

È l'avvenimento sportivo maggiore e più imminente — nel campo dell'automobilismo. Già fin dal gennaio scorso se ne parla e discute; ed in quattro mesi s'è compiuto tutto un gigantesco lavoro di studi, di preparazione, di organizzazione.

Dal giorno in cui l'Automobile Club lanciava come una sonante fanfara il titolo della nuova gara: *Circuito italiano di resistenza per la Coppa d'Oro*. — quanta febbrile attività è stata spesa dai fabbricanti, dai produttori! Quanta minuziosa e paziente cura usata dagli organizzatori!

A misurare l'entusiasmo, basti ricordare come crebbero e si moltiplicarono i premi. Al bel trofeo che reggerà la massima coppa aurea, destinata al vincitore primo, se ne aggiunsero mano mano di nuovi, dei Soci dell'Automobile Club, a quello della *Città di Milano*, al Premio Reale, a quelli dei Ministri e via via, fino a formare un vero e proprio museo di oggetti di valore e di opere d'arte, che si ammira nel sontuoso stand dell'Automobile Club nell'attuale Esposizione, dove accanto alla ricchezza del gran premio della *Coppa* il nostro premio de *L'Automobile* — di cui meglio è detto in altra parte del giornale — sta a rappresentare la bellezza dell'Arte.

Nel febbraio, il Dott. Aldo Weill-Schott, sfidando i pericoli della stagione e lo stato delle strade — gettava, con un suo ardito viaggio sul percorso stabilito — le prime basi dell'organizzazione: ed oggi si può dire che tutto è pronto: i parchi chiusi, i controlli fissi, i posti di rifornimento in ogni parte d'Italia. E pronta è anche la falange dei concorrenti, impazienti di lanciarsi alla conquista della *coppa*... e delle annesse 25,000 lire. Tutte le principali case italiane ed estere, vogliono cimentare i loro prodotti preferiti, sul nuovo percorso, ricco di tutte le difficoltà che l'automobile si propone di superare, vera *sessione di esami* di nuovo genere, per costruttori e conduttori. Ed ai migliori conduttori loro le case si sono rivolte: cosicchè avremo anche una vera *élite* di *chauffeurs*, da Vincenzo Lancia a Gianfranco Tommaselli, da Lionel De Dion a A. E. Macdonald, da Alessandro Cagno a W. Schlosshauer. *Élite* composta non solo di veri professionisti del genere, ma ricca altresì di dilettanti del miglior mondo, desiderosi di portare alla vittoria la macchina da loro liberamente prescelta, la *marca* del loro cuore.

Le iscrizioni, che si sono chiuse il 20 aprile, mostrano quale stia per

Val dunque la pena di riprodurre qui integralmente gli iscritti alla Coppa d'oro:

N.	MARCA DELLA VETTURA	FORZA IN HP.	LOCALITÀ	CONDUTTORE	PROPRIETARIO
1	Fiat 1	24	Torino	Lancia Vincenzo	Fiat
2	Fiat 2	24	Torino	Nazzaro Felice	Fiat
3	Fiat 3	24	Torino	—	Fiat
4	Isotta & Fraschini 1	28	Milano	Vincenzo Trucco	Isotta & Fraschini
5	Isotta & Fraschini 2	28	Milano	Vittorio Giovanzani	Isotta & Fraschini
6	Isotta & Fraschini 3	28	Milano	Vittorio Gremo	Isotta & Fraschini
7	Isotta & Fraschini 4	28	Milano	Ferdinando Minoia	Isotta & Fraschini
8	Isotta & Fraschini 5	28	Milano	Vincenzo Fraschini	Isotta & Fraschini
9	Diatto A. Clément 1	20-24	Torino	Giacomo Bussolotti	Soc. Diatto-Clément
10	Diatto A. Clément 2	20-24	Torino	Henry Nasi	Soc. Diatto-Clément
11	Diatto A. Clément 3	20-24	Torino	Gregorio Vercellone	Soc. Diatto-Clément
12	Diatto A. Clément 4	20-24	Torino	W. Schlosshauer	W. Schlosshauer
13	Benz Parsifal 1	35-40	Mannheim	Clemente De Boiano	Benz & C.
14	Benz Parsifal 2	35-40	Mannheim	Jean Pfanz	Benz & C.
15	Benz Parsifal 3	35-40	Mannheim	R. De Pasquali	Benz & C.
16	Bianchi & C. 1	24	Milano	G. Tommaselli	Tommaselli
17	Itala 1	24	Torino	Fabry Maurice	Itala
18	Itala 2	24	Torino	Alessandro Cagno	Itala
19	Itala 3	24	Torino	Ettore Graziani	Itala
20	Florentia 1	40-50	Firenze	Ing. Gino Galli	Florentia
21	Florentia 2	40-50	Firenze	Cav. Spinelli	Florentia
22	Züst 1	28	Intra	Enrico Maggioni	Enrico Maggioni
23	Züst 2	28	Intra	Marco Conti	Marco Conti
24	Züst 3	28	Intra	Vincenzo Marsaglia	Vincenzo Marsaglia
25	Sangiorgio (Napier) 1	40	Genova	A. E. Macdonald	Sangiorgio
26	Sangiorgio (Napier) 2	40	Genova	Clifford Earp	Sangiorgio
27	Marchand 1	18-32	Piacenza	G. B. Raggio	Marchand
28	Marchand 2	28-32	Piacenza	G. Tamagni	Marchand
29	Marchand 3	28-32	Piacenza	C. San Donnino	Marchand
30	De Dion & Bouton 1	24	Puteaux	Lionel De Dion	De Dion & Bouton
31	De Dion & Bouton 2	24	Puteaux	Cormier	De Dion & Bouton
32	De Dion & Bouton 3	24	Puteaux	—	De Dion & Bouton
33	Aries 1	30-40	Villeneuve	Coquard	Ariès
34	Daimler Motor Ltd. 1	35	Coventry	Allen D. Grigg	Allen D. Grigg
35	Soc. A. Lomb. (Sal) 1	—	Bergamo	—	L. A. L.
36	Soc. It. Krieger 1	—	Torino	Ing. Giov. Canova	Soc. It. Aut. Krieger
37	Martini 1	30-40	St. Blaise	G. Beutler	Martini Ltd.
38	Martini 2	30-40	St. Blaise	A. Von Lude	Martini Ltd.
39	Martini 3	30-40	St. Blaise	—	Martini Ltd.
40	Diatto A. Clément 5	24-30	Torino	Conte la Manna	Diatto A. Clément
41	Diatto A. Clément 6	35-45	Torino	Achille Basevi	Diatto A. Clément
42	Diatto A. Clément 7	12-16	Torino	Giovanni Gagliardi	Diatto A. Clément
43	Diatto A. Clément 8	35-45	Torino	Léon Colenet	Francesco Arbitrio
44	Mercedes 1	—	Untertürkheim	—	—



MACCHINA DIATTO-CLEMENT GUIDATA DA VERCELLONE - PNEUMATICI PIRELLI  
*(Fot. dall'Auto d'Italia — Riproduzione vietata)*

## LA DIATTO CLEMENT ALLA COPPA D'ORO



ING. DIATTO CON MACCHINA "DIATTO CLEMENT",

## Il banchetto della "Diatto Clement",

1906

Torino, 12 giugno.

Feri gli addetti della Casa Fabbricante Automobili Diatto Clement si sono riuniti in sontuoso banchetto al nuovo e lussuoso Hôtel du Parc, sito in una incantevole posizione presso il Valentino.

La Casa Diatto Clement, giovane e già tanto goffiarda e molto innanzi nella via della celebrità mondiale, ha voluto in questo modo, esprimere la sua soddisfazione a quei benemeriti che l'aiutarono nei successi della Corsa della Coppa d'Oro dove la marca *Diatto Clement* fu una vera trionfatrice.

Tra gli intervenuti ho notato: il cav. Pietro Diatto, il cav. Vittorio Diatto, avv. Capponi Trecca, Aventino Biglioni, Magni, Marcellino, ing. Gonello, avv. Paolo Cattaneo, ingegnere Silvio Bertola, Bosco, Brussalotti, ing. Prata, ing. Donati, ing. Marino, avv. Battista Vercellone, ing. Falletto, Bazio, Gagliardi, Gregorio Vercellone, Basevi, Fabbre, Schossanar, conte Lamanna, Ugo Beirut, ed altri dei quali mi svenne il nome ed ai quali domando scusa.

Inutile dirvi che regnò la più grande cordialità e la più viva festevolezza. Il menu era ricco e scelto, i vini squisiti, lo champagne di prima marca. Geniale anche il cartoncino del menu con un'automobile gastronomica di effetto irresistibilmente comico.

Allo champagne, rivolgendosi ai 111... coperti che costituivano il banchetto, prese la parola il cav. Vittorio Diatto, il quale, con frasi immaginose e commoventi, ringraziò i vincitori della grande gara e annunciò che il presidente della società, signor Clement, trattenuto a Parigi da imperiose necessità, offriva a tutti i corridori della casa Diatto una grande medaglia d'oro. Ricordò con legittimo orgoglio il magnifico piazzamento dell'equipe Diatto Clement, le cui macchine — sia detta la verità — hanno con eccessiva probità osservato i regolamenti della corsa....

Applausi formidabili accolsero il discorso del cav. Vittorio Diatto.

A lui succedette Vercellone, il trionfatore, colui che seppe acquistarsi una enorme quantità d'invidiati premi con la macchina « Torino » *Diatto Clement*, uscite in tanta gloria che gli veniva trionfata, Vercellone ringraziò per conto proprio e dei suoi colleghi.

