

con tutti quegli accorgimenti che l'arte pubblicitaria ha saputo elaborare.

L'ubicazione stessa del chiosco deve essere particolarmente studiata allo scopo di evitare che l'automobilista si accorga della sua presenza quando « gli è addosso ». Una insufficiente visibilità è fattore assolutamente negativo, che si ripercuote immancabilmente sulle vendite.

Per quanto concerne invece l'accessibilità, i petrolieri debbono risolvere il problema di togliere dal traffico l'automobile che sosta per il rifornimento. E' questa una « conditio sine qua non » per dare al cliente quella sicurezza che gli permetta di far benzina senza timore di essere investito dal fiume di macchine che oggi percorrono le nostre — ahimè — troppo strette strade, e per invogliarlo quindi a ritornare sistematicamente allo stesso distributore.

(Ed a questo proposito è d'uopo sottolineare la scarsa conoscenza di questi problemi circolatori dimostrata dalla nostra massima Casa che ha piazzato, nella « nuova 1100 » il bocchettone del carburante proprio sul lato sinistro, ossia verso la corrente del traffico. N. d. R.).

L'accessibilità non può pertanto prescindere dalla spaziosità della realizzazione. Ed ecco sorgere ampi piazzali di sosta, nel bel mezzo dei quali sorgono le pompe, che vengono sistemate su appositi salvagente, tali da permettere la doppia erogazione, lungo i due lati delle pompe stesse, a tutto vantaggio della rapidità del servizio. (non far aspettare il cliente, questo è un altro cardine del chiosco che vuol vendere).

Quando poi non si può disporre di grandi piazzali — il che avviene quasi normalmente in città — si sistema il complesso lungo le banchine centrali dei viali, restringendone la loro lar-

ghezza in corrispondenza delle pompe e creando così una piccola area fuori del traffico, entro la quale il rifornimento può tranquillamente avvenire senza turbare la circolazione ed il sistema nervoso e cardiaco del cliente.

In casi estremi, in cui non si può disporre che di un marciapiede, se ne ridurrà l'ampiezza nel punto in cui sorgono le pompe, realizzando in tal guisa il presupposto di sottrarre al transito la vettura in sosta.

E con esso intendiamo sia il complesso di prestazioni che un impianto può offrire, sia il modo con cui esse vengono svolte dal personale addetto.

Tutti voi che percorrete in automobile le nostre contrade avete avuto modo di utilizzare gli svariati servizi che un chiosco vi presenta. Avete non solo fatto il pieno al serbatoio, ma approfittando della breve sosta anche controllato il livello dell'olio aggiungendone se mai un tantino. Oppure vi sarete fatti rimettere acqua al radiatore e pulire il parabrezza. O, magari avrete fatto dare una gonfiatina alle gomme.

In altri locali avrete forse colto la occasione per far cambiare l'olio al motore e far dare un'occhiata all'ingrassaggio dell'autotelaio. Quei locali sono i più completi in materia, accoppiando l'erogazione del carburante ad una vera e propria stazione di servizio, munita magari di due o più ponti sollevatori, tali da agevolare le operazioni di lavaggio e lubrificazione generale.

Ma oggi anche presso i chioschi meno grandiosi è possibile effettuare, in pochi minuti, il cambio dell'olio al motore. Sono apparsi da poco tempo, infatti, dei ricambiatori automatici che aspirano l'olio della coppa lo estraggono completamente in brevissimo tempo. Vuotato così il carter lo si ali-

menterà con lubrificante fresco. Il tutto non richiede più di cinque minuti, non un attimo di più del tempo necessario per il rifornimento della benzina, il controllo dell'acqua nel radiatore e la pulizia del parabrezza.

In tal modo, quando è necessario cambiare l'olio, l'automobilista non deve più rinunciare all'uso della sua macchina e perdere così del tempo prezioso.

