

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo  
Giochi Sportivi - Varietà

YON

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta).

## ABBONAMENTI

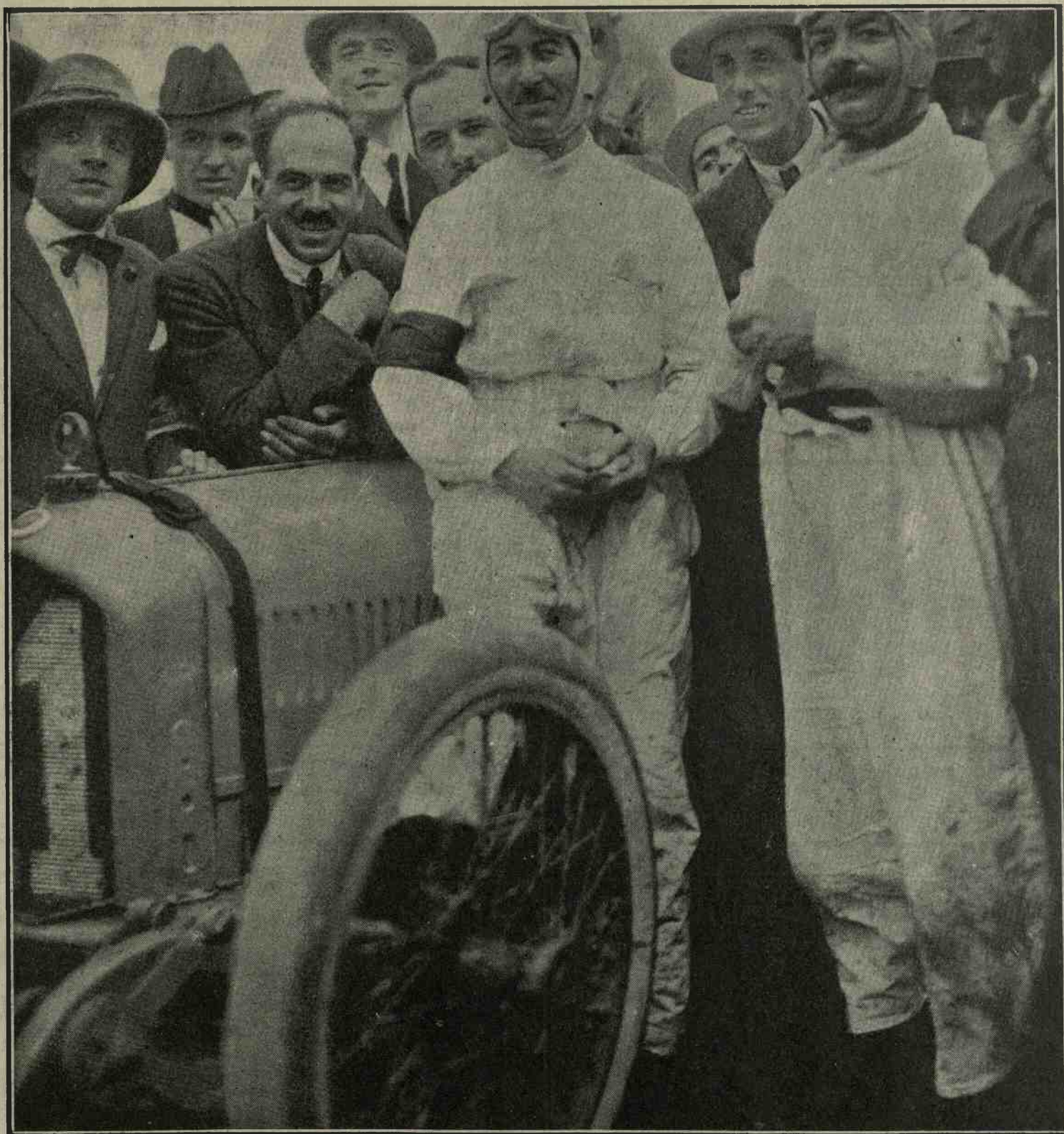
	ITALIA	ESTERO
Anno	L. 15	L. 30
Semestre	8	16

Direttore: GUSTAVO VERONA

## PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina	L. 350	Un quarto di pagina	L. 100
Mezza pagina	L. 190	Un ottavo di pagina	L. 60

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO



IL GRAND PRIX AUTOMOBILISTICO DI BRESCIA  
**GOUX, il vincitore (Ballot-Pirelli), appena sceso di macchina**

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

(Clichés eseguiti dalla Ditta Alberto Berra - Corso Valdocco, 15 - Torino).

IL GRAND PRIX DI BRESCIA

# La prova ed i suoi risultati

BRESCIA, 4 sera.

minuto tutti i presenti ed anche gli assenti possono conoscere le fasi della lotta.

La grande giornata del Grand Prix ha avuto quel successo che meritava l'iniziativa dei bresciani, successo non immaginato in rapporto all'affluenza del pubblico. Non farò qui la cronaca dettagliata della vigilia, non ricorderò tutte le peripezie del viaggio mattutino da Brescia al Circuito, non mi soffermerò a descrivere l'assalto degli spettatori ai più buoni posti nelle tribune e nei parterres, i parchi degli automobili improvvisati tutto attorno alla pista, il camping, il servizio d'ordine, poichè le cronache telegrafiche dei grandi quotidiani hanno diffusamente riferito.

Lavorano le lancette dei cronometri; e sui grandi quadri segnalatori appaiono successivamente dei numeri. Sono cifre brevi ma che dicono tutto, che provocano l'applauso più frenetico e che si apprendono qualche volta anche in silenzio. Le stesse cifre, le stesse impressioni contemporaneamente sono comunicate in tutto il mondo col più perfetto servizio telefonico e telegrafico che funziona di fianco alle cabine dei cronometristi ed ed alla tribuna della stampa.

Ma pure una mia impressione, o lettori, vi debbo fare conoscere, ed eccomi brevemente. L'arvenimento è riuscito dei maggiori finora registrati nel mondo. Favorito dal tempo ha richiamato centinaia di migliaia di persone le più delle quali a mezzo di automobili e camions hanno raggiunto Brescia provenienti dall'estero e dalle più lontane regioni della Patria. Indimenticabile il momento della sfilata. Sulla pista meravigliosa dinanzi alle tribune gremite, mentre in alto rombavano i motori degli aeroplani, sfilavano piccole e grosse vetture di ogni marca, di ogni forza, di ogni tipo, di ogni colore, guidate dai noti campioni del volante e da ardite automobiliste, e sfilavano fra l'applauso generale dinanzi al Sovrano d'Italia, dinanzi alla statua della Vittoria eretta di fronte al palco reale.

L'arvenimento ha interessato tutti, anche i più retrogradi reporters. Ed i fotografi, i cinematografisti si contavano a centinaia. Tutto meditava di essere ricordato e ritratto per trasmetterlo agli assenti come oggi la Stampa Sportiva offre ai suoi numerosi lettori. E mentre tutto si svolge fra il più rigoroso ordine e controllo, mentre le autorità ossequiano il Sovrano, mentre la folla plaude, mentre le macchine volano in cielo ed in terra, un uomo richiama sopra tutti la mia attenzione.

Il comm. Arturo Mercanti, indossante una combiense che lo fa scambiare per un meccanico, sia solo e pensoso dinanzi alla cabina del Commissario Generale, guardando e sentendo. Lo avvicino e gli dico: Spettacolo meraviglioso! E' detto tutto.

Era quello il segno dell'apertura ufficiale della grande settimana motoristica. Pochi minuti dopo, fra l'attenzione più viva del pubblico si inizia la battaglia sportiva per il Grand Prix. Minuto per

L'uomo che fu il creatore e l'artefice di tutto quanto appare al nostro occhio ha un piccolo sorriso. E' il suo compiacimento che traspare dall'animo suo. Ma il Mercanti è là fiducioso fino alla fine del successo dell'opera sua e dei suoi degni collaboratori. Il tempo è anche dalla sua



*Cosìte!*

**PASTIGLIA SIA**  
CONTRO LA TOSSE

*L. 4,40 la scatola in tutte le Farmacie*

STABILIMENTI FARMACEUTICI SIA  
*Corso Orbassano 114  
Corona*

# MICHELIN

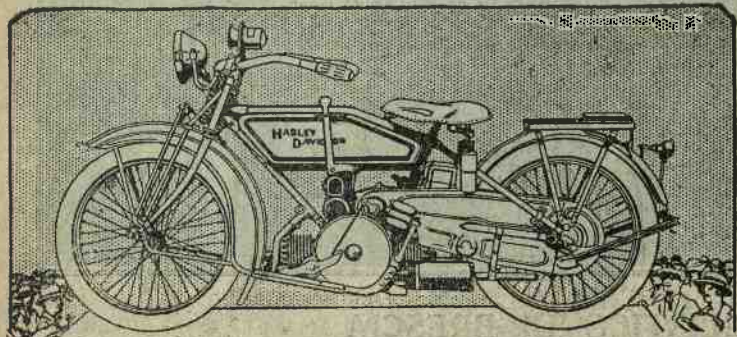


## PNEUMATICI PER BICICLETTA

COPERTURA a cerchi flessibili . . . . . L. 83 -  
COPERTURA a talloni . . . . . 6 -  
CAMERA D'ARIA munita di valvola, racchiusa in apposita scatola . . . 14 -

Richiedere i Pneumatici per Bicicletta **MICHELIN** a tutti i principali Negozianti di articoli per Velocipedi

## MOTOCICLI HARLEY-DAVIDSON



Modello 3-5 HP a due cilindri orizzontali, con completo equipaggiamento elettrico - (Gomme GOOD-YEAR)

Agenzia Generale Italiana: ORLANDI LANDUCCI & LUPORI - LUCCA

## G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour

Telef. interc. 34-83 - Teleg. BOERO-ARMI - Torino

Grande deposito armi da fuoco di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Casa di fiducia.

parte. Una vera bufera di pioggia e vento si scatenava verso sera su tutta la zona del Circuito, ma nelle ore più intense della battaglia splende il sole che dà all'ambiente allegria e colore.

Brescia ha voluto ed è riuscita; i suoi cittadini hanno la soddisfazione di avere ospitato tutte le maggiori personalità politiche, sportive, industriali, artistiche d'Italia, i suoi organizzatori l'orgoglio di avere per primi dopo la guerra preparato il più bel circuito del mondo.

