



Daimler SP 250 Dart, l'eleganza intramontabile

Da parte nostra c'è un po' d'impaccio nel chiudere saldamente quello sportello passeggeri tanto prezioso... collocato sulla sinistra, visto che si tratta d'una britannica. Ci viene offerto un cappellino, che gentilmente rifiutiamo, per proteggerci dal sole e dal vento; elementi che, come due passeggeri graditi ma a volte un tantino ostili, incombono immancabilmente quando si tratta d'una decappottabile.

Ci sentiamo in buone mani, con Mario Mirolo al volante: quell'auto la conosce come le sue tasche e si vede! Dopo qualche faticoso, sapiente gesto per metterci sulla via, filiamo lisci fendendo la straordinaria calura di luglio, in una lacustre Locarno che non rifiuta mai di mostrarsi in tutta la sua bellezza. Raggiungiamo una splendida villa d'epoca a Minusio, imbracciamo la fotocamera e partiamo alla scoperta della favolosa Daimler SP250 "Dart" di cui vi parleremo. ► Quando s'evoca il nome Daimler, il riferimento all'ambito Mercedes è praticamente



immediato. In realtà, qui tratteremo di un'epopea totalmente scissa da quella del colosso tedesco, seppur la paternità sia comune; quel Gottlieb Daimler che, assieme al prediletto Maybach e sotto la direzione di Nikolas August Otto, diede

l'impulso decisivo alla nascita dell'industria automobilistica con l'invenzione del primo motore a quattro tempi della storia. ► Parleremo cioè della British Daimler Motor Company, a tutti gli effetti la capostipite del settore in terra

anglosassone. L'azienda fu fondata da Harry John Lawson e Frederick Simms i quali, nel 1893, acquisirono sia la teutonica licenza d'utilizzo del marchio sia quella dei propulsori e costituirono la società "Daimler Motor Syndicate". La sede fu installata a Coventry. ► Nemmeno un anno dopo l'avvio dell'attività, un centinaio di bellissime, scintillanti e sfumacchianti vetturine popolavano già le altolocate campagne britanniche. Con una gamma in evoluzione, le cui potenze erano comprese fra 28 e 50 cavalli (nonché chassis con passi tra i 189 e i 228 millimetri), la notorietà non tardò a giungere. Le avanguardistiche carrozze che ai cavalli avevano preferito cilindri e pistoni, infatti, vennero notate dalla nobiltà; nientemeno che dal principe del Galles, salito poi al trono con il nome d'Edoardo VII, il quale ricevette un passaggio a bordo di una 22 HP posseduta da John Scott-Montagu, Lord Montagu di Beaulieu (GB). Da allora, il legame con la monarchia è stato indissolubile, con Daimler a contendere alla concorrente Rolls-Royce la fornitura ufficiale della casa reale. Tutti i monarchi d'Inghilterra hanno goduto dei suoi servizi anche se, nel 1950, a causa di un guasto alla trasmissione dell'auto del Re, ella fu declassata ad un ruolo da comprimaria.

Un po' di storia ► Dai primi, pionieristici progetti fu distillata la 22 HP, ospite nell'aprile del 1902 del salone di Londra. Faceva bella mostra di sé assieme alle consorelle, di costruzione più leggera, 9 e 12 HP. Era equipaggiata con un quattro cilindri in linea da 4,5 litri. Propulsore che, a partire dal 1904, fu soppiantato da un nuovo 2'525 cm³ con valvole laterali e distribuzione ad albero a camme d'estrazione Panhard. Nel 1908, Daimler acquisì una licenza dell'americana Knight Engine per costruire alcune unità motrici secondo quella particolarissima ricetta che prevedeva valvole a foderò anziché le classiche "a fungo". ► Dal 1910, la casa entrò a far parte del gruppo BSA (Birmingham Small Arms Company) e vi rimase fino al 1960, quando fu acquistata da Jaguar, producendo anche veicoli militari. Suoi, furono i propulsori per i primi carri armati mai costruiti ("Little Willie" e "Big Willie"), ma il loro impiego si estese persino al campo aeronautico. ► Nel 1925 fu introdotto un 6 cilindri in linea a corsa lunga, con circuito dell'olio a pressione. Elefantiaco era invece il V12 che, nel 1926, equipaggiò l'altrettanto mastodontica berlina Double Six.

