IV CORSA AUTOMOBILISTICA IN SALITA AL MONTE PELLEGRINO E II CORSA MOTOCICLISTICA

Organizzata con la consueta perfezione dall'Automobile Club di Sicilia e secondata dal fervore di numerosi e valenti appassionati del volante e della motocicletta, il nuovo avvenimento motoristico sulla strada del Monte Pellegrino si è svolto il 14 agosto coronato dal più lieto successo.

Si è svolta prima regolarmente e con ottimi risultati, organizzata dal medesimo Club, la 2ª Corsa Motociclistica regionale per dilettanti ed aspiranti, in cui sono rimasti vittoriosi Scarcella e Cutrano e si sono avute delle lusinghiere affermazioni di Sanzo, Bonomolo, Stagno, De Salvo, Sanseverino.

Quindici macchine partenti, fra cui una condotta da una intrepida guidatrice, ha raccolto la 4ª Corsa Automobilistica gara sociale dell'Automobile Club di Sicilia, nella quale delle emulazioni sportive disegnatesi fin dalle passate gare hanno acquistato un più acceso carattere nel contributo di passione offerto da parecchi nuovi partecipanti alla interessante prova.

Il vincitore GASPARIN su *Alfa Romeo*

Le partenze iniziatesi alle ore 10, si sono susseguite di tre in tre minuti. Parecchie macchine sono state costrette al ritiro, fra cui la *Bugatti* di Albanese e la *Diatto* di Valdes. Notevole la condotta di gara della Signora Lo Bue, che, sebbene arrestata per pochi minuti da una *panne* di gomme, ha voluto riprendere la corsa, completandola con un ottimo tempo.

Primo assoluto è stato il bravo Gasparin, che pure avendo riportato nei giorni precedenti una contusione alla mano, non ha voluto mancare alla prova, recando alla vittoria la sua *Alfa-Romeo*, vittoria che seguiva di poco a quelle riportate a Cuneo e a Pescara dalla marca italiana. Egli ha compiuto il percorso in 8' 17", seguito a 18 secondi da Lo Bue su *Bugatti*, che ha pure compiuto una bellissima affermazione, e dal Cav. Florio, che, sulla sua macchina chiusa, con l'ottimo tempo di 8'59" 2/5 ha rinnovato i successi riportati altre volte sulla medesima strada. Quarto con 9'4" 3/5 è stato Starrabba di Giardinelli su *Amilcar*, e quinto in 10'3" 1/5 il Cav. Michele Ciuppa su *Ansaldo*, vincitore della categoria vetture da turismo aperte.

CATEGORIA TURISMO APERTE:

Classe G. 1100 cmc.: 1º Avellone su Fiat; 2º Conte Federico su Fiat; 3º Candrilli su Fiat.
Classe F. 1500 cmc.: 1º Morra su Fiat; 2º Di Pietra su O. M.
Classe E. 2000 cmc.: 1º Michele Ciuppa su Ansaldo; 2º De Stefani su Ansaldo.

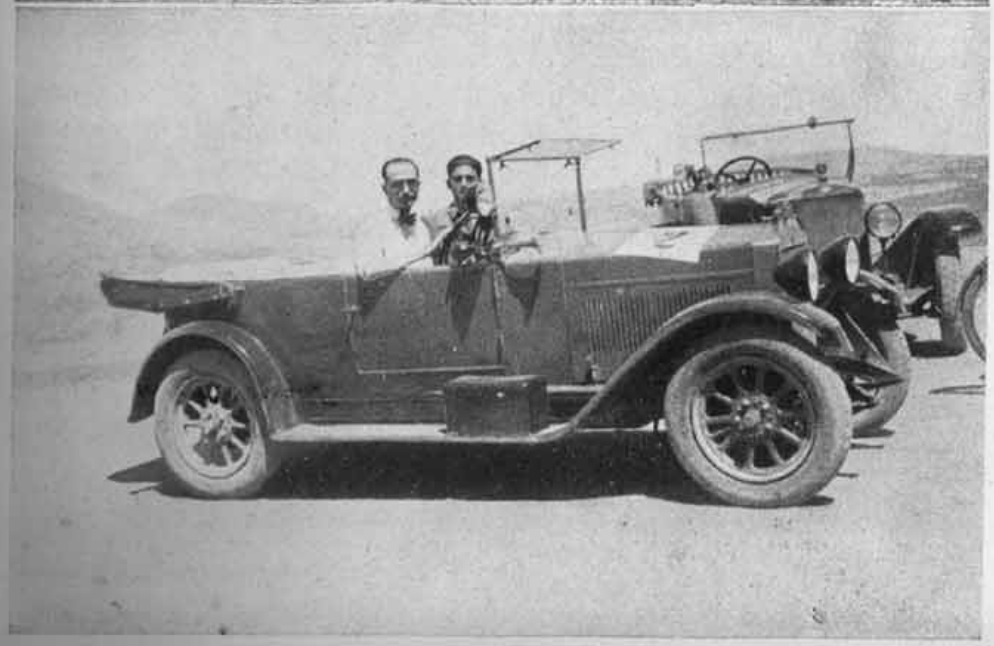
CATEGORIA CORSA:

Classe G. 1100 cmc.: 1º Starrabba di Giardinelli su Amilcar.
Classe F. 1500 cmc.: 1º Gasparin su Alfa-Romeo.
Classe E. 2000 cmc.: 1º Lo Bue su Bugatti.

