

Prime innovazioni

## MAYBACH E JELLINEK AUTORI DELLA SIMPLEX

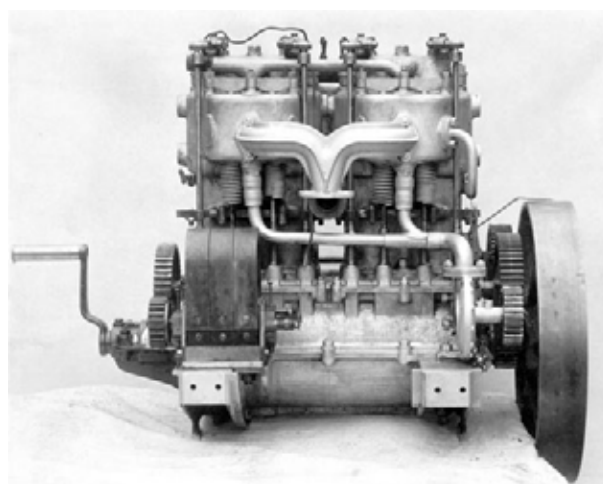
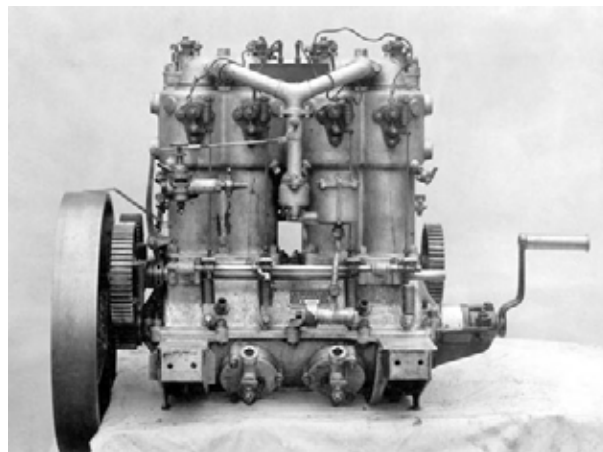
Dalla Mercedes, nel 1902, alcune grandi novità tecniche nel mondo delle quattro ruote – Dal telaio al radiatore a “nido d’ape” e un inedito sistema per il cambio – Le esperienze sportive

di Luca Gastaldi

Tra i primi anni del ‘900 e la prima guerra mondiale si assiste ad un notevole sviluppo in campo automobilistico. L’offerta diviene molto varia e i veicoli si adattano ai più disparati usi. Durante il primo decennio del XX secolo vi sono significativi progressi nella meccanica, come l’albero a camme e le valvole in testa. In Europa – soprattutto in Italia, Francia, Inghilterra e Germania – la corsa dell’innovazione automobilistica procede a lunghe falcate e la teutonica Mercedes (all’epoca Daimler Motoren Gesellschaft) è sicuramente tra le industrie che iniziano a distinguersi. Il prodotto che nasce insieme al 1900 si chiama Simplex e dietro al suo nome si nascondono dettagli che vale la pena scoprire.

In tutta questa vicenda emergono due protagonisti principali: il commerciante austriaco Emil Jellinek (importatore delle vetture Daimler in Costa Azzurra) ed il tecnico della fabbrica tedesca Wilhelm Maybach. Seguendo le specifiche dettate da Jellinek, nel 1900 Maybach sviluppa la Daimler 35 HP, riconosciuta come la prima automobile che risponde ai moderni standard tecnologici. Nel marzo 1901 questa nuova vettura innesca una vera rivoluzione con il suo motore anteriore a quattro cilindri in linea da 35 HP montato sul nuovo telaio in acciaio **stampato**. La velocità di rotazione del motore viene regolata da una leva posta sul volante fra i 300 e i 1000 giri/minuto. I cilindri e la testata formano una singola unità e per la prima volta il basamento è in alluminio. Il rapporto peso-potenza è di soli 6,6 kg per cavallo, che un anno dopo scendono a 4,6. Le valvole di aspirazione e scarico sono controllate dall’albero a camme.

