Anno III. TORINO 11 Settembre 1904 N. 37.

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

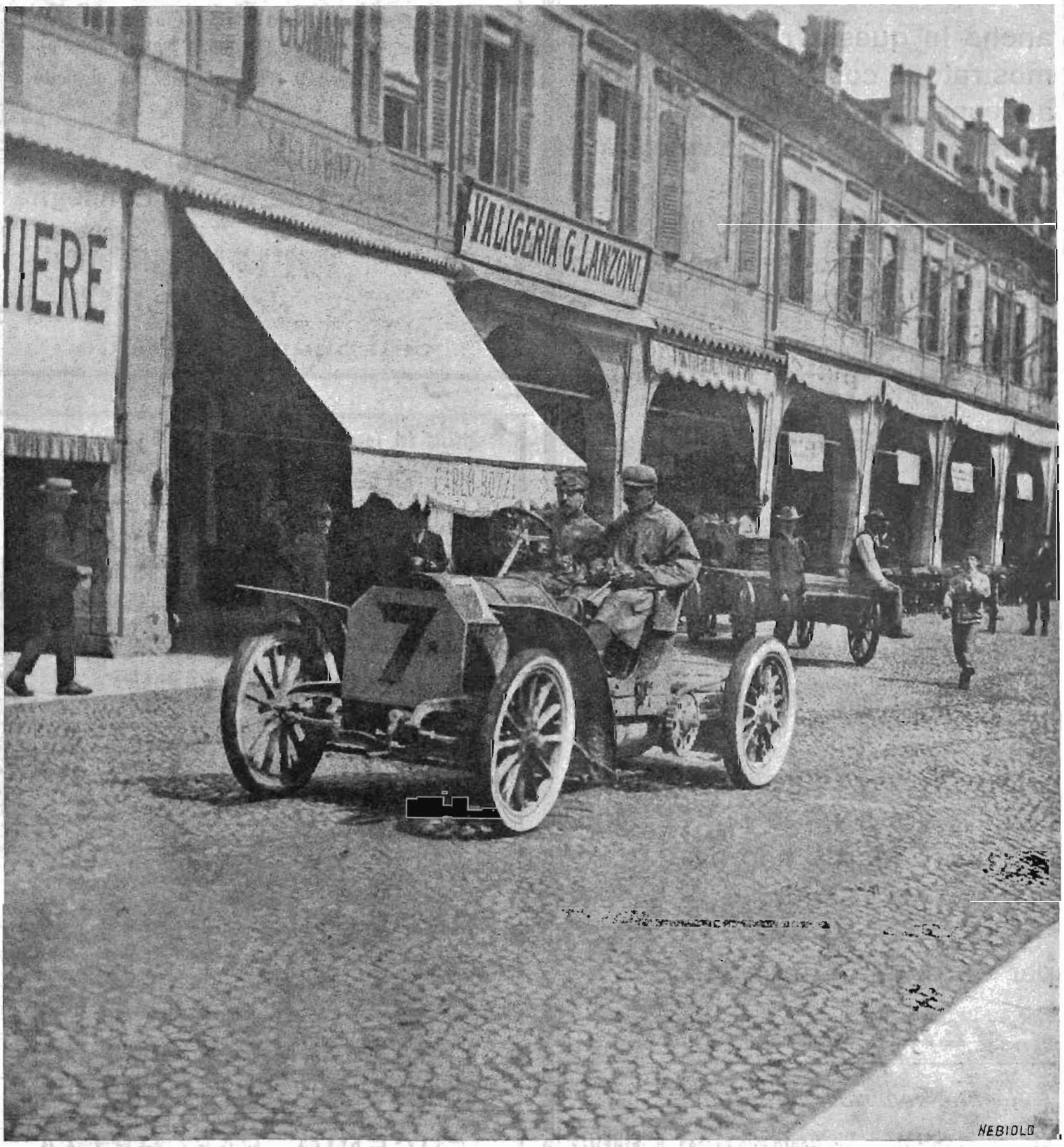
DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. OESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero „ 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Piazza Solferino, 20* - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

LA SETTIMANA AUTOMOBILISTICA DI BRESCIA



Il giovane milionario siciliano Vincenzo Florio, che da tempo ha occupato uno dei primi posti tra i migliori chauffeurs italiani, ha debuttato come guidatore in corsa nel Circuito di Brescia, coprendo i 370 chilometri in ore 3 28' 9'' con una 60 HP Mercedes e classificandosi terzo dietro noti campioni come Lancia (75 HP Fiat) e Teste (100 HP Panhard).

La settimana automobilistica di Brescia

Il primo esperimento di automobilitazione

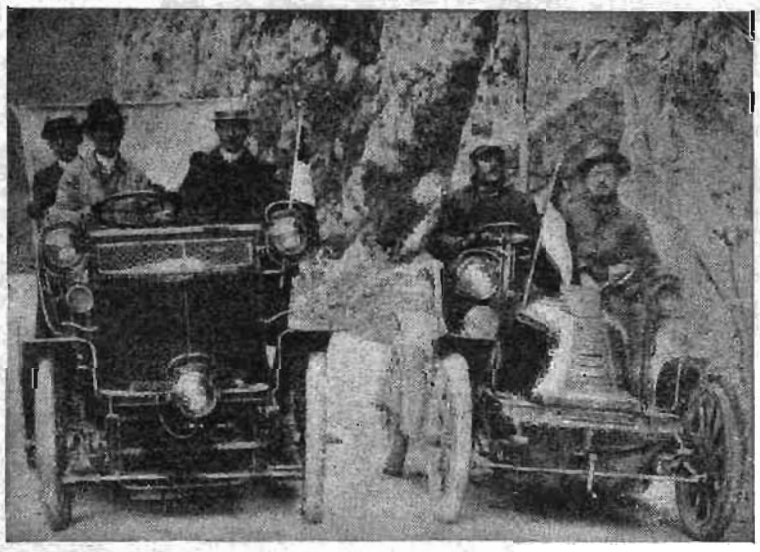
La grande corsa circuito di 370 km. vinta da Lancia con vettura FIAT

La settimana automobilistica, che un benemerito Comitato di *sportsmen* bresciani ha così arditamente lanciato e brillantemente svolto, si può riassumere nei due suoi più significanti avvenimenti, l'esperimento di automobilitazione e la grande corsa circuito di 370 km., giacchè il tempo sfavorevole ha fatto sfumare la riunione del *record* del miglio e del chilometro, mentre le diverse gite a Solferino, San Martino, Custoza e Collio, compiute durante la settimana, furono più che altro occasioni per occupare i giorni intermedi.