Con questa convinzione mi dispongo a seguire le fasi della lotta. Due case, due nazioni, sei uomini e sei macchine sono in lizza; assistiamo ad un vero duello sportivo fra francesi ed italiani, fra la casa Ballot e la Fiat. La velocità appare fantastica; le macchine passano dinanzi ai nostri occhi come dei bolide.

Al 2° giro Wagner si arresta e cambia ruota; al terzo Di Palma si ferma per sostituire una valvola.

La lotta tra uomini e macchine fiammeggia, fra piloti e vetture, si fa sempre più sentita. La follia della velocità ha steso le sue ali su uomini e motori, e le macchine folgorano sulla strada. Bordino che finora ha marciato in modo clamoroso in testa seguito da Goux e Chassagne, Wagner, Di Palma, Sivocci, ha cronometrato fino al settimo giro raggiungendo i 49'15" 1/5, per Goux 50'21" 4/5, per Chassagne 50'39", per Wagner 51'26", per Di Palma 54'48", per Sivocci 56'11". Si inizia così l'ottavo giro che sarà il più veloce di tutta la gara, e che, per merito del valoroso Bordino e Fiat, segna un tempo intermedio di 6'54" 1/5, facendo crollare il vecchio record mondiale su strada, e raggiungendo la spaventosa velocità di km. 150,362 all'ora.

Wagner al 7° giro si ferma per cambiare una ruota posteriore e la stessa cosa fa al 12° giro.

La battaglia del primo posto è ora circoscritta al binomio Bordino-Goux. Il primo marcia con una velocità spaventosa, e il secondo con una impressionante progressività. Il cronometro all'ottavo giro segna un vantaggio per Bordino di un minuto che manterrà per vari giri.

Mentre tutti gli occhi degli spettatori sono rivolti specialmente a questi due uomini, mentre i cuori degli italiani palpitano per la probabile vittoria di Bordino la "guigne" prende a perseguire il simpatico campione torinese.

Ormai pochi secondi lo separano dal suo immediato avversario Goux, e la lotta è tragica di interesse.

Purtroppo la sfortuna sembra voglia accanirsi contro i valorosi piloti italiani poiché immediatamente, al giro susseguente, Bordino rompe la gomma ed è obbligato ad arrivare piano al posto di rifornimento, permettendo così a Goux di passare in testa. Non si può certo descrivere lo stato d'animo dell'immenso pubblico che vede il suo beniamino immolato alla dea fortuna. Ma Bordino invece è calmo perchè sa quale energia e quale volontà sia la propria. Appena la gomma

è pronta, riparte come un lampo. Il superbo campione italiano inizia brillantemente la ripresa della corsa. Lo vediamo internarsi nella curva di Montichiari inseguito da Chassagne. Poco dopo si eleva un clamore del pubblico che segna il rettilineo verso Montichiari. Bordino procede al passo, una grave disgrazia gli è successa, e non può più procedere per la rottura della pompa lubrificante. Scompare con questa auto l'interesse maggiore che si provava.

Wagner rappresenta l'unica speranza del pubblico, che però ormai quasi non spera più. Ancora un giro ed anche Sivocci scompare dalla corsa. Di Palma lo segue.

La corsa va perdendo di interesse; i francesi non sfornano; Wagner fa quello che può ed alla fine della gara la classifica risulta la seguente:

1. N. 11, Ballot (Goux), in ore 3,35'9", alla media di km. 144,736 («record» del mondo);
2. N. 8, Ballot (Chassagne), in ore 3,40'52", alla media di km. 140,990 («record» del mondo);
3. N. 2, Fiat (Wagner), in ore 3,45'33", alla media di km. 138,062 («record» del mondo).

I concorrenti seguenti hanno abbandonato:

- N. 4, Fiat (Bordino) al 16. giro;
  - N. 10, Fiat (Sivocci), al 18. giro;
  - N. 4, Ballot (Di Palma), al 21. giro.
- Il miglior tempo è stato raggiunto dal n. 6 Fiat (Bordino), al 12. giro in 6'54" 1/5, alla media di km. 150,362 (record del mondo).

Tutti i records sono stati battuti in questa corsa dai tre arrivati che hanno compiuto il percorso.

A bordo della splendida Fiat 510, che sotto l'abile guida di quel vero gentiluomo che risponde al nome del cav. Giovanni Farina ci ha portati da Torino a Brescia, ci avviamo verso Montichiari. Il Circuito è stato riaperto e sulla magnifica pista sorpassando i 90 all'ora corre l'automobile del cav. Farina. Riuscendo su quella pista cilindrata alla perfezione dove la ditta dei cav. Ernesto Reinack ha eliminato la polvere, ripenso agli attori ufficiali di un'ora addietro e medito un momento sul risultato finale. A tutta prima esso dice: vittoria francese: sconfitta italiana. Ce lo indica il gagliardetto bleu che è stato innalzato sulla cabina dei cronometristi. E da uomini sportivi anche a malincuore come italiani ne prendiamo atto. Nella gara sportiva vince il più forte, il più perfetto. Hanno questa volta dopo tante sconfitte vinto i francesi. Inchiniamoci pure.

Il Grand Prix di Francia, svoltosi ultimamente a Le Mans sul Circuito della Sarthe, si ridusse ad un duello Franco-Americano finito con la vittoria di Murphy su Duesenberg. Oggi le stesse macchine, che, pur soccombenti in Francia, si dimostrarono ottime e veloci, sono state messe di fronte alla vecchia Fiat, che, dopo le vittorie e i trionfi di Lancia e Nazzaro, ritorna alle gare, con uomini più modesti di quelli di una volta, ma parimenti decisa di riaffermarsi come per il passato.

Come dire diversamente? I dirigenti della Fiat, pregati dai bresciani, hanno aderito. Diversamente il Grand Prix non si sarebbe effettuato. Con l'adesione hanno provveduto a creare una macchina del tutto nuova, mentre i francesi non hanno che intensificato la loro preparazione a base di severo allenamento, così, mentre la prova d'oggi poteva rappresentare per la Ballot una serata di gala, per la Fiat voleva dire una prova generale. E nella prova ufficiale il risultato fu più che soddisfacente. Quando si pensi che lo Fiat di Bordino ha battuto tutti i records mondiali della velocità su strada ed anche quelli raggiunti sulla famosa pista di Indianapolis, quando si mediti un momento sul tempo impiegato dal Bordino a compiere il giro che ha segnato la fantastica velocità di km. 150,362, si deve considerare che la macchina Fiat passando sul rettilineo ha raggiunto certo, anche per pochi secondi, una velocità che si aggira sui 180 km. all'ora.

Quando si pensi che la Fiat ha creato per Brescia una macchina nuova di cilindrata uguale a quella di Ballot ma differente in tutto il resto e alle stesse altre vetture Fiat, alla Ballot ed altre macchine italiane e straniere; quando in questa creazione nuova (8 cilindri in linea, 65 alesaggio per 112 di corsa) i tecnici della grande industria italiana sono riusciti ad ottenere dal motore 4200 giri e con questo motore sono riusciti a fare raggiungere alla vettura quella velocità che mai fu ottenuta da macchine di cilindrata assai maggiore, dobbiamo riconoscere che se modificata potrà essere la carrozzeria, certo il motore nuovo della Fiat costituisce una nuova conquista della tecnica italiana.

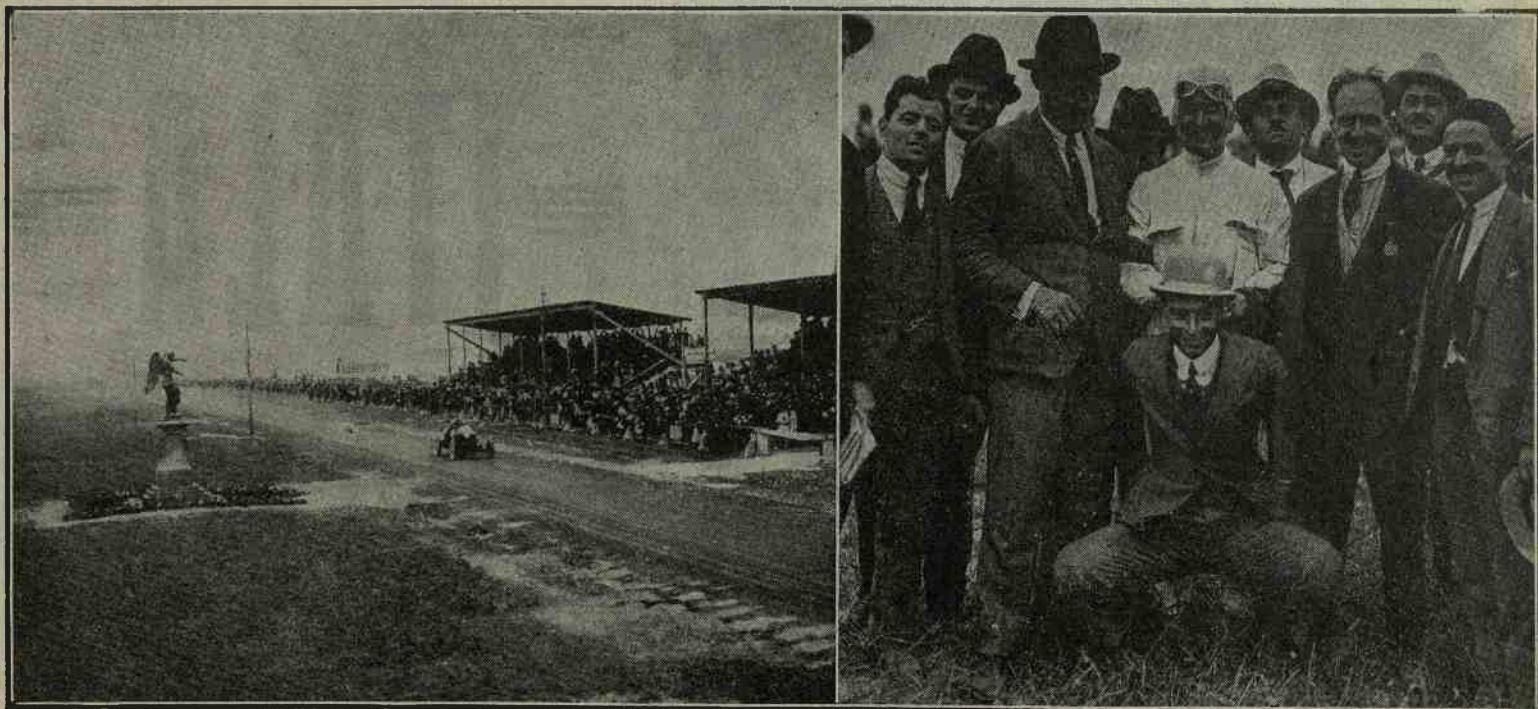
Con qualche variante suggerita dall'esperienza, poiché come tale deve considerarsi la prova odierna della Fiat, con guidatori maggiormente provati alle lunghe gare su pista, con una preparazione meno affrettata di quella di questa volta, la Fiat tornerà al cimento e vi tornerà la Ballot e verranno le altre case, e la Fiat ritroverà il suo posto d'onore. La Ballot si è presentata con un'équipe completa; macchine ed uomini provati. Ce lo dice la regolarità di marcia ottenuta.

