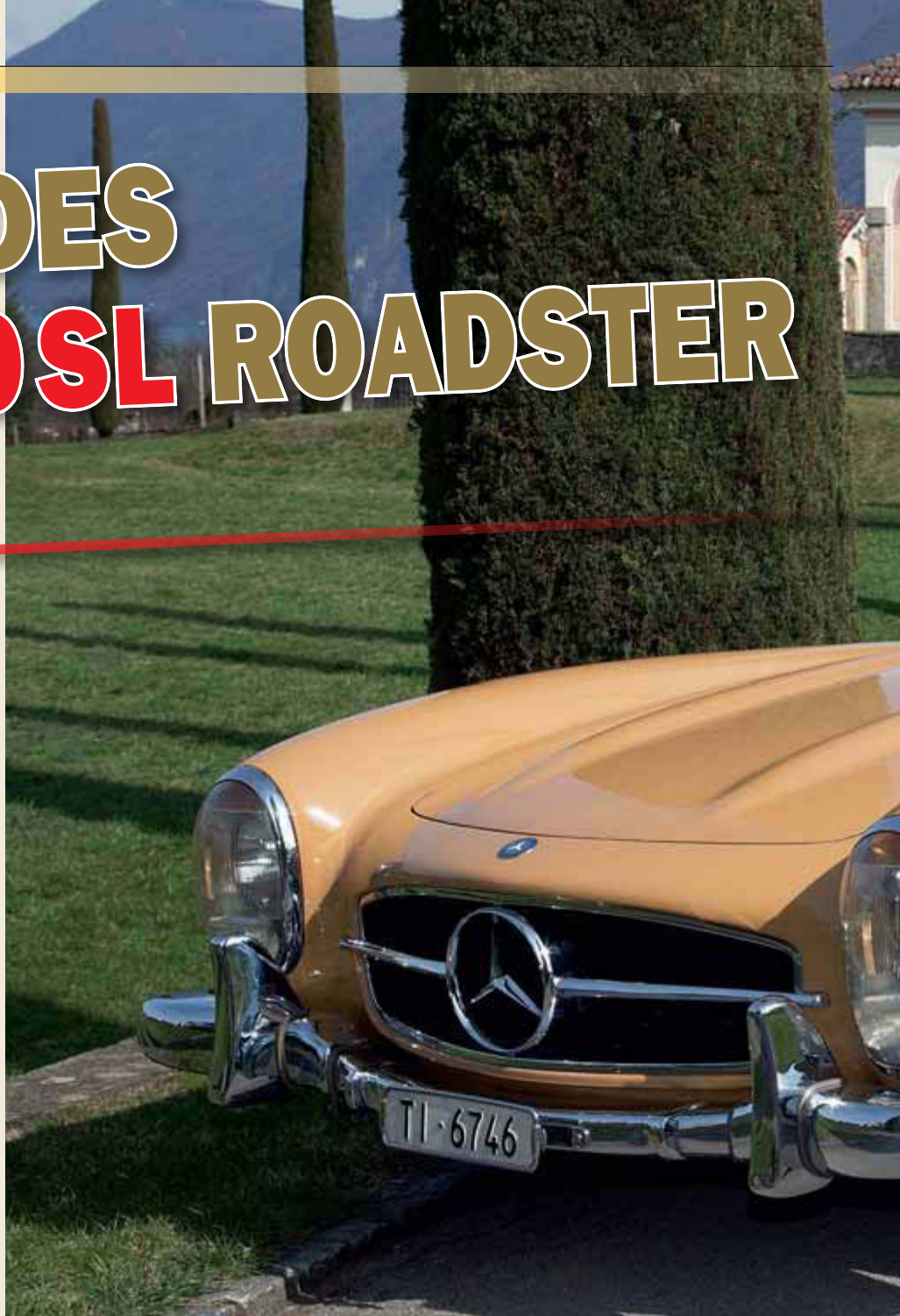


# MERCEDES

# 300SL ROADSTER

**La più bella  
di tutti i tempi**

Icona di stile, perfetta sintesi dell'eleganza appartenuta ad un mondo incastonato nella trama del tempo, simbolo di rinascita; la Mercedes 300SL incarnò i sogni di un'epoca, tracciando il solco dai cui riparti l'eccellenza tedesca dopo le devastazioni della guerra e l'imposizione della censura dettata dalle autorità alleate all'industria automobilistica fino al '49. Ancora oggi la sua veste non teme alcun confronto in termini di design, perpetuandone la condizione di bella tra le belle. Il suo fascino, unito a prestazioni tecniche e sportive impressionanti, sedusse personaggi illustri di cui contribuì a forgiare la leggenda: uomini liberi, giovani e terribilmente sfuggenti. Tra i primi ci fu Sophia Loren, i cui scatti, accanto alla sua meravigliosa Gullwing, divennero celeberrimi e indimenticabili. Proprio quella vettura che, curiosamente e per un breve istante, incrociò le vicende umane di colui che sarà il protagonista del nostro breve racconto: il fortunato possessore di un esemplare unico di 300SL Roadster del 1960.



**La storia** ► La 300SL riaffermò il prestigio della Daimler-Benz in quei settori che l'avevano resa famosa nel periodo prebellico: classe ed eleganza, ma anche prestazioni ai massimi livelli in ambito competitivo. Fino al 1949 alla federazione automobilistica tedesca venne fatto divieto di partecipare alle gare internazionali e la gamma di produzione Mercedes fu limitata alla 170V (W136), il cui progetto risaliva al 1935. Agli inizi del nuovo decennio alla casa della stella fu permesso di rinascere. Si concentrò immediatamente su alcuni disegni che erano già stati concepiti e che si tradussero in breve tempo nella 220 (W187) e nella 300 (W186) del 1951. Proprio il sei cilindri in linea da tre litri di quest'ultima rappresentò la base d'ispirazione per un ambizioso programma di gare inteso a recuperare il lustro perduto. Se ne occupò Rudolf Uhlenhaut:

elaborò una versione sportiva del propulsore, denominata M194, attorno a cui furono sagomati lo chassis e la carrozzeria molto profilata della prima 300SL. Una vettura