

Mercedes-Benz Typ 300, la regina del lusso



La TYP 300 fu una vettura di straordinaria bellezza prodotta dalla Mercedes-Benz in tre serie distinte (W186, W189 e W188) e in più versioni. Sedusse personalità di fama mondiale e rappresentò un irresistibile oggetto del desiderio. Qualche settimana fa ci è stata concessa la rara opportunità di poter ritrarre uno tra i gioielli più preziosi della stirpe, una superba "Sc" del 1956.

La storia ► Conosciuta anche come "Adenauer", perché utilizzata dall'omonimo cancelliere a capo della Repubblica federale, esordì al Salone di Francoforte nel 1951 e fu la prima auto di rappresentanza che la casata realizzò nel dopoguerra, raccogliendo l'eredità prebellica della 320 W142 e della 500 Nürburg W08. Malgrado le numerose declinazioni in ambito estetico, il concetto propulsivo rimase sempre il medesimo, fondato su quello straordinario tre litri, a carburatore o iniezione, che visse il suo apice prestazionale sulla 300SL "Ali di gabbiano". ► Essendo state fabbricate fino al 1962, le Typ 300 segnarono il tramonto del sistema a telaio separato dalla carrozzeria. ► Presentavano un classico schema di sospensioni a ruote indipendenti, con avantreno a triangoli, retrotreno a semiassi oscillanti, molle elicoidali ed ammortizzatori. Per quanto riguarda

l'impianto frenante, inizialmente privo di servocomando, si avvalevano di quattro tamburi a circuito idraulico. Il cambio, generalmente, era manuale a 4 marce sincronizzate, ma nella 300d venne rimpiazzato con un automatico a 3 rapporti. Opulento ed elegante l'abitacolo, con abbondanti rivestimenti in legno, strumentazione completa e chiaramente leggibile. Tra i vari optional vi era l'autoradio, un accessorio esclusivissimo a quell'epoca.

Typ 300 (W186 II) ► La prima serie uscì nel novembre del 1951, sia come limousine (a un prezzo di 19'900 marchi), sia come cabriolet (27'300 marchi) a 4 porte e 6 posti. Gli elevati prezzi erano giustificati, oltre che dalla qualità impeccabile, anche dal fatto che la Typ 300 veniva realizzata impiegando tecniche squisitamente artigianali. La spingeva un 6 cilindri da 3 litri in grado di erogare 115 CV e di



raggiungere 160 km/h. Era riconoscibile per l'assenza dei deflettori sui finestrini anteriori e presentava cerchi non forati. Dal 1951 al 1954, fu venduta in 5'246 esemplari, di cui 4'786 limousine.

Typ 300b (W186 III) ► Fu commercializzata tra il 1954 e il 1955: si distingueva dalla sua progenitrice per i cerchi ruota forati, i paraurti con rostri, i deflettori ai finestrini anteriori e gli indicatori di direzione di maggiori dimensioni. Anche dal punto di vista meccanico, si avvaleva di qualche novità, con un motore potenziato a 125 CV. La produzione fu nuovamente appannaggio della carrozzeria chiusa, con 1'426 limousine e 125 cabriolet.

Typ 300c (W186 IV) ► Fu lanciata nel settembre del 1955; in pratica era una 300b con la possibilità di ottenere, su richiesta, la trasmissione automatica a 3 rapporti Borg-Warner. Qualche modi-

fica, declinata alla sicurezza, fu introdotta nel sistema sospensivo al retrotreno. L'avventura della 300c durò poco più di due anni, fino al novembre del 1957 (con 1'483 unità, di cui solo 51 cabriolet).

Typ 300d (W189) ► Giunse alla fine del 1957, con importanti novità su tutti i fronti. Innanzitutto, il motore non era più il solito M186 a carburatori, bensì il nuovo M189 ad iniezione meccanica Bosch, una soluzione da 160 cavalli già vista sulla sportivissima 300SL. Era disponibile nella sola configurazione a passo allungato. Presentava un baule posteriore più grande e capiente, ma anche superfici vetrate laterali prive di montanti.

