

Mercedes nel 1955

## LA GARA DA RICORDARE E L'AUTO PER SOGNARE

Due avvenimenti segnano, cinquanta anni fa, la storia della Casa di Stoccarda: lo strepitoso successo della 300 SLR alla Mille Miglia e la nascita del modello 190 SL, derivata dalla 300 SL "ali di gabbiano"

di Luca Gastaldi

Anni Cinquanta, grandiosi Anni Cinquanta. Soprattutto oltre i confini delle Alpi. Belle auto, che ancora oggi emozionano per le loro forme e per le innovazioni che rappresentano dopo gli anni bui della guerra, un'economia in ripresa che permette tante iniziative. Nuove automobili, grande interesse per lo sport, imprese che rimarranno nella storia. In Germania, paese in piena ricostruzione, per la Mercedes il 1955 rappresenta l'apice di una crescita che all'inizio del decennio ha dato una scossa alla Casa di Stoccarda. In campo sportivo con i successi della 300 SLR – che hanno seguito i titoli mondiali '54 e '55 con Fangio – e nella normale produzione grazie alle prime "SL", dalla 300 "ali di gabbiano" alla 190, splendida cinquantenne.

I tedeschi conquistano Brescia

L'armata germanica attraversa le Alpi e viaggia verso la penisola italiana armata di tutto punto. Come al solito, quando si tratta di corse, la Mercedes vuole fare le cose come si deve. Sta per affrontare la Mille Miglia del 1955, la 22<sup>a</sup> edizione, decisa come non mai a vincere senza badare a spese. Si presenta a Brescia con una carovana di autocarri pieni zeppi di ricambi, autobus per il personale (gli odierni motorhome), dodici vetture di servizio per tecnici e ingegneri, sessanta persone dislocate lungo il percorso come vedette in allerta, pronte ad intervenire alla prima difficoltà. Ponte di diamante sono le auto che affronteranno la corsa. Quattro argentee 300 SLR affidate ad impavidi alfieri quali Stirling Moss, affiancato dal giornalista Denis Jenkinson, un pazzo dalla folta barba rossa alla ricerca di forti emozioni..., Juan Manuel Fangio, da solo nell'abitacolo come Karl Kling ed i fratelli Hans (al volante) ed Eger Hermann. Tutti guidati dal generale teutonico Alfred Neubauer, per anni famosissimo capo della squadra corse con la stella a tre punte. Proprio Neubauer, per evitare spiacevoli sorprese di "immagine" nel caso – improbabile – di una mancata vittoria, offre l'assistenza ufficiale alle Mercedes 300 SL – presentate nel '54 e al loro debutto sportivo alla Mille Miglia nella classe gran turismo di oltre 1300 cm<sup>3</sup> – dell'americano John Fitch, del belga Olivier Gendebien e dell'italiano Salvatore Casella. Ma questa è un'altra storia, degna di essere raccontata, anche perché, per la cronaca, i tre occuperanno nell'ordine i primi tre posti di categoria. Lo stratega Neubauer



aveva proprio pensato a tutto.

Quindi, il risultato finale della spedizione Mercedes alla Mille Miglia è tra i più belli che un direttore sportivo potrebbe sperare. Delle quattro 300 SLR, due non raggiungeranno il traguardo dopo i 1600 chilometri di corsa a causa delle uscite di strada di Kling ed Hermann. Ma queste disavventure non bastano ad offuscare la fantastica doppietta di Moss e Fangio. Primo e secondo posto con un tempo record di Moss (mai battuto) alla media di 157,650 chilometri orari dopo 10 ore, 7 minuti e 48 secondi di corsa. Quasi una follia. Come quella che teneva nell'abitacolo il povero Jenkinson, armato solamente di tanto coraggio e un rotolo di "papiro" lungo 5 metri con scritte le indicazioni delle strade. Un'altra leggenda, ancora riferita all'esperienza di Jenkinson, narra che, dopo aver perso per strada i tipici "occhialoni" il giornalista "perse" anche la colazione (già consumata...) dopo un turbinio di curve affrontato al limite, e anche oltre, da Stirling Moss, che alla fine della gara dichiarò: "Credo che nella mia vita non riuscirò mai più a vincere una corsa bella come questa, in un ambiente così entusiasmante". Eppure l'avventura con la mostruosa 300 SLR – derivata nientemeno che dalla monoposto di Formula 1 – non era iniziata così bene. Molti anni dopo ricorderà il suo primo contatto con la versione da Formula 1. La vettura monta i freni interni (non sui mozzi delle ruote, detti "imboard"), per questo Moss deve usare grossi occhiali per ripararsi gli occhi dalla polvere.

