www.modelliauto.it

MODELLI AUTO

Collezionismo e Modellismo

N° 102 luglio-agosto 2010

9 771124 424003 00102

Anno XVIII - Bimestrale - DUEGI - EDITRICE Ponte S. Nicolò (Padova) Poste Italiane SpA - Spedizione in Abb. Post. -DL 353/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DCB Padova - Euro 7.50

Ferrari California 1:24

Mercedes 300 SLR

COLLEZIONE

La 24 Ore di Le Mans

MEZZI PESANTI

Gli specialisti

NEWS CAR

VW Beetle Fun Cup

www.duegieditrice.it

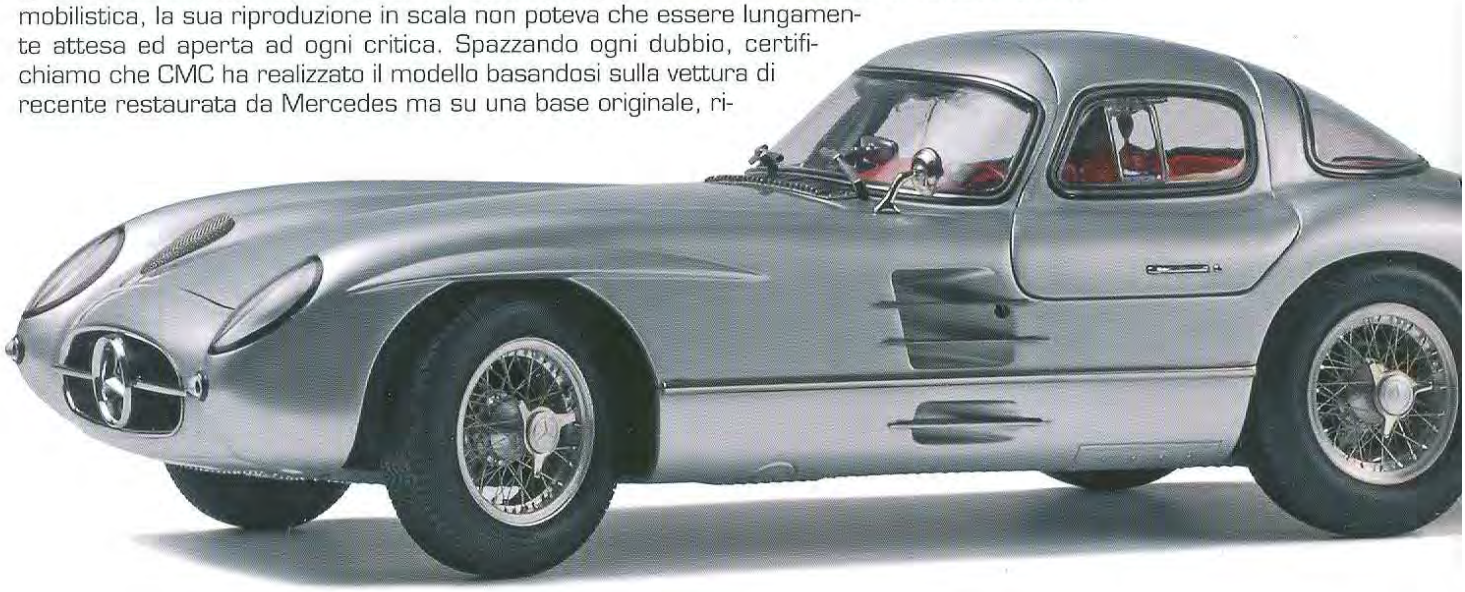
CMC 1/18

di Umberto Cattani

Sinuose curve tedesche

La Mercedes 300 SLR Coupé non ha eguali nel campo delle vetture da leggenda. Ne furono costruite solo due, entrambe oggi proprietà della Casa di Stoccarda, ma fortunatamente CMC offre a tanti appassionati la possibilità di ospitarne una nel proprio garage in miniatura.