Il conte Lamanna parlò per ricordare la proposta da lui lanciata e approvata da tutti, di offrire una medaglia d'Oro all'A. C. di Milano, così benemerito dell'automobilismo nazionale.

Fu quindi mandato il seguente telegramma:

On. Silvio Crespi, Presidente dell'A. C.

MILANO.

Kaluzati per festeggiare il successo delle vetture Diatto Clement alla Coppa d'Oro, mandiamo all'on. Crespi, magnifico donatore della Coppa, ambito nostro trofeo, ringraziamenti vivissimi e saluti cordiali.  
Vercellone ».

Vivissimi applausi accolsero la lettura del telegramma.

Un applauso speciale fu pure tributato al sig. Schossanar presente al banchetto, valoroso e simpatico rappresentante in Italia della gloriosa marca germanica « Peter's Union ».

Così finì la serata, che resterà a lungo nella memoria degli intervenuti. Noi dal canto nostro mandiamo alla casa Diatto Clement i più sinceri auguri dell'«*Auto d'Italia*».

10.



L'ING. DIATTO A ROMA



I SIGNORI FARA, CONTE LAMANNA  
ING. DIATTO A ROMA

Le Macchine che hanno **trionfato** nella grande  
**CORSA DELLA COPPA D'ORO**  
sono, a giudizio di tutti i competenti, le Vetture marca

**"TORINO"**

DELLA SOCIETÀ AUTOMOBILI

**DIATTO - A. CLÉMENT**

Vetture di **metà potenzialità** delle altre concorrenti

FELICE BUZIO guidando una Diatto-Clément di soli 12 cavalli guadagna il

**GRAN PREMIO della CITTÀ di MILANO**

GREGORIO VERCELLONE guidando una Diatto-Clément di soli 20 cavalli guadagna

- 1.° Premio unico di lire cinquemila.
- 2.° Coppa del Presidente dell'A. C. di Milano.
- 3.° Medaglia d'Oro del Presidente dell'A. C. di Napoli.
- 4.° Premio della Società Darracq Italiana.
- 5.° Premio dell'Automobile Club di Roma.
- 6.° Premio del Veloce Club di Perugia.

Vetture montate con Pneumatici **PIRELLI**

AGENZIA GENERALE DI VENDITA PER L'ITALIA

**SOCIETÀ FABBRE & GAGLIARDI**

Garages a Milano, Torino, Roma e Genova

## ECHI DELLA COPPA HERKOMER



BAUR guidando la "Diatto-Clement", alla Coppa Herkomer arriva a Monaco ultimando la Corsa, 1800 km., senza alcuna penalizzazione ottenendo così la Medaglia d'oro Herkomer.



BAUR guidando la "Diatto-Clement", (medaglia d'oro) alla Coppa Herkomer completa il suo equipaggio con un quarto Commissario prima dell'ardua prova in salita al Sencarnio.

# Fonderie Officine Frejus

— TORINO —

## Vetturetta **DIATTO**

12-15 HP a 4 cilindri monobloc

LA RIVELAZIONE DEL SALON 1910



La vettura DIATTO al ritorno della corsa Milano-Sanremo.

La vettura **Diatto** di soli 12-15 HP malgrado la bufera di neve e le strade orribili ha **compiuto l'intero percorso** della Milano-Sanremo alla pari delle grosse vetture di 40 e 50 HP.

Agente per la Vendita: E. MAURELLI

TATTERSALL AUTOMOBILISTICO - MILANO

Via Gian Battista Vico, 14

# COPPA DI TURISMO

(CHILOMETRI 3120 - DAL 19 AL 29 APRILE)

CLASSIFICA INTERCATEGORIE di RENDIMENTO

# 1<sup>a</sup>

# DIATTO

Alesaggio mm. 80, corsa mm. 120, cilindrata l. 2.500.

Forza 16-20 HP - Peso in ordine di marcia 1150 kg.

È stata riconosciuta la vettura **più economica**  
 come spesa chilometrica (benzina, olio, pneumatici) in  
 proporzione alla cilindrata e alla velocità :: :: ::

80 CHILOMETRI ALL'ORA

AUTOMOBILI **DIATTO**

Fonderie Officine Freyus - Via Freyus - TORINO

nella Corsa in Salita di Barcellona - 24 Maggio  
(La più importante corsa della Spagna)

**1<sup>A</sup> DIATTO** (cmc. 2500  
di cilindrata)

nella Coppa di Turismo in Francia (km. 3120) - 19-29 Aprile

**1<sup>A</sup> DIATTO** (cmc. 2500  
di cilindrata)

nella Targa Florio - Giro di Sicilia (km. 1000)

**DIATTO** (cmc. 2500  
di  
cilindrata)

la più piccola macchina iscritta

*Unica partita, si classifica 8<sup>a</sup> su  
31 partenti di cilindrata fino  
a 6500 cmc. facendo il percorso  
senza il minimo incidente.*

Società Automobili DIATTO

TORINO - VIA FREJUS. 21 - TORINO

## vittoriosa rivincita della "CAESAR,"

Caesar per la seconda corsa cui partecipa ottiene la grande vittoria, ottiene la giusta e splendida rivincita contro la sorte che tanto aveva contrariato la giovane marca al suo debutto nel Giro di Sicilia.

Comprendiamo il legittimo compiacimento in cui deve essere in questa aspettata ora di vittoria quell'eccellente uomo magistrale costruttore delle vetture Caesar che è lo Scacchi stesso, e con lui saranno altresì compiaciuti i suoi numerosi fedeli clienti, i suoi ammiratori i buoni sportsmen intenditori della fine meccanica.

È giusto che per lo Scacchi e per la sua ottima macchina così studiata, così amorosamente eseguita e curata suonasse la lieta vittoria!

Questa ora è suonata con rintocchi accesi.

La vettura Caesar è la insigne rivelazione del Circuito Toscano. Essa è la prima in ordine di arrivo è la prima della sua categoria (5 litri di cilindrata) per il suo tempo di 5 ore 59' e 54" e la prima di ogni categoria perchè ha il peso massimo di 620, e vince il premio di 500 lire dell'Automobile Club, la medaglia d'oro del Re, la medaglia d'oro del Ministro di A.I.C. Il peso nè salite hanno ostacolato la vittoria a Caesar.

## vittoria trionfale dell' "AQUILA ITALIANA,"

L'Aquila Italiana, la valorosa Casa Torinese, riprende in questo Circuito Toscano il suo volo vittorioso, in una guisa così felice e grandiosa da suscitare un plauso entusiastico.

Accitata dalla sfortuna che l'aveva bersagliata in Sicilia, l'Aquila è lasciata punto abbattere, e mentre i suoi dirigenti e i tecnici erano assorbiti dalla preparazione delle macchine per il Prix essa con un generoso ardore si lanciava nuovamente in lotta sulle strade del Circuito Toscano, con ben 4 vetture.

Le 4 Aquila partite, tutte si ritrovano all'arrivo in perfetto stato e con tale precisione e regolarità di tempi e di marcia da sembrare un vero prodigioso.

Il tempo prescritto dal regolamento è di 6 ore, ed ecco l'Aquila di Brazzetti che impiega esattamente 6 ore 0 minuti e 0 secondi, prendendo il 1° posto assoluto e vincendo la coppa del Principe Ginori; ecco l'Aquila di Pastore che impiega 6 ore 0 minuti e 3 secondi, prendendo il 2° posto nella sua categoria e vincendo la coppa del Principe Borghese, la medaglia d'oro del Municipio di Firenze, la medaglia d'oro del Municipio di San Giovanni; ecco l'Aquila di Sassoli che impiega 5 ore 59 minuti e 5 secondi ed ecco infine l'Aquila di Berti che impiega 6 ore 1 minuto e 28 secondi.

Ma i tempi delle 4 vetture non passa il divario che di un minuto e 50 secondi! Neanche 4 cronometri accordati al secondo potrebbero dopo 6 ore così sincroni e precisi!

Questa è una prova di perfezione e di precisione che non ha uguali nei fasti dell'automobilismo e che ben si conviene alla Aquila Italiana.

## La duplice vittoria della "DIATTO,"

Se nel circuito Toscano, con i criteri che ne informavano il regolamento, vi può essere la designazione di un vincitore supremo questo non può essere dato che dalla regolarità di marcia o dal maggior peso. Ora per la regolarità di marcia la vittoria è toccata alla vettura Diatto una delle più piccole macchine del circuito a cui è stata appunto perciò assegnata quella che costituiva la massima onoreficenza, il più importante premio del Circuito, e cioè la Coppa Challenge dell'Automobile Club di Firenze.

Questa Coppa doveva attribuirsi a quel concorrente che avrebbe mantenuto per ognuno dei 4 giri del circuito il tempo più vicino a quello di 1 ora e 30 minuti fissato dal regolamento.

Orbene la meravigliosa Diatto condotta Silvani, che ha ottenuto questa Coppa ha marciato con tale stupefacente regolarità su quel percorso accidentatissimo tortuoso, con continue salite e scese, compreso il passo della Futa, da far sì che le differenze dei quattro giri sommate assieme, in confronto del tempo di 1 ora e 30 minuti, danno complessivamente 7 secondi e 1/2.

Ora si noti bene che la Diatto col suo motore da 80 mm per 120, era una delle più piccole del circuito e quindi più sensibile ai dislivelli e in condizione più sfavorevoli in confronto delle macchine di 5 litri di cilindrata, per mantenere una media fissa.