Appena sceso dall'auto, con il viso molto simile a quello di un panda, trova subito un meccanico con bacinella di acqua calda e asciugamano per lavarsi la faccia. Questo aneddoto per rendere l'idea di com'era organizzata la squadra Mercedes.

Il team che si porta a casa la Mille Miglia 1955. E che Mille Miglia. Uno stuolo di partecipanti che non finisce più (con cerimonia di partenza durata oltre 10 ore), tempo bello su tutto il percorso. Lotta serrata tra Mercedes, Ferrari e Maserati, finita con il pilota del Cavallino Rampante Maglioli che non riesce ad andare oltre il terzo posto alle spalle del duo Mercedes. Ferme le "rosse" di Paolo Marzotto, Eugenio Castellotti e Piero Taruffi, così come la Maserati di Cesare Perdisa. Tutti "ko" dopo aver tentato gli attacchi alle frecce d'argento, ma portando all'alloro quella vettura con il numero 722 (l'ora di partenza di Moss) sulle fiancate.

Grazie a questa Mille Miglia ed ai successi ottenuti alla Eifelrennen (Germania), al Gran Premio di Svezia, al Tourist Trophy e alla Targa Florio, la 300 SLR si aggiudica il campionato mondiale della categoria sport (in seguito denominato campionato costruttori), ma la storia si interrompe bruscamente. Alle 18.30 dell'11 giugno 1955. Le Mans, circuito della Sarthe: la 24 Ore è partita alle 16, la Mercedes 300 SLR di Pierre Levegh dopo due ore e mezza di gara si schianta sulla folla delle tribune dove muoiono 82 spettatori, oltre allo stesso Levegh. Questa disgrazia determina il ritiro



della Mercedes dalle competizioni.

Un ingegnere volante

I suoi capi arrivarono alla decisione di proibirgli la partecipazione alle competizioni automobilistiche. Era un tecnico troppo preparato e difficilmente sarebbero riusciti a sostituirlo degnamente. L'ingegnere Rudolf Uhlenhaut entrò nella fabbrica di Stoccarda nel 1931, un mese dopo aver conseguito la laurea, per occuparsi delle vetture di normale produzione. Passò presto al reparto corse, per lo sviluppo della monoposto da Gran Premio W25. Uhlenhaut non fu solo un grande tecnico da scrivania o da box: lui stesso collaudava tutte le vetture da corsa, risultando molto spesso più veloce dei suoi piloti... A lui si devono i successi delle Mercedes 300 SL – dal prototipo che vinse la Carrera Panamericana nel 1952 agli esemplari protagonisti della Mille Miglia 1955 – e delle 300 SLR. Un curioso aneddoto riguarda proprio quest'ultimo modello, del quale ne furono approntati due esemplari con carrozzeria coupé per affrontare la Carrera Panamericana del '55. La corsa fu soppressa, e uno di questi “mostri” da 300 CV rimase nelle mani di Uhlenhaut come vettura personale. Una vera auto da corsa per andare in ufficio, da usare per i lunghi viaggi, scomoda e rumorosa ma capace di volare a 300 chilometri orari. Ma questa era la vera passione di Uhlenhaut, l'ingegnere volante.



Caratteristiche tecniche Mercedes 300 SLR

Motore

Anteriore longitudinale, 2.982 cm<sup>3</sup>, 8 cilindri in linea (basamento in silumin), alesaggio e corsa 78x78, rapporto di compressione da 9:1 a 9.5:1, potenza massima 310 CV a 7.500 giri al minuto, distribuzione desmodromica, quattro alberi a camme in testa, iniezione diretta Bosch, coppia massima 31,7 kgm a 5.950 giri al minuto

Trasmissione

Trazione posteriore, cambio a 5 rapporti + retromarcia sincronizzati, frizione monodisco a secco

Sterzo

A cremagliera

Carrozzeria

In magnesio su telaio a traliccio tubolare

Freni

Tamburi al centro sulle quattro ruote

Sospensioni

Barre di torsione sulle quattro ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici

Ruote e pneumatici

Cerchi a raggi, pneumatici Continental 6.00x16 (anteriori) e 7.00x16 (posteriori)

Dimensioni e pesi

Lunghezza massima 4.215 mm, larghezza massima 1.632 mm, altezza massima 1.040 mm, passo 2.370 mm, carreggiata anteriore e posteriore 1.330 mm, peso in ordine di marcia 880 kg



