



**LA PROVA DI RESISTENZA VEICOLI  
AUTOMOBILI E LE RIUNIONI  
AUTOMOBILISTICHE DI PADOVA 1899-1908**

**Umberto Voltolin**



## IL VENETO IN AUTOMOBILE

L'ultimo decennio dell'Ottocento vede la nascita e lo sviluppo di un nuovo mezzo di trasporto destinato nel tempo a soppiantare le collaudatissime carrozze a cavalli: l'automobile.



Il nuovo mezzo meccanico si presenta in varie declinazioni, dalla vetturina leggera a quella pesante con più posti a sedere e motori di grosse dimensioni, dagli agili e veloci tricicli al bicicletto a motore (motocicletta) per i più ardimentosi.



Le vetture sono molto rare e costose, appannaggio di nobili o grandi imprenditori, che per lo più ne

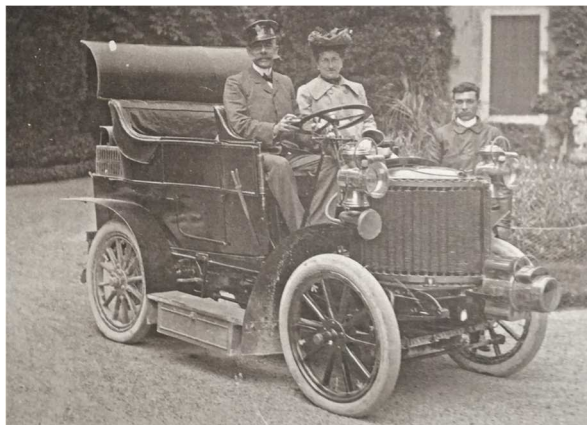
fanno sfoggio davanti al popolo.

La passione per questi mezzi cresce sempre più e numerose sono le occasioni di incontro tra i rari e fortunati possessori presso le loro storiche dimore.



Il dott. Putelli su Triciclo Bernardi

Teatro frequente di questi rendez vous , la Villa di Este della Contessa Elsa Albrizzi, valente chauffeuse e appassionata fotografa e proprio da tali riunioni partì il seme per la fondazione, nel gennaio 1899, del Club Automobilisti Veneti , presieduto appunto dalla Contessa Albrizzi.



Il comm. Alberto Rignano su Gardner Serpollet 16 hp

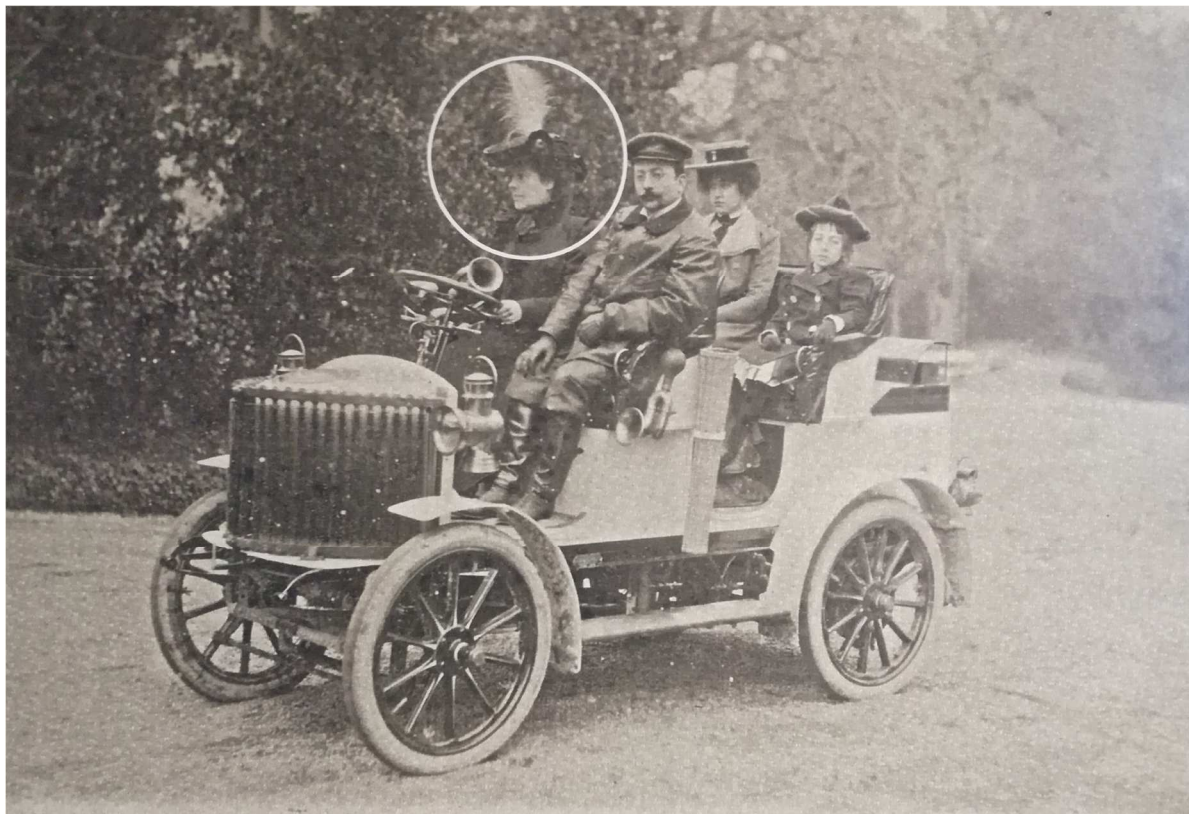


Il conte Camerini su Panhard Levassor 12 hp

Primo scopo del Club fu quello di promuovere l'organizzazione di una corsa automobilistica da



svolgersi interamente in territorio veneto.



La contessa Elsa Albrizzi alla guida della Gardner Serpollet

#### **- PROVA DI RESISTENZA PER VEICOLI AUTOMOBILI PROVINCE VENETE 1899**

Costituito il Comitato, la scelta cade nella realizzazione di una serie di eventi all'interno dei festeggiamenti per la Fiera del Santo a Padova, nel mese di giugno 1899.

Il programma prevede per la domenica 18 giugno l'apertura della Mostra di Automobili, seguita da un concorso di velocità e dirigibilità, a seguire il lunedì 19 giugno la Corsa su Strada e martedì 20 giugno la chiusura della mostra e le premiazioni.

Per la Corsa di Resistenza viene studiato attentamente un percorso attraverso le migliori strade disponibili, con partenza da Padova per farvi ritorno dopo ben 175 chilometri attraversando Vicenza, Thiene, Bassano del Grappa, Cornuda, Treviso e Noale.

Grande lavoro viene effettuato sulla Piazza Vittorio Emanuele (Prato della Valle) a Padova per allestire il concorso di dirigibilità al quale dovevano partecipare le vetture iscritte alla grande Corsa di Resistenza.

Come descrive il cronista: "Nella gara di domenica la pista è segnata da paletti, facilmente rovesciabili se urtati, costituenti un tracciato sinuoso e non facile a percorrersi, con piccole salite e relative discese. Le automobili devono seguire il tracciato rovesciando il minor numero di paletti ed impiegando il minimo tempo possibile ad effettuare il percorso".

Purtroppo il tempo avverso impedì l'effettuazione della gara di dirigibilità della domenica, poiché la pioggia aveva ridotto il terreno della Piazza ad una poltiglia impraticabile.

Ma veniamo alla esposizione delle automobili rileggendo la dettagliata cronaca apparsa sul giornale La Provincia di Vicenza, con elogi a certi tipi di vetture e critiche severe ad altri tipi di veicoli che strappano sicuramente un sorriso.



# La Provincia di Vicenza

- n.167 dom/lun 18/19 giugno 1899

## Cronaca della Regione

### La esposizione di automobili

(Per espresso alla *Provincia*)

Padova 18

Il tempo perverso fece sospendere le interessantissime corse di dirigibilità delle automobili, perchè il terreno di piazza Vittorio Emanuele è ridotto una poltiglia impraticabile. Il concorso verrà fatto probabilmente martedì prossimo.

La esposizione invece è riuscitissima per numero, varietà e disposizione di veicoli.

Rassumo brevemente: due biciclette, una decina di tricicli, numerose carrozzelle Bernardi, una Bollie, due Decauville, alcune vetture Benz, una Mors ed una Panhard e Levasser. Pochi cenni a proposito dei principali tipi su menzionati.

Le biciclette, del Figini, hanno tutti gli inconvenienti di questo tipo di motocicli il cui peso sproporzionatissimo in confronto della instabilità loro e' oltre ad essere incomode possono anche riuscire pericolose al corridore ed ai terzi.

Si concepisce la bicicletta, pura e semplice; leggera e solida; strumento tanto comodo quanto rappresentante il moderno progresso, la vita quale va man mano diventando in questo secolo di secolo. Ma non è praticamente ammissibile la bicicletta, a motore, pesante quale non può a meno di risultare scomodissima.

Si trovano, e si troveranno sempre, alcuni scarsi originali che la tentano, ma essa è un desiderio insoddisfatto di automobilismo per chi non può passarsi il lusso della vettura, o l'espressione di un capriccio che ha pochi imitatori, e dà risultati scarsissimi.

I tricicli, numerosi assai, rappresentano un notevole passo della bicicletta verso l'automobile. Intanto è assai curata la stabilità del veicolo e in questo sta l'elemento principale della loro riuscita. Si prestano poi all'attacco di una carrozzella, o di un avar-trenç, per concedere il viaggiare di conserva a più persone. Ma le vibrazioni ancora notevoli, la posizione ancora scomoda sul sellino, il fango o la polvere sempre vicinissime al viaggiatore, fanno sì che se possono essere l'automobile del giovanotto, sono esclusivamente per lui, e per il tempo proprio; d'inverno, colla pioggia, d'estate con la polvere, escludono che possa essere l'automobile di tutti, e certamente non rappresentano il veicolo dell'avvenire di questo genere di mezzi di traslocazione.

Le carrozzelle (voi turlette) tanto a tre quanto a quattro ruote rappresentano un certo passo, e non piccolo, verso la migliore e più pratica soluzione del problema.

Stabilità e comodo si danno la mano abbastanza bene, la polvere e la ruota sono ancora un po' troppo visine, ma tutto non si può avere in una sol volta. E' la automobile degli innamorati, degli sposi novelli, della gioventù che non sdegnava i propri comodi mentre limita le proprie esigenze. Vene sono di carine assai fra le Bernardi, Bollie e Decauville. Le prime studiate a perfezione nei minimi particolari, troppo perfette, se mi è permesso il dirlo. Commerciali, praticissime le Bollie quantunque meno ben studiate scientificamente; meno economiche anche delle Bernardi, e meno comode. Assai soddisfacenti le Decauville.

Finalmente le vetture propriamente dette, Benz, Mors, Panhard e Levasser.

Queste sono vere vetture: più pesanti delle comuni, quasi direi più mastodontiche; hanno il difetto di essere troppo solide nella loro carrozzeria. Per portare 300 chilogrammi di persone si impiegano anche 1200 chil. di veicolo, il che non è razionale né pratico.

Alte da terra, il viaggiatore è fuori della polvere o del fango; è comodo nella vettura, ma spende troppo nell'acquisto del veicolo (che costa anche 10,000 lire) e nella sua traslocazione. Fra questi tipi primaggia la Mors, che è anche la più estetica e la più recente.

Delle automobili e delle corse vi scriverò ancora domani.

H.

La partenza delle automobili è fissata domattina alle 6 da Padova, Porta Savonarola.

I primi arrivi a Vicenza si calcolano alle 6,34 circa.

Torniamo ora alla grande corsa automobilistica prevista per il lunedì. Un grandissimo lavoro di preparazione era stato fatto per cercare le strade in migliori condizioni possibili ed avvisi tramite le autorità a tutta la popolazione per evitare pericoli di incidenti con questi "mostri meccanici" capaci

di raggiungere in certi punti anche la strabiliante velocità di 50 km/h.....

I veicoli vengono suddivisi in cinque categorie:

1° categoria: motocicli e biciclette a motore, tricicli fino a 120 kg

2° categoria: tandem e triplètes, tricicli con avantreno o rimorchio fino a 220 kg

3° categoria: vetturelle a due posti fino a 400 kg

4° categoria: vetture a due posti oltre 400 kg

5° categoria: vetture a quattro o più posti oltre 600 kg.

Questi gli iscritti:

1° categoria:

Orio Attilio di Piacenza	su Orio-Marchand 2 cv
Rigoni Pietro di Padova	su De Dion Cormot 1, $\frac{3}{4}$ cv
Martinengo co. Leonardo di Brescia	su Prinetti 2 cv
Culinelli co. Gianoberto di Ferrara	su Prinetti 2 cv
Walker Robert di Milano	su Prinetti 2 cv
Monti barone Camillo di Brescia	su Prinetti 2 cv
Bonardi Gian Maria di Brescia	su Prinetti 2 cv
Carpani avv. Francesco di Brescia	su Prinetti 2 cv
Figini Luigi di Milano	su Figini 1, $\frac{1}{4}$ cv
Storero Luigi di Torino	su Phenix Aster 2, $\frac{1}{2}$ cv
Tarlarini Enrico di Milano	su Prinetti 2 cv

2° categoria:

Benedetti Virginio di Brescia	su Prinetti 3 cv
Carbone Carlo di Torino	su Phebus 1, $\frac{3}{4}$ cv
Bugatti Ettore di Milano	su Prinetti 3 cv
Velox Billo di Torino	su Phenix 1, $\frac{3}{4}$ cv

3° categoria:

Corinaldi Edoardo di Padova	su Bernardi 1, $\frac{1}{2}$ cv
Soc. It. Bernardi di Padova	su Bernardi 1, $\frac{1}{2}$ cv (Bernardi Lauro)
Soc. It. Bernardi di Padova	su Bernardi 1, $\frac{1}{2}$ cv
Ruini di Milano	su Orio-Marchand 3, $\frac{1}{2}$ cv

4° categoria:

Glisenti di Brescia	su Glisenti-Bernardi 3 cv
Albrizzi contessa Elsa di Venezia	su Benz 4 cv
Soc. It. Bernardi di Padova	su Bernardi 3 cv (Miari Giacomo)
Soc. It. Bernardi di Padova	su Bernardi 3 cv
Spada Nicola di Venezia	su Benz 4 cv

5° categoria:

Rossati cav. Ernesto di Bologna	su Mors 6 cv
---------------------------------	--------------

La gara prende il via alle 6,20 di mattina con il piacentino Orio ad aprire le danze ed a seguire tutti i concorrenti ogni minuto. Nonostante la nottata serena la pioggia del giorno prima ha lasciato il

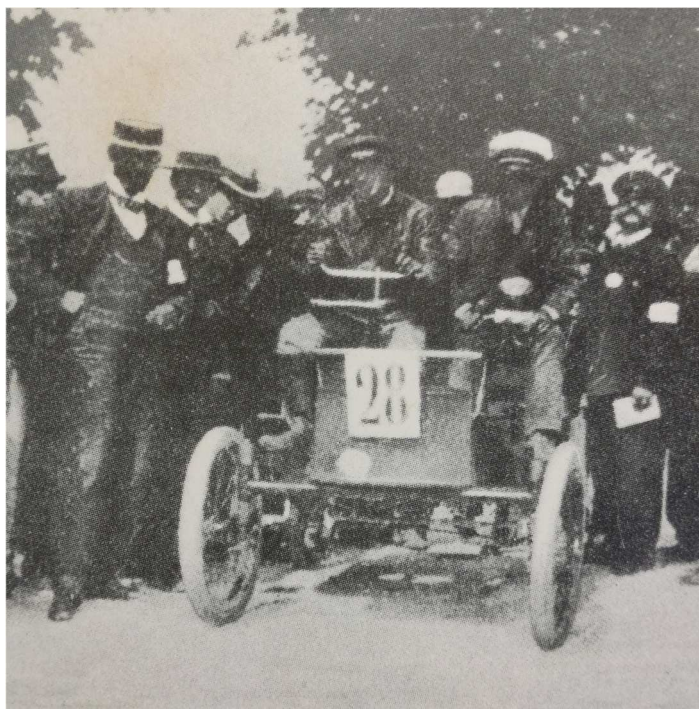


segno sulle strade che risultano ancora fangose.

Già nel tratto iniziale prima di arrivare a Vicenza si cominciano a registrare i primi ritiri, abbandonano Orio, Martinengo, Walker e Figini.

Superata Vicenza il numero 14, Storero passa in testa. A folle velocità, anzi come scrive il cronista “viaggiava come un fulmine”, giunse nei pressi della linea ferroviaria dove a gran voce avvisavano la presenza delle sbarre chiuse. Nonostante l'avviso poco repentino, fece in tempo a frenare e fermarsi davanti alla sbarra, diversamente uno scatenato Bugatti col numero 22 piombò in pieno sull'ostacolo urtando dapprima il triciclo di Storero e finendo con la spalla sulla sbarra.

Dopo aver cambiato una gomma e una camera d'aria perdendo 16 minuti, Bugatti ripartì velocissimo. Storero intanto era già ripartito ma l'urto aveva provocato danni al telaio e pertanto dopo breve abbandonò riprendendo la via per Padova.



