



La Corsa modello



GLI avvenimenti che la hanno seguita hanno messo in rilievo il valore fecondo della corsa per la Targa Florio. Le previsioni più favorevoli alla corsa stessa nel senso di trarne seri ed utili ammaestramenti sono state superate considerando i risultati di tutte le altre gare dell'annata.

Ora in fine della stagione sportiva, — si può nettamente affermare — le indicazioni fornite dalla Targa hanno servito di testo, non sono state più smentite.

Che lezione per quelli che leggermente giudicavano la corsa siciliana una corsa di fortuna o un artificio acrobatico per alpinisti!

Le macchine della Targa sono riuscite uno dei tipi più completi e perfetti di vettura per grande e veloce turismo e per il compiacimento di chi le adopera, macchine di resistenza e di velocità, regolabili in modo da fare il 100 all'ora in piano e da dar la scalata, volando, alle rampe più aspre delle nostre montagne.

Io ne ho incontrato due, una *Fiat* e un'*Itala* alcuni mesi dopo, impegnate in un lungo viaggio attraverso l'Europa. I conducenti ne erano entusiasti. Non mai una *panne*, un guasto, neanche un colpo di pompa alle gomme. Erano semplicemente miracolose. Pareva che col tempo avessero ancora acquistato in velocità.

I vincitori poi della Targa, sia per quanto riguarda le marche, sia per i corridori, sono rimasti i vincitori di tutte le gare di questo anno. Tanto è vero che chi vinse allora furono i migliori uomini e le migliori macchine. Può darsi prova più persuasiva della bontà di struttura della gara stessa?

La sua classifica finale è rimasta presso che invariata, è stata la classifica di tutte le altre corse. Al Taunus, a Dieppe, a Brescia sono sempre i primi arrivati a Bonfornello quelli che figurano tra i primi.

La corsa della Targa era così conclusiva da rendere inutili tutte le altre, essa valeva per tutte; le altre non hanno fatto che ripeterne confermandone i risultati.

La superiorità dell'industria italiana palesata dalla Targa non è mai più venuta meno; come nella Targa, in tutte le altre corse l'industria italiana ha nettamente battuto l'industria estera.

LES événements dont elle a été suivie ont mis en évidence la valeur féconde de la course pour la Targa Florio. Les prévisions les plus optimistes sur cette course visant à en tirer des données sérieuses et utiles, ont été surpassées, si l'on doit en juger d'après les résultats de toutes les autres épreuves de l'année.

On peut désormais affirmer, à la fin de la saison sportive, que les indications fournies par la Targa ont fait autorité, n'ayant jamais été démenties.

Quelle rude leçon pour tous ceux qui l'ont jugée une course de chance ou un exercice acrobatique pour alpinistes!

Les machines de la Targa sont bien en définitive parmi les types les plus complets et les plus perfectionnés de voitures pour le grand tourisme rapide et pour l'agrément des conducteurs, des machines de vitesse et de résistance, se réglant de manière à faire leurs 100 km. à l'heure sur chemin plat, et à franchir au vol les pentes les plus difficiles de nos montagnes.

J'en ai rencontré deux, une *Fiat* et une *Itala*, quelques mois plus tard, qui étaient en train d'accomplir un long voyage à travers l'Europe.

Les conducteurs en étaient enthousiastes. Pas une seule panne ou avarie, et pas même un coup de pompe aux pneus. Elles étaient tout simplement merveilleuses, et on aurait dit que le temps n'avait qu'augmenté leur valeur.

Quant aux vainqueurs de la Targa, tant sous le rapport des marques que sous celui des conducteurs, la victoire leur a souri dans toutes les épreuves de l'année; aussi est-il bien vrai que ce sont les meilleurs hommes et les meilleures machines qui ont gagné. Quel témoignage plus complet pourrait-on avoir de la sage organisation de cette épreuve?

Sa classification définitive, qui est restée invariée, est bien celle de toutes les autres courses. Au Taunus, à Dieppe, à Brescia, c'est toujours parmi les premiers arrivés de Bonfornello qu'il faut aussi chercher les premiers.

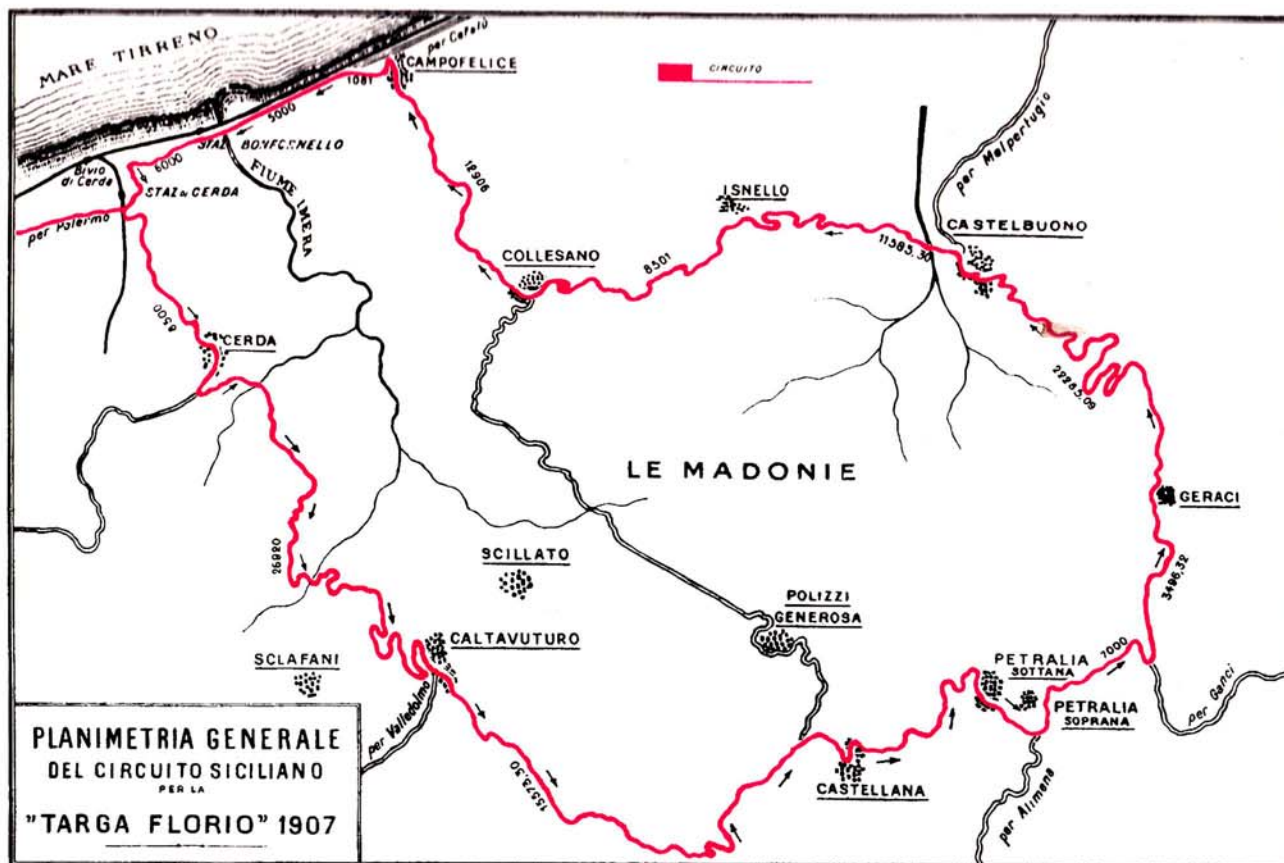
La course de la Targa devenait tellement concluante, qu'elle valait à elle seule pour toutes, les rendant inutilis. Tout ce que les autres ont pu faire, c'est de nous donner une nouvelle confirmation de ses résultats.

Nazaro e la *Fiat*, a cui la Targa ha dato la consacrazione di una grande vittoria per la prima volta, hanno ben mostrato in seguito di essersela meritata. Due mesi dopo lo stesso uomo e la stessa marca conquistavano la Coppa dell'Imperatore a Homburg, e pochi giorni appresso il Grand Prix dell'Automobile Club di Francia a Dieppe. La designazione effettuata dalla Targa del miglior uomo e della fabbrica migliore era dunque esattissima.

E non lo è stata soltanto per il primo arrivato, ma anche per gli altri. È infatti la graduazione della Targa, che, salvo leggere modificazioni, viene ad essere la graduazione media in cui si dispongono in quest'anno le diverse Case italiane ed estere, a seconda del modo col quale hanno figurato nelle gare dell'annata. Per quanto riguarda l'industria italiana noi vediamo emergere dalla premiazione della Targa l'*Isotta Fraschini* e l'*Itala*.

Ebbene ecco al Taunus queste due marche occupare ancora la stessa posizione, ed ecco infine a Brescia, mancando la *Fiat*, vincere nella prima giornata l'*Isotta Fraschini*, seconda delle case italiane nella corsa tedesca, e nella seconda

PLANIMETRIA DEL CIRCUITO

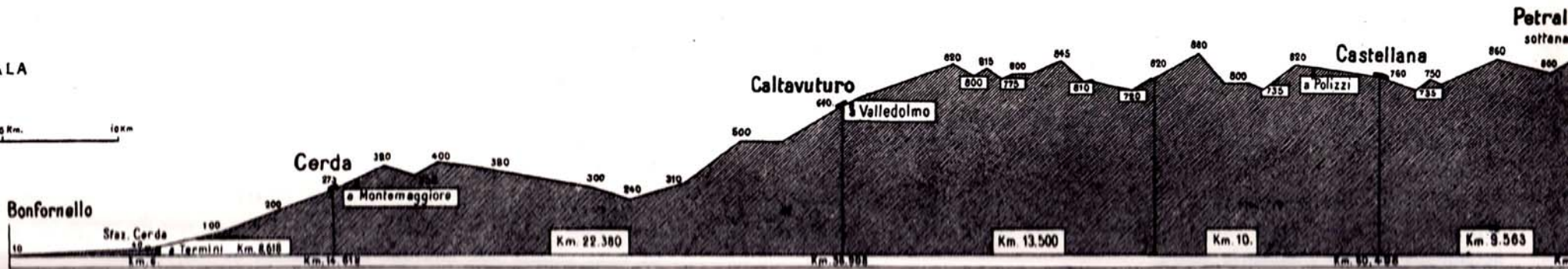
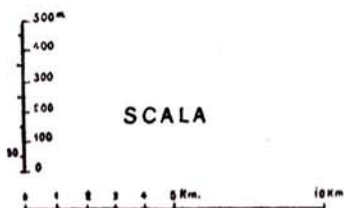


La supériorité des marques italiennes révélee par la Targa ne s'est jamais démentie.

En effet dans celle-ci comme dans toutes les autres, l'industrie italienne a carrément battu l'industrie étrangère.

Nazaro et *Fiat*, pour lesquels la Targa a été la première consécration d'une grande victoire, ont donné la preuve par la suite de l'avoir bien méritée. Deux mois plus tard le même homme et la même marque gagnaient la Coupe de l'Empereur à Hombourg, et quelques jours après le Grand Prix de l'Automobile Club de France à Dieppe. La désignation du meilleur conducteur et de la meilleure usine établie par la Targa, était donc, on ne peut plus exacte.

