



Stirling Moss nel corso di una delle prime prese di contatto con la Mercedes G.P. La vettura, come ben si vede, ha subito qualche leggero ritocco nel frontale. Dinanzi alla grande presa d'aria per il radiatore è stata montata una griglia allo scopo di evitare che foglie o giornali possano ostruire anche parzialmente la circolazione d'aria attraverso il radiatore stesso. A Buenos Aires però le vetture presentavano dinanzi al radiatore una fitta rete metallica. (United Press Photos).

un sistema di distribuzione meccanica automatica, che permette l'apertura e la chiusura rapida ed automatica delle valvole senza le molle delle valvole. Così ai regimi elevati si può ottenere una buona media di distribuzione, ed un buon riempimento dei cilindri.

Già questi tre esempi provano che questo motore è basato su dei e soluzioni tecniche e costruttive atte ad assumere in un domani una notevole importanza nello sviluppo futuro dell'automobile.

Il ponte posteriore di questa automobile è particolarmente interessante. Non si scelse affatto il ponte posteriore attuato con doppia articolazione come fu adottato egualmente in passato dalle Mercedes Benz e dove il car-

ter della trasmissione faceva corpo con la vettura allorché le ruote erano collegate fra loro da un assale rigido; per la nuova vettura si scelse un ponte posteriore a semiassi oscillanti, che hanno il loro punto di rotazione nel piano mediano della vettura e sotto il carter del ponte posteriore. Da ciò i bracci oscillanti sono più lunghi ed il punto di rotazione più basso. Questi due fatti hanno determinato delle qualità di marcia che, come noi l'abbiamo constatato durante numerose prove pratiche, superano molto quelle degli anziani complessi a doppia articolazione.

Si applicò egualmente su questa nuova vettura da corsa il sistema di freni che equipaggiava già il ponte poste-

riore della vettura da corsa Mercedes Benz aerodinamica (forma a goccia d'acqua) questo sistema impiegato su ambedue gli assali della nuova vettura è caratterizzato da tamburi di frenatura più distanti dalle ruote e verso il mezzo della vettura, al fine di ridurre il più possibile l'entità delle masse non sospese.

Le vetture da corsa e sportive Mercedes Benz si sono sempre caratterizzate per le loro forme offenti il minimo di resistenza all'aria. Numerose prove furono fatte a tale scopo al tunnel dell'aria.

Le prove della vettura sulle strade e sulle piste da corsa occuparono relativamente poco tempo, poiché ciascun meccanismo (non solamente il motore ma anche il cambio a cinque rapporti sincronizzati, il nuovo retrotreno, la sospensione anteriore ed i freni) era stato sottoposto antecedentemente a delle prove minuziose su banchi speciali di prova.

La ripartizione dei pesi della vettura era stata studiata in principio e facilitata dalla nostra esperienza in tale campo di costruzioni, poche prove furono sufficienti per stabilire la concordanza con la sospensione, gli ammortizzatori, ecc. ecc.

La concezione, la costruzione ed i successi di questa vettura provano che grazie ad una seria ed appropriata preparazione i difficili problemi posti dalla formula di corsa poterono essere risolti con soddisfazione generale.

Nuove importanti esperienze sono attualmente in corso sulla base delle prove pratiche effettuate con i diversi meccanismi. Non solamente le vetture da corsa, ma anche le vetture normali da turismo della Mercedes Benz, approfitteranno di tali esperienze. Esse saranno sfruttate al massimo possibile, al fine di migliorare ancora le vetture, soprattutto dal punto di vista della sicurezza.

Dot. FRITZ NALLINGER

SEDE NUOVA PER LA "SCUDERIA AUTIERI,"

In una sala messa gentilmente a disposizione dall'Automobile Club di Milano la «Scuderia Autieri» ha tenuto il 7 gennaio la sua assemblea annuale, una assemblea con un ordine del giorno tutt'altro che ponderoso in quanto per la serenità e cordialità che spirava in quella formazione non v'era nulla di trascendentale da sottoporre ai soci se non che la confortevole situazione del bilancio sportivo e materiale ed il rinnovo delle cariche oltre all'annuncio della prossima inaugurazione della nuova Sede Sociale e la lieta sorpresa dell'acquisto di una vettura Ferrari 2000 sport per l'affinamento alla guida di mezzi più impegnativi da parte dei soci che abbiano dimostrato particolari attitudini.

Le elezioni hanno sortito i previsti risultati per quanto riguarda la Presidenza Onoraria, rimasta al Senatore Cornaggia Medici, e la Presidenza effettiva riassegnata all'unanimità al Rag. Mario Bernasconi.