Svelata in occasione dell'ultimo salone di Norimberga, la riproduzione in scala 1:18 della Mercedes Benz 300 SLR Coupé firmata CMC sarà disponibile presso i principali punti di vendita nel mese di agosto, proseguendo la tematica che comprende le più belle vetture prodotte da Mercedes negli anni cinquanta. Il prezzo di vendita suggerito da CMC è di 228 euro, puramente indicativo dato che ogni distributore è libero di fissare i propri costi. Il modello si compone di 1817 parti ed è provvisto di portiere e cofani apribili, riproduzione accurata del telaio, cerchi in alluminio con raggi metallici, sedili ricoperti in stoffa, tubi di scarico in acciaio, deflettori sui cristalli laterali mobili. Sulla fiancata destra è asportabile la finestrella che dava accesso a parte della meccanica. Trattandosi di una delle vetture più belle mai realizzate dall'industria automobilistica, la sua riproduzione in scala non poteva che essere lungamente attesa ed aperta ad ogni critica. Spazzando ogni dubbio, certifichiamo che CMC ha realizzato il modello basandosi sulla vettura di recente restaurata da Mercedes ma su una base originale, riconoscibile per alcuni piccoli dettagli. In questo caso, quindi, nessun problema, dato che la riproduzione non è relativa ad un'auto che è scesa in corsa in una gara ben definita. La linea- inconfondibile- è catturata con assoluta fedeltà, all'epoca le sue sinuose rotondità furono paragonate a quelle dell'attrice americana Rita Hayworth, pin up leggendaria che agitava i sogni di mezzo mondo. Le avveniristiche portiere si aprono dall'alto; questa caratteristica diede alle 300 SL ed SLR la denominazione di ali di gabbiano. Così come nella realtà, il movimento è articolato su due minuscole cerniere



IL MODELLO AL COLLAUDO
le verifiche della redazione

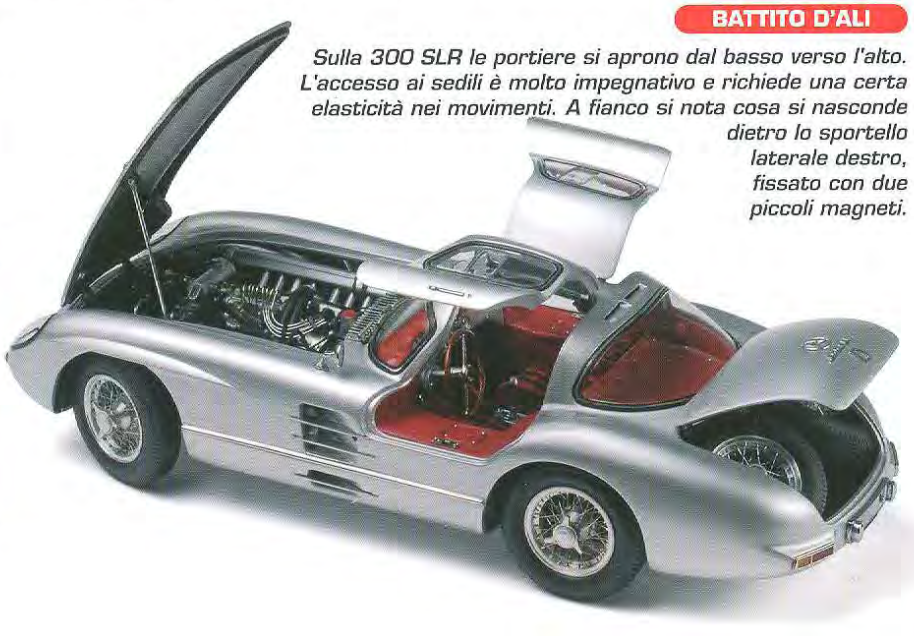
Scala	1:18	Effettiva
Lunghezza	239 mm	239 mm
Larghezza	97 mm	98 mm
Altezza	67 mm	69 mm
Passo	132 mm	132 mm

Le dimensioni dell'auto vera

Lungh/Largh/Alt/Passo [m]	3,40/ 1,74/ 1,21/ 2,37

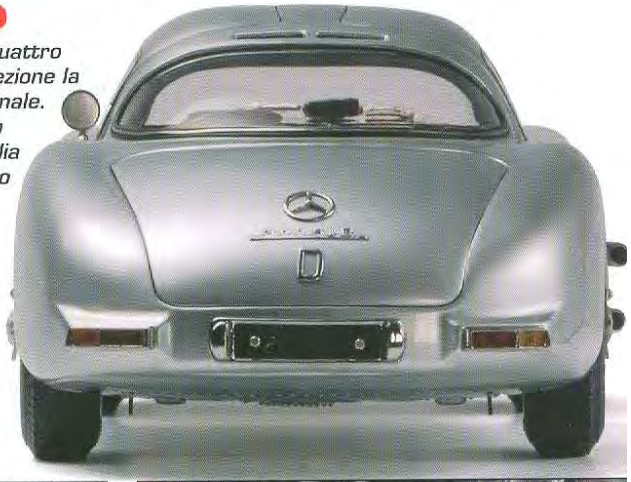
BATTITO D'ALI

Sulla 300 SLR le portiere si aprono dal basso verso l'alto. L'accesso ai sedili è molto impegnativo e richiede una certa elasticità nei movimenti. A fianco si nota cosa si nasconde dietro lo sportello laterale destro, fissato con due piccoli magneti.