Con questo pensiero saluto il vittorioso ed il perdente.

Gustavo Verona.

## AI LETTORI

Il nostro numero precedente è andato a ruba. Siamo rimasti sprovvisti di copie e ci vogliamo scusare quei lettori e rivenditori che ce ne hanno fatto richiesta, se non abbiamo potuto soddisfarli. Leggete e diffondete la STAMPA SPORTIVA, la più popolare rivista sportiva illustrata del Regno.



A sinistra: Goux mentre termina l'ultimo giro e passa innanzi alla statua della Vittoria (Fot. Strazza - Lastre Tensi). - A destra: Goux fra gli amici dopo la vittoria. (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

# ANZITUTTO UN

# Cinzano



Foresti su "Itala,"  
(Fot. Ottolenghi - Torino).

Echi della corsa Aosta - Gran San Bernardo

La COPPA FEROLDI per il minor consumo è stata assegnata alla vettura

# ≡ ITALA ≡

La vittoria toccò a Foresti su Itala con litri 2800 di cilindrata, munita di carburatore Zenith modificato dallo stesso Foresti che ebbe a consumare kg. 10,100 di combustibile, raggiungendo il coefficiente 7258.

ITALA - Fabbrica Automobili, Torino

# Le battaglie sportive bresciane

## STORIA DI IERI

*L'ha scritta un bresciano, l'ing. Alfredo Giaratana, e ci piace qui riportarla perchè tutti gli sportivi d'Italia i quali non hanno potuto recarsi al Circuito Bresciano rievocano le battaglie sportive passate.*  
N. d. R.

L'omaggio alle tradizioni, oggi, mentre viviamo di tradizioni non si usa più.

Eppure quando le cose che guardiamo, quando le cose che facciamo, hanno la velocità del pensiero, vien fatto di attaccarci alle cose viste e fatte per sentire nel momento in cui viviamo tutta la vita delle cose fuggenti, come per guardare il moto dell'automobile il viandante si ferma istintivamente per un attimo, per avere il senso della velocità assoluta e non relativa della cosa fuggente.

Il prodigio dell'automobilismo, l'altro del volo, non sono niente, guardati oggi. Abbiamo oramai abbeverata la nostra anima di tutte le velocità, abbiamo superbamente superato tutte le altezze, abbiamo vissuto la nostra vita nelle tre dimensioni geometriche dello spazio.

Ma ieri?  
In pochi anni l'automobile è diventata il simbolo di un secolo. Il ventunesimo non era cominciato e aveva il suo simbolo: l'aereo.

Dall'una all'altra macchina si passa con la stessa facilità miracolosa con la quale il tardo e lento apparecchio del volo dalla mossa dei primi passi sulle malferme ruote fra tentennamenti e

scrollate, sfiora la terra, si butta nell'aria liscio e solenne nella immobilità delle sue ali, dentro la immobilità interminabile e invisibile dell'atmosfera.

Campo di queste esperienze: la brughiera. Il nome che compendia la storia del prodigio: Brescia.

Mai terra infeconda fu più feconda per la vita e l'ideale di quella che si estende di là da Castenedolo.

Qui vi si accesero e crebbero le audacie degli audaci; qui la Volontà mirò alle sue più lontane mete e toccò le prime vittorie. Niente vi è di più grande dell'attimo in cui il gesto umano diventa Vittoria; la Vittoria non è mai così grande come quando comincia. Chi ricorda dei bresciani la *Prima esposizione di automobili* in Crocera di S. Luca, con *Concorso di dirigibilità e corse di automobili su strade* nel settembre del 1899? Erano i primi avvenimenti automobilistici d'Italia.

In quel tempo cominciavano a viaggiare le prime macchine a benzina sulle strade.

Bollée era riuscito a fare 20 chilometri all'ora. Nel 1885 il marchese De Broc aveva costruito un *omnibus* a vapore, lungo metri 7, pesante 6 quintali, a 15 posti, col quale raggiunse una velocità di 35 chilometri all'ora.

Dal vapore si passa ai motori a scoppio. Il motore a gas Otto-Daimler genera il motore Gottlieb-Daimler a petrolio, perfezionato poi da Peugeot, da Panhard Levassor. Il motore Phoenix di Daimler offre a De Dion Bouton l'occasione di studiare il primo tipo di motore da vettura di dimensioni ridotte.

Ed ecco l'automobilismo. Il *Petit Journal* nel 1894 organizza la prova Parigi-Bordeaux-Parigi. E Marsiglia, Amsterdam, vantano riunioni automobilistiche che si risolvono in tappe gloriose dalle

quali nasce il primo *Tour de France* di 2400 chilometri.

Nel parco di Achères il conte Chasseloup-Loubat stabilisce il *record* del chilometro con una velocità pari a 94 all'ora; l'ingegnere Jenatze lo batte a 105 montando la sua vettura-torpedine in *partium* (nuova lega d'alluminio) che porta il nome di *La jamais contente*.

Queste sono cose di Francia.

In Italia Brescia apre la storia dell'automobilismo.

La esposizione di Brescia raccoglie una *Mors*, una *Benz* da passeggio tipo *Vittoria*, e un'altra tipo vetturina. La *Prinetti e Stucchi* italiana manda le sue prime vetture, insieme a tricicli della De Dion, Aster, Gaillardet. La vecchia ditta bresciana Glisenti di Carcina, dopo una fornitura di cannoni per l'esercito, ha trovato modo di presentare due vetturine a due posti, con motore Bernardi, tre cavalli effettivi garantiti al freno, e tre velocità: 12-24-35 chilometri.

Il giorno 10 di settembre aveva luogo il *Criterium* per motociclette su chilometri 56 (Brescia-Orzinuovi e ritorno). Ecco i tempi: ore 2.4 per il primo, 2.30 per il secondo, 2.50 per il terzo.

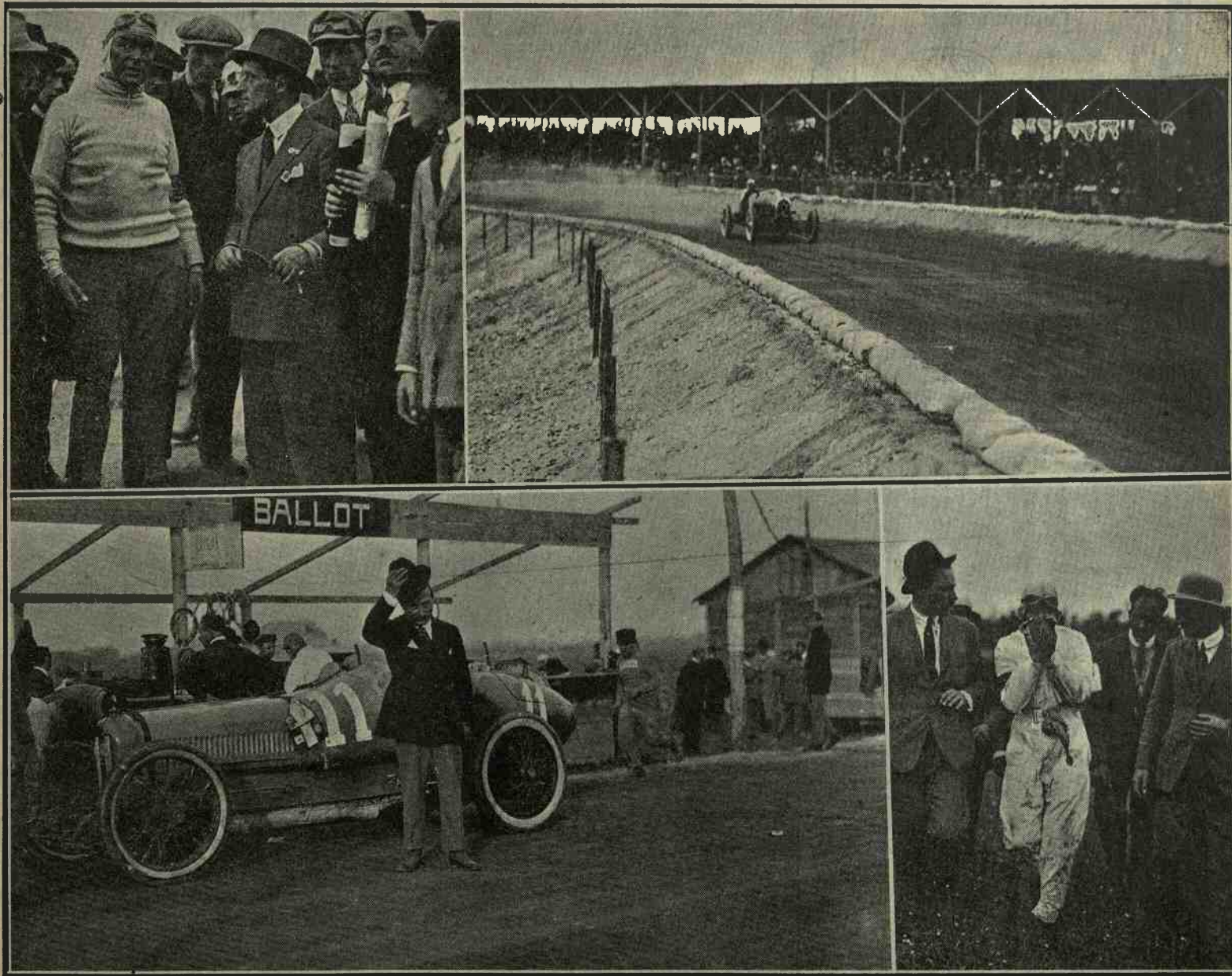
Gli spettatori: 25.000.

