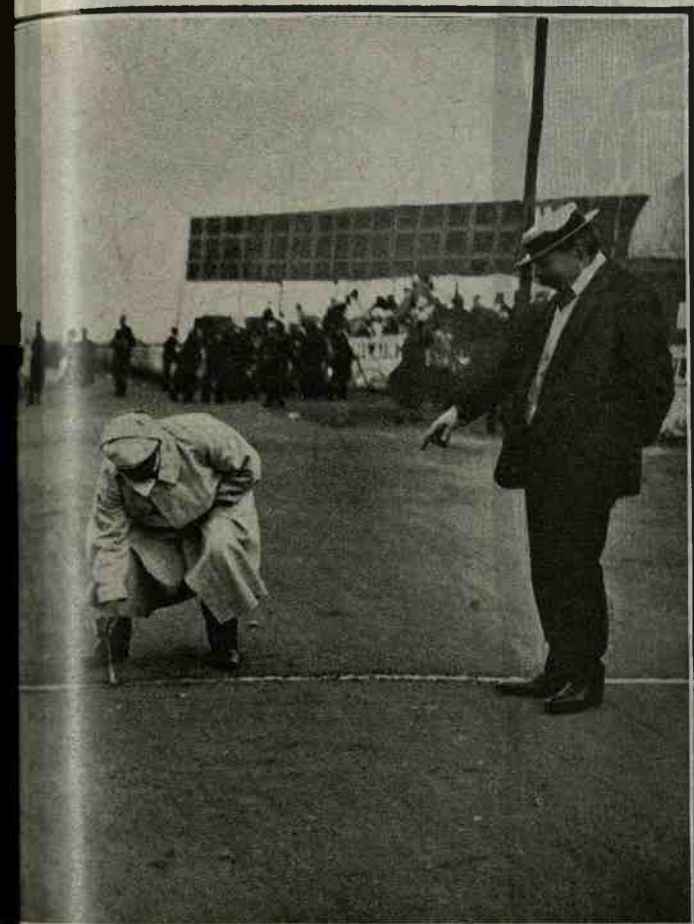
Per quel che riguarda le corse di vetturine,
essendo questo un ramo assai pratico ed econo-
mico dell'industria automobilistica, ramo che si-
nora si è svolto, si può dire, in Francia e un po'
in Italia, essendo ai suoi primordi in Germania,
credo che se sinora da noi ebbero un esito disa-
stroso, presto verranno tempi migliori.

Una *Susa-Moncenisio* può benissimo esistere
accanto alle prove francesi, ma per assicurarle
un buon successo non dovrebbe avere nessuna
concorrente in Italia. Quel che si verifica nell'au-
tomobilismo non è un fatto di oggi soltanto: per
l'esistenza di qualcuno spesso è necessario il sa-
crificio di qualche vita. E' una legge sociale,
niente di male che divenga anche una legge nel
campo automobilistico.

Rapallo, 23 agosto.

Nino Salvaneschi.

L'Abbonamento alla *Stampa Sportiva*
costa L. 5 all'anno.

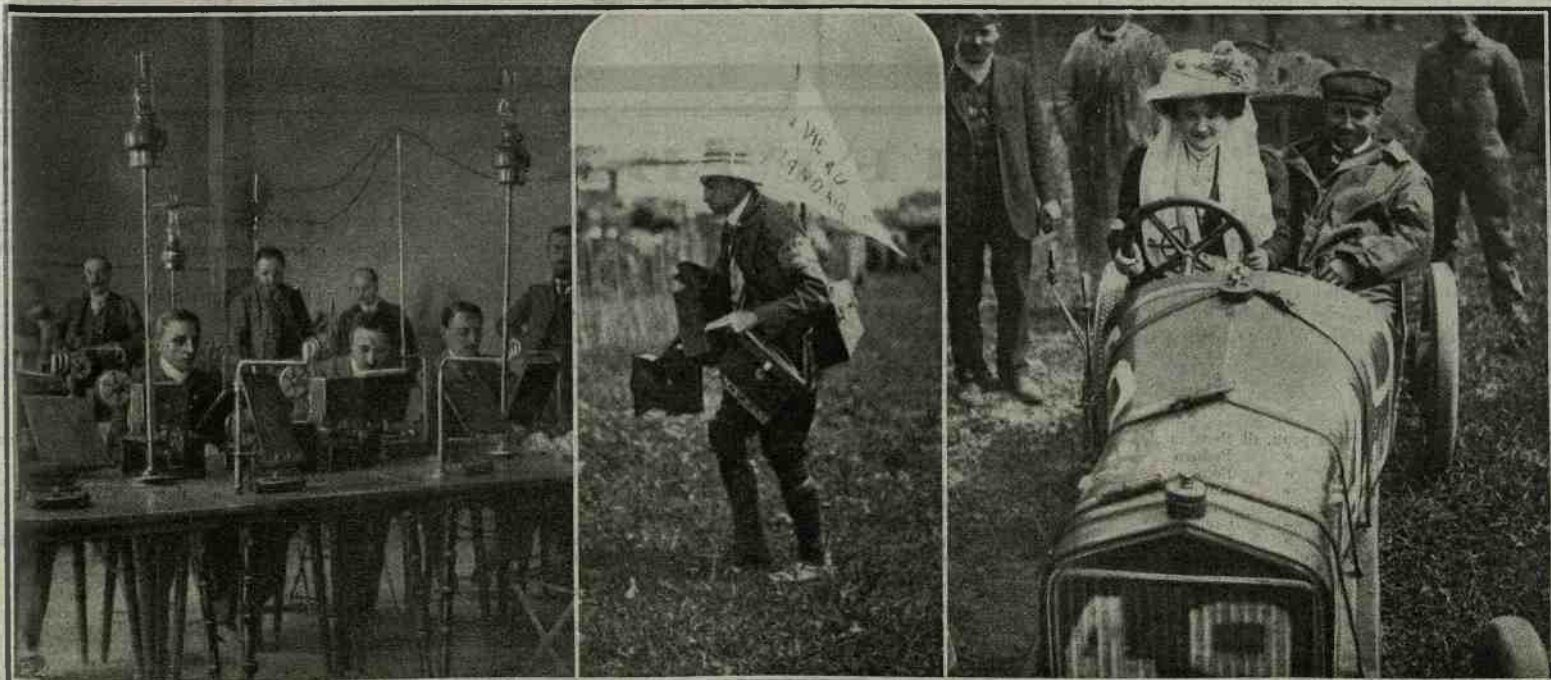


automobilistico.
d'arrivo.

Colpa di Enti, di personalità, di giornali? Nem-
meno.

Colpa delle Case? Sì e no.

Indubbiamente, tre o quattro grandi corse al-
l'anno sono troppe per le Case automobilistiche.
I preparativi d'una corsa e le grandi spese alle



Il telegrafo sul campo delle corse.

Una fotografo ben intenzionato.

