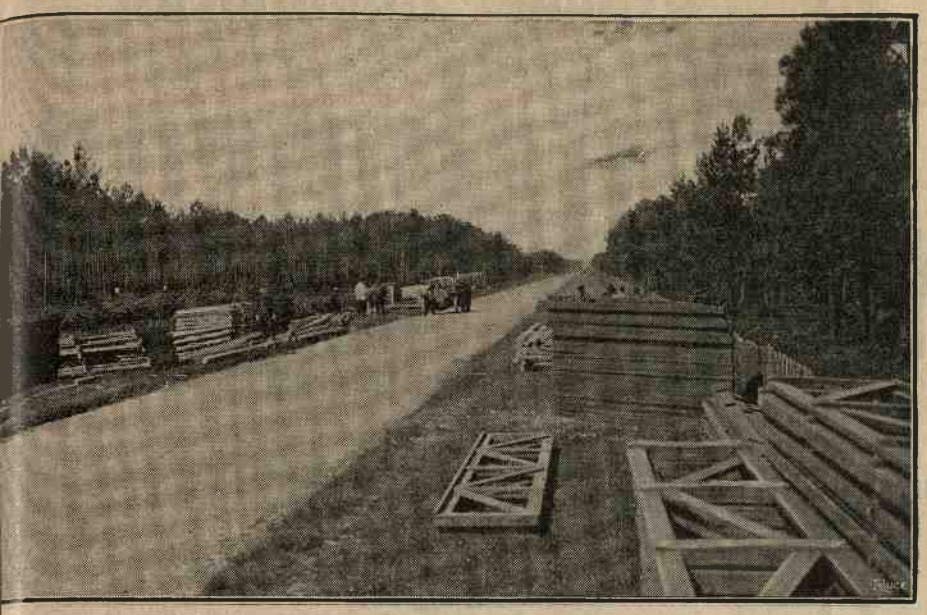
orse nel 1904 e 1905. Abbiamo la Darracq con i uoi innumerevoli successi con vetture leggere e a sua duplice vittoria della Coppa delle Ardenne della Coppa Wanderbilt nel 1905. Le tre fab-



L'erezione delle tribune presso Pont de Gennes.

riche concorrenti estere sono la *Fiat*, l'*Itala* la *Mercédès*. La prima che in Alvernia ed in America riportò la vittoria morale, la seconda che rionfò nella corsa per la Coppa Florio, e la terza he fu sempre il concorrente più temibile della Coppa Gordon Bennett.

La maggior parte dei corridori concorrenti ono dei veterani delle corse su strada.

Fra i nuovi troviamo Barillier che ha sempre uidate vetturette, Barriaux, Tavenaux, Richez, Fitz Shepharl e Civelli de Bosch, che passano alla vetturetta alla vettura.

Le caratteristiche delle 34 vetture.

In tutte le vetture riscontriamo un tipo di motore a 4 cilindri; la potenzialità è così stabilita: tala 140 HP, Fiat 135, Diétrich e Panhard 130, Bayard-Clément, Darracq, Hotchkiss e Mercédès 25, Vulpes 120, Gobron Brillié 110, Brasier e Renault 105, Grégoire 100.

Tutte le vetture sono munite di ruote di legno, ccezione fatta della Darracq e della Hotchkiss, he le hanno di metallo.

Hanno 3 velocità: Clément, Brasier, Darracq, Grégoire, Renault, Vulpes; hanno 4 velocità: Gobron Brillié, Hotchkiss, Diétrich, Panhard, Fiat, tala e Mercédès.

Hanno la trasmissione a cardano le vetture: Clément, Darracq, Hotchkiss, Panhard, Renault, tala, Mercédès; hanno la trasmissione a catena: Brasier, Gobron, Grégoire, Diétrich, Vulpes e Fiat. Il peso di ciascuna vettura è il seguente: Clément kg. 1000, Brasier 1000, Darracq 860, Gobron 1000, Grégoire 9000, Hotchkiss 1000, Diétrich 1005, Panhard 1005, Renault 985, Vulpes 1000, Fiat 995, Itala 1000, Mercédès 990.

Come e dove si svolgerà la corsa.

La Sarthe è la regione scelta dall'Automobile Club di Francia per essere teatro della nuova grande corsa internazionale che va a rimpiazzare la Coppa Gordon-Bennett.