## Prestazioni

Velocità massima 300 km/h

Dalle corse un'auto di classe

Sono passati due anni dal termine della guerra, ma in quel di Stoccarda hanno già il desiderio di una vettura sportiva. L'ingegnere volante Rudolf Uhlenhaut è il responsabile del nuovo progetto, che parte dal motore 6 cilindri in linea da 3 litri montato sulla Mercedes 300 limousine conosciuta come "Adenauer". Per migliorare l'aerodinamica del futuro coupé, questo motore viene montato inclinato a sinistra di 50°. Per rendere la vettura più leggera possibile, Uhlenhaut studia un telaio tubolare a traliccio che dà forma al coupé sportivo 300, contraddistinto nel nome dalle lettere SL (Sports Leicht, Sport Leggera). Proprio la "forma" darà alla 300 SL il mitico soprannome "ali di gabbiano" (in tedesco chiamata "flugelturer", in inglese "gullwing" ed in francese "papillon"), poiché il telaio di Uhlenhaut non permetteva di montare delle portiere convenzionali, bensì con cerniere sul tetto e apertura verso l'alto. La 300 SL nasce come auto da corsa – l'idea di rinverdire i fasti sportivi Mercedes è però dell'importatore americano Max Hoffman – e nove mesi dopo l'inizio del progetto viene presentata al mondo (12 marzo 1952) l'ultima arma sportiva con la stella a tre punte. Il programma per l'anno '52 è molto intenso. Il 3 maggio il primo appuntamento sportivo della 300 SL è l'impegnativa Mille Miglia, alla quale prendono il via tre equipaggi Mercedes composti da Rudolf Caracciola-Peter Kurrle, Karl Kling-Hans Klenk ed Hermann Lang-Erwin Grupp. Solo quest'ultimo è costretto al ritiro per una rovinosa uscita di strada, mentre Kling conquista un promettente secondo posto assoluto, dietro al vincitore Giovanni Bracco su Ferrari 250 S, e Caracciola è quarto. Tanto promettente che al successivo impegno, la 24 Ore di Le Mans, la prima vittoria della Mercedes 300 SL arriva per mano dei piloti Lang e Riess. Poi il poker sul circuito di casa, il Nurburgring, che apre le porte alla traversata dell'Oceano per sbarcare finalmente in America, dove la Mercedes è attesa dagli oltre 3.000 chilometri della Carrera Panamericana che si corre in novembre. Questa volta gli eroi sono Kling ed il co-pilota Klenk, che vincono la corsa nonostante un avvoltoio fosse piombato sul parabrezza della vettura mentre correva a 200 all'ora, spaccando il vetro e coprendo il viso di Klenk con una maschera di sangue. A questo punto, è di nuovo l'americano Hoffman a spingere affinché quella straordinaria vettura con le porte ad ali di gabbiano entrasse in produzione, forte della positiva pubblicità offerta dai successi sportivi. A Stoccarda recepiscono il messaggio, giusto il tempo per "addomesticare" la belva e si arriva al febbraio 1954, non a caso al New York Auto Show, dove si tolgono i veli alla versione stradale della 300 SL. Dall'agosto 1954 al maggio 1957, solamente 1.400 "ala di gabbiano" escono dalla fabbrica di Stoccarda, 29 delle quali con carrozzeria in lega leggera e una vettura sperimentale con la scocca in plastica.

Eccola, dunque, in tutto il splendore. Molta parte della meccanica deriva dal modello da corsa: il motore è sempre il 6 cilindri in linea da 2.996 cm<sup>3</sup> che, grazie all'adozione dell'iniezione diretta, arriva a sviluppare 215 CV a 5.800 giri, per una velocità di punta di 235 chilometri orari. Prodotta fino al 1957, la 300 SL viene sostituita dalla versione roadster, presentata al Salone di Ginevra. Tra le principali modifiche, il telaio meno corsaiolo che permette l'utilizzo di portiere "normali", sospensioni posteriori riviste adottando l'asse oscillante monosnodo del modello 220a con baricentro ribassato e dotato di molla di compensazione. I successivi aggiornamenti riguardano l'hard-top rimovibile (optional dal 1958 con lunotto più avvolgente), l'adozione di freni a disco Dunlop sulle quattro ruote (1961), motore con basamento in lega (1962). La produzione di questa pietra miliare Mercedes termina l'8 febbraio 1963 dopo 1.858 esemplari.

Nel frattempo, un'altra "SL" fa parlare di sé. Viene presentata a New York nel 1954 insieme alla coupé 300, ma è ancora allo stato di prototipo e la sua produzione inizia solamente un anno dopo. È la "sorella minore" 190 SL, stilisticamente molto vicina alla sportiva 300, ma con un motore quattro cilindri 1.897 cm<sup>3</sup> da 105 CV a 5.700 giri e telaio derivato dal modello 180. La 190 SL si presenta quindi con caratteristiche più inclini all'eleganza da più "mite" gran turismo. In più, viene offerta solamente nella versione roadster, con capote o con hard-top rimovibile. La 190 SL vive parallelamente con la 300 SL, tanto da uscire di produzione nello stesso anno (1963) ma dopo quasi 26.000 esemplari venduti.