\*\*\*

E' però facile il comprendere che tutte le operazioni brevemente sopra descritte non possono di per sé stesse fare la fortuna di un punto di vendita. Quello che veramente conta è come vengono offerte, come sono eseguite. Quello che conta è l'uomo, il gestore.

A questo importante e delicato particolare le grandi Compagnie petrolifere si sono giustamente preoccupate, dedicando all'istruzione teorica e pratica dei gestori una continua attenzione.

Si sono così organizzati corsi di addestramento presso stazioni scuola, nelle quali il personale si « fa le ossa » imparando la tecnica di quelle operazioni spicciolate che, eseguite nei modi prescritti e suggeriti dall'esperienza, si svolgono presto e bene.

Ed ancora, si sono curate pubblicazioni destinate ai gestori, films addestrativi, riunioni collegiali.

L'istruzione del gestore non è mai finita. Continua sul campo pratico attraverso le visite periodiche degli addetti delle Compagnie, che con un paziente lavoro di rifinitura tendono a formare il pompista perfetto.

Qui i lettori saranno forse un po' stupiti che tanta importanza venga data ad un lavoro così semplice. Permettano allora una domanda: « Perché andate sempre a rifornirvi in quel chiosco? ».

Perché — e voi forse non ve ne rendete esattamente conto — trovate una accoglienza cortese ed un servizio rapido e perfetto.

Perché quell'omino sorridente che vi accoglie sa di essere un po' il vostro consigliere. Sa che vi può dire — certo di essere ascoltato — che è l'ora di cambiare l'olio, e che conviene adottare quel prodotto e quella gradazione.

Perché quel gestore, che tiene in bell'ordine il suo chiosco vi dà una sensazione di pulizia e di calore che vi piace, e vi fa tornare.

Perché, in una parola, quel chiosco è un buon commerciante ed un vero venditore.

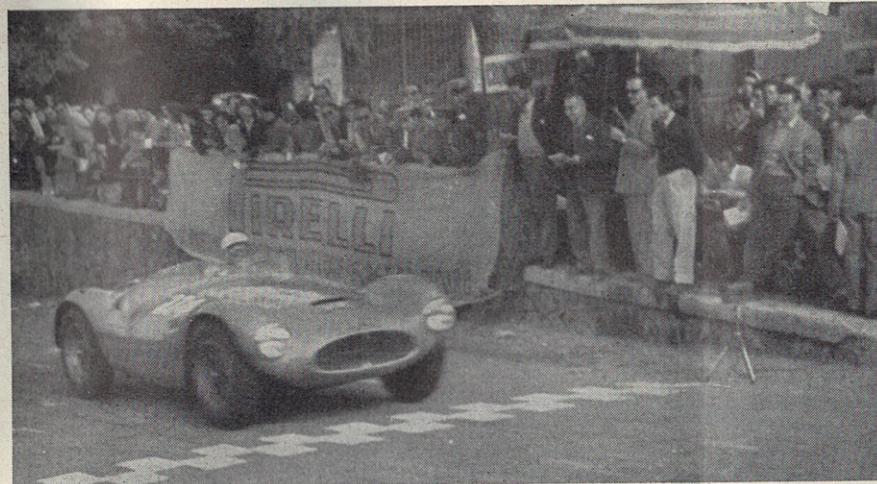
Dietro le spalle del chiosco c'è quindi tutta un'organizzazione. Un'organizzazione che a prima vista non appare, ma che spia i desideri della clientela per meglio servirla ed averne la preferenza.

E' tutto un lavoro che tende a creare le migliori condizioni al fine di attirare e mantenere centinaia, migliaia di clienti.

La posta è troppo importante per essere trascurata, ed attraverso questa libera gara il migliore vince, a tutto vantaggio dell'automobilista.

CARLO DELFINO

## LUIGI MUSSO e la MASERATI STABILISCONO IL NUOVO RECORD della VERMICINO ROCCA DI PAPA



L'impresa di Luigi Musso nella Vermicino - Rocca di Papa ha stupito un po' tutti per la formidabile veemenza con la quale è stata portata a termine. Ecco il giovane campione romano mentre con la sua Maserati 2000 taglia il traguardo.

