

Fotocollana dei successi 1951-1952-1953 della MONDIAL PISTON

È sempre motivo di considerevole e giustificabilissimo orgoglio, il poter enumerare, in qualsiasi caso, una lunga serie di significativi successi; e questo è il caso della *Mondial Piston*, la Casa torinese che nel giro di pochi anni s'è conquistata una indiscutibile ed invidiabile posizione di chiara preminenza nel difficile campo della realizzazione dei pistoni per motori endotermici.

E quello che maggiormente valorizza tali invidiabilissimi risultati risiede nel fatto che essi sono stati conseguiti anche, e specialmente, nello impegnativo settore dei motori da competizione: vale a dire in quella categoria di costruzioni che rappresentano in qualsiasi epoca, la migliore e più raffinata espressione della tecnica.

Per tali motivi ne vada doppiamente lode alla *Mondial Piston* cui oltre ai notevoli risultati conseguiti spetta il me-

rito d'aver compreso l'importanza di questa attività che trascendendo gli immediati risultati economici rappresenta un bagaglio di preziosissima esperienza il che, oltre a tradursi in una attuale ottima reputazione e costruzione di alta classe, si traduce per domani in una costruzione di serie di classe superiore.

Allo scopo di ricordare tutta questa lunga e bella collana di vittorie, la *Mondial Piston* ha recentemente presentato un bel fascicoletto di 86 pagine in ottima carta patinata ed in elegante veste tipografica intitolato appunto «1951-1952-1953 Fotocollana di successi»: nel quale vengono enumerati tutti i significativi successi conseguiti, in tutto il mondo, nelle prove automobilistiche, motociclistiche e motonautiche da svariati tipi di motori equipaggiati con pistoni *Mondial*.

Vittorie che si compendiano nella nostra branca automobilistica con la conquista di tre campionati mondiali, due Grand Prix ed uno Sport; chiara ed inconfutabile dimostrazione della qualità dei prodotti della Casa di corso Bramante.

Vale inoltre la pena di ricordare che la nostra massima Casa costruttrice di vetture sportive: la *Ferrari* ha sempre riservato piena fiducia nei Pistoni *Mondial* che hanno, e con larghissimo e dimostrato successo, equipaggiato i potenti motori della Casa del cavallino rampante. Referenza inoppugnabile.

Questo in un campo puramente agonistico, ma naturalmente la *Mondial Piston* esplica la sua attività anche nella normale produzione di serie: ricordiamo i poderosi autocarri «Esatau» della *Lancia* appunto dotati di pistoni *Mondial* e la straordinaria prova fornita dall'autobus *O.M.* «Titan» delle autolinee Saba di Savona che hanno percorso ben 322.000 chilometri sempre con la stessa serie di magnifici pistoni *Mondial*.

Tornando alla nostra pubblicazione aggiungiamo che la elencazione della serie di vittorie conseguite in questi ultimi tre anni e dal principio dell'anno in corso sono intramezzate da fotografie di macchine con dediche di riconoscenza dei vari campioni e con le belle tavole di notevole effetto che già abbiamo ammirato nella intelligente pubblicità della *Mondial Piston*.

In fondo alla pubblicazione esiste una interessantissima monografia tecnica intitolata «I motori da corsa e l'evoluzione moderna dei motori in serie» nella quale vengono, con chiara competenza trattati i vari punti determinanti il progresso nella costruzione dei motori endotermici.

L'argomento risulta suddiviso nei seguenti punti: perfezione, rapporto di compressione, camera di combustione, riempimento del cilindro, scelta del carburante e potenza erogata.

Come si vede una pubblicazione intelligente d'alto interesse per il lettore e di comprensibile soddisfazione per la *Mondial Piston* che vede elencata questa bella serie di significative vittorie nelle prove sportive.



La bella ed efficace copertina del «Libro d'Oro» della *Mondial Piston* che in esso ha compendato i successi di tre annate sportive che hanno fruttato alla giovane ma affermatissima casa torinese ben tre Campionati del Mondo.