C'est du reste ce qu'à raison on peut aussi dire pour les autres arrivants, car c'est le classement de la Targa qui, sauf quelques légères variations, vient former le classement moyen de cette année pour les différentes Usines italiennes et étrangères, d'après leur conduite dans les diverses épreuves courues.



giornata l'*Itala* che divideva a Homburg con la *Fiat* l'onore di portare tutte le sue tre vetture partite al palo d'arrivo.

Per l'industria estera è sufficiente riferire il caso di Duray e delle sue *De Dietrich*. Quello che egli fu alla Targa, e cioè il più terribile rivale dei campioni italiani, fu del pari a Dieppe ed a Brescia.

Come pure la bella corsa della *Darracq* nella seconda giornata di Brescia ha il suo riscontro nei brillanti primi due giri della *Darracq* alla Targa.

E su questo punto mi sembra di aver insistito abbastanza. La fortuna nella corsa siciliana non ha influito minimamente ad alterare il giusto ordine stabilito dal merito, a condurre ad un risultato ingannevole ed efimero.

La saggia organizzazione della corsa, il criterio logico da cui era regolata, la scelta giudiziosa del circuito escludevano il gioco cieco del caso, impedivano le sorprese della sorte capricciosa. Per conseguire la vittoria occorre guadagnarla seriamente, avere tutte le qualità del vincitore. E tutte le condizioni fissate per questo intento erano così provvide e regolari che la selezione pratica corrispose perfettamente a quella teorica, non lasciando adito ad alcuna anomalia o ingiustizia.

Questo straordinario risultato non poteva a meno di far riflettere i veri *sportsmen* intenditori e gli organizzatori di corse.

Finora nelle gare precedenti aveva avuto soverchia prevalenza l'influsso irragionevole della fortuna; per la prima volta nella Targa Florio, questo non era avvenuto, l'esito era stato quello che la più logica previsione aveva indicato.

Che cosa dimostrava ciò? Dimostrava che nelle gare precedenti sussisteva qualche elemento o criterio non sufficientemente ponderato e fisso, non corrispondente alla realtà meccanica degli ordigni in corso, il quale lasciava all'incerta alea un predominio eccessivo, mentre nella Targa Florio questo difetto era stato eliminato.

Si trattava adunque in gran parte di una questione di organizzazione, di regolamento. Si doveva vedere in che cosa essenzialmente il regolamento della Targa differiva da quello delle altre corse, ed una volta messo in chiaro il criterio caratteristico informatore della Targa stessa, adottarlo per l'avvenire.

En ce qui concerne l'industrie italienne c'est l'*Isotta Fraschini* et l'*Itala* que nous voyons émerger parmi les triomphatrices de la Targa, et c'est encore au Taunus que ces deux marques gardent la même position. A Brescia enfin, en l'absence de *Fiat*, la première journée nous avons la victoire de l'*Isotta Fraschini*, la seconde des marques italiennes dans la course allemande, et dans la deuxième journée c'est l'*Itala* qui à Hombourg a partagé avec *Fiat* l'honneur de porter ses trois voitures au poteau d'arrivée.

Pour l'industrie étrangère il suffit de rappeler le cas de Duray et de sa *De Dietrich*, qui se montra à la Targa comme plus tard à Dieppe et à Brescia le rival le plus dangereux des champions italiens.

De même la belle course de *Darracq* dans la seconde journée de Brescia a son pendant dans les deux brillants premiers tours de cette marque dans la Targa.

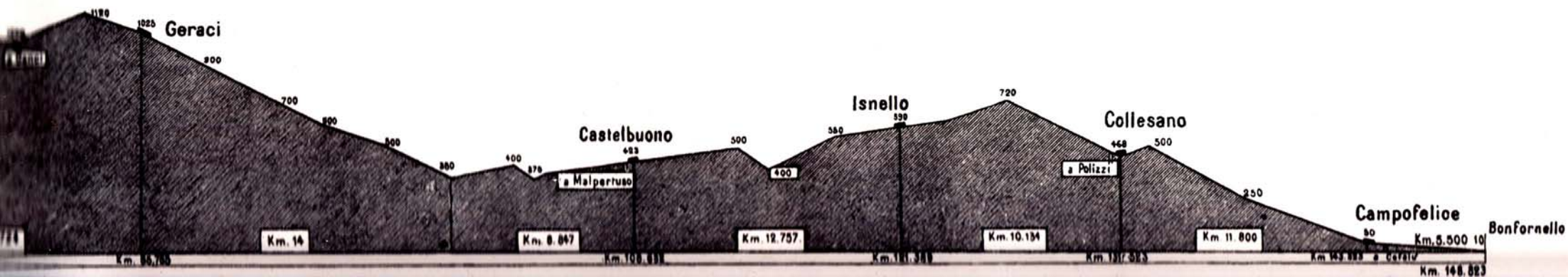
Sur ce point il nous semble avoir assez insisté. Dans la course sicilienne la chance n'a aucunement contribué à changer l'ordre véritable établi par le mérite, ni à amener un résultat trompeur et éphémère.

La sage organisation de la course, le bon sens qui la réglait, le choix intelligent du circuit, excluaient le jeu aveugle de la chance, comme ils détournaient les surprises d'un hasard capricieux. Pour obtenir la victoire il fallait la gagner sérieusement et posséder toutes les qualités du vainqueur. Toutes les conditions établies pour atteindre ce but étaient, du reste, tellement prévues et régulières que la sélection pratique n'a pu que correspondre à la sélection théorique, sans donner lieu à la moindre injustice ou anomalie.

Ce résultat extraordinaire était de nature à faire réfléchir tous *sportsmen* et organisateurs de courses.

Dans toutes les épreuves précédentes l'influence déraisonnable de la fortune avait toujours eu le dessus. Dans la Targa Florio et pour la première fois, ceci ne s'était pas vérifié, le résultat ayant été tel que la prévoyance la plus logique l'avait annoncé.

Qu'est-ce que cela prouvait, sinon que dans toutes les épreuves précédentes, il existait quelque élément ou cas insuffisamment étudié et fixé, qui ne



E così è stato fatto, e non sarà questa la minor gloria della Targa Florio e dei suoi fondatori: di aver cioè fornito il principio giusto, lo schema esatto della corsa di automobile, lo schema su cui si modelleranno tutte le corse future.

Infatti i delegati internazionali dei principali *clubs* automobilistici riuniti ad Ostenda per stabilire le linee generali di un regolamento unitario per le corse del 1908, dopo una severa discussione, in cui sono stati ad uno ad uno vagliati i differenti criteri-limite di corsa, proposti dai singoli commissari e adoperati fino ad oggi, vale a dire l'antico criterio del peso, o quello della cilindrata, o quello del consumo, o infine quello dell'alesaggio da cui appunto era informata la Targa Florio, decisero all'unanimità di scegliere quest'ultimo prescrivendo un determinato rapporto tra l'alesaggio e il peso della macchina, a seconda della geniale norma introdotta in uso dal regolamento della Targa.

Poteva darsi una soddisfazione più insigne, un più onorifico riconoscimento accordati all'ideatore del regolamento della Targa, al cav. Vincenzo Florio?

Egli solo mentre le commissioni sportive dei *clubs* d'Italia, di Francia, di Germania tentennavano tra le vecchie e nuove formule e si appigliavano a criteri artificiosi e complicati che nella pratica si mostrarono insufficienti e inconcludenti, egli solo ha avuto la visione limpida della formula esatta, della formula semplice e naturale, della formula conveniente all'entità meccanica dell'automobile, della formula di corsa dell'avvenire; l'alesaggio in relazione al peso.

La corsa della Targa, la *sua* corsa sarà nel 1908 ripetuta nelle altre grandi corse internazionali, e tutte le altre corse saranno la *sua* corsa.

Ma non del tutto; poichè mancherà ad esse ancora qualche cosa, quel tanto che costituisce l'attraente individualità della Targa e cioè l'avvincente e giovanile fervore del cav. Vincenzo Florio, la sua signorile ospitalità e l'incanto profondo della Terra Siciliana.

MARIO MORASSO.



correspondant pas avec la réalité mécanique des appareils en usage, laissait à la merci de la chance une prédominance excessive, erreur qui dans la Targa Florio avait été éliminée.

Evidemment il était question principalement d'organisation et de règlement. Il fallait voir en quoi le règlement de la Targa différait essentiellement de celui des autres courses, et son propre caractère dirigeant une fois connu, l'adopter pour l'avenir.

C'est ce qui a été fait, et ce ne sera pas le plus modeste triomphe de la Targa Florio et de ses fondateurs, que celui d'avoir fourni un principe juste et un projet exact pour la course d'automobiles, qui va servir de modèle à toutes les courses de l'avenir.

En effet les délégués internationaux des principaux Clubs assemblés à Ostende pour dresser un plan général de règlement unique pour les courses de 1908, après une discussion sévère pendant laquelle on a examiné successivement les diverses propositions soumises par chacun des commissaires et encore en usage, soit l'ancien critérium du poids, ou celui du cylindrage, celui de la consommation et enfin celui de l'alesage, qui a réglé la Targa Florio, ont décidé à l'unanimité de choisir ce dernier, fixant un rapport déterminé entre l'alesage et le poids de la machine, selon le principe génial mis en usage par le règlement de la Targa.

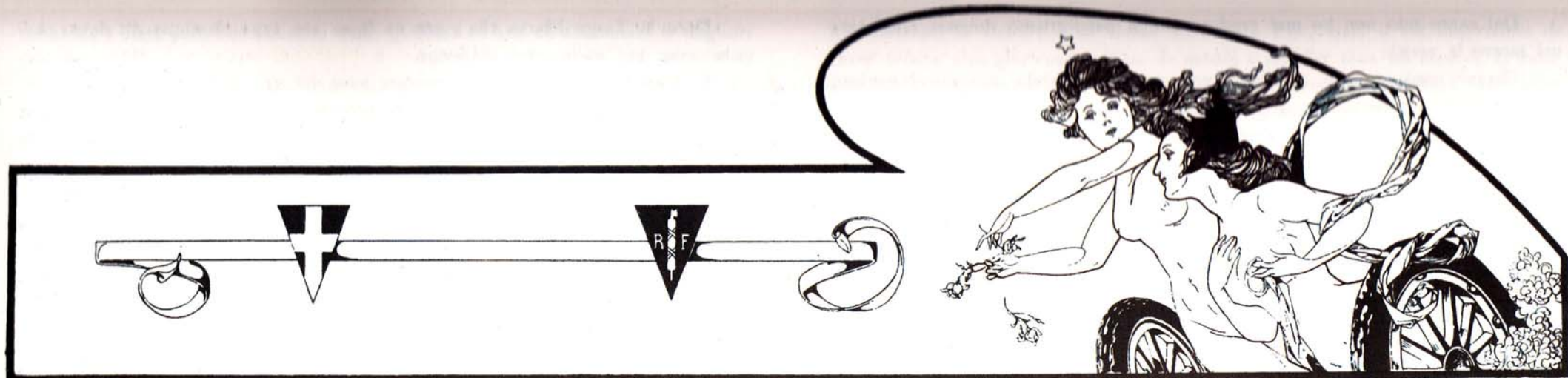
Quelle satisfaction plus complète et quelle récompense plus honorable aurait-on pu accorder au créateur du règlement de la Targa, le Chev. Vincenzo Florio?