Un sole meraviglioso tipico dell'ottobre romano e il profumo dei verdeggianti vigneti dei « castelli » hanno salutato la ventesima edizione della Vermicino-Rocca di Papa.

Questa tradizionale gara romana che per le sue attrattive caratteristiche trova ben pochi confronti nel novero delle corse in salita, ha riscontrato un successo senza precedenti; successo che dona agli amici dell'A. C. Roma una meritata soddisfazione.

Una sceltissima partecipazione di validi piloti è valsa ad accrescere ancora di più il fascino della manifestazione che ha riscosso unanimi consensi e che lungo il suggestivo percorso è stata seguita da una folla piena di entusiasmo.

Ha vinto Luigi Musso, un giovane di promettentissime doti e già protagonista di imprese non indifferenti, con un tempo record che sottolinea ancor più la sua splendida impresa. Se pur era previsto il trionfo di questo campione la sua affermazione è stata ancor più gradita ai tifosi romani in quanto va ad aggiungersi nel libro d'oro della Vermicino-Rocca di Papa ai nomi dei Taruffi e dei Venturi, i soli piloti della città della Lupa che finora erano riusciti a prevalere in questa classica competizione.

Musso, che disponeva di una potente Maserati 2000, ha strabillato con un comportamento audace e coraggioso che lo ha consacrato poderoso stradista. La media raggiunta di km.h. 114,488 ha letteralmente polverizzato quella record di Piero Scotti (Km.h. 108,861) stabilita lo scorso anno.

Bisogna tuttavia riconoscere, che sempre restando l'eccezionale tempo di Musso quale testimonianza del suo indiscutibile merito, la sua corsa è stata favorita da un complesso di eventi che gli hanno spianato la via del successo. Primo fra tutti lo sfortunato ritiro del fiorentino Scotti, causata dalla rottura del ponte subito dopo la partenza, che con la sua Ferrari 4100 aveva tutte le « chance » per contrastare almeno la vittoria a chi si sarebbe dimostrato maggiormente in grado di aspirare ad essa.

L'avversario più pericoloso per Musso finiva così per essere il solido Ammendola, conoscitissimo quanto formidabile pilota delle gare in salita. Ma i pur bravi Pezzoli, Palmieri, Venezian, Giardini, e la sempre spericolata De Filippis completavano il cerchio dei protagonisti d'eccezione che con tanto agonismo sportivo hanno lottato nella scia del superbo trionfatore.

Monti con la Stanguellini 750 ha superato la Gaur di Leonardi col suo impeto giovanile, concludendo praticamente la sua stagione con un altro meritissimo alloro. Calvi di Bergolo che nelle sue aspirazioni tendeva ad inserirsi tra i due favoriti è andato a cozzare contro un muro, quasi a voler continuare la serie nera della sfortuna che da tanto tempo lo perseguita.

Nella Gran Turismo Monteverdi, Fezzardi e Ferranti hanno dominato le rispettive classi, imponendosi spavalidamente. Per Ferranti che a pochi metri dal traguardo gli si era scoppiata una gomma l'arrivo è stato drammatico ma tuttavia vittorioso.

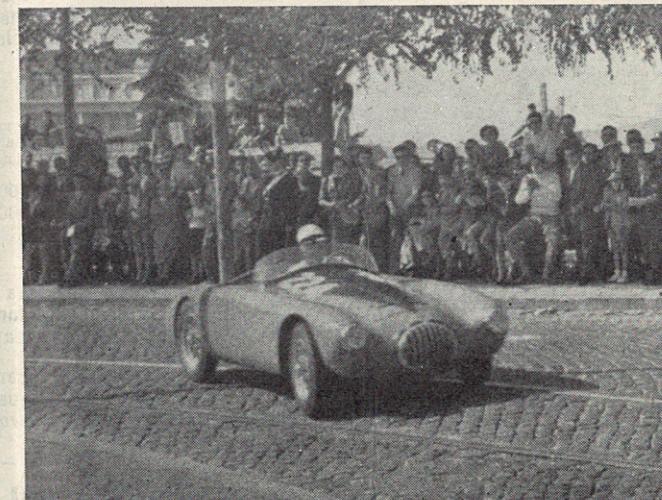
La categoria Turismo è vissuta di tanti piccoli e piacevoli episodi e di lotte emozionanti ed ha ancora una volta portato alla ribalta i forti Bianchedi, Matrullo, Faido e Cestelli Guidi.