Dovendo qui fare la cronistoria di questa bella riunione, diremo subito qualche cosa di questi riempitivi e dell'Esposizione automobilistica che ha costituito il *trait d'union* delle varie giornate per aver poi il terreno sgombro dalle quisquiglie e occuparci liberamente dei due *clous*.

La fortunata posizione di Brescia su cui alita il fresco zeffiro del Garda e attorno a cui vibra tanta onda di ricordi epici di quelle giornate del nostro risorgimento che pur essendo a noi vicine nella storia, sembrano tanto lontane alle nostre menti e ai nostri cuori di generazione moderna, consigliava di rivolgere alle incantevoli sponde del Benaco e ai vicini campi gloriosi di Solferino e San Martino e di Custoza la larga schiera di automobilisti che la *grande semaine* avrebbe fatto ospiti della Leonessa.

E dato l'intervento alle feste automobilistiche di Brescia di S. A. I. e R. la Principessa Laetitia e la sua partecipazione alle diverse gite, esse assursero a simpatica e commovente rievocazione d'un grande passato, a cui aggiungeva eloquenza la presenza di quella Augusta Principessa in cui si congiungono due sì gloriose dinastie e che fu sposa a quel Principe Amedeo che a Custoza intrecciava della gloria personale di soldato il nome di valoroso principe sabando.



La Serpollet *di Dusi e la* Renault *di Zuttini compiono felicemente il primo esperimento di automobilitazione.* (Fot. Comerio, Milano).

⁂

Interessante sotto altri aspetti fu pure la gita a Collio occasionata dal desiderio espresso dalla Deputazione provinciale di Brescia di esperimentare l'omnibus De Dietrich esposto dalla *Florentia* e che con successo aveva precedentemente preso parte all'esperimento della mobilitazione.

Avendo allo studio alcuni progetti d'impianti di servizi pubblici con omnibus automobili molto opportunamente il conte Corniani, presidente della Deputazione, espresse al conte Martinoni il desiderio di fare personalmente delle prove, desiderio che l'egregio rappresentante della *Florentia* si è affrettato a soddisfare colla sua consueta cortesia.

L'esperimento ha dato luogo ad una bella gita a cui parteciparono una ventina di automobili, che a Collio furono ospiti di quel grandioso Hôtel Mella.

L'omnibus De Dietrich portando 15 persone raggiungeva brillantemente Collio coprendo i 40 km. che separano Collio da Brescia e superando le forti salite di Rovegno e Gardone in meno di tre ore, e ritornando felicemente nel pomeriggio a Brescia, dando così una eloquente dimostrazione dell'utilità che presentano questi servizi automobili che così larga e attesa applicazione potrebbero avere in molte regioni d'Italia sprovviste di ferrovie e segnatamente nella Valtellina e in Val Camonica.

⁂

L'Esposizione che si tenne in Crocera S. Luca durante la settimana automobilistica ha assunto questo nome solo perchè gli automobili erano esposti allo sguardo del pubblico. Nè poteva essere altrimenti. Sono queste riunioni a cui partecipano quasi esclusivamente i possessori d'automobili, i quali naturalmente non hanno di comune che un solo giudizio: la miglior marca è quella che loro posseggono. Quindi non è in questo ambiente che sia possibile far breccia, nè la stagione è favorevole agli acquisti.

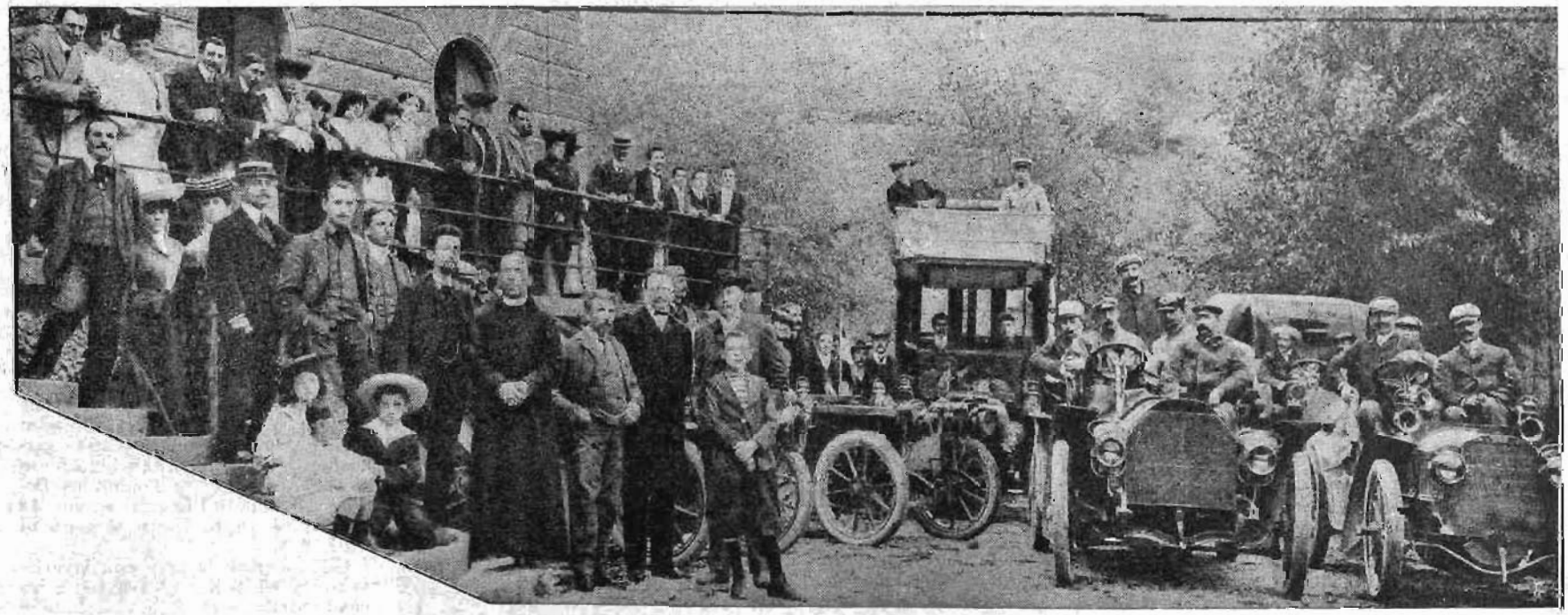
S. A. I. e R. la Principessa Laetitia si reca all'arrivo della grande corsa del circuito sulla Martini *del conte Martinoni.* (Fot. Comerio, Milano).