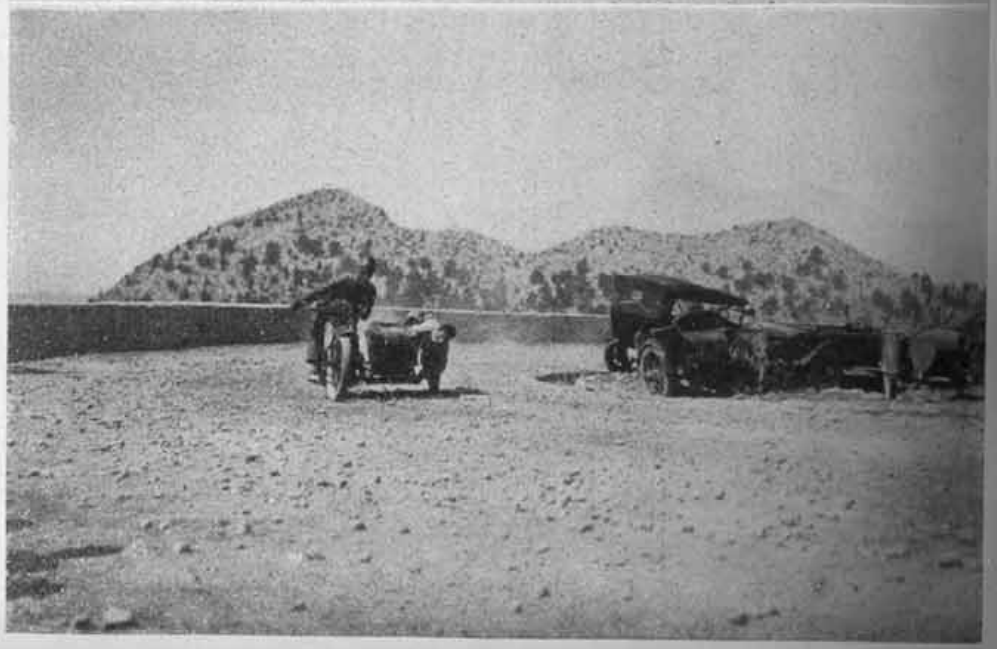
CATEGORIA TURISMO CHIUSE:

Classe C. oltre 3000 cmc.: 1º Florio Cav. Vincenzo su Panhard-Levasseur.

La Signora Lo Bue ha vinto la medaglia d'oro dell'A. C. S. destinata in premio alla dama vincitrice della propria categoria. Gasparin ha vinto la medaglia d'oro offerta dalla Commissione Sportiva del Reale Automobile Club d'Italia. Le medaglie d'oro dell'A. C. S. sono state assegnate, per le loro vittorie di categoria, ai Signori Michele Ciuppa, Carlo Gasparin e Cav. Vincenzo Florio.



In alto: Giardinelli su *Amilcar* — *In basso:* Dott. Avellone su *Fiat*



In alto: Cumaro su *Frera* — *In basso:* Scarcella su *Indian*

CORSE IN SALITA AL MONTE PELLEGRINO (14 Agosto 1927)

4ª CORSA AUTOMOBILISTICA

N. d'ordine	Categoria	Classe	VEICOLO	GUIDATORE	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo impiegato	CLASSIFICA per classe	CLASSIFICA per categ.	CLASSIFICA generale
1°	T. A.	G.	*Fiat 509*	Conte Federico	10.—	10.11'18"4/5	11'18"4/5	2°	5°	**9°**
2°	»	»	*Fiat 509*	Dott. Avellone	10. 3	10.14'15"1/5	11'15"1/5	1°	4°	**8°**
3°	»	»	*Fiat 509*	Candrilli	10. 6	10.17'52"	11'52"	3°	6°	**10°**
4°	»	F.	*Fiat*	Morra	10. 9	10.19'18"	10'18"	1°	2°	**6°**
5°	»	»	*O. M.*	Di Pietra	10.12	10.24'31"1/5	12'31"1/5	2°	7°	**11°**
6°	»	E.	*Ansaldo*	Michele Ciuppa	10.15	10.25' 3"1/5	10' 3"1/5	1°	1°	**5°**
7°	»	»	*Bugatti*	Albanese						
8°	»	»	*Ansaldo*	Duca di Villarosa						
9°	Corsa	G.	*Salmson*	Giuffrè						
10°	»	»	*Amilcar*	Giardinelli	10.27	10.36' 4"3/5	9' 4"3/5	1°	3°	**4°**
11°	»	F.	*Alfa-Romeo*	Gasparin	10.30	10.38'17"	8'17"	1°	1°	**1°**
12°	»	»	*Fiat*	Sig.ra Nina Lo Bue	10.33	10.46'29"3/5	13'29"3/5	2°	4°	**12ª** 1ª Signora
13°	»	E.	*Bugatti*	Lo Bue	10.36	10.44'35"	8'35"	1°	2°	**2°**
14°	»	»	*Diatto*	Valdes	10.39					
15°	T. C.	C.	*Panhard*	Cav. Florio	10.42	11.50'59"2/5	8'59"2/5	1°	1°	**3°**

