Anno IV. TORINO, 21 Maggio 1905 N. 21.

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aeronautica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

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

ABBONAMENTI
Anno L. 6 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero „ 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-86

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

Keepsake (*nato in Francia nel 1899 da* Orvieto *e* Kiss), *proprietario Sir Rholand, vincitore del « Gran Premio del Commercio » nel 1903 e 1905.*

Onorio (*nato in Italia nel 1902 da* Garrick *e* Hyacinthe), *proprietario il Principe Doria Pamphili, vincitore del « Derby » di Roma e 3° arrivato nel « Gran Premio del Commercio ».*

(Fot. Foli, Milano).

Le due prime grandi prove dell'anno sono vinte dalle più importanti scuderie nazionali.

Il Concorso di Turismo dell'A. C. di Milano

Rimandata di un giorno a causa del cattivo tempo, martedì ebbe luogo la partenza da Milano dei concorrenti ai tre circuiti stabiliti per il concorso turistico internazionale indetto dall'*Automobile Club* di Milano.

Nel prossimo numero illustreremo e commenteremo detto concorso, limitandoci per oggi a dare il nome dei partenti.

Commissari alla partenza erano il march. Fabio Dal Pozzo e il signor Brigatti; cronometristi il marchese di Soragna e Murer; ispettori al Parco il cav. Beaux e Negroni; addetti ai commissari il dottor Aldo Weillschott, il dottor Pirelli e il conte Taverna. Della direzione dell'*Automobile Club* erano presenti: il cav. Augusto Massoni, presidente, il marchese Stanga e l'ing. Oreste Fraschini.

Le vetture sono partite a intervallo di tre minuti, divise per categorie.

I categoria:

Percorso 1500 km., in tre giorni, 500 per giorno: Milano — Borgo S. Donnino — Modena — Firenze — Faenza — Ravenna — Padova — Mantova — Piacenza — Milano, 12 partenti.

E' partita prima la vettura guidata da Vincenzo Lancia (*Fiat*, 24 HP) con i signori Comi, Marley come commissari.

Seguono: ing. Perret (*Peugeot*, 24) con Marelli, Castagna e un meccanico; Trucco (*Isotta-Fraschini*, 24) con Sala e Cislaghi; Matteo Ceirano (*Itala*, 24) con Medolago, Sessa e Bigio; Alessandro Cagno (*Fiat*, 24) con Boschi, Carenzo e Maino; Alessandro Maggioni (*Zust*, 40) con Oliva e Longoni; Nazari (*Mercédès*, 60) con Guttierrez e Longhi; Vincenzo Fraschini (*Isotta-Fraschini*, 24) con Puccioni e Comerio; G. B. Raggio (*Itala*, 24) con Pontecchi e Anderloni; Guillon Mangilli (*Fiat*, 24) con Sirtori e Ruggerone; Maurice Fabbry (*Itala*, 24) col conte Calciati e Curletti, Coleman (*White*, 15).

II categoria:

Percorso 900 chilometri: Milano — Borgo San Donnino — Modena — Firenze — Faenza — Ravenna — Padova — Mantova — Piacenza — Milano, partenti 4: marchese Ferrero di Ventimiglia (*Fiat*, 24) con Mainoni e Visconti; Max de Martini (*Martini*, 18) con Dell'Acqua e Ponti; marchese Ginori (*Zust*, 40) con Riatti e Delazara; Razzetti (*Zust*, 24) con Parodi.

La terza categoria fu soppressa. Della quarta, che ha il medesimo circuito della seconda, partono: Price (*Gladiator*, 24) con A. Sala e capitano Frassinetti; Bardinè (*Ford*, 40) con Garlini; Cedrino (*Fiat*, 16); Lanzo (*Florentia*, 16) con Mocchi e Perrone; Panerai (*Florentia*, 16) con Cipriani e Costa; Herdewille (*Gladiator*, 15) con Radice.

Nella quinta e ultima categoria (percorso 600 chilometri: Milano — Piacenza — Modena — Mantova — Cremona — Bobbio — Voghera — Milano), partono: Ernesto Costa (*Ford*, 10) con Cavallini; Giasone Longoni (*De Dion*, 8) con Balbiani e Nora; Leone Soldati (*Oldsmobile*, 7) con Mario Tanini; un'altra *Oldsmobile* con V. Tanini; Merosi (*Marchand*, 8) con Berto; Reale (*Peugeot*, 7) con Cazzaniga; Tamagni (*Marchand*, 10) con Zelfi.

Le prime notizie giunte informano dei gravi impedimenti che il mal tempo ha frapposto allo svolgimento di questo concorso, compromettendone la riuscita. Ma di questo a un prossimo numero.

