

Mercedes-Benz 300SL

Tecnica corse storia

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca



Mercedes-Benz 300SL

Tecnica corse storia

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca

Milano - Mercedes-Benz Center, 17 ottobre 2009

-
- 2 Introduzione
Sergio Coronelli, Lorenzo Boscarelli
- 3 1945-1951. Il ritorno della Mercedes alle corse
Aldo Zana
- 8 Dalla W194 alla W198. Note di tecnica
Andrea Curami
- 13 Le corse della W194-300SL nel 1952
Aldo Zana
- 15 La 300SL in Italia. Carriera sportiva e diffusione commerciale
Lorenzo Boscarelli
- 18 Mille Miglia "Fortissimo"
John Fitch

MONOGRAFIA AISA 87



Introduzione

Lorenzo Boscarelli

Nella mia veste di consigliere del Cmae (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca), del quale sono stato presidente per 18 anni, do il benvenuto anche a nome del presidente Marco Galassi.

Ringrazio la Mercedes-Benz Milano che ci ospita e i collezionisti del 300SL Club Italia per le bellissime vetture che hanno portato. Grazie anche all'Aisa, che si è occupata dei contenuti della conferenza.

Nel 2009, il Cmae festeggia il cinquantenario della fondazione ufficiale, avvenuta con la fusione con la prima associazione milanese fra appassionati di auto storiche, la Aaaa (Associazione Amatori Automobili Antiche), che era stata costituita due anni prima.

Tra le finalità del Cmae è prioritaria quella della conservazione del patrimonio storico dei veicoli a motore, inclusi, oltre agli autoveicoli, le moto, i motoscafi e gli aeroplani. Fra le sue molteplici attività, a partire dai primi anni Novanta, il Club organizza conferenze su temi storici, tecnici, culturali attinenti agli scopi sociali.

Molte conferenze, come questa, sono realizzate in collaborazione con l'Aisa.

Sergio Coronelli

past-president e consigliere Cmae

Grazie alla Mercedes-Benz Milano, che ci ospita in questa sede di grande bellezza, al Cmae, ad Alberto Cefis (che ha portato qui oggi oltre al suo 300SL Roadster anche un gruppo motore-cambio e molta della documentazione utilizzata in questa conferenza), agli altri proprietari delle vetture esposte e a tutti coloro che hanno contribuito all'organizzazione dell'evento, in particolare a Enrica di Siro e a Giovanni Catone.

La Mercedes 300SL è una vettura talmente importante nella storia dell'automobile che abbiamo deciso di dedicarle una conferenza monografica, cosa insolita per l'Aisa, che nella sua storia ultraventennale ha organizzato circa 90 conferenze e Tavole Rotonde dedicate a temi tecnici, sportivi, storico-industriali e culturali inerenti il motorismo.

Abbiamo pensato di ampliare il discorso alla genesi della vettura che si inquadra nel ritorno, sofferto, della Mercedes-Benz alle corse dopo il 1945; ai fondamentali tecnici e progettuali e, infine, alle sue corse sia con il modello W194 del team ufficiale sia con quello W198 affidato principalmente ai clienti.

Lorenzo Boscarelli

presidente AISA

1945-1951

Il ritorno della Mercedes alle corse

Aldo Zana

A maggio 1945, al termine della guerra in Europa, oltre l'80% della Daimler-Benz a Stoccarda-Untertürkheim era distrutto: solamente 92.000 mq erano utilizzabili su di un totale di circa 600.000 mq. Gli stabilimenti all'Est (Vienna, Berlino-Marienfelde e Berlino-

Genshagen), i più grandi, erano persi per sempre. Però, solo il 12% delle macchine utensili di Untertürkheim erano state distrutte: tutte le altre erano in salvo grazie al programma di decentramento produttivo guidato dal Ministero di Albert Speer nella seconda parte della guerra. La dispersione dei siti industriali era stata così efficace che, nel 1944, l'industria aeronautica tedesca aveva raggiunto il suo massimo livello produttivo dall'inizio della guerra.

Anche la Daimler-Benz, maggior produttore di motori aeronautici della Germania nazista, aveva raggiunto livelli record grazie alla rete dei suoi 229 siti.

Dall'avvio della totale conversione alla produzione bellica nel 1939, la direzione aziendale della Daimler-Benz aveva operato per mantenere una capacità residuale di produzione di autovetture, se pure non al livello anteguerra: il massimo era stato raggiunto nel 1937 con 25.895 unità. Nel 1942, vennero costruiti per l'esercito 4.166 autoveicoli in aggiunta a decine di migliaia di autocarri e mezzi corazzati.

Bloccata nel 1943 la costruzione di autovetture, la direzione aziendale si era focalizzata alla conservazione delle attrezzature. Era guidata da Wilhelm Haspel (1898-1952) dopo la morte, in luglio 1942, di Wilhelm Kissel, che aveva guidato la Società dal 1926, al momento della fusione tra Daimler e Benz: Kissel era un uomo Benz dal 1904.

A fine 1944, ormai con la piena coscienza che la guerra era persa per la Germania nazista, venne privilegiato il salvataggio di impianti e attrezzature per la futura produzione di autocarri leggeri, giustamente ritenuti indispensabili per la ricostruzione.

A marzo 1945, i capitali depositati nelle banche all'Est vennero portati a Stoccarda: circa 3 miliardi di RM.

La Daimler-Benz continuò comunque fino all'ultimo nel suo ruolo di fornitore della macchina bellica nazista, da cui aveva ricevuto immense fortune e per

la quale si era resa colpevole di innumerevoli crimini contro l'umanità.

Aveva sfruttato, spesso fino alla morte, decine di migliaia di lavoratori-schiavi: deportati, prigionieri di guerra (se pure in minima parte), detenuti nei campi di concentramento e di sterminio. Un censimento della forza-lavoro nei 12 stabilimenti principali della Società indicava, nel 1944, un totale di 81.059 lavoratori, di cui 36.147 stranieri, tutti lavoratori-schiavi. Era il 44,6% del totale.

Questo sfruttamento criminale degli esseri umani era comune alle industrie e servizi del Terzo Reich nazista: nello stesso 1944, i lavoratori-schiavi stranieri in Germania erano 7,1 milioni.

La Daimler-Benz non ha nascosto le sue colpe: ha commissionato studi a istituzioni accademiche, pubblicandone a proprie spese i risultati, e ha aperto gli archivi agli studiosi. Ha anche risarcito, dove possibile, le vittime.

Questo atteggiamento cooperativo e aperto ha probabilmente facilitato la sua immediata ripartenza dopo la fine della guerra, sotto la giurisdizione degli Alleati, in particolare degli americani che gestivano la regione del Baden-Württemberg, di cui Stoccarda è la capitale. I processi di denazificazione furono pochi e relativamente veloci. Nel 1948, Wilhelm Haspel poté tornare alla guida della Società.

Già nel 1945, le strutture della Daimler-Benz e 1.200 lavoratori esperti sopravvissuti alla guerra poterono riprendere il lavoro per la manutenzione dei veicoli dell'US Army: a Waiblingen venne costruito un nuovo complesso per questa attività mentre iniziava la ricostruzione di Untertürkheim.

Fino al 1949, tutti i dipendenti dovettero, per contratto, dedicare una giornata al mese ai lavori di sgombero macerie e ricostruzione.

La produzione di automobili riprese: nel 1946 vennero montati 240 esemplari della berlina 170V, modello anteguerra, utilizzando le parti recuperate. L'anno successivo, la produzione salì a 1.100 esemplari.

Il salvataggio delle Freccie d'Argento

Le monoposto Grand Prix degli anni 1934-1939, in particolare le W154 3 litri del 1938-1939, le più recenti, erano state disperse in vari nascondigli, in gran parte all'Est dove, con l'avanzata vittoriosa dell'Armata Rossa, erano diventate irrecuperabili.

Le due W154 nascoste in una fattoria a Stara Paka, Cecoslovacchia, furono scoperte da un corridore motociclista, Antonin Vitvar, e vennero sequestrate dal locale Automobile Club in conto riparazioni di guerra. Erano perse anche le altre due nascoste in Romania. Solo due W154 risultavano, a fine guerra, a Stoccarda, in aggiunta a parti di ricambio e motori di scorta. Altre due erano a Berlino, in un deposito di rottami: furono scambiate con una 170V nuova e rientrarono a Untertürkheim.

Il censimento del novembre 1947 indicava solamente 2 vetture complete, 2 motori e 2 telai nuovi, oltre ai 2 esemplari recuperati a Berlino. Per confronto, in ottobre

1939, risultavano in dotazione al Rennabteilung (Reparto Corse) 8 vetture complete con 8 motori Tipo H e 4 Tipo K.

Il compito di censire quanto era rimasto del Rennabteilung fu affidato ad Alfred Neubauer (1891-1980), ex-direttore sportivo. Rudolf Uhlenhaut (1906-1989), capo-progettista, era stato brevemente internato ed era andato a lavorare in Gran Bretagna: parlava un perfetto inglese, era nato a Londra da madre inglese. Tornò alla Daimler-Benz nel 1949.

Hermann Lang (1909-1987) era stato internato per qualche mese, ma nel 1946 era pronto a riprendere il volante di qualsiasi auto in grado di sviluppare una velocità appena decente. Però, la Germania e i piloti tedeschi erano stati banditi dalla FIA e non potevano prendere parte alle corse da essa riconosciute. Il bando venne tolto nel 1950.

Tra i piloti, Rudolf Caracciola (1901-1959) era nelle condizioni migliori: viveva in Svizzera, a Lugano-Ruvigliana, dagli anni Trenta. A lui e, soprattutto, a sua moglie Alice Trobeck Hoffman Caracciola (1905-1976), detta Baby (all'inglese) o Babin (alla tedesca), si deve il primo ritorno della Mercedes alle corse: le 500 Miglia di Indianapolis 1946. Ma fu solo un tentativo senza successo. Anzi, costò a Caracciola un grave incidente, che lo tenne lontano dalle corse per 6 anni.

Indianapolis 1946 Caracciola sì Mercedes no

Come se ignorassero quanto era successo negli anni precedenti, gli organizzatori delle 500 Miglia di Indianapolis 1946 aprirono la corsa e il portafogli ai piloti europei, anche se ex-nemici. Sapevano che in Europa si erano salvate le auto migliori: Maserati e Alfa Romeo avevano segnato le ultime edizioni della corsa prima dello stop per la guerra nel 1941.