magnifica, che vinse quasi tutte le corse cui fu iscritta (eccezion fatta per l'esordio alla Mille Miglia del 1952, dove trionfò una Ferrari 250S, subito riscattato con i successi alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana). ► La caratteristica più rivoluzionaria stava nel telaio a traliccio di tubi, una soluzione leggera che conferiva però alla macchina una notevole rigidità. Questa struttura, molto ingombrante lungo le fiancate, costrinse i progettisti a ideare delle portiere incernierate sul tetto. Un grande effetto scenico da cui partì il mito Gullwing (ala di gabbiano). ► Fu a quel punto che entrò in scena un personaggio particolare, un certo Max Hoffmann, importatore di auto europee

negli Stati Uniti, il quale propose alla casa tedesca di realizzare in serie una versione della 300SL da gara, debitamente modificata per l'omologazione stradale e con qualche raffinatezza in più. Hoffman s'impegnò personalmente ad acquistare mille esemplari, garantendo risultati in termini di vendite. Per il motore si scelse di utilizzare una soluzione all'avanguardia, rappresentata dall'alimentazione ad iniezione diretta che Hans Scherenberg, un tecnico proveniente dai motori Daimler-Benz Avio, aveva studiato per gli aerei della seconda guerra mondiale. La base rimaneva il consueto 3 litri, ma le prestazioni subirono un deciso incremento. Inoltre, della parte estetica, vennero incaricati Karl Wilfert e Friedrich Geiger, quest'ultimo già autore, prima della guerra, delle splendide carrozzerie delle 500K e 540K. Dopo aver realizzato alcuni pro-



totipi non definitivi, i due riuscirono a forgiare un corpo vettura molto gradevole. Parecchie tra le soluzioni stilistiche adottate dalla 300SL Gullwing, che fu presentata al Salone di New York nel febbraio del 1954 assieme alla sorella minore 190SL, sarebbero state imitate e riprese da altre case automobilistiche nei decenni successivi. La produzione si fermò a 1'400 unità (1'100 delle quali vendute negli Stati Uniti) perché Max Hoffman, il famoso importatore, si rese conto che le piccole porte ad ala di gabbiano rendevano difficile l'accesso alle signore con la gonna. Era l'alba di un'altra leggenda.