A completare il quadro completo della manifestazione non sono mancati i fatti dolorosi, inevitabile amaro di una giornata così magnificamente riuscita: un carabiniere investito da un concorrente abbagliato dal sole, e lo sfortunato D'Alessandro rovesciatosi in curva. Null'altro d'importante; soltanto una Vermicino Rocca di Papa degna delle sue migliori tradizioni.

### LE CLASSIFICHE:

**Categoria Turismo Internazionale - Classe fino a 750 cc.:**  
1. Bianchedi Pompeo (Dyna Panhard) in 10'38"33, media km. 81,152; 2. Pomperi (Renault) in 10'59"30; 3. Andreucci (Fiat 500 C) in 11'16"98; 4. Chimenti (Fiat 500 C) in 11'52"53; 5. Pravettoni (Moretti) in 11'53"10; 6. Basili (Fiat 050 C) in 11'53"22; 7. Morettini (Fiat 500 C) in 11'56"57; 8. Santucci (Fiat 500 C) in 11'56"72; 9. Marghieri (Fiat 500 C) in 12'19"23; 10. Appignani (Fiat 500 C) in 12'35"43.

**Classe fino a 1100 cc.:** 1. Matrullo Francesco in 9'23"60, media km. 91,920; 2. Santovetti in 9'24"71; 3. Zimmermann in 9'28"10; 4. Thiele in 9'29"19; 5. Bianchi in 9'33"62; 6. Bernardini in 9'37"53; 7. Morelli in 9'59"61; 8. Orsini in 10'15"56; 9. Giannelli in 10'26"42; 10. Apolloni in 10'54"61. Tutti su Fiat 1100/103.



Bruno Venezian si è dimostrato ancora una volta stradista completo e pilota di sicuro avvenire. Sulle rampe della classica competizione romana la sua Osca 1100 ha fatto faville.



**Guernizioni per testa di cilindri e collettore di scarico per**

**Automobili, Autobus, Autocarri, Trattori, Motociclette, Motor Diesel, Ecc.**

Il materiale **KLINGERIT 1000** è stato adottato per la produzione in serie dalle fabbriche:

SOC. ANONIMA ALFA-ROMEO  
SOCIETA' ANONIMA FIAT

La maggiore resistenza anche nelle condizioni più sfavorevoli

Consegna in fogli od in guernizioni tagliate pronte per il montaggio

Agenzia italiana: **CORTE e COSSO - Torino (106)** VIA C. LOMBROSO 21 Telefono 62.548

Subconcessionari: **LAZIO - Giacomo Superti & C. - Roma, Via Velletri, 42 - Tel. 863.368**  
**LOMBARDIA - Visintini & C. - Milano, Via Procazzini 44 - Tel. 91.182**



Il vincitore Luigi Musso, visibilmente soddisfatto per il magnifico trofeo ricevuto, viene complimentato durante il ricevimento dato dall'A.C. di Roma. (Fotografie R. del Papa)



La sempre più coraggiosa Maria De Filippis ha dato prova di grande ardimento, riuscendo ad inserirsi nel gruppetto dei piloti che hanno saputo superare il record precedente di Scotti. Eccola mentre riceve dal Senatore Canosetti una medaglia.

Classe fino a 1500 cc.: 1. Matteucci Raffaello in 10'17"34; media km. 83,979; 2. Morettini in 10'30"90; 3. Ghedini in 12'19"88; tutti su Fiat 1400.