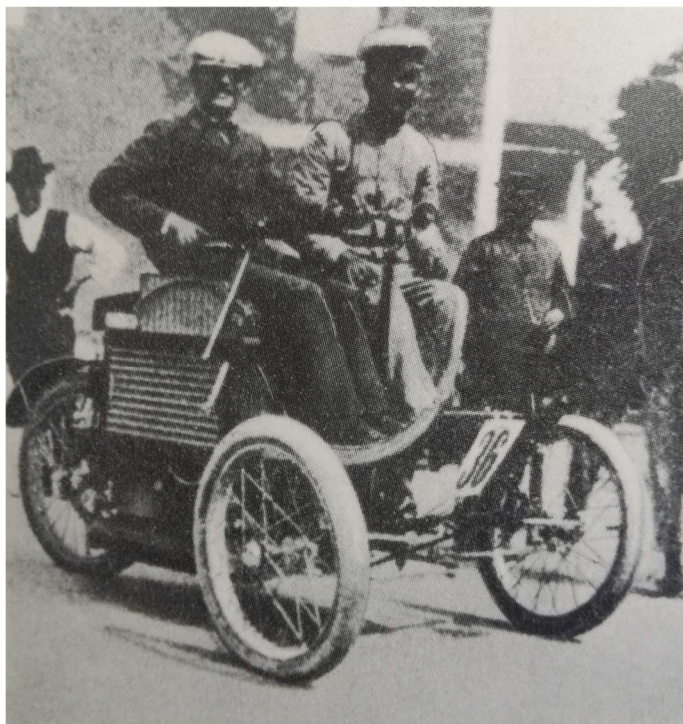
Ruini su Orio-Marchand alla partenza

Al passaggio di Bassano, Bugatti è nuovamente secondo dietro all'altro triciclo Prinetti di Tarlarini. Il programma prevede nella cittadina una sosta di quindici minuti per consentire il rifornimento di carburante. L'intero servizio viene coordinato dal console del Touring, sig. Pietro Bortignoni e dal rappresentante del comitato ing. Indri che schierano oltre cento persone (tra ciclisti, soci del Touring, guardie e Pompieri) per effettuare un accurato servizio di segnalazione e controllo da Breganze a Casella d'Asolo.

Oltre al rifornimento di carburante, presso il caffè Florian alle Fosse furono offerti rinfreschi agli automobilisti dalla locale sezione del Touring e gli ardimentosi chauffeur furono ammirati da un numerosissimo pubblico tra il quale spiccavano moltissime signore eleganti, come evidenzia il cronista.

Il sole nel frattempo ben rialzatosi cominciò ad asciugare le strade che dopo Bassano migliorarono sempre di più.

Al passaggio di Treviso Bugatti passa in testa velocissimo e così anche al controllo di Noale.



Giacomo Miari su Bernardi in attesa del via

L'arrivo a Padova costituì un vero spettacolo, sin dalle 10 del mattino presso Porta Portello a due chilometri dall'arrivo, era presente una moltitudine di spettatori, tra cui moltissime signore, autorità ed uno stuolo di ciclisti, in buona misura gentilmente ospitati dal sig. Giacomelli nel parco della sua Villa, in attesa dei concorrenti.

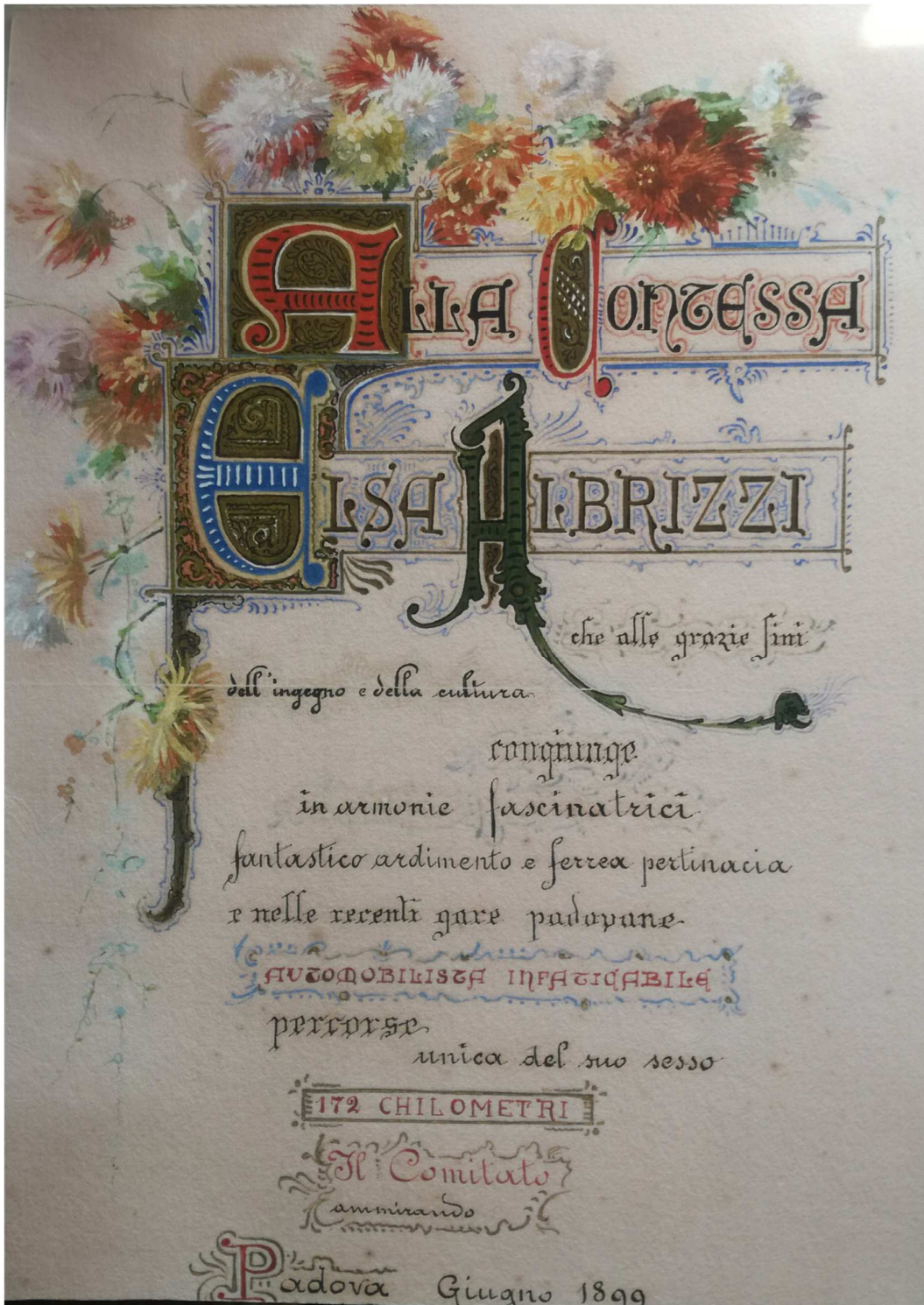
Con una velocità straordinaria alle ore 11. 9'. 30" Ettore Bugatti taglia vittorioso il traguardo con il suo triciclo Prinetti Stucchi preparato dallo stesso Bugatti con un doppio motore ad una media di oltre 44 km/h, strepitosa considerando i mezzi meccanici, la condizione delle strade e non ultimo l'incidente subito.

Questa la classifica finale:

- 1 Bugatti su triciclo Prinetti Stucchi n.22
  - 2 Tarlarini su triciclo Prinetti Stucchi n.15
  - 3 Benedetti su triciclo Prinetti Stucchi n. 18
  - 4 Carpani su triciclo De Dion Bouton n. 12
  - 5 Carbone su triciclo Phebus (tandem da viaggio) n. 20
  - 6 Rossati su vettura Mors n. 38
  - 7 Bonardi su triciclo Prinetti Stucchi n. 11
  - 8 Rigoni su triciclo De Dion Cormot n. 17
  - 9 Società It. Bernardi su vetturetta Bernardi n. 27 (Bernardi Lauro)
  - 10 Ruini su vetturetta Orio-Marchand n. 28
  - 11 Società It. Bernardi su vetturetta Bernardi n. 36 (ing. Miari)
  - 12 Elsa Albrizzi su vettura Benz n. 34
- A seguire altri equipaggi con forti ritardi.



Ottima la prestazione della contessa Elsa Albrizzi che con la sua Benz è riuscita ad effettuare l'intero percorso in poco più di otto ore , giungendo seconda di categoria dietro al conte Miari su Bernardi e davanti a Glisenti su altra Bernardi modificata, risultando così tra l'altro la prima donna pilota al mondo.

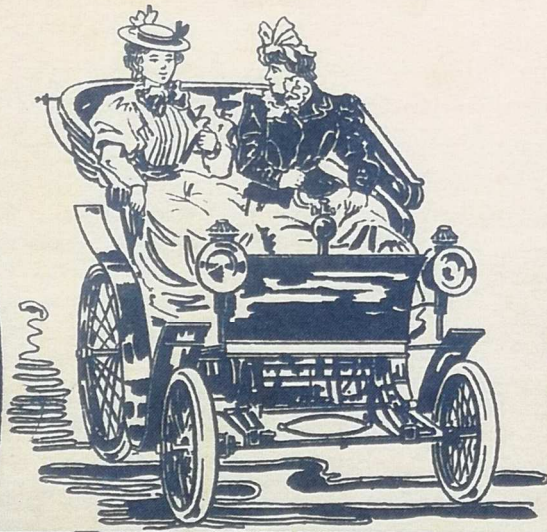






# COMITATO · PER · LA FIERA · DEL · SANTO

ESPOSIZIONE · CONCORSO  
E · CORSA · DI · AUTOMOBILI



PADOVA ·  
GIVGNO · 1899

JRVEDONL







## Programma Generale

---

**10 Giugno** — Prima Rappresentazione dell'Opera  
*FEDORA* del Maestro GIORDANO.

Dal **10** al **15** — Concorso Macchine Agricole con  
esperimenti in campagna (Premi L. 2300).

Dal **10** al **14** — Esposizione Canina - Prove sul ter-  
reno (Premi L. 3000).

**11** e **15** — Concorso Ippico (Premi L. 5800).

Dal **11** al **16** — Mostra Campionaria di Biciclette.

**12** e **14** — Gara di Tiro al Piccione (Premi L. 4800).

**12, 13, 14, 15** — **FIERA - Concorsi a pre-  
mi per Equini, Bovini, Macchine Agri-  
cole** (Premi L. 12000 e Medaglie - Medaglie del  
Ministero dell'Industria e Commercio).

Dal **18** al **21** — Convegno del T. C. C. I. - Espo-  
sizioni d'Automobili.

**18** — Concorso di velocità e di dirigibilità degli  
Automobili (Medaglie d'Oro).

**19** — Corsa di automobili su strada (Premi L. 4000).


Dal **18** al **25** — Esposizione di Floricoltura - Gara  
di Tiro a Segno Nazionale.

**25** — Corsa delle Bighe.

*Spettacoli Popolari - Pirotecnici - Concerti*

---

Facilitazioni Ferroviarie - Validità di 5 giorni per  
i Viglietti di andata e ritorno - Fermata facoltativa  
per i viaggiatori di tutti i treni da e per Venezia.




COMITATO  
per la Fiera del Santo

Padova - Giugno 1899

Esposizione  
Concorso e Corsa  
di Automobili



18-19-20 GIUGNO



# IL COMITATO

*PRESIDENTE ONORARIO*

GIUSTI Co. Comm. VETTORE Sindaco di Padova

*Presidente Effettivo*

PARESI COMM. AVV. F. E.

*Vice Presidenti*

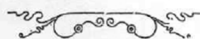
TRIESTE Cav. Ing. GIUSEPPE

CITTADELLA VIGODARZERE Co. ALESSANDRO

*Segretario*

GRAZIANI ETTORE

BRUNELLI BONETTI Nob. Dott. ANTONIO — COR-  
NALDI Co. Dott. EDOARDO — LUPATI Ing. Cav.  
GIULIO — MALANOTTI Nob. CARLO — MION  
Cav. ROMEO — VANZETTI GUIDO.



*A cura di altro Comitato avrà luogo un grande Torneo Internazionale di Scherma sotto l'Alto Patronato di S. M. il Re. Prima giornata 4 Giugno.*

*È pure annunciata per Giugno l'esecuzione dell'ultimo Oratorio del m. Perosi.*



# PROGRAMMA

DOMENICA 18 GIUGNO

Ore 10

**Apertura della Mostra Automobili**

nella Sala degli Armeni

in Piazza Vittorio Emanuele

Ore 16

**Concorso di velocità e dirigibilità**

in Piazza Vittorio Emanuele

LUNEDÌ 19 GIUGNO

Ore 7

**Corsa su strada**

Padova - Vicenza - Thiene - Bassano (Casella -  
Maser) - Cornuda (Biadene - Postioma) - Tre-  
viso (Quinto) - Noale (Stigliano - S. Angelo  
- Vigonza) Padova.

MARTEDÌ 20 GIUGNO

**Chiusura della Mostra Automobili**

**PREMIAZIONE**





## Domenica 18 Giugno

Ore 16

in Piazza Vittorio Emanuele

### CONCORSO di velocità e dirigibilità

Sfilata delle automobili.

Esperimenti di dirigibilità, liberi a tutti, ma obbligatori per gli iscritti alla corsa.

L'esperimento consisterà nel percorrere un tracciato prestabilito fra paletti e con ostacoli, nel minor tempo possibile.

I concorrenti saranno divisi in cinque categorie, identiche a quelle stabilite per la corsa su strada, ed in ciascuna di esse verranno assegnate, quale premio,

#### Due Medaglie d'Oro.

Sarà aggiunta una terza **Medaglia d'Oro** in quella categoria che comprenderà più di dieci concorrenti.

Verrà dato un ricordo a tutti quelli che prenderanno parte al concorso.

Qualora in una categoria il numero dei partenti fosse inferiore a quello dei premi assegnati, è devoluto alla Giuria il criterio da seguirsi.

## Lunedì 19 Giugno

Ore 7

### CORSA DI PRIMA CLASSE

(Art. 7 Reg. C. A. d'I.)

sul percorso

Padova - Vicenza - Thiene - Bassano (Casella-Maser) - Cornuda (Biadene - Postioma) Treviso (Quinto) - Noale (Stigliano - S. Angelo - Vigonza) - Padova.

Km. 175 circa

#### CATEGORIA PRIMA

Primo premio	Lire 250
Secondo premio	» 100
Terzo premio	Medaglia d'oro
Quarto premio	Medaglia d'oro

#### CATEGORIA SECONDA

Primo premio	Lire 300
Secondo premio	» 100
Terzo premio	Medaglia d'oro

#### CATEGORIA TERZA

Primo premio	Lire 400
Secondo premio	» 200
Terzo premio	» 100

#### CATEGORIA QUARTA

Primo premio	Lire 400
Secondo premio	» 200
Terzo premio	» 100

#### CATEGORIA QUINTA

Primo premio	Lire 500
Secondo premio	» 300

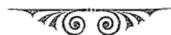
La Commissione fornirà ad ogni iscritto alla corsa, alla sua venuta a Padova una Carta-profilo dettagliata, o la spedirà, in precedenza, dietro richiesta.

A comodità degli iscritti che giungessero prima dell'apertura dell'Esposizione, o si trattenessero a Padova dopo la sua chiusura, si avverte che l'**Hôtel Croce d'Oro** fornisce gratuitamente una comoda rimessa per le automobili.

Saranno spediti i fogli di legittimazione per le facilitazioni ferroviarie concesse, sia per le persone che per il trasporto delle macchine, a tutti quelli che ne faranno richiesta al Comitato.



## CORSA SU STRADA



### Regolamento

(estratto dal Regolamento del Club Automobilistico d'Italia)

Art. 1. — Le iscrizioni saranno segrete e ricevute presso la Segreteria della Società che indice la corsa, e saranno chiuse tre giorni prima di quello fissato per le riunioni delle corse.

Esse verranno pubblicate ad iscrizioni chiuse, in caso di diversi giorni di corse, tre giorni prima della prima giornata.

Per esser valide dovranno esser corredate dalle seguenti dichiarazioni:

I. Nome, cognome, e domicilio del concorrente.

II. La categoria cui la vettura appartiene secondo la classificazione che segue, ed i posti di cui è capace.

III. Il nome del costruttore e la forza del motore; l'energia, come prodotta, e il peso della vettura in marcia, escluso il peso delle persone.

IV. Dalla quota di entrata fissata dal programma.

Art. 2. — Quanto alla designazione della categoria ed altre, le iscrizioni si ricevono *bona fide*, rimanendo sempre in facoltà della Giuria di verificare l'esattezza delle dichiarazioni, o prima o dopo il percorso, ma sempre prima della proclamazione del risultato definitivo della corsa.

Art. 3. — I concorrenti, colla iscrizione regolare, dichiarano di conoscere ed accettare le norme del presente Regolamento, e la Giuria non assume alcuna



responsabilità per il fatto dei concorrenti durante il percorso.

Art. 4. — Le quote di entrata non verranno rimborsate.

Art. 5. — Potranno concorrere ai premi solo quelli i quali abbiano fatto il percorso impiegando un tempo limitato ad una metà in più di quello impiegato dal primo arrivato.

Art. 6. — I concorrenti regolarmente iscritti saranno divisi per categorie, secondo la seguente classificazione dell'automobile:

I. CATEGORIA. — Motocicli e biciclette, tricicli a motore a benzina, petrolio, gaz, elettricità, vapore, od altro mezzo qualsiasi di propulsione, capaci di portare una sola persona, e del peso non superiore a Kg. 120.

II. CATEGORIA. — Tandems e triplètes, tricicli con avantreno o con rimorchio e del peso complessivo non superiore a Kg. 220.

III. CATEGORIA. — Vetturelle a due persone del peso di non oltre Kg. 400.

IV. CATEGORIA. — Vetture a due posti del peso oltre i Kg. 400 illimitato.

V. CATEGORIA. — Vetture a quattro o più posti del peso oltre Kg. 600 illimitato.

Art. 7. — Le corse vengono distribuite in tre classi. Sono corse di prima classe quelle nelle quali vi hanno premi destinati per le cinque categorie di vetture.

Di seconda classe . . . . . (omissis).

Art. 8. — I signori concorrenti dovranno presentarsi alla Giuria, al luogo designato per partenza, un'ora prima di quella fissata per la partenza stessa, con la relativa macchina, alla quale verrà apposta, oltre al numero di iscrizione, una lamina piombata la quale valga a far conoscere che la macchina non venne cambiata durante il percorso, ogni sostituzione essendo vietata; ed ove la lamina si trovasse manomessa all'arrivo, potrà il fatto autorizzare la Giuria alla squalifica del concorrente, ove concorra il dubbio di sostituzione di macchina.

Art. 9. — Tutti i posti dovranno, durante l'intero percorso, essere sempre occupati dalle stesse persone. Sono escluse le persone aventi meno di sedici anni.