Con una decisione al limite dell'etica e della correttezza politica, chiamarono gli ex-nemici italiani e Caracciola con la Mercedes W165, la monoposto 1,5 litri costruita per il GP di Tripoli 1939, che aveva dominato. Un tedesco su di una auto tedesca in America era un po' troppo, a pochi mesi di distanza dalla fine

di una guerra che era costata molte decine di migliaia di morti americani, ma lo show doveva riprendere ai massimi livelli. Il passaporto americano di Alice, nata a New York, poteva essere servito da alibi.

Caracciola aveva ottenuto nel 1942 da Kissel l'impegno a cedergli le due W165 appena le condizioni dell'Europa lo avessero reso possibile. Ma non c'era nulla di scritto. Comunque, questa mancanza di documenti non fu tale da fermare Rudi e, soprattutto, Alice. All'inizio del 1945, pur nel collasso imminente della Germania, riuscirono a localizzare le due auto e ne organizzarono il trasporto in Svizzera.

L'anno dopo, fecero arrivare due meccanici del vecchio Rennabteilung, Fritz Walz e un motorista. Una delle due vetture fu rimessa in condizioni di funzionare. Come base logistica fu scelta la filiale svizzera della Daimler-Benz a Zurigo.

La polizia di Zurigo, in una grigia mattina di fine aprile 1946, chiuse un pezzo di strada alla periferia della città per permettere a Caracciola di provare la sua W165: le foto lo mostrano con un giustificato sorriso di piena soddisfazione.

Caracciola non poteva sapere che quella era l'ultima volta in cui una W165 si muoveva con i propri mezzi. Nonostante l'impegno di Alice, che aveva contattato le autorità civili e militari svizzere e alleate per ottenere i permessi e aveva già acquistato i biglietti di viaggio, gli inglesi proibirono l'esportazione temporanea di quella vettura. Gli svizzeri non poterono fare altro che sequestrare le due W165, entrate in Svizzera senza rispettare la burocrazia doganale.

Fritz Walz e il motorista, in quanto cittadini tedeschi, non ottennero passaporto e visto per gli Stati Uniti. A nulla servì la disponibilità di "Meister" Friedli, cittadino svizzero, capo-meccanico alla filiale Daimler-Benz di Zurigo, cui Alice era riuscita a fare avere il visto.

Alice e Rudi partirono comunque per Indianapolis dove trovarono una buona vettura, messa a disposizione da Joel Thorne, pilota e proprietario anche dell'auto (la "Big Six") che vinse proprio quella edizione delle 500 Miglia, guidata da George Robson.

Nelle foto, Caracciola appare a disagio su quella vettura, chiamata "Little Six", soprattutto per il freno amano e non a pedale. Si mise in testa un casco rigido da pilota di carro armato perché la cuffietta morbida non era ammessa a Indianapolis. Quel casco dall'aspetto ridicolo gli salvò la vita.

Al primo dei quattro giri per la qualifica, l'auto sbandò senza apparente motivo, urtò il muretto e il pilota fu sbalzato dall'abitacolo ricadendo con la testa sulla pista. Caracciola subì una grave frattura cranica, che gli costò oltre un anno di cure e riabilitazione tra Stati Uniti e Svizzera.

Si scrisse che la causa era stato l'impatto con un uccello, ma nessuno mai riferì di averne visto i resti. Qualcuno avanzò l'ipotesi che Caracciola fosse stato colpiti

to da un ignoto cechino che non poteva sopportare un Kraut in terra americana. Kraut era uno dei tanti modi dispregiativi con i quali i soldati americani chiamavano i loro nemici tedeschi.

La W154 Wagen 9 di Tommy Lee che doveva conquistare Indianapolis

Il primo ritorno di una Mercedes in corsa avvenne alle 500 Miglia di Indianapolis 1947. Fu una partecipazione privata della Don Lee Racing di Tommy Lee, che aveva acquistato in Gran Bretagna la W154 Wagen 9 Motore H9.

Tommy Lee, figlio di Don, era un californiano un po' eccentrico, che amava le auto "esotiche" oltre ad essere immerso nella nascente cultura tecnica e sociale delle hot-rods. Era rimasto colpito dalle notizie e dalle leggende che i giornali di Indianapolis avevano riservato alla Mercedes che avrebbe dovuto esserci l'anno prima con Caracciola.

La W154 Wagen 9 era una delle due nascoste a Praga. L'altra era la Wagen 10, ora esposta al Museo della Scienza e Tecnica di Praga. Entrambe in perfette condizioni, erano state sequestrate dall'Automobile Club nazionale. La Wagen 9 era stata scambiata a inizio 1947 con la Rowlands Motor, Brooklands, Gran Bretagna, per una monoposto Alta, più facile da gestire. Si dice che Tommy Lee abbia versato \$ 25.000 agli inglesi, una somma allora enorme, che poteva essere coperta solamente vincendo a Indianapolis.

La W154 aveva teoricamente una superiorità totale su tutte le altre monoposto Indianapolis allora esistenti. I media non mancarono di esaltarne le caratteristiche e le prestazioni anche con fantasiose invenzioni: qualcuno scrisse che era stata costruita per permettere a Hitler di fuggire dall'assedio dell'Armata Rossa a Berlino.

Il problema era che nessuno sapeva come mettere in moto e preparare per la corsa quell'auto così diversa e complessa. E poi non si trovavano più le sostanze chimiche usate negli anni Trenta per le speciali miscele alcoliche. Alla prima accensione del motore si ruppero due pistoni e altrettante bielle.

Tommy Lee chiese aiuto a Untertürkheim ed entrò in contatto con Uhlenhaut, che fu prodigo di consigli. Affidata a Duke Nalon, 34 anni, nato a Chicago, la W154 Wagen 9 fu iscritta quale "Don Lee Special" con il numero 46.

Il capo-meccanico Mel Ord, uno dei migliori di quei tempi, è ritratto in parecchie foto con l'aria perplessa: la carburazione corretta rimase un mistero e si decise di parzializzare il regime di rotazione a 6.000 giri/minuto, lasciando nel mondo dei sogni i 490 CV a 7.600 giri/min di cui quel motore era capace. Ruote e pneumatici di misure americane avevano inoltre cambiato i parametri di base della trasmissione e dei rapporti al cambio.

Duke Nalon confermò la superiorità dell'assetto e del comportamento della W154 dicendo che l'auto aveva una tenuta di strada largamente superiore a tutto quanto si fosse fino ad allora visto a Indianapolis.

Si qualificò a 204,9 km/h, sesta fila. In corsa, nonostante la carburazione vistosamente magra, riuscì a salire fino alla quarta posizione. Era quinto alle 150 miglia, ma dopo il primo pit-stop alle 200 miglia, il motore andò irrimediabilmente fuori sintonia. Il ritiro fu inevitabile al giro 119. I premi vinti ammontarono solamente a \$ 1.945.

Nonostante il disastro finanziario, Tommy Lee ci aveva preso gusto e parlò anche dell'acquisto di una seconda W154. Alle 500 Miglia 1948, la Don Lee Special venne affidata, con il numero 31, a Chet Miller, un veterano di 45 anni, 14 presenze a Indy, soprannominato "Nonno". Si qualificò in settima fila a 203,6 km/h e anche in corsa andò peggio dell'anno precedente. Senza mai comparire nelle prime posizioni, si fermò al giro 108 e fu classificato ventesimo.

Morto Tommy Lee in una strana caduta mentre riparava il tetto di casa, la W154 Wagen 9 fu svenduta a Joel Thorne, che la sfregiò montando il motore 6 cilindri in linea preso dalla "Little Six" dell'incidente di Caracciola nel 1946. Fu iscritta alle 500 Miglia 1949 guidata da Joel Thorne con il numero 81, ma non si qualificò.

La W154 Wagen 9 riapparve a Indianapolis anche nel 1950 e 1951, ma non si hanno dettagli: non si qualificò. Così come non si qualificò nel 1957, quando fu iscritta quale riserva per Danny Kladis. Montava un motore Jaguar.

Neubauer, tornato direttore sportivo del ricostituito Rennabteilung, ma senza corse cui partecipare, fece più di un pensiero per la partecipazione ufficiale a Indianapolis con la W154 nel 1951, dopo aver già tentato nel 1938.

Vennero fatti esperimenti aerodinamici in galleria del vento e su di una vettura: due ali verticali ai lati dell'abitacolo, con incidenza variabile sulla verticale comandata dalle ginocchia del pilota, avrebbero dovuto migliorare l'aderenza in curva. Singolare che la stessa idea, ma con ali a incidenza fissa, sia stata ripresa nella Viceroy Parnelli dei primi anni Settanta.

I problemi di fragilità delle ormai troppo anziane W154 fecero cancellare il 12 aprile 1951 il progetto Indianapolis. Anche perché, nel frattempo, eranodiventati prioritari altri programmi.

Argentina 1951 prove generali

La voglia di tornare in pista era diventata irrefrenabile per Neubauer da quando, nel 1950, era stato tolto il bando FIA alla presenza dei concorrenti tedeschi nelle corse automobilistiche.

Le due W165, vendute in asta giudiziaria dalle autorità svizzere, erano state ricomperate ed erano nella piena proprietà della Mercedes. Erano coeve delle Alfa Ro-

meo 158 che stavano dominando i Gran Premi e, fin dalla loro prima e unica presenza in corsa a Tripoli nel 1939, si erano dimostrate largamente superiori. Naturale, quindi, pensare a queste monoposto per competere nel Campionato Mondiale F1 nell'ipotesi che la formula dei motori 1,5 l sovralimentati e 4,5 l aspirati durasse ancora qualche anno.

Però, prima di affrontare il Mondiale F1 venne deciso di effettuare le prove generali alla Temporada Argentina 1951. Lontani dall'attenzione inquisitoria degli europei, sarebbe stato possibile verificare se c'erano ancora la potenza, la superiorità tecnica, la precisione organizzativa del Rennabteilung, che avevano costruito il dominio delle Freccie d'Argento Mercedes nel 1938-1939.

L'Argentina era anche il terreno ideale per provare Juan Manuel Fangio (1911-1995): Neubauer, dopo averlo visto correre con la Maserati dell'Equipo Argentino, si era convinto che solo lui poteva riportare la Mercedes alla vittoria.

La Temporada 1951 fu ben poca cosa in confronto alle edizioni di fine anni Quaranta: la Mercedes fu la sola squadra straniera a presentarsi e i piloti europei disertarono in massa.