E si aggiunga che questa stessa macchina prima della corsa per un urto avuto con un'altra vettura era stata danneggiata e poi riparata in tutta fretta.

Ed è in tali difficili circostanze che la Diatto con brio che fa onore al suo guidatore, l'egregio Silvani ha vinto su tutti i concorrenti.

Questa brillantissima vittoria è ampliata e confermata ad quella ottenuta dall'altra Diatto, montata da Spadoni.

Anche questa ha marciato con perfetta regolarità, ha fatto il suo percorso nel tempo prestabilito di 5 ore 59'28" e 1/2, e perciò è prima alla pari con le altre della sua categoria che hanno mantenuto la stessa media regolare, ma passa al quarto posto per il minor peso che però raggiungeva i kg. 1182.

La Diatto quest'anno passa di successo in successo, dopo la vittoria nella corsa in salita di Barcellona e nella Coppa di Tourismo in Francia, dopo la seria dimostrazione nel Giro di Sicilia eccola ora a un fulgido trionfo in questo Circuito Toscano che ne consacra definitivamente le prerogative di resistenza e di regolarità a tutta prova.

## Il campione della regolarità su ruote SANKEY

Per ottenere quello straordinario risultato che ha conseguito la vettura Diatto guidata da Silvani nel circuito Toscano, per poter compiere cioè per ben 4 volte un giro di 65 chilometri in montagna, con un totale di differenze, da tempo prestabilito, di 1 ora e 30 minuti per giro, di soli 7 secondi, occorre non soltanto che non siano avvenute panne di nessuna specie, ma che non ve ne fosse neanche la possibilità, neanche la preoccupazione.

Per mettersi in questa condizione di ideale sicurezza, la Diatto non ha durato una grande fatica. Ha fatto quello che

Gomme Piene per Autobus-Camions

PNEUMATICI STOECHICKT

Albert Carotta  
Fore Bonaparte 48  
MILANO  
Cercasi Agenti  
in ogni Comune.

1914  
 Agg. (peso: 500 a 650 chili cilindrata, da 1,100

de (Granvaud) 4,71. — Penalizzate di 1 punto 2. Gep  
 Penalizzate di 20 punti 3 Sigma (Datel) 4,87 4. Au  
 (Chabot) 5,05.

RE (peso: 650 a 1,000 chili cilindrata da 1,100

1. Alca (Rassaut) 3,89. Penalizzata di 4 punti  
 Semart) 4,01. Cilindrata da 1 litro e 500 a 2 litri.  
 Matiana (Mathis) 5,32 2. S. C. A. P. (Génaut) 6,16  
 3. 6,42 4. Humber (Mora) 7,19 cilindrata da 2 lit.  
 1. S. C. A. P. (de Fommervault) 5,35 2. Huru  
 Diatto (Mathys) 5,49 4. Arrian (Rignard) 5,71  
 2 lit. 500 a 3 litri. 1. Hispano-Suiza (Abit) 7,82.

## ECHI

### IFICATIVA VITTORIA DELLA DIATTO

#### al rendimento

ettero in rilievo specialmente per le persone pra  
 cterio i magnifici risultati dati dalla vettura Diatto  
 nga e severa prova della Coppa di Turismo. Qui  
 di una di quelle vittorie che sono tutta apparenza  
 sono ancora illudere qualche profano non hanno  
 to per gli intenditori. No, la vittoria che vi ha  
 Diatto è una vittoria di sostanza, una vittoria su  
 i, i competenti i veri automobilisti si fermano a  
 rché ne comprendono l'intimo valore.

to è stata classificata prima nella classifica (inter  
 rendimento globale.

i debiti calcoli stabiliti dal regolamento la Diatto  
 vettura più economica come spesa chilometrica  
 e, pneumatici) in proporzione alla cilindrata e alla

vuol dire che la bella e ottima vettura costruita  
 eria e Officine Frejus di Torino è quella che sa  
 ttere la sua forza, è quella che consuma meno, è  
 ha un funzionamento più armonioso, più agile, cioè  
 di attriti e di disperdimenti.

parole ciò si traduce in pregi tecnici di costru  
 ta specie di indiscutibile dimostrazione data dai  
 testare la felice concezione, la perfetta ascensione  
 a registrazione della vettura Diatto, che per queste  
 di qualità ha saputo farsi così pronta ed estesa  
 e a Parigi e in Francia.

un po' questa macchina Diatto che ha 80 mm di  
 er 120 mm di corsa, che pesa in ordine di marcia

quasi 1200 chilogrammi che arriva a una velocità di Km. 80  
 all'ora ha consumato su un percorso di Km. 3120 solo 290 litri  
 di benzina, cioè 9 litri ogni 300 chilometri rigorosamente mi  
 surati.

Vi è davvero di che fare le felicitazioni agli egregi co  
 struttori della Diatto per un tale rendimento che supera quello  
 delle più economiche vetture francesi stabilite espressamente  
 per la corsa.

## IL CONCORSO IN SALITA SUSA - MONGENISIO

L'Automobile Club di Torino si è fatto iniziatore di un  
 Concorso in salita Susa Mongenisio (km. 22.300) da disputarsi  
 il 19 luglio 1914. Al concorso potranno partecipare le vetture  
 aventi le seguenti cilindrata: Categoria A: da 3 a 5 litri,  
 Categoria B: da 2 a 3 litri, Categoria C: meno di 2 litri. e  
 la classifica verrà stabilita in base ad una formula speciale  
 nella quale sarà tenuto conto del peso della vettura, della  
 velocità, pendenza della strada, ecc.

Ogni categoria sarà dotata di numerosi premi, tra cui quelli  
 di S. M. la Regina Madre, di S. A. R. il Duca di Genova, del  
 Municipio di Torino, dell'Automobile Club d'Italia ecc.

Le vetture dovranno essere occupate durante la gara da  
 quattro persone, conduttore compreso, del peso complessivo  
 minimo di 260 kg.

Le iscrizioni si ricevono presso l'A. C. di Torino (Via  
 Bogino, 13), fino alle ore 17 del giorno 30 Maggio 1914, a  
 tassa semplice, e fino alle ore 17 del 30 Giugno 1914 a tassa  
 doppia.

Esse non saranno valide se non accompagnate dalla re  
 lativa tassa, cioè: Categoria A: L. 100, per vettura, Categoria  
 B: L. 75, per vettura, Categoria C: L. 50 per vettura.

Le iscrizioni fatte per telegramma saranno accettate, pur  
 ché esse siano confermate con lettera raccomandata in data  
 dello stesso giorno.

Il 1 luglio, alle ore 18, avrà luogo presso la sede dell'A.  
 C. di Torino il sorteggio dei numeri di partenza, e le vetture  
 iscritte dovranno essere presentate ai Commissari in Susa  
 nei giorni 17 e 18 luglio.

Le partenze avranno luogo, salvo imprevisti, ogni due  
 minuti. Il percorso sarà accuratamente segnalato. L'Automobile  
 Club di Torino spedisce agli interessati che ne faranno  
 richiesta il Regolamento completo della gara, alla quale è  
 riservato il più lusinghiero successo.



## Automobili Studebaker LONDRA

La più grande fabbrica di Automobili del mondo - Capitale 280 milioni di lire

TIPO A. 15-25 HP - Torpedo di lusso a 5 posti  
 ed accessori di lusso :: :: **L. 5500**

TIPO B 25-35 HP a 6 - 7 posti L. 8900 :: :: TIPO C 30-40 HP (6 cilindri) a 6 - 7 posti: L. 10.900

ori macchina a lunga corsa - Tre supporti - Valvole raddrizzate - Raffreddamento a mezzo pompa e ventilatore - Cuscinetti a sfere F. & S.  
 luci BOSCH - Cerchi smontabili e pneumatici Michelin - Indicatori di velocità - Carrozzerie di gran lusso - Fari, fanali, tromba elettrica  
 orno Wagner per illuminazione e messa in moto automatica elettrica ecc

**ORRO** - Concessionario esclusivo per l'Italia - Via xx Settembre, 42 - **Genova**

1914

no aperto e ingombro. E il merito ne spetta al Club di Sicilia, sotto il cui patronato si disputa la volta la Targa e al suo presidente, il cav. Vin- che è l'anima e il cuore della magnifica e grande lui e all'Automobile Club di Sicilia giungano in to di vittoria le nostre felicitazioni. m. m.