Classe oltre 1500 cc.: 1. Cestelli Guidi Guido (Alfa 1900) in 8'44"21, media Km. 98,894; 2. Musso Giuseppe (Lancia B. 21) in 8'45"61; 3. Sannino (Alfa 1900) in 9'23"84; 4. Tiberi (Alfa 1900) in 9'33"8; 5. Bernardi Diana (Alfa 1900) in 9'45"76; 6. Vitali (Alfa 1900) in 10'14"24.

Categoria Gran Turismo Internazionale - Classe fino a 750 cc.: 1. Monteverdi Pierluigi (Zagato) in 9'20"14, media Km. 92,554; 2. Lippi (Zagato) in 9'47"; 3. Superti (Fiat Giannini) in 11'00"98.

Classe fino a 1100 cc.: 1. Fezzardi Oreste (Zagato) in 8'37"9, media km. 100,097; 2. Zagato (Zagato) in 8'57"1; 3. De Sanctis G. (Fiat 1100/103) in 8'59"1; 4. Azzurra (Zagato) in 9'23"; 5. Tuzi (Cisitalia) in 9'27"1; 6. Durante (Zagato) in 9'35"; 7. Giallonardi (Zagato) in 9'56"4.

Classe fino a 2000 cc.: 1. Ferranti Adriano (Aurelia G. T. 2000) in 8'15"35, media km. 104,664; 2. Natalini (Aurelia G. T. 2000) in 8'21"46; 3. Fava (Alfa 1900 T. I.) 8'35"75; 4. Galuzzi (Alfa Sprint) in 9'3"72; 5. Begozzi (Aurelia G. T. 2000) in 9'9"74; 6. De Blasis (Aurelia G. T. 2000) in 9'25"75; 7. Perrella (Aurelia G. T. 2000) in 9'27"77.

Classe oltre 2000: 1. Ammendola Salvatore in 7'48"3; alla media di km. 110,769; 2. Palmieri in 7'53"6; 3. Contini in 8'7"33; 4. Ribaldi in 8'18"90; 5. Biagiotti in 8'32"68; tutti su Aurelia 2500.

Categoria Sport Internazionale - Classe fino a 750 cc.: 1. Monti Sergio (Stanguellini) in 8'9"5; media km. 106,012; 2. Leonardi S. (Giaur) in 8'13"80; 3. Tinazzo (Pasqualin) in 8'27"80; 4. Sacconi (Giaur) in 8'27"82; 5. Santovetti (Giaur) in 8'28"11; 6. Peduzzi Annamaria (Stanguellini) in 8'28"87; 7. Scaramella (Patriarca) in 9'4"32; 8. Marchin (Giaur) in 9'21"55; 9. Gardini (Giannini) in 9'45"70; 10. Del Core (F.D.S.) in 11'56"87.

Classe fino a 1100 cc.: 1. Venezian Bruno (Osca) in 7'53"30 media km. 109,529; 2. Giardini (Osca) in 7'54"7; 3. De Filippis Maria Teresa (Osca) in 7'9"4; 4. Ferraguti (Stanguellini) in 8'15"50; 5. Natella (Fiat Giannini) in 9'5"65; 6. Spadoni (Fiat) in 9'20"15; 7. Fiordilisi (Fiat) in 10'21"13; 8. Diaferia (Rosselli 1100) in 10'51"28.

Classe oltre 1500 cc.: 1. Musso Luigi (Maserati 2000) in 7'32"89; media km. 114,488; 2. Pezzoli (Jaguar 3500) in 7'49"64; 3. Curcio (Ferrari 2000) in 8'39"43; 4. Bernabei (Ferrari 2000) in 8'45"36; 5. Ferri (Cisitalia) in 9'29"2; 6. Morettini (Aprilia 1500) in 10'2"4.