POLSO FERMO

Il grosso volante a quattro razze imita alla perfezione la corona in legno originale. La tappezzeria rossa contrasta a meraviglia con il colore alluminio della carrozzeria. CMC ha dedicato grande attenzione alla meccanica, rifinita e particolarmente dettagliata.



ed un braccio metallico ripiegabile. Sui cristalli laterali i deflettori sono mobili ma vanno trattati con delicatezza ed attenzione. Gli interni lasciano a bocca aperta: si fondono tessuto e similpelle in un tripudio di colori ed..odori! Sì, sembra quasi di annusare la fragranza del prezioso rivestimento. Tutto è al suo posto e ben in ordine: volante, strumentazione, la pedaliera disassata, specchietto, leva del cambio con selettore, spot di lettura e cappelliera in feltro con rivetti metallici, unitamente alle serrature sui pannelli orizzontali. I profili dei cristalli sono metallizzati ed inseriti su una guida nera che simula alla perfezione la guarnizione in gomma. I due tergicristallo sono in metallo, ognuno è composto di cinque pezzi pazientemente assemblati. Anche la griglia alla base del parabrezza ha listelli metallici e doppia rivettatura riportata. Il cofano anteriore si solleva quasi al rallentatore, certi che la sorpresa che si svelerà ai nostri occhi sarà di quelle difficili da dimenticare. Il sontuoso otto cilindri in linea è lì, in un tripudio di dettagli ammirevoli. Plastica di ottima qualità e metallo si fondono a meraviglia: cablaggi, fascette, tubi e tiranti, tutto è perfettamente inserito nel grande vano. Più che le parole, basta lo sguardo. La scocca è dipinta

SCARPE DI LUSSO

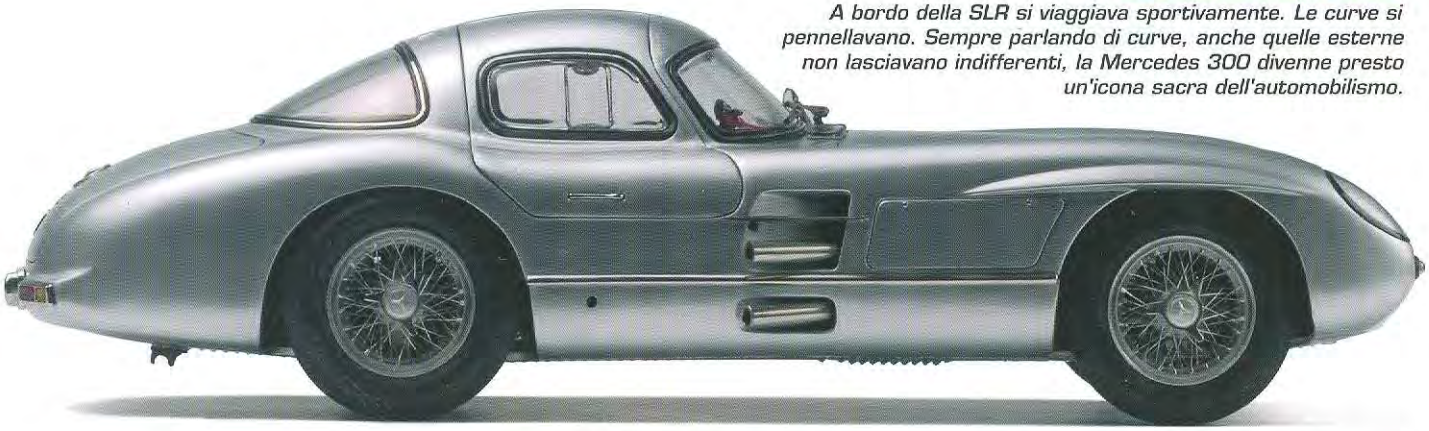
I cerchi, su un modello di queste caratteristiche, sono essenziali, soprattutto se a raggi. Quelli montati sulla Mercedes di CMC non deludono, anzi, esaltano il collezionista. Agendo sul gallettone, è possibile sfilarli dal mozzo ed ammirare i bracci delle sospensioni.