Art. 10. — Le vetture che non abbiano fatto l'intero percorso nelle condizioni stabilite, saranno escluse dai premi, e così quelle che non si arrestassero nei punti stabiliti per i controlli.

Non potranno però essere escluse quelle che, pur avendo deviato dal percorso fissato, lo avranno ripreso nel punto preciso nel quale lo avessero abbandonato.

Art. 11. — È in facoltà della Direzione della corsa di disporre Incaricati speciali nei punti di salite, affinché riferiscano se tutto il percorso fu compiuto a pieno carico e senza aiuto di estranei.

Art. 12. — La partenza in caso di concorso di più categorie verrà data successivamente, e secondo l'ordine sopra detto per categorie, ed individualmente ad ogni concorrente secondo l'ordine di iscrizione, ad una distanza di tempo non minore di trenta secondi da concorrente a concorrente.

Art. 13. — La partenza verrà data, ove occorra, a motore avviato, a ruote ferme, e dallo Starter; il tempo di percorso verrà computato dal momento del segnale di partenza.

Art. 16. — Nel percorso tenere la destra - oltrepassare i veicoli od altre automobili tenendo la sinistra. Obbligo di dare il passo.

Art. 18. — Al segnale con bandiera rossa l'arresto è obbligatorio.

La bandiera verde indicherà ai concorrenti, nel loro puro interesse, i punti nei quali torni conveniente, il rallentare la velocità.

Art. 19. — La mancanza dei cartelli portanti il numero d'iscrizione, dei timbri di controllo, e della lamina piombata, escluderà il concorrente dai premi.

Art. 20. — In caso di arrivo simultaneo di due o più concorrenti, il premio verrà deciso dalla sorte, a meno che i concorrenti d'accordo non preferiscano ten-

tare una seconda prova su percorso limitato e da essi fissato, oppure dividere il premio.

Art. 21. — In caso di cattivo tempo, che obblighasse il rinvio della corsa, questa dovrà esser effettuata nel più breve termine possibile, e in ogni caso nessuna indennità o rimborso di entrata, spetterà ai concorrenti.

In qualunque altro caso le corse venissero rinviate, sarà in facoltà dei concorrenti di ritirare la somma versata a titolo di entrata.

Art. 23. — La Giuria giudica inappellabilmente sulla assegnazione dei premi, sulle squalifiche e sui reclami.

Art. 27. — I reclami che i concorrenti avessero a presentare alla Giuria, dovranno esser stesi per iscritto, entro un'ora dall'arrivo dei rapporti di tutti i controllori, ed accompagnati dal deposito di lire dieci, restituibili quando il reclamo venga riconosciuto.

Art. 28. — I membri della Giuria si riconosceranno da una fascia bianca colla scritta « Giuria » applicata al braccio sinistro; i controllori di passaggio da una fascia rossa, e gli ispettori di percorso da una fascia verde.

Art. 29. — I premi assegnati per categorie verranno, qualunque sia il loro numero, sempre ridotti ad uno meno del numero dei concorrenti partenti in ogni categoria.

Art. 30. — Nessuna responsabilità civile o penale graverà, nè sulla Direzione, nè sulla Giuria, nei casi di infrazione da parte dei concorrenti alle disposizioni del Regolamento.



## NORME SPECIALI

Art. 1. — Le iscrizioni per l'Esposizione, il Concorso e la Corsa, si ricevono alla Sede del Comitato Automobili (Via Santo Monte - Padova) fino a tutto il 15 giugno p. v.

Saranno ritenute valide soltanto le iscrizioni accompagnate dalla tassa rispettiva di lire **dieci** per le categorie prima e seconda, e di lire **venti** per le categorie terza, quarta e quinta.

Art. 2. — Le automobili iscritte per la corsa dovranno esser esposte alla Mostra, nella Sala degli Armeni, (Piazza Vittorio Emanuele) e prender parte al Concorso di dirigibilità.

Art. 3. — Ai controlli fissi di *Vicenza - Thiene - Bassano* (arrivo) - *Bassano* (partenza) - *Cornuda - Treviso* - ogni automobile dovrà arrestarsi per la timbratura.

Art. 4. — Tutti i ritardi causati da chiusure di sbarre ai passaggi a livello, contemplati nel profilo, e il tempo impiegato per attraversare *a passo d'uomo* la città di Bassano, stabilito, come massimo, in dieci minuti, verranno detratti dal tempo totale impiegato nella corsa.

Art. 5. — All'arrivo, un chilometro circa fuori Porta Venezia, segnalazioni facilmente visibili indicheranno il traguardo.

Art. 6. — Fanno parte della Giuria :

a) i Delegati delle Società Automobilistiche d'Italia.

b) i Delegati di quelle Società Estere che desiderassero essere rappresentate,

c) i Componenti la Commissione organizzatrice,

d) quattro o più membri estranei.





Art. 7. — Nessun deposito di benzina od olio sarà posto lungo il percorso, a cura del Comitato.

Art. 8. — A ciascun concorrente che giungerà al traguardo d'arrivo prima della sua chiusura, sarà consegnato un diploma indicante il tempo impiegato nella corsa.

Art. 9. — Qualora in una categoria il numero dei partenti fosse inferiore a quello dei premi assegnati, è devoluto alla Giuria il criterio da seguirsi.

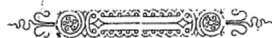
Art. 10. — Le infrazioni al Regolamento ed alle Norme speciali, che si intendono accettati colla iscrizione, portano di per sè la squalifica, e la perdita dei premi.

Art. 11. — La Commissione e la Giuria declinano ogni e qualunque responsabilità civile e penale, per accidenti e danni agli automobilisti, o da loro prodotti ai terzi, durante la corsa.

*Padova Maggio 1899.*

#### LA COMMISSIONE

CORINALDI CO. DOTT. EDOARDO                      GRAZIANI ETTORE  
MALANOTTI NOB. CARLO                      MORPURGO AVV. GUIDO *segr.*  
BELLATI NOB. PROF. MANFREDO - DONDI DALL' OROLOGIO  
MARCH. LEONARDO - EHRENFREUND AVV. GUIDO - OREFICE  
ING. CAV. GIULIO - PASINI ING. FRANCESCO.



17 - 18 - 19 - 20 - Giugno  
*Convegno del C. C. C. J. coll' intervento della  
Direzione Generale.*

**Gita a Venezia (20 Giugno)**

Dopo il positivo successo della prima edizione l'Unione Automobilistica Veneta presieduta ora dal comm. Alberto Rignano ripropone nel 1900 la seconda edizione con numerose novità.

Innanzitutto il percorso è stato allungato a 220 chilometri ma vengono previsti tre differenti percorsi con competizioni diverse.

La prima di 105 chilometri sul percorso Padova – Mirano – Mestre – Treviso – Castelfranco Veneto – Padova.

La seconda di totali 220 chilometri prevede il proseguimento dopo il primo tragitto dei 105 km sul percorso Padova – Cittadella – Rossano – Rosà – Bassano – Marostica - Mason – Breganze – Sarcedo – Thiene – Villaverla – Caltrano – Motta - Vicenza – Torri di Quartesolo – Grisignano di Zocco – Padova.

La terza di 55 chilometri è riservata invece alle sole motociclette sul percorso Padova – Mirano – San Giorgio delle Pertiche – Padova.

Alta è l'attesa per la competizione e queste le parole del giornalista: “Macchine mostro” sono chiamati i tricicli che diedero prova di poter fare oltre 60 chilometri all'ora!

La Riunione automobilistica di Padova inizia con il Congresso degli Automobilisti ove vengono discusse utili e pratiche questioni di regolamenti e tariffe (come la richiesta al Governo di ridurre le tasse sulla benzina, nulla di nuovo direi) ma soprattutto fu approvata l'idea di una carovana italiana che facendo giri per l'Italia alla velocità di 25-30 km all'ora, mostri che le vetture automobili possano circolare liberamente. Fu deciso anche il percorso da Torino a Milano attraverso Roma e fu il seme del famoso Giro d'Italia del 1901.

Prima della corsa viene svolta la Fiera Automobilistica, con l'esposizione delle vetture partecipanti alla corsa e altre proposte dai commercianti, ormai l'automobile comincia da avere una concreta seppur ancora limitata diffusione. Il cronista giunse all'esposizione portato dalla Menon di Roncade (vettura simbolo del ns. club CVAE) dicendo “di cui potremmo per via apprezzare i non comuni pregi”. Stupore suscitò la magnifica Panhard del commendator Coltelletti partito da Genova il lunedì mattino ed arrivato a Padova alle 19 del giorno stesso, “fresco come una rosa” e dopo essersi fermato per due ore a Mantova!!!

Sempre nelle note del cronista del giornale La Provincia di Padova: “Osservammo qualche raro individuo della specie degli pseudo chauffeurs, specie fiorita recentemente. Lo pseudo-chauffeurs si distingue facilmente: egli porta un gran berrettone alla russa prudentemente calato sugli occhi e arrischia ognitanto dei sorrisetti compiacenti e cortigiani ai chauffeurs-originali. Ogni tanto lascia intendere ai più sconosciuti, che la sua macchina (forse quella del caffè) ha sofferto un guasto nell'accensione e per questo non è presente”.

Nella Piazza del Prato furono organizzati giochi automobilistici, gli automobilisti trovarono una porta dinnanzi alla quale dovevano frenare arrestandosi tra la porta e una linea rossa a 10 metri, una giostra con otto anelli da staccare in un solo giro, un palo con una campana da suonare al passaggio e un altro con una bandiera da portare al traguardo. A seguire la sfilata dei fiori con le vetture addobbate e il lancio dagli spalti.



Ma veniamo alla corsa  
l'elenco dei concorrenti

vera e propria, questo  
che vede la presenza di

case ufficiali come la FIAT, la Marchand, la Bernardi e la Menon.

#### Corsa Motociclette:

Masseratti Carlo di Milano	su Bicicletta con motore Carcano
Iris di Milano	su Bicicletta con motore Carcano
Mangiapan Giorgio di Milano	su Bicicletta con motore Carcano
Polli E. di Milano	su Bicicletta con motore Carcano

#### Corsa di Resistenza:

##### 1° categoria Tricicli

Guggiari Giovita di Brescia	su triciclo Prinetti Stucchi 4 hp
Gaste' Luigi di Parigi	su triciclo Perfecta Soncin 4 ½ hp
De Lazzara conte Francesco di Padova	su triciclo Perfecta 2 ¼ hp
Laureati Giulio di Padova	su triciclo De Dion - Bianchi 2 ¼ hp
Stracca Decio	su triciclo Prinetti Stucchi 2 ¼ hp
Gulinelli conte Giacomo di Ferrara	su triciclo De Dion 2 ¼ hp

##### 2° categoria Quadricicli

Monti barone Camillo di Brescia	su quadriciclo Prinetti Stucchi 4 ½ hp
Bugatti Ettore di Milano	su quadriciclo Prinetti Stucchi 4 hp
Saggiotti F. di Brescia	su quadriciclo Prinetti Stucchi
Merli E. di Venezia	su quadriciclo De Dion Bouton 4 hp

##### 3° categoria Veturlette

Menon Carlo di Roncade	su vettura Menon 2 ¼ hp
Padovani Cesare di Milano	su vettura Prinetti Stucchi 4 hp
Castelfranco Ing. Emilio di Modena	su vettura Marchand 3 ¾ hp
Soc. Bernardi di Padova	su vettura Bernardi 1 ½ hp (Bernardi Lauro)
Soc. Bernardi di Padova	su vettura Bernardi 1 ½ hp (Bernardi )
Soc. Bernardi di Padova	su vettura Bernardi 1 ½ hp (Corinaldi Edoardo)

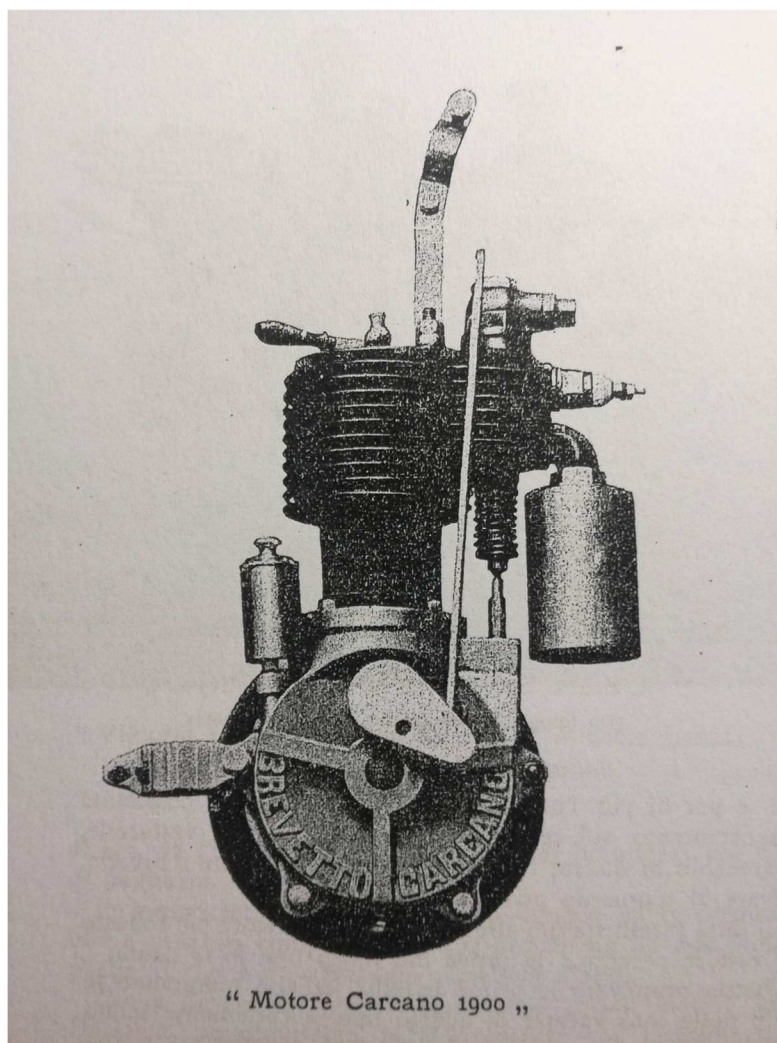
##### 4° categoria Vetture sino a 400 kg

Carnera Francesco. di Milano	su vettura Panhard 6 hp
Ricordi Giuseppe di Milano	su vettura Benz Ricordi 4 ½ hp (Ricordi Giuseppe)
Ricordi Giuseppe di Milano	su vettura Benz originale 14 hp (Ricordi Massimo)
Soc. Bernardi di Padova	su vettura Bernardi 3 ½ hp (Malanotti Carlo)
FIAT di Torino	su Fiat 6 hp (Lancia Vincenzo)
FIAT di Torino	su Fiat 6 hp (Nazzaro Felice)
Adami Giulio di Firenze	su vettura Mors Pensee 6 hp

##### 5° categoria Vetture oltre 400 kg

Coltelletti cav. Garibaldi di Genova	su vettura Panhard Levassor 8 hp
Conti Marco	su vettura Mors 10 hp (fuori gara)
Marchand F.lli di Piacenza	su vettura Marchand 10 hp





Il motore Carcano che equipaggia tutte le motociclette

Ricchi sono i premi in denaro e medaglie d'oro previsti nelle varie categorie fino al quarto classificato, con una Coppa speciale offerta dal giornale L'Automobile per le vetture di fabbrica italiana.

Il tempo magnifico, la buona condizione delle strade e l'elevato impegno dell'organizzazione fanno presagire un'ottima riuscita dell'evento.

Le automobili partiranno ogni minuto e sono previsti 8 punti di sosta e controllo timbro, a Mirano, Mestre, Treviso, Castelfranco, Padova, Bassano, Thiene e Vicenza.

Partono per prime le motociclette, tutte dotate di motore Carcano e solo tre vedranno il traguardo a Padova dopo 55 chilometri. Vince su tutti Masseratti seguito a 3 minuti da Iris e terzo Polli. Da segnalare peraltro a plauso del risultato finale che il Masseratti aveva anche sbagliato strada, allungando il percorso di diversi chilometri.

A seguire la partenza della Corsa di Resistenza. Sin dai primi punti di controllo emerge uno scatenato Gastè sul triciclo Perfecta Soncin (con il quale recentemente vinse la gara di record a Torino viaggiando a 75 km/h). Così viene descritto dal cronista dopo lunga attesa l'arrivo del primo concorrente: "Finalmente viene la prima. Sono le 10.51. La precede di 2-3 chilometri un interrotto petardare. Finalmente ecco una nube di polvere ed ecco lo strumento: un triciclo armato di certo motore che spara tratto tratto delle trombette, udibili ripetiamo, a qualche chilometro di distanza". A Treviso Gastè è il primo a passare con un netto vantaggio su Bugatti con il quadriciclo Prinetti e

Stracca con un altro triciclo Prinetti. A Bassano Gastè è sempre primo con un vantaggio crescente sul secondo Stracca, che è riuscito a passare Bugatti. Intanto si mettono in evidenza le nuove FIAT con Lancia e Nazzaro quarto e sesto.

A Vicenza Gastè passa sempre per primo ma si ferma un attimo perché il mezzo è un po' scombuscolato.

Bugatti, dopo aver sbagliato strada, giunge al controllo con soli tre minuti di distacco da Gastè. Stracca passa nuovamente al terzo posto.