**La 300SL Roadster (W198 II)** ► La versione scoperta della 300SL è universalmente riconosciuta come una delle vetture più belle di tutti i tempi. Fu svelata al Salone di Ginevra del 1957 e concepita

soprattutto in base alle richieste del ricco mercato americano, che desiderava una sportiva più confortevole e meno estrema. Conservava le caratteristiche tecniche della precedente versione, compreso il motore a iniezione diretta, ma beneficiava dei perfezionamenti che tre anni di presenza sul mercato avevano suggerito. La potenza del celebre sei cilindri in linea fu aggiornata fino a raggiungere i 225 cv a 5'900 giri grazie al nuovo albero a camme di estrazione sportiva. Con un peso di 1'280 chili, toccava i 220 km/h. ► L'adozione di porte convenzionali "basse" costrinse i tecnici a modificare il telaio con l'aggiunta di tubi di rinforzo che partivano dal tunnel della trasmissione e arrivavano al traliccio del ponte posteriore, mantenendo l'ottima rigidità complessiva. Il nuovo retrotreno, anche grazie all'adozione fra i due bracci

articolari di un mollone orizzontale che compensava le spinte laterali, migliorò notevolmente il comportamento stradale, rendendola meno ballerina. Il pubblico fece però poco caso a queste raffinatezze. Notò di più i fari a sviluppo verticale, la maggior profusione di cromature e la finitura americaneggiante del cruscotto, con gli strumenti ausiliari raggruppati in un unico quadrante. ► Nel 1958 per la 300SL Roadster fu messo a disposizione, con un sovrapprezzo di ben 1'500 marchi (un'enormità per l'epoca), l'hardtop. Nel 1961 vi furono ulteriori consistenti novità, costituite dal motore M198 III con monoblocco in lega di alluminio, dai freni a disco Dunlop e dall'aggiornamento della scatola dello sterzo. Le prestazioni rimasero considerevoli, anche se leggermente inferiori. La Roadster fu costruita fino al 1963 in 1'858 esemplari.



**La nostra vettura** ► Si tratta di una superba 300SL Roadster del 1960 (l'ultimo modello dotato di freni a tamburo) preziosa per l'unicità delle caratteristiche cromatiche. Quell'anno il colore, definito dalla Mercedes "Caramel" o "Senf", non apparteneva infatti alla gamma ufficiale. Fu realizzato in esclusiva per un cliente importante. L'attuale proprietario, Paolo Morigi: «Quest'auto fu la causa di un incidente diplomatico intercorso fra Berthold Beitz, il presidente della potentissima Fondazione Krupp (deus ex machina dell'acciaio tedesco) e la Mercedes Benz. Beitz, che si trovava in vacanza a Klosters, vide

la 300SL parcheggiata. Gli piacque a tal punto che telefonò ai vertici della casa di Stoccarda perché gliene costruissero una identica, color senape. Gli fu risposto che non avrebbero potuto accontentare i suoi desideri in nome della serietà e del rispetto che nutrivano verso gli impegni presi con il cliente cui l'avevano venduta. Beitz ne fece una questione personale, ma alla Mercedes non cedettero».

► Morigi l'acquistò direttamente dal suo primo proprietario: «Un mio caro conoscente e un personaggio di notevole spessore. Per ragioni d'età non poteva più guidarla. A quel tempo io avevo ultimato

il restauro di una Fulvia Zagato 1300. Lui, che veniva spesso a farmi visita e amava fermarsi anche per qualche mese, se ne innamorò subito e mi disse: "C'est la voiture pour moi". Chiese che gliela vendessi perché era ampiamente meno impegnativa rispetto alla Mercedes. Acconsentii e lui, a sottolineare l'amicizia che ci legava, mi disse che la 300 SL sarebbe stata mia se avessi voluto comprarla».