2ª CORSA MOTOCICLISTICA

(Gara Campionato Dilettanti e Aspiranti)

N. d'ordine	Specifica della Categoria	MACCHINA	GUIDATORE	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo impiegato	CLASSIFICA per categ.	CLASSIFICA generale	CLASSIFICA per gruppo
1°	B.ta a Motore	*Porcelli*	Porcelli A.						
2°	» » »	*Porcelli*	Sanzo	9.32	9.48'34"2/5	16'34"2/5	1°	**8°**	4° D
3°	» » »	*G. D.*	Varoli						
4°	» » »	*Porcelli*	Zappani	9.36	9.54'31"3/5	18'31"3/5	2°	**9°**	5° D
5°	M.ta 175 cmc.	*Mass*	Bonomolo	9.38	9.51'27"2/5	13'27"2/5	1°	**6°**	2° D
6°	» 350 cmc.	*Garelli*	Stagno	9.40	9.56' 2"	16' 2"	1°	**7°**	3° D
7°	» 500 cmc.	*Guzzi*	Sofia						
8°	B.ta a Motore	*M. M.*	Di Salvo	9.44	9.55'30"	11'30"	1°	**1°**	4° A
9°	M.ta 500 cmc.	*Northon*	Sanseverino	9.46	9.55'18"	9'18"	2°	**2°**	2° A
10°	» 500 cmc.	*Frera*	Caputo A.	9.48	9.58'11"4/5	10'11"4/5	3°	**3°**	3° A

VIAGGIATORI

PROTEGGETE IL VOSTRO DENARO
CONTRO PERDITE E FURTI
MUNENDOVI DEI

B. C. I. Travellers' Cheques

(Assegni per viaggiatori, in Lire, Franchi Frs., Sterline e Dollari)

della

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Il mezzo più pratico e sicuro durante i viaggi per disporre dovunque ed in ogni momento del proprio denaro.

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA PRESSO TUTTE LE FILIALI DELLA BANCA.

3° CONCORSO IPPICO DI PALERMO NAZIONALE LIBERO E CORSE PIANE AL GALOPPO PER CAVALLI SICILIANI

15-22 APRILE 1928 - VI

Con successo anche superiore a quello arriso alle precedenti edizioni, si è svolto il 3° Concorso Ippico Nazionale Libero indetto dall'Automobile Club di Sicilia, accompagnato dallo svolgimento delle corse per cavalli siciliani, con le quali il Sodalizio organizzatore ha prontamente iniziato l'attuazione del suo proposito di dar valore agli allevamenti equini in Sicilia.

Una simpatica caratteristica del nuovo avvenimento è stata costituita dal perfezionamento del campo delle gare, con una più perfetta disposizione della pista, e con la creazione di magnifici ostacoli a carattere permanente, che hanno reso più evidente l'utilità e la bontà dell'organizzazione palermitana.

Assai fortunato è stato inoltre il primo esperimento delle corse piane per cavalli siciliani di mezzo sangue, autorevolmente patrocinata da S. E. il Gen. Di Giorgio Comandante Militare della Sicilia, col favore dei Ministeri della Guerra e dell'Economia Nazionale, che hanno concesso dei larghi contributi. Queste corse, indette per eliminatorie provinciali, hanno poi culminato con la gara fra i cavalli vincitori delle nove prove, gara per la quale era altissimo premio la Coppa-Challenge generosamente offerta da S. A. R. il Principe Ereditario, per essere assegnata definitivamente al Comune ai quale apparterranno i cavalli che l'avranno vinta per due volte. A queste corse si è poi aggiunta quella intitolata alle Madonie, simpaticamente voluta da S. E. Cesare Mori, e riservata ai Campieri della provincia di Palermo, al fine di dar valore ad una classe che tanta importanza riveste nella nuova economia rurale dell'Isola dopo la benefica opera di epurazione e di rigenerazione con la quale il Prefetto Mori ha così mirabilmente posto in essere il comandamento del Duce.

Anche in questa riunione S. E. il Generale Lisi-Natoli ha profuso con giovanile energia il segno della sua viva passione e della sua profonda esperienza. Con lui hanno attivamente collaborato altri valorosi esperti, fra i quali amiamo ricordare il Cav. Salvatore De Pace — che fin dal primo Concorso ha recato alla organizzazione un contributo validissimo, apparso anche più prezioso nella preparazione e nello svolgimento di questa nuova manifestazione — il Cap. Dino Notarbartolo di Montallegro, il Marchese Notarbartolo di Montallegro, il Conte Francesco di Bastiglia, il Barone Giovanni Pancamo. Va anche ricordata l'opera esperta del Capitano del Genio Penna, che ha disegnato la nuova pista, e cooperato nella direzione dei complessi lavori per l'esecuzione della pista stessa e degli ostacoli, e per l'ampliamento e il miglioramento delle Tribune.