I CICLI
LUX
sono i più perfetti esistenti
I CICLI
LUX
sono i più convenienti di prezzo
Cataloghi gratis
EUGENIO PASCHETTA
TORINO - Corso Valentino, 2 - TORINO

Il XVI Gran Premio del Commercio

Decisamente, chi ha trionfato domenica scorsa a Milano è stato Giove Pluvio. L'acqua non cessò di cadere (aveva piovuto già abbondantemente il giorno prima) incessante ed impetuosa per tutta la giornata. Ognuno può immaginarsi in quale stato si trovasse la pista di San Siro.

Ciò nonostante il pubblico è accorso numerosissimo, curioso di assistere alla lotta pel « Gran Premio del Commercio ». Il *pesage* era molto affollato, non mancando le gentili signore le cui *toilettes* primaverili avevano dovuto cedere il passo agli impermeabili. Zeppa la tribuna da cinque lire, numerosissimo il pubblico nel prato.

Se il tempo fosse stato migliore, certamente si sarebbe veduto a San Siro una folla enorme.

Barone Costanzo Cantoni.
Keepsake, *montato da Rigby, giunto prima inaspettatamente per una corta testa nel Gran Premio del Commercio, rientra nel pesage.* (Fot. Foli, Milano).

Dal palco reale assistettero a tutte le corse le LL. AA. RR. il Duca e la Duchessa d'Aosta e la principessa Laetitia.

***

L'ultimo *forfait* pel Gran Premio ha ridotto ad un piccolo numero i concorrenti; per dimenticanza rimasero inscritti i due rappresentanti delle

LL. AA. RR. il Duca e la Duchessa D'Aosta, sfidando il mal tempo, seguono con interesse le corse di S. Siro. (Fot. Foli, Milano).

scuderie tedesche *Macdonald* e *Marignac*, i quali non vennero spediti a Milano.

Anche per *Astaroth*, la cavalla del signor Deschamps, la quale era poi arrivata a San Siro, fu dichiarato *forfait*. Così per *Condé*, che pare sia stato riservato pel « Premio Ambrosiano ».

Delle scuderie italiane rimasero in gara cinque cavalli: *Corail* (Petite Ecurie), *Rugiada* (Razza Volta), *Keepsake* (Sir Rholand), *César* (A. Vonwiller), *Onorio* (Principe Doria). Le scuderie francesi erano rappresentate da *Kansk* (sig. Caillaut) e da *Périchole* (sig. Lieux).

Il *beeting*, dapprima incerto, aspettandosi una sorpresa dato il terreno pesantissimo, si affermò infine su *César* (Spencer) e su *Kansk*, il quale aveva in sella il famoso *yockey* americano J. Reiff: dopo questi due, che si potevano avere alla pari, il più giuocato era *Keepsake* (Rigby), non ostante il vecchio cavallo dovesse galoppare con 66 1/2 sulla groppa.

***

La corsa riescì bellissima e fu condotta per i primi 2000 m. assai velocemente da *Onorio* seguito da *Corail*, *Rugiada* e *Keepsake*; più lontani i due francesi e *César*.

Dopo due chilometri *Corail* cede, *Keepsake* e *César* avanzano, mentre indarno *Rugiada* tenta di raggiungere il puledro del Principe Doria, il quale, entrando in dirittura, è seriamente attaccato da *Keepsake*, al quale deve cedere tosto il comando.

Sul rettilineo incomincia una bella lotta tra *Keepsake* e *César*, i due soli rimasti in corsa; il cavallo di Sir Rholand, che si trova allo steccato fino a cento metri dal traguardo, conserva un'incollatura di vantaggio sul suo avversario.

Davanti al palco reale *César* ha potuto prendere un leggiero vantaggio su *Keepsake*, tanto che si prevede che la vittoria non possa esser dubbia per la scuderia Vonwiller.

Rigby, con un *finish* energico, sollecita il suo cavallo, il quale risponde con coraggio, e proprio sul palo, quando Rigby ha rallentato le briglie, *Keepsake* mette il naso davanti a *César*.

Questo arrivo, impressionante, suscita qualche malumore tra il pubblico, quando legge sul quadro segnalatore che *Keepsake* è il vincitore, poichè a tutti quanti non si sono trovati al palo d'arrivo sembrò aver visto primo *César*.

Passato il primo momento di stupore, scoppiano gli applausi diretti al bravo Rigby ed all'ottimo *Keepsake* che ha rinnovato i trionfi del popolare *Sansonetto*.

***

Naturalmente la corsa ha suscitato grandi commenti: come non sono mancati gli elogi a Rigby, il quale, decisamente, è più fortunato in Italia che in Francia, così non si risparmiarono le critiche a Spencer, al quale la voce generale attribuisce la sconfitta del favorito *César*. Nell'aver voluto condurre la corsa *Onorio*, ha compromessa assai la sua *chance*, poichè appunto quando occorreva del fiato per resistere all'attacco degli avversari, il vincitore del Derby si è trovato sfinito. Se fosse stato coadiuvato in corsa da un suo compagno di scuderia, certamente *Onorio* avrebbe finito assai più vicino a *César*.