Questa corsa sarà disputata in due giorni (26 27 giugno). Alla fine del primo giorno le vetture saranno riunite in un parco chiuso, e nessuna riparazione potrà farsi fino a corsa ripresa.

Il circuito della Sarthe ha la forma di un triangolo i cui lati hanno una lunghezza quasi uguale. Esso tocca i tre punti: La Ferté-Bernard, La Fourche e Saint-Calais.

La misura totale del circuito è di km. 103 e metri 180. Ciascun giorno il circuito dovrà essere percorso dai concorrenti 6 volte, cioè complessivamente nei due giorni si percorreranno chilometri 1238 e m. 160.

Il profilo della strada nazionale numero 23 è accidentato dal La Ferté-Bernard a Connerré. Dal punto situato a dritta di Pont-de-Gennes fino a La Fourche, è un piano ininterrotto nel quale si troverà il punto di partenza e di arrivo, al punto indicante: *tribune*.

Il profilo della strada nazionale numero 157 presenta dei leggeri declivii da La Fourche ad Ardenay; movimentato da Ardenay a Bouloire e fortemente accidentato da Bouloire a Saint-Calais.

Il profilo della strada dipartimentale num. 6 è fortemente accidentato tra Saint-Calais e la Ferté-Bernard.

In tutto il suo complesso il circuito ha 90 chilometri di linee dritte e un numero piccolissimo di curve.

Fra quest'ultime quella che si presenta più pericolosa è quella della Fourche, dove la strada venne rialzata e costrutta una specie di pista in cemento.

La partenza e l'arrivo avranno luogo sul lato della nazionale 23, sul rettilineo da Saint-Mars-la-Brière fino alla curva situata a quattro chilometri prima di Connerré, di fronte, e a 800 metri dalla stazione di Pont-de-Gennes-Montfort.

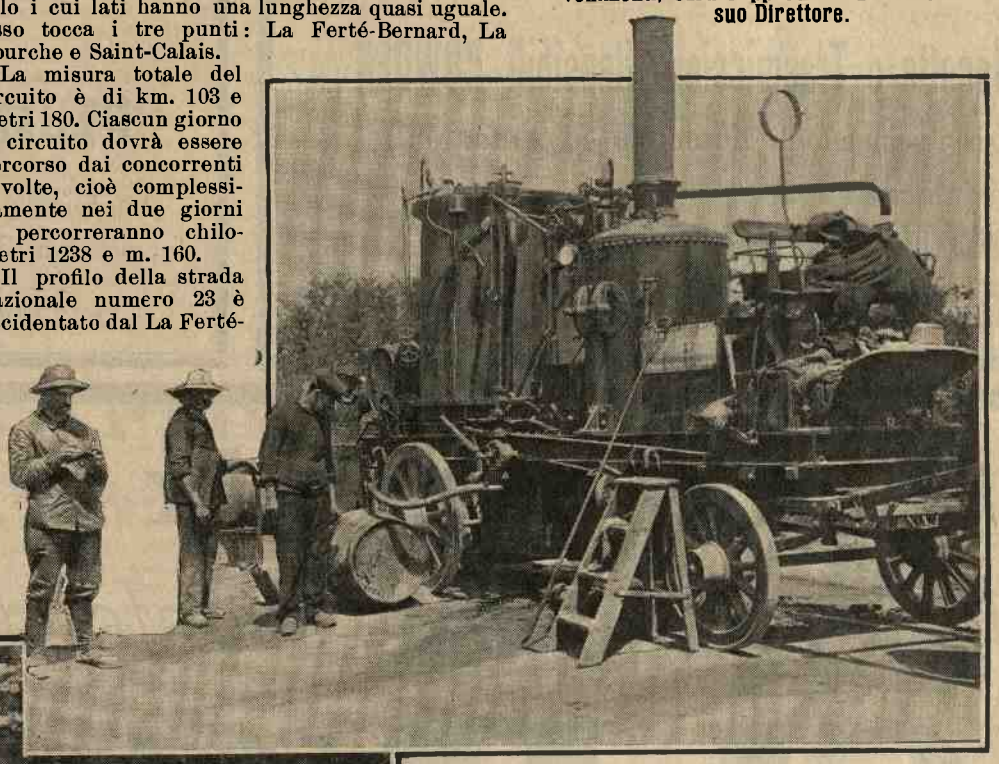
Soppressi i treni speciali da Torino a Le Mans, gli italiani che vorranno assistere alla partenza della corsa dovranno portarsi in ferrovia da Torino a Parigi.