S. E. il Gr. Uff. Michele Lisi-Natoli, Generale di C. d'A. nella Riserva

Dopo questa organizzazione anche più vivo si è manifestato fra i competenti il favore verso l'attività dell'A. C. di Sicilia in questo genere di Sport; e, mentre illustri Tecnici hanno riconosciuto ai Concorsi Ippici di Palermo un valore di primissimo ordine nella preparazione dei nostri Cavalieri alle competizioni internazionali, le corse piane per cavalli siciliani hanno rappresentato un sicuro impulso per sempre nuove feconde iniziative in prò della produzione equina in Sicilia.

I RISULTATI

PREMIO FAVORITA — *Categoria di precisione* — L. 8000 — 42 inscritti: 39 partenti.

1. L. 2000: *Otello*, Cap. Olivieri - 2. L. 1200: *Picador*, Contessa Frasso (Magg. Borsarelli) - 3. L. 800, *Fiordiligi*, Baronessa Nisco - 4. L. 600: *Fenicio*, Cap. Pignalosa - 5. L. 500: *Capinera*, Signorina Palmieri (Ten. Col. Forquet) - 6. L. 500: *Cosfgeldfeald*, Signor D'Angelo - 7. L. 80, *Pesto*: Ten. Filipponi - Id. L. 80, *Melanine*, Cap. Lombardi - Id. L. 80, *Vidor*, Ten. Nisco - Id. L. 80: *Primula*, Ing. Cesaroni (Ten. D'Angelo) - Id. L. 80, *Sicambro*, Ten. Nisco.

Soprapremi: 1. L. 600, *Fiordiligi*; 2. L. 500, *Capinera*; 3. L. 400, *Primula*; 4. L. 300, *Glauco*, Magg. Borsarelli; 5. L. 200, *Piccolo Amore*, Cap. Lombardi (Ten. Col. Forquet) - Alla Razza di Persano allevatrice di *Otello* L. 200.

PREMIO AMAZZONI — *Categoria di velocità* — Premi oggetti - 15 inscrizioni: 9 partenti.

1. *Sicambro*, Ten. Nisco (B.ssa Nisco) - 2. *Fiordiligi*, B.ssa Nisco - 3. *Primula*, Signora Cesaroni - 4. *Garoso*, Ten. D'Angelo (Signora Cesaroni).

PREMIO ESERCITO — *Categoria di velocità* — L. 6000 - 19 inscritti: 11 partenti.

1. L. 2000: *Eglantine*, Cap. Olivieri - 2. L. 1200, *Glauco*, Magg. Borsarelli - 3. L. 900: *Giulio Cesare*, Cap. Pinna - 4. L. 700: *Guardaboscu*, Cap. Pignalosa - 5. L. 500, *Lari*, Cap. Pinna - 6. L. 400: *Igiea*, Ten. Col. Forquet -

L'Ippodromo della Real Favorita, creato dall'Automobile Club di Sicilia.

La Baronessa Nisco e il Ten. Barone Nisco nella gara a coppie, su *Fiordiligi* e *Vidor*.

Il Ten. Col. Forquet su *Igea*.

La Baronessa Nisco e il Ten. Barone Nisco nella gara a coppie, su *Fiordiligi* e *Vidor*.

Il Ten. Col. Forquet su *Igea*.

Il Magg. Borsarelli su *Glauco*, vincitore del Premio Barone di Gebbiarossa.

Cap. Formigli su *Suello*, vincitore del Premio Monreale.

LA 9ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA

(CIRCUITO DELLE MADONIE - 29 APRILE 1928)

LA CORSA

L'ultimo giro di Henne ha avuto dello sbalorditivo: una «galoppata» travolgente, una lotta smagliante non contro gli avversari, già sbaragliati, ma contro il tempo, per migliorare i records, per affermare in maniera inequivocabile l'ascesa irresistibile della macchina costruita dalle officine della Bayrische-Motoren-Werke.

Pochi episodi inquadrarono lo svolgersi della 9ª Targa Florio motociclistica, ma bastarono per conferirle titoli di grande interesse sportivo.

Il duello dei «cadetti» del motociclismo italiano, lanciati all'inseguimento dei tre uomini di Germania, non sortì esito felice per la differenza di classe che divideva nettamente i valori in lotta. Però, sotto questo aspetto, la gara ci fece registrare la tenace ed ammirevole prova di Sanseverino, di Premoli, di Miele, gagliardi «centauri» del motociclismo nazionale, citati anch'essi nell'ordine del giorno. La loro prova onorevolissima, specialmente quella di Sanseverino, si eleva nello sfondo del cimento, che ha segnato una bella pagina dello sport motoristico.

Il primo giro, intanto che i Tedeschi assicuravano il loro sopravvento, provocò le prime selezioni, e veramente l'andatura delle due B. M. W., sebbene regolarissima, dava pure l'impressione della netta superiorità, sulle meno preparate marche nazionali. La Guzzi di Lippi rimasta ferma prima della partenza e la Sarolea di Nicoletti guastatasi per grave caduta alla curvetta avanti il traguardo, lasciarono solo il binomio Norton - Sanseverino a proseguire la gara nella lontana scia di Henne e Koeppen.

Questa la fisonomia della prima fase della gara. Nel secondo giro mentre Geisler galoppava in testa delle 350, Henne e Koeppen si assicuravano ancora un sensibile vantaggio e le selezioni riducevano notevolmente l'esigua pattuglia.