Si corsero due sole prove sullo stesso circuito di 3,5 km, ricavato a Buenos Aires nei pressi del Parque Palermo. Quest'ultimo era stato abbandonato perché troppo pericoloso, come provato dagli incidenti mortali di Jean-Pierre Wimille e Pablo Luis Pesatti. Il nuovo circuito, chiamato Costanera Norte, aveva il Rio del Plata quale sfondo ed era alquanto veloce, quindi adatto alle Mercedes.

Proprio per evitare che le Ferrari 166M e le Maserati 4CLT/48 degli argentini venissero dominate dalle monoposto tedesche, gli organizzatori chiesero a Fangio consiglio su come modificare il circuito inserendo un paio di chicanes che spezzavano gli allunghi. Le chicanes vennero pavimentate con uno strato di cemento perché non ci sarebbe stato tempo per posare e stabilizzare l'asfalto.

La legge del contrappasso colpì proprio Fangio, che accettò di guidare una delle tre W154 lasciando la sua meno potente, ma più agile, Ferrari 166M 2 litri, doppio compressore, passo lungo (2.380 mm), telaio 0013F, a Oscar Galvez (1913-1989).

Messo sotto contratto Fangio, Neubauer si trovò a gestire lo scioglimento dell'accordo preliminare siglato con Nino Farina (1906-1966): dopo una trattativa breve, ma aspra, Farina venne risarcito con 10.000 marchi, cifra degna di un campione del mondo.

Gli altri due piloti Mercedes erano Hermann Lang e un debuttante ormai over-40, Karl Kling (1910-2003). Kling era un ingegnere del Servizio Clienti e aveva manifestato una buona capacità di guida: a lui venne concessa l'autorizzazione che era stata sempre negata a Uhlenhaut.

La Mercedes portò in Argentina tre W154 con motori tipo H e carrozzeria più profilata nella parte anteriore. Tutte avevano carburatori e compressori nuovi:

- La Wagen 11, affidata a Fangio (numero di gara 2) è un'auto gloriosa: aveva stabilito i record di velocità a Dessau nel 1939 e corso al Bremgarten. È una delle due ritrovate a Berlino. Oggi appartiene al Museo Mercedes-Benz.
- La Wagen 12 non ha momenti importanti nella sua storia: aveva ricevuto una carrozzeria semicarenata per il GP di Tripoli 1940, dove non partecipò. Era rimasta a Untertürkheim durante la guerra e vi fu fotografata da Cameron Earl nel 1947. Con il numero di gara 4, fu guidata da Lang. Oggi, è stata malamente restaurata e viene utilizzata da MercedesClassic per le dimostrazioni.
- La Wagen 16 era "nuova" in quanto non era mai stata completata nell'anteguerra. È una delle due recuperate a Berlino. In realtà, avrebbe dovuto essere la Wagen 13, ma la fobia per questo numero, ritenuto portatore di sfortuna da tutto il Rennabteilung, l'aveva fatta rinumerare e mettere da parte. In prova, ancora in Germania, distrusse il motore H14 e forò un pistone del motore H17. In Argentina venne affidata al "giovane" del team, Kling, numero di gara 6. Successivamente modificata nelle sospensioni anteriori, fa parte oggi del Museo Nazionale ex-Collezione Schlumpf a Mulhouse (Francia) ed è, fortunatamente, rimasta nelle condizioni di metà 1951.

Due corse due sconfitte

Attorno alle 18.20 di domenica 18 febbraio 1951, Alfred Neubauer si trovò costretto ad ammettere che l'epopea gloriosa delle Silberpfeilen Mercedes degli anni Trenta era definitivamente storia: al giro 38 del Gran Premio Presidente Peron, prima corsa della Temporada 1951, sul Circuito di Costanera Norte, Buenos Aires, la W154 Wagen 12 di Hermann Lang, in testa alla corsa, veniva superata dalla Ferrari 166M passo corto (2.320 mm) telaio 0011F, guidata da Froilan Gonzalez (1922).

Era una delle due costruite nel 1949 e acquistate dall'Automobile Club Argentino per fare emergere i piloti locali. In versione Formula Libre, il motore 2 litri doppio compressore erogava attorno a 300 CV, circa 190 in meno rispetto alla W154, di cui, però, era 300 kg più leggera.

Ed era il secondo sorpasso di quella corsa di 45 giri. Già al ventesimo giro, Lang, al comando dal via, aveva dovuto arrendersi alla Ferrari di Gonzalez. Era stato obbligato a fargli cenno di passare tanta era la differenza di velocità a favore dell'argentino.

Al traguardo, Lang terminò secondo a 16"2 da Gonzalez, vincitore in 1.35'18"9 alla media di 99,143 km/h. Questa media così bassa prova che si trattava di un circuito lento, per il quale le W154 non erano state progettate, 14 anni prima.

Le Mercedes si trovarono così ad affrontare un tracciato poco adatto alle loro caratteristiche. Soffrirono problemi di carburazione, irrisolti in entrambe le corse.

Neubauer accusò la polvere di cemento sollevata dalla pavimentazione delle chicanes: aveva, secondo lui, bloccato la presa d'aria dei carburatori e reso la miscela troppo ricca, "bagnando" le candele. È una spiegazione difficile da accettare, vista la molta pioggia caduta sul circuito prima e durante le prove.

Lang scrisse invece che il problema nasceva dai rapporti sbagliati, troppo lunghi, che non permettevano di raggiungere i regimi ottimali del motore.

Nelle prove per il Gran Premio del 18 febbraio, le Mercedes ottennero il giro più veloce con Fangio (2'17"7 a 103,4 km/h). Lang fu secondo e Gonzalez riuscì a conquistare la prima fila lasciandosi dietro Kling. Fangio perse subito una trentina di secondi ai box per cambiare la ruota anteriore destra, mentre Lang andava al comando e Kling si trovava a competere con Gonzalez e l'argentino Carlos Menditeguy, Maserati 4CLT/48.

Dopo una quindicina di giri, Kling venne passato da Clemar Bucci con la sua Alfa Romeo V12 4.500, che era stata di Achille Varzi nella Temporada 1948.

Gonzalez andava più forte di tutti. Si fermò attorno al giro 30 per il rifornimento (evidentemente, era partito molto leggero) e ripassò, come detto, Lang.

Al traguardo, dopo Gonzalez e Lang, Fangio fu terzo; Oscar Galvez, con la seconda Ferrari argentina, quarto a 1 giro; Alfredo Plan, Maserati 4CLT/48, quinto, davanti a Kling.

Sabato 24 febbraio, era in programma il Gran Premio Evita Peron, seconda e ultima corsa della Temporada, sempre sullo stesso Circuito Costanera Norte, ancora sulla distanza di 45 giri.

Le Mercedes sembravano avere risolto i problemi di carburazione e Fangio replicò la pole migliorando di quasi 3 secondi il tempo del GP Peron.

Kling dimostrò di non essere un debuttante sprovveduto e conquistò la seconda posizione in griglia in 2'00". Lang monopolizzò la prima fila per la Merce-

des con il terzo posto in 2'06", peraltro peggiore della qualifica precedente.

Al via, Fangio mantenne la posizione, ma per poco. Venne passato da Lang e Gonzalez, arretrante come non mai. Lang dovette, per la terza volta, lasciare passare l'argentino perché rallentato da un foglio di giornale che aveva bloccato la presa d'aria del freno posteriore sinistro. Il motore di Fangio andò in crisi e iniziò a fumare in maniera preoccupante. Dopo pochi giri, Fangio fu costretto al ritiro: i problemi di carburazione si erano ripresentati e avevano causato, si disse, la foratura di un pistone.

Kling, unico rimasto con una Mercedes in efficienza, se pure limitata dalla carburazione irregolare, difese la seconda posizione fin quando venne superato da Menditeguy, che guidava quella stessa Alfa Romeo 308 che, nel 1938 e 1939, nulla aveva potuto contro le inarrivabili W154.

A pochi giri dall'arrivo, l'Alfa Romeo ebbe problemi di alimentazione e fu costretta a fermarsi. Kling si ritrovò secondo, anche se il serbatoio della sua Mercedes denunciava perdite di carburante, segno di fatica dei materiali. Lang arrivò terzo, staccatissimo.

La sconfitta delle Mercedes fu totale. Gli echi arrivarono anche in Europa, se pure attutiti, ma Neubauer aveva avuto le risposte che cercava.

Si era avverata la profezia di Rudolf Caracciola dopo avere provato le W154 prima della partenza per l'Argentina: "Quei vecchi catorci sono buoni solo per il museo. Io resto a casa".

Neubauer fece comunque i complimenti ai suoi piloti: Lang era una certezza, ma era il passato; Fangio si confermava indispensabile ai futuri programmi Mercedes in F1; Kling aveva superato l'esame d'ammissione. Disse loro: "Ragazzi, siete stati bravi. Tra poco potrò dirvi qualcosa di bello".

Sapeva che il vertice Daimler-Benz aveva deciso il ritorno alle corse. Questa volta in Europa. Per cominciare, nelle Sport, tragguardando la nuova F1 che sarebbe entrata in vigore nel 1954.

Iniziava la breve e intensa stagione agonistica 1952 della Wagen 194, la 300SL.

Dalla W194 alla W198

Note di tecnica

Andrea Curami

Si racconta⁽¹⁾ che la storia della Mercedes-Benz 300SL abbia preso le mosse dalla riunione del 15 giugno 1951, quando la direzione aziendale decise di aspettare per il rientro in Formula 1 il nuovo regolamento tecnico che sarebbe entrato in vigore nel gennaio 1954.

Ma Fritz Nallinger, una settimana prima delle 24 Ore di Le Mans, si dichiarò possibilista per un ritorno alle competizioni nel 1952 con una vettura Sport spinta da motore, cambio e sospensioni derivate dalla produzione di serie: nulla di concettualmente diverso dalla Jaguar XK120C che da lì a pochi giorni avrebbe esordito trionfando a Le Mans.

L'utilizzo, per ragioni economiche, della meccanica di serie avrebbe richiesto una vettura dal telaio particolarmente leggero e dalla carrozzeria aerodinamicamente raffinata per poter aspirare a qualche successo. Sembra che Rudolf Uhlenhaut, che aveva partecipato allo sviluppo della berlina Mercedes 300 (W186), da pochi mesi introdotta sul mercato con un particolare sguardo a quello statunitense, avesse aderito alla proposta con un certo entusiasmo, confortato, poi, anche dai resoconti degli osservatori inviati sul circuito della Sarthe sullo stato dell'arte delle Case partecipanti alle competizioni della categoria Sport, per la quale nel 1953 la FIA aveva indetto il primo Campionato Mondiale Marche.