Una sportswoman che si reca alle corse.



DIFFIDA

Accorgendoci che delle **Motosacche** (Brevetti H. e A. DUFAUX e C.) sono introdotte in Italia senza passare per il nostro tramite, avvisiamo il pubblico di quanto segue:

- 1° Avendo comperato il brevetto H. e A. DUFAUX e C. abbiamo di conseguenza il diritto di vendita esclusiva nel Regno e sequestreremo d'ora innanzi tutte le Motosacche messe in vendita da rivenditori non autorizzati, ed introdotte senza il nostro consenso.
- 2° Avvertiamo pure il pubblico che le Motosacche vendute da rivenditori non autorizzati hanno spesso dei numeri falsi e che non sono garantite da noi.
- 3° Abbiamo constatato che un buon numero di queste macchine introdotte illegalmente sono vecchi modelli modernizzati.
- 4° In caso di riparazione o di compera di pezzi di ricambio i detentori delle Motosacche di provenienza dubbia troveranno grandi difficoltà.

AGENTI ESCLUSIVI

Auto-Garage, Perugia	per la prov. di Perugia
Apergi Curzio, Padova	» » Padova
Baldanza Lodovico, Bologna	» » Bologna
Bardella Enrico, Polesella	» » Rovigo
Bertoldi G. B., Vicenza	» » Vicenza
Bortolotti Frat., Cremona	» » Cremona
Bruni Santo, Brescia	» » Brescia
Brunoro Attilio, Spezia	» circ. Spezia
Cannara Gualtero, Tolentino	» prov. Macerata
Carmellini Primo, Forlì	» Forlì e Cesena (distr.)
D'asati e Mastropietro, Sulmona	» » Aquila e Chieti
Ferro Cesare, Savona	» » Savona e Circondario
Galasso G. M., Carovilli	» » Campobasso

Gaggia Aristide, Verona	per	Verona e circond.
Giovanelli Augusto, Sernide	»	Sernide circ. e Revere mandam.
Giuliani Vincenzo, Roma	» la prov.	Roma
Grignola Giannino, Milano	» »	Milano
Gualini Frat., Trescore Baln.	» »	Bergamo
M. Ivisi Giuseppe, Genova	»	Genova e Chiavari circond.
Marangoni Silvio, Mestre	»	Mestre e Venezia circond.
Marchi Guido, Firenze	»	la Toscana
Marl Fausto, Ferrara	»	la provincia di Ferrara
Masi Nicola, Imola	»	Imola e circondario
Masotto Enrico, Mantova	»	la prov. di Mantova escluso Sernide e Revere (circ.)

Moretti Umberto, Lecco	per la prov. di Como e Sondrio
Orlandi Nicola, Ancona	» Ancona e dintorni
Pederzoli e Borsari, Modena	» la prov. di Modena
Pinna avv. Luigi, Torino	» il PIEMONTE
Saviotti Osvaldo, Faenza	» Faenza e circondario
Scipioni Fiorenzo, Parma	» la prov. di Parma
Sdoli Ed. ardo, Reggio Emilia	» » Reggio Emilia
Small Luigi, Belluno	» » Belluno
Sramondo Prospero, Catania	» » Catania
Tortina Giovanni, Palermo	» » Palermo
Verza Augusto, Udine	» » Udine
Zilietto Giuseppe, Treviso	» » Treviso

Torino, 29 Agosto 1908.

Società Meccanica Italo-Ginevrina - Torino.

IL CIRCUITO

I ricchi piani della valle del Po che da Piacenza si estendono sino a Rimini e si chiamano Emilia, sono attraversati da strade magnifiche e ben tenute. La regione è fertile, popolosa di città e di terre, piena di ricordi storici e di opere d'arte, così che è difficile trovarne un'altra più adatta e comoda alle gare degli automobili, per ragioni di viabilità e di opportunità.

La Sezione dell'A. C. di Bologna, per attivo impulso dei soci, e specialmente del presidente Ugo Borsorini Bingham, farà correre quest'anno in settembre la Coppa Florio sopra un percorso interamente compreso nella provincia bolognese.

Le difficoltà non furono né poche né lievi. Finanze, assetto di strade e di ponti, trattative coi co-

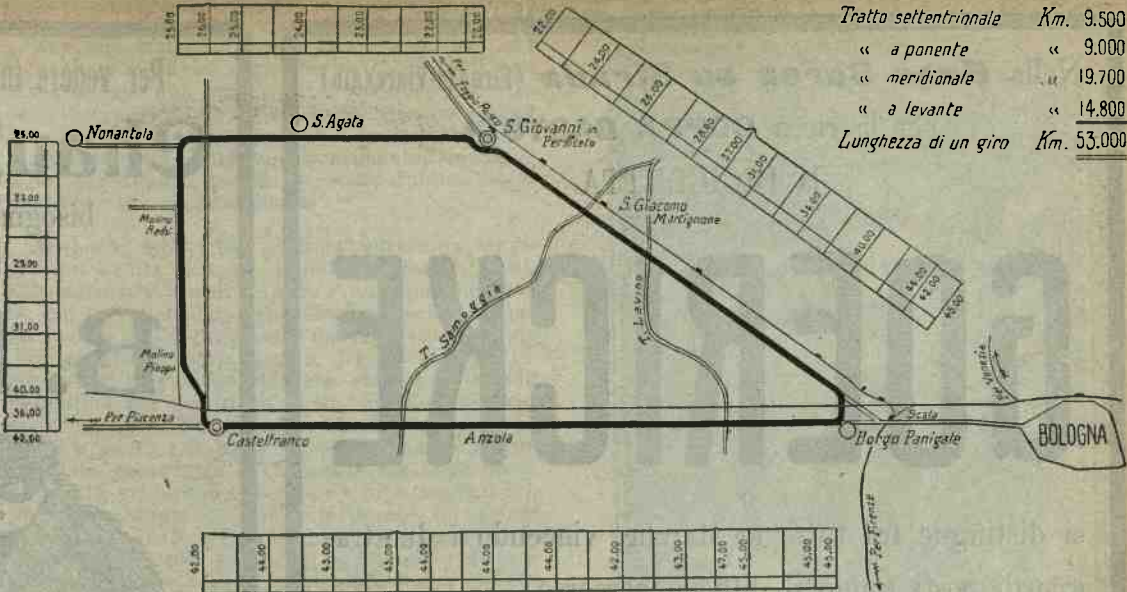


Il poeta della bicicletta e dell'automobile (L. Stecchetti).

muni, colle case produttrici, con altri A. C. per evitare concorrenze di data, tutto fu superato con tenace attività, ed ora la gara può dirsi sicura.