Il terzo giro registrò la fulminea corsa del vittorioso, non più preoccupato degli avversari, ma del cronometro. I tempi non poterono resistere, chè l'andatura della B. M. W. aveva del grandioso.

LE CLASSIFICHE

Categoria 500 cmc.:

1° Henne (B. M. W.) che impiega ore 4.58'43" $^{2}/_{5}$ a compiere i Km. 324 del percorso, alla media oraria di Km. 65 - Giro migliore il terzo in 1.34'36". (Records precedenti: Intero percorso ore 5.9'53" $^{2}/_{5}$ - Giro ore 1.36'57").

2° Koeppen (B. M. W.) in ore 5.10'44".

3° Sanseverino (Norton) in ore 5.17'23".

Categoria 350 cmc.:

1° Orl Geisler (Ernst. Mag) in ore 5.34'3" $^{3}/_{5}$.

2° Premoli (Bianchi) in ore 6.4'4" $^{3}/_{5}$.

3° Miele (Frera) in ore 6.25".

IL REGOLAMENTO

Alla 9ª Targa Motociclistica erano ammessi i corridori di 2ª Categoria, con macchine divise in due classi, rispettivamente fino a 350 e fino a 500 cmc.

Percorso: tre giri del Piccolo Circuito delle Madonie, da percorrersi nel senso delle lancette dell'orologio (km. 324). — Partenze da fermo a motore spento: prima la categoria 500 e poi la categoria 350. — Rifornimento libero su tutto il percorso. Benzina e olio forniti gratuitamente nel rifornimento alle Tribune. — Tempo massimo un'ora dopo l'arrivo del 1° di categoria.

PREMI per ciascuna categoria: L. 2.000 al 1°, L. 1.000 al 2°, L. 600 al 3°, L. 400 al 4°. Totale L. 4.000.

Facilitazioni di viaggio e trasporto erano concesse ai corridori non residenti in Sicilia.

e Corse piane
galoppo

per cavalli sicilia
di mezzo sangue

9ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA - 29 Aprile 1928

GARA DI 2ª CATEGORIA

Categoria	Numero d'ordine	GUIDATORI	MACCHINE	Ora Partenza		Traguardo 1° Giro	Traguardo 2° Giro	Traguardo 3° Giro	TEMPO TOTALE	Classifica generale	Classifica categoria
500	1ª	*Enne*	B. M. W.	11	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 38' 7" 1. 38' 7" 1. 38' 7"	14. 24' 7" 2/5 1. 46' 0" 2/5 3. 24' 7" 2/5	15. 58' 43" 2/5 1. 34' 36" 4. 58' 43" 2/5	4. 58' 43" 2/5	[illegible]	1°
500	2ª	*Caputo*	Frera	11,3	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 58' 4" 2/5 1. 55' 4" 2/5 1. 55' 4" 2/5					
500	3ª	*Keppen*	B. M. W.	11,6	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 47' 12" 2/5 1. 41' 12" 2/5 1. 41' 1_" 2/5	14. 35' 39" 1. 48' 26" /5 3. 29' 39"	16. 16' 44" 2/5 1. 41' 5" 2/5 5. 10' 44" 2/5	5. 10' 44" 2/5	2°	2°
500	4ª	*Sofia*	Guzzi	11,9	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
500	5ª	*Nicoletti*	Sarolea	11,12	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 0' 26" 2/5 1. 48' 26" 2/5 1. 48' 26" 2/5					
500	6ª	*Sanseverino*	Norton	11,15	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 1' 7" 2/5 1. 46' 7" 2/5 1. 46' 7" 2/5	14. 46' 41" 2/5 1. 45' 34" 3. 31' 41" 2/5	16. 32' 23" 2/5 1. 45' 42" 1/5 5. 17' 23" 2/5	5. 17' 23" 2/5	3°	3°
500	7ª	*Lippi*	Guzzi	11,18	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
500	8ª	*De Francesco*	Sarolea	11,21	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
350	9ª	*Ferrini*	Dot	11,24	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
350	10ª	*Bipepi*	Guzzi	11,27	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 34' 41" 4/5 2. 7' 41" 4/5 2. 7' 41" 4/5	16. 38' 15" 3. 3' 33" 1/5 5. 11' 15"				
500	11ª	*Zezzo*	Frera	11,30	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
350	12ª	*Bruzzichesi*	Cartophe	11,33	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	14. 26' 30" 2. 53' 30" 2. 53' 30"					
350	13ª	*Piazzoli*	H. David.	11,36	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
350	14ª	*Premoli*	Bianchi	11,39	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 39' 1" 2/5 2. 0' 1" 2/5 2. 0' 1" 2/5	15. 38' 1" 2/5 1. 59' 0" 3. 59' 1" 2/5	17. 43' 4" 2/5 2. 5' 3" 6. 4' 4" 2/5	6. 4' 4" 2/5	5°	2°
350	15ª	*Cutrano*	Frera	11,42	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	14. 19' 2" 2. 37' 2" 2. 37' 2"	16. 23' 24" 2. 4' 22" 4. 41' 24"				
350	16ª	*Miele*	Frera	11,45	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 46' 22" 2. 1' 22" 2. 1' 22"	15. 51' 1" 2. 4' 39" 4. 6' 1"	18. 10' 0" 2. 18' 59" 6. 25' 0"	6. 25' 0"	6°	3°
350	17ª	*O. Geisler*	Emag	11,48	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 34' 38" 1/5 1. 46' 38" 1/5 1. 46' 38" 1/5	15. 36' 57" 2. 2' 18" 4/5 3. 48' 57"	17. 22' 3" 2/5 1. 45' 6" 2/5 5. 34' 3" 2/5	5. 34' 3" 2/5	4°	1°

n alto a sinistra:

Il villaggio delle Tribune du-
ante la disputa della 9. Targa
Motociclistica, in occasione della
quale era stata anche indetta
una delle brillanti adunate auto-
mobilistiche, sempre coronate da
vivo successo.

In alto a destra:

Preparativi per la partenza.

Costretti a un giorno di fo
zato riposo fra il fervore de
allenamenti, i concorrenti a
Targa Automobilistica assisto
alla prova dei centauri. — Ne
fotografia a sinistra fra organ
zatori, rappresentanti, giornali
appassionati, si notano: Dreyf
Chiron, Minoia, Brilli Peri,
gnora Junek, Divo, Lepori. — A
canto alla Signora Junek, Don
Giovanna Albanese Trigona.

ne e Koeppen, 1. e 2. della Categoria 500 e della classifica generale.

Henne in corsa, su *B. M. W.*, poco dopo la partenza.

La partenza di Giovanni Soffa, su *Guzzi*.

Il valoroso Sanseverino su *Norton*, 4. della Categoria 500 e della classifica generale.

Orl Geisler, su *Emag*, 1. della Categoria 350 e 4. della classifica generale.

Tempo impiegato dai vincitori nelle nove edizioni della TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA (1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924 - 1925 - 1926 - 1927 - 1928)

su tre giri del PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE (Km. 324)

ANNO	CLASSIFICA	CORRIDORE	MACCHINA	TEMPO IMPIEGATO				MEDIA ORARIA	
				O	M	S	Q	Km	M
1920	1	Malvisi Oreste	Harley Davidson	7	2	9	3/5	46	049
4 Ottobre	2	Barraja Ernesto	Bianchi	8	49	—	—	36	748
1921	1	Malvisi Domenico	Harley Davidson	6	19	49	3/5	51	182
25 Settembre	2	Faraglia Umberto	Harley Davidson	6	23	55	2/5	50	635
	3	Nazzaro Biagio	Indian	6	31	2	3/5	49	714
1922	1	Moretti Primo	Frera	5	47	6	1/5	50	006
19 Novembre	2	Maggiore Vittorio	Harley Davidson	5	49	15	2/5	55	662
1923	1	Quattrocchi	Harley Davidson	6	54	23	—	46	913
19 Aprile	2	Ratto Ezio	Douglas	6	54	28	4/5	46	903
	3	"Zam"	Sarolea	6	54	44	—	46	873
1924	1	Maggiore Vittorio	Harley Davidson	5	54	18	4/5	54	868
24 Aprile	2	"Zam"	Guzzi	6	12	37	—	52	171
	3	Manier	Gilera	6	23	26	1/5	50	699
1925	1	De Simone	Frera	5	23	49	3/5	60	032
26 Aprile	2	Geisler Ori	Guzzi	5	29	30	1/5	58	997
	3	Moretti Primo	Guzzi	5	44	19	—	56	559
1926	1	Opessi Pietro	Triumph	5	09	53	2/5	62	731
21 Aprile	2	Varzi Achille	Sarolea	5	14	05	4/5	61	891
	3	Arcangeli Luigi	Norton	5	18	18	4/5	61	070
1927	1	Koeppen	B. M. W.	5	30	14	4/5	58	867
10 Aprile	2	Lo Baido Vincenzo	Guzzi	5	34	42	4/5	58	081
	3	Geisler Ori	Emag	5	36	04	—	57	845
1928	1	Henne Ernesto	B. M. W.	4	58	43	2/5	67	068
29 Aprile	2	Koeppen Paolo	B. M. W.	5	10	44	—	62	560
	3	Sanseverino Vincenzo	Norton	5	17	23	—	61	250

ALLA VITTORIA

giungono sempre le automobili e le motociclette equipaggiate da

BOSCH!

Nel 1928 riportarono i seguenti premi:

Coppa delle Mille Miglia
Targa Florio
Circuito del Mugello
Reale Premio di Roma
Premio Romano del Turismo
Corsa Automobilistica Susa-Moncenisio
Gran Premio d'Europa
ed altri ancora.

Bosch

SOCIETÀ ANONIMA PER IL COMMERCIO DEI MATERIALI BOSCH

Sede in MILANO (120) - Via Londonio N. 2

Filiali: ROMA (27) - Via Nizza, 8-14 — TORINO (110) - Via A. Vespucci, 30-34

FORZA ED AGILITÀ in una espressione di plastica bellezza

Tale la formula alla quale si ispira

LICTORIA SEX

LA NUOVISSIMA 6 CILINDRI

CITROËN

ITALIANA

6 CILINDRI
2443 cmc.

da 8 a 104 Km. in presa diretta

14 litri di benzina e 250 gr. di olio per 100 Km.