In quanto ai Francesi, la loro corsa è stata una

VETTURE Züst
Rappresentanti:
MILANO - C. FRERA e C. - TORINO

MOTOCICLETTE da 2 a 8 HP ano a due cilindri Zédèl
Forcella Elastica
Rappresentanti esclusivi:
TORINO - C. FRERA e C. - MILANO

AUTOMOBILI Opel 1905
di Adam Opel di Rüsssheleim, da 10 a 00 HP - Ogni carrozzeria
Rappresentanti:
TORINO - C. FRERA e C. - MILANO

La Mostra del Ciclo e dell'Automobile a Milano

Il tentativo è pienamente riuscito, ma vi è posto in Italia per due Esposizioni di Automobili?

L'11 maggio Milano — la Milano sportiva e industriale — ha inaugurato la sua Esposizione del ciclo e dell'antomobile con una cerimonia inaugurale modesta e seria. Il conte Febo Borromeo, presidente del volonteroso Comitato ordinatore di cui furono e sono assidui componenti il sig. Pietro Fabbre e nob. Fazio Dal Pozzo (*vice presidente*), il sig. Achille Fusi (*segretario generale*) e i signori Emilio Zanardini, dott. Alberto Pirelli, cav. Augusto Massoni, Edoardo Bianchi, dott. Gildo Guastalla, comm. Federico Johnson, avv. Cesare Isotta e ing. Gino Turinelli, ha giustamente espresso il compiacimento degli iniziatori nell'aver veduto oltre cento espositori rispondere al loro appello, e tutti occupati i 4000 metri quadrati di area con *stands* eleganti come forma e interessanti pei prodotti esposti.

Originale e ammirato lo stand Talbot, che fa una benintesa réclame ai noti pneumatici freni di questa vecchia marca e ai clincher *per biciclette e automobili.*
(Fot. Luca Comerio, Milano).

Al presidente conte Borromeo rispose con un brioso discorso il sindaco di Milano, senatore Ponti, che con parola franca sottolineò fortune, speranze e pericoli dell'automobilismo, riconoscendone l'alto valore come mezzo di civiltà e come fattore di sviluppo economico ed industriale d'un paese.

La visita ufficiale aprì le porte della Mostra al pubblico, e indubbiamente l'impressione generale che offre l'ampia navata da cui pendono frequenti festoni verdeggianti di infinite lampadine elettriche, e sotto cui si rizzano *stands* dalle foggie più bizzarre ed eleganti, è grandiosa e graditissima.

E' una riproduzione in minori proporzioni della sala del *Grand Palais* di Parigi, senza l'inconveniente di quella, dove la vastità dell'ambiente e il numero enorme degli *stands* formano un caleidoscopio luminoso agli occhi del visitatore lasciandogli un'idea confusa e sommaria, senza permettergli di fermare l'attenzione sui dettagli.

Certamente un ambiente unito e vasto meglio si adatta come imponenza a una simile Mostra, ma forse il succedersi di piccoli ambienti, come sono quelli in cui si svolse la Mostra di Torino, dànno una sensazione di maggior varietà e obbligano quasi a fermare maggiormente l'attenzione sugli oggetti esposti.

***

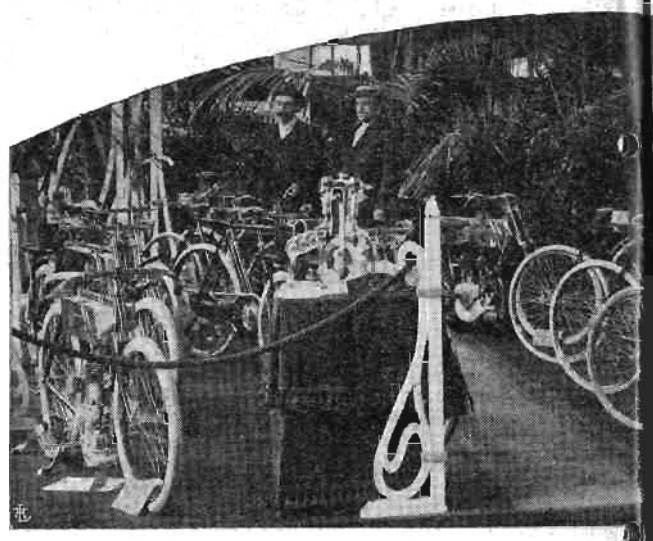
E questi oggetti esposti — fatte poche eccezioni — sono appunto quelli che già figurarono all'Esposizione di Torino, se si toglie qualche eccezione, come lo *chassis* Züst (che non fu finito in tempo per Torino), le vetture elettriche Turinelli-Camona, il *camion* e la lancia Daimler e alcune vetture americane come la White e la Winton, da poco importate fra noi.