C'est lui seul qui, tandis que les Commissions sportives des Clubs italiens, français et allemands, hésitant entre les vieilles et les nouvelles formules, inclinaient à des critères artificiels et complexes que la pratique a démontrés insuffisants et inconcluants, a eu une vision claire de la formule simple et naturelle, celle qui est adaptée à l'entité mécanique de l'automobile, et celle des courses à l'avenir: l'alesage en rapport au poids.

La course de la Targa, *sa* course à lui, sera répétée en 1908 dans les autres grandes courses internationales, et toutes les autres courses seront la *sienne*.

Pas tout à fait pourtant, quelque chose y manquera encore, et ce sera cet ensemble qui constitue le caractère spécial et attrayant de la Targa, c'est-à-dire la ferveur juvénile et séduisante du Chev. Vincenzo Florio, son hospitalité princière et le charme infini de la Terre Sicilienne.

MARIO MORASSO.



Il Cimento Franco-Italiano.

LA Targa Florio, la più importante gara automobilistica dell'annata, è stata, come avevamo previsto, ed era facile prevedere, un duello tra l'industria francese e l'industria italiana; nel quale i due campioni della Fiat e dell'Itala hanno trionfato della *équipe* francese.

Mai fu così accanita e difficile la lotta, finita con la vittoria, che i due maestri del volante, Nazaro e Lancia, piazzatisi nei due primi posti, assicurarono alla Fiat.

Son già due anni che la grande fabbrica di Torino ha decisamente preso posto tra le grandi marche del mondo, affermando con le sue magnifiche vittorie, la fama dell'industria italiana, ed emulando con persistenza davvero notevole, anche la produzione nazionale francese.

La sua audacia e la sua attività sono accompagnate all'importanza della produzione che nel 1906 è stata circa la metà della produzione totale italiana come appresi meravigliato, quando ebbi il piacere di visitare a Torino quelle officine.

Questo nuovo successo è toccato dunque a gente capace di trarne profitto nel più largo modo. Si sa difatti che la Fiat, di cui il signor Emilio Lamberjack è l'esclusivo concessionario in Francia e il signor Ernesto Loste il solo agente, ha di recente aperto un magazzino a Parigi in piena via della Paix e nessuno dubita che anche a Parigi — ove si creano le grandi rinomanze mondiali — essa prenda il suo posto come marca di lusso accanto a quelle francesi.

Nella Targa Florio essa ha lanciato il suo tipo classico detto dei 24 cavalli, con un alesaggio di 125 millimetri e la duplice vittoria riportata con questo tipo, è bene ricordarlo, costituisce una preziosa testimonianza in suo favore.

Le Duel Franco-Italien.

COMME nous l'avions prévu, et comme il était aisé de le prévoir, la Targa Florio, la première épreuve automobile de l'année, a été un duel entre l'industrie française et l'industrie italienne, dont les deux champions Fiat et Itala ont réussi à tenir notre redoutable équipe en échec.

La lutte a d'ailleurs été effroyablement dure, et tous les concurrents ont fini extraordinairement près l'un de l'autre.

Finalement, la victoire est revenue à la maison Fiat, qui a eu l'honneur peu banal d'enlever les deux premières places avec les deux maîtres du volant, qui ont nom Nazaro et Lancia. La grande marque de Turin a depuis deux ans nettement pris place au tout premier rang des grandes marques du monde. C'est elle qui la première a créé le renom de l'industrie italienne, c'est elle qui a su en rester l'incontestable championne. Il y a quelques jours à peine nous signalions cette persistance remarquable des Fiat à se placer en adversaires souvent heureux, toujours redoutables de notre production nationale. Lorsque j'eus le plaisir de visiter leurs usines à Turin, je fus très frappé, à côté de cet esprit d'audace et de décision, de leur importance de production, qui atteignait en 1906 la moitié environ de la production totale italienne.

Ce nouveau succès va donc à des gens capables d'en profiter, à tous les sens du mot. On sait que la maison Fiat, dont M. Emile Lamberjack est le concessionnaire exclusif, et M. Ernest Loste le seul agent, a ouvert dernièrement un magasin à Paris, en pleine rue de la Paix. Nul doute qu'elle n'essaie de se placer comme marque de luxe sur le marché français, à Paris même, où se créent ces sortes de réputations mondiales.

Dal canto mio non ho mai creduto che il patriottismo dovesse consistere nel tacere la verità.

Cinque anni or sono, a Vienna, con grande scandalo dei nostri migliori amici, gridai: « Il pericolo è in Germania ».

L'anno seguente difatti perdevamo la Coppa e bisognò lavorare assai per riconquistarla.

Quest'anno, come nel 1906, io grido: « Il pericolo è in Italia e precisamente a Torino, dove un popolo della medesima razza nostra, dello stesso spirito e con la stessa volontà ostinata e chiara, vuole vincere e sa far valere la sua volontà ».

Questo è stato il primo assalto. Il secondo avrà luogo al Taunus dove ritroveremo gli stessi avversari coi quali saremo lieti di misurarci di nuovo: Essi sono ben degni del cemento.

L'Italia ha al pari di noi — ciò che è mancato finora alla Germania — dei corridori meravigliosi.

I due principali, Nazaro e Lancia, sono dei veri re del volante.

Prima Lancia e poi Nazaro nella Targa Florio hanno a mano a mano segnato la vera via della corsa, in cui finalmente la foga indiolata e la meravigliosa conoscenza del primo si sono compenstrate con la freddezza e la sicurezza del secondo.

Io ho avuto il piacere di battere molta strada con questi due eccellenti guidatori, specialmente a Torino, dove Nazaro ha condotto me e Lancia alla sommità della Superga, l'alta collina che domina la città.

Per quella ripida salita, la più ardua prova che si possa immaginare, io ricordo di esser rimasto meravigliato di quella sua maniera di guidare, sicura e disinvolta, che non sforzava affatto la vettura.

Successivamente terzo della seconda Coppa Bennet e secondo del Grand Prix de l'A. C. F., egli, dopo la mancanza di Théry, è, insieme agli Hemery, i Wagner e i Duray, il conduttore più fortunato e forma col Lancia, del quale è superfluo cantare le lodi, una coppia inseparabile di amici e di corregionali; giacchè il freddo Nazaro è della provincia stessa di Torino e l'audace Lancia delle Alpi del Ticino.

È questa un'equipe temibilissima che sulle eccellenti vetture delle officine di Corso Dante può sempre aspirare al primissimo posto.

È da notare infine che anche la terza Fiat, quella di Weillschott, arrivò ottava, piazzandosi perciò benissimo.

La marca italiana rivale che più aspramente ha conteso la vittoria alla Fiat è stata l'Itala.

Cagno dopo essere stato lungamente in pericolo finì per piazzarsi quinto, ma Fabry fu terzo, classificando l'Itala avanti tutte le nostre vetture, con due nelle prime cinque. Dopo aver esordito, come ognuno sa, con continuati successi a Brescia, e dopo aver vinta, con Cagno, la Targa Florio dell'anno scorso, l'Itala quest'anno ha dovuto cedere alla Fiat, la sua vecchia rivale, la palma della vit-

Dans la Targa Florio elle a mis en ligne son type classique dit de 24 chevaux, avec 125 millimètres d'alésage.

La double victoire qu'elle remporte avec lui est, il faut l'avouer, un précieux testimonial en sa faveur. Je n'ai jamais, pour ma part, estimé que le patriotisme consistait à taire ce qui est. Il y a cinq ans, au grand scandale de quelques-uns de nos meilleurs amis, à Vienne, je criai : « Le péril est en Allemagne ».

L'année suivante, la Coupe y était, et il fallut travailler pour l'en faire revenir.

Cette année, comme en 1906, je crie : « Le péril est en Italie, à Turin, où un peuple, de même race que le nôtre, de même esprit et de même volonté opiniâtre et claire, veut vaincre, et sait réaliser son vœu ».

Voilà le premier choc. Le second aura lieu au Taunus où nous retrouverons les mêmes adversaires. N'ayons pas honte de faire un effort, ce sont des adversaires dignes de nous.

L'Italie à également, ce qui manqua longtemps à l'Allemagne, des conducteurs merveilleux. Les deux premiers, Nazaro et Lancia, sont deux des rois du volant. Ils ont tous deux mené la course de bout en bout, d'abord Lancia, puis Nazaro, et finalement la fougue endiablée et la virtuosité magique du premier ont aidé au calme et à l'adresse du second.

J'ai eu le plaisir de faire de la route avec ces deux excellents conducteurs et à Turin, notamment, Nazaro nous a conduits, Lancia et moi-même, au sommet de la Soperga, la haute colline qui surplombe Turin et que l'on escalade par le plus effroyable lacet qu'on puisse rêver et j'avais été émerveillé de son adresse, de sa façon de conduire moelleuse et qui ne fatigue pas la voiture.

Successivement troisième de la deuxième Coupe Bennet et second du Grand Prix de l'A. C. F., il est, depuis le départ de Théry, le conducteur le plus heureux, avec les Hemery, les Wagner et les Duray. Il forme d'ailleurs avec Lancia, dont il est superflu de faire l'éloge, une paire d'amis inséparables dans la ville de Turin, de la région de laquelle ils sont originaires ; le calme Nazaro étant de la banlieue même et le bouillant Lancia des Alpes du Tessin.

C'est une équipe très redoutable et qui sur les excellentes voitures des usines du Corso Dante peut toujours prétendre à la toute première place.

Notons enfin que la troisième Fiat, celle de Weillschott, est classée huitième, c'est-à-dire très bien placée.

C'est la rivale italienne des Fiat, la jeune et active maison Itala, qui leur a disputé le plus âprement la victoire. Cagno a été longtemps dangereux, et même les journaux parisiens du soir ont publié sa victoire. Il ne finit pourtant que cinquième, mais la troisième place revient à Fabry, ce qui classe une Itala devant toutes nos voitures, et deux dans les cinq premières. La marque Itala a débuté, on le sait, par le retentissant succès de Brescia. L'année dernière, elle emportait avec Cagno la Targa Florio. Cette année elle laisse, après une lutte

toria. Ma è stata però una sconfitta assai gloriosa ed atta ad alimentare le migliori speranze.

L'Italia con la Fiat come con l'Itala ha due grandi marche internazionali, e le officine della barriera d'Orbassano, rappresentate in Francia dal sig. Henry Fournier della nuova Società Italo-Francese e del Paris-Automobile, in via d'Anjou, concepisce certamente la speranza di conquistare il mercato parigino.

La Germania non ebbe mai più di una marca. L'Italia invece, la nostra rivale, ne ha due, l'una sempre pronta a supplire l'altra, e al bisogno, come abbiamo visto ieri, capace anche di completare una vittoria che i nostri vicini, a molto buon diritto, considerano come un trionfo nazionale.

È giusto però notare che non tutte le migliori marche francesi si trovavano al traguardo, come non sarebbe serio negare che quelle buonissime e delle migliori che vi si trovarono soccombettero.

Il nostro campione è stato la marca Lorrain-Dietrich, le cui due vetture si classificarono fra le sei prime, mentre le due Isotta Fraschini, giova riconoscerlo, si classificarono settima e nona. Come al solito, le nostre vetture furono — salvo il secondo giro — regolarissime, e poco meno veloci.