### LA CLASSIFICA GENERALE

GUIDATORE	1. TAPPA Km. 435		2. TAPPA Km. 547		GIRO COMPLETO Km. 982	
	Tempo	Media Km.	Tempo	Media Km.	Tempo Totale	Media complessiva
E. Ceirano	7.40.31	56,414	9.10.59	59,627	16.51.31	58,071
Gloria	8.39. —	50,958	10.02.16	54,394	18.41.16	52,387
Lopez	8.55.19	48,338	10.59.10	50,287	19.45.29	49,511
Colombo	8.55.36	50,335	11.09.57	48,899	19.45.33	49,546
Cortese	7.57.24	54,464	12.03.29	55,279	19.58.11	49,024
Lacchi	9.54.43	47,395	10.53.29	50,093	19.58.12	49,003
Trombetta	8.59.27	50,999	11.35.41	47,262	20.1.0	48,900
De Prosperi	9.32.18	45,385	12.56.43	44,467	21.49.1	44,873

### Strepitosa vittoria di DUNLOP

lo ottenuto da Dunlop a Palermo riveste un ca- speciale ed ha tale significato che non potrebbe to sotto silenzio.

in periodo di calma, di lavoro commerciale e am- o, la grande Casa Dunlop, attua in Italia la sua sidente organizzazione, con l'istituzione della So- na Dunlop in Roma, presieduta da quell'eminente che è sir Repton, con filiali a Milano e a Bologna, con giovanile slancio e con prodotti superlativi ote sportive. Si è gettata nella mischia con la mbattente che sa di poter contare sulle sue armi liritto alla vittoria.

la baldanzosa ripresa è stata segnalata dalla più le e smagliante serie di vittorie che si possa de- rano le grandi vittorie motociclistiche nel Italia, oggi è la splendida vittoria automobilistica i Sicilia e ciclistica nel Giro d'Italia.

i campi, Motociclismo - Automobilismo - Cicle- xp con i suoi pneumatici da motocicletta, da au- la bicicletta, afferma un brillante e indiscutibile a una enorme vittoria sui concorrenti. E la vittoria nel Giro di Sicilia è tanto più insigne, tanto più e, in quanto questa corsa per il durissimo percorso e la sua lunghezza e per il caldo costituisce la severa in cui possa essere misurata la buona un pneumatico. Bisogna pensare che i più forti o ceduto per le scosse e gli urti della strada, i hanno ceduto gli inflessibili pneumatici Dunlop la vittoriosa Scat di Ceirano.

aveva in corsa pochissime vetture, era la prima partecipava al Giro di Sicilia, ed eccolo al primo osto del trionfatore!

contento del primo prende il quarto e quinto posto. resistenza dei suoi Dunlop se Ceirano nella se a ha potuto sostenere senza intoppi la sua marcia su Palermo.

### le BOSCH l'universale trionfatore

ell'automobile un organo decisivo sull'andamento scita di una macchina, ed è il magnete. E' l'organo ante, più delicato di un motore, è il supremo fau- vittoria.

una volta di più la Targa Florio è stata vinta e Bosch, l'invincibile. E' il magnete Bosch che ha uribilmente la miracolosa scintilla di vita che ha ter due giorni consecutivi, la macchina del 1° ar- rittore, la Scat di Ceirano, quella del 2°, la vintore di Gloria, quella del 3° la Fiat di Lopez, quella di Colombo e quella del 5° la Nazzaro di Cortese. clusione è semplice: si può anche non vincere col per vincere occorre il magnete Bosch.

## Chi ha sfiorato più da vicino la vittoria

### LA SUPERBA CORSA DELLA "DE VECCHI"

Non soltanto noi, ma quanti hanno assistito allo svolgi- mento delle due tappe del Giro di Sicilia e ne hanno fatto il palpitante racconto, sono unanimi nell'esprimere l'ansiosa commozione provata ai due superbi slanci di Sivocci e di Gloria, i due valenti corridori della De Vecchi e nel dichiarare come la De Vecchi di Sivocci sia la vettura che più è andata vicino alla vittoria e che più appariva in grado di conquistarla.

Tra la massa dei concorrenti la De Vecchi di Sivocci e emerge fin dalla prima tappa classificandosi seconda a Siracusa; e nella seconda tappa le energie della forte vettura sono così sane che in breve tratto prende il comando della corsa e procede tutti i rivali di quasi trenta minuti.

Malaguratamente una specie di voragine aperta nella strada ne stronca la corsa vittoriosa.

L'altra De Vecchi di Gloria che aveva fatto da prima una marcia di prudenza, si avvanza allora e le è sufficiente la metà dell'ultima tappa per portarsi dal nono al secondo posto, dando così la dimostrazione decisiva che ambedue le De Vecchi erano le vetture più atte a contendere la vittoria al vincitore e a dominare gli altri concorrenti.

Il fatto deve essere registrato e ricordato a titolo d'onore dell'antica e proba Casa Milanese, la quale ha conseguito tale importantissimo successo anche in questo anno, con due vetture normalissime, assolutamente di serie, due vetture identiche, del tipo 20-30 HP con motore a 4 cilindri di soli 90 mm. di alesaggio per 140 mm. di corsa, fornito di magnete Bosch e carburatore Zenith.

La De Vecchi è una Casa che accoppia la serietà alla modestia, rifugge dalle chiosose esteriorità per lavorare con raccoglimento e con iscrupolo a tutto vantaggio della sua clientela, e la prova ne è che da due sue vetture comuni da consegna si trovano ad avere la più perfetta e sicura miss au point per vincere una corsa come il Giro di Sicilia.

### La prova di valore della DIATTO

La più piccola vettura nell'imponente gruppo e tra le formidabili equipages della Targa Florio, era la Diatto la robusta e nervosa macchina della Società Automobili Diatto di Torino.

Orbene questa valorosissima vettura è stata l'eroina del Giro di Sicilia.

Unica partita della sua marca, affidata alla guida di uno sportsman il cav. De Prosperis, essa, mentre le squadre dei competitori venivano decimate dallo sforzo della corsa, mentre le più forti e veloci equipages composte di tre e di quattro vetture scomparivano dalla gara, essa la più piccola, che nulla aveva di speciale, che era del tipo ordinario di serie, compiva senza alcun incidente, senza alcun intoppo, senza bisogno della minima riparazione, il lungo e insidioso giro di 1000 chilometri, e si classificava all'ottavo posto su 31 partenti, nel tempo straordinario di ore 21 e 49 minuti.

Si consideri che questa Diatto ha un motore a 4 cilindri di 80 per 120 e cioè di soli litri 2,500 di cilindrata, mentre gli altri concorrenti arrivavano fino a litri 6,500 di cilindrata. Essa era quindi la più piccola vettura della corsa, ma una tra le più animose e valide.

Si consideri che il tempo; 21 ore e 49 minuti, fatto dalla Diatto, implica una velocità media di circa 50 all'ora su quelle strade, e che esso batte di due ore il tempo del vincitore nel 1912.

Non si poteva far di più e di meglio.

Dopo la vittoria della Coppa di Turismo (km. 3190) in Francia, sul miglior rendimento, la Diatto ha dato ora nella Targa, la più splendida prova della sua regolarità e resistenza, e contemporaneamente nella Corsa in Salita di Barcellona, la dimostrazione della sua energia e della sua capacità di insuperabile grimpasse prendendo il 1° posto della sua categoria.

**IL MASSIMO PREMIO**  
**del Circuito Automobilistico Toscano**  
**LA COPPA (CHALLENGE) DELL' AUTOMOBILE CLUB DI FIRENZE**  
**PER LA PRECISIONE E LA REGOLARITA'**  
**E' STATA VINTA DALLA VETTURA**

# DIATTO

————— **GUIDATA DA EUGENIO SILVANI** —————

mentre nella 2ª categoria (cilindrata litri 3.500) si classificava **PRIMA**  
 alla pari per velocità media e **QUARTA** per il peso l'altra **vettura**

# DIATTO

————— **GUIDATA DA SPADONI** —————

**VINCENDO LA MEDAGLIA D'ORO**

**Società Automobili DIATTO**

————— **TORINO - VIA FREJUS 21 - TORINO** —————

in patria, lavorando col padre, grosso industriale in Inghilterra; e nello stabilimento paterno egli ebbe modo di sviluppare le sue naturali tendenze alla meccanica, e di impraticarsi con macchine e con motori.

Egli aveva sette anni, quando il padre, donandogli un bel cavalluccio, lo avviò alla vita sportiva: e il ragazzino si applicò ben presto a tutti i generi di sports, per terra e per acqua, dall'ippica alla caccia, dalla bicicletta al canottaggio.

*de-Paris*, pilotato da quell'Enrico Kapferer che accenna, come tanti altri, a convertirsi dal culto dell'aeronautica a quello dell'aviazione, venne infine all'esperimento che lo rese celebre.

Ma poiché non si tratta pur sempre che di un passo avanti — passo gigantesco, ma pur sempre un passo — ecco che molti osservarono tosto:

« È vero, è un bel progresso. Enrico Farman, il 13



LA CORSA

PIETROBURGO-MOSCA

Il quadro dei tempi

e il cronometrista



# LA COPPA D'ORO

## Il successo.

È innegabile che il *Circuito Italiano di Resistenza* è destinato al più vivo ed al più simpatico dei successi, successo dovuto ad un complesso di cose tutte notevoli come l'importanza e la serietà della prova, per la quale i componenti la Commissione organizzatrice non si ristarono da un serio ed intenso lavoro, prima di propaganda, ed ora di preparazione delle mille cose richieste da un concorso, nel quale saranno impegnate tutte le più grandi case del mondo; giacché occorre, soprattutto, che la prova si svolga colla massima regolarità come è voluto dal Club, ambito dai concorrenti e desiderato da tutti coloro i quali, ancora in questa occasione, vorrebbero vedere il nostro paese uscire con grande onore e massima lode da una prova, che nel campo turistico sarà la più importante dell'annata.

La ricchezza e l'abbondanza dei premi, la lodevole semplicità del Regolamento — da noi per i primi pubblicato già da venti giorni — la viva simpatia che circonda il Club di Milano e la sua Direzione, la stessa durezza della prova hanno, senza alcun dubbio, contribuito potentemente al successo che noi, lietamente registriamo, lietamente perché vediamo in esso una nuova prova della superiorità della nostra razza e della sua genialità, la quale si palesa chiaramente nel far riuscire una competizione che fallì, o quasi, in tutti gli altri paesi dove fu tentata.

Indice vero e comprensivo per tutti di questo successo sono senza alcun dubbio le

## Iscrizioni

che giungono numerosissime e da ogni parte. È purtroppo cosa comune a tutte le organizzazioni non avere il premio degli sforzi fatti che all'ultimo momento, perché i costruttori, ed anche i privati, non vogliono scoprire le loro batterie avanti tempo e non vogliono dare, normalmente, importanza a delle prove le quali attendono appunto che dall'appoggio delle case venga suscitato quell'interesse che è necessario ad ogni manifestazione importante.

