

Ricordi del recente viaggio in Inghilterra dell'Imperatore Guglielmo. - Il Kaiser a caccia dal duca di Connaught. (Fot. Brocherel - Aosta),

quest'ultima con due vetture, le altre con tre. I guidatori sinora noti ufficialmente della Mercedes saranno Willy Poegge e Salzer; il terzo sarà il bar. De Caters, se accetta, o Lautenschlager, l'antico meccanico di Salzer, o infine Burton, che ha già sostituito onorevolmente Jenatzy nel *Grand Prix* 1906, al circuito della Sarthe. Le vetture della Benz, che ha corso nel 1907 onorevolmente, avranno al volante Hémy, Hanriot e l'ing. Erle, quest'ultimo poco noto come guidatore. Le Opel avranno i guidatori Fritz Opel e Joerens. Delle macchine tedesche si sa che la Benz e la Mercedes avranno rispettivamente dei 4 cilindri di 155x175, e 155x170 entrambe con trasmissione a catena.

Il campo belga sarà formato dalla Pipe, in continuo progresso, dalla German e forse dalla Minerva. La German ha designato come conduttori delle sue vetture D-grais, Roch-Brault e Perpère. Primo guidatore della Pipe sarà certamente Hautvast: gli altri due non si conoscono ancora.

Infine, restano l'Inghilterra e l'America: la prima rappresentata dall'Ariel e dalla Crossley (la Napier difficilmente correrà il *Grand Prix*), l'America rappresentata da Christie.

nuzzano la loro lavorazione in cento tipi di biciclette, la BGB. non brancola più nell'ignoto, non cerca più troppi modelli; essa ha un tipo unico di velocipede, un tipo unico di motocicletta.

In questo modo soltanto si spiega la perfezione delle sue macchine, ed il numero delle sue primarie vittorie. Infatti la sua motocicletta 3/2 HP con magnete e forcella elastica, dopo aver guadagnato il campionato italiano, consumo, km. 34.900 con 1/2 litro di benzina, fu ancora prima nei campionati italiani 1906-1907 per macchine da turismo. e s'appropriò ancora il record italiano del km. con 92 km. all'ora di velocità.

E si spiega altresì come più nessuno dei più grandi corridori italiani, come i Monasterolo, i Rigat, i Fontana, i Rava, abbiano osato di accettare la sfida del campione italiano, che metteva a loro disposizione la medaglia di campionato italiano 1906, in seguito alla mancata effettuazione dei campionati italiani, promessi dal Moto-Club Italiano.

Le vittorie della sua bicicletta non si contano. Chi non si stupì della straordinaria performance di Chiodi sulla strada del Moncenisio, su 23 km. di durissima salita?

E il campionato torinese, vinto da Durando, e il campionato piemontese, pure da Durando primo dei dilettanti; e la corsa a squadre Torino-Asti-Torino, vinta dalla squadra della BGB.

Sappiamo che la casa Bianco, Golzio e Borgo per ricompensare in proporzione dei loro meriti i suoi fedeli corridori, bandisce per il 1908 un Gran Premio, riservato ai corridori affigliati all'U. V. I. che durante l'anno 1908 acquistarono una bicicletta BGB., e non corsero con altre macchine, coi seguenti premi:

- 1° una motocicletta da turismo BGB.;
- 2° una bicicletta BGB.;
- 3° una serie BGB., completa con ruote;
- 4° una serie BGB.;
- 5° un paio ruote BGB.;
- 6° un paio di pneumatici;
- 7° un manubrio girevole BGB.

Tale corsa si svolgerà su un percorso di circa 100 km. e a tutti gli arrivati in tempo massimo sarà assegnata un'artistica targa argento, conio speciale BGB.

Inoltre il signor Borgo offre una grande Coppa artistica, da disputarsi in fin d'anno tra i suoi clienti. Tale Coppa, che sarà esposta nelle vetrine della gioielleria fratelli Lesca, in via Roma, sarà proprietà del vincitore.

Fortunati adunque i clienti della Bianco-Golzio-Borgo.