A far parte dei consiglieri sono invece stati chiamati i seguenti soci: Mario

Angiojini, Renato Bazzoni, Emilio Beretta, Pier Carlo Dubini, Ariodante Guidotti, Guglielmo Milesi, Attilio Neri, Emilio Prudenzone, Francesco Rossotti, Mario Sorrentino ed Idelbe Valguzza.

Nella sua prima riunione il Consiglio eleggerà il Segretario e con tutta probabilità la carica verrà assegnata a Mario Angiojini che metterà a frutto della Scuderia tutta la sua grande e disinteressata passione.

Come abbiamo detto la «Scuderia Autieri» inaugurerà prossimamente la sua nuova sede sociale e con questo atto si porrà alla testa di tutte le altre scuderie milanesi in quanto sarà l'unica a disporre di una propria sede e per di più di una sede veramente grandiosa.

I locali di Via Quintino Sella 2 (angolo Foro Bonaparte) si presentano infatti con un ampio salone di ben m.² 120, con due uffici, un bar ed una sala da gioco di 28 m.².

Interessante rilevare che questa sede

resterà aperta nelle ore diurne con regolare orario di ufficio e che la Segreteria disporrà di un personale fisso e remunerato.

Naturalmente la sede sarà aperta anche nelle ore serali e potrà davvero costituire quel centro di adunata degli appassionati dello sport automobilistico milanese che sino ad ora avevano dovuto accontentarsi di raccogliersi attorno ai tavolini dei vari caffè della Città.

Di grande interesse è poi la regolare apertura diurna degli uffici e molto sportivamente la Scuderia Autieri mette i suoi locali a disposizione di tutti quei piloti che in transito od in sosta a Milano, non abbiano un loro recapito. Qui potranno fare le loro telefonate o sbrigare le piccole loro incombenze professionali.

L'attività della Scuderia Autieri non è fatta a suon di gran cassa o di roboanti comunicati stampa ma, forse proprio per questo, è più produttiva di quella di altre formazioni.

Sempre e più che mai vitale la "Scuderia Ambrosiana,, vessillifera delle formazioni dilettantistiche italiane

In questo periodo in cui le Scuderie milanesi fanno tanto, ed anche troppo, parlar di sé, v'è invece una formazione che ama seguire tutt'altro sistema: quello di fare le cose veramente in famiglia, senza strombazzamenti anche se i risultati ben meriterebbero una più risonante propaganda, specie per il fatto che non si tratta certo della ultima o penultima arrivata in argomento ma bensì dalla vessillifera delle Scuderie Italiane, oltre che milanesi, nata con carattere decisamente dilettantistico e non professionistico come la Scuderia Ferrari cui spetta ogni priorità assoluta.

La Scuderia Ambrosiana sta per celebrare il suo ventennio ché la sua data di nascita risale all'inverno del 1936 e può vantare nel suo ristrettissimo schedario dei nomi di grande valore nel nostro mondo.

Potremo ricordare infatti Gigi Villorosi, uno dei più anziani piloti italiani in attività di servizio, e subito dopo il due volte Campione del Mondo Alberto Ascari che con la guida dell'amico e Maestro Gigi e nel simbolo della Scuderia Ambrosiana ha compiuto

to i suoi primi e felicissimi passi nel mondo automobilistico; più che mai sulla breccia poi un altro dei vecchi valorosi soci della Ambrosiana, Ovidio Capelli che divenuto nonno ha pensato bene di mettere a riposo le sue vere generalità buttandosi però ancora nella mischia con rinnovato ardore giovanile sotto quello strano pseudonimo di «Samuele» e per poco non ha messo sull'attenti i giovani accaparrandosi anche uno scudetto di Campionato. Per affinità di professione il nome di Ovidio Capelli richiama subito alla mente quello di Franco Spotorno, che se in questi ultimi anni ha abbandonato lo sport attivo ha preso a cuore, e come, la organizzazione di questo stesso sport approfondendo, a favore degli ex-colleghi e delle reclute, tutto il suo entusiasmo, battendosi spesso senza esclusione di colpi per il trionfo delle sue idee.

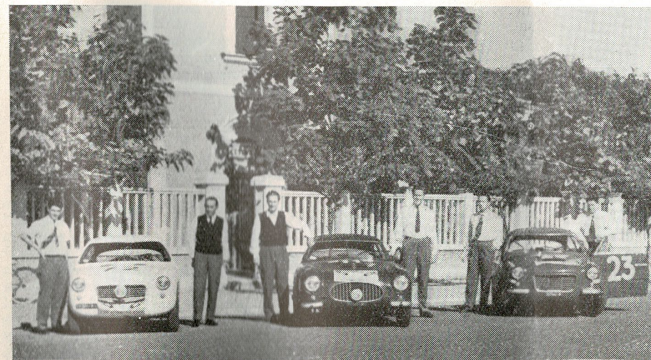
Tra i nomi illustri che hanno onorato la Scuderia Ambrosiana ricordiamo il grande Achille Varzi, Piero Taruffi, Franco Cortese, Luigi Castelbarco, Gian Maria Cornaggia Medici, Maneco De Tefè.