Infatti la produzione industriale automobilistica, come è oggi regolata, studia e prepara nell'ottobre-novembre i nuovi tipi che il *Salon Parigino* del dicembre rivela e battesima, e che le varie Esposizioni che si tengono al principio d'anno nei diversi paesi sanzionano e fanno definitivamente conoscere. Su questi modelli-tipo (pei quali appunto sono create le Esposizioni automobilistiche), le fabbriche ricevono nei primi tre mesi dell'anno le ordinazioni e fanno i contratti — in base a cui regolano la loro produzione dell'annata — di cui appunto verso l'aprile-maggio cominciano le consegne, che solo a stagione inoltrata saranno esaurite. Difficilmente quindi una fabbrica studia o modifica il suo tipo mentre l'annata è in corso e vi apporta modificazioni sotto pena di perdere un'intera stagione, e quindi nessuno potrà fare appunto alla Mostra di maggio a Milano se non ha rivelato nulla di nuovo nel campo tecnico. E' perciò presto fatta la rassegna industriale di essa.

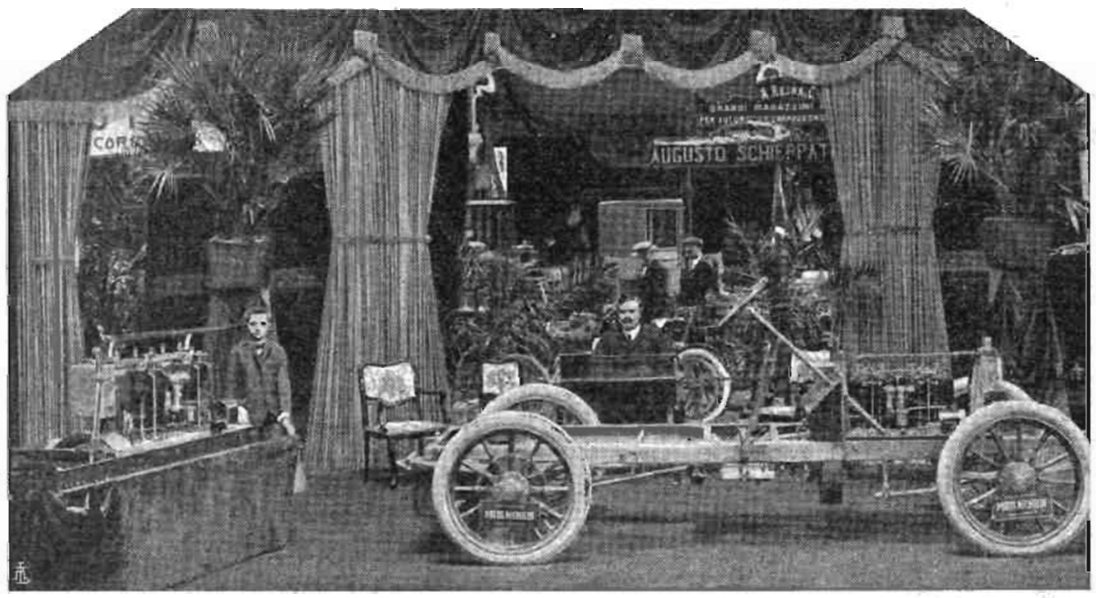
Le buone e conosciute marche nazionali, come la *Fiat*, la *Itala*, la *Isotta Fraschini*, la *Rapid*, la *Bianchi*, la *Züst*, la *Florentia*, espongono qualcuno dei loro interessanti *chassis*, che godono l'ambito privilegio di essere già accaparrati prima di essere esposti e la cui consegna, per chi intende passarne ora ordinazione, è dilazionata di parecchi mesi.

La *Marchand* ha due tipi interessanti di vetture da 8 HP (a un cilindro), e da 10 HP (a due cilindri). Tra le marche estere notevole il gruppo delle americane colle rinomate *Oldsmobile* e la *White* (a vapore), del Soldati, la *Ford* e *Northern* del Ferrari, la *Winton* del Commoretti.

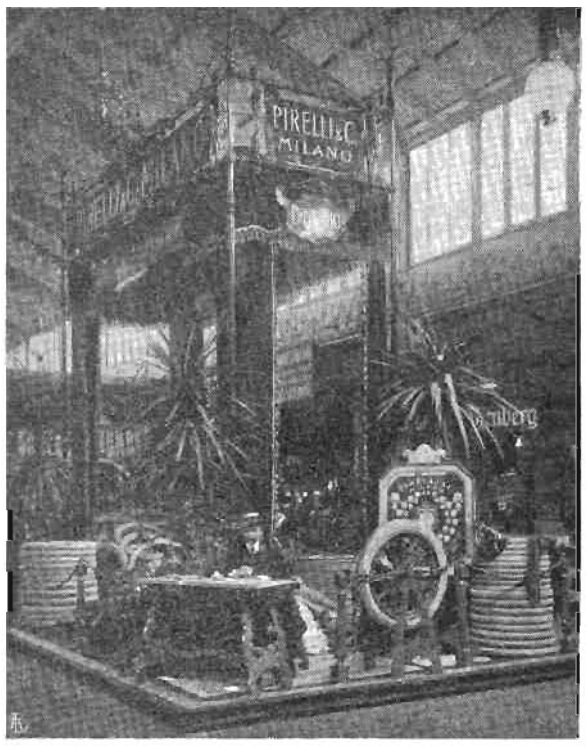
Tra le vecchie marche, le *De Dion*, esposte dal Nagliati di Firenze, la *Rochet Schneider*, dallo Squaglia di Genova, le fortunate *Bébé Peugeot* dal Picena di Torino, la *Renault* dal Fusi di