Ancora una volta tuttavia i colori francesi sono stati difesi dalla fabbrica di Lunéville, che arriva a classificare le sue quattro vetture nelle prime nove, vero *tour de force* che si può paragonare a quello delle Ardenne dell'anno scorso.

Ugualmente bella è stata la corsa della Bayard-Clément di Garcet.

Mentre io scrivo queste note, tutti i vincitori, direi quasi tutti i piazzati, sono su Michelin e i pneumatici di Bibendum, come le *jantes amovibles* conquistano i primi nove posti.

Ecco un bel principio di stagione! Ed ora che cosa bisogna dedurre da questa corsa?

L'abbiamo già detto ieri, non perchè tre vetture italiane prendono i primi posti dobbiamo avvilirci.

La prova ha un grande significato, perchè essa mette in gara le vetture di tipo conosciuto e quasi commerciale.

Ciò mostra che i nostri rivali non ristanno di lavorare e che bisogna sorvegliarli da vicino.

Noi dunque avremo torto di credere che l'ora del riposo sia sonata; essa non suona mai, giacchè l'avvenire è di coloro che vigilano.

(Les Sports).

GEORGES PRADE.

merveilleuse, la victoire à sa vieille adversaire Fiat, mais il est impossible de rêver défaite plus glorieuse et plus de nature à justifier tous les espoirs. L'Italie, avec Itala, comme avec Fiat, a deux grandes marques internationales. Les usines de la barrière d'Orbassano sont représentées en France par M. Henry Fournier et la Société nouvelle Italo-Française, ou Paris-Automobile, rue d'Anjou. Là encore s'affiche certainement l'espoir de conquérir le marché parisien. L'Allemagne n'eut jamais qu'une marque. Il est incontestable que notre rivale nouvelle, l'Italie, en a deux, l'une toujours prête à suppléer l'autre, et au besoin, comme hier, à compléter une victoire que nos voisins, très chauvins, et à juste titre, vont transformer en triomphe national.

Il est juste de noter que de nombreuses marques françaises et des meilleures n'étaient pas en ligne. Il serait puéril et peu adroit de nier que d'excellentes et des meilleures furent en ligne et succombèrent.

Notre championne a été la marque Lorraine-Dietrich, dont les deux voitures finissent dans les deux premiers et dont les deux Isotta Fraschini, sa licence se classent septième et neuvième. Comme à l'habitude, les voitures ont été très régulières, et, sauf au second tour, un peu moins rapides. Une fois de plus cependant les couleurs françaises ont été portées par la grande marque de Lunéville, qui arrive à classer ses quatre voitures dans les neuf premières, véritable tour de force qui souligne et rappelle celui des Ardenne l'année dernière.

Belle course également de la Bayard-Clément de Garcet.

A l'heure où j'écris ces lignes, tous les gagnants, je dirais presque tous les placés, sont sur Michelin et les pneus de Bibendum, comme les jantes amovibles font encore une raffe complète en enlevant les neuf premières places.

Voilà un joli début de saison!

Et maintenant que faut-il conclure de cette course? Nous l'avons déjà dit hier, et ce n'est point parce que trois voitures italiennes finissent en tête qu'il faut s'en dédire.

L'épreuve a une haute portée, parce qu'elle met en ligne les voitures de type connu et quasi commercial.

Ceci montre que nos rivaux ne cessent de travailler, et qu'il faut les surveiller de près. Nous aurions tort de croire que l'heure du repos a sonné, elle ne sonne jamais et l'avenir est à ceux qui veillent.

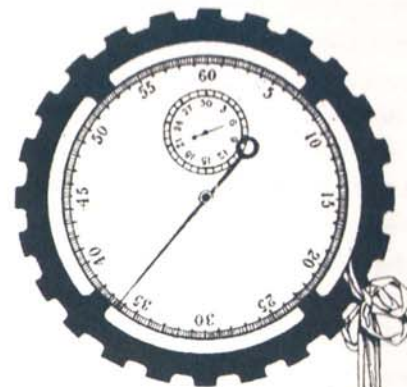
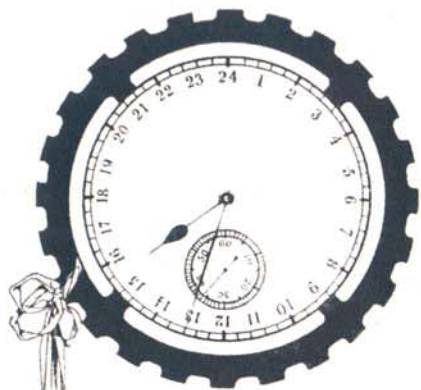
(Les Sports).

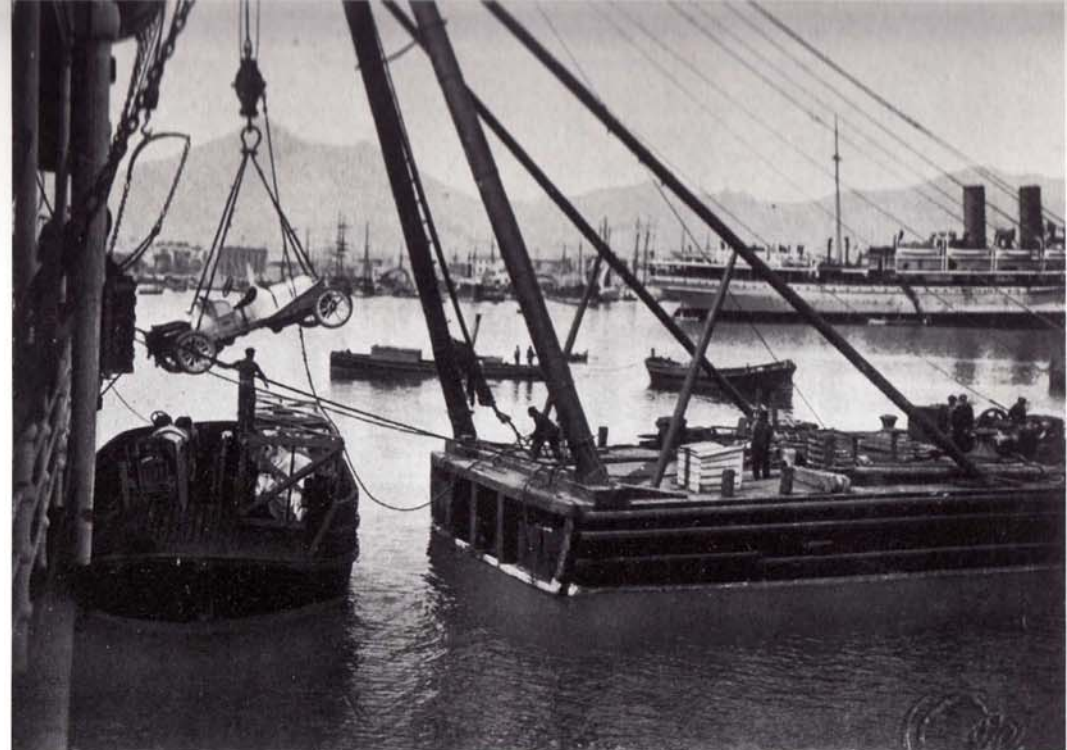
GEORGES PRADE.

21 APRILE 1907

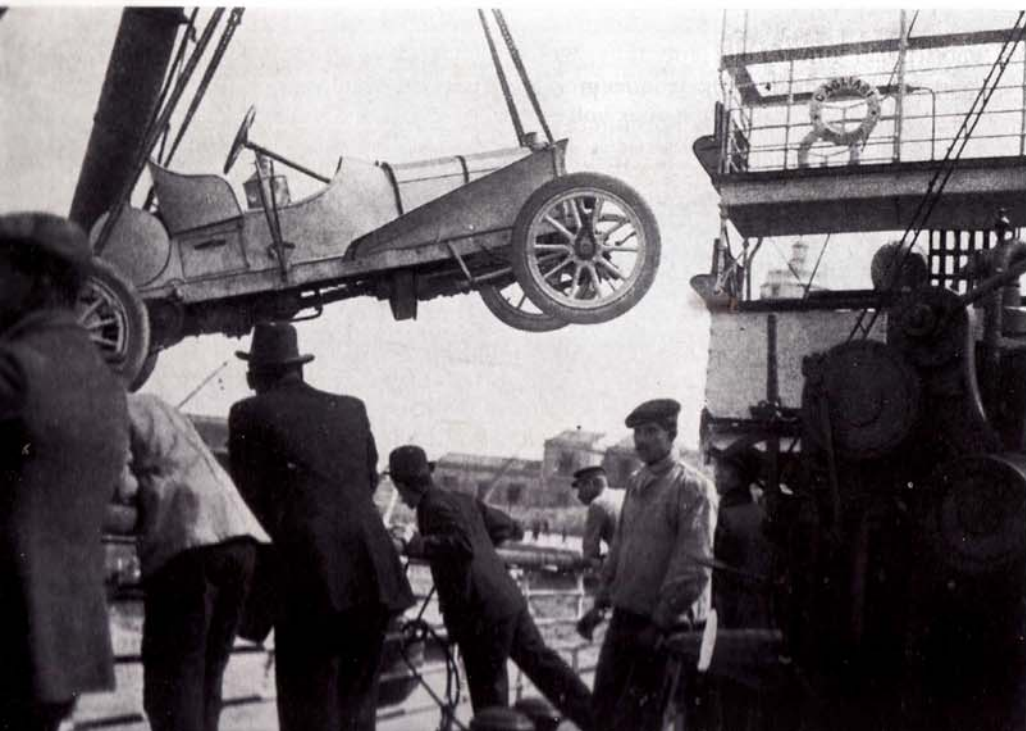


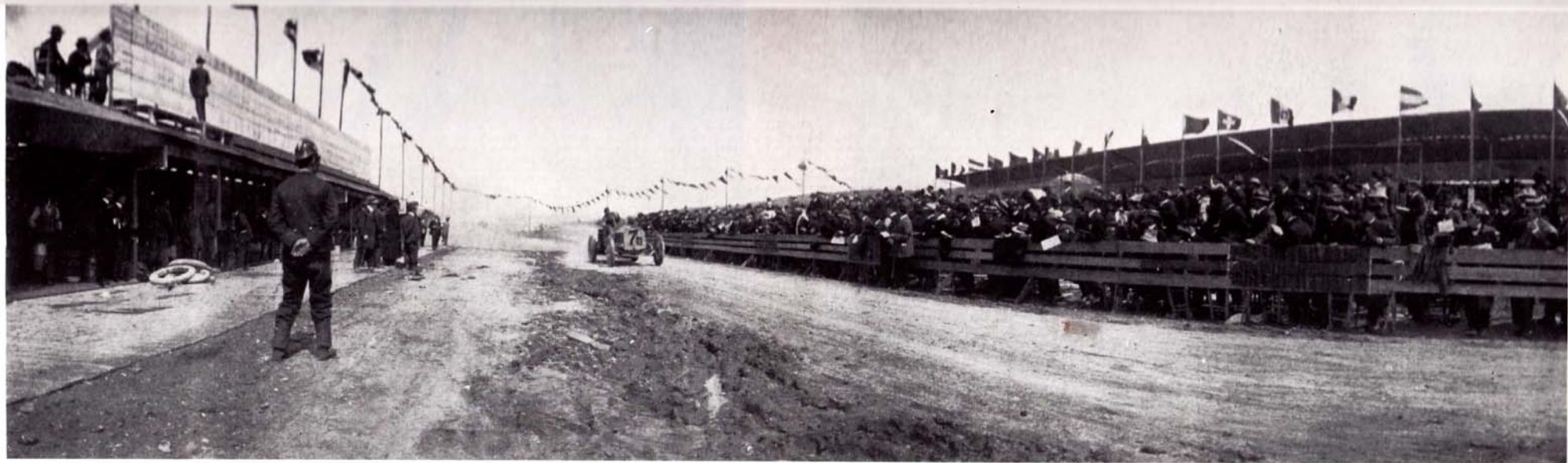
NAZARO
VINCITORE





Sbarco delle Vetture nel Porto di Palermo.