Le giornate motoristiche di Bari

Gli amici dell'Automobile Club di Bari, dal Presidente-sindaco avv. Chieco, a Siciliani e Del Rosso, per non nominare che i più noti, hanno saputo ancora una volta organizzare una interessante riunione automobilistica ed hanno voluto allestire 3 distinte competizioni che, nella loro schiettezza regolamentare, potessero avere una fisionomia personale e ben distinta senza inutili accavallamenti di classi e categorie. E così abbiamo veduto due probanti competizioni notturne riservate alle vetture Gran Turismo ed a quelle Sport Internazionale, e finalmente una nobilissima corsa per le titolate vetture «Grand Prix», ossia la quintessenza della costruzione automobilistica del momento.

Impareggiabile regista del «mee-

ting» barese è stato l'imperturbabile Renzo Castagneto che ancora una volta ha dimostrato di meritare la fiducia in lui riposta, ormai da molti lustri, dai maggiori organizzatori italiani.

Il circuito di Bari è ben noto a tutti gli sportivi italiani e, come si sa, si tratta di un tracciato non facile ed abbastanza veloce, tanto da impegnare seriamente uomini e macchine. Le competizioni di Bari si sono iniziate con una «6 ore» che in realtà non era altro che una doppia corsa di «tre Ore», poiché su questa durata si sono contesa la palma le macchine delle due Categorie in gara ossia le Gran Turismo e le Sport e si sono concluse col Gran Premio a cui ci permettiamo dare la precedenza in queste nostre brevi note.

Il VII Gran Premio di Bari

Per la 7.a volta, questa ormai classica manifestazione ha avuto luogo con vivo successo ed ha riproposto, per la prima volta in Italia in questa stagione, il «leit motiv» delle attuali corse per vetture «Grand Prix», ossia il confronto fra *Ferrari*, *Maserati* e *Gordini*.

A Bari, la *Ferrari* era priva di due suoi formidabili «atouts» e precisamente di Farina e di Hawthorn, appiedati per i noti incidenti, mentre la *Maserati* e la *Gordini* hanno potuto

scendere in lizza con le migliori guide attualmente a loro disposizione.

Ma Bari è stata ancora una volta propizia ai colori di *Ferrari* che avevano già trionfato per 3 volte nelle edizioni precedenti e per la terza volta consecutiva ha premiato dei campioni sudamericani che vi avevano già vinto 3 volte in passato. Il G.P. di Bari ha però sempre avuto nel suo albo d'oro dei nomi di primo piano, da Varzi che lo inaugurò autorevolmente nel 1947, ad Ascari, Farina, Fangio e Lan-

di che precedettero il vincitore di quest'anno, il prestigioso Gonzalez che con tutte le carte in regola ha dominato nell'edizione 1954.

Ma andiamo con ordine. Al Gran Premio di Bari sembrava che dovesse debuttare la più recente ed inedita Gran Prix di *Ferrari*, ossia la vettura che in forma definitiva è destinata a difendere nelle prossime competizioni mondiali l'ambito titolo di Campione del Mondo che la casa di Maranello ha conquistato d'autorità nelle stagioni passate. Ma durante le prove sorsero delle difficoltà meccaniche individuali in noie di raffreddamento e così l'atteso esordio della nuova *Ferrari* è stato rimandato e Gonzalez è partito con una vettura del tipo già noto.

Si sono presentate al «via» 12 macchine e precisamente le 5 *Ferrari* di Gonzalez, Manzon, Trintignant, Rosier e Maglioli, le due *Gordini* di Behra e Simon e le 5 *Maserati* di Marimon, Mantovani, Schell, Bira e Mieres.

Constatazione non molto lieta, la presenza di soli due italiani nel lotto dei concorrenti, ambedue giovani e promettenti, ma forse non ancora di classe pari a quella dei maggiori assi e forse neppure destinati a raggiungerla. Il problema della nuova leva automobilistica italiana si fa ogni giorno più pressante. Abbiamo Alberto Ascari, campione del mondo e così via. Abbiamo Farina, Taruffi e Villorosi che sono ormai anziani. Fra i giovani contiamo delle promesse, è verissimo, ma non abbiamo ancora degli Hawthorn e dei Moss che sappiano dire la loro nelle maggiori competizioni. Si tratta



Imponente visione della fase d'inizio del Gran Premio di Bari: i bolide di Gonzalez (2) e Trintignant (8), alla sinistra dei quali incalza la *Gordini* di Behra, sono già scattati al comando.