Dei vecchi soci dell'anteguerra ecco ancora il flemmatico Haller, troppo impegnato professionalmente oggi per potersi dedicare attivamente allo sport preferito così come Eugenio Minetti e ci si permetta infine di ricordare anche il nostro Direttore, Ing. Lurani, che l'emblema della Scuderia Ambrosiana difese con onore in decine e decine di gare dai roventi circuiti della Africa del Sud e di Tripoli a quelli di tutta Europa, e con lui anche il bravo ex-segretario, il «solerte» Casazza che allo sviluppo della Scuderia diede tutti i suoi anni giovanili.

A questo gruppetto si sono affiancati nel dopoguerra i tre Fratelli Dore, Carlo e Massimo Leto di Priolo coi cognati coniugi Maria Cristina ed Aldo Nicosia, Luigi Messedaglia e Gabriele Nagas ed ora anche il famoso veterano Mario Tadini ed il dinamico Araldo Sassone.

Caratteristica precipua e tradizionale della Scuderia Ambrosiana è sempre stata la sua ristrettissima cerchia di soci rinunciando a qualsiasi genere di ampliamento.

«Poca brigata, vita beata», questo è



Il 1954 potrà essere considerato l'anno della rinascita della Scuderia Ambrosiana ritornata in pieno alle gare soprattutto per merito dei fratelli Leto di Priolo e di Ovidio Capelli. Tra le imprese più belle di questa formazione ricordiamo la partecipazione al Giro d'Italia con la squadra qui effigiata e composta (da sinistra) da Ovidio Capelli con la Fiat 1100-103, i fratelli Dore e Carlo Leto con la Fiat 8 V e Massimo Leto - Nicosia con la Fiat 1100-103, tutte vetture carrozzate e preparate meccanicamente dalla Carrozzeria La Zagato. Non sarà male ricordare qui il gesto altamente umano di questa squadra che abbandonò a Bari in segno di lutto per il tragico incidente dei compagni di gara Luisa Rezonico e Franco Simontacchi. A destra in una simpatica istantanea il Campione d'Italia della 1300 G.T. Luciano Giolfi con Massimo Leto di Priolo sempre ammirato nelle sue rare partecipazioni.





La curva «Piccadilly» peculiare caratteristica del Circuito di Ospedaletti è indubbiamente una delle più fotografiche fra tutte le curve che si incontrano sui tracciati italiani, e già su queste pagine ne abbiamo offerte non poche dimostrazioni. Eccone una riprova dovuta al fotografo Mario Philip di Bordighera che l'ha scattata subito dopo la partenza della 2000 e oltre nella recente gara per la XIV Coppa Riviera di Ponente. Vediamo qui in testa la Fiat 8-V di Carlo Leto di Priolo che doveva cedere sul finale per guasto dopo aver condotto tutta la gara, seguito dalla Alfa Romeo (268) di Taramazzo e sempre all'esterno della Aurelia (216) di Croce vincitore della oltre 2000. All'interno sono invece il vincitore Elio Zagato (144) con la Fiat 8.V e Martincengo (210) ancora con la Fiat 8-V.

sempre stato il motto del raggruppamento ed a maggior ragione oggi non si ha alcuna intenzione di deflettere da questo sanissimo atteggiamento, ne poi in passato, come oggi, si è mai voluto dare eccessiva pubblicità alle celebrazioni sociali che sempre si sono svolte nella massima intimità, quasi a voler custodire lo spirito veramente sportivo, familiare e cordiale che sempre ha sorretto questo particolare sodalizio che qualcuno ha persino raffrontato ad un vero e proprio Rotary dell'automobile.

Da questa regola non ci si è discostati nemmeno alla conclusione della stagione 1954 che pure ha visto arricchirsi il vittorioso della Scuderia di un titolo di Campione d'Italia per la classe 2000 della Categoria Gran Turismo per merito di Carlo Leto di Priolo, vincitore inoltre di categoria alla Coppa del Mare e dei Monti, del Giro di Sicilia, del Giro dell'Umbria, con ottimi piazzamenti in altre gare, ne qui è fuor di luogo ricordare il successo personalissimo di questo pilota che nell'affine settore motonautico ha dato al fratello Massimo il formidabile motore che gli ha permesso di migliorarsi il massimo primato mondiale dei tuori-

bordo alla spettacolosa media di Km.h 161.515.