Veduta generale delle tribune e dei rifornimenti. - Tamagni su "Isotta Fraschini",,



Nazaro su "Fiat", passa davanti il restaurant.



Lancia su "Fiat" al Pesage. (2° arrivato)



Partenza di Nazaro su "Fiat". (1° arrivato)



Partenza di Weillschott "Fiat". (8° arrivato)



Lancia su "Fiat" parte dal rifornimento. (2° arrivato)



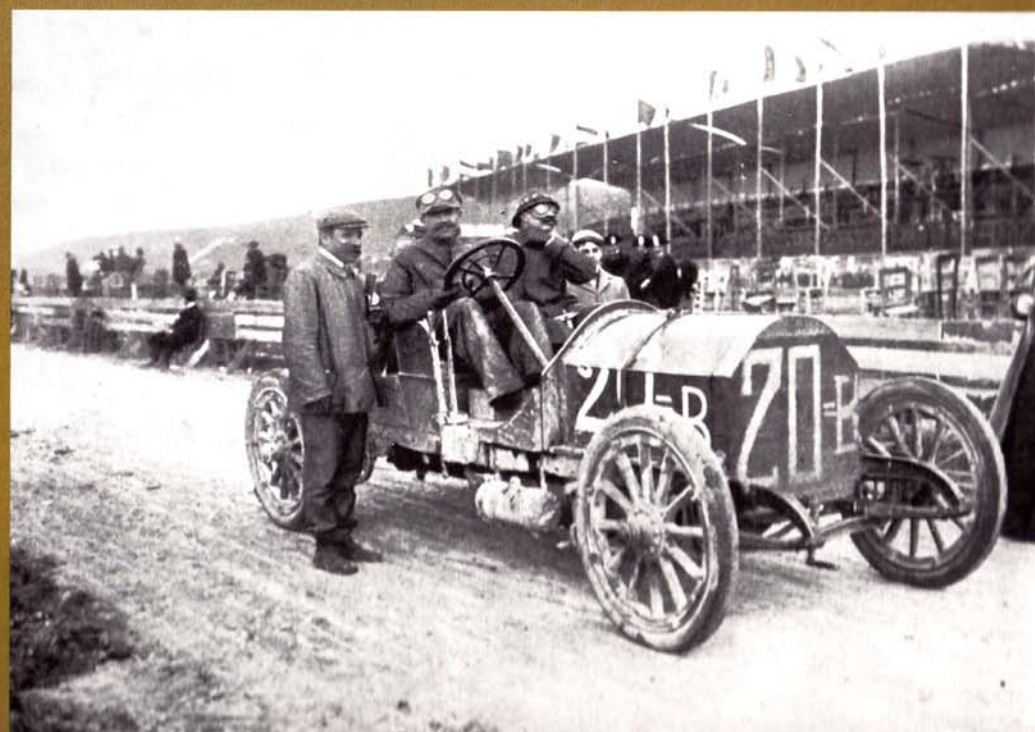
Lancia su "Fiat" alla curva di Cerda. (2° arrivato)



Nazaro su "Fiat" presso Caltavuturo. (1° arrivato)



Nazaro vincitore festeggiato dopo l'arrivo. (1° arrivato)



Nazaro su "Fiat" dopo la vittoria
a destra Vaccarossi della Casa Michelin, a sinistra il P.pe d'Arenberg, Commissario francese



Lancia su "Fiat,, presso Cerda. (2° arrivato).



Lancia su "Fiat,, a Petralia Sottana.



Lancia su "Fiat,, oltre Petralia Sottana.



Arrivo di Lancia su "Fiat,,



A. Molinari - Le Tribune



Fabry su "Itala" al Pesage. (3° arrivato)



Partenza di Cagno su "Itala". (5° arrivato)



Fabry su "Itala" presso Cerda. (3° arrivato)



Fabry su "Itala" al rifornimento. (3° arrivato)



Duray su "De Dietrich" al Pesage (4° arrivato)



Duray su "De Dietrich" presso Cerda (4° arrivato)



Gabriel su "De Dietrich" presso Cerda (6° arrivato)



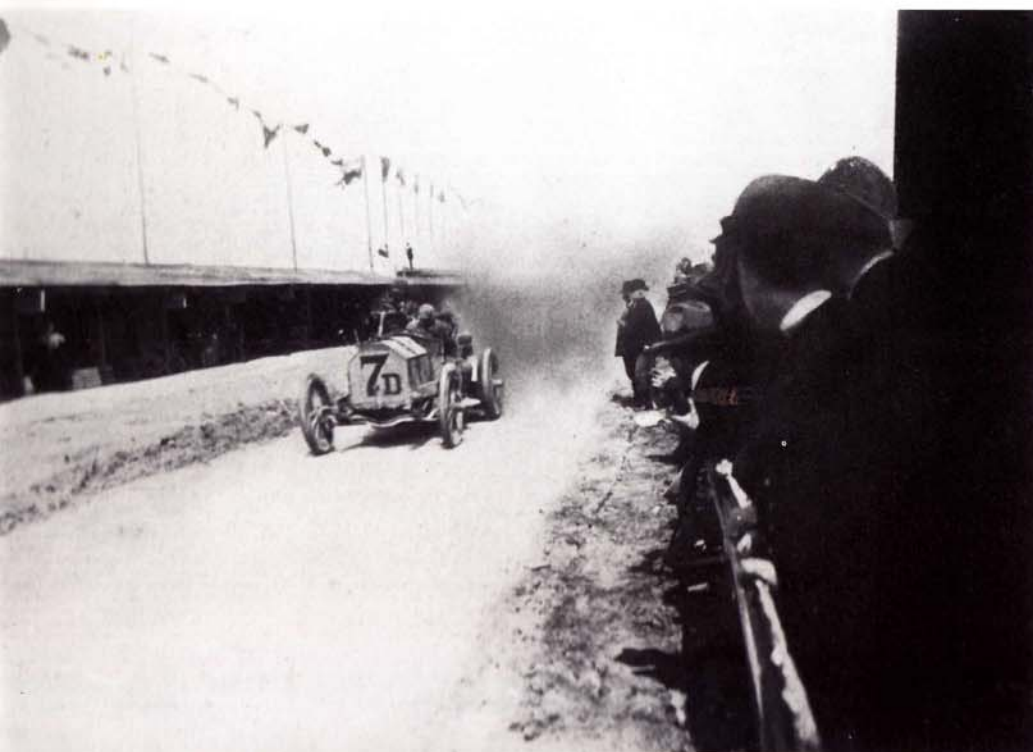
Gabriel su "De Dietrich" riparte dal rifornimento (6° arrivato)



Sorel su "Isotta Fraschini,, (9° arrivato).



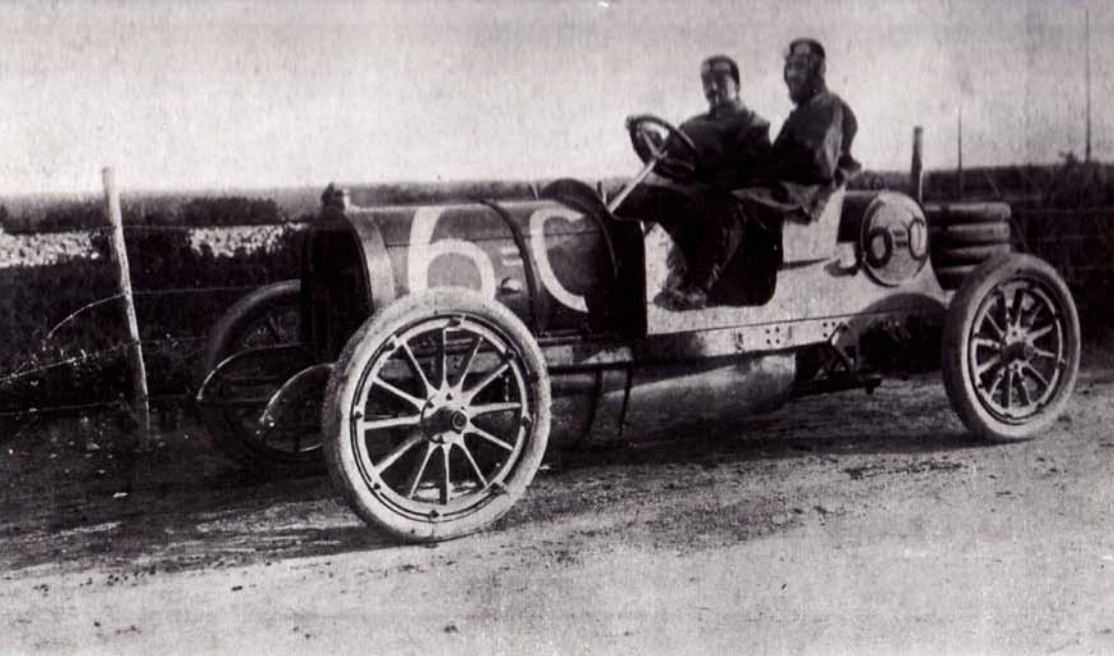
Tamagni su "Isotta Fraschini,, passa dalle tribune. (7° arrivato).



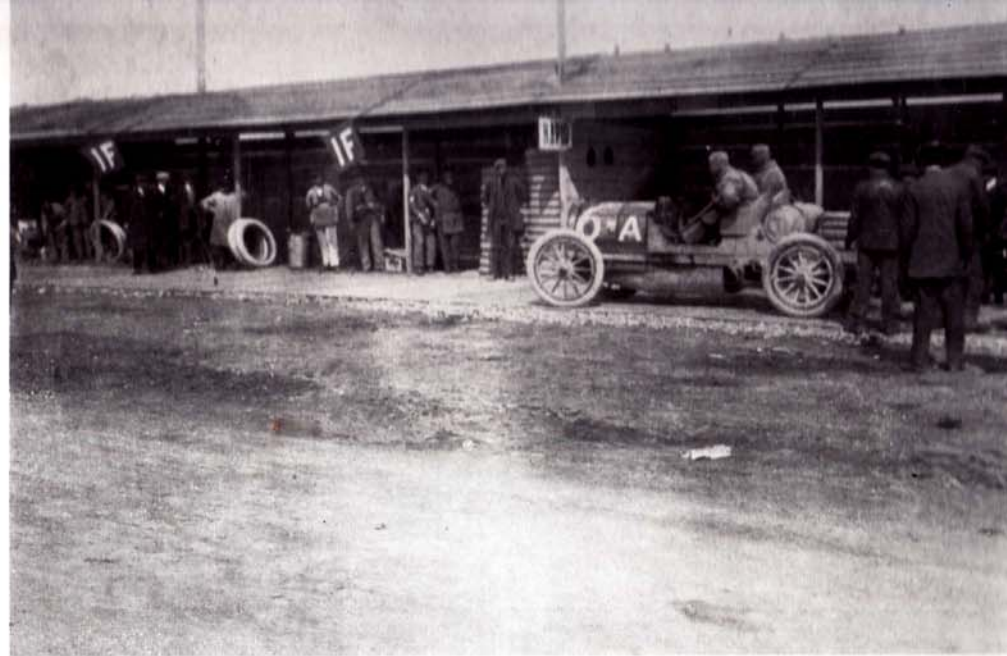
Passaggio di Tamagni su "Isotta Fraschini,, (7° arrivato).