In mezzo però alle numerose macchine private che hanno chiesto alloggio alla ospitale Crocera di S. Luca, spiccavano alcuni *stands* di espositori che avevano portato a Brescia tipo e modelli nuovi e fecero una vera mostra. Fra questi occupa il primo posto la casa Darracq, la cui rappresentanza per l'Italia, già detenuta dal signor E. Wehrheim, è oggi di fatto passata all'egregio cav. Girard di Torino, proprietario della Ditta E. Wehrheim e C., e che coi larghi mezzi, le numerose aderenze e la pratica capacità degli affari di cui dispone assicurerà anche in Italia alla grande Casa francese uno sviluppo degno della sua importanza e della sua serietà.

Fra le migliori mostre figuravano quella del dott. Soldati di Milano che ha esposto tre tipi interessanti di Oldsmobile, fra cui un furgoncino per la consegna delle merci a domicilio, pratico e conveniente.

Il Nagliati di Firenze ha esposto due o tre delle sue ottime vetture De Dion 10 HP; il Bruni Santo di Brescia espone macchine e motori delle sue rappresentate Bianchi e Peugeot, fra cui la bellissima *Baby Peugeot* di 7 HP (una delle ultime novità automobilistiche) e un motore Bianchi per imbarcazioni.

Le Case di pneumatici, come sempre, risposero all'appello e i Pirelli, i Michelin e i Continental trovarono posto negli eleganti *stands* dalle rispettive Case. La Casa Rejna Zanardini e C. di Milano ha portato a Brescia un campionario completo dei suoi eccellenti fanali, la cui eccellenza viene ogni giorno affermandosi, tanto da aver in Italia quasi generalmente sostituito i fanali esteri adoperati fin qui.



La gita degli automobilisti italiani al campo di S. Martino. (Fot. Comerio, Milano).

Grande Emporio Ciclistico
MILANO
Corso Porta Nuova, 17
E.CO FLAIG
UMBER
GRITZNER
PREMIER

Tra le macchine che sonnecchiarono per qualche ora in crociera, abbiamo notato la *Mors* di De Martino di Roma, la *Clément Bayard* di De Pasquali di Genova, la *Isotta Fraschini* del cav. Massoni di Milano, la *Mercedes* dell'ing. Gamba di Genova, la *Mercedes* del sig. R. Biglia di Torino, la *Mercedes* del marchese di Soragna di Milano, la *Ceirano* del conte Corinaldi di Padova, la *Renault* del conte Fè di Brescia, la *Fiat* del conte Fanzago di Padova, la *Panhard* del cav. Coltelletti di Genova, la *Fiat*, del sig. Graziani, di Padova; la *Fiat*, dell'ing. Gandini, di Brescia; la *Mercedes*, del sig. B. Rolla, di Torino; la *Renault*, del sig. Zattini, di Brescia; la *Renault*, del sig. Coppi, di Brescia; la *Martini*, del conte Martinoni, di Brescia; la *Rochet-Schneider*, del conte Gulinelli, di Ferrara; la *Fiat*, dell'ing. Ferrante, di Brescia; la *Rochet-Schneider*, del sig. Cravero, di Torino; la *Panhard*, del conte Terzi, di Padova; la *Fraschini*, del conte Visconti di Modrone, di Milano; la *Mercedes*, del cav. Florio, di Palermo; la *Panhard*, del conte Lazzara, di Padova; la *Fraschini*, del sig. Meda, di Milano; la *Fiat*, del dott. Riva, di Milano; la *Panhard*, del sig. Della Morte, di Roma; la *De Dion*, del sig. Carpani, di Brescia; la *Fiat*, del Ministero della Guerra; la *Fiat*, dell'ing. Bossi, di Milano; la *Renault*, del sig. Brigatti, di Milano; la *Neue Gesellschaft*, dell'ing. Finzi, di Milano; la *Fraschini*, del sig. V. Fraschini, di Milano; la *Renault*, del sig. Fusi, di Milano; la *Renault*, del sig. Beaux, di Milano; la *Bianchi*, del sig. Bonardi; la *Bianchi*, di Tommaselli; la *Serpollet*, del sig. Dusi.

Sulla porta dell'Esposizione, condannato all'ostracismo per la larghezza delle sue ruote, stava il « camion » *Fiat*, che invidiava i sonni tranquilli delle macchine ricoverate nella penombra della crociera, mentre intorno a lui si affollava ininterrottamente una folla curiosa che ne metteva a continuo repentaglio l'incolumità.

E giacchè abbiamo cominciato l'elenco di nomi cerchiamo di completarlo ricordando le

Il cav. Massoni accompagnato dal cap. Guglielmotti passa da Edolo diretto a Chiavenna.

altre personalità sportive che Brescia ha ospitato durante la grande settimana.