Il giorno dopo si ebbe la corsa Brescia, Cremona, Mantova, Verona, Brescia, vinta da Conti di Firenze con una 6 cavalli *Mors*, quattro cilindri a V posteriori, trasmissione a cinghie.

Il tempo del primo: km. 223 in ore 4.41'10".

Coi tricicli correvano degli uomini che nell'automobilismo non sono tramontati, malgrado molti altri sieno stati lasciati indietro: Storero e Bugatti.

Sono avvenimenti di venti anni fa, e pensando alle macchine da corsa di quel tempo viene fatto di rammentare il *cavallino a vapore* costruito da Cugnot col quale potè compiere il viaggio « d'in-



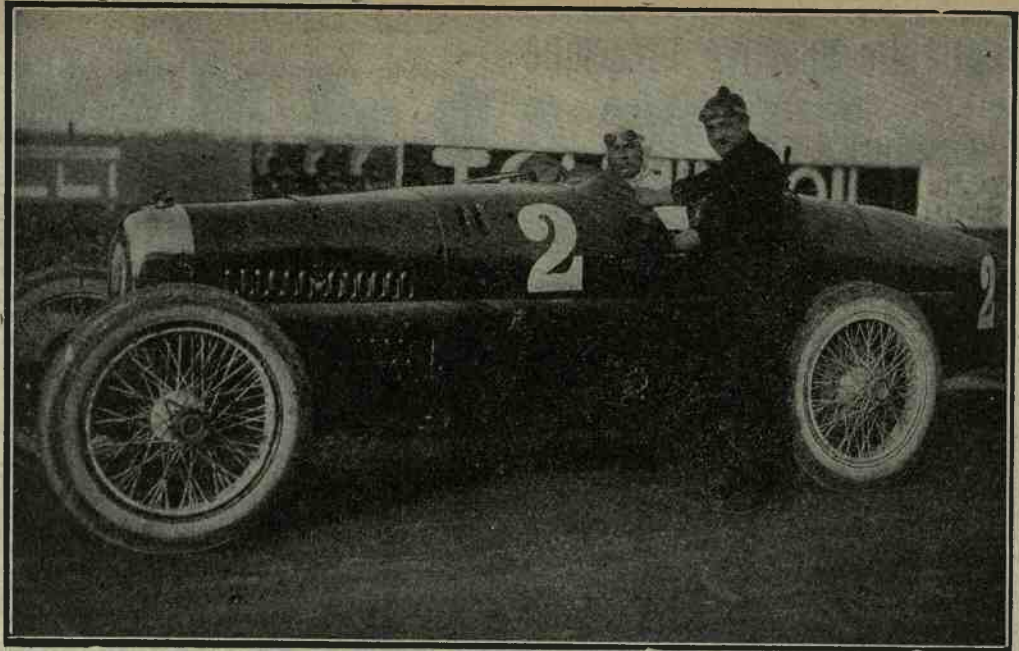
In alto a sinistra: *Wagner* dopo la corsa. - A destra: *Wagner (FIAT)* nella curva parabolica. - In basso a sinistra: Il sig. *Ballot*, di fianco alla vettura vincitrice di *Goux*. - A destra: *Goux* si avvia alla tribuna dei giornalisti accompagnato dal corridore italiano *Foresti*.

(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

Camere d'aria  
**SPIGA**  
 per velo ed auto  
 Le migliori e le più convenienti

---

In vendita  
 Presso i primari Negozianti e Garages



Wagner sulla Fiat, in attesa di partire.

(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

Soc. An. FABBR. RIUN. WAY-ASSAUTO  
 ASTI



Chiedete sempre  
 la   
**CANDELA**  
 la sola adottata dalla  
**FIAT**

Ricambi per Automobili FIAT

Balloneria :: Viteria ::  
 :: Trafileria :: Bronzeria

Ufficio Generale Vendita e Deposito  
 Corso Moncalieri, 8 - TORINO - Corso Moncalieri, 8

torno alla propria camera», non precisamente come doveva farlo Saverio De Maistre. L'anno dopo le prove si ripetono fra lo stesso entusiasmo, accresciuto dallo stupore delle prove compiute con le macchine che sembrano nel loro scheletro e nel loro aspetto completamente nuove. Il vincitore è il Barone Franchetti, reduce dal giro d'Europa con la sua « Duilio », che fu sostituita con una Panhard 12 cavalli.

E viene il 1904 col primo esperimento di automobilizzazione, e le *Coppa del circuito*, e *Coppa d'Italia*.

Nel 1904 la gara — riservata alle sole automobili, macchine oramai complete — è divisa in due serie: una di *velocità*, e l'altra per *turisti*. L'itinerario è l'inverso del vecchio, cioè Brescia, Mantova, Cremona, Brescia, per due volte (Km. 370).

I nomi di Lancia, Nazzaro, Cagno, Florio fra gli Italiani si rivelano ad un pubblico acclamante. Duray ed Hemery portano la nota internazionale.

Lancia raggiunge con una *Fiat* di 75 HP i 115,700 di media, i 150,600 di massima, se si deve credere — abbiamo i nostri dubbi — ai giornali del tempo.

Il circuito aveva ancora le zone neutre. Era qualche cosa di disarticolato, di scontinuo. Mancava al brivido della velocità il senso del vertiginoso e travolgente. L'ansietà era troppo condannata alle lancette del cronometro, era sconvolta dall'ignoto di quelle zone, simili a ponti sospesi. Nel 1905 l'avvenimento assurge al valore di una

affermazione completamente internazionale. Alle coppe in concorrenza s'aggiunge la Coppa Florio.

Ai nomi noti si aggiungono Rougier, Wagner con la *Darracq*, Clément con la *Clément*, Raggio vittorioso con *Itala*.

I 561 chilometri dei cinque giri, sul percorso ridotto dell'anno prima, sono fatti in 4,46'47".

Solo un breve tratto del percorso è neutralizzato. Tutto il resto è stato preparato per la prima volta con un trattamento razionale. La trasformazione della sede del circuito si completa. Col progresso delle macchine si rende urgente il progresso della strada.

E' di questi anni tutto il movimento del *Touring* per la strada. Notiamo però che le strade d'Italia sono le migliori del mondo, e vogliamo anzi ricordare una frase di Rougier del 1905: *venire a correre in Italia è un riposo*. Nel 1906 il *Circuito* viene indirettamente soppresso, col divieto di concedere le truppe per la sorveglianza. Brescia, orgogliosa di avere per sé una delle quattro superstiti manifestazioni automobilistiche mondiali — Grand Prix dell'Automobile Club de France, Coppa Vanderbilt, Circuito Belga delle Ardenne — e certamente il primato nell'organizzazione di simili gare, Brescia, la quale proprio in quell'anno aveva aggiunto un nuovo premio di L. 50.000, fu in tumulto.

Per vendicarsi nobilmente cominciò ad organizzare nel 1906 la « Settimana automobilistica » del 1907.

ESIGETE OVUNQUE  
 IL  
**LION  
 NOIR**  
 CREMA PER  
 CALZATURE



La **GRAN MARCA**  
 •• MILANO - Via Trivulzio 18 ••



Sivocci su Fiat-Pirelli.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

E' in quell'anno che il *Circuito* trova la sua sede se non stabile, certamente classica: Brescia-Castiglione-Lonato-Brescia, da farsi otto volte per chilometri 485,960. Le tribune erano a Rebuffone. I concorrenti furono 35 di cui 24 italiani, rappresentanti 9 case e cioè Spa, Wolsit, Isotta-Fraschini, Itala, Bianchi, Panormitan, Brixia-Züst, Rapid e Junior.

I 4 francesi rappresentavano la Darracq e la Rochet Schneider; i 7 tedeschi la Benz, la Eisenach e la Gaggenau.

Chi ricorda Brescia in quella notte che precedette la corsa? Coloro che non trovarono alloggio, e furono migliaia, credevano che occorresse un letto per dormire, ma in quella notte altrettante migliaia di letti rimasero vuoti perchè nessuno trovò la voglia di dormire.

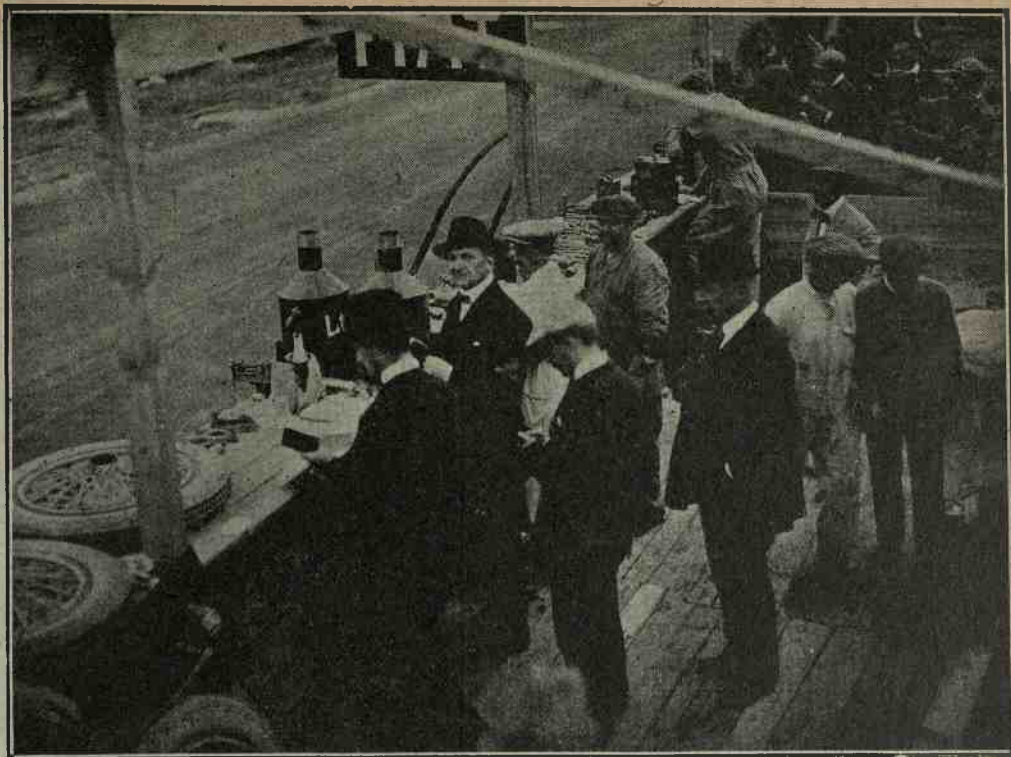
La folla fu tutto uno spettacolo per se stessa, il chiasso dei motori lasciò una impressione di ebbrezza per qualche giorno.