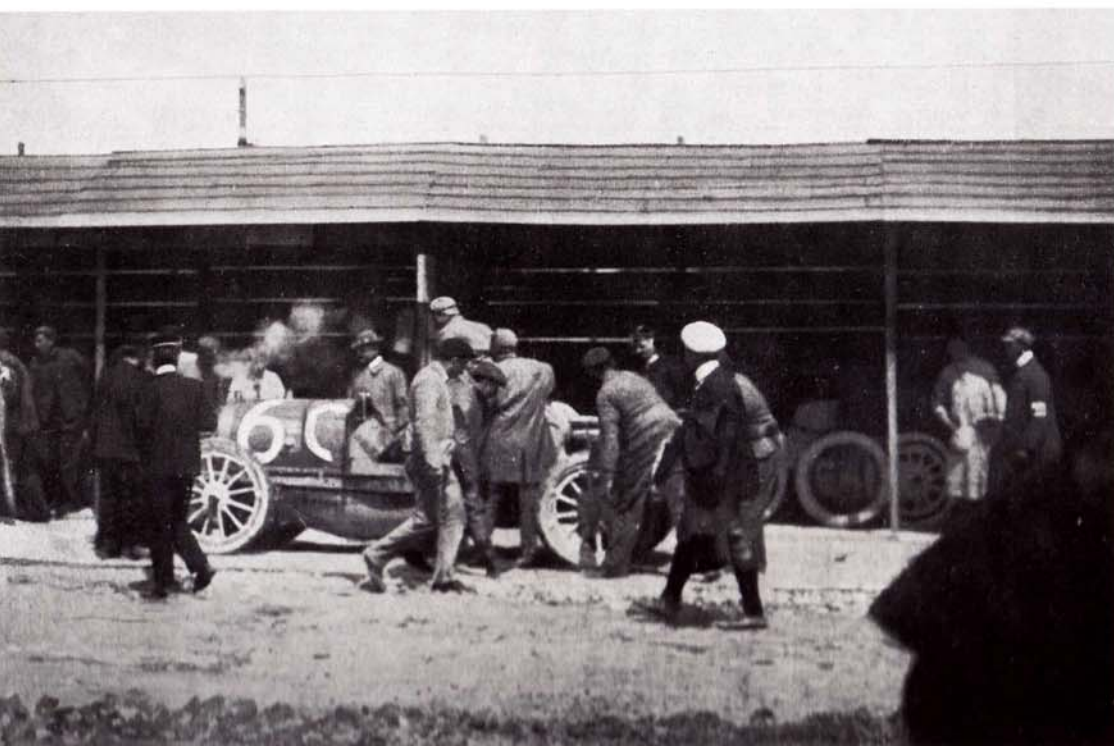
Trucco su "Isotta Fraschini,, passa al traguardo.



T. Cariolato su "Rapid",,



E. Ceirano su "Rapid", riparte dal rifornimento.



T. Cariolato su "Rapid", al rifornimento.



La vettura "Rapid", di Gallina dopo l'arrivo. (23° arrivato).



Minoia su "Isotta Fraschini" traversa Petralia Sottana. (10° arrivato)



Tamagni su "Isotta Fraschini" traversa Petralia Sottana. (7° arrivato)



Minoia su "Isotta Fraschini" presso Cerda. (10° arrivato)



Arrivo di Trucco su "Isotta Fraschini" al rifornimento.



De Martino su "Junior" al Pesage.



Gremo su "Junior" presso Cerda. (16° arrivato)



De Martino su "Junior" arriva al rifornimento.



Gremo su "Junior" riparte dal rifornimento. (16° arrivato)



Trucco in prossimità del traguardo



Il restaurant



La vettura di Gremo compie il rifornimento



Il campo davanti le tribune



Il restaurant



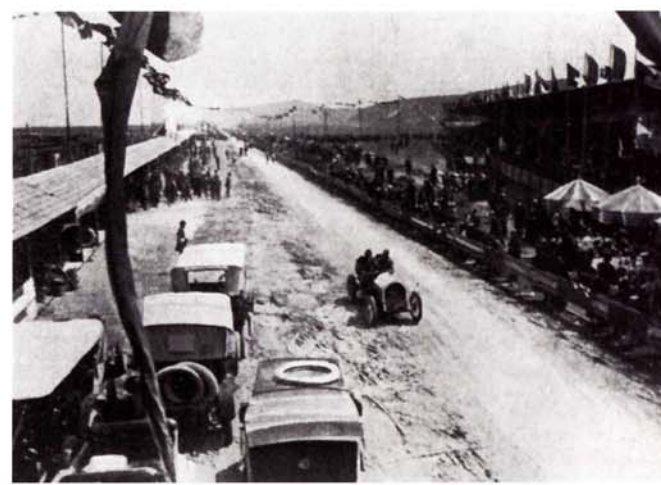
La Croce Rossa in servizio mentre giunge la folla



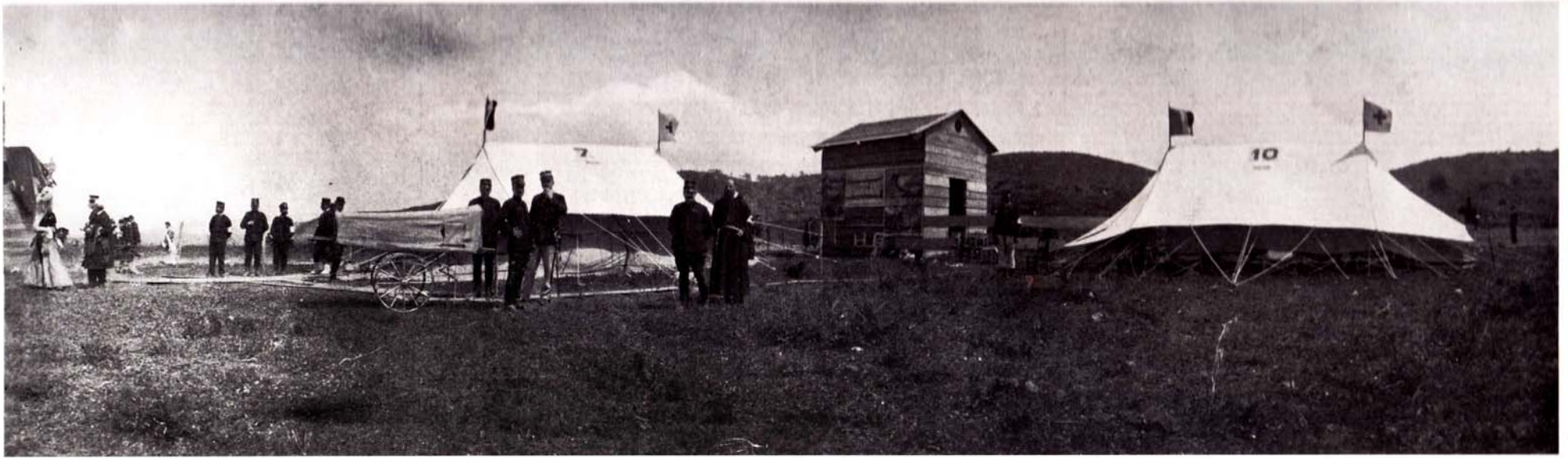
Durante la corsa



Davanti le tribune



Veduta delle tribune e dei rifornimenti



L'attendamento della Croce Rossa.



La Passarella ed il Restaurant.



Aleardo Terzi - Prime notizie.



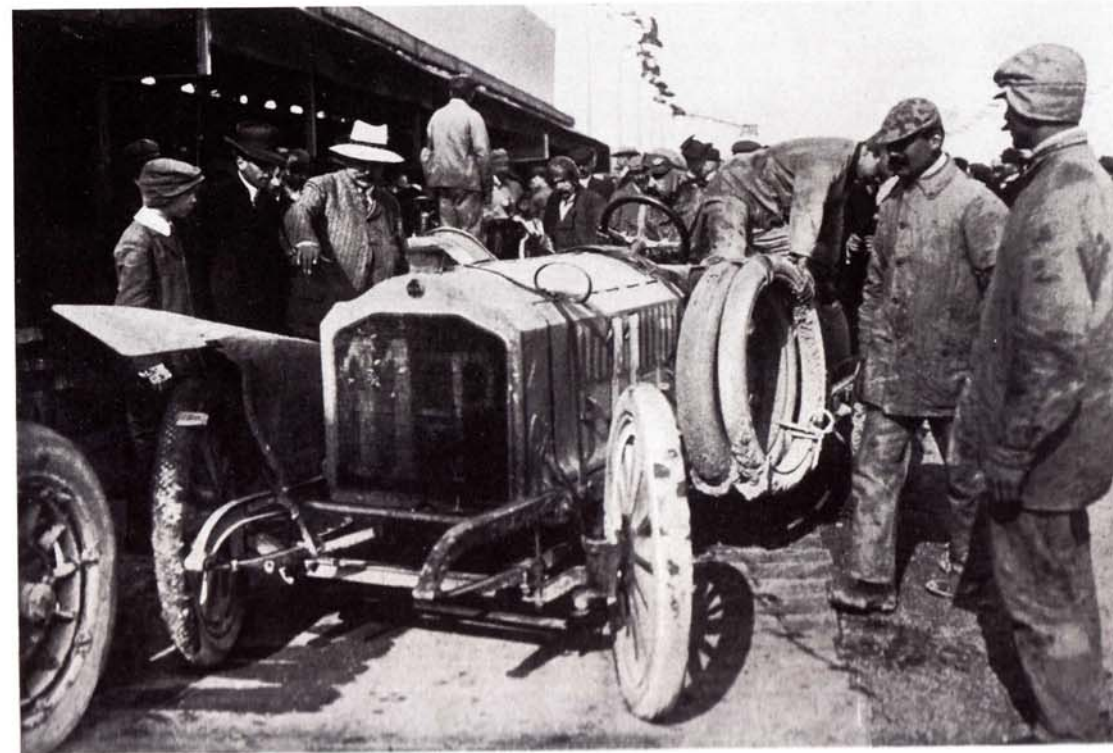
Duray su "De Dietrich,, a Petralia Sottana. (4° arrivato).



Arrivo di Duray su "De Dietrich,, (4° arrivato).