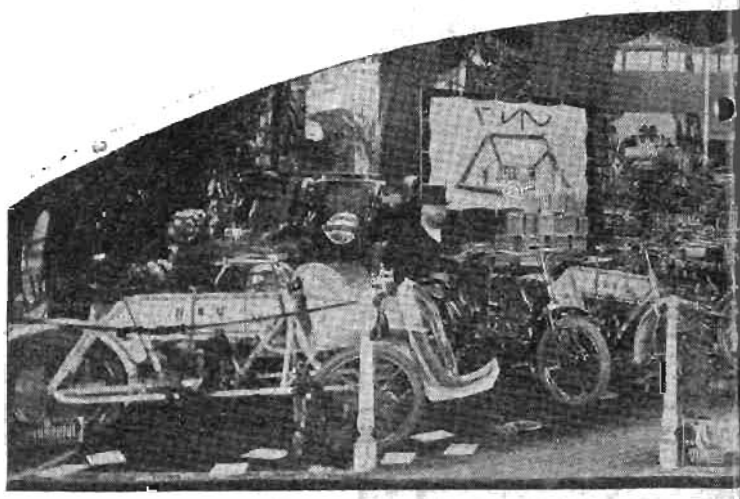
L'antica e presente motocicl



*L'*Itala. *riafferma a Milano i suoi successi e attorno ai due splendidi modelli di chassis e di gruppo per canotto esposto, sono unanimi le voci di ammirazioni e di desiderio.*
(Fot. Luca Comerio, Milano).



La grande e ottima casa Pirelli e C. riafferma anche qui il suo rapido ascendere e colla bontà ormai affermantasi dei suoi prodotti, rileva quello del buon nome dell'industria nazionale della gomma.
(Fot. Luca Comerio, Milano).



Vero emporio della cosmopolita e importante Ditta Corrado Frera e C. e le N. O. S., i fari e le gomm

Le Automobili " ROYAL-STAR " 8 HP (motocilindro) 10-12 HP (2 cilindri) 16-20 HP (4 cilindri) e le Motociclette 3 1/2 HP
sono costruite con la massima solidità; comprendono tutti i perfezionamenti; sono le più convenienti.
Agente per l'Italia: M. BRUZZONE - Piazza Garibaldi, 3 - Alessandria — Per Torino e Cuneo: ADDA FRANCESCO, *Via Principi d'Acaia, 41*, Torino.

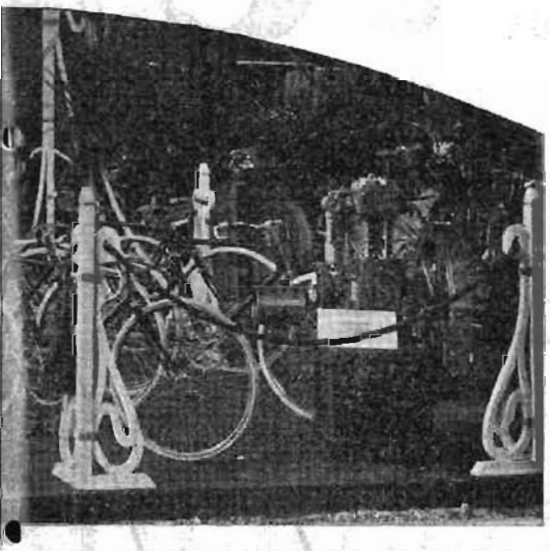
Milano, la *Clément Bayard* dai Fabbre e Gagliardi, la *Darracq*, la *Mercédès*, la *Adler*, ecc.

Al completo il riparto gomme (Talbot, Pirelli, Michelin, Continental, Dunlop, Martiny, Bergougnan, Peter); ricche e interessanti le mostre delle motociclette e biciclette (*Stucchi*, *Marchand*, *Frera*, *Turkeimer*, *Mazzoleni*, *Fusi*, *Picena*, *Prati*, *Flaig*, ecc.); notevole l'eleganza delle carrozzerie, fra cui primeggiano il Sala, il Castagna e il Belloni.