Vinse la Isotta-Fraschini con Minoia, confermando che a Brescia doveva sempre vincere l'Italia.

Cagno con l'Itala vinceva il giorno dopo la Coppa della Velocità compiendo i 485 chilometri in ore 4,36' e 36''.

Nel 1908 i premi bresciani si corrono a... Bologna.

E veniamo al settembre del 1909. In quell'anno il mondo fu tutto preso, non fino alle stelle, ma



I massimi dirigenti della Fiat, Grande Ufficiale: *Giovanni Agnelli* ed ing. *Fornaca*, assistono alle operazioni del rifornimento. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).



*Bordino* durante il rifornimento di gomme e benzina. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

miracolo, il miracolo era ancora incerto. La prova superò ogni certezza.

Brescia confermò il suo primato nel mondo dello sport, superbamente, e poichè qualcuno disse allora che di più non si poteva fare, Brescia dimostrerà quest'anno che non conosce limiti nelle iniziative sue.

Così la campagna di Montichiari resterà in Italia come il *piano di prova* d'ogni gara d'audacia.

Il circuito di Brescia si è ridotto nel tempo all'estensione di pochi chilometri quadrati che sono oramai consacrati allo sport in modo definitivo.

Brescia darà anche quest'anno tutto di sé, e si darà ancora e sempre, perchè la sua volontà e il suo orgoglio sono bresciani.

Ing. *Alfredo Giarratana*

## La corsa attraverso i tempi

### 1 Giro.

Goux 7'37''; Chassagne 7'30''; Wagner 7'27'' e 2'5; Di Palma 7'40''; Bordino 7'20'' 3/5; Sivocci 12'39''.

### 5 Giri

Goux 36'12'' 1/5; Chassagne 36'15'' 3/5; Wagner 37'1''; Di Palma 40'10''; Bordino 35'23'' 3/5; Sivocci 41'33'' 3/5.

### 10 Giri

Goux 1 ora 11'43'' 2/5; Chassagne 1 ora 12'33'' e 3/5; Wagner 1 ora 13'52''; Di Palma 1 ora 16'45''; Bordino 1 ora 10'11'' 4/5; Sivocci 1 ora 17'34'' 1/5.

### 15 Giri

Goux 1 ora 46'54'' 1/5; Chassagne 1 ora 48'17''; Wagner 1 ora 53'52'' 1/5; Di Palma 1 ora 52'47'' 3/5; Bordino 1 ora 48'16''; Sivocci 1 ora 53'21'' 3/5.

### 20 Giri

Goux 2 ore 22'32'' 2/5; Chassagne 2 ore 24'32'' e 1/5; Wagner 2 ore 30'27'' 1/5; Di Palma 2 ore 29'00'' 3/5.

### 25 Giri

Goux 2 ore 58'32'' 1/5; Chassagne 3 ore 1'45''; Wagner 3 ore 7'18''.

Il giro più veloce è stato compiuto da Bordino alla velocità di chilometri 150.075 all'ora.

quasi. E' bene del resto non giungere alle stelle perchè resti... almeno una metà per le future gare bresciane.

La riunione di Brescia era decisa dal dicembre dell'anno prima, cioè aveva la precedenza assoluta in ordine alle iniziative; ma a Reims, nell'agosto, si erano segnati i primi trionfi della aviazione. Farman aveva fatto in un solo volo 180 chilometri; Latham era andato a 155 metri d'altezza; Blériot aveva toccato i 50 chilometri di velocità.

Blériot venne a Brescia dopo la traversata della Manica, fuori concorso. Avemmo i fratelli Wright, Curtiss, Rougier che conoscevamo da chauffeur alla Coppa Florio.

Brescia offriva una nuova prova del suo inesauribile slancio, della sua forte volontà, e l'aiuto che ebbe spontaneo da tutte le parti fa pensare che Brescia meritasse tale aiuto come un riconoscimento dei suoi meriti.

In quella occasione — e ancora oggi — la nostra città dimostrò che si può fare sempre di più.

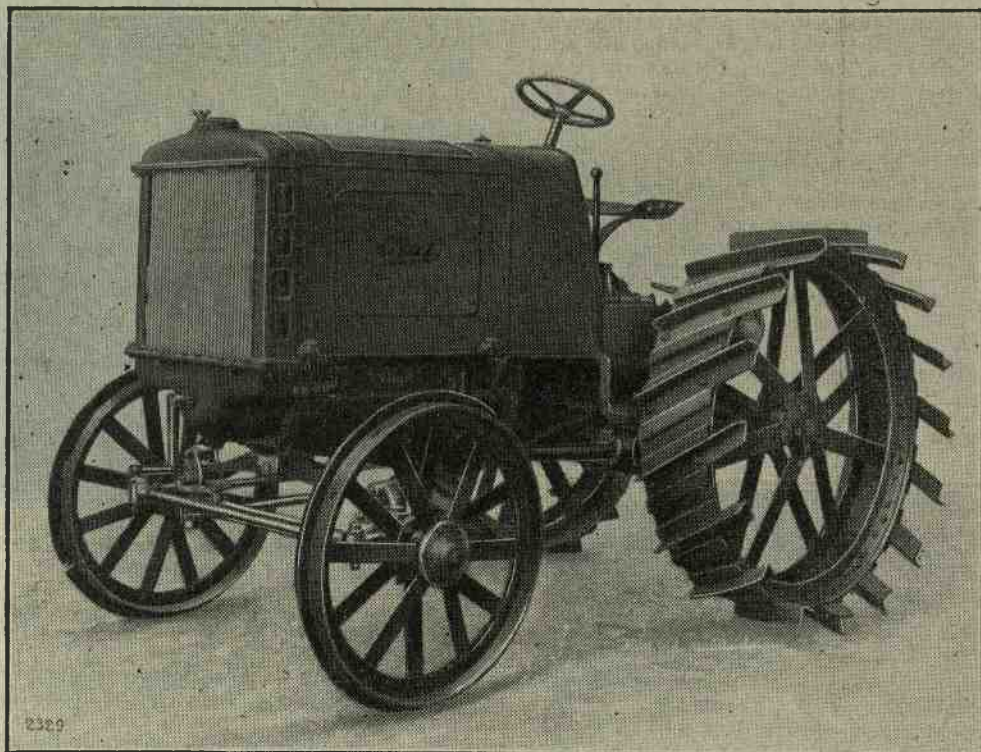
In campagna di Montichiari noi creammo la fantastica città dei voli, e creammo un codice del cielo.

L'ansietà di quelle giornate superò tutte le altre, si compendì nella espressione spasmodica di una folla immensa. Il volo era atteso come un



*Bordino* subito dopo il suo ritiro.

(Fot. Strazza - Lastre Tensi).



Trattrice Agricola  
Tipo 702 - Hp. 18 - 25

## La Vetturessa **CHIRIBIRI** nella corsa Aosta - San Bernardo

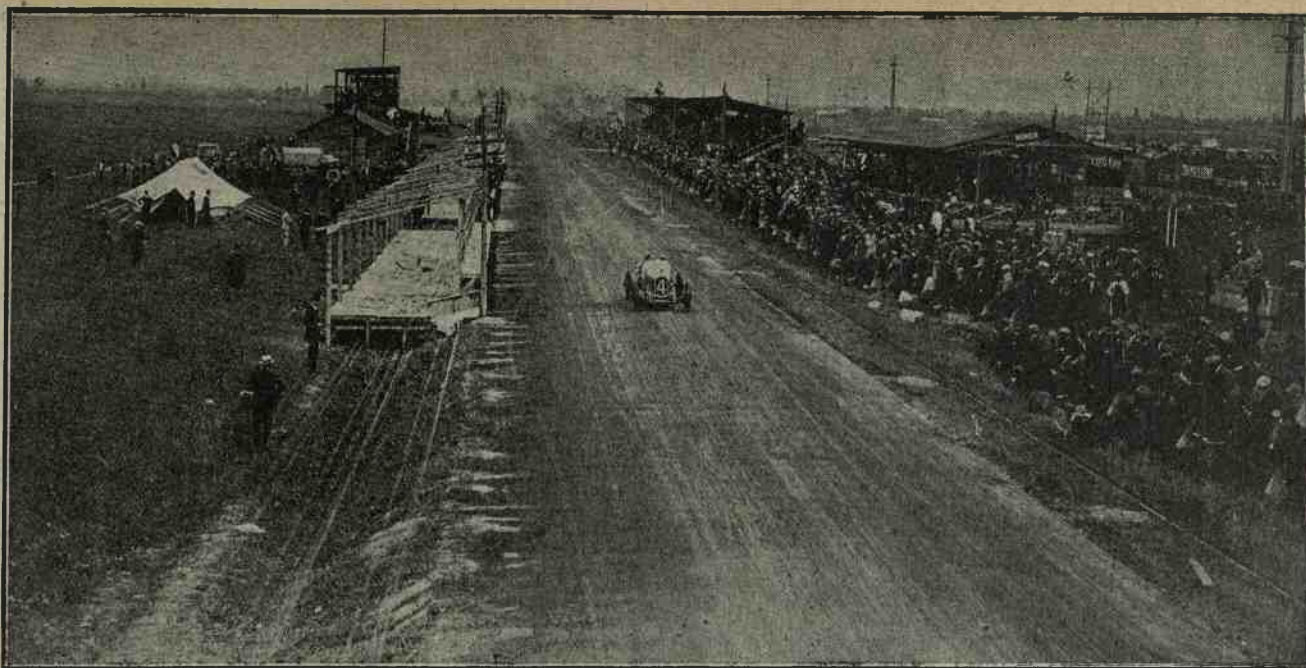
guidata dalla Sig.<sup>na</sup> *Ada*, dopo avere superato macchine di forza assai maggiore, è stata classificata al secondo posto per la Coppa Feroldi per il minor consumo.