Alla *Coppa d'Oro* non accadde così: fu invece una vera gara fra le case quella che s'ebbe per riuscire a far figurare la propria iscrizione come prima fra tutte, col risultato magnifico che, appena furono aperte le iscrizioni se ne dovettero registrare tredici, che poi vennero aumentando per modo che fino ad oggi i regolarmente iscritti sono una ventina e precisamente:

## ISCRITTI ALLA COPPA D'ORO.

### EQUIPES.

N.	NOME DEL COSTRUTTORE	NOME DEL CONDUTTORE
1	Fiat di Torino . . . . .	Vincenzo Lancia
2	Fiat di Torino . . . . .	Nazzaro Felice
3	Fiat di Torino . . . . .	da destinarsi
4	Isotta e Fraschini di Milano . . . . .	Trucco
5	Isotta e Fraschini di Milano . . . . .	Giovanzani
6	Isotta e Fraschini di Milano . . . . .	Minoia
7	Diatto A. Clément di Torino . . . . .	da destinarsi
8	Diatto A. Clément di Torino . . . . .	da destinarsi
9	Diatto A. Clément di Torino . . . . .	da destinarsi

### INDIVIDUALI.

10	E. Bianchi e C. di Milano . . . . .	Gianfranco Tommaselli
11	Itala di Torino . . . . .	da destinarsi
12	Itala di Torino . . . . .	da destinarsi
13	Itala di Torino . . . . .	da destinarsi
14	Isotta e Fraschini di Milano . . . . .	Negri
15	Isotta e Fraschini di Milano . . . . .	Zavatterio
16	Oldsmobile di Detroit . . . . .	Milites
17	Diatto A. Clément di Torino . . . . .	da destinarsi
18	Diatto A. Clément di Torino . . . . .	da destinarsi
19	Florentia di Firenze . . . . .	Ing. Gino Galli
20	Florentia di Firenze . . . . .	da destinarsi

## I premi.

Al successo del concorso, senza alcun dubbio, ha servito il lungo elenco e l'infinita serie dei premi che non s'arresta, ma cresce, cresce, cresce: serie che, se è l'indice dell'interessamento del pubblico, delle autorità e della stampa per il concorso, è pur anco un forte incentivo per i concorrenti e le case, che vedono come i loro sforzi, non solo saranno coronati dalla gloria, ma anche avranno il vantaggio di tangibili premi i quali, per taluni, assurgeranno a piccole fortune.

È come una nobile mania che ha pervaso pubblico ed organizzatori questa dei premi che vanno sempre più aumentando.

Nel Regolamento, da noi pubblicato, i lettori avranno senza dubbio notato una lunga serie di premi magnifici, alcuni de' quali altamente suggestivi, ma ai press'a poco sessantamila franchi in denaro, alla *Coppa d'Oro*, a quell'altra del *Presidente* dell'A. C. M., on. Silvio Crespi, e a

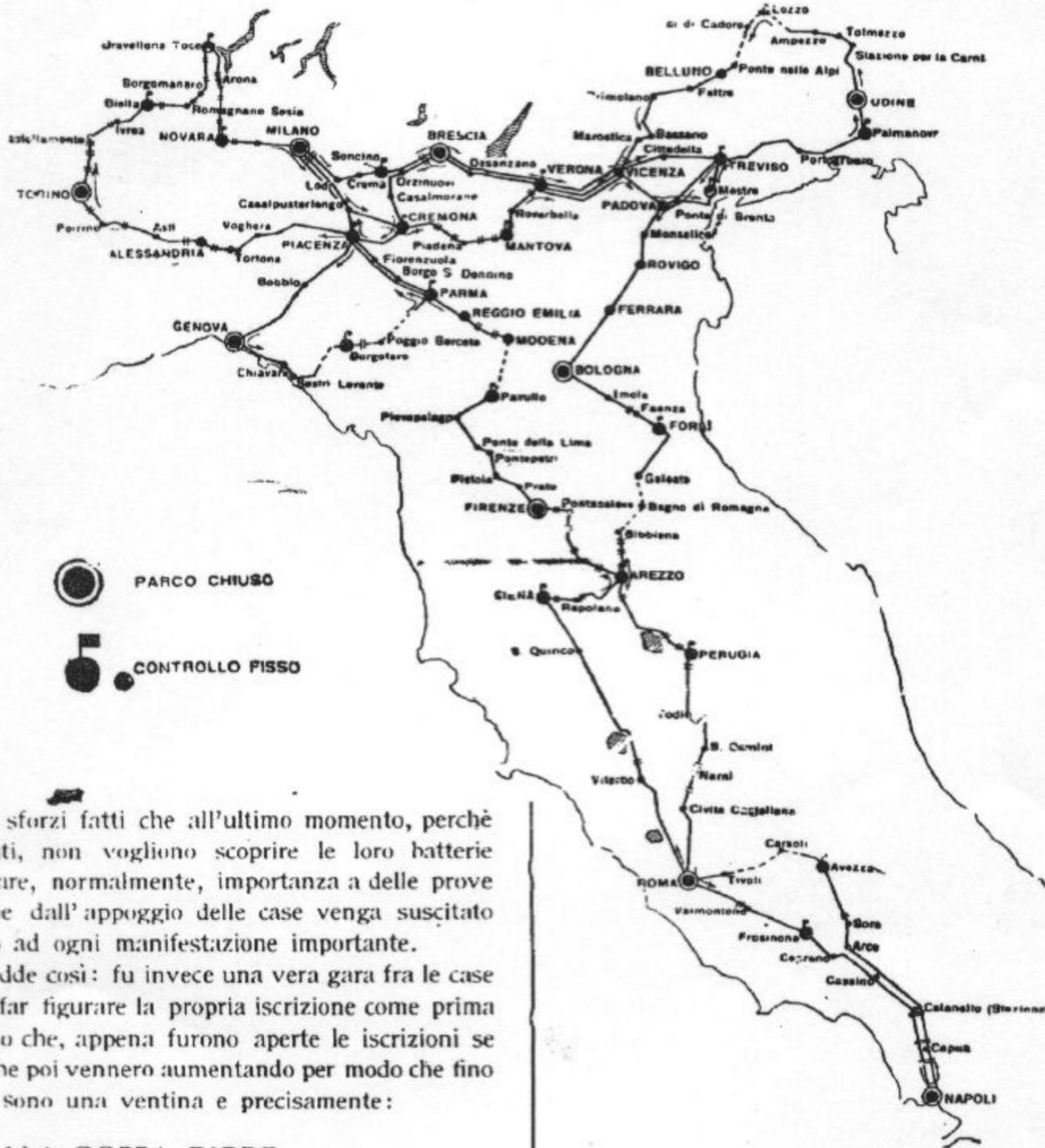
quell' ancora, bellissima, dei *Soci* — dovuta ad una contribuzione personale di quasi un centinaio di soci — molti altri, e notevoli premi si sono venuti aggiungendo alla lista, non peranco chiusa, ed oggi noi possiamo registrare una nuova Coppa d'oro di grande valore materiale (si dice di più che ottomila franchi), ma più ancora di grandissimo valore morale poichè essa è il premio offerto non da una personalità, per quanto illustre, non da una raccolta di persone entusiaste dello sport, ma da una città, tutta una città intiera ed una città come Milano — alla quale non si può disconoscere la saggezza delle iniziative e la modernità degli intenti — anche in questa occasione appalesantesi in tutta quanta la sua grandezza.

Con lettera gentilissima il sen. Ponti, sindaco di Milano, comunicava, infatti, agli organizzatori come la Giunta avesse votato uno speciale credito per l'istituzione di una « Coppa della Città di Milano » trofeo da eseguirsi in oro e da attribuirsi nel modo che sarebbe stato stimato essere il migliore dalla Commissione. E questa, compresa dell'alta importanza

morale e materiale del premio e della sua civile significazione, lo destinava come premio di regolarità da attribuirsi alla casa la quale, nel concorso, avesse ottenuto la classifica più alta.

Nè l'appoggio dell'Autorità si limitò alla Coppa d'oro della Città di Milano, ma come, per il primo, S. M. aveva voluto che il concorso fosse dotato d'un Premio Reale, così il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, allora on. Malvezzi, come il più direttamente interessato all'automobilismo quale mezzo moderno di miglioramento economico, volle pure contribuire a rendere più importante la prova e le destinò un triplice premio, uguale per le tre categorie, da destinarsi alla vettura di costruzione nazionale classificata migliore in ognuna di esse. Volle così — approvando l'idea a lui espressa dall'on. Crespi — dimostrare quanto stia a cuore al Governo il nuovo mezzo di trasporto che, senza dubbio, è destinato a diventare sempre più indispensabile e sarà chiamato a risolvere molti dei quesiti che interessano lo sviluppo economico e sociale della nazione.

La stampa italiana, più autorevole, non poteva poi disinteressarsi di una prova così importante, che costituirà senza dubbio uno de' più notevoli avvenimenti durante la stagione in cui ferve più intensa la vita italiana, e però, come noi abbiamo pensato al concorso, ci riserbiamo, d'accordo cogli organizzatori, di far conoscere più tardi il pensiero nostro, così il



ai più potenti e fortunati separati da pochi minuti di distanza nella classifica, nel valore e nella dimostrazione.

Questi sono i commenti suscitati da un risultato proclamato ad unanimità dall'eletta degli *sportsmen* automobilistici italiani e francesi nella riunione dell'altra notte, plebiscito rispettosissimo delle risultanze cronometriche della lunghissima prova.