Di Torino abbiamo veduto il cav. Scarfiotti, l'avv. Goria-Gatti, Storero, Montù, Alessio, conte Maffei, Brun, cav. Girard, Belli, Meucci, Bigio, fratelli conti Barbaroux, conte Claretta, contessa Salino, ecc. ecc.

Di Milano i fratelli Vaccarossi, Bianchi, Price, Sala, comm. Silvestri e signora, Comi, avv. Isotta Balbiani.

Di Firenze, Alberti, Masetti Fedi; di Roma, De Rizeis, Principe Colonna; di Palermo, cav. Laganà, barone Cammarata; di Verona il conte Cavazzecca Mazzanti; di Cremona il marchese Stanga; di Faenza il sig. Righi, ecc.

Ma tra i nomi vogliamo ricordare, tributando loro i meritati elogi, quelli dei benemeriti componenti il Comitato ordinatore fra cui ricorderemo l'opera indefessa del gentilissimo presidente conte Camillo Martinoni, del conte Giuliano

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)
Solo albergo con completo **Garage** capace di 8 vetture, munito di fossa e attrezzi, *gratuito pei clienti*. — **Deposito olio e benzina.** — Occorrendo meccanico. — **Massimo confort - Prezzi moderati.** **N. RAMONDETTI**, prop.

La facciata e l'entrata della Crocera S. Luca.
(Fot. G. Ogliari, Brescia).

Terzi, dei fratelli conti Maggi, del conte Martinengo, del conte Oldofredi, del dott. Antonio Riva, del rag. Arturo Mercanti, del sig. A. Zattini, ecc. Tra i più benemeriti, fra coloro che lavorano silenziosamente ma tenacemente nell'ombra, va ricordato il buon Enrico Minetti, l'anima e l'iniziatore di questa bella riunione e la sua maggior vittima, che ha trovato prezioso cooperatore come il Costa, l'ing. Navarini, il rag. Mercanti, il dott. Riva e altri pochi che non risparmiarono fatiche per la riuscita di questa riunione.

E infine ecco il nome dei componenti la Giuria: Conte G. Battista Fè presidente, cav. Nino G. Caimi, cav. Garibaldi Coltelletti, conte E. Corinaldi, ing. Cesare Gamba, Luigi Ferrante, avv. Cesare Goria-Gatti, conte Francesco De Lazara, dott. Antonio Riva, conte Guido Visconti di Modrone, ing. Navarini, segretario.

***

Come una figliazione del riuscito esperimento dei bersaglieri ciclisti e affidato agli stessi intraprendenti iniziatori Bresciani a questo primo esperimento di automobilitazione non poteva che arridere il successo.

Stavano a suo favore troppi coefficienti preziosi, come il vivo interesse e la grande importanza che ha il problema dell'automobilismo militare, lo slancio e l'entusiasmo che anima la famiglia motoristica italiana, mai smentito allorchè si tratta di cooperare ad una affermazione del trionfante e combattuto *teuff-teuff*, e sopratutto la tenacità e la sicura visione dei buoni risultati che sorrideva ai suoi ideatori.

Furono queste forze che smossero dapprima la diffidenza del pubblico, poi le opposizioni della burocrazia, quanto le difficoltà dell'organizzazione e nolenti o volenti trascinarono le autorità militari a secondare questo tentativo in cui aveva tutto da imparare e niente da spendere.

Il progetto di questo esperimento che ebbe uno dei suoi più validi sostenitori dapprima nel rag. Mercanti, trovò poi intelligente appoggio e preziosi aiuti nell'opera assidua dei due distinti ufficiali capitano di stato maggiore Guglielmotti all'uopo delegato dal Comando della Divisione di Brescia e maggiore cav. Maggiorotti delegato dal Ministero della guerra, e assunse così quelle forme concrete che ne assicurarono il pratico risultato.

Con slancio sufficiente i *chauffeurs* italiani risposero all'appello del Comitato di Brescia e se si ebbe a deplorare qualche astensione, bisogna convenire che i 22 automobilisti che la mattina del 28 agosto si allineavano colle loro macchine nel corso Zanardelli, dichiarandosi pronti a eseguire gli ordini dei commissari davano prova di un alto spirito di patriottismo e di disciplina che riconfermavano poi nell'adempiere con non lievi sacrifizi e spese all'incarico ricevuto per quanto duro e difficile esso fosse.

E siccome i risultati ottenuti hanno eloquentemente dimostrato l'utilità di un simile esperimento, così ricordiamo i nomi di questi volenterosi a titolo di onore e di lode, essendosi essi resi benemeriti della buona causa automobilistica, rendendo al tempo stesso un prezioso servizio al nostro paese.

Marchese di Soragna (*Mercedes* 18 HP), conte

Giovani e vecchi campioni.
1. Tommaselli, 2. Hemery, 3. Duray, 4. Gatti.

Corinaldi (*Ceirano* 16 HP), cav. Massoni (*Isotta Fraschini* 24 HP), Della Morte (*Panhard* 10 HP), conte Gulinelli (*Rochet - Schneider* 40 HP), conte Martinoni (*Martini* 16 HP), Boccardi (*Bianchi* 8 HP), R. De Pasquali (*Clément Bayard* 16 HP), Carpani (*De Dion* 8 HP), Zattini (*Renault* 7 HP), tenente Emanuele (*Fiat* 24 HP del Ministero della Guerra), dott. Riva (*Fiat* 24 HP), P. Meda (*Isotta Fraschini* 6 HP), ing. Bossi (*Fiat* 16 HP), ing. Finzi (*Gesellschaft* 10 HP) A. Fusi (*Renault* 10 HP), L. Beaux (*Renault* 10 HP), Brigatti (*Renault* 8 HP), conte G. B. Fè (*Renault* 9 HP), Dusi (*Serpollet* 5 HP).

Partirono inoltre il « camion » *Fiat* 24 HP, ed un « camion » *Daimler* 25 HP, con 3 tonn. di carico ciascuno dirette al campo di Sabbiochiese (Km. 30 in salita), e l'omnibus *De-Dietrich* della « Florentia » con 18 uomini di truppa diretti al ponte di Valsabbia.