Stile del «Cabezón», magnifico vincitore del Gran Premio di Bari con la Ferrari 2500, alla curva del faro, una delle più impegnative del circuito.

di impostazione di programmi. Da noi si insiste troppo nelle corse del Turismo, Gran Turismo e Sport e si continua a trascurare la categoria Corsa che è la sola capace di dare i veri campioni.

Al recente Gran Premio di Bordeaux, dove, moresolito, hanno vinto le macchine italiane, non c'era in gara neppure un guidatore italiano! Le nostre case maggiori devono affannarsi ad affidare le loro preziosissime macchine a guidatori stranieri i quali oggi sembrano essere i soli capaci di sfruttarle a fondo. E' questa una triste realtà alla quale occorre pensare.

La corsa di Bari è stata tiratissima e lo conferma il fatto tecnicamente e sportivamente interessantissimo, che tanto il record sui giri, quanto quello

totale sulla distanza, sono stati nettamente battuti il primo dalla Maserati, il secondo dalla Ferrari. Nuova prova che le modernissime macchine da corsa sono le più veloci vetture in senso relativo ai Circuiti da Gran Premio, che siano mai esistite.

La partenza è stata ottima e solamente le Maserati di Bira e di Mantovani hanno perduto tempo, il primo pochi secondi, il secondo molti minuti per tentare una riparazione del tubo dell'olio rotti al momento del «via».

Scattava in testa Trintignant con il suo stile irruente davanti a Gonzalez e Marimon, ma dopo due giri era Gonzalez a prendere il comando della corsa con autorità guidando con uno stile redditizio e composto che contrasta

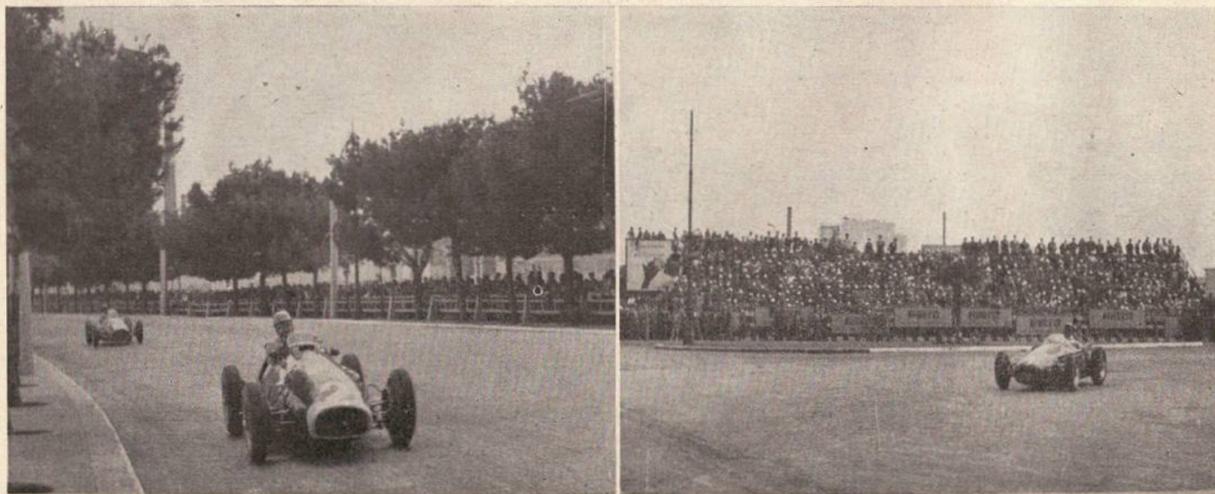
con quello al quale il potente argentino ci aveva abituato e che dimostra una raggiunta maturità di classe veramente altissima. Oggi Gonzalez è certamente alla pari degli ottimi ed è indubbiamente nella stessa classe degli Ascari, Farina e Fangio.

Fermo Mantovani, anche l'altro nostro giovane alfiere, Maglioli, vedeva quasi subito la sua corsa compromessa dalla rottura di un ammortizzatore e continuava la corsa per onore di firma ed in condizioni assai pericolose. Messi fuori causa gli italiani, la lotta tra gli argentini ed i francesi continuava accanita. Le due Ferrari tenevano il comando incalzate da vicino dal fortissimo Marimon che precedeva il bravo Behra che non mollava e che anzi, alleggerita la sua vettura, spingeva a fondo e girava in tempi notevolissimi.