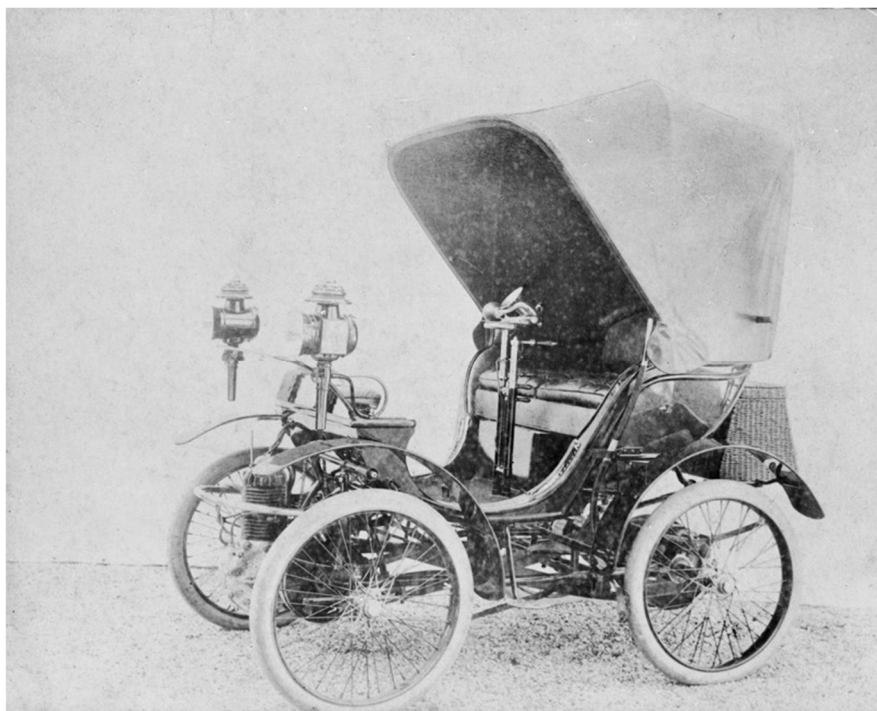
II

cronometrista saluta con il cappello le due graziose chauffeuse durante una delle gare della Riunione di Padova 1900

Nella lunga attesa del passaggio delle vetture intanto il reporter annota gli eventi di vita quotidiana: “E aspetta e aspetta non si vedono automobili. Invece passa un carretto, sulla tavola trasversale del quale stavano seduti un contadinotto e una contadinotta belloccia anziché no. Lui, evidentemente, moriva dalla voglia di baciarla, e lei aveva paura che l'uomo dal vestito semi-bianco (il nostro reporter) lo notasse.

Ma quando a lui parve di esser fuori dal tiro di costui, le applicò, dopo alcuni tentativi non abbastanza rigorosamente respinti, un bacio, che non fu il solo, perché altri lo seguirono”.

Nonostante il lungo percorso, limitati furono i danni alle vetture tra i quali ricordiamo il grippaggio del motore della poderosa Panhard di Carnera alle porte di Vicenza e l'improvvisa rottura di un mozzo ruota del quadriciclo De Dion di Merli a Mussolente. In totale solo 8 equipaggi non raggiunsero il traguardo a riprova della buona efficienza già raggiunta da questi mezzi ancora ai primordi.



La vetturessa Menon protagonista della gara e simbolo del CVAE

E alla fine arrivo trionfale a Padova dei concorrenti , accolti da una folla di spettatori, e presto viene stilata la classifica generale in base ai tempi e alla media chilometrica realizzata.

1°	Lancia	su FIAT	media 47,272 km/h
2°	Coltelletti	su Panhard	media 46,320 km/h
3°	Gastè	su Perfecta	media 45,804
4°	Nazzaro	su FIAT	
5°	Bugatti	su Prinetti	
6°	Stracca	su Prinetti	
7°	Gulinelli	su De Dion	
8°	Lazzara	su Perfecta	
9°	Maseratti	su Moto Carcano	
10°	Laureati	su De Dion	
11°	Ricordi	su Benz	
12°	Carcano	su moto Carcano	
13°	Ricordi	su Benz	
14°	Adami	su Mors	
15°	Monti	su Prinetti	
16°	Padovani	su Prinetti	
17°	Bernardi	su Bernardi	
18°	Menon	su Menon	
19°	Bernardi	su Bernardi	

Ma in realtà una stretta interpretazione del Regolamento ha falsato totalmente tale classifica portando alla squalifica di dieci concorrenti che peraltro erano giunti ai primi posti.

Il problema sorse con il superamento della rampa di Mason in direzione di Breganze. Molti concorrenti non erano riusciti a superare autonomamente la salita ed erano scesi dalle vetture



riducendone il carico di peso e aiutando così le vetture a superare l'ostacolo. E' questo motivo di squalifica in base al Regolamento e vi sono incappati Lancia, Gastè, Nazzaro, Bugatti, Stracca, Gulinelli, Lazzara, Laureati, Monti e Menon. Con grandi critiche, l'Organizzazione dopo lunghe discussioni attribuì i premi ai concorrenti rimasti, ma la stampa evidenziò la vittoria morale dei concorrenti squalificati.

Dopo l'allestimento della Corsa Lumaca che premiava i concorrenti più lenti a percorrere un tratto di quaranta metri, il giorno successivo viene organizzata sul percorso rettilineo di 10 km Padova – Bovolenta una corsa internazionale di velocità. La strada viene definita in parte ottima ed in parte buona e pertanto ideale a questo tipo di competizione a cui prendono parte una ventina di concorrenti.

Ma seguiamo il racconto del cronista:

“Con 21 concorrenti si diede l'altro giorno la partenza per la corsa di velocità di 10 chilometri, sulla strada di Bovolenta scelta ottimamente.

Il record fu vinto da Gastè che coprì il percorso in 8 minuti e 2 secondi.

La velocità del vincitore del record fu impressionantissima, spaventosa: più che una corsa fu una vertigine sbalorditiva. Il triciclo Perfecta, spinto dalla potenza enorme del motore Soncin (4 cavalli e mezzo) filava rigido, dritto, sicuro, guidato da mano intelligente. Il pubblico, più che entusiasta fu attonito e nessuno riconosceva nel vincitore di ieri il concorrente-lumaca fischiato nelle prove del concorso in Prato della Valle.

In questa prova fu battuto dal Gastè di 28 secondi il record mondiale dei 10 km ( record di Beconnais 8' 30" ).

Il Gastè aveva avuto due incidenti: prima un guasto presto riparato; poi, poco prima della partenza, il triciclo lasciato solo in mezzo alla strada, in causa della curva a schiena di cavallo, si mise da sé in marcia, precipitando dritto dritto nel profondo fossato laterale, entro oltre ad un mezzo metro d'acqua. In due minuti il sig. Gastè, coadiuvato da volenterosi aveva levato il triciclo ribelle dal fossato senza guasto alcuno”.

Questa la classifica:

1°	Gastè	su triciclo Perfecta Soncin 4 ½ hp
2°	Bugatti	su quadriciclo Prinetti Stucchi 4 hp
3°	Lancia	su vettura FIAT 6 hp
4°	Monti	su triciclo Phenix Soncin 4 hp
5°	Gulinelli	su triciclo Prinetti Stucchi 3 hp
6°	Masseratti	su motocicletta Carcano 1 ¼ hp
7°	Ricordi M.	su vettura Benz originale 14 hp
8°	Adami	su vettura Mors Pensee 6 hp
9°	Ricordi G.	su vettura Benz Ricordi 4 ½ hp
10°	Coltelletti	su vettura Panhard 8 hp
11°	Bonardi	su quadriciclo De Dion Bianchi 3 ¼ hp
12°	Laureati	su triciclo De Dion Bianchi 2 ¼ hp
13°	Carcano	su motocicletta Carcano ¾ hp
14°	Isotta	su vetturessa Renault 3 hp
15°	Monti	su quadriciclo Prinetti Stucchi 4 ½ hp
16°	Menon	su vetturessa Menon Rebus 3 ½ hp
17°	Nemo	su vetturessa Phenix 3 hp
18°	Ginori	su vetturessa De Dion Bouton 3 ½ hp
19°	Laporte	su vettura Marchand 10 hp

ABBONAMENTI  
Italia: Anno Lire 6  
Unione Postale:  
Anno Fr. 10  
Un numero: Centesimi 20  
Arretrato centesimi 50

Si pubblica il 1° ed il 15  
d'ogni mese  
300  
DIREZIONE  
Via Corta d'Appello, 5, Torino  
AMMINISTRAZIONE  
Roux e Vianengo - Torino  
Piazza Solferino, 22

# L'AUTOMOBILE

Rivista della Locomozione Meccanica ed Industrie affini  
ORGANO UFFICIALE DEL CLUB AUTOMOBILISTI D'ITALIA (TORINO)

DIRETTORI: Ing. A. Faecoli - Avv. Cesare Goria Gatti - Redattore-Capo: Guglielmo Ferrari.

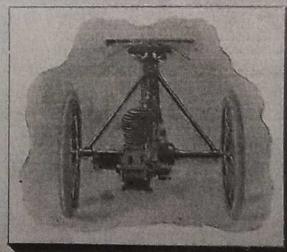
## Tricicli e Quadricicli *Perfecta*

con Motori DE-DION e SONCIN

Automobili elettrici  
ed a benzina.

Accessorii - Vestiti e Soprabiti in pelle  
per Automobilisti

Pneumatici GLORIA  
per Motocicli, Vetturelle e grandi Vetture



### Motori SONCIN

di HP 3 1/2 e 4 1/2 - raffreddamento ad aria  
riscaldamento minimo - superano forti salite  
permettono i più lunghi percorsi  
senza inconvenienti

STABILIMENTI DI AMIANTO E GOMMA ELASTICA  
già BENDER E MARTINY  
Via Pietro Micca, 5 - TORINO - Via Saluzza, 86  
Filiali a Milano, Padova e Napoli.

Tricicli e Quadricicli PERFECTA sempre premiati

Tricicli e Quadricicli PERFECTA sempre premiati

Automobili - Accessorii - Vestiti e soprabiti in pelle - Pneumatici GLORIA

Sulla rivista L'Automobile del 1 novembre 1900 la pubblicità dei tricicli Perfecta con motore Soncin, come quello del trionfatore Gastè. La cronaca dell'epoca riporta il seguente episodio: "Al traguardo fuori porta Codalunga, dopo l'arrivo del sig. Gastè la macchina di lui stava in un lato della strada fatta segno all'ammirazione dei curiosi e degli appassionati. Si vide allora un vecchio, dalla apparenza modesta di operaio benestante, farsi largo fra il crocchio, e tutto commosso baciare con atto riverente il motore Soncin della macchina del sig. Gastè. Quel vecchio era padre dell'inventore del motore, meraviglioso e potente, baciava l'opera del santo lavoro del figlio che portò nella sua povera casa la fama e l'agiatezza.

Per la cronaca noterò che qui e da per tutto si pronuncia il nome dell'inventore sig. Soncin alla francese: Sonsen; mentre egli è nato e fu allevato in Italia e precisamente a Cavarzere dove la di lui famiglia abita ancora. Onore al genio italiano".

E io campanilisticamente aggiungo : onore al genio veneto!

- COPPA D'ITALIA 1901

Per il terzo anno consecutivo l'Unione Automobilistica Veneta, ancora presieduta dal dinamico comm. Rignano, propone la gran corsa di velocità, ma l'esperienza maturata nelle edizioni precedenti determina nuove scelte organizzative. Se da un lato è logico e corretto un continuo ampliamento del chilometraggio, da percorrere ora con mezzi sempre più performanti, dall'altro bisogna ovviare alle difficoltà di realizzare un idoneo servizio di controllo e assistenza lungo un tragitto sempre più ampio e complesso. Si opta pertanto per un circuito più ristretto, di 75 chilometri, ma da percorrersi 4 volte per complessivi 300 chilometri, una prova veramente ardua per uomini e mezzi.

Tale scelta, da un lato agevolò l'operato degli organizzatori con la possibilità di un maggior controllo lungo tutto il percorso e dall'altro diede maggior risalto allo spettacolo, consentendo agli spettatori di poter ammirare il passaggio delle vetture senza lunghissime attese e addirittura per quattro volte di seguito.

Si confermò inoltre la gara del record dei 10 km sul rettilineo Padova Bovolenta e del chilometro lanciato sullo stesso tragitto. Queste erano competizioni di assoluto richiamo sia per il pubblico sia per le case automobilistiche, ansiose di dimostrare le prestazioni velocistiche delle proprie vetture. Questo il percorso dettagliato della prova dei 300 km: Partenza da Padova (località La Croce) – Limena – Cittadella – La Sega – Castione - Castello di Godego – Castelfranco - Resana - Ponte di Galles – Camposampiero – Campodarsego – Vigodarzere – Padova (tot. 75 km).

Sempre più elevato l'interesse degli chauffeurs accorsi numerosi alla Riunione di Padova dopo la mancata effettuazione delle prove di Milano e Firenze, questo l'elenco degli iscritti:

#### 1° categoria vetture oltre 1000 kg

- Tonietti Ubaldo di Firenze su Panhard Levassor 30 hp
- Ginori Liser Lorenzo di Firenze su Bolide

#### 2° categoria vetture da 450 a 1000 kg

- Adami Guido di Firenze su Panhard Levassor 16 hp
- Camerini Paolo di Padova su Panhard Levassor
- Bourbon Belmonte di Montemarciano su Panhard Levassor 8 hp
- De Lazara Francesco di Padova su Fiat
- Ehrenfreund Guido di Venezia su Fiat 6 hp
- Isotta e Fraschini di Milano su Isotta Fraschini (OresteFraschini)
- Alberti Giuseppe di Firenze su Canello Durkopp 16 hp
- Martinengo Villagana di Brescia su Mors
- Tourist di Brescia su Phenix
- Storero di Torino su Phenix

#### 3° categoria vetturine fino a 450 kg

- Adami Guido di Firenze su G.Adami e Comp.
- Manfredini Camillo di Padova su Prinetti e Stucchi 5 hp
- Menon di Roncade su Fabbrica Menon 5 hp
- Monici Emilio di Udine su Cotterau
- Wehrheim Ernesto di Parigi su Darracq 7 hp
- Società Bernardi di Padova su Bernardi 4 ½ hp
- Società Bernardi di Padova su Bernardi 4 ½ hp
- Leumann F. di Torino su Darracq 7 hp



- Isotta e Fraschini di Milano

su Renault 5 hp (Cesare Isotta)

4° categoria motocicli

- Gastè Luigi di Parigi

su Triciclo Soncin 8 hp

- Apergi Curzio di Padova

su Triciclo Prinetti e Stucchi

- Torresini Carlo di Padova

su Triciclo Prinetti e Stucchi

- M. G. di Padova

su Triciclo Prinetti e Stucchi

5° categoria motociclette

- Mazzoleni Renzo di Desio

- Bonazzi Adolfo di Bologna

su Fabbrica Montù 2 ¼ hp

- Montù Raffaele di Alessandria

su Werner ¾ hp

- Lazara Achille di Padova

su Rosselli

- Cesa Mario di Torino

su Rosselli 2 hp

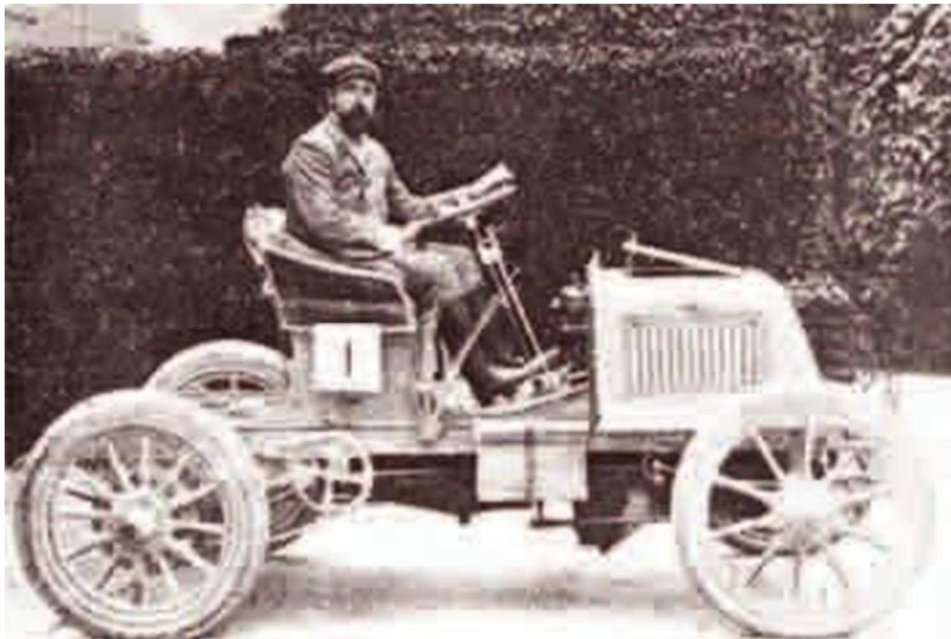
- Bresso Giovanni di Torino

su Fabbrica Lutri-Zurcher

- Fiorido Pietro di Verona

su Marchand

- N.N. di Piacenza



La poderosa Panhard Levassor 30 hp del cav. Ubaldo Tonietti

# LE GRANDI CORSE INTERNAZIONALI A PADOVA

## LA GRAN COPPA D'ITALIA.

26-29-30 Giugno (1).

Mentre a Firenze e a Milano i concorsi automobilistici più volte preannunciati sono falliti per cause diverse, la benemerita *Unione Automobilistica Veneta*, presieduta con intelligenza, con passione e con energia dal comm. Alberto Rignano, dopo un lavoro fervido allo scopo di tutto apparecchiare, tutto prevedere, tutto coordinare, ha lanciato l'attesa importantissima notizia: si correrà la Gran coppa d'Italia.

Infatti colle più lusinghiere parole per l'U. A. V. e per la sua iniziativa, il Ministero dei L. P. ha comunicato che esso offre al sodalizio una grande Coppa artistica d'argento, perchè venga corsa annualmente in Padova a norma di speciale regolamento e sotto l'egida dell'U. A. V.

Sull'artistico piedestallo a cura del Ministero saranno incise le seguenti parole:

*Coppa d'Italia-Dono del Ministero dei Lavori Pubblici.*

Ecco intanto il programma dettagliato di tutte le corse che avranno luogo a Padova nei giorni 28, 29, 30 giugno corrente.

Venerdì 28, Giugno ore 16. **Corsa internazionale di velocità** su percorso rettilineo Bovolenta-Padova Km. 10. Le categorie ammesse a parteciparvi sono le seguenti:

1.<sup>a</sup> **Vetture del peso superiore ai 1000 Kg.** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 2.<sup>o</sup> Grande med. argento e diploma.