Gli itinerari da percorrersi variavano da 60-70 Km. a 500-600 a secondo delle forze delle macchine e avevano per meta i valichi alpini del Tonale, dello Stelvio, dello Spluga, del Sempione — o quelli apennini

Al confine italo-austriaco dello Stelvio (m. 3000) in automobile.

THE READY BRAKE
„ DUPLEX "
CARLONI'S PATENT

È la più grande Novità del 1904.
Istantaneità fulminea.
Regolabilità cronometrica.
Dolcezza di manovra non mai raggiunta.
Il miglior Freno del mondo per Città e Montagna.
CARLONI'S BRAKE COMPANY - MILANO, Via Giulini, 5.

In vendita presso:
Barnett e Scotti - Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart e Comp. - Secondo Prati - Sironi Oggioni e C. - Luigi Sacchi - G. Leoni e C.

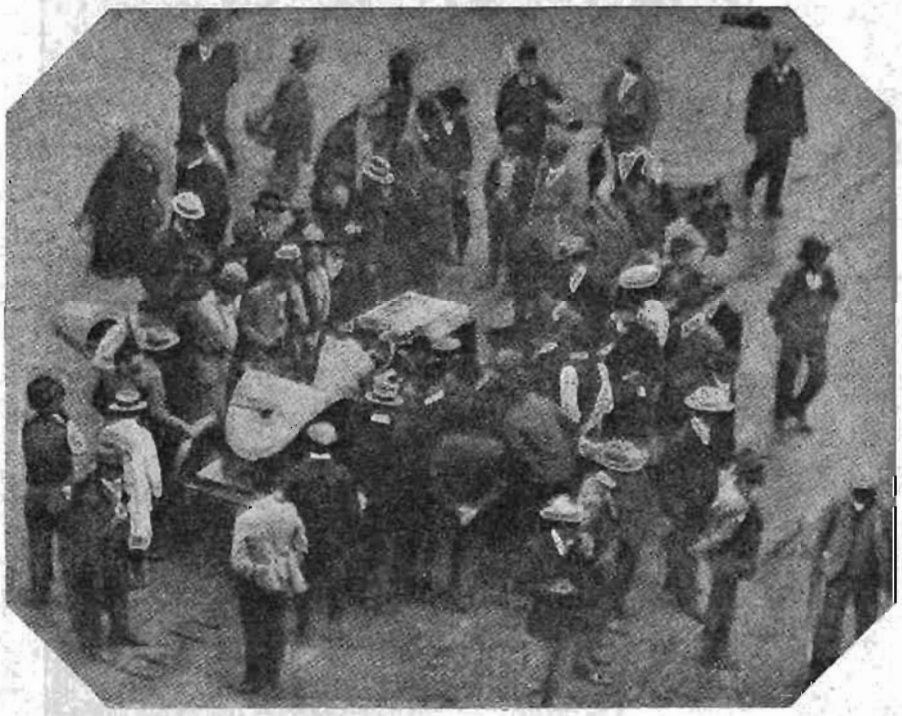
della Porretta o della Cisa o punti lontani come Udine, Gavirate, ecc.

Al momento della partenza ogni inscritto riceveva un foglio di via su cui era la sua destinazione e l'incarico a lui affidato. A lui stava scegliere la strada per giungervi, avendo solo obbligo di far ritorno a Brescia nelle 24 ore. Gli incarichi contenuti nei fogli di via consistevano nell'assumere di presenza informazioni sulla condizione delle strade, ponti, passaggi, se sgombre da neve, se libere, se distrutti da un supposto nemico, sulle truppe che si incontravano in una certa regione, ecc.

***

La sorte mi ha destinato ad una delle mete più belle e attraenti, il viaggio allo Stelvio che ho compiuto coll'amico De Pasquali di Genova, col sig. Corni di Milano, su una eccellente e velocissima automobile *Clément Bayard* di 12 HP.

Partiti prima dell'alba, grazie alla assennata previdenza del nostro guidatore, che aveva pensato bene di dimenticare le guide del Touring, nell'entusiasmo del momento infiliamo una strada che dovesse condurci a Iseo, ma invece ci troviamo in aperta campagna, e solo dopo lunghi giri tortuosi usciamo dal dedalo di quelle stradicciuole e guadagniamo lo stradone nazionale, su



I 70 HP benzina della Panhard *di Nazari si fanno pigramente trascinare dalla stazione di Brescia al* garage *da un solo HP fieno.*

cui voliamo verso Iseo, che lasciamo alla nostra sinistra, indirizzandoci su Pisogne e Darfo, costeggiando l'incantevole lago d'Iseo, che lentamente va snebbiando sotto i primi raggi del sole.

Insensibile alla leggera, ma continua ascesa, la nostra eccellente *Clement* ci sbarca prima delle 8 a Edolo, dove il nostro foglio di via ci ordina di procurarci una firma d'autenticazione.

E' presto ottenuta, e tosto si riparte per l'Aprica, l'incantevole colle che ci deve condurre dalla valle dell'Oglio, che abbiamo costeggiato fino allora, a quella più ampia dell'Adda.

E' il luogo delizioso, ma laggiù in basso ci attende Tirano coi suoi meravigliosi rettilinei. Divoriamo i 12 km. di discesa, passiamo il ponte e cioè a destra incontro alle vette alpine che giganteggiano innanzi a noi.

Felicemente è raggiunto Bormio e sono le 11 quando attacchiamo la salita dello Stelvio.

La strada è terribilmente difficile, i *tourniquets* strettissimi, pendenze che si rizzano al 15 %, e la nostra automobile che fino a quel momento aveva marciato colla regolarità di un orologio e colla velocità della lancetta dei minuti secondi, comincia un po' a risentirsi dei 200 km. fatti e dei 1700 metri di dislivello superati.