Il percorso scelto dovrebbe cominciare al bivio tra la via Emilia e quella di San Giovanni in Persiceto, proprio dove la rinomata trattoria della *Chicchona* attrae i bolognesi colla seduzione delle classiche tagliatelle; ma il passaggio a livello della ferrovia era un grave intoppo. Fortunatamente poco più oltre, una via secondaria offriva un sottopassaggio di cui, coi necessari allargamenti, si fece profitto; quindi la partenza e l'arrivo saranno un po' più sopra al bivio, circa nel luogo detto Spirito Santo. Di là si raggiunge la magnifica via di Persiceto; e dico Persiceto, perché il San Giovanni è una giunta relativamente recente. Persiceto o Persiceta era un ducato dei Longobardi noto nelle storie assai, per non lasciargli il suo nome genuino, ma poco dopo s'incontra un altro intoppo, il ponte sul torrente Lavino. Chi lo abbia così fabbricato non so, ma meriterebbe i più tremendi castighi dagli Dei superi ed inferi, se già non li soffre, perché deve esser morto da un pezzo.

Immaginate un rampa di accesso che imbocca il ponte di sghimbescio, il ponte ad angolo e l'altra rampa anch'essa di traverso; il tutto poi che non combina colla direzione della strada. Un rompicollo in salita, un trabocchetto in discesa, dove, non solo



CIRCUITO DI BOLOGNA 1908

l'automobile, ma il modesto baroccino rasentano volentieri la catastrofe.

I reclami erano molti ed antichi ed ora l'Amministrazione provinciale, cui la strada appartiene, con saggio consiglio, ha colto il destro di rettificare il pericoloso ponte, rendendo così più agevole il percorso del Circuito che è cosa transitoria, e migliorando in modo permanente la viabilità provinciale. I lavori saranno terminati a tempo.

La via procede di qui diritta sino a Persiceto, piccola ma lieta ed industrie città, fabbricata, come tutti i castelli del Bolognese in pianta quadrata. Benché liberata dall'impaccio delle mura, dovendo i concorrenti rasentarla esternamente, permaneva qualche angolo incomodo che fu corretto e la strada proseguì verso Sant'Agata, terra che resta a pochi passi a destra della via.

Dopo Sant'Agata e una svolta resa più agevole si corre verso Castelfranco. La via, verso Recovato, si restringe; ma con opportuni lavori, togliendo terreno ai lati, fu allargata. Presso a Castelfranco si evitò il passaggio a livello della ferrovia, utilizzando il sottopassaggio di uno scolo secco, dopo il quale, lasciando a destra l'arcigna e dolorosa mole della casa di pena, si riesce nella via Emilia e si attraversa la terra correndo per una piazza che ricorda quella di Chioggia come vastità e sicurezza. Indi si va diritti verso Bologna.

Chi conosce le vie italiane, ricorda questo paradiso dei turisti! La via è larga, diritta, piana, soda e sicura. Le velocità vi si possono misurare e liberare e saranno mirabili fino all'arrivo. Tutto promette un risultato non comune, essendo state curate le precauzioni più minute di sorveglianza, di sicurezza, di incolumità, fino ai posti di soccorso della Croce Rossa, della quale è da sperare che non ci sia alcun bisogno. Se a qualcuno accade disgrazia, bisogna pensare ad un matto o ad un suicida.

Tale si presenta il percorso bolognese per la Coppa Florio, ottimo sotto ogni riguardo, fino alle strade incatramate, ed accolto con entusiasmo non solo nelle città, ma nelle terre, da per tutto, fino nelle umili case dei contadini che bancheggiano lungo la strada. Tutti aspettano con benevola ansietà. Chi l'avrebbe detto ai duchi longobardi di Persiceto o ai capitani di Castelfranco ai tempi della Fossalta? Tutto cammina, anzi corre colla velocità dell'automobile.

A questa impresa meditata ed arida non mancherà il plauso di tutti quelli che non si vogliono fermare,

ma andare, e siamo certi che il trionfo coronerà le fatiche perseveranti di questo Automobile Club e dell'automobilismo italiano.

E avanti!

(Dalla Rivista del Touring).

Olindo Guerrini.

Nei mondo commerciale sportivo

A Torino fu di passaggio una grossa vettura 50 HP *Florentia* che sta compiendo un record di migliaia e migliaia di chilometri attraverso l'Europa. Questa vettura è partita nei giorni scorsi da Roma, ha proseguito per Firenze, Piacenza, Milano, ed è giunta a Torino in perfettissimo stato. La vettura viaggia per sperimentare un nuovo sistema elastico applicato agli assi delle ruote, ciò che fa evitare alla vettura ogni minimo trabalzo, anche percorrendo strade disuguali, cunette, terreni pietrosi, ecc. Questo sistema porta il nome dell'inventore *Granieri*, e una apposita potente società è già costituita per lo sfruttamento remunerativo del prodotto. A Torino, come altrove, la vettura ha fatto alcuni esperimenti davanti a notabilità e tecnici dello sport, e fra questi furono notati il cav. Rostain, direttore della Società *Brevetti-Fiat* l'ing. cav. Carlo Montù, presidente della Società di Aviazione, Giovanni Ceirano, direttore della *Rapid*, l'ing. Franz Miller, noto inventore e specialista dell'aviazione, e il nostro direttore Gustavo Verona. Tutti ne rimasero meravigliati. La vettura è già partita da Torino; passerà il confine attraverso il valico del San Bernardo, dove forse troverà la neve, scenderà in Francia, poi nel Belgio, entrerà in Germania, e poi per la Svizzera o l'Austria rientrerà in Italia. Come si vede, un *tour de force* meraviglioso tanto per il sistema *Granieri*, che si va sperimentando con successo, quanto per la robustissima *Florentia*. Complimenti quindi alle due notissime Case italiane.



La passerella di Castelfranco.

L'ultima visita al Circuito bolognese. La Junior del signor Marchesini rovesciata alla svolta di Forte Urbano durante la prima giornata di prove.

La svolta di Forte Urbano, la più cattiva del Circuito. (Fot. A. Bergamini - Castelfranco Emilia).

ZUST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentanza Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO

Nella **Gran Corsa su Strada** (Firenze-Viareggio)
per la ricca **COPPA BASTOGI**
la **BICICLETTA**

GOERICKE

si distingue fra tutte le Marche, vincendo i due traguardi posti lungo il difficile percorso:

con **TABACCHI 1°** al controllo di Empoli (km. 31);
con **PORTIOLI 1°** al traguardo di Fucecchio (km. 60);
2° TABACCHI, vicinissimo.

Come si vede **GOERICKE** è sempre l'indivisibile Bicicletta dei più temibili corridori, poichè è la detentrica delle Corse e dei Records più importanti.

Agente Gen. per l'Italia: **Ditta ENRICO ALTERAUGE** - MILANO - Via Nino B x O, 17
Succursale di Torino: **Signor I. B. RICCO** - Via Petrarca, 7
Deposito presso: **ERMINIO VENTURELLI**, Corso S. Maurizio, Torino

Per vedere in **lungo** e in **largo**
Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
dei **Fari**

B. R. C. ALPNA

che vedono tutto ed anche quello che altri **Fari** non riescono a scoprire.



sono i **Fari del Re**
perchè sono realmente i **Re dei Fari**.