2.<sup>a</sup> **Vetture del peso da 450 a 1000 Kg.** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 2.<sup>o</sup> Grande med. argento e diploma.

3.<sup>a</sup> **Vetturette del peso fino a 450 Kg.** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 2.<sup>o</sup> Grande med. argento e diploma.

4.<sup>a</sup> **Motocicli** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 2.<sup>o</sup> Grande med. argento e diploma.

5.<sup>a</sup> **Motociclette** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> Grande medaglia d'oro e diploma; 2.<sup>o</sup> Grande med. argento e diploma.

*Tempo massimo per concorrere ai premi h. 0.15.*

Il numero dei posti occupati è facoltativo.

A tutti i concorrenti *Diploma* col tempo impiegato.

Nello stesso 28 Giugno, ore 16.

**Récord dei 10 Chilometri** a norma di speciale regolamento. Libera a tutti i tipi di macchine.

*Premio* — *Targa artistica d'oro* — Dono del presidente dell'U. A. V. Comm. Alberto Rignano — e speciale diploma.

Detentore del record 1900 e il sig. Gasté Louis di Parigi — t. 8'2".

**Récord del Chilometro.** A vettura lanciata — Libera a tutti i tipi di macchine.

*Premio* — Grande medaglia d'oro artistica con speciale diploma.

Diploma a tutti i concorrenti col tempo impiegato.

### Corsa Internazionale "COPPA D'ITALIA", 300 km. su strada piana.

Quattro volte il percorso:

Padova - (Castelfranco-Cittadella) - Padova

(30 GIUGNO).

### Gran premio "Coppa d'Italia", (Challenge).

Offerta dal Ministero dei L. L. P. P.

(Speciale Regolamento).

1.<sup>a</sup> **Vettura sopra i 1000 Kg. di peso** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 400 e diploma; 2.<sup>o</sup> L. 150 e diploma; 3.<sup>o</sup> gr. med. oro e diploma 4.<sup>o</sup> gr. med. arg. e diploma.

2.<sup>a</sup> **Vetture da 450 a 1000 Kg. di peso** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 300 e diploma; 2.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 3.<sup>o</sup> gr. med. oro e diploma 4.<sup>o</sup> gr. med. arg. e diploma.

3.<sup>a</sup> **Vetturette fino a 450 Kg. di peso** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 250 e diploma; 2.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 3.<sup>o</sup> med. oro e diploma 4.<sup>o</sup> med. arg. e diploma.

4.<sup>a</sup> **Motocicli** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> L. 200 e diploma; 2.<sup>o</sup> L. 100 e diploma; 3.<sup>o</sup> med. oro e diploma; 4.<sup>o</sup> med. arg. e diploma.

5.<sup>a</sup> **Motociclette.** — *Premi:* 1.<sup>o</sup> gr. med. oro e diploma; 2.<sup>o</sup> gr. med. arg. e diploma; 3.<sup>o</sup> med. arg. e diploma.

Riproduciamo il Regolamento a cui sarà subordinata questa corsa internazionale:

ART. 1.<sup>o</sup> — È istituita dall'Unione Automobilistica Veneta una corsa internazionale intitolata « *Corsa Coppa d'Italia* ».

ART. 2.<sup>o</sup> — Tale corsa avrà per premio una **Coppa artistica d'argento (Challenge)** (dono del Ministero dei Lavori Pubblici), Coppa che verrà disputata annualmente su percorso di Km. 300, scelto dall'Unione Automobilistica Veneta.

ART. 3. — Potranno concorrere al premio della Coppa tutte le macchine di qualunque tipo.

ART. 4.<sup>o</sup> — Le tasse d'entrata per detta Corsa saranno di volta in volta stabilite dal Consiglio dell'Unione Automobilistica Veneta.

ART. 5.<sup>o</sup> — Sarà dichiarata vincitrice la macchina che impiegherà il minor tempo fra tutte, avendo compiuto l'intero percorso a carico completo e senza alcun aiuto di forze estranee a quella del proprio motore.

Il tempo massimo utile è fissato in ore dodici.

Il proprietario della macchina dichiarata vincitrice assumerà il titolo di **detentore della Coppa d'Italia.**

In causa dei temporali che imperversarono sul Veneto, rovinando le strade, le corse di Padova che erano state indette nei giorni 21, 22, 23 giugno, vennero rimandate ai 28, 29, 30 corrente.

N. d. R.

ART. 6.<sup>o</sup> — Per diventare proprietario della « Coppa d'Italia », il concorrente dovrà vincerla tre volte consecutive.

ART. 7.<sup>o</sup> — Nel frattempo, la « Coppa d'Italia » sarà tenuta in custodia, sotto la sua responsabilità, dalla Società Automobilistica italiana, cui il concorrente appartiene; ed in difetto dalla Unione Automobilistica Veneta.

ART. 8.<sup>o</sup> — Nessuna successiva variante al presente Regolamento, che solo potrà eventualmente venire apportata dal Consiglio dell' Unione Automobilistica Veneta, potrà modificare i diritti già acquisiti.

ART. 9.<sup>o</sup> — Per tutto quanto non provveda in guisa speciale il presente regolamento, verrà applicato, in quanto applicabile, il Regolamento Corse del Club Automobilisti d'Italia.

ART. 10.<sup>o</sup> — I concorrenti pel solo fatto dell' iscrizione accettano e si sottopongono alle decisioni della Giuria, la quale giudicherà inappellabilmente sopra ogni controversia o reclamo.

Approvato dal Consiglio dell' U. A. V. il giorno 7 Giugno 1901.

N. B. — Per l'anno 1901 il percorso stabilito è: « Padova-Città della-Castelfranco-Padova » da ripetersi continuamente quattro volte; ed al Premio della Coppa d'Italia sono aggiunti altri premi *in denaro, di categoria*, che saranno facoltativi per le corse venture.

#### Norme ed Avvertenze.

Le iscrizioni si ricevono presso la sede dell' U. A. V. fino alla mezzanotte dal 19 al 20 (Mercoledì-Giovedì).

Le tasse d'iscrizione sono le seguenti:

	Corsa Récord del Km.	Corsa Récord dei 10 Km.	Corsa 300 Km.	Per tutte le corse.
1. <sup>a</sup> Cat.	L. 10	L. 30	L. 35	L. 50
2. <sup>a</sup> »	» 10	» 25	» 30	» 40
3. <sup>a</sup> »	» 10	» 20	» 25	» 30
4. <sup>a</sup> »	» 10	» 15	» 20	» 25
Motociclette	» 10	» 10	» 10	» 15

Le iscrizioni saranno ritenute valide soltanto se accompagnate dalla relativa tassa.

Il numero d'iscrizione sarà quello portato dalla macchina iscritta per tutte le corse.

Le dichiarazioni sul modulo d'iscrizione si ricevono *bona fide*, rimanendo sempre in facoltà della Giuria il verificarne l'esattezza prima o dopo la corsa.

I concorrenti per il solo fatto dell' iscrizione accettano e si sottopongono alle decisioni della Giuria, che saranno inappellabili.

L'U. A. V. che indice le corse e la Giuria, declinano *qualunque* responsabilità civile e penale per accidenti o danni agli automobili o da loro prodotti a terzi.

L'U. A. V. potrà, se lo riterrà indispensabile, modificare l'ordine del presente programma.

Per le modalità non contemplate nel presente programma vige il Regolamento Club Automobilisti d'Italia.

Gli Organizzatori che tanto minuziosamente avevano studiato ed allestito il percorso al fine di poter porre l'intera gara sotto un più stretto controllo ebbero invece vita dura con le Autorità. Quattro giorni prima della gara il Prefetto di Treviso comunicò all'Unione Automobilistica Veneta il divieto di transitare con la gara sul territorio della Provincia di Treviso. Grande sconforto logicamente visti i tempi ristretti e l'impossibilità di effettuare variazioni in tempo utile, ma la capacità gestionale e l'influenza del comm. Rignano e dei soci dell'U.A.V. consentirono il regolare svolgimento della gara lungo il percorso già previsto eliminando il divieto prefettizio.

Ma questo non sarà l'unico intoppo!!

Il primo evento in programma fu la Prova di Velocità sul rettilineo Padova – Bovolenta di 10 Km. Come commenta il cronista: “la corsa record dei dieci chilometri riuscì interessantissima e quasi emozionante tanto era l'ardore e il desiderio per l'ambita vittoria in tutti i partecipanti. Le automobili partenti in piccoli gruppi si slanciarono subito alla gran volata”.

Trionfatore della corsa fu il cav. Ubaldo Tonietti alla guida di una poderosa Panhard Levassor di 30 hp che con velocità che arrivarono anche ai 130 km/h staccò il tempo record di 6 m e 39 sec. battendo ampiamente non solo il record dell'anno precedente detenuto da Gastè, ma anche quello della recente Bordeaux – Parigi sulla stessa distanza ed aggiudicandosi così il record mondiale.

Le cronache ricordano inoltre che il Tonietti dovette anche rallentare per l'improvviso attraversamento della strada da parte di una vecchietta!

Il Gastè perduto il record dei 10 km si guadagnò quello del Chilometro lanciato con il suo triciclo Soncin.



Il vulcanico Presidente dell'Unione Automobilistica Veneta il comm. Alberto Rignano su De Dion Bouton



Le folli velocità evidenziate dalla corsa record tuttavia impressionarono il Prefetto di Padova comm. Savio , fortemente preoccupato dalle possibili conseguenze di una trentina di vetture lanciate lungo le strade ordinarie ad una velocità di oltre sessanta chilometri orari.

Così alla partenza della Corsa dei 300 Km, il Prefetto inviò l'Ispettore Bibolini ed il delegato Bredo ad imporre l'ordine tassativo che le automobili non superassero i 30 km/h ridotti a 15 km/h nei centri urbani. Trattandosi di corsa di velocità e non di semplice resistenza l'ordine prefettizio avrebbe totalmente snaturato lo scopo della corsa. I concorrenti scalpitavano e le trattative con l'autorità avanzavano frenetiche. Alla fine fu dato comunque il via alla competizione e figurarsi se i concorrenti intendevano rispettare l'ordine imposto, tutte le macchine partirono alla massima velocità.

Tonietti , fresco trionfatore con la sua Panhard Levassor 30 Hp della prova di record, scatta subito in testa viaggiando a 70 Km/h , alla faccia del divieto prefettizio.

Al traguardo di Padova al primo giro Tonietti è in testa seguito da Adami, Lazzara, Bourbon, Werheim, Fraschini, Gastè, Durkop, Marcon, Ehrenfreund, Torresini, Isotta , Leumann, Marchand e Bernardi.

Lazzara insidia la posizione riuscendo nel sorpasso e al secondo giro passa in testa davanti a Tonietti e Adami. Ma nei pressi di Camposampiero il conte Lazzara urta una bicicletta e per non passar sopra il ciclista scarta violentemente perdendo il controllo della macchina che si ferma irrimediabilmente contro un grosso platano.

Anche Ehrenfreund si ferma per un guasto alla sua Fiat ma riesce a ripartire. Intanto il cronista informa che “un'altra automobile investì e uccise un maiale che le attraversò improvvisamente il passo”.

Al terzo giro è Adami che passa in testa con un'altra Panhard Levassor tuttavia di 16 hp, ben inferiore come potenza rispetto a quella del Tonietti che lo tallona al secondo posto.

E' interessante vedere dalla cronaca come la difficoltà della corsa falciava giro dopo giro il numero dei concorrenti; vengono riportati infatti i dati relativi al controllo a Castelfranco Veneto posto presso l'osteria dei Due Gatti, al primo giro passano in 22, al secondo in 19, al terzo in 16 e al quarto infine in 13.

Nel frattempo viene segnalato un ulteriore incidente, sullo stradone di Godego presso Villarazzi Cesare Isotta a bordo della sua Renault si trova improvvisamente davanti un bimbo di tre anni e per evitare la collisione certamente mortale , si lanciò con molto sangue freddo sul ciglio del fosso, rovinando irrimediabilmente la vettura ma salvando la giovane vita tra gli scrosci di applausi del pubblico presente.

Si arriva quindi al traguardo finale con Guido Adami trionfatore della Coppa d'Italia con la Panhard Levassor 16 hp davanti a Ubaldo Tonietti con la Panhard Levassor 30 Hp , Bourbon del Monte ancora con Panhard Levassor 8 hp e Luigi Gastè con il triciclo Socin. A seguire Alberti, Leumann, Ehrenfreund, Montù e Wehrein.



Con la Coppa d'Italia 1901 si conclude la stagione delle grandi corse automobilistiche in Padova e dal 1902 la famosa Riunione di Padova comprenderà la sola prova di record sui 10 chilometri.

### **- CORSA PADOVA-BOVOLENTA 1902**

Dopo una lunga attesa, l'Unione Automobilistica Veneta finalmente torna a proporre una competizione automobilistica. Non più nel consueto mese di giugno e saltata anche la possibilità di settembre, ecco al fine cogliere l'occasione della "Mostra Internazionale di automobili ad alcool denaturato" che si tiene a Conegliano Veneto a fine ottobre, per lanciare in allacciamento alla stessa una nuova edizione della corsa a record di velocità sui 10 km Padova - Bovolenta, nonché la prova del chilometro lanciato.

La corsa di resistenza "Coppa d'Italia" dei 300 km non è autorizzata e pertanto il regolamento stesso della Riunione di Padova prevede che "viene sospeso per l'anno corrente 1902 ogni effetto sui diritti di detenzione o di possesso della Coppa".

Il regolamento prevede cinque categorie: 1° categoria vetture oltre 700 kg - 2° categoria vetture

leggere da 450 a 700 kg - 3° categoria vetturette fino a 450 kg - 4° categoria motocicli - 5° categoria motociclette.

Per l'assegnazione della categoria le vetture verranno pesate a vuoto e cioè senza acqua né benzina od altra sorgente di energia motrice.

Numerosi i premi previsti dagli Organizzatori ai quali, fatto nuovo, vanno ad aggiungersi nuovi premi in denaro offerti da due "sponsor" tecnici, la casa di pneumatici Michelin e quella Continental.

In collegamento con l'evento padovano si terrà anche la corsa riservata a macchine ad alcool sul percorso Ponte della Priula - Conegliano.



I partecipanti alla Riunione di Conegliano Veneto degli automobili ad Alcool denaturato

All'evento di Padova accorrono i migliori chauffeurs da tutta Italia e si registra ancora la partecipazione di case ufficiali, ansiose di evidenziare le prestazioni velocistiche delle proprie vetture.

Questo l'elenco degli iscritti alla corsa:

1° Categoria vetture oltre 700 kg

- cav. Vincenzo Fiorio da Palermo su Panhard Levassor 40 hp (alla guida Felice Nazzaro)
- Vincenzo Lancia di Torino su Fiat 24 hp
- conte De Lazara Francesco di Padova su Fiat 12 hp

2° Categoria vetture da 450 a 700 kg

- Wehereim Ernesto di Parigi su Darracq

- Hemery su Darracq
- Edmondo su Darracq
- Luigi Storero di Torino su Fiat 12 hp

3° Categoria vetturette fino a 450 kg

- Trieste di Padova su Florentia 8 ½ hp

5° Categoria motociclette

- Vigorelli di Milano su Stucchi & c. 3 ½ hp
- Tamagni di Piacenza su Marchand 2 ½ hp
- Ziliotto di Treviso su Neckarsulmer 3 ¼ hp
- Colombo su Stucchi & c.
- Banfi su Peugeot
- Scalfò Gino di Padova su Marchand 3 hp
- Torresini di Padova su Peugeot 2 hp
- Ing. Rosselli di Torino su Rosselli 2 hp
- Ing. Rosselli di Torino su Rosselli 2 hp
- Montù Raffaele di Alessandria su Montù 3 ½ hp
- Ing. Del Valle di Padova su Marchand 1 ¾ hp

Presenziavano inoltre alla Riunione di Padova numerosi chauffeurs tra i quali il marchese e la marchesa Ginori di Firenze su Fiat 12 hp, il tenente Alfredo Cappellini di Firenze su Fiat 12 hp, l'ing. Ghirardi di Milano con una Deschamps 8 hp, il sig. Wehereim di Torino su Darracq 12 hp, il sig. Nagliati di Firenze con una De Dion Bouton 9 hp, il sig. Rossi di Bologna con una Darracq 9 hp, il sig. Pasquali di Ferrara con una Darracq 9 hp, il sig. Clerici di Bologna con una Darracq 9 hp, il conte Rignano con una Serpollet 6 hp, il conte Corinaldi con una Ceirano 9 hp, l'ing. Orefice con una De Dion Bouton 6 hp, il sig. Cappellari con una Cotterau 7 hp, il cav. Malvolti con una Clement 7 hp e il sig. Tatti con una Fiat 12 hp.



Il marchese e la marchesa Ginori Lisci di Firenze su Fiat 12 hp

La Riunione di Padova tanto attesa risulterà essere l'unica riunione automobilistica svoltasi in Italia nel 1902, dopo quella del Cenisio. Le Case automobilistiche erano pronte ed in attesa di dimostrare le proprie potenzialità, gli chauffeurs frementi, gli ostacoli amministrativi sempre maggiori ma non



insormontabili, ciò che mancava era una precisa forza di volontà dei gruppi organizzatori che il cronista vorrebbe riuniti in un unico ente nazionale. Anche nella vicina Francia vi erano forti ostacoli ed il Governo aveva addirittura proibito le corse automobilistiche, ma ciononostante mai come dopo tale proibizione in Francia furono organizzate così tante competizioni, addirittura venti.

In tale frangente appare quindi ancor più importante lo sforzo dell'Unione Automobilistica Veneta, presieduta ora dal conte Corinaldi, che dopo molti rinvii, riuscì nel proprio intento organizzativo, ben espresso dal cronista de La Stampa Sportiva: “E ancora una volta da queste colonne, mentre fisso lo sguardo all'ideale di una forte associazione automobilistica italiana, che interessi e entusiasmi, accomuni e cimenti, mando il mio plauso ai volenterosi chauffeurs dell'Unione Automobilistica Veneta, che attraverso a questa generale indifferenza, con noi lottano per conservare questo fuoco sacro dell'automobilismo italiano, come noi animati dalla speranza che il grande ente che il domani ci darà, possa ereditarne il vitale e farne fiaccola per le grandi battaglie dell'avvenire”.

