



Imponente come il solito è riuscito lo stand dell'Italia, dove durante tutta l'Esposizione accorse l'intenditore da ogni parte del mondo per concludervi importanti contratti. (Fot. Branger - Parigi).

Pietro (campione sanremese), in 37'30"; 4. Jacona Vincenzo, in 38'; 5. Cicognani Michele, in 39'; 6. Liberato Giovanni, in 39'15".

La corsa, anche dal punto di vista sportivo, riuscì assai interessante, tanto più se si considera che il terreno disuguale era stato bagnato dalla pioggia caduta nella mattinata.

La manifestazione svoltasi domenica per cura della benemerita Società *Post Resurgo Libertas* di Milano ha avuto una buona organizzazione seria e degna della Società banditrice.

Nella gara del *Cross-country* Lombardo arrivarono: 1. Chiappa Dante dello *Sport Club Milano*, in minuti 18; 2. a mano Meraviglia Emilio, dell'*Unione Atletica Legnanese*; 3. Bettè Carlo a 50 metri, della *Post Resurgo Libertas*; 4. Bardone Alfredo, della *Minerva*; 5. Calderari, idem; 6. Reoli Santino dello *Sport Pedestre Milano*; 7. Motta Giulio, della *Minerva*; 8. Ghiringhelli, idem; 9. Rusconi Arnaldo, della *Voluntas*; 10. Busato Gastone, di Monza.

Il *Cross-country* Comasco sortì questo esito: 1. Casartelli, *Circolo Vittoria*, in 43'; 2. Luisetti Cosimo; 3. Albonico Luigi; 4. Perego Romeo; 5. C. V.; 6. Pusterla Luigi; 7. Gagliardi; 8. Ginerio Luisetti; 9. Lucini Arcangelo; 10. Verga Battista.

La finale della gara per il premio *Virtus* (metri 150), disputata domenica scorsa a Roma, è stata vinta da Lunghi di Genova; 2° Andreoli; 3° Monarchi. Lo stesso ordine si ebbe nella corsa degli 800 metri.

Lunghi vinse pure la corsa delle tre miglia; 2° Pagliani; 3° Andreoli.

La gara podistica del giro di Albaro ha sortito l'esito seguente:

Prima categoria: 1° Amato, dello *Sport Pedestre Genova*; 2° Rota Enrico, dell'*Andrea Doria*; 3° Benvenuto Luigi, dell'*Ardita Juventus*.

Seconda categoria: 1° Canepa Costantino, dello *Sport Pedestre Genova*; 2° Gagliardi Attilio, del *Circolo San Giacomo*; 3° Orsolino Tullio, dello *Sport Pedestre Genova*.

IL IX SALON DELL'AUTOMOBILE DI PARIGI

L'opinione di un tecnico francese

Il valoroso pubblicista parigino G. Faroux, del quale tutti debbono riconoscere la competenza di giudizio in materia automobilistica, ha detto in facile forma le impressioni generali che il *Salon* di quest'anno gli ha dato, e le ha dette in un articolo, dal quale noi stralciamo i punti che ci sembrano più interessanti per i lettori. Scrive il collega francese:

« Per quanto sia difficile di portare un giudizio sopra una Esposizione così colossale come quella che si ammira al *Grand Palais*, specialmente se

la prima visita fu troppo rapida e sommaria, alcune constatazioni s'impongono invincibilmente allo spirito.

« Oggi non ho altra intenzione che di riordinarle.

« Il modo in cui questo *Salon* è stato concepito fa veramente onore ai suoi organizzatori. Salite a sera al primo piano e guardate. Indicibile incantesimo degli occhi questa orgia di luce, suggestioni possenti e profonde queste, provocate dalla moltitudine irrequieta e silenziosa.

« Allorquando io cerco di spiegare le ragioni dell'onnipotente molla dell'industria automobilistica in Francia, io penso che è d'uopo tener conto di questa annuale fantasmagoria, sorgente di una straordinaria corrente di favore. Bisogna felicitare senza riserve coloro che hanno concepito la bellissima idea e l'hanno realizzata.