Nata per correre

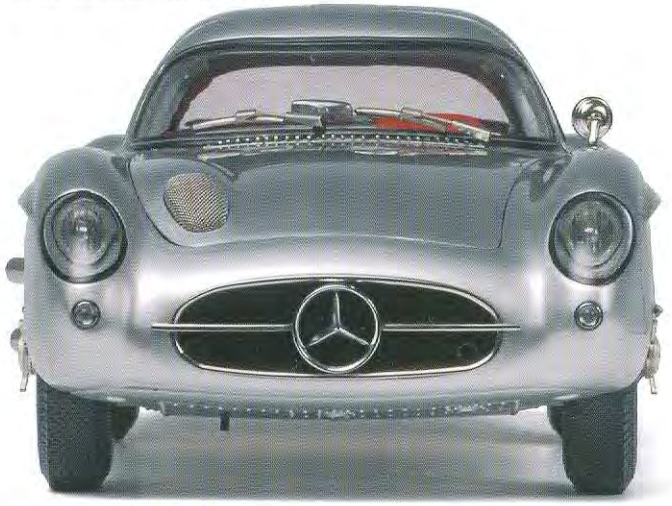
Come già accennato, furono 9 gli chassis W196 costruiti nelle officine Mercedes, tutti denominati W196S seguiti dalla classica numerazione. La 7 e la 8 erano i due Coupé ma solo la prima fu usata da Uhlenhaut per un utilizzo stradale mentre la seconda fu realizzata nel maggio 1955 in vista della Carrera Panamericana. I telai 9 e 10 sono entrati nella leggenda e nel mistero. La prima sembra possa essere lo chassis alleggerito utilizzato per ricostruire la W196S-5 dopo l'incidente di Kling alla Mille Miglia mentre la 10 era probabilmente lo spider realizzato alla fine del 1955 e successivamente modificato nel cofano e nei freni anteriori ma mai usato in corsa. Cuore della SLR era un motore ad otto cilindri in linea da 2982 cc. Distribuzione delle valvole desmodromica, potenza di 300 CV a 7.600 giri/minuto. Velocità massima molto vicina ai 300 km/h. La carrozzeria fu disegnata da Karl Wilfert; entrambe le Coupé sono oggi nel museo della Casa di Stoccarda.

CURVE MOZZAFIATO

A bordo della SLR si viaggiava sportivamente. Le curve si pennellavano. Sempre parlando di curve, anche quelle esterne non lasciavano indifferenti, la Mercedes 300 divenne presto un'icona sacra dell'automobilismo.



splendidamente e su essa sono inseriti numerosi dettagli: specchietto, modanature, maniglie, monogrammi e mascherina sono in metallo cromato, la griglia che regola l'alimentazione è in retina sagomata, ineccepibili i gruppi ottici e spettacolari i cerchi a raggi. Questi ultimi sono sfilabili, agendo sui galletti centrali che si svitano agevolmente. Non manca la valvola di gonfiaggio e la stampigliatura applicata ai lati delle gomme con le specifiche tecniche. Le sospensioni sono funzionanti secondo il cinematismo originale. Difetti? Di cosa parliamo? Forse solo la trama del radiatore anteriore, visibile attraverso la grande presa d'aria, sembra poco profonda ma una critica dobbiamo pur trovarla. In ogni caso, ci fermiamo qui, la 300 SLR è un gioiello in miniatura imperdibile per i cultori delle belle cose.



CONTROLLO BAGAGLI

Aprendo il cofano posteriore, si nota la presenza di due ruote di scorta, dato che le anteriori avevano un diametro diverso rispetto le posteriori. Agendo con una chiave esagonale in dotazione, è possibile toglierle dal loro alloggiamento, svelando le pompe di servizio ed il serbatoio principale.

DETTAGLI DA CORSA

La griglia sul cofano anteriore consentiva l'ingresso forzato all'aria di alimentazione. Le pinne orizzontali sono direttamente derivate dalle vetture da competizione. Il foro circolare è presente solo sulla vettura restaurata di recente ed è l'elemento che la distingue rispetto l'originale.