Il plauso incondizionato che il verbale della seduta ha votato a tutti i concorrenti senza distinzione è l'eco genuino delle simpatie del pubblico non traviato dalle considerazioni matematiche ma infirmate da un peccato originale di regolamento, e nello stesso plauso unanime il pubblico riunisce gli organizzatori, i concorrenti, i trionfatori, i caduti, i superstiti della magnifica prova, che iniziata dall'attivo sodalizio automobilistico milanese, deve la sua perfetta esplicazione all'intervento diretto di innumeri adepti del Touring Club Italiano, che ha dimostrato come qualunque manifestazione turistica non riesca possibile senza il suo appoggio onnipotente.

1906

B. GUTIERREZ.

## LA CLASSIFICA UFFICIALE della COPPA D'ORO.

La Giunta a termini di Regolamento stabilisce la classifica come segue, indicando con i numeri in ultimo di rigo le penalità:

N. 1, Lancia, I classificato, *Coppa d'Oro* L. 25.000, 4 casse champagne.

N. 33, Maggioni II, Coppa dell'Automobile e L. 6000  
1 7 1/5.

N. 22, Cagno, III, L. 3600; 1. 10 1/5.

» 2, Nazzaro, IV, L. 1500; 1. 35 1/5.

» 3, Boschis, V, L. 1000; 2, 27 3/5.

» 27, Macdonald, VI, L. 500, 5,24 3/5.

» 32, Glentworth, VII, L. 500; 10.52 3/5.

» 5, Frascini, VIII, L. 500; 13.39 4/5.

» 14, Pfanz, IX, 43.52 4/5.

» 13, Duca De Bojano, X, 1. 12.58;

» 12, Vercellone, XI, 1. 25.14.

» 7, Minoia, XII, 1. 32.43 1/5.

» 43, Colinet VIII, 2.29.21.

» 21, Fabry, XIV, 3.19.27 4/5.

» 24, Von Lude, XV, 7.7.38 4/5.

» 20, Nagliati, XVI, 11.26.33 1/5.

COPPA DELLA CITTÀ DI MILANO

Equipe Fiat.

COPPA DEL PRESIDENTE DELL'A. C. M.

Vercellone, Vettura N. 12, L. 5000 (Diatto-Clement).

TARGA DEL « CORRIERE DELLA SERA »

Lancia (Fiat).

MEDAGLIA D'ORO DEL CONTE D'ALIFE

PREMIO DELLA DARRACQ ITALIANA

Vercellone, vettura N. 12 (Diatto-Clement).

PREMIO DI PERUGIA

Vercellone. Vettura N. 12 (Diatto-Clement).

PREMIO DI ROMA CLUB

Vercellone. Vettura N. 12 (Diatto Clement).

PREMIO DI ROMA MUNICIPIO

Duca De Bojano. Vettura N. 13 (Benz).

PREMIO DI BOLOGNA

39. (Diatto-Clement) Burzio.

PREMIO DI BIELLA

N. 1 (Fiat) Lancia.

PREMIO DI FIRENZE

N. 1 (Fiat) Lancia.

PREMIO DI TORINO

N. 1 (Fiat) Lancia.

PREMIO DI UDINE

N. 1 (Fiat) Lancia.

PREMIO DEL MINISTERO A. I. E COMMERCIO

N. 1 (Fiat) Lancia.

GRAN PREMIO INDUSTRIA COMMERCIO

1° premio L. 8000 e l'arga d'oro grandissima; vinto N. 33 (Züst) Maggioni con 200 lire al meccanico.

2° premio L. 3000 e Targa d'oro grande; N. 5 (Isotta-Fraschini), con V. Frascini; 200 lire al meccanico.

PREMIO DI S. M. II. RE

N. 32 (Züst) Maggioni.

Medaglia d'oro e diploma alle seguenti macchine:

N. 14 (Benz) con Pfanz.

» 7 (Isotta-Fraschini) Minoia.

» 43 (Diatto-Clement) Colinet.

» 21 (Itala) Fabry.

» 24 (Martini) Von Lude.

» 20 (De Dion) Nagliati.

Il 10% dei premi in denaro spetta ai meccanici all'infuori dei due premi del Commercio.

La Giuria inoltre riconoscendo l'alto valore delle macchine che seppero compiere il percorso di 4000 chilometri con una media che complessivamente non si scosta dalla velocità massima regolamentare di più di minuti quindici, su proposta scritta dei commissari Berteaux e Weill-Schott dà *encomio solenne* alle macchine N. 33 (Züst, Maggioni), N. 22 (Itala, Cagno), N. 2 (Fiat, Nazzaro), N. 3 (Fiat, Boschis), N. 27 (Macdonald, Sangiorgio), N. 32 (Sangiorgio, Glentworth), N. 5 (Isotta-Fraschini con V. Frascini).

E l'A. C. M. a ricordo di tale solenne encomio assegna, su proposta del suo presidente, alle Case Züst, Itala, Sangiorgio, Isotta-Fraschini, un facsimile della Coppa d'Oro.

Il presidente: SILVIO CRESPI.

## Echi della Coppa d'Oro.

Romolo De Pasquali.

Allorchè la salma del povero amico attraversò l'ampia spianata che fronteggia il monumentale Cimitero di Staglieno, il vento umido di questa grigia primavera, che indugia a rivelarsi, spandeva ancora tutto intorno l'eco dei festevoli clamori, che il giorno innanzi salutavano i vincitori, pieni d'ardore e di vita, in arrivo al traguardo, posto proprio così vicino al regno della morte.

Ed anche lui, doveva apparire trionfante, saldo sulla sua macchina, come fuso nel medesimo acciaio, attirando ogni sguardo, sopra il volto suo, spirante bontà e fiera ad un tempo.

Ma ohimè! quel traguardo agognato lo passò invece la sua bara, per la sosta suprema della vita.

Povero amico! Chi scrive lo conobbe giovanetto ancora, addestrarsi con tutto l'ardore giovanile nell'allora fiorente velocipedismo, per votarsi poi con crescente lena, all'automobilismo, allorchè questo sport cominciò a prendere sviluppo in Italia.

Audace, calmo, fiducioso, corse l'Italia colla sua macchina portando per valli e monti, come l'inno di una vita nuova.

Ma il mostro ferreo da lui tante volte soggiogato, si ribellò, ed in un momento di furore, uccise il suo domatore.

È così, che il progresso, segna a gocce di sangue, il suo prefisso cammino.

Pace ed onore alle sue vittime!

Genova.

ITALO ALVIGINI.

10-12/4/1906

## L'arrivo a San Remo.

Avvenne con discreta affluenza di pubblico, malgrado il tempo cattivo, davanti all'ex Hôtel Victoria.

Eccone l'ordine:

PARTENZA DA ACQUI	MARCA	CONDUTTORE	ORA D'ARRIVO
10 02	Marchand . . . . .	Trifoni . . . . .	15 27' 35"
10 06	Diatto-Clément . . . . .	Gagliardi . . . . .	15 28' 15"
10 08	Taurinia . . . . .	Canfari . . . . .	15 50' 04" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
10 04	Ford . . . . .	Ferrari . . . . .	15 57' 18" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
10 12	De Dion Bouton . . . . .	Maffeis . . . . .	15 57' 45"
10 16	Taurinia . . . . .	Alby . . . . .	16 08' 24" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
10 22	D. V. S. C. . . . .	Sirtori . . . . .	16 14' 45" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
10 20	Rapid . . . . .	Salvioni . . . . .	16 59' 51" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
10 24	De Dion Bouton . . . . .	Longoni . . . . .	17 00' 07"
10 18	Otav . . . . .	Cipriani . . . . .	17 03' 49" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
10 14	Otav . . . . .	Sormani . . . . .	17 09' 09" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>

*La classifica.* — Particolarmente interessante si presentava la classifica per il fatto che il Regolamento del Concorso era, per buonissima parte, uguale a quello della *Coppa d'Oro*, e però la piccola prova doveva riuscire l'esperimento della grandissima.

Così avvenne infatti con soddisfazione di tutti, che nulla trovarono a ridire sul modo razionale di classificazione.

Stimiamo perciò interessante pubblicare nella sua integrità la relazione della Giuria e le tabelle specificative.

*Il verbale.* — I commissari del « Concorso di vetturette » Milano San Remo organizzato dalla *Gazzetta dello Sport*, riuniti a San Remo in funzione di Giuria:

presa visione dei rapporti particolareggiati e completi dei signori G. Marley e dott. C. Moldenhauer, cronometristi ufficiali dell'A. C. I., i quali hanno prestato servizio, rispettivamente, alla partenza dei concorrenti da Milano ed all'arrivo a San Remo, ed all'arrivo come alla partenza da Acqui, tappa intermedia;

in base agli stessi risultati definitivi consegnato negli allegati A, B, C, D, E, e cioè:

a) Elenco degli arrivati in ordine del tempo impiegato e differenza di questo sul tempo minimo della rispettiva categoria.