La vettura di gran classe più moderna e meglio equipaggiata ai PREZZI più accessibili

Con 6 ruote gommate MICHELIN CONFORT BIBENDUM

Ammortizzatori anteriori e posteriori, [illegible] anteriori e posteriori, [illegible]

La vettura che ha conquistato il pubblico prima ancora di essere lanciata

SOC. AN. ITALIANA AUTOMOBILI CITROËN - MILANO

LAMPO
BENZINA SUPERIORE
STANDARD
MOTOR OIL
LAMPO
BENZINA SUPERIORE
STANDARD
MOTOR OIL

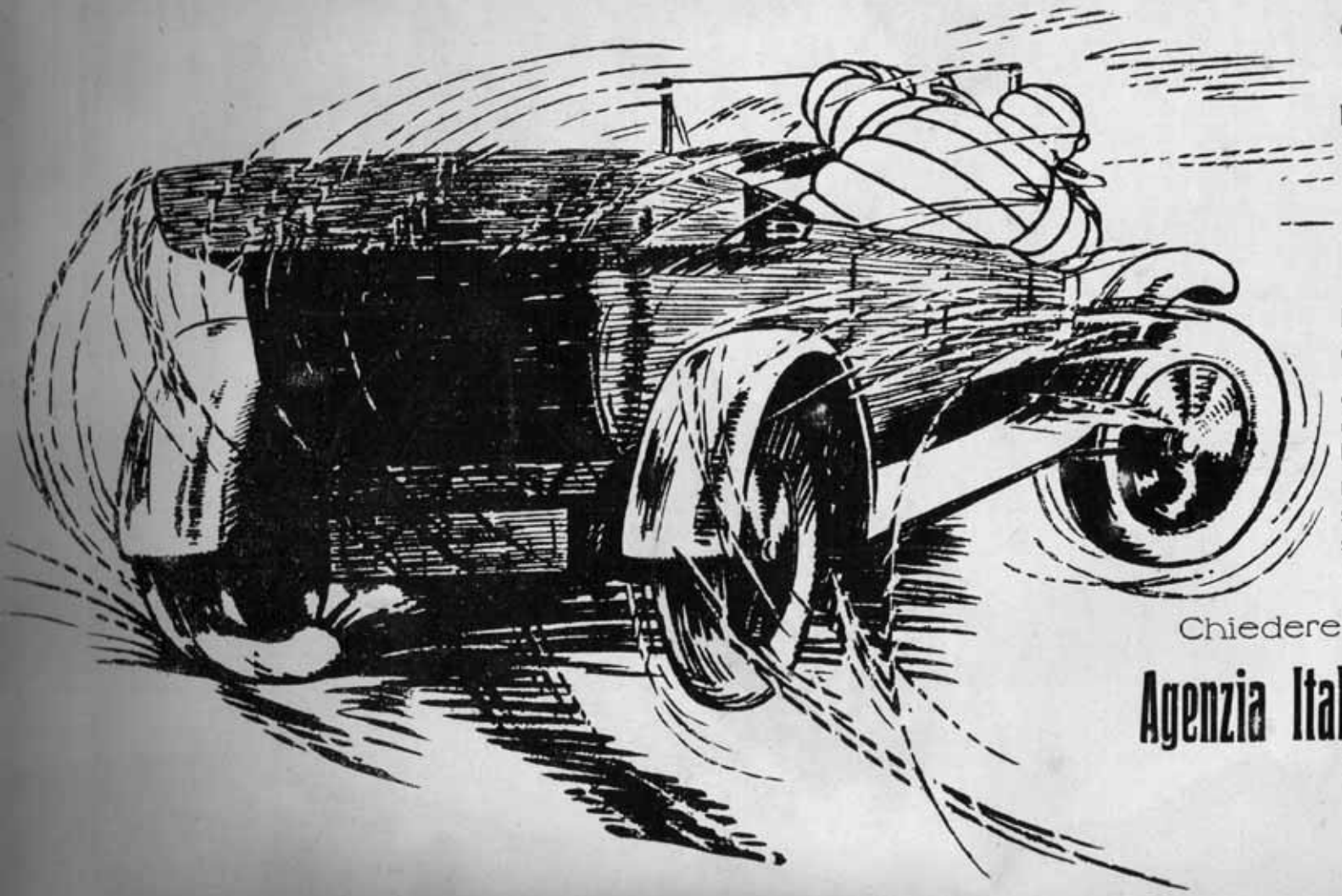
AUTOMOBILISTI!

Montate sulle vostre vetture il nuovo pneumatico

Michelin "Confort Bibendum,,

che presenta i seguenti vantaggi:

Sicurezza assoluta
Montaggio e smontaggio facili
Semplicità
Impermeabilità



Il pneumatico "Confort Bibendum,, è montato così saldamente sul cerchio che la sua fuoruscita è impossibile, sia in caso di sgonfiamento, come di scoppio improvviso.