Duray su "De Dietrich,, è festeggiato dopo l'arrivo. (4° arrivato).



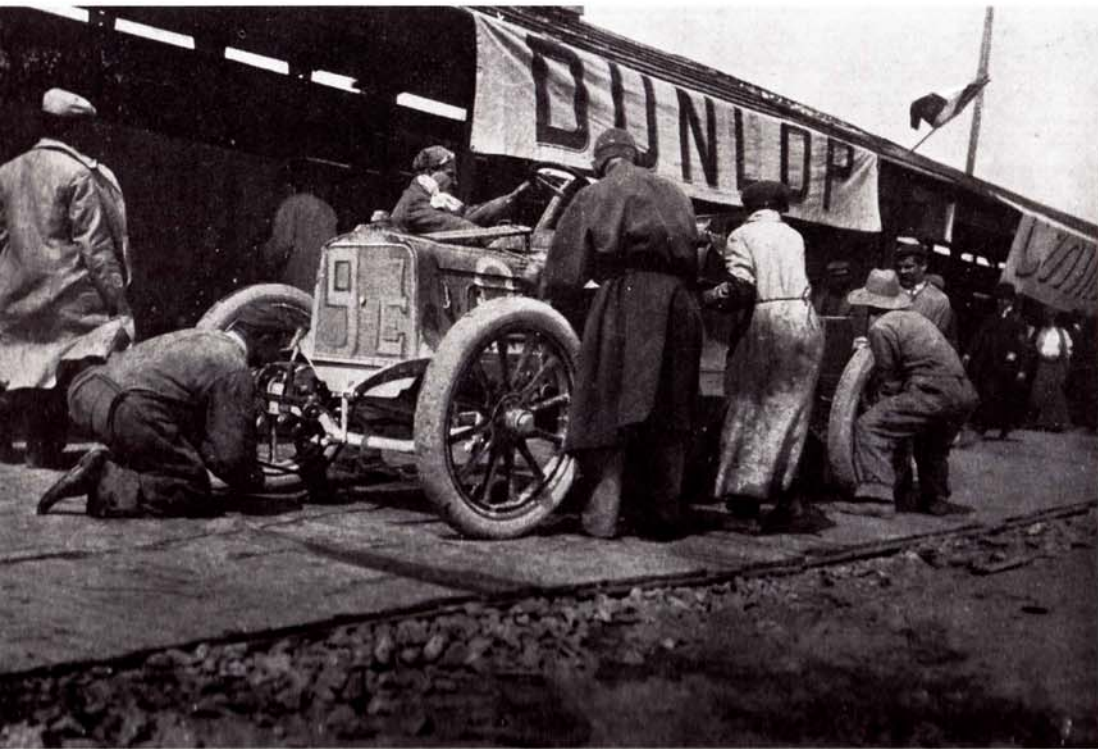
Gabriel su "De Dietrich,, dopo l'arrivo. (6° arrivato).



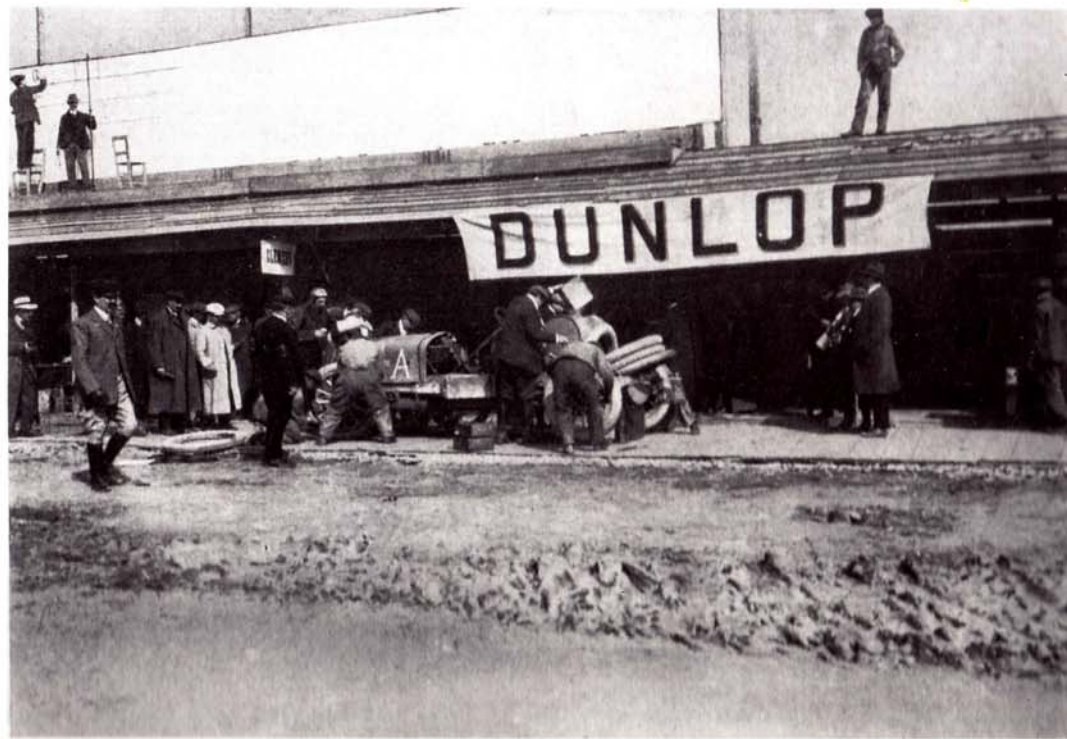
Dureste su "Gobron,, alla curva di Cerda. (14° arrivato).



Dureste su "Gobron,, a Petralia Sottana. (14° arrivato).



Colinet su "Bayard Clément,, al rifornimento. (22° arrivato).



Garcet su "Bayard Clément,, al rifornimento. (11° arrivato).



Buzio su "Diatto Clément" presso Cerda. (10° arrivato)



Buzio su "Diatto Clément" a Petralia Sottana. (10° arrivato)



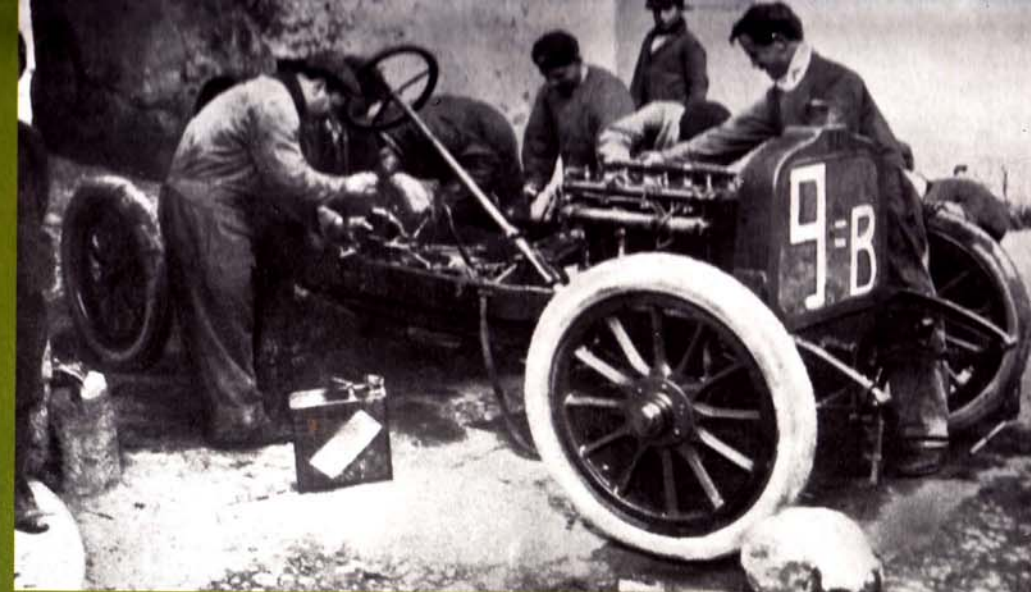
Conti su "Züst" al Pesage. (21° arrivato)



Da Zara su "Züst" alla partenza. (25° arrivato)



Gaudermann su "Bayard Clément" al Pesage. (19° arrivato)



Gaudermann preparando la sua "Bayard Clément" a Termini Imarese. (19° arrivato)



Garcet su "Bayard Clément" passa davanti le tribune. (11° arrivato)



Garcet su "Bayard Clément" alla curva di Cerda. (11° arrivato)



Ezio Castellucci - L'attesa sul circuito.



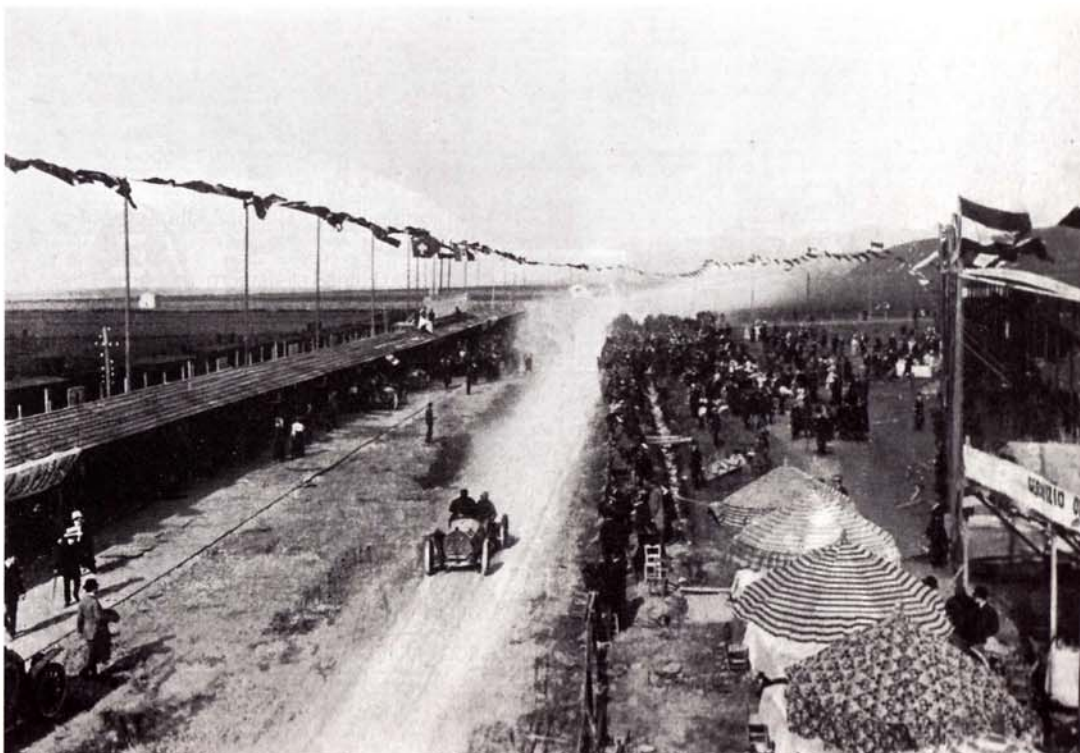
Di Boiano su "Benz.", al Pesage. (24° arrivato).



Spamann su "Benz.", presso Caltavuturo. (17° arrivato).



Erle su "Benz.", si rifornisce. (15° arrivato).