Nè manca il concorso dei due enti che hanno patrocinato la Mostra, il *Touring Club Italiano* e l'*Automobile Club* di Milano, che hanno fatto due elegantissime e frequentate sale di ritrovo e di propaganda.

***

Questa enunciazione ci dispensa dal confermare che il successo di questa Mostra si può dire accertato, e indubbiamente alla chiusura ai primi di giugno, i coraggiosi e intraprendenti iniziatori e sottoscrittori di



nota casa Stucchi e C. continua nel suo glorioso primato modelli insuperabili di buon gusto e solidità sia fra le che per le biciclette. (Fot. Luca Comerio, Milano).

quote avranno trovato anche quel successo materiale che il maggio sportivo, richiamante a Milano migliaia di forestieri, assicura ed accresce, specialmente quando il mal tempo sarà cessato e raggerà sui bei giardini che circondano la Mostra il bel sole primaverile, ma...

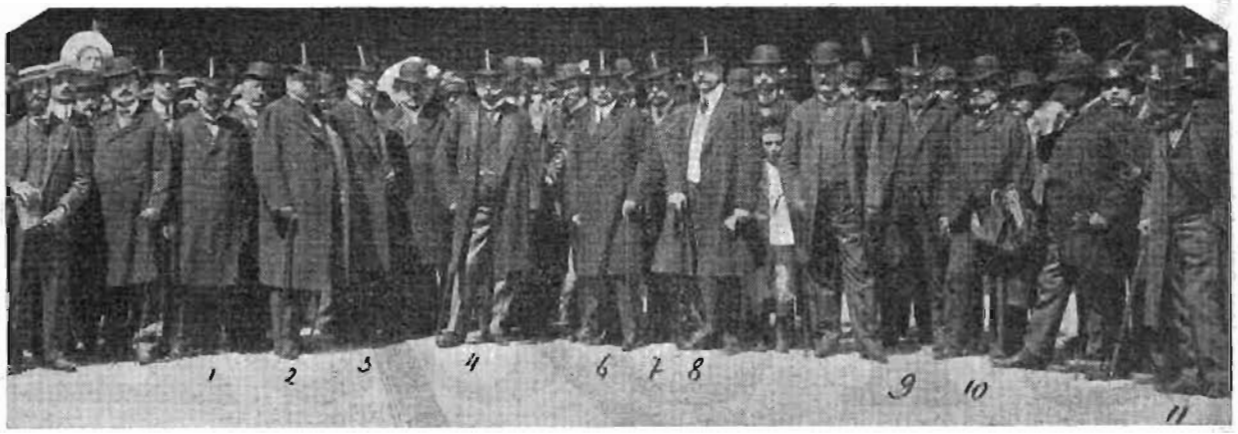
***

Vi è un *ma*, che si affaccia alla nostra coscienza di giornalisti disinteressati e franchi, dopo aver tributate le dovute lodi ai coraggiosi e solerti intraprendenti iniziatori di questa Mostra, e che crediamo nostro dovere esporre qui apertamente e lealmente.

Ci viene ripetuto, e da fonti autorevoli, che dopo questo primo successo, Milano avrà ogni anno, in maggio, la sua Mostra automobilistica, come Torino l'ha in febbraio, e sembrandoci questa l'opinione comune, noi crediamo si debba avere il coraggio di portare apertamente la discussione su questa importante eventualità.

A che pro le mezze parole sottovoce, l'accordo secreto?

Non si tratta di congiura o di cosa che soffra la luce del sole. E' una nobile gara di bene e un duplice slancio di essere utili e di giovare al diffondersi del nuovo *sport* e della nuova industria, che anima tanto gli iniziatori di quella come di questa Esposizione; dunque, deponiamo i preconcetti e le piccole bizze di campanile, e,