Categoria Sport Commerciale - Classe fino a 2000 cc.: 1. Amati Romeo (Fiat Stata 8V) in 8'38"80, alla media di km. 100,104; 2. Colucci (Aurelia 2000) in 8'49"17; 3. Cacciari (Ferrari 2000) in 9'7"82; 4. Costa (Lancia) in 9'16"18.

Classe fino a 3000 cc.: 1. Bornigia Franco (Lancia 2500) in 8'41"80, media km. 99,348; 2. Sbraci (Ferrari 2500) in 8'49"85.

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Musso Luigi (Maserati 2000) in 7'32"89, alla media di Km. 114,488; 2. Ammendola (Aurelia 2500) in 7'48"3; 3. Pezzoli (Jaguar 3500) in 7'49"64; 4. Palmieri (Aurelia 2500) in 7'53"6; 5. Venezian (Osca) in 7'53"30. 6. Giardini (Osca) in 7'54"7; 7. De Filippis M. T. (Osca) in 7'59"4; 8. Contini (Aurelia 2500) in 8'7"33; 9. Monti (Stanguellini 750) in 8'9"5; 10. Leonardi (Giaur 750) in 8'13"80.

L'antifurto che inchioda al terreno la vostra automobile

**ANTIFURTO ARTIGLIO**  
(BREVETTATO)

- L'antifurto ARTIGLIO brevettato è un dispositivo prettamente meccanico
- Non richiede alcuna modifica agli organi di comando
- Non richiede forature al tubo comando guida
- È di facile e rapida applicazione

MILANO L'Autoaccessorio S.p.A. Piazza Duca D'Aosta, 1. Telefoni 639.396.7

ROMA Radiovittoria S.A.R.L. Via Ripetta, 254 - 255. Telefono 687.318

## Brillante esito della Avezzano-Pietraquaria

La vigilia di questa gara ha messo, come si suol dire, un po' di paura ai più lontani, perchè l'autunno marsicano si presentava più terribile del solito e questo spiega qualche defezione.

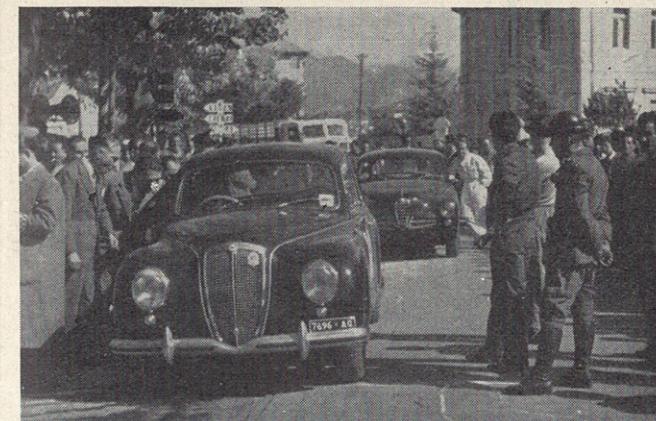
Decisamente primaverile invece la giornata della prova che ha fatto convenire a questa brillante gara venticinque concorrenti che sul difficile e panoramico percorso hanno lottato coraggiosamente contro il cronometro riuscendo a battere tutti i records dello scorso anno e facendosi applaudire dal pubblico che con entusiasmo e disciplina assisteva numeroso ai bordi della strada.

Alle ore 6.30 sono incominciate le prove e sono state portate a termine tutte le operazioni di verifica. Intanto il pubblico si andava ammassando nei pressi della partenza mentre quello più entusiasta era già arrivato sul passo di Pietraquaria.

Due piloti locali mentre provavano con due Lancia B 22 sono usciti di strada senza nessun danno alle persone. Questi i soli incidenti di rilievo da segnalare.

Il percorso è bellissimo e sicuro perchè non presenta nessun pericolo essendo il pilota costretto di tenersi sempre sulla destra verso la montagna ed il fondo stradale è ottimo e senza alcun difetto.