PREMI	NUMERO D'ISCRIZ.	CONCORRENTI	MARCA	DIFFERENZA DAL TEMPO MINIMO
I lire 1000	13	Giov. Gagliardi . . . . .	Diatto-Clément . . . . .	ore 0 27' 3"
II » 500	8	G. Tamagni . . . . .	Marchand . . . . .	» 0 28' 56"
III » 250	1	R. Ferrari . . . . .	Ford . . . . .	» 0 57' 55" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
IV » 100	10	E. Canfari . . . . .	Taurinia . . . . .	» 1 4' 25" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
V med. oro	16	C. Sormani . . . . .	O. T. A. V. . . . .	» 1 19' 54" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>

## CLASSIFICA PER CATEGORIE

Prima I N. 13 — Giov. Gagliardi (Diatto-Clément) in ore 9 17' 3"  
 Seconda II N. 16 — Carlo Sormani (O. T. A. V.) in ore 11 32' 49" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>

*Coppia vincitrice della « Coppa di un vecchio chauffeur »*

N. 9 e 10 — Taurinia — Differenza in più del tempo minimo complessivo ore 2 32' 49" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>

## ALLEGATO A

Elenco degli arrivati in ordine del tempo impiegato e differenza di questo sul tempo minimo della rispettiva categoria.

*Categoria I.* — Tempo minimo complessivo ore 8 50' 0"

	NUMERO CONCORRENTI	TEMPO IMPIEGATO	DIFFER. IN PIÙ SUL TEMPO MINIMO
1	13	9 17' 3"	0 27' 3"
2	8	9 18' 56"	0 28' 56"
3	1	9 47' 35" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	0 57' 35" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
4	10	9 54' 25" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	1 4' 25" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>
5	9	10 18' 24" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	1 28' 24" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
6	4	11 37' 54" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	2 47' 54" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>
7	3	10 58' 58" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	2 3' 58" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>

*Categoria II.* — Tempo minimo complessivo ore 10 20' 0"

	NUMERO CONCORRENTI	TEMPO IMPIEGATO	DIFFER. IN PIÙ SUL TEMPO MINIMO
1	19	10 36' 56" 2	0 16' 56" 2
2	16	11 39' 54" 3	1 19' 54" 3
3	15	12 9' 9" 1	1 49' 9" 1
4	20	12 55' 16" 0	2 35' 16" 0

## Equipes

I CATEGORIA. — N. 10 e 9 (Tempo minimo 8 50' 0"):

N. 10 — 1 4' 25" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>  
 N. 9 — 1 28' 24" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>

Complessivo — 2 32' 49" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>

II CATEGORIA. — N. 16 e 15 (Tempo minimo 10 20' 0"):

N. 16 — 1 19' 14" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>  
 N. 15 — 1 49' 9" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>

Complessivo — 3 8' 23" <sup>4</sup>/<sub>5</sub>

Vincitrice della « Coppa di un vecchio chauffeur » Equipe delle vetture N. 10 e 9.

## LA CORSA PIETROBURGO-MOSCA.

La classica corsa russa che si svolge, ogni anno, su di un percorso di 686 chilometri, tra la vecchia e la nuova capitale del grande Impero, ha avuto luogo, quest'anno, il 1° Giugno, ed è stata coronata dal consueto grandissimo successo.

A quest'ultima corsa era stato apportato una variante che consisteva nello spostamento dei punti di partenza e di arrivo, poichè, mentre nel 1907 le partenze erano date a Mosca e gli arrivi si succedevano a Pietroburgo; quest'anno invece i concorrenti partirono da Pietroburgo, e proprio dal centro della città, per raggiungere il traguardo alle porte di Mosca.

Su 31 iscritti alla gara ben 27 si presentarono alla partenza, rappresentando un magnifico complesso di 19 marche, quasi tutte di prim'ordine.

Nel nostri numeri precedenti facemmo conoscere la lista delle iscrizioni, ma non sarà inopportuno ricordare che l'industria italiana era rappresentata da: 2 *Fiat* e 1 *Itala*, per la prima categoria; 1 *Fiat* e 1 *Spa* per la seconda; e 1 *Fiat* e 1 *Diallo-Clément* per la terza.

## La classifica.

- Prima categoria* — 1° Hémary (*Benz*) — In ore 8 30' 48"  
 2° Demogeot (*Darracq*) — In ore 8 42' 12"  
 3° Pope (*Itala*) — In ore 13 47' 30"  
*Seconda categoria* — 1° Wagner (*Fiat*) — In ore 12 36'  
 2° Eros (*S.P.A.*) — In ore 14 4' 18"  
*Terza categoria* — 1° Folkin (*Fiat*) — In ore 12 36'  
 2° Primavese (*Diallo-Clément*) — In ore 13 8' 12"  
 3° Tschoudof (*Berliet*) — In ore 13 17' 48"  
*Quarta categoria* — Hieronymus (*Laurin-Clément*) — In ore 13 3'

La vittoria di Hémary, su Benz, nella prima categoria, non ha destato grande meraviglia, essendo conosciuta la grande valentia del guidatore e sapendosi pure che la vettura da lui condotta alla vittoria è un modello novissimo costruito per il prossimo Grand Prix dell'A. C. F.

E nemmeno la grande affermazione della *Fiat*, con il primato nella seconda e terza categoria, ha meravigliato nessuno, essendo tutti ormai abituati a considerare il fatidico e glorioso nome come un sicuro talismano di trionfi, in ogni luogo ed in ogni cimento.

## LA COPPA DEL PRINCIPE ENRICO.

Mentre questo numero dell'*Automobile* viene distribuito ai nostri abbonati, sta per finire la corsa per la Coppa del principe Enrico di Prussia, che è incominciata il giorno 9 e finirà il 17.

Di essa abbiamo già parlato varie volte; daremo nel numero venturo i risultati; e diamo qui alcuni dati del percorso.

Questo è diviso in sette tappe e giornate:

- I. Berlino - Stettino km. 308,9
- II. Stettino - Kiel . . . 392,2
- III. Kiel - Amburgo . . . 335,2
- IV. Amburgo - Hannover . . 313,9
- V. Hannover - Colonia . . . 330,3
- VI. Colonia - Treviri . . . 253,2
- VII. Treviri - Franc. s. M. . . 282,1

Totale chilometri 2215,6

Intenzione del principe Enrico nello stabilire questa corsa per il 1908, 1909 e 1910 si fu quella di vedere organizzata una vera gita turistica, in base ad un regolamento severo, che avesse a conservarle il suo sincero carattere turistico, senza che dovesse finire in una semplice gara di corsa.

Il principe si propone lo scopo di fare una valida propaganda in favore del turismo automobilistico; ed ebbe la soddisfazione di vedere fra gli iscritti individui appartenenti ai più alti circoli sociali, i membri più noti dell'aristocrazia e della plutocrazia, le stelle più lucenti del mondo sportivo.

Il percorso fu scelto non coll'intento di offrire ai concorrenti delle sole difficoltà materiali, ma bensì delle bellezze della natura e dell'arte, ed anche con quello di far conoscere ed apprezzare date parti della Germania settentrionale (Brandeburgo, Mecklemburgo, Schleswig, Holstein, Hannover) del tutto trascurate nelle corse antecedenti, e pur meritevoli d'essere conosciute, per i loro placidi boschi, selve tranquille, castelli ricchi di leggende e tradizioni, golfi marini e paesaggi dell'Holstein così simili a quelli d'Olanda, e città note in tutto il mondo quali Berlino, Stettino, Lubecca, Kiel, Amburgo, Brema, Hannover, Colonia, Acquisgrana, Treviri e Francoforte sul Meno.

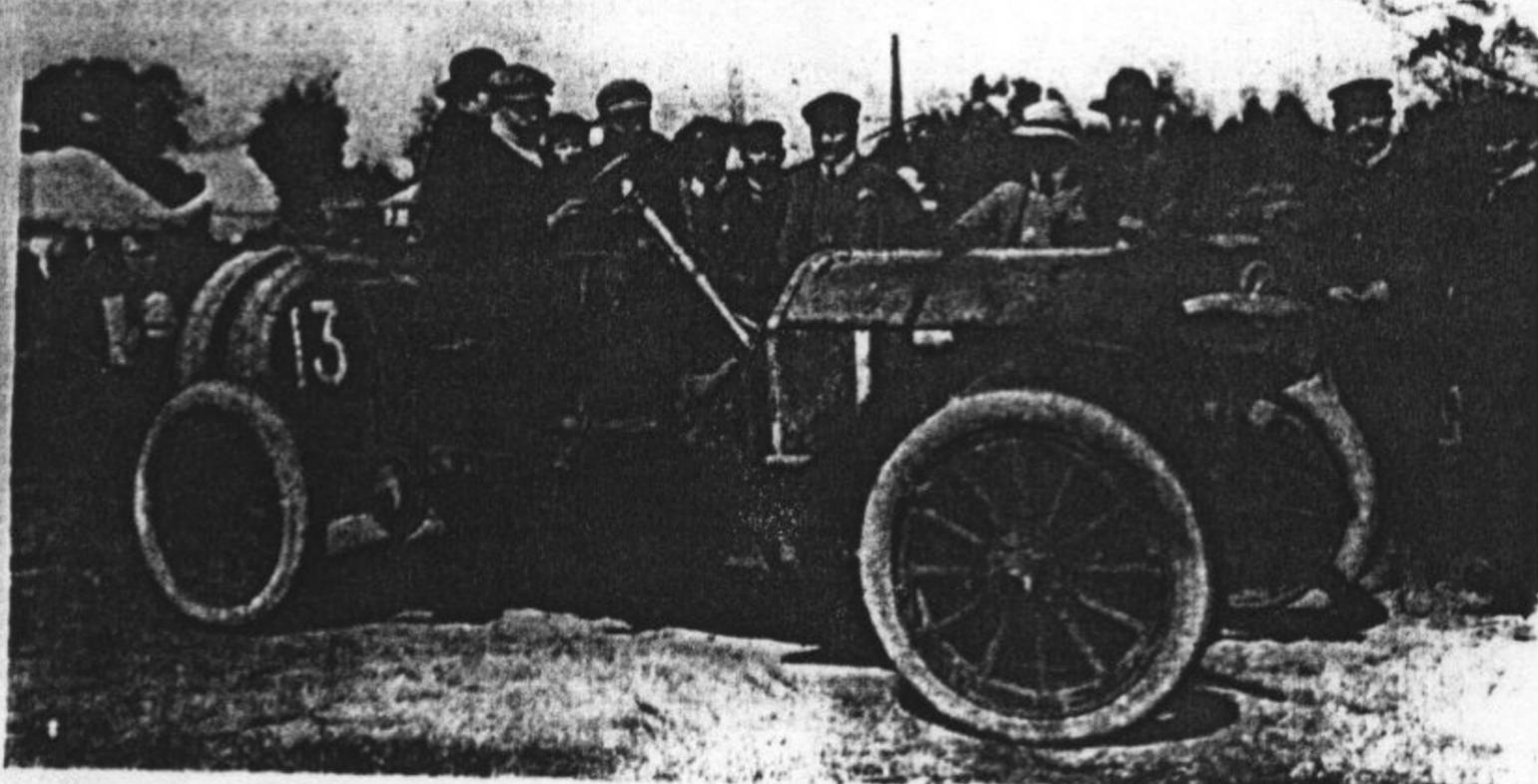
La velocità di ogni tappa è limitata, per evitare disgrazie, che sarebbero inevitabili dati tanti concorrenti.