L'ingegner Uhlenhaut⁽²⁾ si era laureato nel 1931 a Monaco ed era entrato immediatamente alla Daimler-Benz: fino al 1936, si era dedicato alla progettazione delle berline di serie, quali la 170V, per poi entrare nel Rennabteilung, contribuendo alla messa a punto dei telai e delle sospensioni delle vincenti monoposto W125 (1937) e W154 (1938-1939) da Gran Premio. Aveva anche una riconosciuta sensibilità di guida pur non avendo mai partecipato ad alcuna corsa.

All'epoca, il ruolo degli ingegneri collaudatori era, infatti, fondamentale in quanto non esisteva ancora la telemetria e, in più, molti Gran Premi si svolgevano su circuiti stradali, chiusi al traffico normale solo durante i giorni della manifestazione. I piloti ufficiali potevano conoscere il percorso solamente durante le prove, la-

sciando ai collaudatori il compito della parallela messa a punto delle vetture per la gara.

La W194

Uhlenhaut si mise al lavoro progettando un originale telaio a traliccio spaziale realizzato in tubi in acciaio al Cr-Mo di piccolo diametro⁽³⁾ saldati tra loro. Già altri avevano sostituito i due longheroni in tubi, prima a sezione circolare e, in seguito, ovale, con due travi composte, calastrellate o tralicciate, di minor peso e maggior rigidità flessionale, ma queste giacevano in un sol piano.

Non potendo utilizzare i metodi di calcolo classici della Scienza delle Costruzioni, utilizzabili solo su strutture piane, e non avendo ancora a disposizione programmi a elementi finiti, Uhlenhaut condusse tutta una serie di esperienze qualitative su modelli in scala del telaio al fine di ottenerne la massima rigidità flessionale e torsionale, accoppiata al minimo peso. Si racconta che il peso del telaio deliberato fosse di circa 50 kg⁽⁴⁾.

Una grande rigidità corrispondeva, tuttavia, a una maggiore altezza della trave composta costituente la fiancata e quindi l'impossibilità di collocare una portiera di forma convenzionale per l'accesso all'abitacolo. Ma un'attenta rilettura dell'Allegato C della Commissione Sportiva della FIA, fece scoprire a Nallinger e Uhlenhaut, così racconta Alfred Neubauer⁽⁵⁾, che il regolamento non poneva vincoli sul loro metodo di apertura o sulla posizione delle cerniere. Queste ultime vennero disposte sul tetto in posizione longitudinale con le portiere incernierate sul tettuccio, che sia aprivano come le ali di un gabbiano, gullwing, come l'immaginario collettivo di lingua anglosassone iniziò a chiamare le 300SL.

1. Karl Ludvigsen, *Mercedes-Benz Quicksilver Century*, Transport Bookman, 1995, pag. 264.

2. Era nato a Londra nel 1906 da padre tedesco, all'epoca direttore della filiale londinese della Deutsche Bank, e da madre inglese.

3. Erano usati tubi da 25x1mm, 25x2mm e 18x1mm.

4. K. Ludvigsen, *Mercedes-Benz 300SL. Racing Cars 1952-1953*, Iconografix, 2002, p.17. Altri parlano di un peso di circa 80kg (cfr. Denis Adler, *Mercedes-Benz 300SL*, Motorbooks International, 1994, pag. 29).

5. Alfred Neubauer, *Speed was my life*, Barrie & Rockliff, 1960, pag.177.

Andrea Curami, storico dell'automobile, socio Aisa, autore di molti libri di storia e tecnica automobilistica.

L'interpretazione data al regolamento dalla Mercedes-Benz non trovò d'accordo l'ingegnere e giornalista Charles Faroux, ideatore e direttore di gara delle 24 Ore di Le Mans, che chiaramente dichiarò questa soluzione non conforme alla sicurezza, costringendo Uhlenhaut a riprogettare il telaio per aumentare lo spazio disponibile riservato alle portiere.

Alle Mille Miglia 1952 fu mostrato a Faroux il sesto esemplare di W194 costruito, che aveva il telaio modificato come le successive tre vetture realizzate, poi schierate vittoriosamente a Le Mans.

Curioso fu l'espedito adottato da Uhlenhaut nel tentativo di ridurre la grande variazione di camber delle ruote posteriori, imposta dalla sospensione a ruote indipendenti del tipo a semiassi oscillanti adottata dalla berlina W184: fu adottata una carreggiata posteriore maggiore di quella anteriore di 65 mm.

Il progettista, assieme a Neubauer, avrebbe voluto adottare un più convenzionale ponte De Dion con cerchi da 16", anche per avere un comportamento del retrotreno più prevedibile in curva ad alta velocità, ma gli fu vietato per quella sindrome del not invented here che sembrava aver colpito Nallinger e il board della Mercedes-Benz in quegli anni.

Che la sospensione swing axle, come è denominata, non fosse appropriata per una vettura da corsa fu dimostrato dallo spider numero 10 di telaio, costruito appositamente e non ottenuto ricarrozando delle W194 coupé. Schierato per Kling al Großer Jubiläumspreis vom Nürburgring del 2 agosto 1952, aveva il passo ridotto a 2.202 mm, contro i 2.400 mm della W194 normale, per aumentare la maneggevolezza, riducendo un poco anche il peso.

Era anche dotato di un motore sovralimentato in grado di erogare circa 220 CV a 5.400 giri/min. Il risultato fu frustrante: in prova sia Kling sia Lang e Uhlenhaut stesso non furono in grado di eguagliare i loro tempi ottenuti con le più pesanti, meno maneggevoli e potenti W194 trasformate in spider. Il progettista stesso concluse che la causa era da ricercarsi nella sospensione posteriore, diventata inadatta a trasmettere al suolo una potenza aumentata di appena il 29%.

Peso e potenza erano, infatti, i problemi che affliggevano la W194 e, non a caso, Neubauer, estremamente critico, si era dimostrato molto pessimista sulle possibilità di successo della vettura⁽⁶⁾ nelle competizioni. Sembra che la W194 coupé pesasse a secco circa 1.060 kg⁽⁷⁾, 100 kg in più della spider. A ciò contribuiva non poco il gruppo motore-cambio (circa 265 kg solo il motore), che conservava della berlina sia il monoblocco in ghisa, sia il cambio, con scatola sempre in ghisa, a quattro marce, altra scelta contestata

da Neubauer che, non a torto, riteneva necessarie le cinque marce per una vettura da competizione da impiegare in percorsi stradali come le Mille Miglia.

Quanto al motore, si trattava, come detto, di un derivato di quello installato sulla berlina 300, solo installato a un angolo di 50° rispetto alla verticale. La lubrificazione era stata ingegnosamente trasformata a carter secco, eliminando così la coppa dell'olio a vantaggio dell'aerodinamica e della tenuta di strada, abbassando il motore e il suo baricentro.

La testata, in alluminio, era sempre monoalbero a camme in testa, ma con un più accurato studio dei condotti di alimentazione, ad andamento quasi rettilineo, e con le candele non più situate nel blocco cilindri, ma meglio disposte nella camera di scoppio a tetto. Sicuramente, obbedendo ai criteri di economicità imposti da Nallinger, era stato eseguito un raffinato lavoro che aveva permesso al motore di erogare una potenza di circa 170 CV a 5.200 giri/min, con un'elevata affidabilità, anche se ben lontana dai 200 CV desiderati da Neubauer. Il peso complessivo della vettura era risultato ben superiore agli 800 kg di progetto.

Quanto alle discrasie progettuali, anche le prove nella galleria del vento dell'università di Stoccarda su modelli in scala 1:5 avevano dato risultati eccezionali ($C_x=0,20$), che non furono confermati dalle prove su strada. Queste ultime mostrarono un coefficiente di resistenza aerodinamica di ben il 25% superiore per gli effetti di bordo e di strato limite, difficilmente riproducibili nei modelli con rapporti di scala così piccoli.

Tuttavia, nonostante questi limiti, i risultati sportivi furono eccezionali per un progetto realizzato in economia e in soli nove mesi, seminando panico nelle squadre avversarie, come la Jaguar che modificò radicalmente l'aerodinamica della C-Type nel tentativo di eguagliare le prestazioni favoleggiate della W194, abilmente pubblicizzate da Neubauer, con i risultati disastrosi di Le Mans nel 1952.

La W198

L'undicesimo esemplare della W194, denominato ufficiosamente W198, prefigurava il modello che avrebbe dovuto partecipare al primo Campiona-

6. Si vedano le due lettere indirizzate nel novembre 1951 da Neubauer a Nallinger, pubblicate integralmente in K. Ludvigsen, *Mercedes-Benz 300SL. Racing Cars 1952-1953*, Iconografix, 2002.

7. Daimler-Chrysler Corporate Archive, *Faszination SL. 300SL (W194)*, Mercedes-Benz, 2002.

to Mondiale Marche nel 1953 e, ordinato in dieci esemplari, avrebbe dovuto esordire alle Mille Miglia 1953.

La preparazione delle vetture per i Gran Premi della nuova F1 nel 1954 annullò questo progetto e la vettura rimase un prototipo unico. Il passo era stato ridotto di 10 cm (2.300 mm), una via di mezzo tra quello della W194 e quello dello spider 00010/52 nel tentativo di migliorare la maneggevolezza e aumentare il trasferimento dei carichi sul retrotreno in accelerazione.

Anche le carreggiate erano state ridotte (1.300 mm all'anteriore e 1.345 mm al posteriore) con un ovvio vantaggio nelle dimensioni della sezione frontale. Si scoprì, poi, che la differenza tra il coefficiente di resistenza misurato sui modelli e quello reale era dovuto alla turbolenza creata nel sottoscocca della vettura reale dallo scarico dell'aria dal vano motore.

La W198 fu quindi dotata di due scarichi laterali sulle fiancate per l'aria proveniente dal vano motore. Non fu, tuttavia, concesso di utilizzare leghe di magnesio sia per nuova la carrozzeria, che rimase in alluminio, sia per altri particolari meccanici. Tutto questo per ovvi motivi di contenimento costi.

Numerosi furono, comunque, gli interventi per migliorare la distribuzione dei pesi, spostando il cambio, ancora con la scatola in ghisa della berlina, in blocco con il differenziale e ponendogli vicino la batteria. Il board della Mercedes-Benz approvò l'utilizzo di un nuovo monoblocco in alluminio, che, però, non fu mai realizzato, come non consentì la costruzione di una scatola del cambio in lega leggera e neppure l'adozione di freni a disco, tanto desiderati da Neubauer, al posto di quelli Al-fin. Era un procedimento tecnologico brevettato negli USA che permetteva di avere i tamburi fusi in alluminio con inserita una striscia di acciaio dove avveniva il contatto con le guarnizioni frenanti.