I dirigenti aquilani hanno scelto una bella località per la disputa del campionato regionale e gli assenti dovranno ram-



Micangeli e Marinucci, che saranno poi i dominatori della corsa in salita, pochi istanti prima del «via».

L'industriale Comm. Altorio dà la partenza ai partecipanti alla classe fino a 1500 cc. L'anziano Paponetti Massimo con una vecchia 1400 Fiat arriva a Pietraquaria in 5'29"5 abbassando il record di Corradi di 17"5. Buone sono le prove fornite da Paris e Pollio.

La partecipazione alla classe fino a 2000 cc. ha visto due soli concorrenti: il consigliere dell'A. C. I. Micangeli con la Lancia Aurelia B. 21 e il figlio dell'Avv. Gustavo Marinucci, Vice-Presidente generale dell'A. C. I. Bernardino, con l'Alfa Romeo 1900.

La vittoria è andata a Marinucci per soli due secondi su Micangeli. L'irruenza del giovane ha avuto ragione della classe e dell'esperienza dell'anziano.

Marinucci saliva sicuro e deciso e l'Alfa l'ha assecondato perfettamente senza mai cedere. Un giovane che in fatto di guida è già maestro; e quello che ci ha maggiormente impressionato è la sua grande modestia, virtù nota in casa Marinucci.

La giornata sportiva si è conclusa con un banchetto sociale dove il Dott. Capranica, che vive per lo sport motoristico e per esso dedica tutta la sua passione, ha pronunciato un fraterno e sportivo discorso abbracciando tutti gli abruzzesi presenti spiritualmente perchè hanno portato ad Avezzano tanto entusiasmo e si sono ritrovati uniti a chiudere l'anno sportivo.

(Foto Bellini)

NELLO BIONDI

Classe fino a 750 cc.

1. Pace Ugo in 6'23", alla media di Km/h. 59,217; 2. Baccante Raffaele in 6'30"9; 3. Pozzoli Rinaldo in 6'31"; 4. Marinetti



Cesare Gioacchini, vincitore della classe 1100 cc., impegnato in una difficile curva.



Il dr. Capranica, Sabini e Giorgetti al posto di partenza.

maricarsi di non avervi partecipato. E' stata la chiusura del libro sportivo che gli abruzzesi hanno scritto durante l'anno 1953 ed i compilatori dell'ultima pagina: Dott. Capranica, direttore dell'A.C.I. dell'Aquila, Remo Sabini, direttore della Delegazione A. C. I. di Avezzano; lo sportivo Giorgetti, il Consigliere dell'A. C. I. aquilano Micangeli, l'hanno scritta a caratteri chiari ed hanno fatto intendere che lo sport è sempre una forte arma di propaganda motoristica, specie in queste zone.

Era presente il Vice-Presidente dell'A. C. dell'Aquila Dott. Sericchi, mentre l'Avv. Marinucci ha telegrafato da Stresa. Notata l'assenza dei dirigenti degli A. C. I. vicini.

Il via ai concorrenti della 750 cc. è stata data dal Commissario di P. S. Dr. Folviero. Vince la prova Ugo Pace su Fiat 500 C, di Aquila, che compie i Km. 6,300 in 6'23", migliorando di 3" quello precedente di Marinucci Bernardino. Ottime sono state le prove fornite dai Baccante, Pozzoli e Marinetti.

Il Vice-Presidente dell'A. C. aquilano Dott. Sericchi dà il via ai concorrenti della classe 1100 cc.

La vittoria in questa classe aride facilmente a Cesare Gioacchini di Bisegna. E' un bravo guidatore che si è rivelato in questa gara sociale. Ha vinto impiegando 5'32"8 e abbassando il record precedente di ben 24". Jucci, Coccia, Graziani e Ligabue hanno fornito una buona prova. Due parole a parte merita lo sportivissimo Coccia che non diserta mai queste manifestazioni motoristiche. Partecipa a molte anche di carattere nazionale e ricordiamo che a questa gara partecipò con la Motocicletta, vincendola, 25 anni fa.