L'abbonamento alla

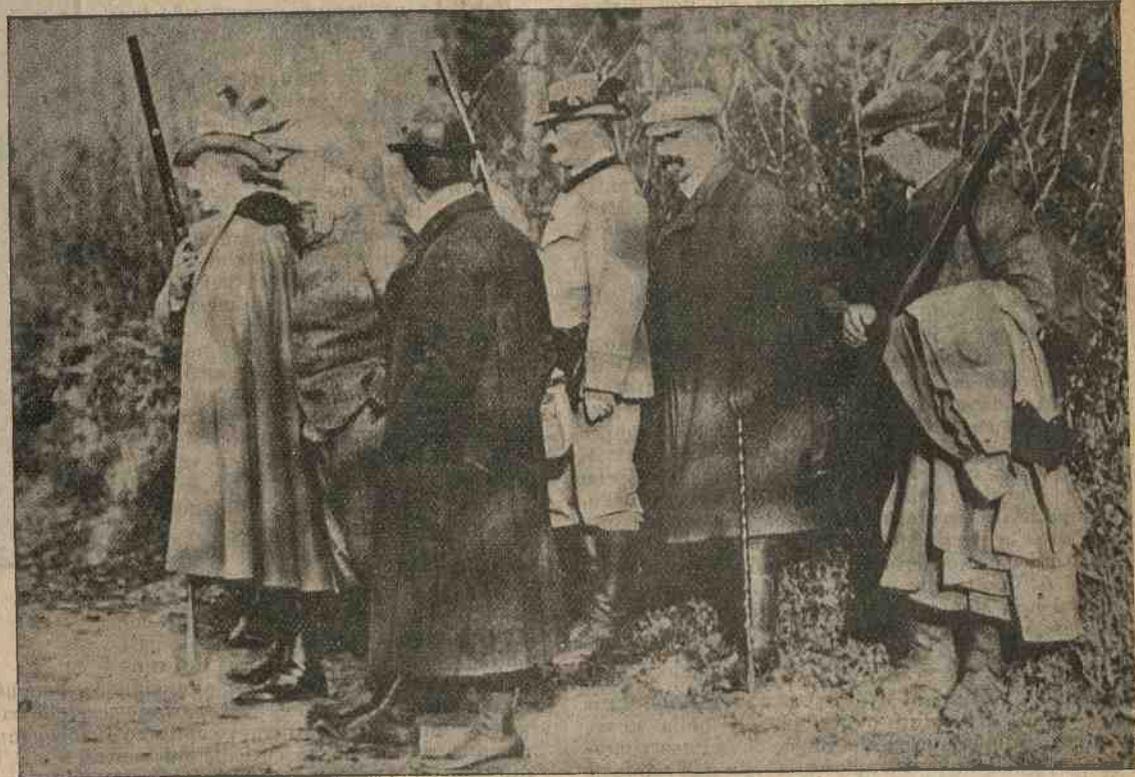
Stampa Sportiva

costa L. 5.

Nel mondo commerciale sportivo

La Ditta Bianco, Golzio e Borgo di Torino.

Chi non la conosce? Bianco, il rinomato costruttore di velocipedi, ex-socio del Della-Ferrera; Borgo, l'insuperabile costruttore di motociclette, trionfatrici di tutte le corse, si sono uniti con Golzio in una sola ditta: Bianco, Golzio e Borgo, Fabbrica velocipedi, motociclette e serie di costruzioni. In un momento che poche fabbriche serie si occupano della motocicletta, o ritornano di cinque anni indietro con tipi di motocicletta leggera, che poi si ferma alla prima salita, o smi-



Il Kaiser a caccia dal duca di Connaught. - Nella foresta.

(Fot. Brocherel - Aosta).

suoi guidatori; ma parteciperà sicuramente alla prova con tre macchine.

Nel campo francese avremo: le Panhard-Levassor, le Brasier, Bayard-Clément, Lorraine-Diétrich, Renault, Motobloc, Charron, Breguet. Partenti dubbi sarebbero Mors e Portos. L'équipe della Panhard non è ancora ufficialmente formata; ma forse vi parteciperanno Heath e Teste. Questa ditta ha preparato tre vetture interamente nuove, a 4 cilindri di 175 di corsa, accensione ad alta tensione, trasmissione a cardano e 4 cambi di velocità. La Brasier si prepara attivamente e in segreto, perché non sono ancora noti i particolari delle sue macchine in costruzione: si sa invece che la sua équipe sarà formidabile, formata dal Théry, il famoso guidatore francese che dopo i grandi successi aveva deciso di non più correre, Baras e Bablot. La Bayard-Clément ha studiato per la sua corsa tre tipi di motore a 4 cilindri: un 155x115; 155x175 e un 155x185. Il tipo 155x175, quello che sarà adottato da quasi tutti i concorrenti, sarà forse il prescelto; e si spera che potrà superare la forza di 180 cavalli. La Bayard si è preoccupata soprattutto del rendimento. La trasmissione delle macchine sarà a cardano. In quanto ai guidatori il contratto non potrà conoscersi prima del gennaio; ma si parla già del Garcet, di Rigal e di Leblon.

Le vetture Lorraine-Diétrich, che saranno guidate come lo scorso anno da Duray, Rougier e Gabriel, cioè dall'équipe forse più omogenea che abbiano le Ditte francesi, sono rimaste fedeli alla trasmissione a catena. I motori saranno a 4 cilindri di 155x172, di un modello semplice e accessibile. Le vetture saranno munite di due prese dirette. Le Renault, formidabili concorrenti in tutte le grandi prove, non si prestano ancora alle indiscrezioni, né anche dei giornalisti francesi. I pochi particolari dati dall'Auto su queste vetture sono così malsicuri, che non vale la pena di riferirli. Invece per i guidatori si sa che uno solo del 1907 resterà: il Szisz, e a lui si aggiungeranno l'eccellente Caillois e Dimitri, l'antico meccanico di Szisz. Le Motobloc, che debuttarono a Dieppe, avranno trasmissione a catena e adoteranno la corsa di 170 millimetri. Saranno guidate da Pierron e Courtade. Il terzo guidatore non è ancora scelto.

Le officine Charron presenteranno una o due vetture, ma non ancora sono designati i conduttori. Anche le Breguet metteranno in linea una o due vetture, a sei cilindri. E' da notare che l'alesaggio massimo per sei cilindri non è ancora fissato e però converrà attendere la prossima pubblicazione del regolamento del *Grand Prix*. Notevoli, nel campo francese, le astensioni della Gobron e della Hotchkiss. La Germania sarà rappresentata al *Grand Prix* dalla Mercedes, dalla Benz e dalla Opel,



FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

G. DAMIANI & C. TORINO

VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49