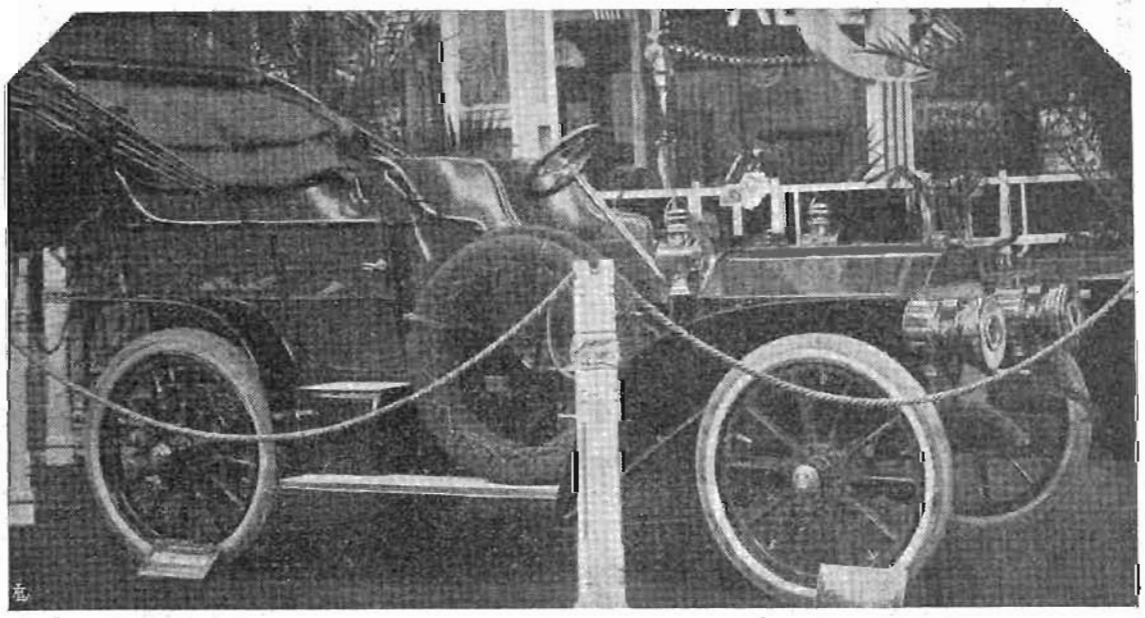
All'innaugurazione della Mostra: 1. Fusi - 2. Prefetto Alfazio - 3. Conte Borromeo 4. Sindaco Ponti - 5. P. Meda - 6. Cav. Massoni - 7. Marchese di Soragna - 8. Nob. Dal Pozzi - 9. Marchese F. Stanga 10. Comm. Stucchi - 11. Brigatti. (Fot. Luca Comerio, Milano).

preoccupati solo dei veri e grandi interessi dello *sport* e dell'industria, discutiamone serenamente.

***

Fissiamo anzitutto la caratteristica di queste Esposizioni di automobili, che sono sorte ad esempio delle antiche grandi fiere di cavalli, che si svolgevano in quelle date in cui vi erano i puledri da collocare e in quei centri che per ragioni di produzione e di consumo ne favorivano il collocamento.

Non è quindi un *Salon* automobilistico una delle tante feste con cui si cerca solennizzare un grande morto a beneficio di parecchi piccoli vivi, e che la scoperta dell'America o il traforo del Sempione possono far sorgere e giustificare.



La Isotta-Fraschini, *decana delle ditte costruttrici milanesi, espone una vettura completa, che è una delle più ammirate dai tecnici e dai profani.* (Fot. Luca Comerio, Milano).

No, è un mezzo, il migliore, per far conoscere al pubblico le tappe dell'automobilismo, e siccome la marcia è veloce e i miglioramenti e i perfezionamenti rapidissimi e frequenti, ecco sorgere il bisogno delle Mostre annuali. Non basta il catalogo, il giornale e la quarta pagina a ragguagliare il pubblico sulle innovazioni apportate ad un modello; non può una Casa accontentarsi di farle vedere e conoscere ai soli suoi clienti, non si può affidare a un viaggiatore un *chassis* campione da portar in giro: quindi ecco nascere la necessità delle Esposizioni d'automobili annuali. E si noti l'altra caratteristica di esse. In queste Mostre non si espone uno *stock* di vetture da vendere, che il visitatore può visitare, acquistare e ricevere, ma bensì un solo modello *campione* appena ultimato, su cui si fanno i contratti e si stabiliscono le consegne per le quali occorrono dilazioni di qualche mese.

Ecco come sono sorte le Esposizioni di automobili, ecco perchè si tengono annualmente, ecco perchè si devono tenere in quella stagione dell'anno (da gennaio a marzo), che se è la meno adatta pel pubblico, è però la migliore per la presentazione dei nuovi modelli e per l'impegno dei contratti e delle ordinazioni.

Ecco perchè a queste Esposizioni bastano soli 15-20 giorni di vita, essendo questo periodo di tempo sufficiente per gli scambi commerciali che ne sono lo scopo e tutto quanto concerne il concorso del pubblico, non risulta che un pleonasmo e un dettaglio d'organizzazione, bastando a dar ragione ad esse quei cento o duecento visitatori che sono gli acquisitori e i firmatari di quei buoni contratti che impegneranno gran parte della produzione dell'intera annata delle officine.