### La Vetturessa **CHIRIBIRI**

con un consumo di Kg. 5,300 di benzina ha raggiunto il coefficiente 10695

Torino - Fabbrica Automobili **CHIRIBIRI & C.** - Torino





Di Palma (Ballot-Pirelli) passa a 140 km. all'ora dinnanzi alle tribune.

(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

## Il migliore circuito del mondo

In altra parte del giornale ricordiamo i risultati sportivi ottenuti su questa pista creata dai bresciani che ha superato anche quella famosa di Indianapolis. Le numerose fotografie che illustrano il presente numero fanno vedere ai lettori i diversi punti del circuito, quello più difficile, la curva parabolica ed il rettilineo per il record della velocità.

Interessanti riescono questi dati fornitici dalla Direzione Tecnica del Circuito.

Essa ha disposto che la massicciata della sottostruttura delle curve sia eseguita con nervature resistenti per qualità e peso di massi, disposte a maglio triangolari intese a paralizzare e limitare i brandimenti prodotti da rapidi frenamenti ed improvvisi arresti in un automobile dotato di grande velocità; e quindi di una rilevante forza viva.

L'opera del corridore intesa a graduare con lente e progressive frenate la velocità dell'automobile, per superare sicuramente il vertice della curva, è coordinata all'andamento geometrico della curva, per cui alla graduale diminuzione dei raggi di curvatura della traiettoria parabolica dalle tangenti al vertice.

E' spiegato così il perchè la Direzione tecnica del Circuito consigliava ad attuare la bellissima curva parabolica alla Fascia d'Oro che ha lo sviluppo di m. 544,60 con la zona stradale larga m. 10.

La sopraelevazione del bordo esterno sul ciglio interno di una curva stradale percorsa da una automobile a grande velocità è stato pure uno dei problemi meccanici esaminati dall'Ufficio Tecnico del Comitato. I pareri e le discussioni sorti furono molti, ma nessuna soluzione pratica poteva darsi al problema, appunto per

la mancanza di elementi sicuri e precisi relativi alle caratteristiche del mobile.

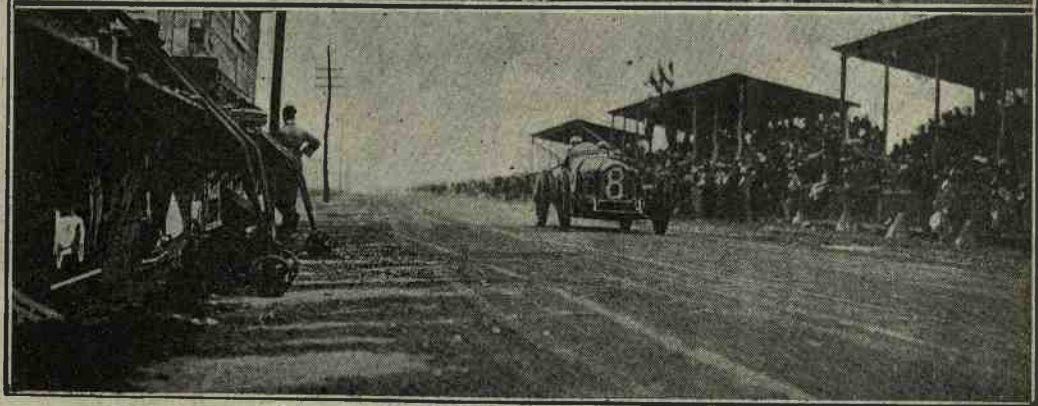
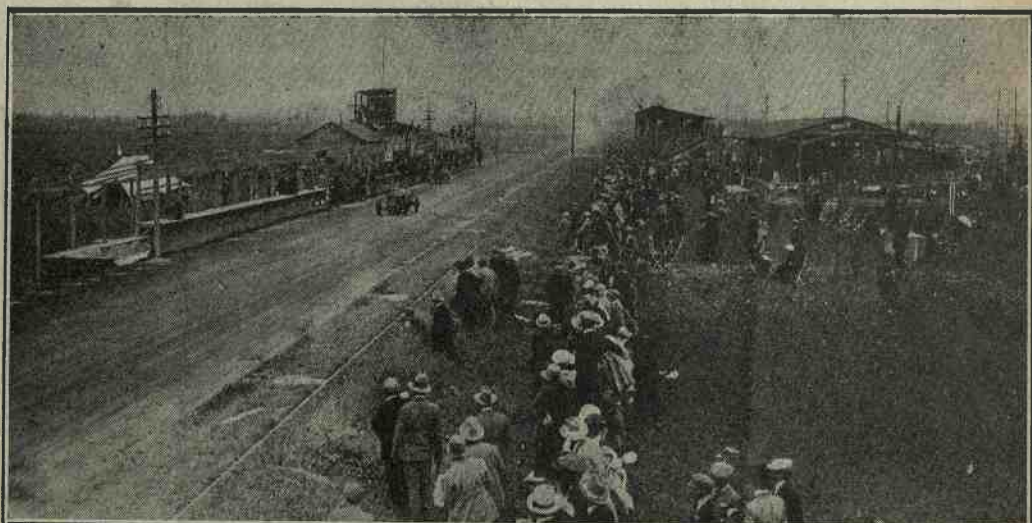
Se cioè nello studio di una ferrovia è possibile determinare esattamente la sopraelevazione della rotaia esterna in curva per la conoscenza che si ha di ogni elemento costruttivo e meccanico del treno fissato, non è così dello studio di una curva stradale destinata ad una gara di velocità il cui limite massimo costituisce l'incognita da rilevarsi appunto nella tormentosa attesa del cemento nel quale sono lanciati dalle case industriali, col segreto delle loro officine, gli apparecchi congegnati al conseguimento della maggiore velocità.

In queste condizioni l'assegnare al bordo esterno della curva stradale in ipotetica sopraelevazione costituirebbe una improvvida soluzione, perchè irrazionalmente essa darebbe al corridore la sicurezza contro i fenomeni radiali e tangenziali sviluppantisi in curva per corsa ad intensa velocità; essa sarebbe un pericolo per quel congegno presen-

tatosi alla gara maggiormente perfezionatosi alla velocità, rivelatosi nuovo e possente fra le conquiste industriali.

Alla grande arcata della Fascia d'Oro costruita a raggi variabili, secondo una funzione parabolica, dalle tangenti al vertice, specialmente perchè inscritta in un acuto angolo fra le rette concorrenti del Circuito, non poteva quindi assegnarsi una determinata sopraelevazione con lo stimolo che al pubblico fosse conservata oltre il rettilineo l'assetata sensazione della volata, che appunto sarebbe più lungo e più emozionante se estesa al percorso in curva.

Ma d'altra parte alla sezione trasversale del corpo stradale della curva stessa non poteva essere attribuito il consueto profilo convesso. Il dispositivo avrebbe creato un altro pericolo per quel corridore, che, raggiunta la curva, contando anche sulla propria abilità individuale, volesse sorpassare un concorrente. In queste condizioni egli



In alto ed in basso: Chassagne (Ballot-Pirelli), secondo classificato, mentre compie i primi giri. (Fot. Abba - Lastre Gevaert).

MERLO CLEMENTE, Rappresentante  
Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

La miglior economia

Col

# Carburatore ITALIA

qualunque tipo di automobile

può usare una miscela  
del 50% di Benzina  
e 50% di Petrolio  
senza diminuire la velocità  
od aumentare  
il consumo di carburante

Agente Generale per l'Italia GUIDO MEREGALLI  
MILANO - Corso Magenta, 37

**METALLURGICA DI ALPIGNANO** - SOCIETÀ  
ANONIMA  
TORINO - Via Carlo Alberto, 23 - Telef. 1-89

# OFFICINE

DI

## Villar Perosa

Cuscinetti a sfere  
Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA  
(Pinerolo)

**RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:**

Sig. Ing. **CELSO CAMI**, MILANO, Via Andrea Appiani, 15 — Sig. **CARLO CAIRE**, GENOVA, Via Granello, 20 r. — Sig. Ing. **LAURO BERNARDI**, VERONA, Via S. Eufemia, 24 — Sig. Rag. **PIETRO CONCATO**, TRIESTE, Via Udine, 37 — Sig. **IGNAZIO ZAPPA**, ROMA, Via Giubbonari, 25 — Sig. **ALMERICO REALFONZO**, NAPOLI, Piazza Nicola Amore, 6 — Sigg. P. & G. **F.lli ZUCO**, CATANIA, Via Etna, 175.



# PIRELLI

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

Ai bambini che soffrono il caldo e diventano un po' pallidi, molti medici consigliano il

## Proton



Bordino su Fiat-Pirelli.  
(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

Ecco il perchè di una moderata sopraelevazione alla curva di Fascia d'Oro e la conseguente disposizione a superficie rigata della sua zona di corsa.

## I rossi ed i bianchi

Gli uomini dell'*équipe* italiana indossano il maglione rosso, quelli dell'*équipe* francese il maglione bianco.

Raffaele Di Palma corre con una macchina di costruzione sensibilmente diversa di quelle pilotate dai compagni di *équipe* Goux e Chassagne. Non è infatti la stessa macchina con la quale egli disputò il Grand Prix dell' A. C. F., ma una macchina costruita appositamente per correre in pista, sembra per Indianapolis.