BOAS RODRIGUEZ & C^{IE}
PARIS - 67, Boulevard de Charonne - **PARIS**
Agenti per l'Italia: **Fratelli BLANC** - Via Ariosto, 17 - Milano.

Gli Stabilimenti BERGOUGNAN & C^{ia} di Clermont Ferrand

hanno concesso l'esclusività e la vendita per tutta l'Italia dei loro rinomatissimi prodotti alla **DITTA**

R. C. BERGOUGNAN - TORINO

Via Papacino, 18 — Telefono 12-78

PNEU AUTOMOBILI "Le GAULOIS",

Gomme piene per Camions e Omnibus "BERGOUGNAN" — Gomma in pezzi per Autobus
Modello Autobus di Parigi del quale sono gli unici provveditori — Gomma a talco per Vetture a cavalli — Gomma per Industria.

Chiedere Listini-Cataloghi a **R. C. BERGOUGNAN** - 18, Via Papacino - Torino.

GOMME PIENE == PER == CAMIONS E OMNIBUS

Adottate dalle più importanti Fabbriche di
Automobili ed Imprese di Trasporto.

POLACK

Agenti per l'Italia con Deposito: **BONZI & MARCHI** - Via S. Nicolao, 1 - MILANO

Per l'automobile

Io mi auguro che nella prova di Bologna, con tanto fervore maturata e tanta consapevole virtù di accordo, la nostra industria automobilistica si concili con la buona sorte e col passato che creano in Italia un formidabile spirito automobilistico.

Poiché nel nostro paese si osserva uno strano fenomeno: che mentre esso umilia con una sovrana disattenzione le più belle energie e le condanna a sterilire in un continuo travaglio di automogliazione, si lasciò invece guadagnare tutta l'anima dalla nuova prodigiosa industria dal giorno in cui comprese che un tragnardo giunto brillantemente non segnava soltanto qualche milione in più nelle cifre delle nostre esportazioni. Questa benevolenza collettiva che fornisce in uno stesso consentimento i più diversi stati d'anima, è rimasto fra noi più un vago sentimentalismo di folle, che l'espressione di un comune vigile senso protettivo, perché è stato sempre al costo dall'onnipotenza delle sfere ufficiali e più ancora della stessa fisionomia delle nostre fabbriche.

E' ormai consacrata dalla retorica finanziaria l'invettiva al regime fiscale d'Italia ch'è dei più abbozzevoli; accusa giunta e grave; addirittura vergognosa per un paese che sacrifica ad un pericoloso scrupolo di bilancio lo sviluppo d'una sua fiorente industria. La benzina in Italia è un liquido prezioso che si pesa a grammi perché trova i nostri confini degli artifici sbalorditivi d'incartamento; lo Stato piuttosto che proteggere industrie già esistenti concedendo loro le maggiori agevolazioni, strema le sue risorse mirando a crearne con un fittizio processo di germinazione delle altre dove assolutamente non possono prosperare; senza dire che un sogno ardito d'imperialismo industriale è soltanto compatibile con una smisurata provvista di mezzi e con una concezione esatta delle attitudini di un popolo.

Da noi l'industria dell'automobile arrivò fulminea ai fastigi del successo e sparse anche un po' del nostro buon nome nel mondo; dei governanti più illuminati l'avrebbero sospinta con una cospicua larghezza di favori; invece da noi si lasciò che gli automobili camminassero da soli, e, meno male, camminano a meraviglia, e si pensò, *exempli*

gratia, alla visione di una fitta selva di fumaiuoli accanto al Vesuvio, senza capire che Napoli non diverrà mai una grande città industriale per la semplice ragione che bisognerebbe prima cambiare la psicologia del suo popolo... e provatevi!

All'automobile, ripeto, il sentimentalismo delle folle; confortante, simpatico, senza dubbio, ma di modesta efficacia sussidiaria.

Anche le fabbriche, diciamo pure, non corrisposero — ora pare ne sentano il dovere — all'immenso tributo di fiducia. Fino a qualche anno fa, noi avevamo dei carburatori terrorizzanti per loro consumo, delle gomme che costavano quanto una pariglia di puro sangue, dei meccanismi ingombranti e mastodontici che sarebbero serviti benissimo per una tribù di Giganti. Roba per ricconi, insomma. Per gli altri, fumo e polvere negli occhi e puzza alle nari. Sorsero le Cassandre, antipatiche come tutte le Cassandre, ma forse benefiche, che gridarono al pericolo e invocarono il carburatore economico, il *caucciù onesto*, la vettura *baby* e non *babau*. Si chiedeva, insomma, per la tenerezza dei più, un po' di compenso o di reciprocità, *do ut des*, senza significare con ciò che il calzolaio o il pescivendolo, che pure acclamavano doverosamente la Fiat o l'Itala, dovessero soltanto per virtù del loro entusiasmo vantare dei dritti di occupazione su qualche vettura delle celebri fabbriche.

Non diremo che il grido andò disperso, ma passò ancora del tempo prima che le fabbriche si mettessero sulla via di Damasco.

Forse vi furono determinate da qualche brutto fenomeno di perturbazione, forse si beneficiarono dello stesso muto insegnamento delle cose; certo è che il nuovo indirizzo fu più rispondente a un più logico criterio di produzione. Quasi oseremmo dire che il gran tremito onde fu scossa la nostra industria automobilistica portò un salutare effetto, perché, oltre ad assumere concetti nuovi di lavoro, le nostre fabbriche smisero la gaia finanza allegra e smisero il disordine amministrativo onde erano state travagliate. Cose tutte che hanno una singolare importanza per la clientela media, quella generica, che faceva la piagnona e vedeva scuro nell'avvenire.

Ma se mutati sono, per tanti riguardi, gli elementi che ora presiedono alle sorti della nostra

industria, bisogna pensare a coordinarli a un saggio sistema d'immediamenti obiettivi, sui quali soltanto può riposare una forte idea turistica. L'Italia è già tutta uno splendido modello di paese atto a sprigionare le più fini produzioni estetiche; occorre renderlo meno impervio, curando le sue strade infami e distribuendole in una rete di logica euritmia.

Quando l'automobile colsuorisonante divenire occupava di più le menti di sé, ci fu da noi una mirabile fioritura di proposte per spianate il cammino a questo *enfant-prodige*; proposte non tutte sensate, né concludenti, perché l'Italia ha una stupefacente fecondità di consiglieri che crescono in numero inverso alla serietà delle loro trovate. Tra le altre fu quella di Achille Fazzari, che arrivò persino a scomodare il Presidente dei ministri e non pochi giornali.

Achille Fazzari proponeva di costruire una colossale strada automobilistica da Torino a Reggio Calabria:



Benito Mussolini dopo la corsa.