Nonostante la denominazione Padova-Bovolenta la corsa in realtà prendeva il via da Bovolenta per raggiungere il traguardo di Padova.

Il risultato della corsa fu quello che si prevedeva e cioè il trionfo della Panhard Levassor 40 hp importata da Parigi pochi giorni prima della corsa, dallo sportivissimo cav. Vincenzo Florio e guidata dall'esperto Felice Nazzaro. Pur considerando la netta superiorità della vettura, incredibile fu il risultato dell'equipaggio che coprì i 10 km alla sbalorditiva media oraria di 112 km.

Per il terzo anno consecutivo la Coppa Rignano per il record viene attribuita ad una vettura francese, ma finalmente le vetture italiane (Fiat da 12 e 24 hp) nonostante il netto svantaggio di potenza, cominciano a farsi valere con buon auspicio di poter presto vedere un pilota e una vettura italiana aggiudicarsi l'ambito trofeo.

La potenza della Panhard Levassor di Florio consente allo stesso (questa volta alla guida) di aggiudicarsi la vittoria anche nella prova del chilometro lanciato.



Il cav. Vincenzo Florio alla guida della sua Panhard Levassor 40hp

Bellissima la lotta tra le motociclette il cui numero rilevante è un indice eloquente della diffusione grandissima che va acquistando questo nuovo e praticissimo mezzo di locomozione.

Nella corsa dei 10 km emerge l'esperto Montù di Alessandria con il proprio bicicletto cui aveva

applicato un motore Soncin da 4 hp che gli consentì di raggiungere una media di 69 km all'ora.

Nel record del chilometro lanciato invece essendo partito senza benzina rimase a mezza via lasciando la vittoria a Vigorelli su Stucchi & C.



Raffaele Montù su Montù con motore Soncin 4 hp

La riunione automobilistica di Padova  
ha segnato un grande trionfo per le  
**Motociclette Montù**

**Corsa Bovolenta-Padova - 10 km.**  
1° su dieci concorrenti MONTÙ (m. 9' 11" - media 66 km. l'ora)

**Corsa all'Alciel di Cornegliano**  
1° MONTÙ (km. 8 in 8' 5" (media 58 Km. l'ora)

Queste vittorie confermano le precedenti riportate  
da questa Motocicletta che è fra le migliori, e cioè:

Esposizione Brescia 1900	- Grande medaglia argento
Corse a Pavia (Maggio 1901)	- 1° Premio
" a Brescia (Settembre 1900)	- 1° "
" a Padova (Giugno 1901)	- 1° " 10 km. (300 km. in 8 ore)
" a Como (Luglio 1901)	- 1° "
" a Venezia (Luglio 1902)	- 1° "

Chiedere preventivi ed offerte all'Officina Meccanica  
**R. MONTÙ - Alessandria.**

Queste le classifiche finali di categoria:

1° categoria vetture fino a 700 kg

- 1 Florio su Panhard Levassor 40 hp in 5'21"
- 2 Lancia su Fiat 24 hp
- 3 Lazara su Fiat 12 hp

2° categoria vetture da 450 a 700 kg

- 1 Storero su Fiat 12 hp

3° categoria vetturine fino a 450 kg

- 1 Trieste su Florentia 8 ½ hp

4° categoria motociclette

- 1 Montù su Montù 3 ½ hp
- 2 Vigorelli su Stucchi 3 ½ hp
- 3 Tamagni su Marchand 2 ½ hp
- 4 Colombo su Stucchi
- 5 Scalfo su Marchand
- 6 Torresini su Peugeot
- 7 Del Valle su Marchand
- 8 Ziliotto su Neckarsulmer
- 9 De Lazzara su Rosselli

Record del chilometro lanciato:

- 1 Florio
- 2 Lancia
- 3 Storero
- 4 Vigorelli
- 5 Tamagni
- 6 Del Valle
- 7 De Lazzara
- 8 Scalfo

Per quanto concerne la collegata corsa di Conegliano con l'uso di alcol al posto della benzina, diede solo risultati modesti per la limitata partecipazione, solo sette concorrenti, ma si trattava di un inizio con possibili sviluppi futuri:

- 1 Lancia su Fiat 24 hp
- 2 Storero su Fiat 12 hp
- 3 Ghirardi su Deschamps 8 hp
- 4 Menon su Menon 3 ½ hp
- 5 Montù su Montù 3 ½ hp
- 6 Rosselli su Rosselli 1 hp
- 7 Rosselli su Rosselli 1 hp

Le corse automobilistiche cominciano comunque ad essere un importante veicolo pubblicitario per le case automobilistiche che evidenziano sempre di più i propri risultati a scopo promozionale.



# CORSA

## Padova-Bovolenta

— ( Km. 10 ) —

*Seconda Categoria:*

Primo Storero con vettura F.I.A.T. 12-HP 1902

*Kilometro lanciato:*

Storero con vettura F.I.A.T. 12-HP, Km. 80 all'ora

## *Corse Conegliano*

— ( Alcool 50 p. 0,0 ) —

Lancia con vettura F.I.A.T. 24-HP, Km. 90 all'ora

Storero „ F.I.A.T. 12-HP, „ 80 „

Chiedere Cataloghi Fabbrica Italiana d'Automobili

TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO

Caricatore, Garante responsabile.

La Stampa Sportiva viene stampata nella tipografia Roux e Viarengo con caratteri e fogli, su macchina "Palmer" della Ditta Kallio e Comp. di Torino.



Anche per il 1903 continuano le tribolazioni degli organizzatori ma alla fine giunge l'autorizzazione prefettizia ed il 25 ottobre, data ancora poco felice per la stagione ormai inoltrata, è la data fissata per la corsa del record dei 10 km, sul percorso Bovolenta – Padova, e per la corsa del chilometro lanciato.

Continua il supporto della casa di pneumatici Michelin che offre premi in denaro ai partecipanti.

Ancora la corsa padovana risulta l'unica manifestazione autorizzata dal Governo negli ultimi tempi, a plauso del minuzioso lavoro dell'Unione Automobilistica Veneta, ma il continuo andirivieni con le autorità ha determinato la fissazione della data a tarda stagione e soprattutto con una comunicazione della stessa molto ravvicinata. Tale fatto ha sicuramente inciso sulla presenza degli iscritti che poteva e meritava di essere sicuramente superiore.

I concorrenti più temibili risultano essere ancora il cav. Vincenzo Florio con una nuova Panhard Levassor di 70 hp, il barone De Caters con una Mors da 90 hp ed il sig. Burton con una De Dietrich 45 hp, tutti candidati a battere lo straordinario record di 112 km/h dell'anno precedente.

Numerose ancora le motociclette con gli occhi puntati soprattutto sui fortissimi Tamagni e Giuppone.

1° categoria vetture fino a 700 kg

- Vincenzo Florio di Palermo su Panhard Levassor 70 hp (pilota Felice Nazzaro)
- Barone Pierre de Caters di Berchem B su Mors 90 hp
- Alexander Burton su De Dietrich 45 hp

2° categoria vetture leggere

- Borsotto su Fiat 16 hp

3° categoria motociclette oltre 50 kg

- Tamagni Giuseppe di Piacenza su Marchand 9 hp
- Giuppone Giosuè di Calco su Peugeot 14 hp
- Lazzara Achille di Padova

4° categoria motociclette fino a 50 kg

- Torresini
- Cerizza su Stucchi
- Cedrino su Rosselli
- Cordero su Rosselli
- Marchand su Marchand
- Tenaux su Clement 5 hp
- Lanfranchi su Peugeot
- Maffeis su Sarolea
- Cerabolini
- Giro
- N.N. su Peugeot

A presiedere le operazioni di partenza da Bovolenta il conte Francesco De Lazzara, neo Presidente dell'Unione Automobilistica Veneta che dà il via al primo concorrente con le motociclette.

Si era decisa infatti la partenza in ordine inverso, prima le motociclette fino a 50 kg per chiudere con

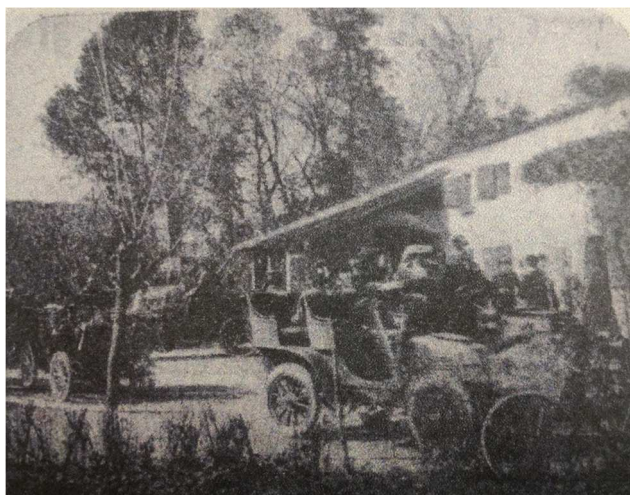
le vetture pesanti, fortemente attese dal pubblico.



L'ing. Rosselli in attesa della partenza di una delle sue performanti motociclette

Dopo alcuni segnali, il suono di una tromba annunzia l'arrivo della prima motocicletta e vivissima è l'attesa del numeroso pubblico accorso al traguardo del Ponte di Salboro.

Nuvole di fumo preannunciano l'arrivo dei concorrenti e il pubblico fremente per l'attesa della sfida tra il fortissimo Nazzaro con la Panhard del cav. Florio e gli stranieri Pierre de Caters e Alexander Burton, già distintisi in numerose competizioni francesi.



Le vetture all'arrivo di Padova

La vittoria assoluta è ancora nelle mani di Vincenzo Florio e della sua Panhard Levassor splendidamente guidata da Felice Nazzaro che riesce a battere anche il proprio record chiudendo a 115 km/h di media

Alle sue spalle il barone de Caters con la Mors seguito da Tamagni con la motocicletta Marchand poi Burton con la De Dietrich e Giuppone con la motocicletta Peugeot.

Queste le classifiche di classe:

1° categoria vetture oltre 700 kg

1 Vincenzo Florio	Panhard Levassor 70 hp
2 barone Pierre de Caters	Mors 90 hp
3 Alexander Burton	De Dietrich 45 hp

2° categoria vetture leggere

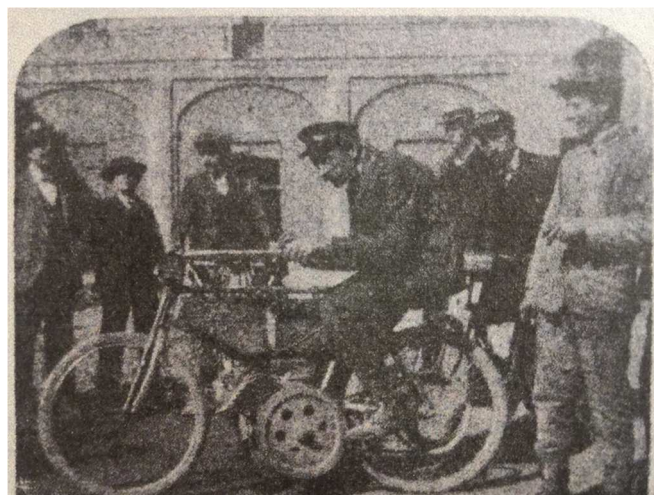
1 Borrotti	Fiat 16 hp
------------	------------

3° categoria motociclette oltre 50 kg

1 Tamagni	Marchand
2 Giuppone	Peugeot
3 Lazzara	

4° categoria motociclette fino a 50 kg

1 Cedrino	Rosselli
2 Marchand	Marchand
3 Cordero	Rosselli
4 Cerizza	Stucchi
5 N.N.	Peugeot
6 Tenaux	Clement
7 Cerabolini	
8 Torresini	
9 Giro	



Cedrino con la fortissima Rosselli

La prova del chilometro lanciato vede confermate le prestazioni dei concorrenti , con una nuova vittoria per Vincenzo Florio. Questa la classifica:

- 1 Florio
- 2 De Caters
- 3 Tamagni
- 4 Burton
- 5 Giuppone
- 6 Cerizza
- 7 Cedrino
- 8 Marchand
- 9 Cordero
- 10 N.N.
- 11 Cerabolini
- 12 N.N.
- 13 Torresini

Alla corsa seguirono polemiche sollevate dai concorrenti stranieri De Caters e Burton verso le rilevazioni dei cronometristi, affermando che le prestazioni delle loro vetture risultavano ben più elevate in altre competizioni. Critiche prontamente e correttamente respinte dalla Giuria visto che il rilevamento cronometrico era stato effettuato con un doppio controllo. Forse motivo della ridotta prestazione va legato al fatto che entrambi i concorrenti erano giunti con le loro vetture per strada, affaticando forse le stesse prima della prova di record.

NELL'UNICA RIUNIONE AUTOMOBILISTICA ITALIANA

## La Vittoria fu per una Marca Italiana

~~~~~

Nella Riunione di Padova, la

# MOTOCICLETTA MARCHAND

ha coperto il Kilometro in 36" 4/5, ossia ha raggiunto una media di

## 102 KM. ALL'ORA

battendo delle grosse vetture e giungendo 1° fra tutte le Motociclette concorrenti.

~~~~~

Nella Corsa dei 10 Km. - Categoria oltre 50 Kg. - 1° MARCHAND in 6' 54" 3/5.

---

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza.

Agenti: Per Torino - Lorenzo Sciavo, Via S. Quintino, 11 - Per Milano - Ditta Garavoglia, Via Dante, 16.

FONDO GIOVANNI, Gerente responsabile.

La Stampa Sportiva viene stampata nella tipografia Roux e Viarengo con caratteri e frangi della Ditta Nebiolo e Comp. di Torino e con l'assistenza della Casa Michael Huber di Menzob (Svizzera) Milano.

### - CORSA PADOVA - BOVOLENTA 1904

Pur riconoscendogli ampia e valida esperienza e professionalità, la Stampa non lesina critiche



all'Unione Automobilistica Veneta per la consueta infelice collocazione in calendario della bella competizione automobilistica.

La Riunione di Padova doveva svolgersi dopo metà settembre ma continui intoppi e difficoltà burocratiche ne hanno determinato nuovamente la collocazione a metà ottobre.

Tutto ciò determina un parziale insuccesso dell'evento che potrebbe dare ben diverse soddisfazioni al certosino lavoro degli organizzatori. La collocazione alle soglie della stagione invernale da un lato limita la partecipazione, soprattutto internazionale, degli chauffeur che hanno già alle spalle l'intera stagione di gare, ma soprattutto limita l'interesse delle case automobilistiche, che ormai hanno poco interesse commerciale alla loro presenza e soprattutto sono concentrate nell'imminente Salone di Parigi.

Un vero peccato per quella che si conferma una delle quattro importanti manifestazioni automobilistiche organizzate in Italia (le altre sono il Cenisio, Brescia e la Consuma).

Limitato quindi il parterre degli iscritti, ma di tutto rispetto per la qualità espressa.

I concorrenti vengono ancora suddivisi nelle classiche cinque categorie e tra i favoriti appare subito il cav. Vincenzo Florio, questa volta con una nuova splendida Darracq 100 hp che guiderà personalmente. I fortissimi motociclisti Giuppone e Tamagni promettono poi scintille nella lotta per il primato assoluto. La Matteo Ceirano & C. si presenta invece con le proprie nuove vetture leggere, le Itala, in grado di dar filo da torcere a veicoli ben più potenti.



Ma vediamo l'elenco iscritti:

1° categoria vetture fino a 700 kg

- Vincenzo Florio di Palermo su Darracq 100 hp
- Darracq di Parigi su Darracq 80 hp

2° categoria vetture da 450 a 700 kg

- Matteo Ceirano & c. di Torino su Itala 24 hp (Matteo Ceirano)
- Matteo Ceirano & c. di Torino su Itala 24 hp (Bigio)
- Guido Trieste di Padova su Clement 12 hp

3° categoria vetturette sino a 450 kg

- Ing. Giorgio Dalla Valle di Padova su Ceirano 4 ½ hp

4° categoria motocicli

- Corrado Frera di Milano su Zedel 8 hp
- Conte Monasterollo di Piacenza su Marchand 14 hp
- Wondrich di Vienna su Republich 3 hp
- Reale su Peugeot 6 hp
- Giacomo Favaro di Padova su Royal Star 3 ¼ hp
- Tenax I di Padova su Puch 3 hp

5° categoria motociclette

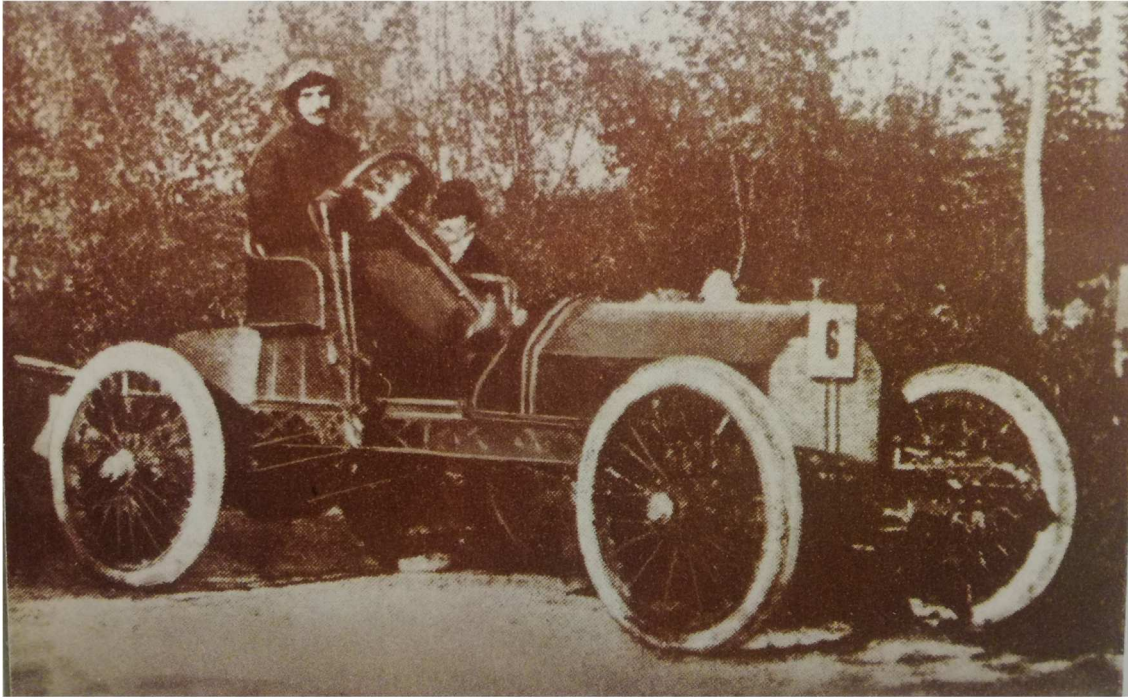
- A. Ballari di Parma su Marchand 6 hp
- Giosuè Giuppone di Torino su Peugeot
- Carlo Maffeis di Milano su Maffeis 5 hp
- Guido Gatti di Milano su Bianchi 3 ½ hp
- Giuseppe Tamagni di Piacenza su Marchand
- Leonino da Zara di Padova su Marchand 3 ½ hp
- Tenax II di Padova su Puch 3 hp
- Kuklik di Vienna su Republich 3 hp
- Cerabolini di Milano
- Giacomo Favaro di Padova su Royal Star 3 ¼ hp

Nonostante l'avvio dell'autunno la giornata è stupenda, il cielo di un azzurro intenso e i campi ancora con un dolce verdolino. La folla sciamava lungo la strada con ogni mezzo possibile e con la speranza di poter vedere sfrecciare questi mostri meccanici.