► L'auto, splendidamente conservata nel suo stato originale, presenta alcune caratteristiche che per un collezionista rappresentano veri tesori. Ad esempio, è corredata dal costosissimo hardtop, nel





cui chassis originale era conservata la capote mai montata in 29 anni. Soltanto il motore, per un errore stranamente grossolano, dovette subire cure profonde e immediate. Morigi: «Mi stavo recando all'Alpen Rally di Kitzbühel, in Austria, la nazione che per prima in Europa aveva adottato la benzina verde. Dovevo far rifornimento alla mia 300SL e, scettico, chiesi a un gruppuscolo d'ingegneri Mercedes al nostro seguito, tra cui uno che direttamente aveva fatto parte del progetto SL, se potessi utilizzare la senza piombo. Mi risposero di sì, ma sbagliavano. La macchina iniziò a tossire e poi s'impiantò. Dovemmo portarla a Salisburgo; nei due cilindri centrali v'erano due solchi che ci stava un mignolo. Chiesi che mi rifacessero il motore».

► Morigi acquistò la Roadster negli anni Ottanta ancora completa di tutti gli optional originali, come lo scarico a becco d'anatra e i cerchi in acciaio inossidabile. Il contachilometri, quasi fosse un elemento di deterrenza allo scorrere del tempo, non aveva fatto che qualche scatto all'insù. Lui stesso la spremette poco, conservandone tutta l'opulenta sfacciataggine di una gioventù lontana.

► Ai giorni nostri La 300 SL Roadster del 1960 Senf, anche grazie all'unicità del suo colore, ha partecipato ad un'infinità di raduni internazionali uscendone sempre premiata. Si guida quasi come fosse un'auto moderna. La sua tecnologia ha infatti percorso quella dei concorrenti di svariati anni. Per Morigi è un pezzo di cui andare fiero anche perché, in un certo senso, rappresenta una sorta di richiamo

del destino: «Era il '57, non avevo nemmeno la patente definitiva. A bordo della mia Aurelia B10, in una sera d'inverno, viaggiavo veloce in compagnia di tre amici da Ravenna verso Bologna. Ci attendeva un concerto di Paul Anka. Nella curva di Castenaso uscii di strada e finii in un fosso. Alla carrozzeria Natali mi dissero che la riparazione sarebbe costata 200mila lire. L'avevo pagata 300. Raccontai quan-

to era accaduto a Cesare Perdica (ndr. un noto pilota bolognese dell'epoca) e lui mi disse: "Non vorrai davvero sistemare quel rottame! Piuttosto prendi quella, potrai pagarla con cambiali da 50mila lire". Era la 300SL Gullwing di Sophia Loren. Se fossi stato un ragazzo incosciente ora sarebbe stata mia».

di Elias Bertini

Foto di Massimo Pedrazzini



**Freni** idraulici, a tamburo con servofreno

**Passo** 2'400 mm

**Carreggiata anteriore** 1'385 mm

**Carreggiata posteriore** 1'448 mm

**Lunghezza** 4'520 mm

**Larghezza** 1'790 mm

**Capacità serbatoio** 100 litri

**Peso a secco**

1'280 chili (1'320 con hardtop)

**Consumo** 12-19 litri / 100 km

**Velocità** 215 - 250 km/h

**Prezzo in Germania**

32'500 marchi (hardtop 1'500)

#### SCHEDE TECNICHE

**Modello** Mercedes 300SL Roadster

**Anno** 1960

**Colore** Senf o Caramel, unico per quell'epoca

**Motore** 6 cilindri in linea

**Disposizione**

longitudinale inclinato di 50°

**Alesaggio e corsa** 85mm x 88 mm

**Cilindrata** 3'000 cc

**Rapporto di compressione** 8,55:1

**Distribuzione**

albero a camme in testa

**Alimentazione**

iniezione diretta Bosch PES 6 KL

**Potenza** 225 CV DIN

**Frizione** monodisco a secco