La vettura è fornita di carburatore con getto ad ugello, radiatore dell’acqua a nido d’ape, ventola di raffreddamento, pompa dell’olio a ingranaggi, pompa dell’acqua e accensione a magnete. Altrettanto innovativi sono la compatta frizione, il leveraggio del cambio a quattro rapporti e il comando dello sterzo molto inclinato. Il passo lungo e le larghe carreggiate (praticamente della stessa misura sia sull’asse anteriore sia su quello posteriore) conferiscono alla 35 HP una notevole stabilità di marcia. Anche i freni sono adeguati e presentano un grande tamburo posteriore **su ciascuna ruota** da 30 cm di diametro azionato dalla leva manuale, ed un sistema a pedale che agisce tramite una cinghia sull’albero di trasmissione.



Il primo esemplare di 35 HP viene consegnato il 22 dicembre 1900 direttamente a Jellinek, il quale – ricordiamo – dedica “l’opera” costruita dalla Daimler Motoren Gesellschaft alla giovane figlia di 10 anni, chiamandola con il suo nome: Mercedes. Impressionati dalle vittorie conseguite da Jellinek durante la Settimana di Nizza (marzo 1901), in molti cominciano a salutare “l’era Mercedes” che avanza.

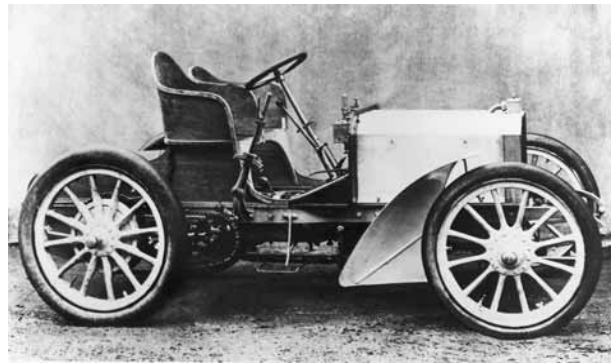
Quello della 35 HP è solo il primo passo verso il completo fiorire della nuova epoca a quattro ruote, che si compie grazie alla successiva creazione di Maybach: la 40 HP Mercedes-Simplex del 1901.

La denominazione Simplex deriva dalle innovative applicazioni che rendono il suo uso e, volendo, anche la sua costruzione, più semplici rispetto alle altre vetture in circolazione. Il telaio è in lamiera d’acciaio, molto rigido, con longheroni che si stringono nella parte anteriore per facilitare la sterzata. I gruppi meccanici, poi, godono di un fissaggio più solido allo chassis e risultano più compatti. Il comando del cambio di velocità, anziché a settore unico dentato, possiede due coppie di tacche per le marce avanti e una per la marcia indietro: il guidatore non è più costretto ad innestare tutte le marce in ordine crescente o decrescente, ma può saltare ad esempio dalla seconda alla quarta o viceversa.

La 40 HP presenta un passo allungato a 2.450 mm, mentre il motore, pur avendo le stesse dimensioni esterne della precedente 35 HP, ha cilindri con alesaggio e corsa aumentati che portano la cilindrata totale a 6786 cm<sup>3</sup>. Il raffreddamento è migliorato grazie alla pompa dell’acqua collegata meccanicamente per mezzo di ingranaggi all’albero motore, anziché essere trascinata da una cinghia. Manca la ventola del radiatore, il vano motore è chiuso da pannelli dotati di prese d’aria, la parte inferiore della vettura è riparata da lamiere – un’idea scaturita dalla nuova forma del basamento motore, meno pronunciato dei precedenti.

Per meglio contrastare il suo aumento di potenza, la 40 HP Simplex è dotata di un secondo freno azionato a pedale: accoppiata a quella già esistente, un’altra fascia agisce ora sull’albero che comanda la catena di trasmissione. I quattro freni – oltre a quest’ultimo ci sono due tamburi posteriori azionati dalla leva a mano e quello a pedale già descritto – vengono raffreddati tramite uno spruzzo d’acqua contenuta in un apposito serbatoio.