Al 20.º giro Gonzalez e Trintignant vicinissimi, precedevano Marimon di 10" e Behra di 17" mentre seguivano nell'ordine Mières, Manzoni, Schell, Maglioli, Simon e Bira, attardatissimi questi ultimi.

Al 27.º giro l'inseguimento di Behra veniva coronato dalla conquista del terzo posto portato via a Marimon e dall'avvicinamento alla coppia di testa che distava ormai solamente 13". Manzoni abbandonava per rottura di un pistone ed intanto le due Ferrari tenevano sempre la testa controllando gli inseguitori. Behra, osando troppo, faceva un dietro-front ad una curva e si disuniva permettendo a Marimon, che girava fortissimo e segnava in questa fase anche il nuovo record sul giro, di riprendere la 3.ª posizione portandosi a 15 secondi dalla coppia di testa. Ma anche il generoso argentino veniva attardato sul finire della corsa da un arresto ai box per riparare una tubazione dell'acqua e così la Gordini di Behra poteva ritornare al terzo posto ma ormai a distanza tale dai campioni di Ferrari, da non destare per loro alcuna preoccupazione.

Così finiva la gara con una chiara



A sinistra: l'argentino Gonzalez (Ferrari), in piena azione vanamente inseguito da un concorrente. A destra: lo sfortunato Marimon (Maserati), detentore del record del giro, all'uscita dalla curva che immette sul rettilineo delle tribune.

affermazione delle Ferrari e personalmente di Gonzalez che aveva dominato dalla partenza all'arrivo dosando saggiamente le sue forze con un perfetto controllo degli avversari.

Ottimo anche il francese Trintignant che ha seguito il collega argentino come un'ombra. Behra è stato all'altezza della sua fama e così Marimon che ci convince ogni volta di più. Gli altri hanno fatto quanto era lecito attendersi.

Le Ferrari sono apparse a punto e molto potenti. Nella nuova versione dovrebbe poter degnamente reggere lo urto dei nuovi aspiranti agli allori mondiali, leggi Lancia e Mercedes. Le Maserati sono anch'esse a posto e sulla linea delle Ferrari mentre le Gordini che sono molto pronte e veloci, pure sembrano mancare di doti di stabilità e di tenuta ma possono per altro essere delle pericolose avversarie per le nostre vetture.

Alla corsa di Bari hanno assistito i presidenti degli Automobile Clubs di Milano, Bergamo, Modena e Catanzaro oltre al Presidente della CSAI.

Organizzazione perfetta e degna della tradizione, ottimo successo che premia gli sforzi appassionati dei promotori di questo «meeting» ormai classico.

La classifica.

1. Gonzalez (Ferrari) che copre i Km. 332.400 del percorso in ore 2.21.08"2 alla media oraria di Km. 141.309; 2. Trintignant (Ferrari) in ore 2.21.15"1; 3. Behra (Gordini) 2.22.09.4; 4. Marimon (Maserati) in ore 2.22'44"2 (a un giro); 5. Shell (Maserati) a 2 giri; 6. Bira (Maserati) a 4 giri; 7. Maglioli (Ferrari) a 6 giri.

Giro più veloce: Marimon (Maserati) 2'18"5 alla media di km. 144.104.

Ritirati: Manzoni, Mières, Simon, Mantovani, Rosier.

Le "3 Ore" del Gran Turismo

Alle 18 circa, del 21 maggio il gruppo dei concorrenti si è allineato nella classica disposizione che ormai è di prammatica per le competizioni di lunga lena. Solamente 10 macchine si sono schierate alla partenza ed è stato un vero peccato che più numerosi e qualificati esponenti di questa Categoria non siano scesi in lizza.

La partenza è stata data dalla On. Maria Chicco, la gentile consorte del Presidente dell'Automobile Club e Sindaco di Bari, e madre del giovane concorrente Alessandro Chicco. La partenza è stata come sempre interessante: Lorenzetti (Lancia Aurelia 2500 cc.) e Chicco (Alfa Romeo T. I.) hanno preso il comando precedendo di poco la veloce Lancia 2000 cc. di Pignatelli. Quest'ultimo però, riusciva a passare in testa dopo poche schermaglie e a guidare la muta dei concorrenti al 3.º giro. Ma si è trattato di fasi d'assestamento.

