



L'IMPREDIBILE STELLA DERIVATA DALLA F1

COME LEI NESSUNA MAI

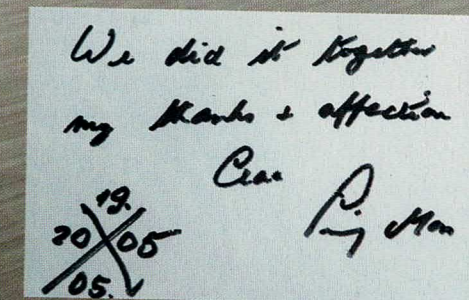
Con il numero 722, il 1° maggio del 1955 questa 300 SLR, una delle nove costruite, si è aggiudicata la Mille Miglia con Stirling Moss e Denis Jenkinson. Ma questo stesso esemplare ha conquistato anche il Tourist Trophy e la Targa Florio. A sessant'anni da quei giorni l'abbiamo fotografata e siamo saliti a bordo in esclusiva

Testo di Massimo Delbò - foto di Dirk De Jager

Fu un trionfo memorabile la Mille Miglia del 1955 per la Casa di Stoccarda: la prima vettura a tagliare il traguardo di Brescia fu la 300 SLR numero 722 di Stirling Moss e Denis Jenkinson, seguita dalla gemella (numero 658) condotta da Juan Manuel Fangio, con un distacco di circa 31 minuti. Moss non si limitò a vincere la massacrante gara bresciana, ma stabilì il record di velocità media: 157,650 km/h. Il pilota, primo inglese a imporsi alla Mille Miglia, ha però sempre ammesso che "senza la macchina, quell'incredibile, indistruttibile e velocissima Mercedes 300 SLR, non avremmo mai potuto farcela". Per essere sicuro che nessuno possa mai in futuro sminuire i meriti della vettura, in occasione delle ce-

lebrazioni del 2005 Stirling Moss ha impugnato un pennarello e scritto direttamente sul cofano: "Ce l'abbiamo fatta insieme. Il mio grazie e il mio affetto. Ciao, Stirling Moss". Anche se non eravamo lì quel giorno, ci siamo stati a marzo, quando, immediatamente prima del concorso di eleganza di Amelia Island, in Florida (Usa), la 300 SLR ha lasciato l'ambito green del concorso per un servizio fotografico esclusivo per la nostra rivista.

Gert Straub è il tecnico del Mercedes-Benz Classic Center che se ne occupa. "È facile da guidare; bisogna soltanto stare attenti all'insolita posizione delle marce, con la prima in alto a sinistra, la seconda in basso al centro, la terza in alto al centro, la quarta in basso a destra e la quinta in alto a destra e ai freni, perché a velocità modeste il servofreno lavora poco. La difficol-



Alla Targa Florio Stirling Moss uscì di strada, danneggiando la carrozzeria e il telaio: la 300 SLR riuscì a vincere ugualmente

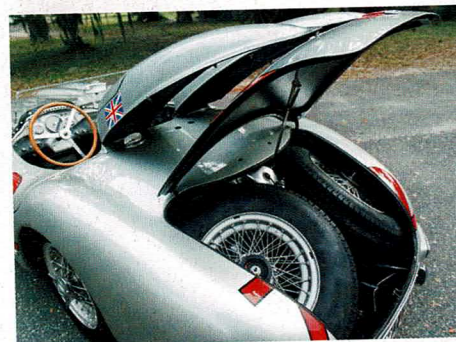
La più grande è ricordare che si è alla guida di un pezzo di storia, che deve tornare a casa immacolato. Tra le rarissime 300 SLR (solo 9 quelle costruite), la numero di telaio 00004/55 è la più vincente in assoluto, annoverando nel palmarès Mille Miglia, Targa Florio e Rac Tourist Trophy, a cui si aggiungono il secondo posto al Nürburgring e al G.P. di Svezia.