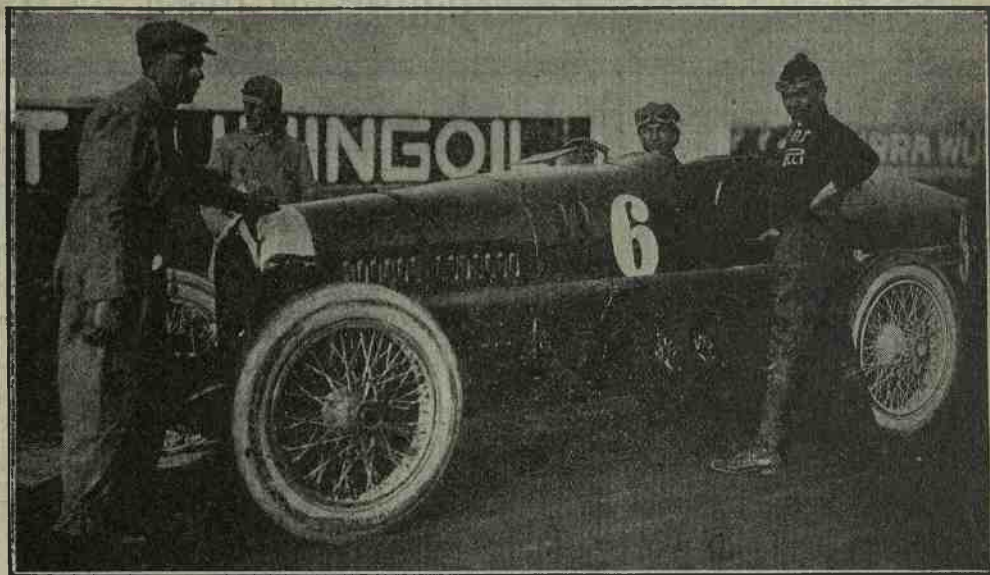
Freddo, audace, calcolatore, perfetto conoscitore della propria macchina l'italo-americano saprà trarre dalla sua macchina tutto quanto potrà dare. Sarà il più temibile avversario per i colori italiani.

La triade francese si completa con Goux, che fu con Boilott e con gli italiani Zuccarelli e Giuppone uno dei più validi campioni della « Peugeot » di Valentigney. Questo francese, che vanta fra le sue vittorie un « Gran Premio d'Indianapolis » e che nell'ultimo Grand Prix di Francia, con macchina di cilindrata inferiore alle altre presenti in corsa, seppe realizzare una media superba, dovrà essere ben guardato, poichè egli è uomo capace delle più grandi audacie.

Di Chassagne, è fresco il ricordo della prova da lui fornita in Francia, dove dopo aver tenuto la testa per oltre 15 giri dovette ritirarsi per un guasto al serbatoio.

Wagner, superbo trionfatore di una Coppa Vanderbilt, davanti a Lancia, Duray e Clements, secondo nel Grand Prix di Francia vinto da Lauteslaghen, sarà il duce degli italiani.

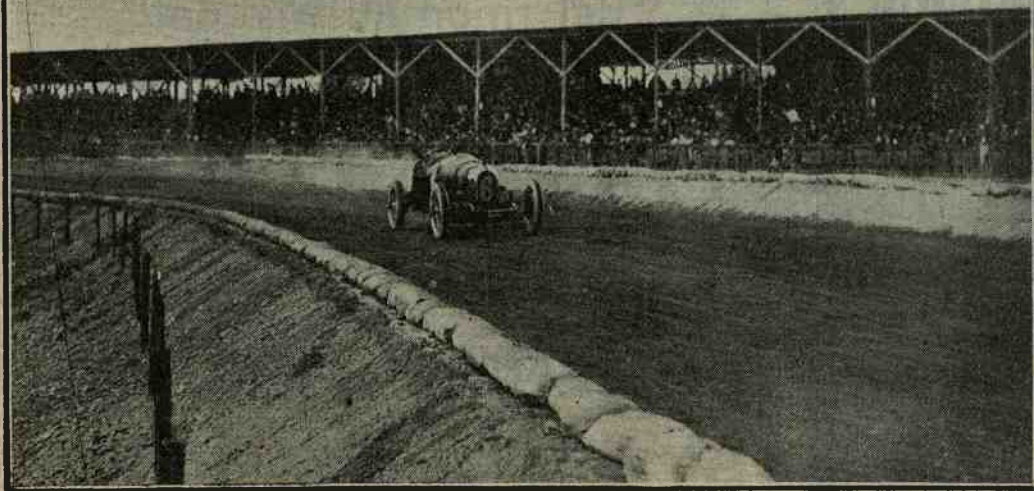
Se Wagner per il suo passato gode di maggior fiducia, non meno benignamente si deve considerare Pietro Bordino, creato alla scuola di Vincenzo Lancia, del quale egli per tanti anni fu col-



Bordino attende il via.  
(Fot. Abba - Lastre Gevaert).

sarebbe costretto a tenere la zona esterna della curva, neutralizzata da una inclinazione contraria ed avversa, soggetta maggiormente ai fenomeni radiali e tangenziali della corsa.

Bisognava dunque dare al profilo trasversale della curva della Fascia d'Oro quel tanto di sopraelevazione graduale, dalle tangenti al vertice, che, senza avere la pretesa di un perfetto e sicuro presidio alle velocità fantastiche, potesse permettere anche nella zona curvilinea prudenti gare di superamento, e la manifestazione del valore personale dei concorrenti.



Alla curva parabolica. — In alto: Bordino tenta passare Di Palma. — In basso: Bordino mentre compie la curva parabolica.  
(Fot. Strazza - Lastre Tensi).

laudatore. Per la prima volta partecipa ad una corsa di tanta importanza.

Il terzo dei rossi italiani è Ugo Sivocci, un modesto, quanto abile campione del volante, non nuovo alle competizioni automobilistiche, scelto dalla Fiat all'ultimo momento per completare la propria *équipe*.

### La Rubrica per tutti

TERNI - A. Z. — Si rivolga alla Casa Hoepli - Milano.

NAPOLI - Lucchini. — Appena lo spazio ce lo consentirà.



FABBRICA

**RADIATORI**

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER - CILINDRI - TUBI - QUADRI - SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

**ROTTINO & C**

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · Via Monti, 24 TEL. 2279 · TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA  
NEL 1898

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE - CHIASSO  
DOMODOSSOLA - PONTEBBA - TRIESTE - POSTUMIA (Adelsberg)

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*  
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.  
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

I Pneumatici

# S.A.L.G.A.

confermano i recenti successi nelle corse in salita

BIELLA-OROPA e SUSÀ-MONCENISIO

giungendo primi nella

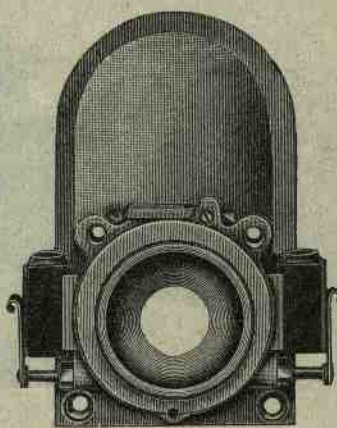
## Aosto-Bran S. Bernardo

Categoria Side Cars con  
BORGARELLO VINCENZO su Harley Davidson e

### Pneus S.A.L.G.A.

battendo di gran lunga il record precedente

Società Anonima Lavorazione della Gomma ed Affini  
SEDE TORINO - Corso Venezia, 8 - Telefono 62-62



Grande  
assortimento  
pezzi  
di  
ricambio



dei rinomati Magneti

# MARELLI

presso

## DOMENICO FILOGAMO

Via dei Mille, 24 - TORINO - Via dei Mille, 24

Filiali: Trieste, Milano, Firenze, Roma, Napoli, Palermo

# I campionati ciclistici italiani di velocità

Si sono svolti sabato e domenica al Motovelodromo torinese di Corso Casale. La prima serie, quella riservata ai juniores, è stata vinta da Giorgetti nella riunione di sabato sera. Domenica la finale del campionato professionisti è stata riportata da Verri, che veste così per la decima volta la maglia di campione. Ma lo svolgimento della gara non ha soddisfatto gli «sportsmen», per una collisione avvenuta nell'ultima curva, quando Verri era in testa, fra Moretti e Bergamini. Quest'ultimo cadeva, Moretti invece evitava la caduta, ma era gravemente danneggiato nella sua azione. Poiché non v'era colpa alcuna da parte del Verri, la Giuria, a termine dei regolamenti unionisti, non ha potuto che sanzionare l'ordine d'arrivo e proclamare Verri nuovo campione d'Italia. E' peccato che l'incidente abbia troncata la lotta proprio nella sua fase culminante, poichè nelle prove fatte nella riunione Verri e Moretti avevano mostrato di equivalersi. Entrambi erano degni del titolo: la supremazia dell'uno sull'altro non sarebbe stata che di centimetri. Fra i dilettanti la vittoria di

Guasco è stata facilissima. Vi è la netta convinzione che in questa categoria abbia vinto l'uomo migliore. Ottimi sono anche sembrati il vecchio Mori Luigi, Galli. Carli invece deluse. Fabbri e soprattutto Linari, poco pratici della pista, hanno però rivelato spiccate attitudini da velocisti. I risultati furono i seguenti:

**Campionato dilettanti** — Prima semifinale: 1. Guasco (facile), 2. Rosa, 3. Fabbri, 4. Prato — Seconda semifinale: 1. Galli (per pochi centimetri), 2. Linari, 3. Fumagalli, 4. Caudera — Terza semifinale: 1. Mori L. (per una lunghezza), 2. Zanaga, 3. Nuvoli, 4. Carli — Finale: 1. Guasco, 2. Mori L., 3. Galli (Ultimi 200 metri in 13" e 2/5).