Seguendo le indicazioni di Neubauer e Uhlenhaut, fu finalmente possibile montare i cerchi da 16", con ovvi vantaggi in frenata, accelerazione e nel consumo degli pneumatici, oltre alla possibilità di montare freni di maggiori dimensioni.

Uhlenhaut modificò anche il ponte posteriore in single pivot swing axle, incernierando ingegnosamente tra loro i due semiassi al differenziale, abbassando il centro di rollio, che ora rimaneva sempre fisso nel pivot, riducendo sia la variazione di camber sia lo sgradevole effetto dell'alleggerimento della ruota motrice interna alla curva. Anche questa modifica fu realizzata nel modo più economico possibile, modificando la scatola del differenziale della berlina di serie.

Altra concessione a Neubauer e Uhlenhaut fu l'aumento di potenza ottenuta con l'adozione di un sistema di alimentazione a iniezione diretta nella camera di scoppio. Questo sistema per motori a quattro tempi a ciclo Otto era stato messo a punto prima della guerra e utilizzato nei motori aeronautici Daimler DB601 a 12 cilindri a V invertito. Nelle applicazioni aeronautiche presentava indubbi vantaggi in quanto il carburante, messo in pressione tramite una pompa, veniva iniettato nei cilindri tramite opportuni ugelli, risolvendo così sia il problema dei galleggianti dei carburatori nel volo rovescio e nelle manovre acrobatiche, sia quello della formazione di ghiaccio con il crescere della quota, problemi non certo presenti in una vettura che marcia con le quattro ruote sulla strada.

Si svolse così una gara interna tra un team che continuò a sviluppare il motore M194 a carburatori e l'altro che si dedicò alla versione a iniezione. Quest'ultimo aveva a capo l'ingegner Hans Scherenberg che prima della guerra aveva sviluppato l'iniezione meccanica Bosch sui motori aeronautici e poi sulla bicilindrica Gutbrod a due tempi. Il gruppo con a capo l'ingegner Lamm abbandonò i carburatori Solex per i più efficienti Weber e superò i 202 CV a 5.900 giri/min a fine 1952, aumentando il rapporto di compressione a 9:1.

Il team di Scherenberg e Karl-Heinz Göschel, posizionando gli iniettori al posto delle candele nel monoblocco del motore della berlina, raggiunse 208 CV a 5.700 giri/min e, quindi, aumentando il diametro delle valvole, 214 CV a 5.960 giri/min, aggiudicandosi la competizione interna.

È difficile pensare che i sostenitori dei carburatori non sarebbero riusciti a ottenere una potenza massima almeno eguale, se non migliore, con una più attenta messa a punto e utilizzando i medesimi accorgimenti di Scherenberg. Infatti, l'iniezione era ancora di tipo meccanico, assorbendo potenza dal motore, e, inoltre, non si poteva modificare dinamicamente, come oggi, la portata di benzina agli iniettori al variare del numero di giri secondo una legge ottimale stabilita.

Come detto, la W198 non scese mai in gara e ci è permesso solo confrontare i tempi in prova segnati nel corso del VI Gran Premio dell'Autodromo del 29 giugno 1953, riservato alle tre litri della categoria Sport, con quelli ottenuti nelle prove private del 30 settembre e 1 ottobre, quando la W198 e la W194 usata da Kling alla Carrera Panamericana scesero a Monza.

Fangio fu il migliore con la W198 girando in 2'07"5, precedendo Hermann, Lang, Kling e Riess (2'09"5) e Uhlenhaut (2'10"5), mentre Lang e Kling (2'14") furono i più veloci con la W194,

precedendo Hermann e Riess (2'14"5), Fangio (2'15") e Uhlenhaut (2'15"5).

A giugno, Alberto Ascari, con la Ferrari 735 S a quattro cilindri, aveva conquistato la pole position in 2'05"9 precedendo Gonzalez (Lancia D23) in 2'06"6 e Villorosi (Ferrari 250 MM PF) in 2'06"7, mentre il giro più veloce in gara era stato appannaggio di Nino Farina con la Ferrari 250 MM Vignale in 2'07"2 a oltre 178 km/h sul vecchio tracciato ancora con le curve in masselli di porfido.

Alle prove di Monza, entrambe le 300SL furono pesate con 150 litri di carburante e due ruote di scorta: la bilancia indicò 1.175 kg per la W194 e 1.111 kg per la W198, troppi per solo 210 CV per competere nel Campionato Mondiale Marche retto dall'Allegato C, che non poneva alcun limite di peso minimo e una cilindrata massima di 8 litri. La carriera della W198 si chiuse così, come: "*A cut-price way of getting back into racing on a modest scale while awaiting the arrival of the genuine article, the 1954 Grand Prix car*", come ha brillantemente scritto Karl Ludvigsen⁽⁸⁾.

W198-I, proposta per l'America

Nel 1952, Max Hoffman divenne l'importatore ufficiale Mercedes-Benz per la costa orientale degli USA e assicurò che, sfruttando il successo alla Carrera Panamericana di quell'anno, avrebbe venduto almeno 500 esemplari di una versione stradale della W198 e altrettanti di una vettura sportiva di minore cilindrata, che sarebbe poi stata chiamata 190SL.

Una delle W194 rimaste, la 0004/52 ancora a porte corte e usata da Kling a Berna, fu quindi ridipinta e inviata negli Stati Uniti, apparendo nei motor shows e anche in una esibizione sul circuito di Bridgehampton, probabilmente il 23 maggio 1953 nel corso dell'unica manifestazione disputata quell'anno prima della chiusura del vecchio percorso stradale e l'inizio dei lavori per la trasformazione in circuito permanente, terminati nel 1957⁽⁹⁾.

Nel gennaio 1954, si decise di accettare la proposta di Hoffmann e di allestire in tutta fretta un prototipo del modello stradale, denominato W198-I, che esordì all'International Motor Sports Show il 6 febbraio 1954. La W198-I segnò, tuttavia, un ritorno alla filosofia della W194, mantenendone il passo di 2.400 mm e il cambio in blocco con il motore con monoblocco in ghisa. Uniche innovazioni derivate dalla W198 furono l'iniezione meccanica e il nuovo ponte single pivot, ma anche le ruote rimasero da 15".

La W198 fu utilizzata solo come testimonial della campagna pubblicitaria lanciata da Hoffmann

per piazzare le vetture che aveva ordinato senza ancora aver visto il prototipo che stavano realizzando a Sindelfingen.

Per quanto civilizzata, con un telaio ingegnerizzato per facilitarne la costruzione in serie e resa ancor più pesante per l'adozione di una carrozzeria in lamiera con solo cofani e portiere in alluminio⁽¹⁰⁾, la W198-I ebbe una inaspettata carriera sportiva in quanto la FIA nel 1954 istituì la categoria Gran Turismo, che richiedeva almeno 100 vetture identiche prodotte.

La Mercedes W198-I ottenne subito l'omologazione, mentre questa fu negata alla Ferrari 250GT Berlinetta, che la ottenne solo a partire dal gennaio 1956.

L'ultimo, epico scontro tra le due marche avvenne al Tour de France Automobile 1956, che fu dominato dalla Ferrari 250 GT dell'equipaggio De Portago-Nelson, davanti alla 300SL guidata da Stirling Moss e George Houel, alla Ferrari 250GT di Gendebien-Ringoir (il primo vincitore assoluto della categoria GT alle Mille Miglia davanti a tre 300SL) e alla 300SL di Cotton-Leclere. Per celebrare quella vittoria, la Ferrari 250 GT fu battezzata con il nome Tour de France.

Qualcosa di simile avvenne, però, anche alla 300SL della quale, nel 1955, fu realizzata una versione denominata 300SLR Uhlenhaut (W196S), rimasta come la W198 allo stato di prototipo. Venne costruita con l'intento di iscriverne una squadra alla Carrera Panamericana, valida per il Campionato Marche ma, poi, annullata.

Il motivo di quel soprannome è facilmente intuibile: era una berlinetta con la carrozzeria in lega di magnesio con telaio derivato da quello eccezionale della W194 con il ponte messo a punto per la W198, ma con motore a otto cilindri in lega leggera con testata bialbero con comando desmodromico delle valvole, doppia accensione e alimentazione a iniezione diretta, scatola del cambio a cinque marce in lega leggera in blocco con il differenziale anch'esso in lega, freni a tamburo inboard e ruote da 16" per un peso a vuoto di 890 kg e una potenza di 296 CV a 7.450 giri/min.

L'esemplare unico Coupé Uhlenhaut era la sum-

8. K. Ludvigsen, *Mercedes-Benz Quicksilver Century*, Transport Bookman, 1995, pag. 299

9. Joel E. Finn, *Bridgehampton Racing. From the Street to the Bridge*, Garnet Hill, 2004.

10. Furono realizzati anche 28 esemplari con carrozzeria totalmente in alluminio dal peso a vuoto dichiarato di 1.203 kg contro i 1.310 kg a vuoto misurati dalla rivista "Auto Motor und Sport" nella prova su strada pubblicata nel numero 21/1955 su una vettura di serie con le ruote normali, non con il più pesante fissaggio a gallettone centrale

ma, tranne forse i freni e il ponte posteriore, di quanto Uhlenhaut aveva chiesto invano con Neubauer per partecipare con successo nel 1953 al Campionato Marche. Il titolo mondiale venne comunque conquistato in modo incontrastato nel 1955 con una vettura di soli tre litri di cilindrata.

Sulla posizione del centro di rollio

Un interessantissimo articolo⁽¹¹⁾, firmato dagli ingegneri Scherenberg, Uhlenhaut e Müller della Mercedes-Benz, fu pubblicato sul numero-catalogo del 1956 della rivista svizzera *Automobil Revue*, illustrando da un punto di vista scientifico i vantaggi teorici della sospensione a *single pivot*. Nella soluzione a *single pivot*, il centro di rollio

coincide sempre con la cerniera, anche in presenza di scuotimenti della cassa, mentre nella soluzione a bracci oscillanti la posizione non solo è più alta, ma anche varia, trovandosi sempre sull'intersezione delle due semirette aventi per sostegno i punti a terra delle due ruote e passanti per i due snodi tra il differenziale e i semi alberi. Scherenberg e i suoi colleghi, poi, illustravano il confronto tra il ponte De Dion classico e quello a *single pivot* adottato sulle W196 da corsa. Ne risultano alcuni opinabili vantaggi, ovviamente non condivisi da Vittorio Jano che progettò contemporaneamente la più pratica e, a mio avviso, più innovativa⁽¹²⁾ Lancia D50, fermata solo dalla sfortuna e dalle difficoltà economiche dell'azienda.