RITORNO ALLE COMPETIZIONI

Il progetto della W196 nasce alla fine del 1952, quando i successi conseguiti dalla 300 SL inducono la Mercedes a pianificare l'ingresso nel mondo della Formula 1. L'idea del centro ricerca e sviluppo, guidato da Rudolph Uhlenhaut, è di essere pronti a metà 1954 con una monoposto molto competitiva. La W196 è concepita con due forme diverse, con motore di 2,5 litri per le vetture Grand Prix e con motore di 3 litri e ruote coperte per le corse Sport (W196S). Il debutto della 300 SLR avviene il 6 settembre del 1954, a Monza, il giorno dopo il G.P. d'Italia. Uhlenhaut, che si occupa dei primi test con la vettura 00001/54, targa AW

83-6261, gira sul tracciato brianzolo in 2 minuti e 3 secondi, mentre con la monoposto di 2,5 litri è più lento di 3 secondi. Il 26 aprile del 1955 avviene la prima presa di contatto dell'equipaggio di Moss e Jenkinson con la "00004" (targa W21-6170) in vista della Mille Miglia. Siamo al Solitude, la pista vicino a Stoccarda, dove la squadra corse Mercedes collauda le nuove auto appena uscite di fabbrica. Moss e Jenkinson lavorano molto sulla forma del parabrezza, per cercare di ridurre le turbolenze nell'abitacolo e si allenano a riparare eventuali piccoli guasti, o forature, che potrebbero verificarsi durante la gara bresciana. Subito dopo la "00004" viene spedita in Italia, dove riceve il numero di gara 722. Il resto è storia, con la vittoria ottenuta con la media record di cui sopra, imbattuta sul percorso tradizionale.

Un'impresa epica e irripetibile, non priva di piccoli inconvenienti, come testimoniano nelle foto dell'epoca il muso deformato dall'impatto contro le balle di paglie appena dopo il rifornimento di Pescara, oppure il poggiatesta posteriore ammaccato da un meccanico cascato sull'auto mentre stava ripar-



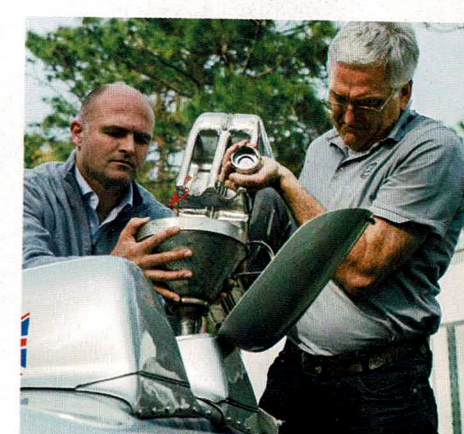
Officina al seguito

La raffinata D in alluminio che funge da maniglia per il cofano posteriore. Il vano contiene la doppia ruota di scorta, il serbatoio, alcuni ricambi e gli utensili per una riparazione di emergenza. Moss e Jenkinson dovettero allenarsi, cronometrati, a cambiare una gomma: il tempo impiegato, tra sosta e ripartenza, arrivò ad un 1 minuto e 20 secondi.



Supporto in plexiglas

La raffinatezza del supporto dello specchio retrovisore, quest'ultimo preso da una normale berlina della Casa, mostra l'attenzione messa in ogni dettaglio. Notare lo spessore del plexiglas...



Benzina additivata

La benzina utilizzata è la Super Plus senza piombo a 98 ottani che si compra al normale distributore. Di tanto in tanto, per sostituire il piombo, viene aggiunto lo specifico additivo.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale, inclinato sulla destra di 33°
8 cilindri in linea
Alésaggio 78 mm - Corsa 78 mm
Cilindrata 2982 cm³
Rapporto di compressione 9:1
Potenza 310 CV a 7500 giri/min
Accensione a due candele per cilindro
2 valvole per cilindro
Distribuzione a doppio albero a camme in testa, comando a valvole con sistema desmodromico comandato da cascata di ingranaggi
Alimentazione a iniezione diretta meccanica Bosch
Lubrificazione a carter secco
Raffreddamento a liquido
Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio ZF a 5 rapporti (1 non sincronizzata)
Frizione monodisco a secco, con 10 molle
Differenziale autobloccante
Pneumatici Continental, ant. 6.00 x 16; post. 7.00 x 16
Cerchi a raggi da 16".

Corpo vettura Carrozzeria Sport, due posti
Telaio in tubi d'acciaio a diametro variabile
Carrozzeria in lega di magnesio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, barre di torsione, ammortizzatori idraulici
Freni a tamburo montati "inboard", con alettatura di raffreddamento
Serbatoio da 142 a 265 litri.

Dimensioni e peso Passo 2370 mm
Carreggiata ant./post. 1330/1380 mm
Lungh. 4215 mm - Largh. 1632 mm
Altezza 1040 mm
Peso a vuoto 880 kg.

Prestazioni Velocità massima circa 300 km/h
Consumo medio 25 l/100 km.



→ tendo dopo una sosta. Quando la vettura rientra in fabbrica, il motore 00060/55 viene messo al banco e, con sorpresa generale, è come nuovo. Solo i freni erano giunti al capolinea...