Typ 300S (W188) ► Con questa sigla venivano indicate le sorelle più sportive e muscolose della Typ 300. Erano acquistabili sia come coupé, sia come cabriolet e roadster. Non era prevista la

limousine e neppure sarebbe stato possibile adattarvela poiché il progetto era stato concepito su una versione accorciata del telaio originale. La prima della sua generazione vide la luce nell'ottobre del 1951 al Salone di Parigi, ma l'assemblaggio vero e proprio iniziò soltanto nel luglio dell'anno seguente. Furono equipaggiate dal 3 litri M188 alimentato da tre carburatori invertiti Solex "40 PBJC". Derivava in linea diretta dall'M186, ma aveva 150 cavalli; bastavano per spingere la macchina, più leggera delle grosse limousine a cui era ispirata, ad una velocità massima di 176 km/h. La potenza più elevata rese necessaria una rivisitazione dell'impianto frenante, che venne dotato di alette di raffreddamento. La 300S fu il modello più esclusivo della gamma e il suo prezzo, di 34'500 marchi, la rendeva appetibile soltanto alle classi più abbienti. Venne costruita fino al 1955 in 560 pezzi.

TYP 300SC (W188 II), LA NOSTRA VETTURA

Divenne leggenda dal 1958, anno in cui cessò la sua produzione dopo solamente 200 unità (la quotazione di mercato odierna è esorbitante). Era spinta da un 3 litri M199, una versione maggiorata del propulsore a iniezione della 300d. Arrivava a erogare ben 175 CV e sfiorava i 180 km/h di punta massima. Dotata di servofreno, era venduta a un prezzo di 36'500 marchi, ancor più esorbitante di quello della progenitrice. Pochi erano i dettagli esterni che la distinguevano dalla prima 300S. Tra questi vanno ricor-

dati i profili lucidi lungo i passaruota, le prese d'aria ai lati del cofano e gli indicatori di direzione di maggiori dimensioni.

Versioni speciali ► Furono cesellati anche alcuni esemplari particolari, con carrozzerie non previste ufficialmente. Le più famose furono le due interpretazioni su base 300b di Ghia e Pininfarina. Tuttavia, ne esistettero di ancor più particolari, tra cui alcune giardinette utilizzate come autoambulanza o come carro funebre, oppure, semplicemente, come normale station wagon. Vi sono state anche alcune Typ 300 con carrozzeria lan-

daulet realizzate per alcune personalità di spicco.

La Typ 300 ed i VIP ► Sedusse personalità assai rilevanti nel mondo dello spettacolo, dell'imprenditoria e della politica. La più celebre fu, senza dubbio, il cancelliere tedesco Konrad Adenauer. Tra gli altri, vanno ricordati gli attori Fernandel, Gary Cooper, Yul Brinner e Clark Gable, nonché il presidente degli Stati Uniti John Fitzgerald Kennedy, l'imperatore d'Etiopia Hailé Selassié e i papi Giovanni XXIII e Paolo VI, che hanno utilizzato una landulet del 1960.




6 Hochzeiten, 8 Kinder, 2 Diplomaten,
1 Scheich, 18 Länder und mit
350.000 km gerade mal eingefahren.

Erfüllen Sie sich Ihren Traum vom Fahren – mit einem Stück Geschichte in einzigartigem Zustand. Gepflegt und gewartet von denen, die ihn damals auch gebaut haben. Jetzt bei Mercedes-Benz Classic. Mehr unter www.mercedes-benz.com/classic



Mercedes-Benz

SCHEDA TECNICA

Motore: 6 cilindri in linea - Alesaggio x corsa: 85 x 88 mm
Cilindrata totale: 2'996 cm³

Rapporto di compressione: 8.55:1 - Potenza: 175 cv a 5'400 giri/min.
Coppia massima: 255 Nm a 4'300 giri/min

Telaio: indipendente
Freni: a tamburo
Cambio: manuale a 4 marce
o automatico a 3 marce

Lunghezza: 4'700 mm
Larghezza: 1'860 mm
Altezza: 1'510 mm
Passo: 2'900 mm
Peso a vuoto: 1'760 Kg

Velocità massima: 180 km/h
Da 0 a 100 km/h: 14 secondi