Prima e dopo la guerra ► Nel 1929 Daimler smise temporaneamente di



costruire le carrozzerie per le proprie vetture e si concentrò unicamente su telai e motori. Provvedimento che rientrò nel 1933 quando la manifattura s'allargò anche ai mezzi pesanti. Nel settore automobilistico la novità più importante fu la Straight Eight del 1936, mossa da un nuovo 8 cilindri in linea da 4'624 cm³. ► Poi, la guerra venne a sconvolgere ogni piano di rotazione di quell'ingranaggio perfettamente rodato. Come molte altre, pure Daimler fu chiamata a supporto dello sforzo bellico, ma quella Coventry a vocazione industriale di cui era esponente di spicco subì un prezzo pesantissimo, sia in termini materiali sia di vite umane, in seguito ai bombardamenti tedeschi del 1941. L'attività riprese nel 1946 sotto la direzione di Bernard Docker, con il lancio della Eighteen. Il 1958 fu l'anno della strepitosa Majestic, una berlina dalle dimensioni generose realizzata anche in versione a passo lungo che sostituì la precedente DK400 e la Regency. Insieme alla Majestic Major le nuove berline furono presto affiancate anche da una versione sportiva, la Conquest.

La SP 250 (Dart, A-Spec. e B-Spec.) ►

La vettura principe di questo nostro articolo salì alla ribalta nel 1959, lanciata al Motor Show di New York: era una spyder a 2 posti, con carrozzeria in vetroresina, spinta da un V8 da 2'547 cm³ e 140 CV sviluppato nel 1958 sotto la direzione di Edward Turner. Un oggetto decisamente atipico per la casa, anche noto con l'appellativo di Dart, dardo (il quale, seppur presente nei piani iniziali, dovette però essere ceduto alla Dodge che già l'aveva depositato). Nella sua formula originaria, A-Spec, era dotata di un paraurti con due "baffi" cromati sui lati della griglia

frontale, ma poteva anche esserne ordinata una declinazione che ne era priva. Le origini di questo gioiello sono da ricondurre alla forte crisi vissuta dal marchio sul finire degli anni Cinquanta, emanazione di modelli giudicati troppo austeri (cui di certo non contribuì l'essere spesso trasformati in vere e proprie auto funebri da parte di specialisti inglesi). Presentava soluzioni tecniche e meccaniche piuttosto tradizionali (trazione posteriore, retrotreno ad assale rigido, cambio manuale a 4 marce), ma spiccavano i 4 freni a disco e la costruzione della carrozzeria in materiale plastico composito. ► Il V8 che la spingeva era discretamente performante, 140 CV, ma tutt'altro che rivoluzionario perché progettato attorno ad una distribuzione ad albero a camme singolo nel basamento e ad un'alimentazione a 2 carburatori SU. Gli intenti della sua architettura erano inoltre



SCHEDA TECNICA

Marca: Daimler

Modello: SP 250 "Dart"

Anno: 1960

Carrozzeria:

decapottabile a due posti con guida a destra

Colore: Midnight Blue

Cilindrata: 2'548 cm³

Nr. cilindri e disposizione: 8 a V

Alésaggio: 76.2 mm / Corsa: 69.85 mm

Rapporto di compressione: 8.2:1

Alimentazione: due carburatori SU HD 6

Potenza massima: 140 CV a 5'800 giri/min.

Cambio: sincronizzato a 4 marce più retro

Velocità massima: 198 km/h

Da 0 a 100: 11.63 secondi

Freni: 4 a disco

Dimensioni (in mm):

lunghezza 4'077 / larghezza 1'537

altezza 1'276 / passo 2'337

Peso a vuoto: 948 kg

Capacità serbatoio: 54.6 litri



piuttosto contraddittori, con le teste in alluminio ad alleggerirne il peso, e il resto in ghisa a riguadagnare i chili persi. La SP250, assecondando la migliore tradizione d'oltre Manica, era però particolarmente curata e lussuosa per quanto concerne gli interni (plancia, sedili e pannelli porta rivestiti in pelle e fondo in lana pregiata). Forse penalizzata dalla linea – originale (con muso allungato e parafanghi anteriori a "cresta") ma un tantino difforme dai canoni estetici dell'epoca – o forse vittima della troppa concorrenza con la E-Type, fu realizzata in soli 2'645 esemplari e non contribuì alla "salvezza" del marchio Daimler che, nel 1960, venne assorbito dalla Jaguar. Il progetto SP 250 fu abbandonato nel 1964. Curiosamente, il modello fu utilizzato d'alcuni corpi di polizia britannici per inseguire fuggitivi particolarmente intraprendenti.

