

VETTURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

300 SL Mercedes-Benz

Denominazione di fabbrica: W 194

Anno di fabbricazione: 1952

Periodo di produzione: 1952; **unità prodotte:** 10

Prezzo originario: veicolo sperimentale invendibile

Storia e Tecnica

Il 15 giugno 1951, alla Daimler-Benz venne dato il via alla produzione di una vettura sportiva da tre litri con carrozzeria in alluminio, e già nel marzo 1952 fu possibile presentare alla stampa un prototipo della 300 SL Mercedes-Benz, un'auto originariamente concepita soltanto per le corse automobilistiche: la progenitrice della leggendaria serie 300 SL.

Dato che inizialmente il complesso telaio a traliccio tubolare della 300 SL non consentiva il montaggio delle portiere di tipo tradizionale, il Direttore Prove Mercedes Rudolf Uhlenhaut decise di adottare portiere speciali incernierate sul tetto della vettura che si aprono verso l'alto, "ad ali di gabbiano", che nei primi prototipi si presentavano solamente come piccole aperture fino al bordo inferiore del finestrino laterale. Solo la sesta delle dieci 300 SL originarie venne dotata di porte più grandi che arrivavano fino alla metà della fiancata, per rispettare il regolamento della corsa di Le Mans.

Al suo primo impegno in una gara sportiva, la Mille Miglia del 1952, la 300 SL si piazzò ad un ragguardevole secondo posto, per poi celebrare una doppia vittoria a Le Mans e conquistare il primo ed il secondo posto alla Carrera Panamericana in Messico, su un percorso lungo più di 3.000 chilometri.



Il veicolo raffigurato è di proprietà del Museo Mercedes-Benz.



VETTURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

300 SL Mercedes-Benz

Denominazione di fabbrica: W 198 I

Anno di fabbricazione: 1955

Periodo di produzione: 1954 – 1957*; **unità prodotte:** 1.400*

Prezzo originario: 29.000,00 marchi tedeschi

* solo W 198 I (coupé “ali di gabbiano”)

Storia e tecnica

Con la 300 SL “ali di gabbiano”, derivata dalla fortunata 300 SL da corsa, nel 1954 Mercedes-Benz presentò un modello destinato a diventare “l’auto dei sogni” nell’Europa degli anni Cinquanta. Per la prima volta, con questo modello, la Casa di Stoccarda fece affidamento sull’iniezione diretta di benzina al posto del tradizionale carburatore. Il complesso telaio a traliccio tubolare della 300 SL, i cui tubi venivano sollecitati soltanto in termini di compressione e trazione, ma non di flessione, deriva per linea diretta dalle esperienze raccolte nelle gare automobilistiche, come del resto anche l’ingegnosa lubrificazione a coppa secca.

Per consentire una superficie frontale più ridotta ed una buona aerodinamica, il motore a sei cilindri da 215 CV, la cui versione base aveva celebrato la sua premiera nel 1951 sul modello 300, era montato con inclinazione a sinistra di 45 gradi. Il telaio della 300 SL, davanti con bracci trasversali, dietro con un asse oscillante a doppio snodo, era stato ripreso dalla 300 SL da competizione (W 194). Quest’ultima, nel 1952, aveva conseguito una doppia vittoria sia alla 24 Ore di Le Mans che alla Carrera Panamericana, attraversando il Messico. Con questi trionfi, la 300 SL stava preparando il terreno per la serie di successi senza precedenti ottenuti dalla Casa di Stoccarda nelle competizioni automobilistiche internazionali degli anni Cinquanta.





VETTURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

Didascalia foto

300 SL Mercedes-Benz "ali di gabbiano": direttamente derivata dalla vettura sportiva Mercedes trionfatrice alle corse di Le Mans e alla Carrera Panamericana degli anni Cinquanta.

VETTURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

300 SLR Mercedes-Benz

Denominazione di fabbrica: W 196 S

Anno di fabbricazione: 1955

Periodo di produzione: dal 1954 (prototipo) fino al 1955; **unità prodotte:** 10

Prezzo originario: vettura da corsa di scuderia invendibile

Storia e tecnica

Il numero di partenza 722 di questa 300 SLR Mercedes-Benz, che indica l'orario del via, le 7 e 22, è leggendario quanto la vittoria di Stirling Moss e Denis Jenkinson alla Mille Miglia del 1955. Moss vinse la corsa lunga 1600 chilometri che attraversava l'Italia stabilendo una media di 157,65 km/h, più veloce di tutti gli altri che hanno gareggiato prima o dopo di lui. Prezioso per questa vittoria fu "il breviario", una serie di annotazioni sul percorso innovative per l'epoca, con cui Jenkinson dirigeva Moss.

La 300 SLR, segnata da alcune ammaccature, è stata restaurata in modo da riportarla alle condizioni di allora. Oggi l'auto, di proprietà del Museo Mercedes-Benz, partecipa regolarmente alla moderna Mille Miglia.

La 300 SLR è essenzialmente una W 196 Mercedes-Benz da Formula 1 dotata di carrozzeria sportiva. Il suo motore ad otto cilindri in linea da tre litri in lega, al posto del motore di Formula 1 da 2,5 litri, le consente di accelerare fino a ben 300 km/h. Con i suoi 300 CV circa, la 300 SLR si rivelò subito nettamente superiore alla concorrenza, tanto da conquistare il titolo del campionato mondiale delle auto sportive nel 1955.



Con quest'auto, nel 1955 Stirling Moss vinse la Mille Miglia, l'estenuante competizione classica che si snoda su circa 1.600 chilometri di strade pubbliche. La sua media record di 157,65 km/h risulta ancora oggi imbattuta.

VETTURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

180 D Mercedes-Benz

Denominazione di fabbrica: W 120

Anno di fabbricazione: 1954

Periodo di produzione: 1953 – 59*; **unità prodotte:** 116.485*

Prezzo originario: 10.300,00 marchi tedeschi

* solo 180 D; tutta la serie 180 Diesel (180 D, 180 Db, 180 Ds: 152.983 esemplari negli anni di produzione 1953 – 82

Storia e tecnica

Tecnologicamente, il modello W 120 introdotto nel 1953, sia nella versione benzina che diesel, racchiude gli elementi della produzione Mercedes-Benz del periodo anteguerra e del dopoguerra. La sua carrozzeria "Ponton" autoportante, altamente innovativa, rappresentava la modernità, mentre le due motorizzazioni disponibili, trattandosi di gruppi ripresi dai modelli 170 Sb e 170 D-S, simboleggiano la tradizione della fabbrica di Untertürkheim.

Nelle varianti della serie 170, i modelli W 136 e W 191, il diesel aveva già preso piede sulle autovetture, ma con modelli Ponton W 120 (180) e W 121 l'inossidabile variante con autoaccensione stava per rivelarsi per la prima volta un vero e proprio successo di vendite: infatti, oltre il 56 % di tutti gli acquirenti della serie 180 ordinarono la loro Mercedes con il motore diesel. E con i modelli Ponton la Casa di Stoccarda consolidò il proprio ruolo di leader mondiale nella produzione di vetture diesel.

Dalla 180 a benzina, la 180 D si distingueva soltanto per la motorizzazione ed un rapporto al ponte più breve. In questo modo, la 180 D abbinava le qualità dell'eccellente berlina di classe media con l'economicità di un'utilitaria contemporanea.



Didascalia foto

180 D Mercedes-Benz: la prima auto diesel Mercedes-Benz con carrozzeria autoportante e design Ponton; si tratta del primo modello diesel Mercedes che ha avuto un successo maggiore del suo equivalente a benzina.

VETTURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

720 SSK Mercedes-Benz (27/170/225 CV)

Denominazione di fabbrica: W 06/3

Anno di fabbricazione: 1929

Periodo di produzione: 1928-1932; **unità prodotte:** 32

Prezzo originario: 33.000 marchi del Reich

Storia e tecnica

A metà del 1928, Daimler-Benz sviluppò la 720 SSK sulla base della vettura sportiva 680 S del 1928/29, conferendole un passo più corto di 450 mm. Mentre l'auto da turismo a quattro posti ad alte prestazioni, denominata 700/710 SS, essendo una delle vetture stradali più veloci dell'epoca, si rivolgeva ai gentiluomini al volante più facoltosi, la SSK a 2 posti si rivelò uno strumento ideale per le corse automobilistiche: infatti, risultava più corta ed anche più veloce della SS ed offriva una migliore maneggevolezza.

La SS e la SSK possedevano un motore identico, ma con un peso di 1,7 tonnellate la "K" (che sta per "kurz" = corta) era più leggera di 200 kg rispetto alla SS. A scelta del cliente, Mercedes-Benz forniva il motore a sei cilindri in linea, di cilindrata superiore a 7 litri, tra parentesi progettato da Ferdinand Porsche, sia nella versione da 27/170/225 CV oppure, con un compressore più grande, da 27/180/250 CV. La prima cifra sta per i cavalli fiscali (che risultano da una formula di calcolo basata sul numero di cilindri, la corsa e l'alesaggio); la seconda indica la potenza di base del motore, mentre la terza la potenza massima erogata con il compressore.

Il nome di Rudolf Caracciola è strettamente legato alla SSK: è stato infatti su questa vettura ad alte prestazioni che il famoso pilota ha vinto i suoi primi trofei.



Didascalia foto

Partenza della Mille Miglia a Brescia, 12 e 13. Aprile 1931. S. E. Turatti dà il via a Rudolf Caracciola e al copilota Wilhelm Sebastian su Mercedes-Benz Typ SSKL sport col numero di gara 87. A destra sulla foto appare la moglie di Caracciola Charly.

Didascalia foto della vettura partecipante alla Mille Miglia 2005:

SSK Mercedes-Benz: la supersportiva degli anni Venti, con la carrozzeria verniciata di nero come quella esposta al Museo Mercedes-Benz, mostra la sua immagine grintosa ed incisiva.

VEETURE PARTECIPANTI

Brescia-Roma-Brescia 19-22 maggio 2005

Mercedes-Benz 220 a

Denominazione di fabbrica: W 180

Anno di fabbricazione: 1954

Periodo di produzione: 1954 – 56*; **unità prodotte:** 25937 limousine

Prezzo originario: 12.500,00 marchi tedeschi

Telaio	180.010 (con tetto apribile 180.011)
Motor-tipo / n. di serie	M 180 II / 180.921
Numero cilindri	6 / in linea
Cilindrata	2195 ccm
Potenza	85

Storia e tecnica

Nel marzo del 1954 venne presentato un nuovo modello 220, che con il suo concetto complessivo decisamente moderno si ispirava alla 180 prodotta sei mesi prima. La vettura con motore a sei cilindri, denominata internamente Tipo 220 a oppure W 180, adesso disponeva anch'essa di una carrozzeria portante con forma a sbalzo (o a pontone, in tedesco "Ponton"), saldamente fissata al gruppo del pianale. La stretta somiglianza con il Tipo 180 era evidente anche dal punto di vista stilistico, al punto che i due modelli, ad un osservatore non esperto, risultavano estremamente difficili da distinguere.

La 220 a aveva tuttavia un passo più lungo di 170 mm, di cui 70 mm tornavano a vantaggio del vano piedi per i passeggeri posteriori. I restanti 100 mm andavano sul conto di un frontale più lungo, necessario per via del motore a sei cilindriche proveniva dal modello precedente della serie 187, ma era stato modificato con l'aumento della compressione, l'utilizzo di un albero a camme più affilato e di un carburatore di maggiori dimensioni ottenendo un incremento della potenza ad 85 CV. Anche l'impianto freni era stato notevolmente migliorato: la 220 a era equipaggiata con freni a tamburo dotati di nervature e di un sistema di "raffreddamento turbo" su tutte e quattro le ruote; ad assicurare un sufficiente afflusso di aria fredda provvedevano le feritoie di ventilazione praticate nei cerchi e nei copriuota. Da settembre 1955 venne inoltre installato un servofreno di serie.