Erle su "Benz.", al passaggio dalle tribune. (15° arrivato).



Marnier su "Radia,, al Pesage. (28° arrivato).



Gasté su "Radia,, arriva al rifornimento. (27° arrivato).



Fabry su "Itala,, a Petralia Sottana. (3° arrivato).



Arrivo di Cagno su "Itala,, (5° arrivato).



Le Blon su "Daimler" al Pesage. (20° arrivato)



Le Blon su "Daimler" alla curva di Cerda. (20° arrivato)



Hemery su "Daimler" presso Bonfornello. (26° arrivato)



Ison su "Daimler" alla curva di Cerda. (13° arrivato)



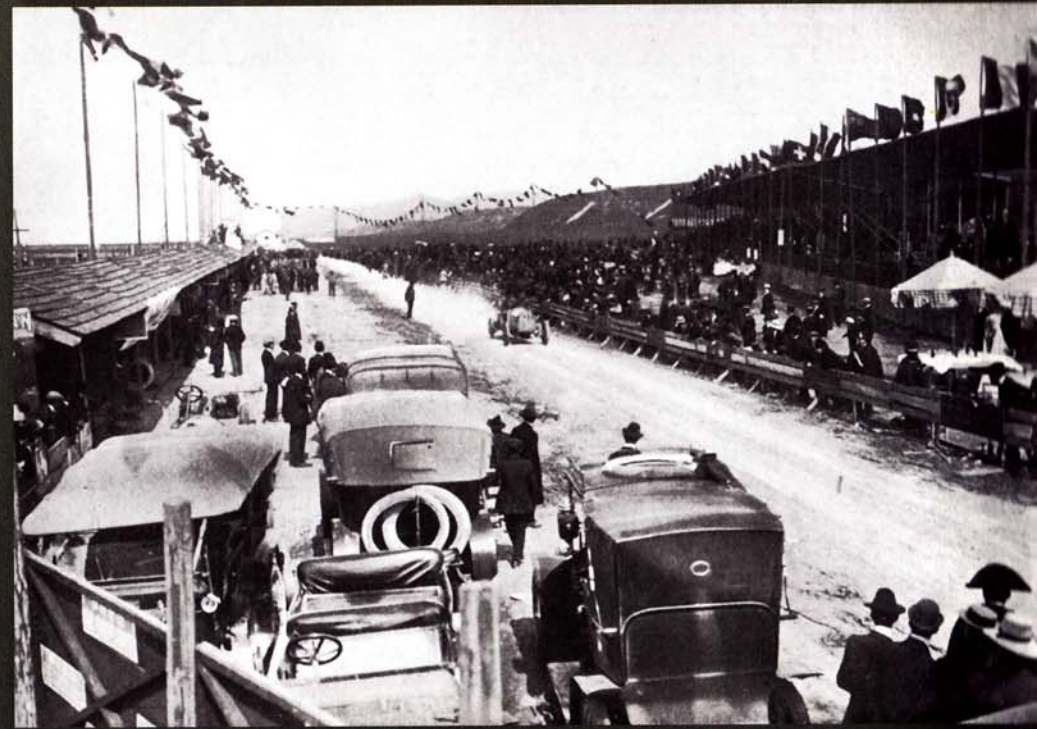
Faure su "Gobron" al rifornimento. (29° arrivato)



Arrivo di Dureste su "Gobron" al rifornimento. (14° arrivato)



Douret su "Gobron" presso Caltavuturo.



Passaggio di Faure su "Gobron" alle tribune. (29° arrivato)



Hanriot su "Darracq" alla partenza.



Wagner su "Darracq" passaggio primo giro.



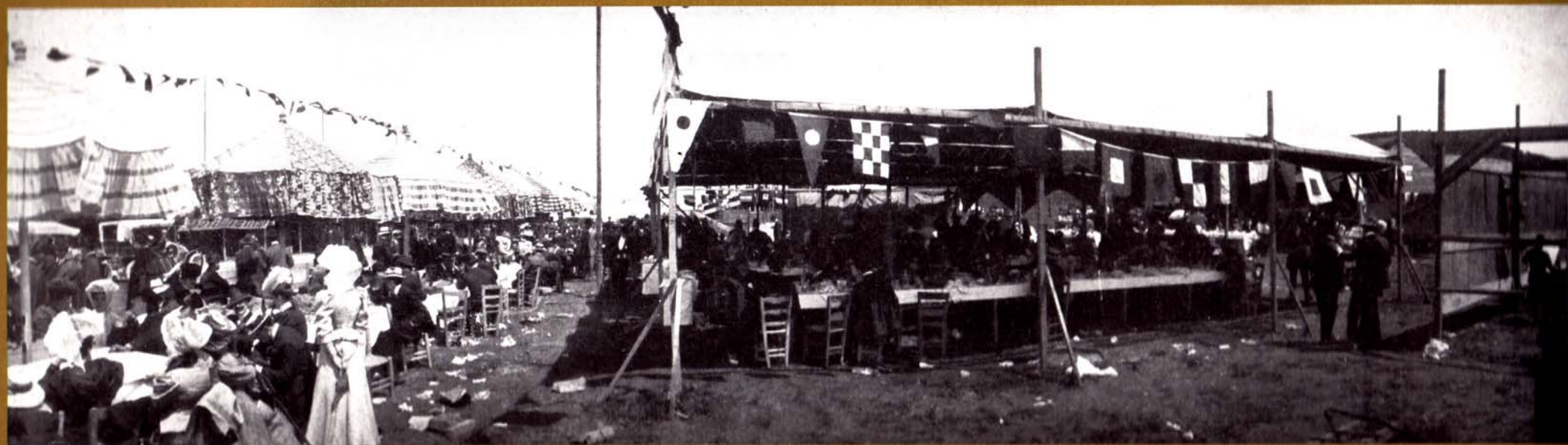
Wagner su "Darracq" parte dal rifornimento.



Wagner su "Darracq" attraversa Petralia Sottana.



Il rettifilo di Bonfornello durante la corsa.



Il Restaurant.



Veduta generale del Campo delle Tribune, del rettilo e dei posti di rifornimento.



Marcello Dudovich - Al Restaurant.



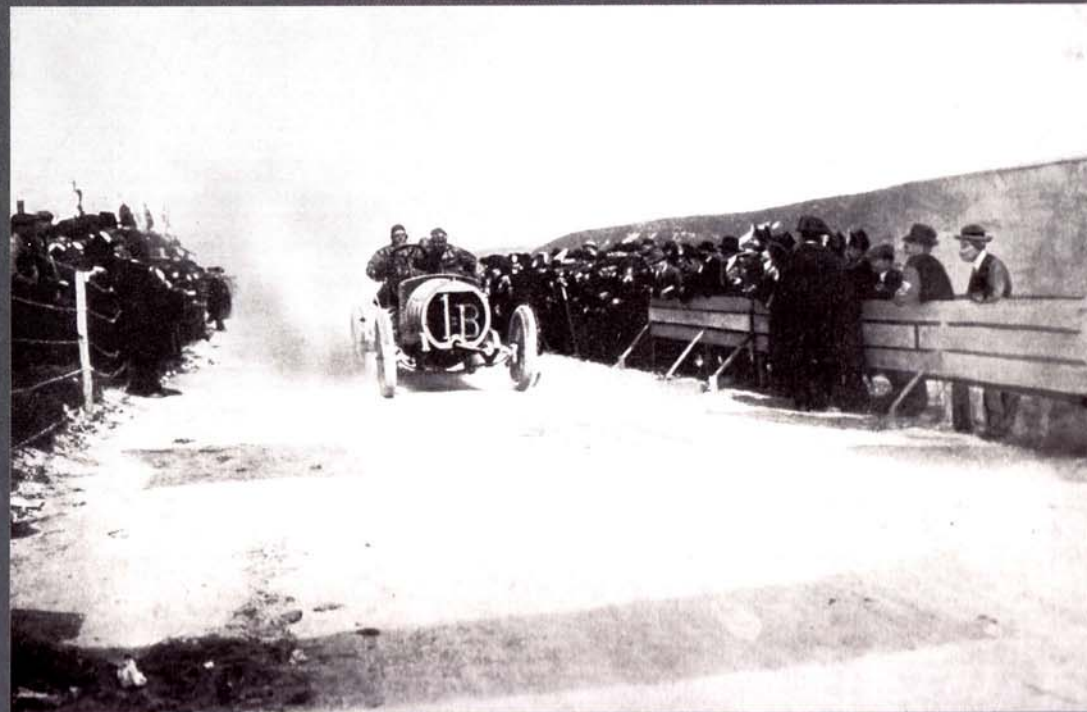
Rigal su "Berliet" alla partenza.



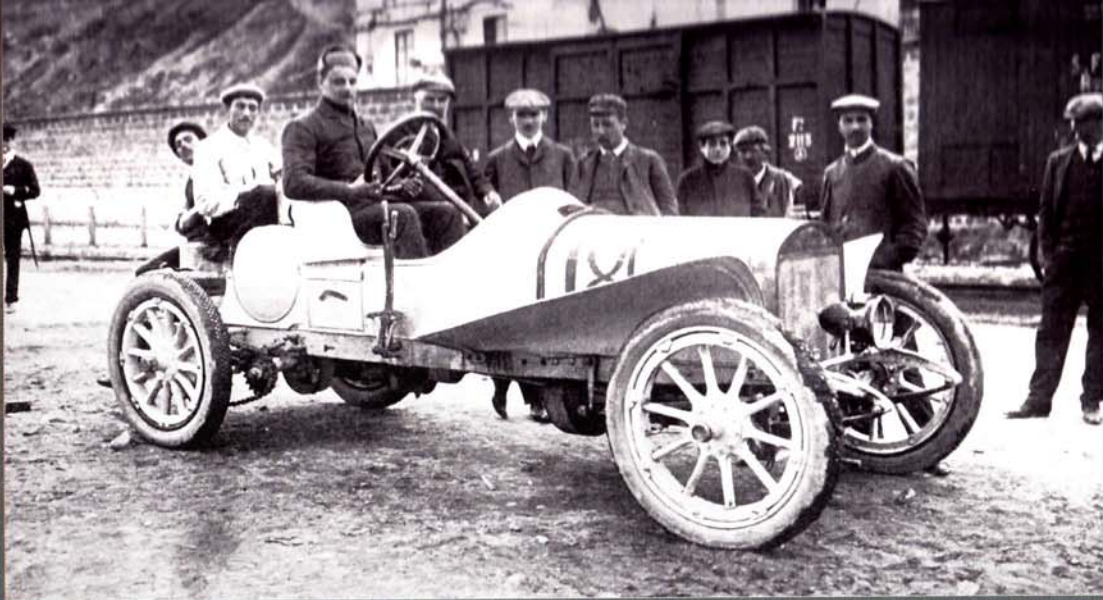
Partenza di Porporato su "Berliet"



Salvioni su "Pilain" al Pesage.



Pizzagalli su "Pilain" passa dalle tribune. (30° arrivato)



Hiéronimus su "Süddeutsche Fabrik" al Pesage.



La "Süddeutsche Fabrik" di Ubei al Pesage.



La vettura di Fritz Opel al Pesage.



Passaggio di Fritz Opel su vettura "Opel"



Arrivo del Vincitore.