(Dall'album dei ricordi sportivi del grande campione).

cosa da far venire la pelle d'oca, che non venne però al valent'uomo, il quale si guardò bene dal dirci da chi la sua grandiosa opera dovesse essere attuata e come mantenuta.

Anche allora noi giustiziammo il grottesco pensiero e non capimmo come mai il Touring, che è assolutamente alieno dalle cose ridicole, volesse in qualche modo occuparsene. Perché noi crediamo e crederemo sempre — ci scusi qualche nostro confiatello — che come una pista, per grande che sia, è agone troppo angusto per una corsa d'automobili e di scarsiissimo valore dimostrativo, così una lunga arteria, che spaccasse da cima a fondo l'Italia, diventerebbe un tema obbligato per ogni motorista e segnerebbe la fine del turismo automobilistico.

Come ritrovare più, in quegli immensi rettilinei sgomberi, che accrescerebbero la velocimania, il sottile desiderio estetico che ora, davanti a un panorama delizioso, ci fa persino dimenticare le mille contrarietà delle strade normali? E come compensare la nostra anima dell'assenza di quegli innumeri incidenti che accrescono all'infinito il ricordo delle nostre pagine vissute? Poiché io m'immagino: una fuga d'automobile a destra, verso l'andata, un'altra a sinistra, verso il ritorno, con nel mezzo il piccolo nastro sfuggente: cronometro alla mano, cuore sospeso, *periculum in mora*... ebbene, che si chiami il medico!

Altro ci vuole, che la ciclopica intrapresa propugnata dal Fazzari: un regime ed una polizia — non ho detto pulizia — stradale migliori; una maggiore provvidenza nelle autorità, un senso più vivo di cautele e di responsabilità.

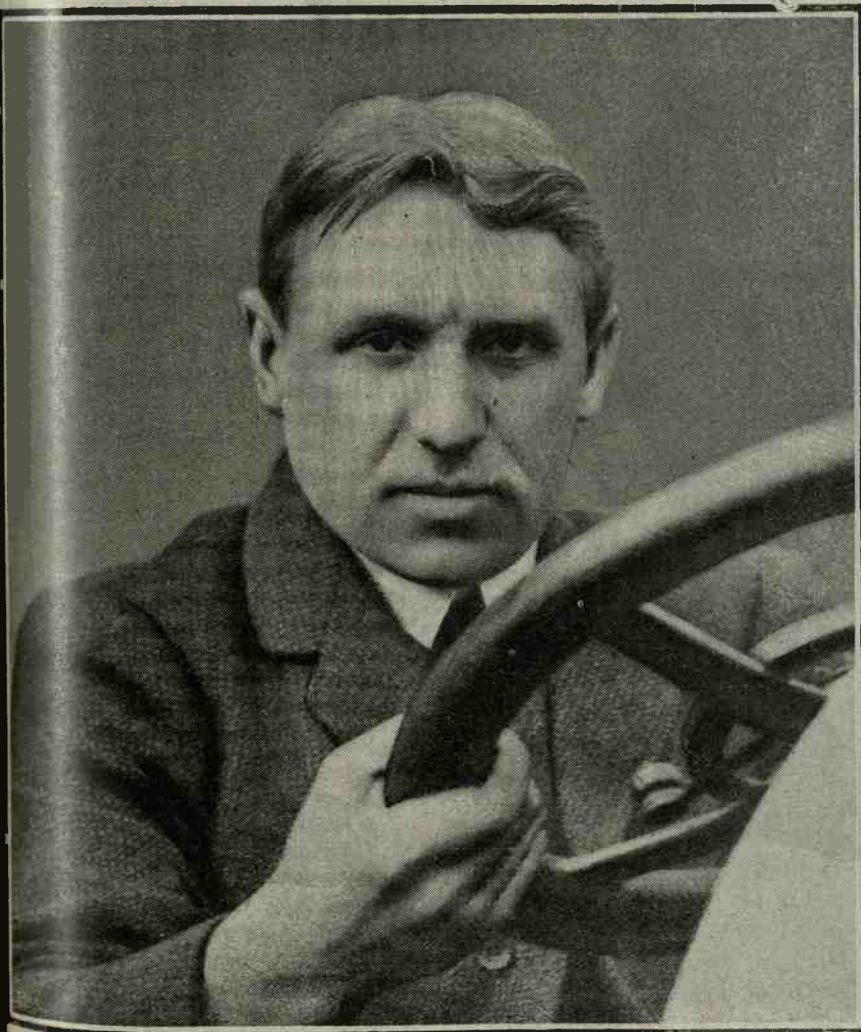
Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA

LA RIVELAZIONE DEL 1908

Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano



Duray, il più temibile avversario degli italiani nella Coppa Florio.

BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

Psiche



ASSAGGIATELO!
MIGLIORE DEL COGNAC

eccellente con

ACQUA DI NQCERA UMBRA

" Sorgente Angelica "

F. BISLERI & C. - MILANO

Ne noi crediamo che, posto il turismo automobilistico in condizioni d'assoluta garanzia, le nostre fabbriche debbano destinarvi la quasi totalità della nostra produzione e monofissare il tipo di lavoro.

L'automobile, che par fatto apposta per operare miracoli e sconvolgere i sistemi più radicati nel nostro ordine industriale, deve tentare ogni applicazione nelle industrie e specialmente affrontare, con vera coscienza d'obbligo, il problema più arduo per la patria nostra: l'agricoltura.

E' tutto un campo sconfinato ancora aperto all'invasione del motore a scoppio. Non molto, una locomobile a benzina solcava i piani ondulati delle Puglie, rimorchiando un aratro che compiva con formidabile energia il lavoro di smuovimento della terra; quella locomobile poteva anche trainare due mietitrici, azionare una trebbiatrice, associarsi dei lunghi convogli pieni di derrate sulle vie buone... Ebbene, in Italia, ch'è la seconda patria dell'automobilismo e una nazione assolutamente agricola, ancora questo ci mancava: subire l'affronto di una macchina americana che venisse a insegnarci quali servizi l'automobile può rendere all'agricoltura!

L'Italia ignora tutto questo: essa continua a costruire delle 60 HP, destinate a trasportare i milionari cosmopoliti in un pellegrinaggio mondanale...

Pensino le nostre officine a produrre delle meraviglie di confort e di perfezione, consacrate all'umanità viaggiante e ai virtuosi della velocità; ma pensino anche che non c'è soltanto un'Italia sportiva e che molto ancora si può chiedere al loro spirito di benemerenzia.

A. Pedone.

I campionati di canottaggio a Salò

Reportage e commenti.

Seconda giornata.

Lago calmo e cielo coperto come il giorno antecedente. Ragione per cui non mi fu possibile, come era mia intenzione, di fermare un numero discreto di istantanee nelle varie regate.