SMALTI ARTISTICI - MINUTERIE
SCUOLA DI SMALTO E MINIATURA
ITALO DE BERNARDI
inventore del distintivo del T. C. I.
MILANO - Via Pesce, 29 - MILANO
Medaglie e distintivi per Società

Rendono ancor più difficile il còmpito dei 16 HP rinchiusi nel motore e il carico delle nostre quattro persone, la carrozzeria completa e pesante di lusso, nonchè i grossi pignoni da strada.

E' necessario quindi avere qualche riguardo alla nostra macchina, non impazientirci al suo lento procedere — dare nuova lena ai polmoni del motore immettendo acqua fresca nei serbatoi e permettergli di riposare mentre noi facciamo comodamente colazione alla prima casa cantoniera.

Ma finalmente arriviamo al giogo Rima, raggiungiamo la cantoniera e la stazione doganale, poi ci spingiamo all'estremo limite di confine. Un punto caratteristico, dove si agglomerano vetture e diligenze, bagagli e turisti, che parlano tedesco o inglese, e dove sono le tabelle di confine di tre nazioni: Italia, Austria e Svizzera.

Lo spettacolo è grandioso e superbo. I monti vicini sono ricoperti di neve, l'aria è serena, ma pungente, il punto di vista che si gode dal terrazzo del *Ferdinandhof* indimenticabile.

Indubbiamente lo Stelvio è uno dei più bei passaggi alpini e vale la spesa di arrampicarsi sui suoi 3000 metri per godere uno dei più grandiosi spettacoli di montagna.

Malgrado il desiderio di riguadagnare presto Brescia, noi ci dimentichiamo volontieri qualche mezz'ora lassù e con voluttà divoriamo la neve candida e soffice, che si spinge fino sui bordi della strada, pensando che il calendario segna il mese d'agosto e che noi abbiamo raggiunto i ghiacciai stando comodamente seduti sul nostro automobile.

Ma il nostro incarico di automobilisti al servizio dell'esercito è compiuto; noi possiamo informare il comando di Brescia che la strada dello Stelvio è libera da neve e intatta, ma i gioghi circostanti sono coperti di neve e ghiaccio, e dovremmo farlo a mezzo del telegrafo se sullo Stelvio il telegrafo vi fosse.

In cammino quindi per Bormio (discesa lentissima e faticosa per l'infinito numero e la cattiva qualità degli svolti), da dove e da Bormio ci allontaniamo alla velocità dei 60-70 km. all'ora, sugli splendidi rettilinei che conducono a Sondrio e che l'ora ormai tarda rende sgombri da carri, annotta quando entriamo a Sondrio, e sono le due, allorchè la nostra *Clément* entra in Crocera S. Luca a Brescia dopo un faticoso *raid* di 22 ore di marcia, di circa 500 km. di strada di montagna, durante cui ha dimostrato tutta la sua bontà, la sua regolarità, mentre l'ottimo De Pasquali acquistò il diritto al titolo di *chauffeur emerito*.

Dovrei ora dire dei risultati di questo importante esperimento e trarre alcune considerazioni sull'utilità che esso ha dimostrato, d'una larga applicazione nell'esercito. Ma lo spazio difetta e quindi rimandiamo queste deduzioni al prossimo numero.

S. A. I. e R. la Principessa Laetitia accompagnata dal conte Martinoni sulla Martini 24 HP, *alla visita degli Ossari di Solferino e S. Martino.* (Fot. L. Comerio, Milano).

Dobbiamo ora far posto al resoconto della gran corsa circuito di 350 km. che coll'a automobilitazione segna il *clou* delle feste automobilistiche bresciane e come quella costituisce un avvenimento che lascierà traccie nell'automobilismo italiano.

Solo l'opera tenace e costante del buon Minetti, secondata dal prezioso appoggio delle personalità che componevano il Comitato, poteva tentare e riuscire nell'ardua impresa di ottenere permessi prefettizi per una grande corsa automobilistica su strada in Italia; solo chi come lui e i suoi cooperatori dott. Riva, rag. Mercanti, conte Martinengo, si sentiva capace d'un lavoro paziente e accuratissimo di organizzazione stradale su un percorso di quasi 200 km, poteva assumere la responsabilità d'una simile impresa.

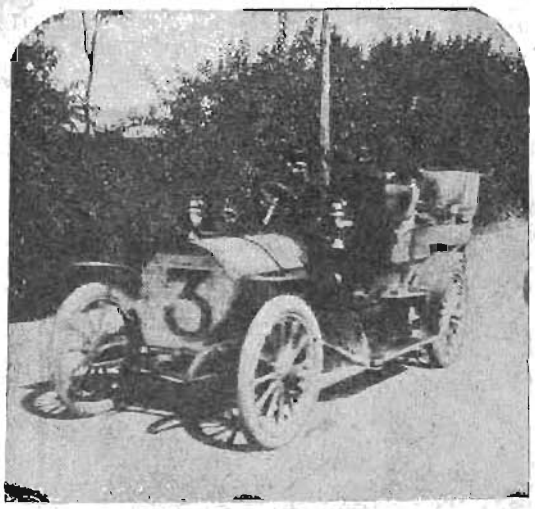
Se ne ricordi però chi vorrà cimentarsi in una simile impresa: per riuscire occorre sentirsi capaci di fare quanto ha fatto il Comitato bresciano, e cioè saper scegliere un percorso su strade buone, renderle sicure sbarrandone le infinità di confluenti, vistare dozzine e dozzine di municipi, militarizzare centinaia di ispettori e di controlli, neutralizzare i punti più popolati e pericolosi, compilare un programma ricco di premi e d'attrattive e solo allora si può sperare di avere una riunione il cui successo si avvicini a quello di Brescia in cui si sono battuti i grandi *records*

Leggere seguito pagina 8.

Grand Hôtel Ville et Bologne - Torino
Corso Vittorio Emanuele, 60 (in faccia alla Stazione di P. N.)
Prezzi moderati - Luce elettrica - Bagni - Caloriferi - Garage.
Il preferito dagli sportsmen. L. GUERCIO, prop.

L'omnibus De-Dietrich *della* « Florentia » *trasporta, durante l'automobilitazione, 18 bersaglieri al campo di Valsabbia.* (Fot. L. Comerio, Milano).