“La strada è piena di gente e la gente è piena di polvere. Per ordine delle guardie non possono passare né vetture a cavallo né biciclette; però sono liberissime di proseguire automobili e motociclette. E in fondo è quasi giusto; oggi è – come si può dire? - il loro onomastico.”

Al traguardo gli organizzatori hanno fatto allestire due tribune presto gremite di spettatori di nobile lignaggio.

Molti spettatori giunti in automobile sono presenti con multiformi costumi automobilistici. “Molte le signore, parecchie delle quali in graziosi palloncini da chauffeuse con tanto di berrettino. Un uomo in costume da chauffeur sembra un orso, una bella signora sembra quasi un angelo”.



La

bella e veloce Itala 24 hp di Bigio che seppur autore di un'ottima prestazione è risultato svantaggiato da un errore di percorso e dall'eccessivo affollamento al traguardo

Tre squilli di tromba segnalano l'arrivo della prima vettura ma non si tratta di un concorrente, è la Panhard del conte De Lazzara che fa da apripista facendosi largo tra la folla.

“Ci siamo! La tromba annuncia un arrivo. C'è un movimento di curiosità: dev'essere Florio, l'unico corridore del record per la Targa d'oro Rignano. Eccolo! La sua Darracq 100 cavalli si avvanza come un punto nero e passa come il fulmine. La folla ne rimane stordita e....spolverata”.

Vincenzo Florio trionfa con un tempo meraviglioso di 4' 48" ad una media di 125 km/h, battendo ulteriormente il record già detenuto.

Nella corsa delle vetture sono le Itala a dettar legge, soprattutto Bigio ottimo primo di classe ma con un tempo finale penalizzato da fattori esterni.

L'ing. Della Valle con la sua Ceirano 4 ½ hp ha vinto in solitaria la categoria vettuette.

Importante e interessante la lotta tra le motociclette, con il conte Monasterolo sul podio più alto della sua categoria con la splendida Marchand ed il grande Giosuè Giuppone che con la sua Peugeot ha regolato il folto gruppo di avversari.

Al momento della partenza è stata improvvisata una ulteriore categoria: Turisti che ha visto imporsi l'ing. Gandini con una Rochet Schneider 24 hp davanti a Graziani su Fiat 10 hp e a seguire Concato.



Il grande Giosuè Giuppone velocissimo con la sua Peugeot

La prova del chilometro lanciato ha lasciato il seguente verdetto:

- |                  |                                  |
|------------------|----------------------------------|
| 1 cav. V. Florio | su Darracq in 28" 1/5 a 127 km/h |
| 2 Giuppone       | su Peugeot                       |
| 3 Bigio          | su Itala                         |
| 4 De Monasterolo | su Marchand                      |
| 5 Tamagni        | su Marchand                      |
| 6 Wondrik        | su Republic                      |
| 7 M. Ceirano     | su Itala                         |
| 8 Ballari        | su Marchand                      |
| 9 Reale          | su Peugeot                       |
| 10 Maffeis       | su Maffeis                       |
| 11 Kuklik        | su Republic                      |
| 12 Gatti         | su Bianchi                       |

I risultati sportivi appaiono sempre di più un ottimo veicolo pubblicitario e le pagine dei giornali cominciano ad essere piene di pubblicità:



Nella **RIUNIONE DI PADOVA** il  
Cav. Vincenzo Florio si è assicurato definitivamente il possesso della  
**TARGA d'ORO RIGNANO**  
colla splendida *performance* compiuta dalla Vettura

# DARRACQ



di **80 HP**, colla quale copriva i 10 Km. (Padova-Bovolenta) in  
**4' 48"**, ossia con una velocità media di **127 Km. all'ora.**

Questo è un altro trionfo da aggiungersi ai tanti della rinomata Fabbrica **DARRACQ.**

Unici concessionari per l'Italia:

## AUTO-GARAGE INTERNAZIONALE

E. WEHRHEIM E C. - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO

 Telefono 17-59 

LA STAMPA SPORTIVA

10

## RIUNIONE DI PADOVA

Corsa 10 Km. - (Categoria Motociclette leggere) **1° Giuppone (PEUGEOT)**

Record del Km. - (Motociclette) **1° Giuppone (PEUGEOT)**

Categoria Turisti 10 Km. - (Vettore) **1° Gandini (ROCHET-SCHNEIDER)**

Tutti con **PNEUMATICI**

# DUNLOP



THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO. (CONT.) LTD

Via Fatebenefratelli, num. 18 - MILANO - Via Fatebenefratelli, num. 18

**Sempre Peugeot!!!**

Riunione Internazionale di Padova

Corsa 10 Km.: 1 GIUPPONE in 5' 45" 3/5

Record del Kilometro:

1° ASSOLUTO GIUPPONE in 38" 4/5

con MOTOCICLETTA

**PEUGEOT**

e Pneumatici **DUNLOP**

**Senza Commenti!!!**

Agenti della Casa PEUGEOT:

**MILANO - G. C. F.lli PICENA - TORINO**

Cesare Correnti, 8.

Via Lagrange, 41.

**RIUNIONE DI PADOVA - 16 OTTOBRE**

Nella *Corsa dei 10 Km.*, il Conte MONASTEROLO arriva **PRIMO**  
della sua Categoria in **4' 53" 2/5** su MOTOCICLETTA

**MARCHAND**

**Vincendo la GRANDE MEDAGLIA d'ORO dell'U. A. V.**

Amministrazione e Fabbrica in Piacenza.

Agenti: Per Firenze: **Pietro Riva**, Vittorio Emanuele, 6. — Per Milano: **A. Garavaglia**, via Dante, 16.



## - CORSA PADOVA - BOVOLENTA 1908



L'edizione del 1904 era stata l'ultima consecutiva, poi per tre anni l'evento non fu più organizzato mentre cominciavano a diffondersi nel Paese eventi automobilistici sempre più importanti, come le Corse di Brescia, la Coppa Florio a Bologna e la Targa Florio a Palermo per citarne solo alcune. Nel 1908 l'Automobile Club Veneto, dopo il successo delle Corse di Verona ripropone la Corsa Padova-Bovolenta con il record dei 10 km.

Ovviamente con gli anni l'intero settore si era evoluto e gli Organizzatori, capitanati da un entusiasta Leonino da Zara, peraltro al via con la sua Zust n.1, hanno previsto una doppia prova con la classifica stabilita sui tempi delle due prove. Il via viene dato dal Ponte di Salboro a Padova in direzione di Bovolenta dove è apposto l'arrivo, una volta giunti tutti i concorrenti si riparte per la seconda prova da Bovolenta a Padova. Vengono concessi 50 metri di slancio prima del via cronometrato e se la macchina si ferma in tale tratto, può tornare indietro e ripartire. Se ci si blocca lungo il percorso e non si riesce a ripartire la vettura deve essere prontamente rimossa.

Non sono più previste le motociclette , mentre le automobili vengono suddivise in sei categorie considerandone il peso e l'alesaggio dei cilindri.

Due giorni prima della partenza tutti i concorrenti dovranno presentarsi per la pesatura e lo smontaggio dei cilindri per la verifica dell'alesaggio, operazione quest'ultima che potrà essere omessa in presenza di dichiarazione ufficiale della casa costruttrice. Entrambe le verifiche sono previste come obbligatorie a fine gara per i primi due classificati di categoria.

L'interesse delle case automobilistiche per la prova di velocità è particolarmente elevato e tutti vogliono essere presenti, in testa la Fiat che invia il proprio Felice Nazzaro già più volte trionfatore nelle precedenti edizioni, oltre alla Isotta Fraschini con Trucco e Minoia, la Lancia , la Bianchi e la De Vecchi.

Questo l'interessante elenco iscritti:

1° categoria alesaggio massimo 80 mm peso fino a 750 kg

- De Vecchi & c. di Milano conduttore Fumagalli su De Vecchi
- De Vecchi & c. di Milano conduttore La Manna su De Vecchi

2° categoria alesaggio massimo 90 mm peso fino a 850 kg

- Ponzelli di Bologna su Aquila
- Filippi Gaspare di Padova su Republick
- Kolovrat A. di Praga su Republick
- San Domino Claudio di Modena su Scat
- Paltrinieri di Bologna su Aquila
- Merluzzi Antonio di Padova su Diatto Clement
- Lancia & c. di Torino conduttore Vincenzo Lancia su Lancia
- Nodari Bernardino su Standard

3° categoria alesaggio massimo 100 mm peso fino a 950 kg

- Angeli Guido di Milano su Diatto Clement
- Vaccari di Mantova su Vaccari
- Predeal Goffredo di Milano su Junior
- Gritti G. di Milano su Junior
- Longoni G. di Milano su Junior
- Maccagno G. di Bergamo su Esperia
- Gallottini su Itala

4° categoria alesaggio massimo 110 mm peso fino a 1050 kg

- Bianchi & c. di Milano conduttore Brambilla su Bianchi
- Lupo Edgardo di Torino su Lucia
- Brigo Alessandro di Padova su Bianchi
- Franchin Nino di Trento su Bianchi
- Ninci Ettore di Bologna su Lucia
- Fiat Garages Riuniti di Torino conduttore Maino Domenico su Fiat



5° categoria alesaggio massimo 120 mm peso fino a 1100 kg

- Selvatico Luigi di Venezia su Itala
- Giometti Mario su Marchand

6° categoria alesaggio massimo 130 mm peso oltre 1100 kg

- Leonino da Zara di Padova su Zusta
- Bianchi & c. di Milano conduttore Tommaselli G.F. su Bianchi
- Piccoli Nico di Schio su Spa
- Muzio Gallo su Junior
- Corni Guido di Mantova su Junior
- Momo di Milano su Junior
- Marcon Giorgio di Mestre su Spa
- Fiat Garages Riuniti di Torino conduttore Felice Nazzaro su Fiat
- Società Rapid di Torino conduttore Gallina Giacomo su Rapid
- Isotta Fraschini di Milano conduttore Trucco Vincenzo su Isotta Fraschini
- Isotta Fraschini di Milano conduttore Minoia Ferdinando su Isotta Fraschini



Ferdinando Minoia su Isotta Fraschini e Vincenzo Lancia su Lancia impegnati alle verifiche di peso e alesaggio



E' la volta della De Vecchi affrontare le verifiche preliminari



Il grande Vincenzo Trucco con  
la Isotta Fraschini al "pesage"

Dalle note del cronista sulla chiusura delle iscrizioni: "Il numero da esse raggiunto è tale da far assurgere questo convegno alla altezza di un eccezionale avvenimento automobilistico. Da molto tempo non si vedeva un simile spettacolo di fervore per una gara automobilistica: tutte le migliori marche sono iscritte, tutte le giovani fabbriche vi cercano il battesimo del successo, tutti i più celebrati signori del volante scendono a contendersi la vittoria".

Delle 36 macchine iscritte 32 hanno proceduto alla pesatura di verifica da parte dei commissari. Ritirate la Clement di Guido Angeli, la Junior di Muzio Gallo, la Standard di Bernardino Nodari, mentre la grossa Marchand di Giacomelli, pur presente non si è recata in verifica.

Da tutta Italia convengono su Padova non solo i concorrenti, ma uno stuolo di sportsmen con vere e proprie colonne di automobili che riempiono l'intera città.

“le vie rintonano degli scoppi fragorosi delle macchine, quasi tutte con lo scappamento aperto per far più impressione... e per risparmiare i segnali delle trombe. E' l'artiglieria dell'avvenire”.

Il giorno prima della gara avvenne un incidente. Longoni iscritto con la sua Junior, nel rientro a Padova dopo aver provato il percorso, pur procedendo a velocità non eccessiva, si trovò la strada ostruita da un carro e sterzando per evitare lo scontro, andò a schiantarsi su di un muricciolo. Macchina inutilizzabile e lievi ferite e contusioni ai due componenti l'equipaggio. Sopraggiungeva intanto la macchina degli organizzatori conte De Lazzara e Leonino da Zara che, dopo aver assistito i feriti e fatto giungere il medico, si lanciarono all'inseguimento del carro, per assicurare alla giustizia l'improvvido conducente mezzo ubriaco.

Per assistere alla corsa vengono allestite imponenti tribune e messo a disposizione gratuitamente un garage capace di più di 400 vetture!! Le strade saranno sbarrate e il pubblico dovrà trovar posto all'esterno. Una macchina con le bandiere rosse chiuderà la strada e una con la bandiera bianca segnerà invece la fine della corsa. Tutto è pronto per la partenza della gara il 5 aprile.

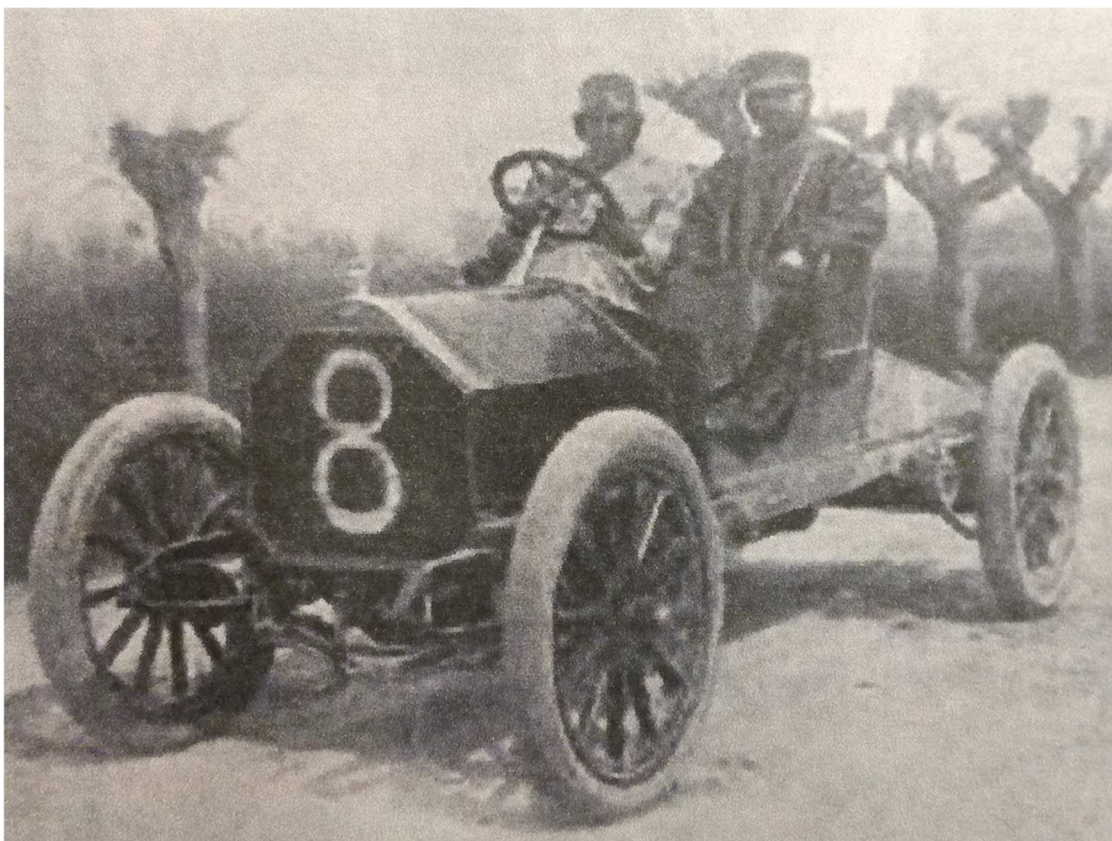


Un concorrente sul tratto finale del percorso in direzione di Salboro



Una folla enorme, si calcola oltre 50.000 persone, attendeva lungo il percorso di assistere alla gara quando accadde l'imprevisto. Un improvviso temporale rovesciò sui malcapitati una consistente quantità di pioggia e grandine. Il pubblico impazzito cominciò a scappare da tutte le parti, invadendo il percorso incurante delle vetture lanciate a tutta velocità. Ben poco poterono opporre le forze dell'ordine, infatti lungo il percorso furono dislocati solo 20 carabinieri, 20 guardie della questura e 6 guardie municipali.