Gara Duca di Genova: Campionato skiffs juniores. — Anche qui il Mariani della Lario ebbe campo di affermarsi su bello stile sui competitori, rivelandosi lo skiffista più completo della... generazione 1908. Il tempo da lui coperto in questa regata fu migliore mai che nella precedente giornata, 8,5"; secondo, a 15" di distacco, il Ciabatti dell'Arno di Pisa; terzo, distaccato, Rodinis del Club Nautico di Livorno.

La Coppa Principe di Napoli per imbarcazioni tipo libero a 4 vogatori juniores riuscì, nella sua disputa, interessantissima. Otto gli equipaggi iscritti, ma quattro soli i partenti. (I *forfaits* furono la caratteristica di questa seconda giornata). Il grave equipaggio della Milano dopo i mille metri riesce con bella e regolare palata a portarsi all'altezza dell'Aniene partita in testa, e su di essa progressivamente avvantaggiare e vincere. Bella la lotta per il secondo posto fra Aniene e Bucintoro. La Bari, partita in yole, riconosce lo svantaggio ed a metà percorso abbandona.

Classifica:

1. Milano (R. Jacchini, P. Annoni, E. Schmidt ed R. Olivelli) in 7,39".

2. Ad una lunghezza, Aniene.

3. Bucintoro.

Coppa Città di Venezia: Venete seniores. — Molto

lento dai numerosi venetiani convenuti a Salò l'incontro fra i due eterni rivali Querini e Bucintoro.

Fra queste due imbarcazioni servì da... cuscinetto la Tirino, che per buona ventura ebbe l'acqua n. 2.

Alla partenza Bucintoro è in testa. La Querini, bel-

lissimo equipaggio come insieme ed estetica, dalla

larga obliquamente inclinata sul lago increspato, fila

all'inseguimento. Raggiunge presto l'avversaria, la passa, e con un *serrate* magnifico, taglia prima il traguardo con oltre due imbarcazioni di vantaggio, tempo 9,83", sulla Bucintoro. Terza, distanziata, la Tirino.

Un applauso lungo e clamoroso saluta la Querini, del cui equipaggio il Scipione Del Giudice aveva già corso nel due.

L'anno scorso questo Campionato era pure detenuto dalla Querini.

L'ultima regata, il Campionato outriggers ad otto



A bordo del Corsaro. — Fotografia inedita del Principe Borghese mentre pilota il suo canotto automobile Italia 60 HP. (Fot. G. C. Corradini).

seniores, dotato della Coppa del Re, ha coronato... regalmente la riunione salodiana.

L'umile mia prosa non è all'altezza di descrivere, di riportare con sufficiente eleganza l'impressione, l'emozione suscitata nelle migliaia di spettatori da questa epica e superba competizione. Basti il dire che delle quattro imbarcazioni concorrenti, al traguardo tre avevano la punta nello spazio di un metro.

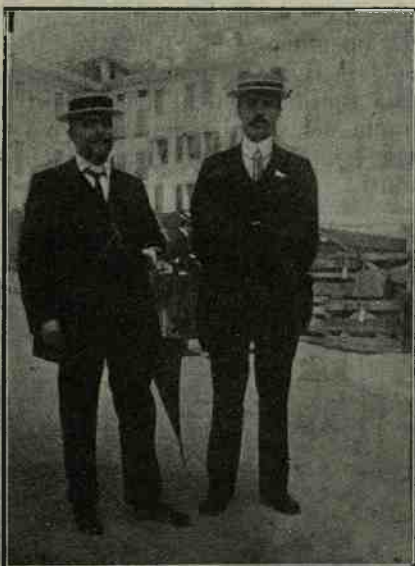
L'*outsider* della corsa era rappresentato dal giovanissimo equipaggio dell'Adda di Lodi, che fornì una corsa magnifica.

Assicuratosi un leggero vantaggio dopo i mille metri, arrivò *deat-heat* con l'Aniene, che con un potente *serrate* era avanzata negli ultimi metri a minacciare l'Adda.

L'impressione generale del pubblico fu quella che l'Adda, anche per pochi centimetri, fosse giunta prima, ma la Giuria decise di far ripetere il *match* fra le eguali arrivate Adda ed Aniene.

La Lario giunse vicinissima di pochi centimetri ai due primi. La Tevere di Roma non fu mai in corsa, essendo stata distanziata fin dalla partenza.

Appena ebbero termine le regate si radunò la Giuria, e dopo discussione molto movimentata e vivace — tanto vivace che fra le due Società romane corse persino una sfida colle armi — si decise di far ripetere



I campionati italiani di canottaggio a Salò.

A sinistra: il cav. T. Rolando, segretario del R. C. I. — A destra: Mariani, della Lario, vincitore del campionato skiff.

all'indomani le gare del dne e dell'otto che, come è noto, rimasero poi appannaggio la prima della Querini, la seconda dell'Aniene (sigg. Brunialti, Del Nunzio, De Gregori, Tuzi, Garroni, De Cupis, Cortesi, Serventi).

Il Rowing-Club, con opportuna decisione, assegnò poi, a titolo di benemerenzia e di incoraggiamento, nove medaglie all'equipaggio dell'Adda di Lodi.

Questo l'esito materiale della riunione. Esito materializzato con una egregia organizzazione da parte della Società Canottieri Garda, di cui anima e direzione sono l'ing. A. Fuchs e signor Keller.

Come risultato sportivo queste giornate di canottaggio ci mostrarono la buona scuola dei vogatori italiani e qualche lusinghiero spunto di cavalleresca accendiscendenza.

Non mancarono i malcontenti, ma questi furono presto e completamente appianati, grazie alla proficua e paterna intromissione del benemerito Rolando.

Anche le Società rivali di vecchia data si mostrarono corrette, e i loro dirigenti gentiluomini.

E qui intendo parlare dell'Aniene e Tevere di Roma, e in ispecial modo della Bucintoro e F. Querini di Venezia. Quest'ultima Società, ultimamente qualche volta a torto calunniata e tacciata d'essere troppo... democratica, s'è rivelata a Salò generosa nei suoi rappresentanti — e voglio citarli: sigg. Viviani e Jean Fiorelli — dignitosa e forte, senza spavalderia, nei suoi atletici canottieri.

Voglia il tempo, questo gran galantuomo, far giustizia dei piccoli malintesi di un giorno, e concorde e forte perpetuarci questa nostra generazione di gioventù canottiera forte e balda, che in casa propria come in estero paese sa — con la modestia del forte — affermarsi gloriosamente e spesso all'ombra del tricolore italiano.

Salò, 27 agosto.

G. Corradino Corradini.

I Campionati europei di canottaggio

Nella gara a quattro ove l'Italia era rappresentata dalla Querini, con l'equipaggio E. Olgeni, S. del Giudice, M. Tres e B. De Giudice, vincono:

1. Italia (Querini), in 7'21" 4/5; 2. Belgio (Club de Gand), in 7'22" 2/5.

Nella gara «a due» era prevista asprissima lotta tra i belgi G. Visser e U. Molmans dello *Sport de Gand* ed E. Olgeni e S. del Giudice della Querini. Finisce primo l'equipaggio belga in 8'26", secondo l'italiano, in 8'29" 3/5 (a un quarto di imbarcazione), terzo il francese, in 8'37" e quarto lo svizzero, in 9'1".