**Campionato seniores** — Prima batteria: 1. Moretti, 2. Piralla, 3. Morisetti, 4. Bergamini. N. P.: Pollano e Sartini — Seconda batteria: 1. Verri, 2. Turri, 3. Petiva, 4. Minoretto. N. P.: Accomoli e Sesso — Terza batteria: 1. Mori P., 2. Rizzetto, 3. Cappi, 4. De Michiel. N. P.: Tonani — Quarta batteria: 1. Oliveri, 2. Cavallotti, 3. Croce, 4. Cavan. N. P.: Croce — Quinta batteria: 1. Bergamini, 2. Vay, 3. Stefani, 4. Rosati. N. P.: Bulgarelli e Di Lazzaro — Sesta batteria: 1. Giorgetti, 2. Bolzoni, 3. Tabacchi, 4. Messori. N. P.: Ferrari — Primo «répêchage»: 1. Morisetti —

**SPORTSMEN!...**

adoperare le

**LASTRE CAPPELLI**

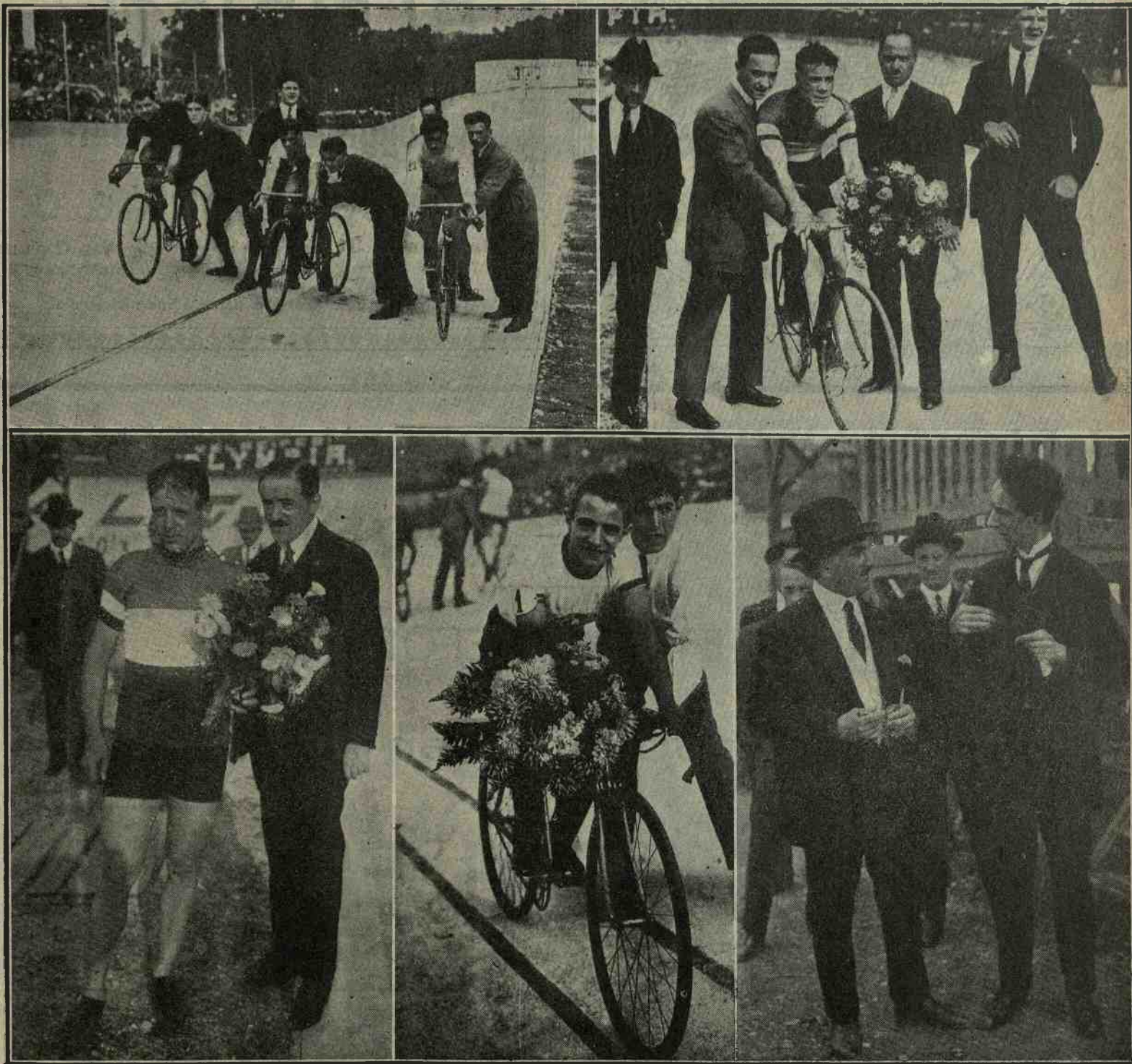
Istantanee perfette  
Massima rapidità e trasparenza  
Vendita ovunque 44 Esportazione

Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano

Secondo «répêchage»: 1. Cavallotti — Terzo «répêchage»: 1. Vay — Prima semifinale: 1. Moretti (per due lunghezze), 2. Giorgetti, 3. Morisetti — Seconda semifinale: 1. Verri (per una lunghezza e mezza), 2. Oliveri, 3. Vay — Terza semifinale: 1. Bergamini, 2. Mori, 3. Cavallotti — Finale: 1. Verri (facile), 2. Moretti, Bergamini ca Juto.

**Match per il titolo di campione assoluto** — 1. Verri (per una lunghezza e mezza), 2. Giorgetti, 3. Guasco. (Ultimi 200 metri in 13" 2/5). Vittoria facile di Verri.

**Gran premio Borgarello** (dilettanti), chilometri 105, su strada. — 1. Chiusano Giorgio, della S. S. La Torino, alle ore 11,2', impiegando ore 3,52'.



I Campionati Italiani al Motovelodromo di Torino. — In alto a sinistra: La finale dei dilettanti Mori, Guasco e Galli. - A destra: Il campione Guasco. - In basso a sinistra: Il campione professionisti Verri, col rag. Bersani, segretario dell'U.V.I. - Nel centro: Giorgetti, campione juniores. A destra: Il Direttore del Motovelodromo Torinese, avv. Leone Levi, mentre discute i risultati col cav. Emilio Zanzi, assessore del Comune. (Fot. Berra - Torino).

*Casa fondata nel 1835*

**VERMOUTH  
CORA**

TORINO

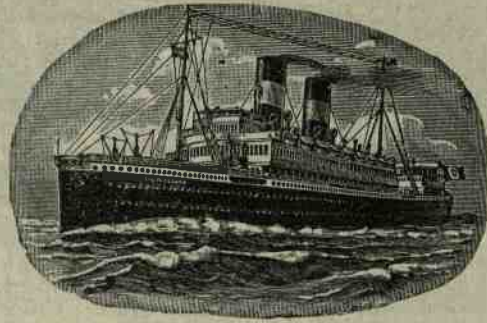
*Vini spumanti*

**AMARO CORA**

*Liquori fini*

## Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C<sup>o</sup>

Telefono int.<sup>o</sup> N. 60 - TORINO - Piazza Palacapa, 2



**Agenzia delle Società:**  
*Navigazione Generale  
 Italiana - La Veloce -  
 Transoceanica - Sit-  
 mar - Marittima Ita-  
 liana - Sicilia - Nord,  
 Centro, Sud America,  
 Australia, Estremo  
 Oriente, Egitto, etc.*

Listino partenze, prezzi  
 informazioni a richiesta.

## ALPINISTI

per il vostro

**Equipaggiamento da montagna**

DA

**BOSCO MARRA & C.**

Via Roma, 31 **TORINO** Neg. Via Cavour  
 Telefono 26-20 (già VIGO)

Richiedere Catalogo: Alpinismo - Sport invernale.

# LUCE-AVVIAMENTO ELETTRICI PER AUTOMOBILI

## MANOMETRI INDEFORMABILI

(Brevetto Mondiale)

per Automobili e per l'Industria

# CARBURATORI FEROLDI

(Reparto Speciale)

## S. A. FRATELLI FONTANA

Via S. Teresa, 2 - TORINO



**PIRELLI**

GOMME PER  
CANCELLARE

Camere d'aria  
**VELO**  
**MOTO - AUTO**



TUBOLARI con e senza cucitura e con listino di para  
**PROVATELI!** e non li abbandonerete più

Chiedete listini e prezzi alla Ditta

**PELLINI & FERRARIS** - Corso Ferruccio, 23 - Torino

Rappresentanti della Lavorazione Italiana Gomma Affini - Bovisio

# Fabbrica Automobili LANCIA & C.

**TORINO** - Via Monginevro, 99 - **TORINO**

Telegrammi: **LANCIAUTO** - Telefoni: 27-75 - 59-52

## AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP

# BERGOUGNAN & TEDESCHI

**TORINO** - Strada di Lanzo, 316

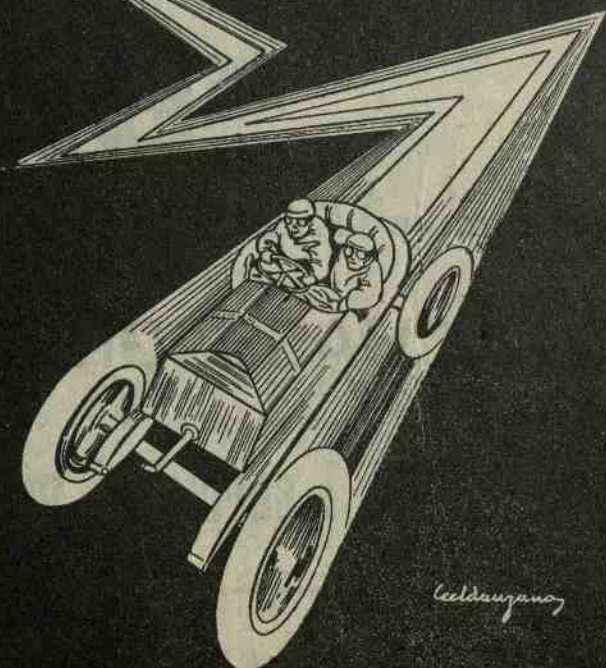
≡ **GOMME PIENE** ≡  
**PNEUMATICI**  
**TESSUTI GOMMATI**

AGENZIE E FILIALI:

**MILANO**, Via Melzo, 15 - **BOLOGNA**, Via Galliera, 60 -  
**ROMA**, Via Aureliana, 32, 34, 36 - **NAPOLI**, Via Chiata-  
mone, 6 - **FIRENZE**, Via Ghibellina, 83 - **GENOVA**, Via  
Granello, 20 - **PADOVA**, Piazza Cavour, 7 - **BASSANO**,  
Via Benedetto Cairoli, 192 - **BIELLA**, Via Eugenio Bona-  
**PALERMO**, Via Rosolino Pilo, 21, 23 - **TRIESTE**, Via  
Mazzini, 4.

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città

SOCIETA' ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO  
**"LAMPO"**  
BENZINA SUPERIORE



*Dopo la splendida affermazione nel Grand Prix  
dell'A.C.F. sul Circuito della Sarthe*

*i*  
**PIRELLI**  
**NEUMATICI**

vincono il

**GRAN PREMIO D'ITALIA**

sul

**CIRCUITO DI BRESCIA**

con

**≡ GOUX ≡**

su

**“BALLOT,”**

che compie i Km. 519 in ore 3,35'9" alla media di Km. 144,737 all'ora

**2° CHASSAGNE su “BALLOT-PIRELLI,”**

**Entrambi i corridori mai dovettero sostituire i pneumatici**

*Milano - Agenzia Italiana PIRELLI - Milano*