L'ERRORE DI STIRLING MOSS

La gara seguente è al Nürburgring il 24 maggio, dove Moss corre con il numero 2 e arriva secondo dietro a Fangio. A Le Mans, l'11-12 giugno, la SLR #00004 ha il numero 20 e corre con l'equipaggio Kling-Simon. Le viene montato il freno aerodinamico posteriore, che prevede l'allungamento del bocchettone carburante. La "00004" viene riaffidata a Moss il 7 agosto per il G.P. di Svezia: secondo al traguardo. Gli ultimi appuntamenti sono il Tourist Trophy, che si gareggia a Dundrod il 17 settembre, dove la coppia Moss-Fitch vince con il numero 10 nonostante un pit stop più lungo del previsto e il parafrangente posteriore destro segnato dal

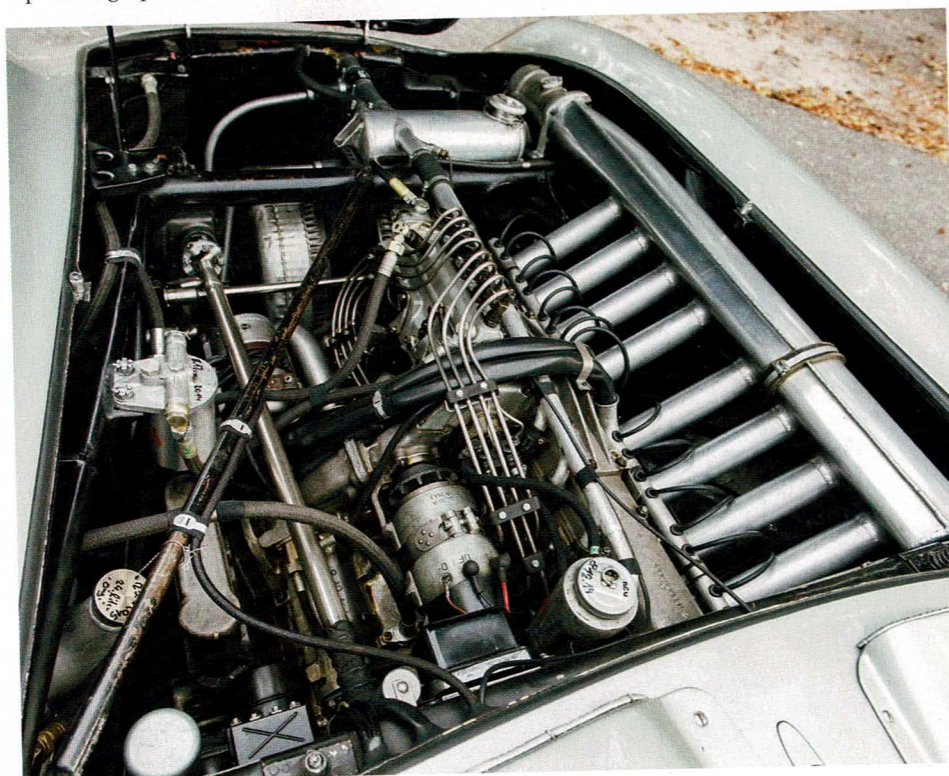
lo scoppio del pneumatico, e il 16 ottobre la Targa Florio.

Sul Circuito delle Madonie la 300 SLR, numero 104, corre con i piloti Moss-Collins. La vittoria sarà più merito di Peter Collins (che grazie a questo successo entrerà nella squadra ufficiale Ferrari) che di Moss. Quest'ultimo, infatti, commette uno dei pochi errori della sua carriera, finendo fuori strada nelle prime fasi. Rimesso in carreggiata da un gruppo di spettatori, torna ai box, dove un tubo di scarico viene riaperto, visto che era rimasto schiacciato, e i parafrangenti sono raddrizzati e risagomati per evitare che squarcino le gomme. Il telaio è leggermente piegato, ma non si può riparare nel poco tempo della sosta e i piloti dovranno adattarsi. Con questo ultimo incredibile successo si chiude la carriera sportiva della "00004" che da lì in avanti farà bella mostra di sé al museo Mercedes di Stoccarda. Fino al giorno in cui l'abbiamo fotografata ad Amelia Island. **R**



Precisione teutonica

Tutto è studiato nei minimi dettagli ed espressamente realizzato per questa specifica vettura; anche il tappo per chiudere lo scarico, in questo caso quello superiore, riporta il numero 4 (foto sopra). Ben in vista i tubi dell'iniezione del carburante, il condotto di aspirazione e, davanti in basso, i tamburi alettati dei freni entrobordo. I tubi del carburante, della lubrificazione e dell'impianto di raffreddamento sono di tipo aeronautico.