Motociclette ZEDEL 2 3/4 HP A VALVOLE COMANDATE
N. S. U. 2 3/4 HP ACCENSIONE A MAGNETE
Depositari esclusivi per l'Italia: CORRADO FRERA e C. - Milano-Torino



Ing. Gandini sulla 60 HP Fiat *giunge primo di tutti i turisti coprendo i 183 chilometri in ore 1 59' 49".* (Fot. Casella, Cremona).

Seguito della pagina 5.

delle velocità sui lunghi percorsi, ottenendo le meravigliose velocità di 115-120 km. l'ora e dando un saggio d'una organizzazione che con vivo compiacimento abbiamo sentito proclamare dai concorrenti esteri come insuperabile.

***

Data una simile preparazione e l'intervento alla prova di alcune migliori vetture che l'industria automobilistica mondiale abbia saputo produrre, si spiegano facilmente i tempi meravigliosi ottenuti da Lancia colla 75 HP *Fiat*, da Teste colla 100 HP *Panhard*, da Florio colla 60 HP *Mercedes* e da Duray colla 100 HP, che hanno in parecchi punti superato i 130 km. l'ora nella categoria velocità, mentre le vetture leggere colla *Darracq* di Hemery e le due *Itala-Ceirano* conservavano delle medie di 90-100 km. l'ora, e i turisti a pieno carico superavano gli 80-90 km.

La vittoria, che fu contrastatissima, ha arriso alla *Fiat* e a quell'eccellente conduttore che è il Lancia e non si può essere italiani senza rallegrarsi cordialmente di questo successo dell'industria nazionale che esce vincitrice forse dalla più rude lotta sostenuta fin qui. Erano infatti in campo alcuni dei migliori conduttori esteri come Duray e Hemery (già detentori di record mondiali), Teste uno degli abili *chauffeurs* della Panhard e dei nostri il Nazzari, uno dei vecchi divoratori delle strade, e il giovane cav. Florio, una recluta che ha dimostrato di sapersi meritare le spalline alla prima prova. Il buon Cagno, vittima della *guique* e messo fuori gara da uno stupido incidente di strada, non ha potuto sostenere il ruolo importante che gli era affidato e così la fortuna della *Fiat* affidata alla sola vettura di Lancia ha avuto un còmpito terribilmente duro per uscirne vincitrice. E la vittoria fu incerta alla proclamazione della Giurìa; poichè se Lancia fu ammirabile di regolarità e velocità, Teste ha filato meravigliosamente bene e nel primo giro è riuscito a guadagnare 4 minuti su Lancia. Sfortunatamente per lui, attraversando la zona neutra di Brescia ha avuto l'infelice idea di fermarsi per rifornirsi di benzina, cosa contraria al regolamento e che poteva condurre alla sua squalifica. Comunque questa imprudenza gli è costata la vittoria, poichè la Giurìa pur volendo essere indulgente ha aumentato il tempo effettivo di Teste dei 3 minuti spesi nel rifornimento di benzina conservando a Teste il secondo posto nella classifica della corsa.

Essendo la differenza tra Lancia e Teste ridotta a 18 secondi (senza l'aggiunta dei 3 minuti) risulta evidente che in 18 secondi Teste non avrebbe potuto rifornirsi di benzina dopo il traguardo e quindi il primato di Lancia è indiscutibile.

E noi con sincero compiacimento ce ne rallegriamo colla attiva nostra fabbrica nazionale, la cui vittoria veniva confermata dal tempo splendido fatto dall'ing. Gandini (un conduttore eccellente), colla sua 60 HP, dal primo posto preso da Storero nella VI categoria colla 24 HP e colle vittorie di Fogolin e Graziani colle 2 *Fiat* 16 HP, concorrenti nella V categoria.

Fu pure bellissima la corsa fatta dal cav. Vincenzo Florio, che per la prima volta guidava una grande vettura su una lunga corsa e che ha dimostrato un sangue freddo, una sicurezza, un colpo d'occhio, una profonda conoscenza della macchina da far invidia al più sperimentato *recordman*.

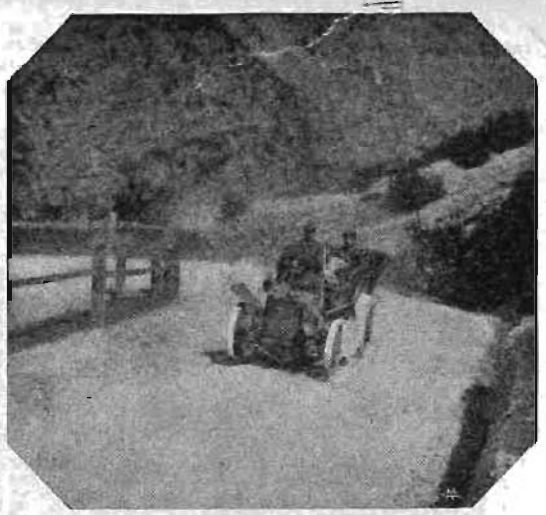
Velocissima nel primo giro, la *Mercedes* del cav. Florio, rallentava un po' nel secondo e comunque nella classifica il giovane e simpatico milionario siciliano viene terzo a 18' dal vincitore, battendo campioni come Duray e Hemery.

Teste, sulla 100 HP Panhard *su cui ha compiuto i 370 chilometri del Circuito in ore 3 13' 38" giungendo secondo classificato.*

La *Darracq* fu poco fortunata con Duray (in cui molti pronosticavano il vincitore della corsa) e che fu avversato da pannes di gomme; ma colla splendida *performance* di *Hemery* su vettura leggera, la grande marca francese riconfermò la sua fama indiscussa di vincitrice di corse.

Brillanti davvero sono i risultati delle 24 HP *Ceirano-Itala*, che messe a lottare con macchine di forza tripla hanno saputo difendersi benissimo e dare tempi sorprendenti.