Durante la terza tappa (Kiel - Amburgo) verrà disputata la coppa di velocità, su d'un percorso di Km. 9, 5.

Durante la settima tappa (Treviri - Francoforte) verrà disputata la coppa d'una corsa in salita, su d'un percorso di 6 chilometri.

Ricchi e numerosi sono i premi; e qui ricorderemo i principali.

Quello del principe Enrico di Prussia consiste in un piccolo automobile in argento, (in parte bianco, in parte cesellato ed ossidato), lungo 14 centimetri, largo 20 ed alto 22, e poggiante sopra una lastra di serpentino. Esso rappresenta la coppa che verrà corsa negli anni 1908, 1909 e 1910.



LA CORSA PIETROBURGO MOSCA. - Wagner su Fiat.

Per ciò che ancora riguarda le vetture che rappresentavano alla corsa i colori italiani, aggiungeremo che, nell'estrazione a sorte per l'ordine di partenza, esse furono contrassegnate dei seguenti numeri:

- Prima categoria* N.° 2 - *Fiat* (V. Florio)  
 - 5 - *Fiat* (Bissardet)  
 - 9 - *Itala* (Pope)  
*Seconda categoria* - 13 - *Fiat* (Wagner)  
 - 16 - *Spa* (Eros)  
*Terza categoria* - 22 - *Fiat* (Folkin)  
 - 25 - *Diallo-Clément* (Primavese)

### La corsa.

Sin dal principio la corsa sembrò favorevole alla *Benz*, nella prima categoria; alla *Fiat*, nella seconda; alla *Diallo-Clément* nella terza, e nella quarta alle due *Laurin-Clément* partecipanti alla gara. Tuttavia, l'*Itala*, la *Berliet*, le due *Dietrich* e la *Darracq* di Demogeot si susseguivano alla distanza di qualche minuto e con una velocità di 100 chilometri all'ora.

A Novgorod, vale a dire a 184 chilometri dalla partenza, Hémary, su *Benz*, è sempre alla testa nella prima categoria, Wagner che mantiene una velocità strabiliante pareggia Hémary come tempo, e precede di un'ora i suoi concorrenti della seconda categoria.

Demogeot, su *Darracq*, si mantiene secondo, dietro Hémary, nelle grosse vetture, con un sensibile avanzo sugli altri concorrenti.

Per 200 chilometri la classifica resta immutata. Hémary è primo, seguito da Demogeot e da Wagner. Demogeot, su *Darracq*, si avvia sempre più al probabile vincitore e, dopo 200 chilometri, lo raggiunge e lo sorpassa di un minuto. La corsa continua poi emozionante e incalzata, e termina con i risultati che seguono.

## La marcia di praticità del Gottardo.

Il ghiaccio è dunque rotto: la Svizzera, fino a questi ultimi tempi il paese più antiautomobilista d'Europa, dopo aver mano mano, sebbene con molte restrizioni aperto i suoi valichi all'automobilismo turistico, ora s'è lasciata sedurre anche dall'automobilismo sportivo. Anche il cantone italiano — dopo le prime prove di Ginevra — ha avuta la sua corsa. Veramente corsa non si dovrebbe chiamare, trattandosi di una prova turistica, sia nell'organizzazione che nell'obbiettivo.

Che vi fosse un vero interessamento lo dimostra la tabella degli iscritti; e dai dati di essa si può anche farsi un criterio di giudizio pel risultato.

NUM.	PROPRIETARIO	CONDUTTORE	MARCA	FORZA
<b>I CATEGORIA — VETTURE A UN CILINDRO.</b>				
1	Garage Drasmid	Enrico Pasini	Otav	5 HP
2	Türkheimer	Sivocci	Otav	5 »
3	F.lli Soldati	Soldati	Oldsmobile	4 1/2 »
4	Maffei Attilio	A. Maffei	Otav	5 »
<b>II CATEGORIA — VETTURE A DUE CILINDRI.</b>				
1	Pasquale Bianchi	Bianchi	Bayard-Clément	10 HP
2	Arnaldo Brocca	Brocca	Florentia	8 »
3	Garage Morel	Spillmann	Bayard-Clément	12 »
4	Dr. F. Bianchi	F. Bianchi	Renault	8 »
5	Adler	N. N.	Adler	10 »
<b>III CATEGORIA — VETTURE A QUATTRO CILINDRI.</b>				
1	Morel	Jean Morel	Bayard Clément	24 HP
2	Drasmid	Dr. Drasmid	Otav	»
3	Rapid	Carlo Salvioni	Rapid	»
4	Türkheimer	N. N.	Otav	»
5	I. Friedländer	I. Friedländer	Züst	30 »
6	Diatto-Clément	N. N.	Diatto-Clément	24 »
7	Diatto-Clément	N. N.	Diatto-Clément	»
8	F.lli Soldati	Soldati	White	»
9	Garage Florentia	N. N.	Florentia	»
10	L. De-Pedroni	Or. Buni	Serpellet	»
11	C.te Sormani	C.te Sormani	Otav	»
12	Ernesto Vaccarossi	E. Vaccarossi	Fiat	»
13	Radertscher e C.	Primavesi	Richard-Brasier	»

Il dottor Soldati arriva colla sua quinta *White*. L'arrivo più emozionante è quello simultaneo delle quattro vetture di Salvioni, Comi, Drasmid e Pedroni che chiudono la serie degli arrivi chiudendosi a tal ora il traguardo.

Ecco del resto, a maggiore esattezza, la tabella degli arrivi:

PRIMA CATEGORIA				
Carlo Sormani . . . . .	Otav . . . . .	5 HP	5 — . . . . .	ritirato
Sivocci Ugo . . . . .	Otav . . . . .	5 HP	5 h 3' . . . . .	»
Attilio Maffei . . . . .	Otav . . . . .	5 HP	5 h 6' . . . . .	3 h 9'
Fratelli Soldati . . . . .	Oldsmobile . . . . .	7 HP	5 h 6' . . . . .	3 h 12'
SECONDA CATEGORIA				
Dott. F. Bianchi . . . . .	Renault . . . . .	10 HP	6 — . . . . .	3 h 39'
Brocca . . . . .	Florentia . . . . .	8 HP	6 h 3' . . . . .	ritirato
Primavesi . . . . .	R. Brasier . . . . .	11 HP	6 h 6' . . . . .	3 h 42'
Bianchi . . . . .	Bayard Clément . . . . .	10 HP	6 h 9' . . . . .	3 h 45'
TERZA CATEGORIA				
Buzio . . . . .	Diatto Clément . . . . .	20 HP	7 — . . . . .	4 h 10'
Felice Morel . . . . .	Bayard Clément . . . . .	24 HP	7 h 3' . . . . .	4 h 12'
Drasmid . . . . .	Otav . . . . .	24 HP	7 h 6' . . . . .	4 h 27'
Pedroni . . . . .	Serpellet . . . . .	9 HP	7 h 9' . . . . .	4 h 27'
Popp . . . . .	Diatto Clément . . . . .	20 HP	7 h 12' . . . . .	4 h 16'
Friedländer . . . . .	Züst . . . . .	40 HP	7 h 15' . . . . .	4 h 18'
Soldati d. N. . . . .	White . . . . .	25 HP	7 h 18' . . . . .	4 h 21'
Salvioni . . . . .	Rapid . . . . .	16 HP	7 h 21' . . . . .	4 h 27'
Comi . . . . .	Benz . . . . .	24 HP	7 h 24' . . . . .	4 h 27'

In complesso è dunque una vittoria della *Otav*, la quale quest'anno è alla seconda prova superata, dopo quella di Milano-San Remo. Nè le polemichette, svoltesi sui quotidiani per l'incidente Maffei, posson togliere valore al fatto.

## L'Automobile nell'esercito... della Salute.

Verrà giorno — e non è forse lontano — che ci si chiederà meravigliati: *chi è che non va in automobile?*

Dovunque la vettura a motore s'è cacciata, con un eclettismo assoluto, servendo a tutti gli interessi, a tutti gli ideali. Ormai ha giovato a deputati in questua di voti, come a ministri in fuga dinanzi ad un voto...