IL LIBRETTO

Modello	MB 300 SLR Coupé
Scala	1:18
Produttore	CMC
Distributore	Sticktoy
Prezzo	228,00 Euro
Materiale	Zama
Parti apribili	7

Cosa ci è piaciuto...

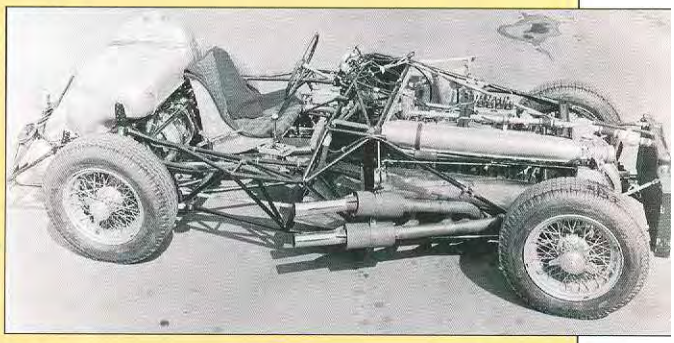
Linee ineccepibili, verniciatura, ricchezza di dettagli, cerchi, interni, parti apribili.

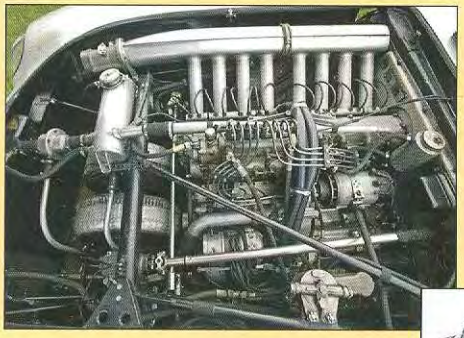
... e cosa no!

Trama del radiatore anteriore, con griglia priva di una definizione più marcata.

SUPER CAR ATTUALE

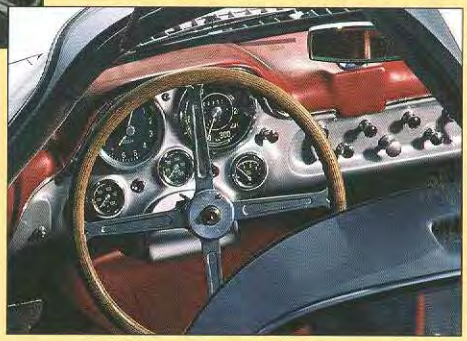
Le immagini a corredo della pagina, ad eccezione di quella che ritrae lo chassis, sono tutte relative alla 300 SLR oggi conservata nel Museo di Stoccarda, frutto di un paziente e rigoroso restauro. Il motore ad otto cilindri in linea aveva caratteristiche agonistiche, derivato com'era da un propulsore montato su vetture da corsa.





BELLA E IMPOSSIBILE

Due sole 300 SLR, fortunatamente non sono andate distrutte ma appartengono al Museo Mercedes. Una vettura di questo tipo non ha praticamente valore ed è considerata alla stregua di un capolavoro d'arte automobilistica.



Il Coupé di Uhlenhaut

Dei nove chassis W196 costruiti, uno andò distrutto nel 1955 a Le Mans. Tra gli otto restanti, il direttore di Mercedes Motorsport Rudolf Uhlenhaut ne scelse due per realizzare una Coupé ibrida che stesse a metà strada tra la SL e la SLR, in prospettiva di un uso agonistico per l'anno seguente. La tragedia della 24 Ore fermò ogni attività agonistica della casa tedesca ed il progetto fu quindi abbandonato ma Uhlenhaut tenne per sé una di queste vetture, usandola spesso su strada. Si narra che, in ritardo per un appuntamento di lavoro, percorse la distanza tra Monaco di Baviera e Stoccarda in circa un'ora. Questa vettura fu provata dalla rivista americana Motor Trend e da due giornalisti inglesi che lavoravano per Automobile Revue. Appuntamento alle 4 di mattina presso una sezione chiusa dell'autostrada fuori Monaco. Uno dei partecipanti al test scrisse: "Stiamo guidando una vettura che impiega giusto un secondo per uscire dal traffico e che raggiunge subito le 120 miglia orarie in autostrada, percorse come un'andatura da passeggio, trattando le leggi della forza centrifuga con apparente disprezzo". Al termine della prova l'unico rammarico fu che nessuno sarebbe stato in grado di acquistare questa vettura eccezionale e che nessun guidatore normale l'avrebbe mai comperata...