Tanto Raggio quanto Parodi (due giovani *sportsmens* genovesi, debuttanti in corsa, dimostratisi dotati di ottime qualità per diventare campioni), hanno compiuto il primo giro a una velocità superiore ai 90 km., e peccato davvero che un incidente abbia arrestato dopo il Parodi non permettendogli di confermare l'ottimo risultato di Raggio che finiva il percorso velocissimo in ore 4 17' 6" 1/5.



La 16 HP Bayard-Clément *di De Pasquali si arrampica sui* tourniquets *dello Stelvio.*

Agli amici della nuova marca *Itala*, che modestamente, ma sicuramente compie il suo cammino, porgiamo rallegramenti ed auguri pel risultato di Brescia, che ribadisce quello del Cenisio, come ci rallegriamo col sig. Nagliati pel risultato brillante della sua popolare *De Dion* nella IV categoria *turisti*, col signor Bianchi per la *performance* della 16 HP di *Bonardi*, e coi Fratelli Picena per l'eccellente debutto della *Baby Peugeot*, un gioiello di vetturetta che contrariamente a ogni presunzione compiva benissimo l'intero percorso di km. 180 in circa 4 ore, conservando una velocità meravigliosa pei suoi 7 HP.

***

Ecco i risultati numerici della corsa:

Categoria I. — *Vetture pesanti*: 1° Lancia (*Fiat* 75 HP), in ore 3 10' 56". Lancia vince anche la Coppa d'Italia come primo arrivato a Mantova mèta dei 300 km. prescritti; 2° Teste (*Panhard* 80 HP), in ore 3 13' 38"; 3° Florio (*Mercedes* 60 HP), in ore 3 28' 9"; 4° Duray (*Darracq* 80 HP), in ore 4 2' 1".

Categoria II. — *Vetture leggere*: 1° Emery (*Darracq* 60 HP), in ore 3 34' 27" e 4/5: 2° Raggio (*Itala* 24 HP), in ore 4 17' e 6/5.

Sezione Turisti. Categoria VII. — 1° Gandini (*Fiat* 60 HP), in ore 1 59' 49".

Categoria VI. — 1° Storero (*Fiat* 24 HP) in ore 2 1' 54"; 2° Fraschini (*Fraschini* 24 HP), in ore 2 17' 19"; 3° Cravero (*Rochet Schneider* 24 HP), in ore 2 24' 25".

Categoria V. — 1° Fogolin (*Fiat* 16 HP), in ore 2 24' 59"; 2 Graziani (*Fiat* 16 HP), in ore 2 44' 20".

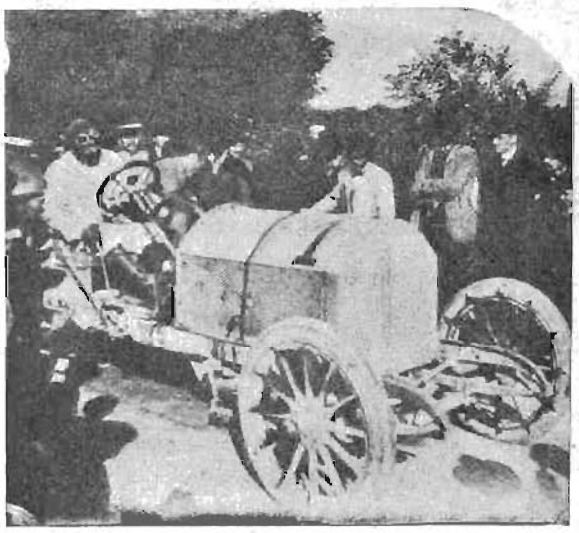
Categoria IV. — 1° Tomaselli (*Bianchi* 15 HP), in ore 3 55' 15".

Categoria III. — 1° Nagliati (*De-Dion* 12 HP), in ore 3 7' 33".

Categoria II. — 1° Bonardi G. (*Bianchi* 8 HP), in ore 3 41' 52"; 2° Strozzi Ridolfi (*De-Dion* 9 HP), in ore 3 57' 40".

Categoria I. — 1° Longoni (*De-Dion* 8 HP), in ore 3 29' 32"; 2° Picena (*Peugeot* 7 HP), in ore 4 11' 15". N. C.

In un prossimo numero pubblicheremo il resoconto illustrato del recente Congresso del Club Alpino.



Lancia sulla 75 HP Fiat, *vincitore della corsa del Circuito e della « Coppa d'Italia », parte dal controllo di Cremona.* (Fot. Casella, Cremona).

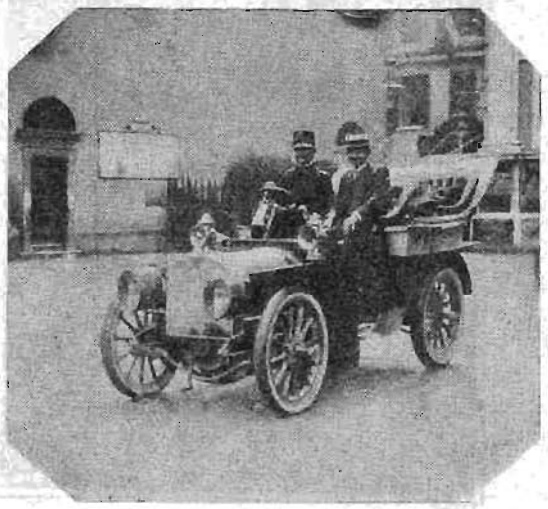
Lozier Motor Company

Plattsburg (New-York)

Il più grande Stabilimento del mondo dedicato esclusivamente alla fabbricazione di Motori a benzina per barche.

Chiedere preventivi e cataloghi agli Agenti Generali per l'Italia:

Ing. MAGNANO e ZUNINI - Savona.



Il ten. Emanuele e il magg. Maggiorotti sulla 24 HP Fiat *di proprietà del Ministro della Guerra.*

SAROLÈA **Motocicletta trionfatrice anche nel 1904**

Rappresentanza per l'Italia:

MILANO - SECONDO PRATI - Via Cesare Correnti, 8