Da Parigi con treni speciali andranno a Le Mans e, meglio ancora, fino alla stazione di Pont-de-Gennes, la quale dista 800 metri dal punto della partenza della corsa.

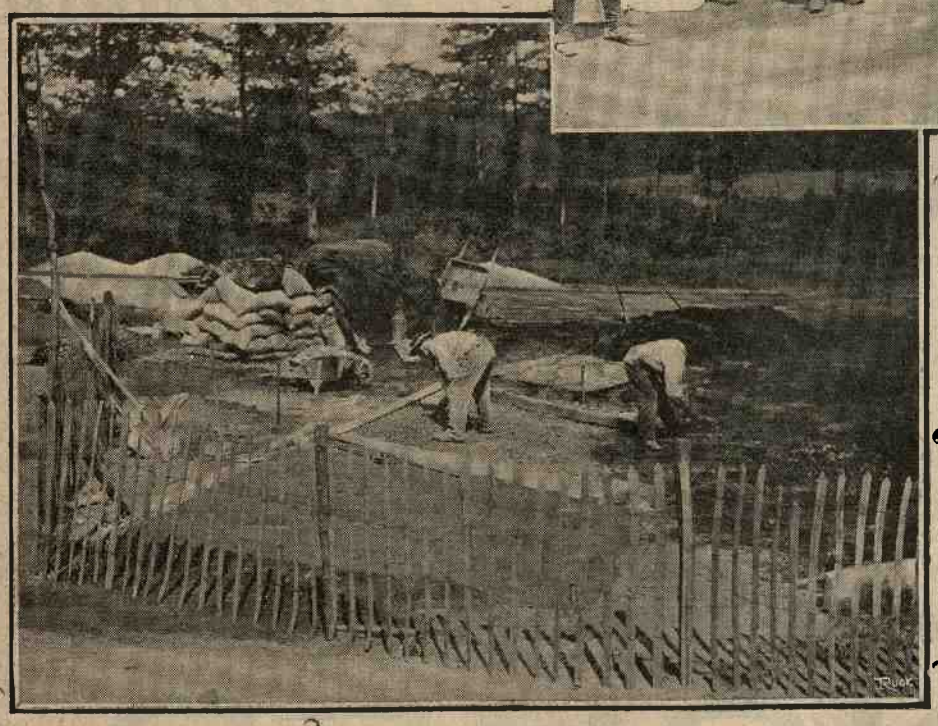
Per l'occasione le ferrovie dell'Ovest hanno stabilito un biglietto di andata-ritorno da Parigi a Pont-de-Gennes ai seguenti prezzi: 2ª classe L. 12, 3ª classe L. 9.

V. G.

La « Stampa Sportiva », come in tutti i grandi avvenimenti, sarà rappresentata al « Grand Prix » dal suo Direttore.



La preparazione della strada (goudronnage).



La costruzione della curva in cemento presso la Fourche.

Le grandi prove turistiche

La Coppa Herkomer

Come si svolse la corsa. - I risultati finali.

Col banchetto ufficiale tenutosi all'*Hôtel delle quattro stagioni* a Monaco, ha preso fine la grande prova turistica per la Coppa Herkomer, svoltasi sul circuito Francoforte-Monaco-Linz-Vienna-Klagenfurt-Innsbruck-Monaco, un totale di circa 2500 chilometri di strade in massima parte buone, ma cosparse di ripide salite.

La Coppa offerta dal prof. Hubert Herkomer doveva dare luogo ad una prova turistica, il cui scopo principale era quello di mettere alla prova le vetture di grande turismo, specialmente sotto il punto di vista della loro resistenza, della loro regolarità di marcia, del loro *comfort*, della loro velocità. Non era dunque questione di consumo, nè di prezzo dello *châssis*, nè di potenzialità di motore. Era, come si vede, una prova riservata specialmente ai *gentlemen-chauffeurs*, e così se noi escludiamo Sorel, il brillante trionfatore della Coppa dei Pirenei, Hyéronimus e qualche altro ancora, troviamo in gara

VETTURE Züst
Rappresentanti esclusivi
Torino - Società Anonima Frera - Milano

VETTURETTE Frera Zédèl Knap
Torino - Società Anonima Frera - Milano

OMNIBUS CAMIONS S.A.F.
Torino - Società Anonima Frera - Milano