LA NOSTRA VETTURA

Assieme a Mario Mirolo, il gentiluomo che con modi squisiti già ci aveva raccontato della Porsche 356 di famiglia a gennaio, siamo partiti alla volta di quel suo favoloso itinerario che l'ha condotto a sognare, agognare e infine acquistare una favolosa Daimler SP 250 "Dart" del 1960. ► Siamo nella Basilea degli anni Cinquanta e anche sulla Küchengasse, vicino la stazione, la modernità avanza con passo irrefrenabile. Un nuovo palazzo sta per sorgere e un ragazzone s'immerge nella vita di quartiere destreggiandosi tra i primi lavoretti: «Su quella via, dove abitavo, c'era l'albergo Euler - ci racconta Mario Mirolo - e io, regolarmente, amavo trascorrere qualche ora nelle sue cucine. Mi piaceva

pensare di poter essere d'aiuto e l'immancabile ricompensa era un ottimo gelato. Nel nuovo edificio, invece, s'insediò un cinema nel quale io fui ingaggiato casualmente come maschera per accompagnare gli spettatori ai loro posti (se la pellicola era idonea potevo pure rimanere a godermi lo spettacolo). Soprattutto, però, fu collocato uno showroom della Daimler e, siccome era il 1959, un recentissimo esemplare della Dart vi faceva bella mostra di sé. Me ne innamorai tanto che ogni giorno, su quella macchina, lasciavo i miei occhi e il mio cuore di bambino. Il titolare se ne accorse e mi permise di lucidarla, ogni sabato, per 50 centesimi». Come qualunque, piccola favola anche quella ebbe tuttavia una fine e Mario Mirolo, crescendo, relegò la Dart in un remoto angolo destinato ai ricordi, seppur cari. ► «Un po' prima del pensionamento mi riscoprii a pensare a quell'auto e iniziai a cercarne un esemplare. Con qualche amico, andammo persino in Inghilterra, facendo una capatina a Beaulieu e a Goodwood per le gare e per un'asta nella quale, però, vendevano soltanto una Dart che era stata della polizia. Vi conoscemmo un tedesco che del marchio diceva d'essere un'autorità. Sulla via del ritorno gli facemmo visita in Germania. Nel suo cortile interno aveva quattro box, ognuno dei quali conteneva parti sfuse di diverse SP 250 completamente smontate. Si mise a fare la conta di tutto ciò che aveva e che gli mancava per poter assemblare una vettura... noi lo lasciammo al suo interminabile elenco, che c'inviò qualche giorno dopo: il prezzo era esorbitante e non se ne fece nulla». ► Visitando lo stupendo spazio espositivo dedicato

all'universo dell'auto d'epoca Pantheon a Muttenz, Mirolo scoprì però che l'ideatore e proprietario di quel luogo, l'imprenditore Stephan Musfeld, possedeva una Dart e la utilizzava privatamente. Gli chiese se gliel'avrebbe venduta ma egli rifiutò. «Cambiai idea soltanto una manciata d'anni più tardi quando la volle sostituire con una di quelle potentissime Jaguar. Mi telefonò, concordammo un buon prezzo e la portai a casa il 31 ottobre 2017, in compagnia dell'amico e preparatore Chico Molinari. Fu un grande regalo». ► Il pedigree dell'auto è interamente documentato, fin da quando il 14 giugno 1960 entrò per la prima volta in circolazione in Inghilterra. Ora possiede il certificato FIVA. «Era in perfette condizioni e, tranne qualche lavoretto di "gestione corrente", non ho dovuto eseguire altri interventi. Era stata restaurata dallo specialista Bryan Purves tra il '75 e l'82, prima che passasse alla casa d'aste Bonhams dove Musfeld la comprò». ► Interamente fedele all'originale (c'è un po' di dibattito soltanto sul colore, ma probabilmente è una questione di denominazioni), questa vettura sublima tutta la classe e l'eleganza che si potrebbero esigere da un gioiello della corona. Solida nella guida, ben salda sui suoi quattro freni a disco, pesantuccia ma filante, è uno splendido traghetto verso un tempo in cui le auto erano dense di contenuto e scevre di compromessi. E a noi, ci par di vedere ancora gli occhi di un bambino sulle Küchengasse farsi grandi grandi e incollarsi alla vetrina, ammaliati da quella meravigliosa Dart che, un giorno, avrebbe fatto sua.