Grazie al peso ridotto a 942 kg la Simplex si presenta come una valida vettura per le prime competizioni. Così come nell’anno precedente con la 35 HP, il poliedrico Jellinek vince diverse gare durante la Settimana motoristica di Nizza del 1902. Tra queste, la corsa in salita Nizza-La Turbie. Una prestazione che impressiona tra gli altri l’imperatore Guglielmo II, presente al Motor Show di Berlino del 1903 dove incontra Maybach e si complimenta così per il suo progetto: “Avete portato qui veramente un bel mezzo,



ma non è così Simplex come sembra!”.

Pochi giorni dopo la corsa di Nizza, il quinto esemplare di Mercedes Simplex 40 HP viene portato a Cannstatt dove ad attenderlo c'è il milionario americano William Vanderbilt jr. deciso ad intraprendere un viaggio di 600 km in direzione di Parigi. Conquistata la capitale francese dopo un giorno e mezzo di fatica, Vanderbilt stabilisce il record di velocità sul chilometro lanciato su un tratto di strada tra Ablis e Chartres: la Simplex vola a 111,8 km orari. Questo esemplare è oggi il più vecchio ancora esistente, custodito gelosamente all'interno del Museo Mercedes di Stoccarda dopo aver soggiornato in America per quasi un secolo.

Per il 1903 la Daimler Motoren Gesellschaft vuole conquistare il prestigioso Trofeo Gordon Bennett, vinto nel 1902 dalla Napier dell'inglese Edge. Maybach sviluppa quindi un motore più potente. In poco tempo il tecnico svela addirittura due propulsori: il primo da 9,2 litri di capacità con 60-65 HP a 1100 giri/minuto ed il secondo da 12,7 litri per 90 HP a 1200 giri. Entrambi sono a quattro cilindri, con valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali e doppio albero a camme. Il magnete a bassa tensione con ruttore nella camera di combustione è sostituito da un elemento ad alta tensione (prodotto dalla Simms-Bosch) che alimenta le candele. Ma l'innovazione più rilevante riguarda le valvole di aspirazione, che oltre al movimento guidato dall'albero a camme includono una valvola di sfianto automatica con design piuttosto avanzato che richiede una accurata lavorazione.

Tutto pronto per affrontare la Gordon Bennett, quindi, con tre esemplari di 90 HP pronti per essere caricati sul treno e spediti Oltremarica. Ma ancora prima dell'alba del 2 luglio 1903, da poco passate le 2 del mattino, un incendio devasta la fabbrica di Cannstatt. E cosa c'era all'interno? Proprio le tre vetture destinate alla corsa. Ma nulla è perduto, in fretta e furia la DMG acquista e prende in prestito da privati altre tre 90 HP, modificate in tempo record per la Gordon Bennett e soprattutto riverniciate di bianco, colore ufficiale delle auto da corsa tedesche. Il treno non farebbe più in tempo a raggiungere l'Irlanda, dove vicino a Dublino è prevista la gara, e non resta di meglio da fare se non montare sulle vetture, mettere in moto e dare gas. E una di queste, con al volante il funambolico belga Camille Jenatton, vincerà la corsa.

Al di là delle competizioni – che hanno offerto una spinta non indifferente al mercato Mercedes – nel 1902 la produzione della gamma Simplex comprende i modelli 20, 28 e 40 HP. Nel 1903 Maybach sviluppa altri tre nuovi modelli: le già descritte 60 e 90 HP e la più piccola 18/22 HP. Il quattro cilindri di quest'ultima ha una capacità di 3 litri, mentre ciò che maggiormente la distingue dalla sorella maggiore per la diversa sospensione anteriore con molle a balestra a tre quarti di ellisse. La 18/22 passa poi il testimone alla 18/28 del 1904. La denominazione Simplex viene poi abbandonata a partire dal 1905 con i modelli 28/32 (poi 35) e 40/45 HP.