Infatti al 5.º giro, il forte Elio Zagato, partito lentamente e rinvenuto



I due argentini Marimon e Gonzalez, superbi protagonisti del grande carosello barese, festeggiatissimi all'arrivo. Sono con loro l'avv. Chicco, Presidente dell'A.C. di Bari, la consorte On. Maria Chicco Bianchi ed il Prefetto di Bari, avv. Carta.

progressivamente e con piglio sicuro, inflava i competitori che lo precedevano e si portava al comando della corsa che doveva poi tenere con autorità e senza minacce eccessive, sino alla fine.

Il provveduto corridore milanese, con una condotta di corsa intelligente e metodica riusciva a portare la sua Fiat 8 V. ad una nuova convincente affermazione dominando con indiscu-

tibile superiorità, dosando la sua corsa su quella degli avversari e segnando anche il giro più veloce. Egli non ha avuto durante le «3 ore» di corsa, alcun arresto e la sua bella vettura ha marciato ottimamente.

Anche Giovanni Pignatelli ha corso in modo rimarchevole con la sua Lancia Aurelia 2000, prendendosi il lusso di regolare anche le vetture consorelle di minore età e maggiore cilin-



Alla luce dei fari scattano le macchine della Categoria Sport. In primo piano la Ferrari 3000 di Gerini, che segnerà il tempo più veloce sul giro.



La vittoriosa Fiat 8 V. di Zagato al termine delle durissime 3 ore di gara

drata oltre le Alfa Romeo T. I. Pignatelli ha tenuto la seconda posizione per tutta la gara.

Alla fine della 1.a ora di corsa, la classifica era la seguente:

1. Zagato Elio (Fiat 8 V.) media oraria km. 112,052; 2. Pignatelli G. (Aurelia 2000) a 12"6; 3. Anelli; 4. Attanasio; 5. Chieco.

Ritiratosi Attanasio per guasto al motore, nelle posizioni d'onore la lotta ingaggiata fra Chieco e Anelli assumeva fasi alterne di vivo interesse.

Al termine della seconda ora di corsa la classifica era la seguente:

1. Zagato, media Km. 113,488; 2. Pignatelli 112,264; 3. Anelli 111,236; 4. Chieco; 5. Simontacchi; 6. Lorenzetti; 7. Fanfani.

Ma la iunga battaglia aveva le sue conseguenze ed Anelli spariva dalla corsa per guasto ai freni mentre anche altri concorrenti si attardavano ai boxes.

Le posizioni quindi si stabilizzavano ed i distacchi ormai decisivi non permettevano altre sorprese. Elio Zagato concludeva infatti vittoriosamente la sua bellissima corsa nettamente davanti all'ottimo Pignatelli ed al bravo Chieco che dominava fra le Alfa Romeo.

Le 7 superstiti vetture finivano così la loro gara mentre il circuito era fantasticamente illuminato da migliaia di tubi fluorescenti e già si pregusta-

vano le emozioni che doveva riservare la corsa delle vetture sport.

Le "3 Ore" delle vetture sport

Solamente 15 vetture in gara, ma un gruppo di macchine e di piloti d'eccezione e quindi tutti gli elementi per garantire una serie di emozioni e di fasi alterne. Infatti la Ferrari era rappresentata da ben 9 vetture di vario tipo affidate a uomini come Maglioli, Biondetti, Cortese, Gerini, per non nominare che i più noti, la Maserati da 4 macchine il cui capitano poteva ritenersi il sorprendente Musso, la Osa da Piotti e finalmente la minaccio- sa Gordini dal fortissimo Bordoni.