L'improvvisa invasione del percorso, unita alla pioggia e al peggioramento del manto stradale, ebbero forte influenza sulle prestazioni dei concorrenti ma per fortuna non causarono alcun incidente.



Edgardo Lupo di Torino il più giovane concorrente su vettura Lucia

Trionfo assoluto per la Isotta Fraschini che ottiene i primi due migliori tempi con Vincenzo Trucco in 4'53" a 123 km/h e Ferdinando Minoia in 5'20" a 119 km/h.

Nonostante vetture più moderne e performanti rimane così imbattuto il record stabilito da Vincenzo Florio nel 1904 con la sua Darracq in 4'48" a 127 km/h.

Queste le vittorie di categoria:

1° categoria

1 De Vecchi su De Vecchi in 9'25" 3 a 63,6 km/h

2° categoria

1 Vincenzo Lancia su Lancia in 6'53"7 a 87 km/h

3° categoria



1 Maccagni su Esperia in 7'29" a 80 km/h

4° categoria

1 Brigo su Bianchi in 6'50" 7 a 87,6 km/h

5° categoria

1 Selvatico su Itala in 6'59" 3 a 85,8 km/h

6° categoria

1 Vincenzo Trucco su Isotta Fraschini in 4'53" a 123 km/h

2 Ferdinando Minoia su Isotta Fraschini in 5'20" a 119 km/h



Vincenzo Lancia con la sua piccola nuova vettura ha superato avversari con vetture ben più potenti

NUOVO TRIONFO

della

# Isotta Fraschini

Riunione Automobilistica Internazionale di Padova

**Record 10 Kilom.**

*Le due Vetture*

## ISOTTA FRASCHINI

*partecipanti alla VI<sup>a</sup> Categoria (130 <sup>m</sup> di alesaggio) fanno  
le migliori velocità, battendo tutti i concorrenti con*

**Trucco 1° in 4' 53" pari a Km. 123 all'ora**  
**e Minola 2° in 5' 2" pari a Km. 119 all'ora, su**

## ISOTTA FRASCHINI

*vincendo la Coppa del Municipio di Padova  
e la Coppa del Conte Ravà Sforzi.*

Agenti generali per l'Italia:

**FABBRE & GAGLIARDI.**

MILANO - Piazza Macello, 23 - MILANO

# Vincenzo Lancia

colla Vettura di sua creazione a quattro cilindri

**alesaggio di 90 millimetri**

Vinse il **primo premio** della sua Cate-  
goria nella Corsa dei 20 Km.

**Padova-Bovolenta**

raggiungendo una media di

**87 Km. 40 m. all'ora**

battendo:

di 10 Km. e 600 metri la media raggiunta dal secondo arrivato nella stessa  
categoria;

di 7 Km. la media raggiunta dal primo arrivato della categoria successiva  
(motori da 100 millimetri di alesaggio);

di 2 Km. la media raggiunta dal primo arrivato di altra categoria (motori da  
120 millimetri di alesaggio).

**Vetture leggere "LANCIA"**

della Fabbrica

**Lancia & C. - Via Ormea, 89-91 - Torino**



Chiaro l'intento pubblicitario legato alla partecipazione alle corse automobilistiche con l'evidenza delle prestazioni conseguite.

Se durante la gara, nonostante l'incoscienza del pubblico, non si registrarono incidenti lo stesso non si può dire purtroppo a fine della stessa.

Girava infatti a Padova già da un paio di giorni il giovane (27 anni) conte Dal Torso di Udine alla guida di una poderosa vettura da poco acquistata. Si trattava della Itala 120 hp da corsa ancora verniciata di rosso fiammante e recante ancora la sigla 3A con la quale Alessandro Cagno aveva vinto la seconda giornata della Coppa di Brescia del settembre 1907.

A fine gara improvvidamente il Commissario di percorso responsabile a Bovolenta aveva autorizzato la partenza dell'inesperto Dal Torso, seppur fuori gara.

Giunto dopo il traguardo di Padova il Dal Torso perdeva il controllo della vettura urtandone un'altra e travolgendo, nel tentativo di sterzare, ben sette spettatori, causando la morte di un quindicenne.

Il conte Dal Torso poi fuggì via e abbandonata la vettura presso l'Autocommerciale fece perdere le sue tracce.

Grandi polemiche seguirono a questi eventi, da un lato furono accusate le Autorità di aver sottovalutato il problema disponendo un numero limitato di personale a controllo del pubblico, dall'altro furono accusati gli Organizzatori, rei di non aver saputo controllare un pubblico assolutamente incosciente ed in realtà unico responsabile di se stesso ed inoltre l'incapacità di valutazione del Commissario che autorizzò la partenza fuori gara del Dal Torso.

Tanto fu che con l'edizione del 1908 si concluse definitivamente l'organizzazione della Riunione di Padova per anni considerata una delle manifestazioni migliori dell'intero territorio nazionale.

Nella ricorrenza dei 120 anni dalla prima edizione, la Prova di Resistenza del 1899, in collaborazione



con il mio club il Circolo Veneto Automoto d'Epoca ho dato vita ad una rievocazione di carattere internazionale e riservata a veicoli ante 1905.

Abbiamo iniziato in sordina ma è stato un buon successo e questo evento, unico del genere in Italia, continuerà sicuramente negli anni a venire, ricordando con il CVAE i fasti dell'Unione Automobilistica Veneta.

Ed  
qui di



eccone

seguito i veri protagonisti:





BENZ VELO 1896

Christoph Schmidt



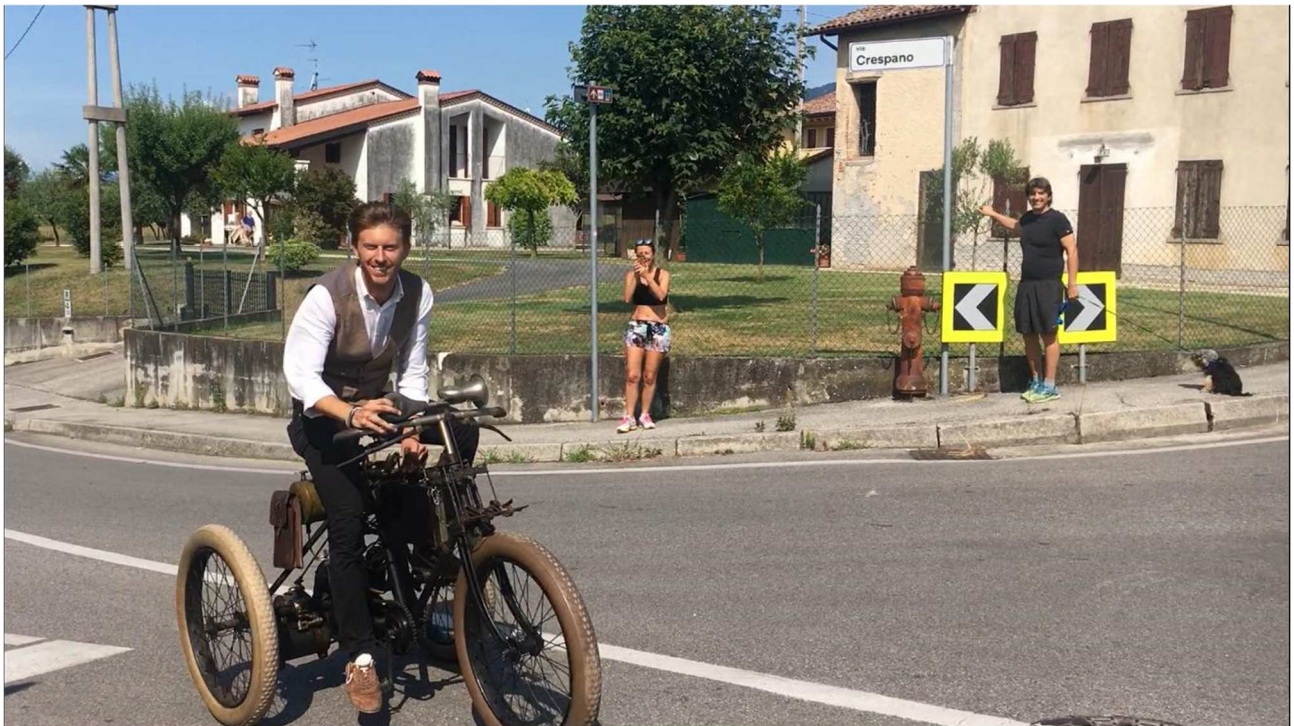
DE DION BOUTON QUADRICYCLE 1896

Graziano Dainelli





CHIZZOLINI QUADRICICLO 1897      Elvira Dal Degan - Osvaldo Faustini



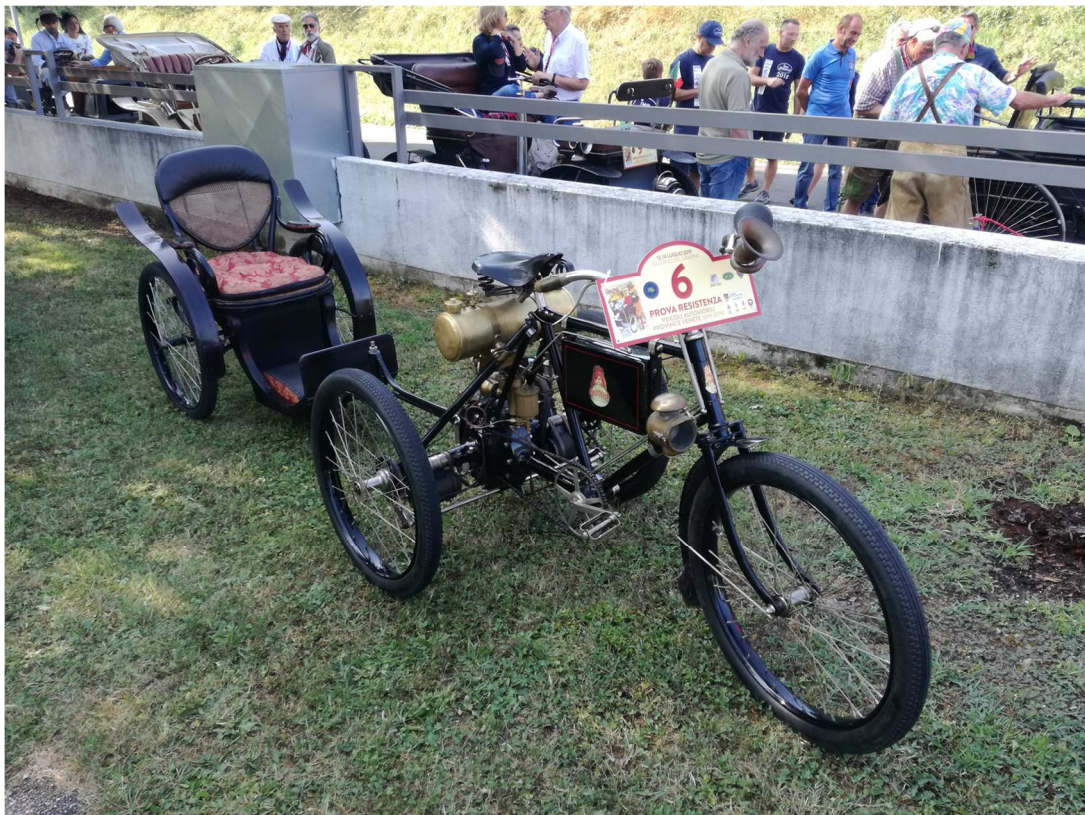
TRICICLO AUTOMOTO' 1898      Davide Bertola





TRICICLO PERFECTA SPORT 1899

Graziano Dainelli



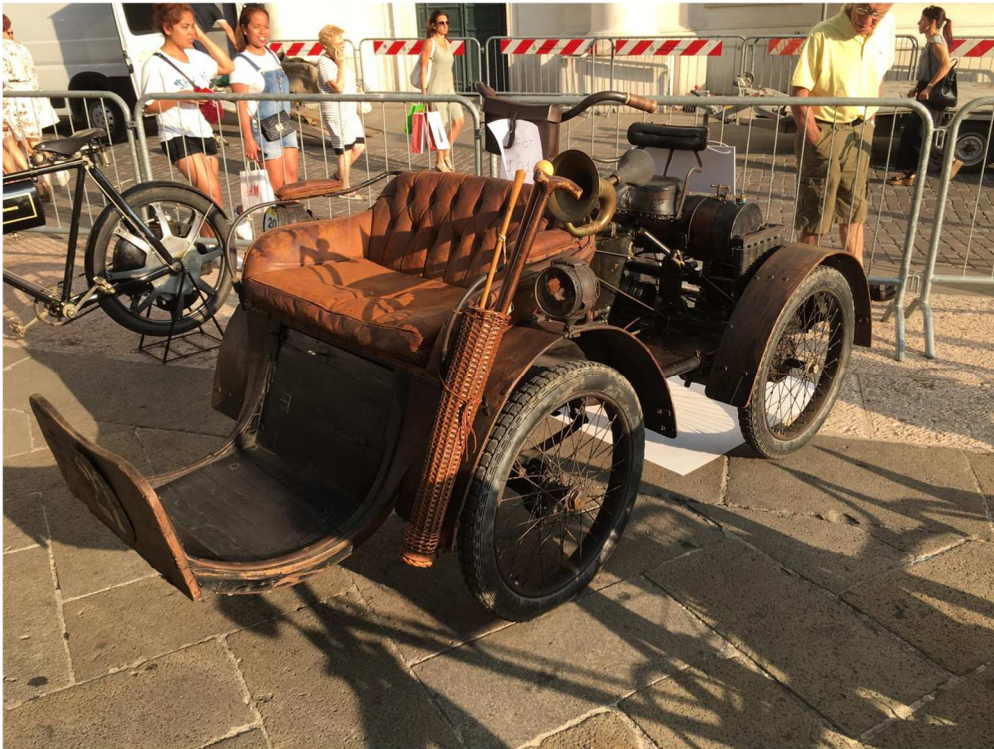
TRICICLO ROCHET 1900

Elvira Dal Degan - Osvaldo Faustini





LOCOMOBILE TYP 2 1900      Piernario Cavallari



PEUGEOT QUADRICICLO DOG CAT 1901      Elvira Dal Degan - Osvaldo Faustini



DE



DION BOUTON VIS A VIS TYPE G 1901 Luigi Baulino



ISOTTA FRASCHINI 1901

Corrado Lopresto





MOTOCICLETTA SINGER 1901

Kees Koster – Osvaldo Faustini



RENAULT TYPE G TONNEAU 1902

Antonio Calleri



DE



DIETRICH 16 HP 1902

Frans Van Harens



GILLET FOREST 7 HP 1902

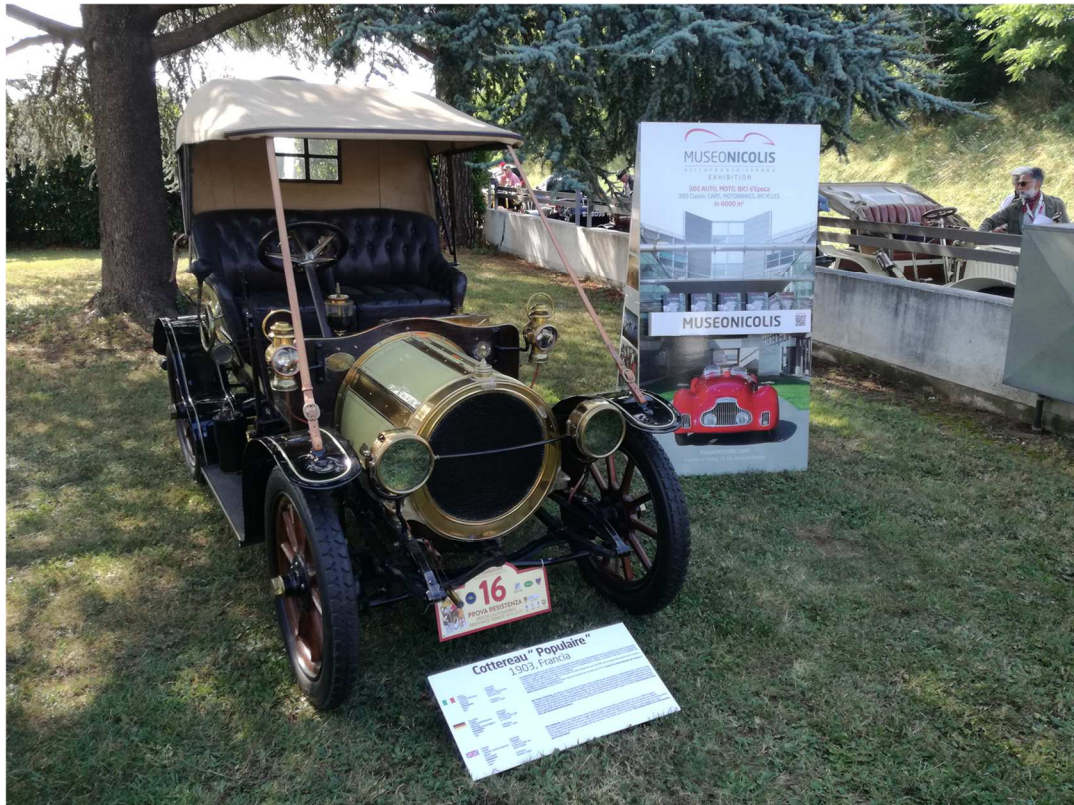
Daniel – Toby – Adam Ward





ASTER 1903

Franco Boero



COTTERAU POPULAIRE 1903

Museo Nicolis





MOTOCICLETTA FN 1903      Luca Linari



ASTER 20 HP 1904      Tonny Paalman





OLDSMOBILE CURVED DASH 1904

Franz Hofer



MOTOCICLETTA J.QUENTIN TOURIST 1904

Enrico Viti





MOTOCICLETTA GRIFFON 1905

Luca Linari



PEUGEOT TYPE 69 BEBE' 1905

Nino Delogu





ARRIVEDERCI ALLA PROSSIMA EDIZIONE

UMBERTO VOLTOLIN      Giugno 2020