Conclusa la Mille Miglia, i tecnici di Stoccarda verificarono il motore al banco: constatarono che era come appena uscito di fabbrica...

Protezione trasparente
Il parabrezza, realizzato in plexiglas, ha una forma poco aerodinamica. Fu definita, dopo lunghissime prove, da Moss e Jenkinson perché permetteva di ridurre i vortici d'aria dentro l'abitacolo. La distribuzione del peso era circa del 42% sull'avantreno e del 58% dietro.



La miglior vettura Sport

Dieci ore, sette minuti e una manciata di secondi: ecco il tempo impiegato dalla 300 SLR di Moss per trionfare alla Mille Miglia. Una media di quasi 158 km/h, un'impresa leggendaria

Testo di Massimo Delbò

Il primo maggio del 1955 si scrive uno dei capitoli più conosciuti nella storia dell'automobilismo sportivo. Alla XXII edizione della Mille Miglia debutta la Mercedes 300 SLR; ne vengono schierate 4, ma solo due giungeranno al termine.

La numero 722 guidata da Stirling Moss, affiancato dal giornalista Denis Jenkinson, vince alla media di 157,650 chilometri orari, un record ancora oggi imbattuto (non considerando l'edizione del 1940). "Nel 1957 - ricorda Moss - avrei forse potuto batterlo. La Maserati 450 S con cui correvo, sempre in coppia con Denis Jenkinson, si era dimostrata potenzialmen-

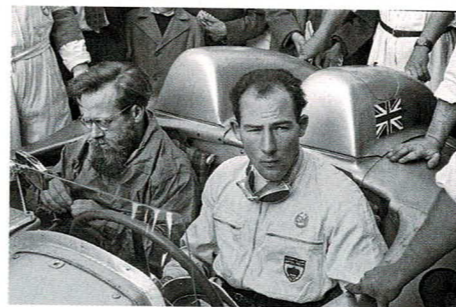
te più veloce della 300 SLR. Durante le prove, seppure su tratti di strada aperti al traffico normale, ero riuscito a migliorare i tempi del 1955 in quelli che erano i settori chiave. Purtroppo si ruppe il pedale del freno poche centinaia di metri dopo il via, un guasto incredibile, dovuto a una fusione sbagliata, e fui costretto al ritiro". Non chiedetegli però, se ha dei rimpianti per questa sfortuna perché la sua risposta è lapidaria: "Sono rammaricato, perché forse avrei potuto vincere. Ma rimpianti mai, perché in una corsa come la Mille Miglia non avrebbe senso. La morte era così vicina in ogni curva, che forse proprio la rottura del pedale del freno, peraltro a velocità moderata, mi ha salvato la vita... Perché avrei potuto avere un incidente pochi metri o chilometri dopo". Per lui la 300 SLR è stata, e

rimane tutt'oggi, la migliore vettura Sport: "Era velocissima e affidabilissima. Potevi correre sereno, fiducioso che lei non ti avrebbe tradito. Il regime raccomandato era di 7500 giri, 8000 per pochi istanti, solo se necessario. Io qualche volta ho visto gli 8200 giri e ho viaggiato per chilometri a 7800. Durante la gara finimmo contro le balle di paglia due volte e decollammo, volando per oltre un secondo e decine di metri di strada, eppure, alla fine, a eccezione dei freni, era fresca come se dovesse ancora partire".

Jenkinson scrisse di quell'indimenticabile avventura: "Sedevo affascinato, guardando Moss lavorare duramente per mantenere il controllo ed ero così coinvolto nel seguire ogni suo minimo movimento, che mi sono totalmente dimenticato di avere paura".

Inizia la sfida

È il 1° maggio 1955, ore 7.21.50: Stirling Moss ha appena acceso il motore. Alla sua sinistra, tra il pubblico, sorride Rudolph Uhlenhaut, creatore della 300 SLR. Sullo sfondo, con il cappello, Alfred Neubauer, direttore del reparto corse.



Istantanee di un successo

Moss e Jenkinson. Sotto in senso orario, il rifornimento di Roma, durato 28 secondi, dove vengono cambiati i pneumatici posteriori e messi 112 litri di carburante (in totale ne serviranno circa 360); l'arrivo a Brescia e la gioia tra Nuebauer (al centro) e Uhlenhaut.