Ditta Giuseppe Previati

RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTO

Bianchi - Fiat - Lancia
Assortimento cuscinetti

- MILANO -

Via Tertulliano 35 - Tel. 580660 - 576369

Partenza emozionante e predominio iniziale di Musso (Maserati) che era scattato con decisione davanti a Bordoni (Gordini) e Maglioli (Maserati). Ma tosto il forte alfiere della Ferrari spingeva a fondo e passava in testa con autorità precedendo Bordoni, che aveva approfittato di un breve arresto di Musso, il quale era così terzo davanti a Gerini. La lotta era serratissima e condotta con estrema decisione ed infatti Maglioli già nelle prime fasi di corsa, al 5.º giro segnava il giro più veloce della giornata a media notevolissima e superiore a quella del primato precedente stabilito da Manzon nel 1952.

Si fermava ai boxes Cornacchia che aveva iniziato bene ed alla fine della prima ora di corsa la classifica era la seguente:

1. Maglioli (Ferrari 3000) chilometri 125,692; 2. Bordoni (Gordini) km. 124,477; 3. Musso (Maserati) km. 121,136.

Gli altri concorrenti erano attardati ai boxes per riparazioni ed intanto la pioggia faceva la sua comparsa rallentando il ritmo di gara ma non diminuendo l'accanimento della contesa.

Colpo di scena al 25.º giro quando Bordoni, che seguiva Maglioli in seconda posizione, doveva ritirarsi per rottura del cambio permettendo così a Musso, Gerini e Musitelli di guadagnare delle posizioni. Maglioli non sembrava più poter dominare come all'inizio e la sua marcia non appariva più così forte. Infatti al 33.º giro, il leader della Ferrari si arrestava brevemente ai boxes, riprendeva ancora per due giri ma poi doveva definitivamente abbandonare, pare per rottura del serbatoio o di una tubazione. Così il comando passava automaticamente a Musso che con la sua Maserati faceva cose bellissime, precedendo le Ferrari di Musitelli e Gerini i quali non gli davano tregua. Infatti al 37.º giro Musitelli riusciva a coronare un brillantissimo inseguimento passando addirittura in testa, ma due giri più tardi e precisamente al 39.º anch'egli abbandonava per rottura del serbatoio!

Così le posizioni erano le seguenti: al comando Musso, seguito da Gerini, da Biondetti in fase di ripresa, Scarlatti, Bordoni (sulla Gordini di Ricci piuttosto attardata), Cortese e Minzoni.

Ma le emozioni non erano ancora finite! Infatti era la volta del bravo Musso a doversi ritirare per noie meccaniche e così Gerini passava al comando al 45.º giro mentre Cornacchia abbandonava. Alla fine della seconda ora la classifica era la seguente:

1. Gerini (Ferrari); 2. Biondetti Ferrari; 3. Ferraguti (Maserati); 4. Scarlatti (Maserati).

Solamente 7 vetture erano rimaste in gara e precisamente 4 Ferrari, 2 Maserati ed una Gordini! Ma la lotta era tutt'altro che decisa. Infatti il vecchio Biondetti, nonostante le sue cattive condizioni fisiche e rifacendosi con la sua consumata abilità del ritardo iniziale, passava all'attacco ed incalzava Gerini da vicino. L'azione travolgente di Biondetti veniva anche facilitata da successivi arresti ai boxes da parte di Gerini la cui Ferrari scontava il ritmo di corsa tenuto per tanto tempo. Infatti il distacco di Biondetti, che al 50.º giro era di poco più di un minuto, veniva progressivamente ridotto giro per giro ed a 20 minuti dal termine della corsa, una sosta di Gerini al rifornimento segnava la parola « fine » al suo predominio poiché il veterano toscano passava definitivamente in testa alla corsa.