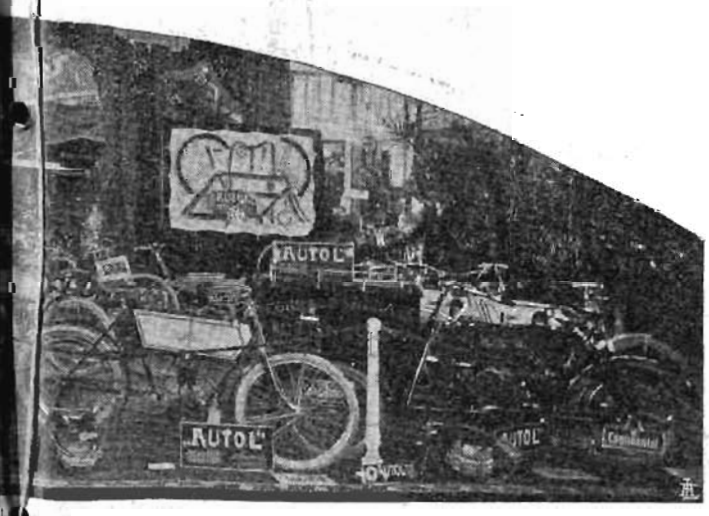
Date queste caratteristiche, e dato che l'industria automobilistica ormai ha mercati internazionali, sorge naturale la necessità di regolare il turno tra i varii paesi, onde permettere alle rispettive industrie di partecipare a quelle diverse Mostre estere, da cui dipende lo sviluppo dei loro affari all'estero in quell'annata.

Tutto questo sommato, ci pare conduca direttamente alla conclusione che di Mostre automobilistiche vere e proprie non se ne possa tenere in ogni nazione che una sola, e che questa debba farsi in principio d'anno e secondo quel turno che i buoni rapporti internazionali stabiliscono.

E dato che se ne debba tenere una sola anche in Italia (come si fa in tutti gli altri paesi), è giusto che questa sia Torino o Milano?

Ecco la domanda spinosa, a cui risponderemo in un prossimo numero.

Nino G. Calmi.



Milano, è la sua mostra all'Esposizione, in cui trovan posto le Zedel i lubrificanti e gli accessori, ecc. (Fot. Luca Comerio, Milano).

L'abbonamento alla "Stampa Sportiva" costa in tutta Italia Lire 10 per l'edizione di lusso e Lire 5 per l'edizione comune.

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.
Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

Chi prova una vettura

"FORD,"

si convince della sua praticità
e ne fa acquisto.

Visitare lo **Stand N. 20**
DELLA MOSTRA DEL CICLO ED AUTOMOBILE - MILANO

Prove a richiesta
Consegna pronta

FERRARI E C.
MILANO - Via Ponte Seveso, n, 6 - **MILANO**

Motociclisti!

Prima di fare acquisti per il 1905, ricordate che la MOTOCICLETTA

Marchand

è stata la trionfatrice del 1904.

I nuovi tipi 1905, sono una perfezione dei genere.

Amministrazione e Fabbrica in Piacenza

Agenti:
Per Firenze: **Pietro Riva,** Vittorio Emanuele, 6.
Per Milano: **A. Garavaglia,** via Dante, 16.

Fabbrica di Automobili
FLORENTIA
FIRENZE

Vetture da 16 e 35 HP
Licenza Rochet Schneider
con carrozzeria ad entrata laterale
Rappresentanza Omnibus **De-Dietrich.**

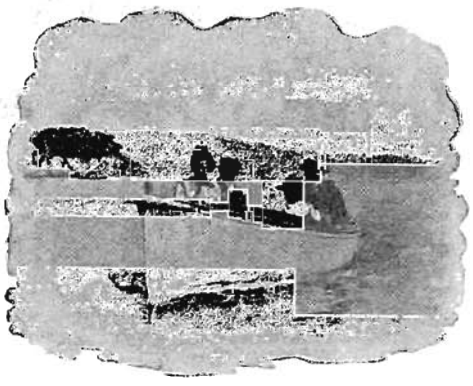
BICICLETTA
Rambler

Sono in arrivo i Modelli 1905
Prezzi ribassati (L. 275)
Completo assortimento pezzi di ricambio a disposizione di tutti i possessori di Biciclette *Rambler*, anche acquistate di seconda mano.

Agente esclusivo per l'Italia V. CROIZAT - Via Gioberti, 11 - Torino

Battello Automobile
Réclame

Lunghezza . . metri 6,00
Larghezza . . . » 1,40
Motore **Lozier** 3 HP
Portata . . persone 8
Prezzo L. **2000**



Il Motore Lozier rappresenta il *record* della semplicità, della robustezza e dell'eleganza.

Chiedere il Catalogo splendidamente illustrato agli Agenti generali per l'Italia della **LOZIER MOTOR COMPANY**
Ing. MAGNANO e ZUNINI - Savona

Nel Cantiere **Bagletto** in Varazze (Liguria) trovansi sempre pronte per essere provate, lancie con motori **LOZIER.**

Importazione diretta di benzina

La più antica importante accreditata
Ditta fornitrice di MOTONAFTA
P. GANDOLFO - TORINO
Via Trana, 6 - Barr. di Francia

Fornitore di S. M. la Regina Madre, dei RR. Principi, del Club Automobile d'Italia di Torino, della F.I.A.T. e di quasi tutti i più noti Chauffeurs *italiani.*