Chiedere opuscoli illustrativi alla

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN

Corso Sempione, 66

MILANO

XIX TARGA FLORIO E COPPA FLORIO

(6 MAGGIO 1928 - VI)

DOPO UNA LOTTA SERRATA ED APPASSIONATA CON CAMPARI, DIVO VINCE LA XIX TARGA FLORIO

Ogni anno si corre la Targa Florio ed ogni anno si rinnova un miracolo di tenacia, di volontà, di perfezione.

Là dove la montagna pianta le sue radici, avanti all'infinita distesa azzurra del mare, tra le roccie dure e gli aranceti opimi e profumati sorge il villaggio della Targa Florio: Cerda.

Le grandi tribune in cemento armato rigurgitano di folla, e così anche i vasti parterres con le gradinate e le cancellate di protezione. La torretta s'aderge alta a dominare la strada, alta quanto le bandiere che sventolano con festa gioiosa di colori. Sembra non di essere sul percorso di una severa corsa montana, ma sulla pista di un perfetto ed elegante autodromo.

La strada è priva di polvere. Gli altoparlanti potenti, i quadri dei tempi immensi informano non soltanto dei tempi di tutti i concorrenti al traguardo, ma anche delle loro posizioni a Pelizzi ed a Caltavuturo. Condutture d'acqua, linee telefoniche e telegrafiche, café, restaurants, tavoli sormontati da ombrelloni policromi che gareggiano con le bandiere e i fiori, box in muratura, solidi ed ampi, fuori del percorso ordinario; tribune persino con palchi riservati, il treno che raggiunge le tribune, le segnalazioni rapide immediate, l'arrivo di ogni concorrente segnalato da colpi di cannoncino, reticolati robusti per dividere il pubblico e tenerlo lontano dalla strada, la agile passerella di ferro che scavalca il percorso avanti alle tribune, le strisciane di traguardo sostenuto da snelli pali metallici a traliccio, ordine, disciplina, sacrificio, passione, ecco Cerda il giorno della corsa, ecco la Targa Florio!

Quale è la corsa stradale che può vantare una organizzazione simile nel mondo? Che abbia un così perfetto complesso di opere stabili?

Quale è l'autodromo che sicuramente eguagli una perfezione ed una regolarità di servizi come il duro percorso montano della Targa Florio?

Quale città grande sa dare una organizzazione sportiva automobilistica pari a quella che dànno i monti or selvaggi ed or fioriti delle Madonie?

E nell'eterna primavera siciliana, tra l'ospitalità generosa della gente di quella terra profumata, il miracolo di tenacia, di volontà, di sacrificio, di passione nell'organizzare la Targa Florio si rinnova ogni anno, instancabilmente, fervidamente, e questo miracolo ha un nome: Vincenzo Florio!

P. S. P.

540 KM. DI PERCORSO: 97 SECONDI DI DISTACCO!

Poche manifestazioni hanno avuto uno svolgimento simile a quello della XIX Targa Florio; abbiamo detto poche, ma sarebbe forse più esatto dire nessuna, poichè mai abbiamo avuto occasione di assistere ad una corsa che ha lasciato protesi fino all'ultimo gli spettatori in un'ansia che era spasimo, che era tormento, in un'ansia che faceva nervosamente tenere alla mano i cronometri, scandire secondo e secondo per vedere a chi dovesse arridere il sorriso luminoso della vittoria.

Vincenzo Florio, anima e vita di questa grande competizione internazionale, il cui nome è indissolubilmente legato alla storia e al progresso dell'automobilismo internazionale, affermava che non è affatto vero che per destare l'interesse nella folla, per appassionare il pubblico, sia necessario disporre di un circuito breve che trasformi la corsa in un rapido carosello di macchine susseguentisi e inseguentisi vicine: Egli sosteneva che le corse di velocità su circuiti brevi non fanno che ingenerare nel pubblico una confusione, perchè, nel susseguirsi rapidissimo, è difficile farsi una idea esatta delle posizioni dei corridori. Per contro i circuiti piuttosto lunghi dànno continuamente e regolarmente la percezione esatta delle posizioni dei concorrenti. Si può in questo caso temere una certa monotonia per la corsa ed è allora necessario un numeroso lotto di concorrenti onde l'ultimo parta quando il primo sta per arrivare. La possibilità di una corsa monotona viene così eliminata perchè l'intervallo di partenza fa sì che i concorrenti passino l'uno dopo l'altro distanziati di pochi minuti e così il pubblico ha sempre modo di ammirare e interessarsi ai passaggi velocissimi, senza annoiarsi nell'attesa, potendo comodamente seguire e comprendere le varie fasi della corsa.

Il pensieso di Vincenzo Florio ha trovato nella Targa Florio la conferma più evidente. Infatti ben 36 concorrenti si sono presentati allo start e poco dopo che l'ultimo della classe 1100 aveva preso il via, Chiron irrompeva già sul traguardo avendo compiuto il primo giro.

Su 36 concorrenti partiti soltanto 14 si sono classificati; una media di circa il 40 per cento.

La selezione che raggiunge quindi il 60 per cento circa, è abbastanza elevata; ma non lo sembrerà più qualora si consideri la severità della prova, che non soltanto ha una lunghezza di ben 540 chilometri, ma si svolge anche su di un tracciato quanto mai difficile