Nella gara dello skiff si assiste pure a una magnifica lotta tra Delaplane della *Basce-Seine* (Francia) e Mariani della Lario di Como. L'Alsazia-Lorena non essendosi presentata, si battono per il terzo posto la Svizzera e il Belgio.

A un certo punto, e precisamente quando Mariani raggiungeva Delaplane, che con una forte partenza si era portato in testa, il giudice arbitro arresta la corsa e dal suo battello richiama i concorrenti. Si dubita che un incidente sia avvenuto a uno dei vogatori. Ma l'arbitro dichiara che, avendo visto il belga investire lo svizzero e l'italiano investire il francese, deve far riprendere la gara e frattanto ordina di mettere fuori gara Mariani ed Hermans (Belgio), mentre la corsa è ripresa dai mille metri tra Svizzera e Francia.

Delaplane vince facilmente. Nella gara dei *doublets* (due rematori senza timoniere) parte felicemente l'imbarcazione belga seguita da quella italiana, montata dai campioni E. Sacchini ed E. Donces.

Giungono i belgi primi in 7'57" 3/5; secondi gli italiani in 8'4"; terzi gli svizzeri in 8'7"; quarti i francesi in 8'11" 4/5.

La *doublet* belga vincitrice era montata dai signori X. Crombet e J. Hermans.

Ed eccoci alla gara «a otto». Essa si svolse tra gli equipaggi Gand (Belgio), dell'Aniene (Italia) e del Cercle de Paris (Francia).

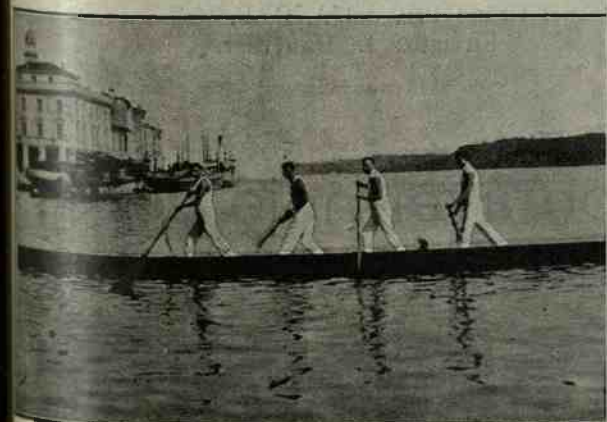
L'equipaggio di Gand, reduce da Henley, non poteva aver da temere giuridicamente, data la sua forte preparazione, dell'equipaggio italiano o dell'equipaggio francese che pure avevano un'ottima forma.

I tempi sono i seguenti: Belgio, 6'45" 1/5; Francia, 6'50"; Italia, 6'52".

L'otto vincitore era montato dai signori: R. Poma, O. De Somville, P. Veirman, F. Vergucht, G. Mys, St. Kowalski, M. Morimont, O. Taelman.

L'equipaggio dell'Aniene era composto dei signori: G. Brunialti, A. Del Nunzio, A. De Gregori, A. Tuzi, A. Garroni, G. De Cupis, A. Cortesi, A. Serventi.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



Quattro a quattro della Querini di Venezia, vincitrice del Campionato Venete seniores.



Il quattro di punta della Milano di Milano, vincitore del Campionato omonimo.

(Fot. G. C. C.).

Eadie



LA MIGLIOR BICICLETTA DEL MONDO

ELEGANTE - FORTE - LEGGERA

Prima di decidervi nei vostri acquisti esigete dal vostro fornitore di vedere il nuovo modello EADIE.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia: GIULIO MARQUART - Milano.



Ogni giorno nuovi certificati attestano la bontà, sia in riguardo alla resistenza che alla elasticità ed alla qualità superiore dei **Pneumatici**

scannellati
e
antisdrucchiolevoli

DUNLOP

Liegi, 14 agosto 1908.

Signor Direttore della The Dunlop Pneumatic Tyre — BRUXELLES.

Ci preghiamo informarvi che noi siamo pienamente soddisfatti dei **Pneus DUNLOP** montati sulle due vetture che hanno preso parte alla settimana di Ostenda e colle quali il Signor Wéry si è classificato primo delle due categorie nei 5 km. corsi nei due sensi ed i record del chilometro e del miglio.

Oltre queste prove gli stessi pneus hanno fatto il viaggio di andata e ritorno da Liegi a Boulogne s/m ove le nostre vetture si sono ancora distinte nella Coppa di Caraman-Chimay, nella quale Wéry classificandosi primo della sua categoria, ha riportato il Premio della Città e quello della Camera di Commercio.

Malgrado il duro lavoro al quale essi vennero sottoposti, i **Pneus DUNLOP** si sono comportati meravigliosamente e al loro ritorno a Liegi portavano ben poco il segno del loro lavoro.

Gradite i nostri distinti saluti.

Firmato: Nagant Frères.

Parigi, 23 Luglio 1908.

Spettabile Compagnia Dunlop — PARIGI.

Mi piace informarvi che i **Pneus DUNLOP** del Grand Prix, montati sulla mia vetturetta Guillemain 4 cilindri, hanno compiuto or ora il viaggio Parigi-Bordeaux e ritorno senza nemmeno una foratura, e detti pneus possono compiere un'altro viaggio.

Essi hanno dunque fatto a tutt'oggi circa 100 km. prima del Grand Prix, poi il Grand Prix, il ritorno da Dieppe a Parigi, altri 100 km. circa in giro per Parigi e dintorni ed ancora il viaggio Parigi-Bordeaux e ritorno, vale a dire un totale di circa 2100 km. e tutto ciò senza che io abbia avuto bisogno di toccarli una volta per qualsiasi motivo.

Ne sono entusiasta e vi prego di gradire colle mie più vive felicitazioni, i miei distinti saluti.

Firmato: Paul Rivière.

Londra, 6 agosto 1908.

Spettabile The Dunlop Pneumatic Tyre — LONDRA.

Penso che vi interesserà di conoscere come si comportarono le vostre gomme nel Trofeo O' Gorman. — Le gomme montate sulla mia 25 HP Hulton, benchè di soltanto 90 mm. di diametro, hanno fatto il percorso senza essere toccate. Considerando che i tempi raggiunti superano le 83 miglia all'ora, io ritengo che sia una *performance* meravigliosa. Questa corsa indubbiamente è stata per le gomme la più severa che mai ebbe luogo a Brookland, ed il fatto che le gomme di così piccolo diametro hanno marciato in modo splendido malgrado le condizioni eccezionali della pista e sotto un sole cocente, dimostra che Voi avete delle gomme che soddisfano pienamente anche il più pretenzioso automobilista. Distinti saluti.