« Non attendetevi che io segnali alcune particolarità, alcune innovazioni, alcuni perfezionamenti veramente felici. Prima di inoltrarci nei particolari è d'uopo aver tutto veduto, e veduto minutamente.

« Una prima visita mi consente soltanto di pensare che noi avremo occasione di ammirare una volta di più la meravigliosa iniziativa dei costruttori. Dirò quindi dei tratti generali della Mostra.

« Anzitutto progresso enorme, progresso incredibile. Dal 1905 al 1906 il trapasso è stato più possente che dal 1903 al 1905: si è fatto di più nel corso di un anno che non nei due precedenti. Cerchiamo di abbozzare a grandi tratti il quadro di questa progressione.

« In primo luogo sparizione quasi completa di quello che eufemisticamente si chiama « l'acciaio colato », e diminuzione sensibilissima di acciai speciali. Questi hanno del buono, ma non bisogna mica « cucinarli in tutte le salse ».

« Un fatto per cui conviene lodare i costruttori senza riserve è la cura che ebbero di aumentare l'accessibilità di tutti gli organi della macchina: simultaneamente e per conseguenza felice di simile tendenza, l'aspetto generale è più semplice: i « comandi » si sono unificati e si è così perve-

nuti ad assicurare l'automaticità di quasi tutte le singole funzioni del congegno. Nessun *chauffeur* potrà lagnarsene e non è soltanto il caso che dei *châssis* più semplici e più accessibili anche più reputati.

« Si è enormemente lavorato attorno alla questione della carburazione e non sarò io certo che rimpiangerò il regolatore, ormai del tutto bandito da un numero imponente di *châssis*. Il cambio di velocità, che ha provocato tanto lavoro, sembra avere incontestabilmente raggiunto la perfezione compatibile col suo principio attuale; nello stesso tempo noi assistiamo alle prove di ingegnose invenzioni prodotte dal desiderio di avere la terza e quarta velocità a presa diretta. La questione dei cardani non sembra risolta se ci si contenta d'un esame superficiale; ma se voi suddividete i *châssis* esposti in due categorie: fino a 24 cavalli e più di 24 cavalli, si può facilmente fare la seguente constatazione: fino a 24 cavalli otto vetture su dieci sono a cardani longitudinali; in più di 24 cavalli otto vetture su dieci sono a catene. tutto ciò è conforme alla logica. Si è considerevolmente studiata la questione dei freni e, all'infuori di quelli puramente meccanici, segnaliamo tutto un ordine di ricerche interessanti verso il freno per mezzo del motore.

« Come c'era da aspettarsi, il *Salon* di quest'anno ha veduto una vera fioritura di 6 cilindri: Bollé, Darracq, Brasier, Hotchkiss, Berliet, Mora, Gindiatore, Rossel, La Buire, Bolide, Vinot-Degnand e Gnome, in Francia; Fiat, Itala, Standard, Spa, San Giorgio, Marchand, in Italia; Napier, Argill, in Inghilterra, Minerva e Germain in Belgio; Mercédès in Germania, ce ne presentano di quelli la cui esecuzione è quasi perfetta, suscitando un grande interesse fra i visitatori.

« Bisogna tuttavia riconoscere che molti fra i vecchi praticanti dell'automobilismo dimostrano una certa diffidenza di fronte ai 6 cilindri.

« Noi abbiamo dunque sostanzialmente di che essere soddisfatti di questa nuova prova di vitalità che l'industria automobilistica ha dato.

« Devo pure riconoscere che, lungi dal diminuire la potenza media dei *châssis* esposti aumentata per contro non mi affretterò a trarne conclusioni poiché esse potrebbero essere manifestamente errate. Il desiderio che i costruttori lancino di esporre *châssis* possenti deriva da un sen-



Lo stand della Junior, altra importante fabbrica che onora l'industria torinese e che all'Esposizione di Parigi ha concluso forti vendite. (Fot. Branger - Parigi)

Auto Garage Frera

MILANO

Piazza S. Giovanni in Conca
(Viciniissimo a Piazza del Duomo)

Completo rifornimento GOMME - PEZZI DI RICAMBIO - ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA, ecc.

Aperto tutta la notte - Telefono 61-19 - Società Anonima Frera - Garages in Torino e Firenze