11. Dr. Ing. Hans Scherenberg-Dipl. Ing. Rudolf Uhlenhaut-Dipl. Ing. Josef Müller, *Die Eingelenk-Pendelachse*, in "1956 Katalog-Nummer der *Automobil Revue*", pp. 91-98.

12. Basti pensare al motore 8V, disposto sghembo e con funzione portante, soluzione poi ripresa da Colin Chapman anni dopo, e ai serbatoi laterali.

Le corse della W194-300SL nel 1952

Aldo Zana

La Wagen 194-300SL corse per una sola stagione, nel 1952. Vennero utilizzati 7 telai per un totale di 17 partenze in 5 corse. Il bilancio indica un dominio totale: 4 vittorie, di cui due nelle gare più importanti: 24 Ore di Le Mans e Carrera Panamericana. La sola sconfitta fu nell'altra gara importante dell'anno: le Mille Miglia, peraltro archiviate con un secondo posto.

Su 17 presenze, i mancati arrivi furono solamente 4, di cui 2 dovuti a errori dei piloti e uno a squalifica. In percentuale, le W194 arrivarono al traguardo nel 76,5% delle partenze, sempre nelle prime 4 posizioni. Per utilizzare un parametro della F1 di oggi, realizzarono 4 "doppiette" (primo e secondo) su 4 vittorie.

Se ci fosse stato il Campionato Mondiale Marche, la Mercedes lo avrebbe dominato. Il ritorno alle corse non avrebbe potuto essere migliore, pur con una vettura che concedeva parecchio in potenza e caratteristiche progettuali alle Ferrari, Jaguar, Maserati.

Per le Mille Miglia del 3-4 maggio, vennero iscritte tre vetture nella categoria Sport oltre 2.000 cc, in cui i partenti furono 22 e i classificati 4:

- Lang-Grupp, telaio 03/52, numero 626.
- Kling-Klenk, telaio 04/52, numero di gara 623.
- Caracciola-Kurrle, telaio 05/52, numero 613.

Lang uscì subito di scena per una toccata contro un paracarro che rovinò irrimediabilmente la tenuta di strada. Caracciola, al rientro dopo l'incidente a Indianapolis nel 1946, dimostrò di avere ancora la resistenza e la classe per lui abituali, anche se dovette fare fronte al surriscaldamento del motore nelle fasi finali: tra Parma e Brescia dovette fermarsi 4 volte per rabboccare l'acqua di raffreddamento.

A Roma, Caracciola era passato in settima posizione, dietro le Ferrari ufficiali e la Jaguar C di Stirling Moss. Aveva la missione di condurre una gara prudente. Primo a Roma fu Kling: il suo tempo era 20' inferiore a quello di Caracciola e staccava di oltre 6 minuti Piero Taruffi con la Ferrari meglio piazzata.

È entrata nella leggenda la rimonta di Giovanni Bracco (Ferrari 250S Berlinetta Vignale, numero di gara 611) nella seconda parte della corsa, in particolare sugli Appennini. Recuperò i 12 minuti che a Roma lo separavano da Kling e arrivò vincitore a Brescia in 12.09'45". Precedette Kling di 4'32". Caracciola fu quarto a 38'40". Dalle cronache dell'epoca sembra che Kling abbia perso oltre 2 minuti tra Modena e Parma. Le cause sono da chiarire in quanto suona strana una simile

perdita di tempo in un tratto così breve (52 km), nel quale l'aerodinamica della Mercedes poteva consentire velocità superiori a quelle della Ferrari di Bracco. Forse, si trattò di errori nel riportare i tempi dei passaggi o, come sembra, ci fu una foratura che obbligò a un cambio di ruota, per il quale pilota e meccanico erano stati ben addestrati e che potevano ragionevolmente effettuare in meno di 2 minuti, ma incontrarono difficoltà impreviste nel fissare il gallettone.

La sconfitta alle Mille Miglia servì da lezione a Neubauer per la volta successiva (1955), in cui venne dedicato molto più tempo alle ricognizioni pre-gara.

La seconda gara, Preis von Bern für Sportwagen, remgarten 18 maggio, fu una passeggiata. Si trattava di una gara di contorno al GP di Svizzera F1, a fronte di una debolissima opposizione. Furono schierate 4 vetture, per la prima e unica volta dipinte in colori diversi dall'argento: tre erano quelle delle Mille Miglia. In soli 15 giorni vennero ricondizionate e ridipinte.

La passeggiata fu rovinata dall'incidente di Rudolf Caracciola al giro 13. Sbagliò una curva e schiantò contro un albero la sua 300SL telaio 05/52, numero di gara 16, colore rosso scuro. Ne uscì con una grave frattura alla gamba sinistra (l'unica sana), che lo obbligò a chiudere con le corse.

Vinse Kling (telaio 04/52, quello da lui guidato nelle Mille Miglia, numero 18, colore verde) in 54'08"4 media 145,2 km/h. Per confronto, il Gran Premio F1 fu vinto da Taruffi, Ferrari 500, alla media di 149,346 km/h, ma dopo oltre 3 ore di corsa.

Lang (03/52, numero 20, colore blu) fu secondo a 38" e Fritz Riess (1922-1991) terminò terzo a 1 giro.

Quest'ultimo guidava la 06/52, al debutto in corsa, primo esemplare con le nuove portiere abbassate, colore argento, numero di gara 22.

Il terzo impegno era il più importante: le 24 Ore di Le Mans. Dopo gli esperimenti con il freno aerodinamico nelle prove di aprile, vennero schierate tre vetture "normali", nuove:

- 07/52 per Hermann Lang-Fritz Riess, numero 21, banda blu.
- 08/52 per Karl Kling-Hans Klenk (1919-2009),
- 09/52 per Theo Helfrich (1913-1978)-Helmut Niedermayr (1915-1985) numero di gara 20, banda rossa sul frontale.

Inoltre, la 06/52 venne iscritta quale riserva con il numero di gara 22.

I motori erano stati preparati a 166-169 CV a 5.100 giri/min in quanto si era constatato nelle prove che la benzina disponibile a Le Mans era di cattiva qualità. Vennero mantenute le ruote da 15" e fu un errore che provocò il consumo anomalo degli pneumatici Continental obbligando tutte le Mercedes a soste più frequenti di quanto programmato.

Il vantaggio nel consumo di carburante e pneumatici portò al comando la Talbot-Lago T26 4,5 litri di Pierre Bouillon, detto Levegh. La Mercedes perse all'ottava ora la vettura di Kling-Klenk per un guasto alla dinamo: unico ritiro per cause tecniche in tutto l'anno. Helfrich-Niedermayr erano stabilmente in terza posizione dalla ventesima ora, dietro Lang-Riess, ma la strategia per una gara sempre in testa era stata rovinata dai problemi alle gomme: le Mercedes non avevano più speranze di vittoria.

Proprio all'ultima ora, Levegh fece un fuori-giri e si dovette fermare: l'errore era dovuto a stanchezza in quanto aveva guidato da solo fin dalla partenza. Le Mercedes si ritrovarono così al comando con Lang-Riess e conclusero nelle prime due posizioni, staccando di oltre 200 km i terzi classificati Johnson-Wisdom, Nash-Healey 4,1 litri.

Non fu una vittoria regalata perché venne battuto di ben 122 km il record della corsa, stabilito l'anno prima dalla Jaguar C di Walker-Whitehead. La concorrenza era fortissima: Jaguar, Ferrari, Cunningham, Gordini, Talbot. Nessuno aveva retto il ritmo delle Mercedes e della Talbot di Levegh.

In confronto alle 24 Ore di Le Mans, la quarta gara dell'anno fu una facile esibizione in una corsetta dal nome altisonante, Gross Jubiläumspreis für Sportwagen, organizzata il 2 agosto per solennizzare i 25 anni dall'apertura del circuito del Nürburgring.

Vennero schierate 4 vetture, tutte spyder: tre trasformate dai coupé con un risparmio di peso di circa 110 kg e una, nuova (telaio 10/52) costruita spyder passo corto. In prova, guidato da Kling, lo spyder passo corto montò un motore sovralimentato da un compressore Roots. Le vetture erano tutte dipinte in argento e vennero rifinite con triangoli rovesciati colorati sotto i fari per il riconoscimento:

- Numero di gara 21 blu, telaio 07/52 per Hermann Lang, primo in 1.45'09"2 media 129 km/h
- Numero 24 nero, telaio 10/52 passo corto per Karl Kling, secondo a 1'1"9.
- Numero 22 rosso, telaio 09/52 per Fritz Riess, terzo a 4'27"1.
- Numero 23 verde, telaio 06/52 per Theo Helfrich, quarto a 12'20"02.

Il distacco del quarto dimostra che dopo le Mercedes ci fu il vuoto.

Archiviata l'esibizione in patria, l'ultimo appuntamento dell'anno fu alla Carrera Panamericana, terza edizione, attraverso tutto il Messico dal 19 al 23 novem-

bre. Questa corsa non era nei programmi iniziali del Rennabteilung, ma vi entrò per la richiesta del rappresentante commerciale in Messico, che vedeva un forte ritorno di immagine per le vetture di serie nell'intero mercato nordamericano.

La spedizione venne preparata come d'abitudine: 35 persone nella squadra; sbarco in Messico il 22 ottobre con due coupé (05/52 e 08/52) e due spyder (07/52 e 09/52) oltre a due berline 300 preparate per le ricognizioni. Lo spyder 07/52 fu assegnato a Gunther Molter, allora collaboratore esterno dell'ufficio stampa, per fungere da assistenza veloce. Serviva soprattutto a Molter per arrivare rapidamente ai traguardi di tappa e inviare il suo rapporto a Stoccarda e alla stampa tedesca. I motori erano stati alesati a 3.100 cc per 177 CV a 5.200 giri/minuto. La Carrera si svolgeva in gran parte in quota, fino a 3.300 m, dove i motori perdevano potenza.

Le 300SL erano state così assegnate:

- Numero di gara 3, triangoli blu attorno ai fari, telaio 05/52: Lang-Grupp.
- Numero 4, triangoli verdi, telaio 08/52: Kling-Klenk.
- Numero 6 triangoli bianchi, spyder telaio 09/52: John Ficht (1917)-Geiger.