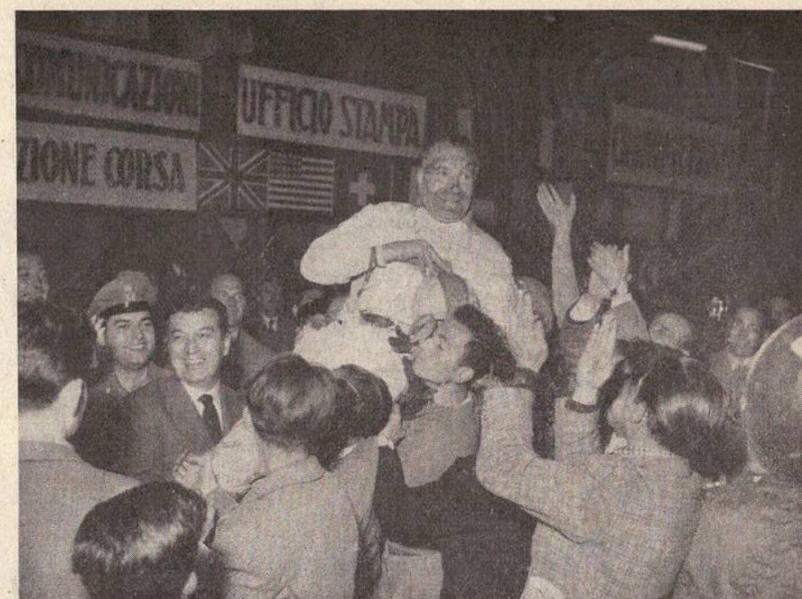
Invano Gerini tentava una disperata rimonta che lo portava ad un quarto d'ora dalla fine della corsa a soli 5 secondi da Biondetti, ma un nuovo cedimento del suo mezzo lo attardava definitivamente e così Clemente Biondetti concludeva trionfalmente la sua fatica dimostrando di avere ancora intatta la sua vecchia classe ed il mordente necessario per vincere alla distanza una corsa apparsa perduta in partenza.

Nelle fasi finali, scomparivano ancora 3 vetture e così solamente 4 macchine riuscivano a classificarsi. Risultato tecnico che lascia alquanto perplessi e che conferma quanto abbiamo moltissime volte già scritto a proposito del nostro materiale e dei nostri programmi sportivi. Ben vengano le corse di fondo, le « 12 ore » le varie « 6 Ore » e magari anche le « 3 ore » che servono tutte a collaudare i nostri mezzi in modo probante ed inequivocabile. Queste corse sanno anche premiare i corridori che hanno della vera classe poiché la classe non è solamente audacia e spericolato slancio, ma anche intelligente condotta di corsa e sapiente sfruttamento dei mezzi meccanici. A Bari, su 15 macchine partite, alla fine delle « 3 ore » rimanevano in corsa solamente 4 vetture! Meno del 30%!... E se la corsa fosse stata di 24 Ore?... Insistiamo dunque ancora perché si facciano corse di fondo in circuito e si sostituiscano queste gare veramente utilissime, a tutti i grandi « Giri » su strade aperte che bloccano il traffico in vaste zone, compromettono la incolumità di moltissimi spettatori (gli esempi recenti sono lì ad insegnare) e non consentono i risultati efficaci che i più continuano a ritenere.

Le classifiche:

Categoria Sport:

1. Biondetti Clemente (Ferrari) che nelle tre ore compie km. 368,440 alla



Clemente Biondetti ha ritrovato la sua seconda giovinezza. Eccolo in trionfo dopo la vittoriosa corsa delle vetture sport nella « 3 Ore Notturna » di Bari.

media di km./h. 122,813; 2. Gerini G. (Ferrari) km. 362,600; 3. Cortese F. (Ferrari) km. 347,080; 4. Minzoni I. (Ferrari) km. 321,750.

Giro più veloce: il 5.º di Maglioli, alla media di km. 130,010.

Categoria Gran Turismo

1. Zagato Elio (Fiat 8 V.), che compie nelle tre ore km. 338,055, alla media oraria di km. 112,685; 2. Pignatelli

Giovanni (Lancia Aurelia 2000), a 3 giri, km. 335,456; 3. Chieco (Alfa Romeo T. I.), km. 323,266; 4. Lorenzetti (Aurelia 2500), km. 219,249; 5. Simontacchi (Alfa Romeo T.I.) km. 319,246; 6. Fasano (Alfa Romeo T. I.), km. 314,845; 7. Fanfani (Alfa Romeo T. I.), km. 305,648.

Giro più veloce: l'11.º di Zagato alla media di km/h. 117,317.



Elio Zagato si è rivelato sul tracciato barese eccellente fondista cogliendo una meritata vittoria nella Categoria Gran Turismo. E' con lui Pavo Siciliani, uno dei più attivi esponenti dell'automobilismo pugliese.



ESTRATTORI "ARTIGLIO,"

ATTREZZI DI QUALITA'

Offc. Meccanica **BRUNO BONOMINI** - MILANO - Piazza Carmine, 4 - Tel. 806.529