Firmato: W. Hutton.

Bruxelles, 22 luglio 1908.

Spettabile Società Francese dei Pneus Dunlop — PARIGI.

Ho il piacere di informarvi che i **Pneus DUNLOP** che erano montati sulla mia vettura nel Grand Prix dell'A. C. F. mi hanno interamente soddisfatto e che ne ho cambiati molto meno di tutti gli altri conduttori montanti pneus di altre marche. Mi sarei certamente piazzato nei primi tre e probabilmente sarei arrivato primo giacchè io avvantaggiavo ad ogni giro sul vincitore, se uno dei miei cerchi smontabili, che sgraziatamente non era Dunlop, non fosse fuggito per suo conto e non mi avesse così messo fuori corsa.

La mia vettura Bayard Clement munita dei vostri pneumatici, nei tempi che feci e che sono stati rilevati nei suoi successi di Ostenda e di Boulogne s/m, era la vettura più veloce nel Grand Prix dell'A. C. F.

Vogliate aggradire i miei distinti saluti.

Firmato: L. Hautvast.

Automobilisti!

Se volete viaggiare sicuri di non aver noie per le gomme, adottate sulla vostra vettura

i **Pneus**

ed il

Cerchio smontabile

DUNLOP

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

Telefono 12-70 — Indirizzo telegrafico: PNEUMATIC.

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

"AUTOLOC"

Nuovissima e perfetta soluzione per bloccare, arrestare, frenare leve, alberi, cardini, cerniere, rubinetti, valvole, serrature, grù, chiuse, verricelli.

Società Forniture Generali per Automobili

Ing. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"**Il Bicletto**PIÙ **LEGGERO**PIÙ **ELEGANTE**PIÙ **SOLIDO**PIÙ **SCORREVOLE****Rudge-Whitworth**
Britain's Best Bicycle

Agente Generale per l'Italia:

UGO VELADINI**MILANO**

Via Vittor Pisani, N. 12-14

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Cap-en	Lire	Cap-h	Cap-h	Alt. tot.	TIPO	NOME	Cap-en	Lire	Cap-h	Cap-h	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forta	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.Sacoché	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

GARAGE SQUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

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 1908: 30/40 HP, L. 17.000 - 40/50, L. 22.000 - 50/70, L. 25.000

Châssis LA BUIRE

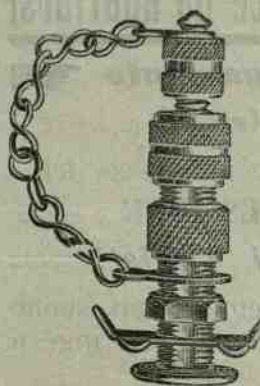
con la nuova trasmissione ad assi rotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP — Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

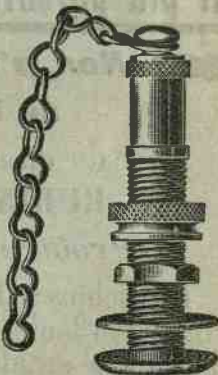
Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis LA BUIRE è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

EDOUARD DUBIED & C^{ie}**COUVET, 21 (Svizzera)**

Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili

La Candela **"PRESTA"**, gode dappertutto la miglior reputazione, per l'accensione di Magneti ed Accumulatori, per Motociclette ed Automobili.Valvole Tipo **"DUNLOP"**,**"PRESTA"**, per BicicletteMozzo a ruota libera **"EDCO"**,
(Tre velocità)

Valvole per Automobili, Bulloni, Viti, Dadi, Chiodi, Perni per mozzi, Coni, Montatoi, Rivets, Nipples, ecc.



Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENSVia Vincenzo Monti, 14 - **MILANO** - Telefono 62-74.

FABBRICA DI PNEUMATICI CLÈMENT TOMEAZZI e C.

Amm.: Via Repubblicana 17 - BOLOGNA - Fabbrica: F. P. Galliera

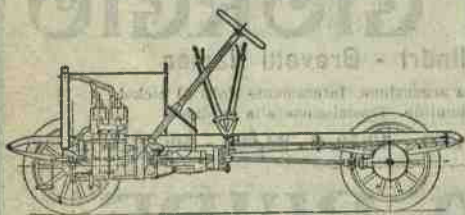
Coperture e Camere: " LE PNEU CLÈMENT ",
" FELSINA ",
Coperture " AMERICANO "

Tubolari e cerchi legno per pista e strada (preferiti dalla maggioranza dei corridori).

Filiale in TORINO: Via Sant'Anselmo, 28.

Vetturette "MARENGO"

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



Châssis 8-10 HP, 2 cilindri, Tipo B
L. 3450.

TIPO POPOLARE

8 HP, 1 cilindro, tre velocità e marcia indietro, cardano, termosifone, carrozzeria due posti

L. 2950.

Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:

Società Automobili "MARENGO", - GENOVA - Via Maddaloni, 3.

Canotti automobili

DA CORSA - DA SPIAGGIA - DA LAGHI - DA FIUME

consegna pronta.

Motori delle migliori Case Italiane ed Estere

Rivolgersi: Cantieri Baglietto S. I. A. M. - GENOVA
Via Balbi, 21

Preventivi e Cataloghi a richiesta - Telegrammi SIAM - Genova

FABBRICA DI AUTOMOBILI

DE LUCA - DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

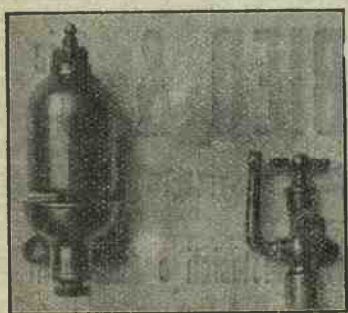
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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

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

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



**Nuovo
segnale
d'allarme**

FISCHIO LOCOMOTIVA

(Brevetto MILLER)

il più potente - il più semplice da adattarsi

**Non p'ù Gas di scappamento
nè Ingranaggi, nè frizioni!**

Azionato direttamente dal Motore per mezzo del
RUBINETTO DI COMPRESSIONE

Problema risolto per i Turisti

Il fischio "LOCOMOTIVA", emette un suono così assordante, che fa cedere il passo e costringe a dar libera strada.

Prezzo L. 60 (completo)

Concessionari esclusivi per la vendita:

D. FILOGAMO e C. - Via dei Mille, 24 - Torino



"TUPHINE"
I migliori Foot-balls inglesi

Adottati dalle società estere e nazionali per la loro resistenza e solidità.

"CAMBO"

a molla d'acciaio interna.

Il solo Diabolo pratico e resistente

Agenti esclusivi per l'Italia:

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Specialità Articoli Sports

GIUOCHI DA GIARDINO E DA SALA

Abbigliamenti per Automobilisti, Ciclisti, Tennis, Foot-ball, ecc.

CATALOGHI E LISTINI A RICHIESTA