Partirono in 92, tra i quali il meglio dell'Europa (Ferrari, Gordini, Lancia) e degli USA, da Tuxtla Gutierrez, al confine sud del Messico. Nella prima tappa, 530 km di montagna fino a Oaxaca, l'auto di Kling ebbe un incontro troppo ravvicinato con un avvoltoio, che spezzò il parabrezza e ferì, se pure non gravemente, Klenk. Dall'arrivo di quella tappa, davanti ai parabrezza vennero fissate barre metalliche a protezione dei piloti. Nelle prime tappe, le Mercedes si piazzarono dietro la Gordini di Jean Behra e le Ferrari di Giovanni Bracco e Gigi Villoresi. Finite le montagne, la superiorità aerodinamica delle 300SL iniziò a pagare in termini di maggior velocità e minore usura dell'intero package: Kling, il terzo giorno, vinse la tappa Leon-Durango, seguito da Lang. Anche le tappe successive furono vinte da Kling, che segnò la media di 213,7 km/h nell'ultima, da Chihuahua al traguardo di Ciudad Juarez, confine con il Texas.

Ficht andò ancora più veloce, ma era stato già squalificato per avere percorso qualche centinaio di metri in direzione contraria alla corsa.

Vinsero Kling-Klenk in 18.51'19" media 165,15 km/h. Lang-Grupp furono secondi in 19.26'30" e Chinetti-Lucas, terzi, risultarono i migliori tra i piloti Ferrari a 41'26". Guidavano la 340 telaio 0222AT.

Si chiudeva così la breve e intensa stagione agonistica della Wagen 194 modello 1952. Degli 11 esemplari costruiti, cinque appartengono oggi al Museo Mercedes, il prototipo 01 è stato distrutto così come l'esemplare 010, tre sono proprietà di collezionisti privati, la sorte dell'esemplare 03 è ignota.

La 300SL in Italia

Carriera sportiva e diffusione commerciale

Lorenzo Boscarelli

La Mercedes 300SL fu sviluppata a partire dalla W194, cioè una vettura da corsa, ben rifinita, ma inadatta all'uso stradale. La sigla che identificava il progetto della 300SL fu W198, dove W sta per Wagen (veicolo) mentre il nome commerciale 300SL era coerente con la tradizione Mercedes-Benz di identificare con le cifre la cilindrata del motore (arrotondata al multiplo di cento superiore e divisa per 10) e con le lettere il modello (SL significa Sport Leicht, Sport Leggera).

Numerosi elementi tecnici accomunano la W194 e la 300SL di serie: il telaio tubolare spaziale, il motore (che però sulla 300SL ricevette l'impianto di iniezione diretta del carburante, anziché i carburatori), lo schema delle sospensioni, la linea della carrozzeria (che fu resa più aggraziata e rifinita, pur se a discapito dell'efficienza aerodinamica).

Diverse erano, ovviamente, le dotazioni di bordo, che nella 300SL erano da granturismo di alta classe. Di conseguenza, il peso a vuoto, ma con acqua e olio, risultò di 1.330 Kg nella versione con carrozzeria in acciaio e di 1.200 kg in quella con carrozzeria in alluminio, mentre la W194 pesava 1.000 kg.

La 300SL fu presentata al pubblico ai primi di febbraio 1954, in occasione dell'International Motor Show di New York. Fece immediatamente sensazione per le caratteristiche tecniche, le prestazioni e le originali portiere che si aprivano verso l'alto. Questa soluzione, già presente sulla W194, fu resa necessaria dalla struttura del telaio, i cui tubi, pur se abbassati, correvano così alti, sui lati, da impedire l'adozione di portiere con apertura convenzionale.

La 300SL riuniva in sé diverse peculiarità fuori del comune, essendo al tempo stesso raffinata granturismo (prodotta in quantità notevoli per la sua epoca), efficace veicolo da competizione, concentrato di soluzioni tecniche di avanguardia ed esempio di estetica originale e indimenticabile.

Fu portata in gara molto spesso, dal 1955, anno in cui fu omologata nella categoria Gran Turismo, in poi, in tutto il mondo, ma in molte competizioni italiane colse alcuni dei risultati più brillanti e memorabili, con piloti di diverse nazionalità.

Il primo successo della 300SL fu la vittoria nella categoria Gran Turismo (e 5° posto assoluto) nelle Mille Miglia 1955, con la coppia John Fitch-Kurt Gesell. Successo "in sordina", rispetto al clamore suscitato

dal trionfo, nella stessa gara, della 300SLR (W196S) di Stirling Moss-Denis Jenkinson, ma risultato comunque di grande rilievo, alla media di 140 km/h.

La vettura di Fitch aveva la carrozzeria di serie, in lamiera di acciaio, un rapporto al ponte molto lungo (3,09:1), per poter sfruttare al meglio le doti di velocità sui numerosi rettifili del tracciato, e una messa a punto accurata, che risultò in una potenza massima di 218 CV a 5.700 giri (contro il dato ufficiale, per le vetture di serie, di 215 CV a 5.800 giri).

John Fitch era di nazionalità statunitense. Nel 1951, era stato campione nazionale di corse su strada (Sports Car Club of America - SCCA - National Champion), avendo ottenuto diversi successi al volante di una "special" da lui stesso costruita e di vetture Cunningham. La sua prima esperienza al volante di una Mercedes-Benz ebbe luogo alla Carrera Panamericana 1952, dove venne squalificato per avere coperto un breve tratto in retromarcia. Nel 1953, in coppia con Phil Walters, su una Cunningham C4R aveva vinto la 12 ore di Sebring, prima gara valevole per il Campionato Mondiale Marche, istituito quell'anno, e aveva debuttato in F1 al volante di una HWM-Alta⁽¹⁾.

Kurt Gesell era un giovane giornalista tedesco, che scriveva allora per la rivista "Hören und Sehen".

Con ogni probabilità, la scelta di affidare a un pilota americano la 300SL al suo debutto in competizione era collegata all'esigenza di promuovere la vettura sul mercato USA. Obiettivo pienamente raggiunto in quanto la maggior parte di queste vetture fu venduta in America.

La Mercedes, poche settimane dopo la Mille Miglia, invitò alcuni giornalisti a provare la vettura di Fitch su di un tratto di autostrada presso Stoccarda, chiuso al traffico per l'occasione, per dimostrare quale ne fosse la velocità massima. Il miglior risultato fu di quasi 246 km/h, ma il tratto di prova era all'altitudine di 620 m, quindi si può supporre che, a livello del mare, la velocità sarebbe risultata di oltre 250 km/h, per la maggiore densità dell'aria.

Dopo le Mille Miglia, nel 1955 la 300SL conquistò il primo posto assoluto in altre importanti gare inter-

1. Un estratto della cronaca delle Mille Miglia 1955, scritto da John Fitch, è a pag. 32.

nazionali: la Liegi-Roma-Liegi con Olivier Gendebien-Stasse, il Rallye dei Tulipani (Tak-Niemöller), la Coppa delle Dolomiti (Gendebien-Thirion), la Stella Alpina (Gendebien-Thirion).

In Italia, nel 1955, la 300SL fu prima assoluta anche in gare di minore rilievo: la Vermicino-Rocca di Papa (Salvatore Casella, che con la sua 300SL personale era stato 10° assoluto e 3° di classe alla Mille Miglia), la Coppa delle Dame (Gilberte Thirion), la Coppa Corallo (Gilberte Thirion).

Una nota su Gilberte Thirion: graziosa fanciulla di origine belga, aveva ottenuto notevoli risultati negli anni precedenti al volante di vetture Porsche e Gordini, ma conquistò i maggiori successi proprio con la 300SL. La sua bravura è dimostrata dal risultato che ottenne nella Mille Miglia 1956; in quell'anno, la Renault schierò al volante della berlina Dauphine tre piloti di Formula 1, Maurice Trintignant, Paul Frère, Louis Rosier, oltre a Gilberte Thirion. Tutti giunsero a Brescia, e Gilberte Thirion batté i tre colleghi arrivando oltre 25 minuti prima di Trintignant e 35 minuti prima di Frère.

Il 1956 iniziò con la vittoria assoluta al Rallye del Sestriere conquistata dai tedeschi Schock-Moll, seguita da diverse altre in corse internazionali, soprattutto rallies o su strada.

Quell'anno, le due gare più significative per la 300SL furono le Mille Miglia e il Tour de France. Alla prima non si presentò una squadra ufficiale, ma alcune vetture furono preparate e assistite dalla Casa: quelle di von Trips-Straub, Riess-Eger, von Metternich-von Einsiedel. La gara iniziò benissimo per le 300SL, che si mantennero nelle prime posizioni fino a Pescara, con von Trips addirittura primo assoluto a Pesaro e, a Pescara, distaccato di meno di 2 minuti dal futuro vincitore, Eugenio Castellotti. Poco dopo Pescara, però, von Trips uscì di strada e Riess, che giunse a Roma terzo assoluto, dovette in seguito rallentare.

A Brescia, il miglior risultato delle 300SL fu il 7° posto assoluto conquistato da von Metternich. Primo nella categoria Gran Turismo fu Olivier Gendebien al volante di una Ferrari 250 GT, vettura più leggera della 300SL, più adatta alle competizioni, che nel 1956 era stata omologata nella categoria Gran Turismo.

Al Tour de France presero parte alcune 300SL, una delle quali con la coppia Moss-Houel, e alcune Ferrari 250 GT, tra cui quella di De Portago-Nelson. De Portago era un ottimo pilota, ma Moss era un fuoriclasse; alla fine prevalse De Portago, a dimostrazione che la 300SL non era più la macchina imbattibile dell'anno prima.

Negli anni seguenti, le 300SL ottennero ancora vittorie di prestigio, ma la loro natura di Gran Turismo e il fatto di non subire aggiornamenti, al contrario delle berlinette Ferrari da competizione, le esclusero gradualmente dalla possibilità di conseguire risultati di primissimo piano nelle corse più importanti.

La 300SL fu acquistata da alcuni gentlemen drivers italiani, tra cui Armando Zampiero, Alberico Cacciari (che ebbe l'unica 300SL con carrozzeria in alluminio immatricolata in Italia), Guido Cestelli Guidi, i fratelli Bongiasca, il principe Pignatelli. Il risultato migliore fu ottenuto da Armando Zampiero, che nel 1956 vinse la Coppa Intereuropa, disputata sul circuito di Monza, battendo due Ferrari 250 GT.