Lo stesso Massimo Leto poi, oltre a collaborare come pilota coi fratelli in diverse gare, si imponeva nella 6 Ore di Castelfusano, mentre il fratello Dore oltre alle affermazioni conseguite in veste di Co-pilota vinceva la Categoria Turismo Speciale ad Ospedaletti.

Tra i risultati positivi, e da porre in giusto rilievo, v'è la bella vittoria della Signora Maria Cristina Nicosia nella Turismo Normale alla 1.a Coppa del Tigullio in cui si piazzava anche quarta assoluta.

Il Vittoriale si completa con la vittoria di «Samuele» nella 1100 G. T. alla Coppa Intereuropea e le ottime prestazioni degli altri soci mentre il forzato riposo di Ascari e Villorosi ha privato il sodalizio di altre luminosissime conquiste.

Le affermazioni di Carlo Leto e di Ovidio Capelli sono state festeggiate con una intima ma sentitissima riunione e nel contempo sono state confermate le cariche sociali che vedono Eugenio Minetti alla Presidenza, Dore Leto di Priolo alla Vice Presidenza, Aldo Nicosia come Consigliere, Giovanni Lurani alla Direzione Sportiva e Luigi Messedaglia alla Segreteria.



Le candele (Plugs) ingenuo paravento ufficiale per qualsiasi guasto più... intimo e decisivo. (da «Autosport»)

Vissuta la «Carrera Mexico», alla premiazione della «Scuderia Guastalla»,

Un finale a sorpresa, e per questo ancor più gradito, ha avuto la festiciola indetta dalla «Scuderia Guastalla» per la annuale premiazione dei suoi Soci sportivi nella serata del 20 Gennaio.

Al levar delle mense infatti s'è fatto buio nell'elegante saloncino del Savini e sullo schermo i convitati hanno potuto assistere ad alcune riprese cinematografiche in bianco e nero come a colori, della ultima «Carrera Panamericana», pellicola che ha avuto come primi attori Umberto Maglioli e Franco Cornacchia.

Veramente interessanti questi documentari, girati dagli operatori della televisione americani e requisiti poi dall'astuto Cornacchia che non si è lasciato sfuggire questa bella occasione, ben sapendo con ciò di far cosa assai gradita agli appassionati italiani, riservandone per lo appunto la primizia ai soci ed agli invitati della Scuderia Guastalla.

Queste pellicole innanzitutto hanno riportato sul piano della realtà quelle che da noi si considerano le famose strade americane. Per quanto riflette il percorso della Panamericana Mexico non si può certo dire che esso presenti elementi di grande superiorità rispetto a molte nostre strade. La larghezza della carreggiata non è apparsa infatti notevole e lo stesso Cornacchia ha precisato aggirarsi sempre sugli 8-9 metri. Certamente la vista di questo nastro d'asfalto ha suscitato delle esclamazioni ammirative nello scelto pubblico di questa prima e non poteva essere altrimenti quando si pensi che nelle riprese dall'aereo la strada spesso volte appare lanciata attraverso interminabili rettilinei per terre incolte e disabitate, ed a traffico totalmente paralizzato. Una stessa visione della nostra famigerata via Emilia con la densità degli agglomerati urbani che si susseguono ai suoi lati e con suo intensissimo traffico farebbe certo ben altra impressione, ma ciò non toglie che la larghezza effettiva della carreggiata è pressoché identica nei due casi, ed inoltre la nostra Mille Miglia ha chiaramente dimostrato quali velocità si possono raggiungere su questa strada una volta che la si è trasformata in strada corsaiola.

Torrificanti invece certe riprese delle macchine accartocciate e seminate ai lati del percorso; certi ammassi di lamiera contorte che ben facilmente lasciavano intuire le spaventose capriole compiute dalle vetture prima di smorzare la formidabile inerzia di cui erano animate.

Applausi vivissimi all'apparire di ogni volto italiano e speciali ne sono stati tributati al bravo ed audace Presidente Franco Cornacchia, classifica-



Non è mancato alla premiazione della Scuderia Guastalla il cordiale saluto del Presidente della C.S.A.I. Ing. De Unterrichter che ha bene augurato per le fortunate avvenire della formazione. Alla sua sinistra il Presidente-corriere della Guastalla, Franco Cornacchia, il Dr. Rodolfo Mugnai, rappresentante dell'A. C. Milano, ed il Vice Presidente della Scuderia stessa, Dr. Bodio.



Con un cavalleresco e galante baciamano il Presidente della C.S.A.I. Ing. Guido De Unterrichter ha accompagnato la consegna dell'aureo ricordo alla gentile signora Maria Piazza che coi colori della Scuderia Guastalla ha difeso anche quelli della sua Trieste. Applauda dalla destra della fotografia, Franco Spotorno, Vice Presidente della A.N.C.A.I.