L'ultima vittoria di categoria di una 300SL in Italia giunse molti anni dopo, il 9 maggio 1965, quando il lucchese Vasco Parducci fu primo nella classe oltre 2500 GT alla Coppa Città di Volterra, battendo nientemeno che una Ferrari 250 GT berlinetta Scaglietti passo corto! Forse fu un episodio fortunato, che però dimostra che la 300SL era davvero una vettura eccezionale, dieci anni dopo il debutto.

Le prestazioni della 300SL fecero scalpore, all'epoca. Diverse riviste di automobilismo, tra le quali Auto Motor und Sport (Germania), The Autocar (Gran Bretagna), Road&Track (USA), la provarono su strada e in pista, ottenendo per il km percorso da fermo tempi compresi tra 28,2 e 29 secondi e per la velocità massima risultati variabili tra 216 e 228 km/h (con il rapporto al ponte di serie, 3,64:1).

La notevole differenza di prestazioni riscontrate si spiega anche con la difficoltà, citata in diversi dei resoconti di quelle prove, che i responsabili delle rilevazioni cronometriche incontrarono per trovare tratti di strada (o di circuito) adatti ad ospitare le prove stesse. In quegli anni, infatti, rare erano le autostrade e le strade normali erano strette e ricche di curve.

Tutti i commenti a corredo di queste prove abbondano di superlativi, segno che davvero la 300SL aveva prestazioni e caratteristiche fuori dal comune. Non aveva neppure avversari diretti, perché altre Gran Turismo di grande prestigio erano prodotte in piccola serie, come le Ferrari, oppure avevano prestazioni molto inferiori, come le Jaguar XK 140 e le Aston Martin DB 2-4.

Chi scrive, alla fine degli anni Settanta, ebbe occasione di parlare ad Armando Zampiero, che oltre alla 300SL possedette e utilizzò in gara anche berlinette Ferrari da competizione passo lungo, avversarie delle 300SL dal 1956 in poi. Richiesto di fare un confronto tra le prestazioni delle due vetture, Zampiero affermò che la 300SL era superiore nel motore e le Ferrari nella frenatura. Cosa non sorprendente, data l'elasticità conferita al motore della 300SL dall'apparato di iniezione del carburante, e il minor peso delle berlinette Ferrari, che le favoriva in frenata.

Della 300SL coupé furono costruiti 1.400 esemplari, 28 dei quali con carrozzeria in alluminio e 1 con carrozzeria in materiale sintetico. Circa 40 furono esportate in Italia, poco meno del 3% del totale. A titolo di confronto, dei 1.858 esemplari della 300SL roadster costruiti, circa 75 furono esportati in Italia, cioè un po' di più del 4%.

Si potrebbero leggere questi dati come un segno che il nostro Paese, tra il 1957 e il 1963 (periodo di produzione della 300SL roadster) fu relativamente più ricco, rispetto agli altri mercati di sbocco di quelle vetture, rispetto al 1955-57, quando era in vendita solamente la versione coupé “Ala di Gabbiano”.

Pochi esemplari di 300SL immatricolati in origine in Italia hanno trascorso qui tutta la loro vita; la stragrande maggioranza è stata esportata, già negli anni Cinquanta e fino agli anni Ottanta, quando è iniziato il flusso opposto, in seguito al diffondersi del collezionismo, che ha visto nella 300SL una vettura di estremo interesse e pregio, oggi arrivata a quotazioni di mercato molto elevate.

Mille Miglia “Fortissimo”

John Ficht

Nel suo libro *Racing With Mercedes*, John Ficht, nato nel 1917, ormai giustamente diventato una leggenda delle corse americane, dedica ben 44 pagine alle Mille Miglia 1955 che, assieme a Kurt Gesell, corse con una Mercedes 300SL, numero di gara 417, giungendo quinto assoluto e primo della classe GT. Il titolo del capitolo, qui riportato, ha un chiaro richiamo alla musica oltre che alla velocità

La personalità di Ficht, uomo di grande preparazione tecnica e con un bagaglio culturale poco comune in un pilota professionista, viene tratteggiata in queste righe dedicate alla conclusione della corsa meglio che nelle pagine che raccontano in dettaglio quelle 1.000 miglia attraverso l'Italia.

“Ancora in corsa contro il tempo, la nostra velocità di punta di quasi 200 km/h(*) sembrava bassa su questa strada facile e piana. Sapevo che ogni rallentamento ci avrebbe potuto penalizzare visto che ogni secondo era importante.

E poi, improvvisamente, Brescia era proprio di fronte a noi. La gente ai lati della strada aumentava mentre passavamo il cartello azzurro di inizio città. Avevamo corso per 11 ore e mezza, ma eravamo ancora in gara contro il tempo, in sbandata controllata attraverso le piazze cittadine, spingendo la nostra ormai provata Ala di Gabbiano lungo il rettilineo finale fino alla bandiera a scacchi e alla riga bianca dipinta sull'asfalto.

Passammo a tutta velocità sopra la linea del traguardo e frenammo davanti al posto di controllo dove i nostri documenti vennero timbrati per l'ultima volta.

Fatto questo, era difficile convincerci che la corsa fosse finalmente finita e che potevamo concentrarci su qualcosa d'altro che non fosse guidare la nostra 300SL lungo una strada che non finiva mai alla massima velocità che sapessimo raggiungere.

Con una specie di stupita incredulità, aprimmo le portiere della nostra Ala di Gabbiano e uscimmo, un po' rigidi, dalla nostra auto finalmente silenziosa nel mezzo di un pandemonio di gente urlante e di botte sulle spalle. Neubauer, Uhlenhaut e parecchi dirigenti Mercedes urlavano le loro congratulazioni, abbracciandoci d'impulso.

Anche se eravamo fieri e soddisfatti di avere concluso la corsa senza nemmeno un graffio all'auto (in realtà, solamente un graffietto a una ruota) dovevamo aspettare per vedere che cosa avrebbero fatto i nostri avversari, in particolare Olivier Gendebien, che era partito esattamente 11 minuti dopo di noi. Eravamo certi

che ci avrebbe battuti considerando i nostri problemi di motore.

Trincando un litro di acqua in bottiglia, spiegai a Rudi Uhlenhaut come si era comportata la nostra auto e lui mi rispose che il non prendere il massimo dei giri era già capitato in altre occasioni, in particolare con temperature molto alte...

Dopo questo dialogo con Rudi, mi accorsi improvvisamente che, come puntualizzò Herr Neubauer, una pipì era più che necessaria e trovai rapidamente il posto adatto. Sia Kurt che io avevamo sudato così tanto ed eravamo così disidratati che non avevamo dovuto nemmeno una volta uscire di macchina per liberarci.

Avevo mangiato solo un paio di morsi dei panini che avevamo ricevuto durante la corsa. Pura adrenalina mi aveva fornito l'energia necessaria per funzionare a 10/10 per quasi 12 ore.

Le mie speranze aumentarono quando, dopo 10 minuti, ancora non si vedeva la 300SL di Gendebien: se fosse arrivato oltre 11 minuti dal nostro arrivo, la vittoria di classe sarebbe stata nostra. Alla fine, Gendebien arrivò dopo circa 17 minuti. Era finito fuori strada piegando la carrozzeria a urtare una ruota il pneumatico, di conseguenza, si sgonfiò e dovette cambiarlo perdendo oltre 6 minuti.

Il risultato finale fu il nostro quinto posto assoluto dietro le 300SLR di Moss e Fangio, la Ferrari di Maglioli e la Maserati di Giardini, tutte vetture della classe Sport schierate dalle squadre ufficiali. Conquistammo anche il record di classe, abbassandolo di oltre un'ora e finimmo a soli 3 minuti e 11 secondi dal tempo di Ascari, vincitore assoluto con la Lancia l'anno precedente. Tutte notizie gloriose: il meglio assoluto che avessimo potuto immaginare!

Per parecchie ore dopo l'arrivo mi sentivo splendere di quella profonda soddisfazione che scalda e rilassa sia il corpo sia la mente. Avevamo vinto nonostante la sfortuna di Gendebien in quanto eravamo davanti a lui con un vantaggio superiore al tempo che impiegò per cambiare la ruota della sua Mercedes: anche senza la sua foratura, avremmo vinto la nostra classe.

Che cosa significò quella vittoria? Mi sembra che sia

(*) In realtà, la velocità raggiungibile dalla 300SL di Ficht-Gesell era di oltre 250 km/h, ma da Roma in poi si presentarono problemi di alimentazione che causarono un calo di prestazioni.

connaturato alla natura umana stabilire degli obiettivi e, nello sforzo di raggiungerli, fare più di quanto sarebbe saggio e prudente, se questo è quanto serve. Mi sembra che le Mille Miglia possano rappresentare una sintesi della condizione umana, nel bene e nel male. Per me, quel momento fu uno di quelli che aumentano il valore di ogni cosa, piccola o grande, accrescono la prontezza dei sensi, fanno l'erba più verde, il cielo più blu, i pensieri più generosi, gli amici più cari.

Traduzione delle pagine 57 e 58 di "Racing With Mercedes" di John Ficht, Saratoga Automobile Museum, Saratoga Springs, New York, luglio 2006.

LE MONOGRAFIE AISA

- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
con il patrocinio del Comune
di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio**
pubblicitario dell'automobile
in Europa e Usa 1888-1970
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo**
1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,**
l'Alfa Romeo e il Portello
Conferenza Aisa-Cpae
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,**
debutto della Ferrari
Tavola rotonda Aisa-Cpae
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia**
dell'industria automobilistica italiana
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965.**
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,**
40 anni tra attualità e storia
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica**
motociclistica in 120 anni
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:**
l'esperienza Pirelli nelle competizioni
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,**
il grande progettista della Moto Guzzi
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della**
Fiat. Progressi della motorizzazione e socie-
tà italiana.
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione**
delle monoposto di formula
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani**
Campioni del Mondo 1950
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte**
Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta**
Teorie e sperimentazioni
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli**
e le sue rivoluzionarie due tempi
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi**
nel cinquantenario della loro scomparsa
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998

- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobatto 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (febbraio 2010)

Si ringraziano per la collaborazione:

Enrica di Siro e Giovanni Catone (Cmae); Susanne Pfeifer (Mercedes-Benz Milano);
Alberto Cefis (300SL Club Italia); Angelo Ruffini (Aisa); Daimler-Benz Konzernarchiv, Stuttgart

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it