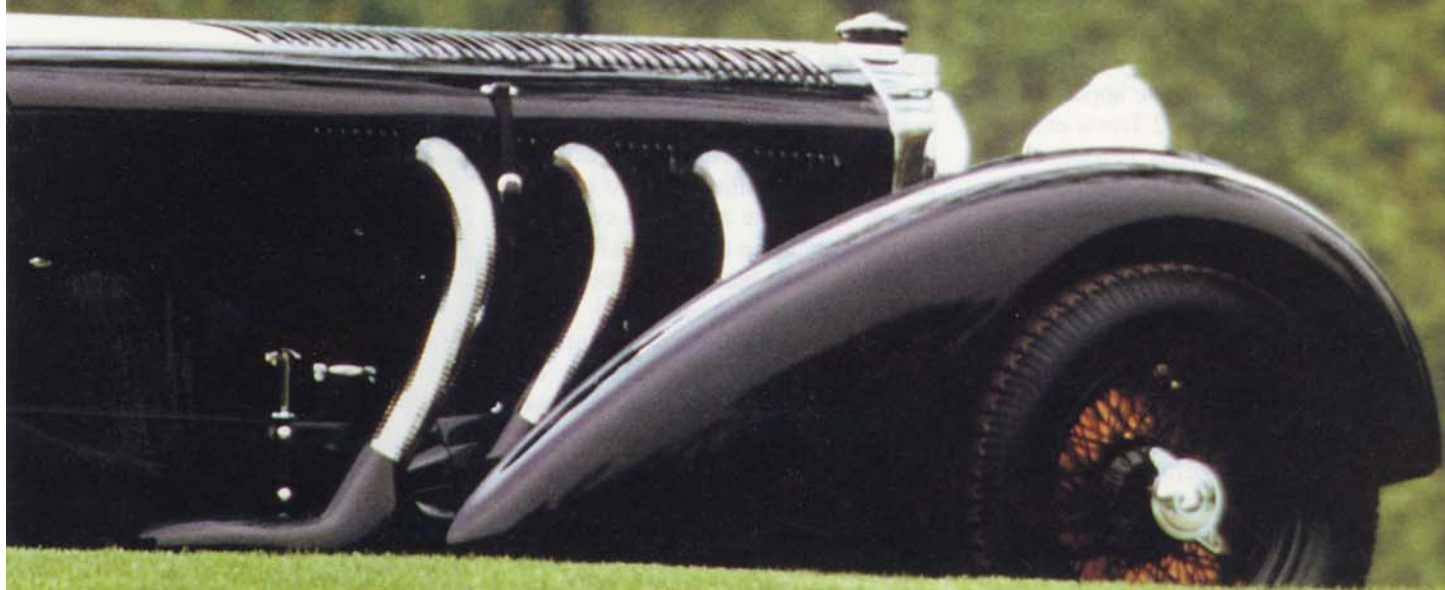




Una regina per il conte

TOP CAR

Classiccar



C'era una volta... Quante favole della nostra infanzia cominciavano così. La storia di questa Mercedes potrebbe essere una favola: non c'è un principe ma c'è un conte, non c'è un cattivo ma ci sono mille peripezie e, cosa più importante, c'è una regina e un lieto fine. Partiamo dall'inizio.

Nell'estate del 1930, negli stabilimenti Daimler-Benz di Stoccarda, viene completato il telaio no. 36038 riferito ad un modello della serie W-05 SSK equipaggiato con un motore tipo M-06 con specifiche 27/180/250 che indicano rispettivamente potenza fiscale, potenza senza compressore e con il compressore inserito. La cilindrata di questo sei cilindri in linea è di 7 litri. Progettista di questa meccanica è un certo Ferdinand Porsche, che creandola aveva come fine ultimo una sola cosa: la velocità.

Il telaio, stranamente con la guida a sinistra in un'epoca in cui la guida a destra veniva preferita dai piloti, viene spedito, alla ricerca di un acquirente, al rivenditore Mercedes di Tokyo dove resterà invenduto per più di un anno. Verso la fine del '31 il telaio, ancora spoglio, viene rispedito a Stoccarda dove viene risistemato, ripulito e inviato al rivenditore Mercedes di Milano. Qui capitava spesso il Conte Carlo Felice Trossi, ventiquattrenne, benestante e appassionato di automobili. Nel '32 Trossi era presidente della Scuderia Ferrari, che a quell'epoca gestiva le Alfa Romeo ufficiali negli impegni sportivi e ne curava la commercializzazione in Emilia ed in Romagna.

Trossi corse anche per la scuderia dimostrando di avere talento, tanto da concludere secondo assoluto la sua prima gara, la Mille Miglia del 1932, corsa in coppia con Antonio Brivio. Resta da capire perché Trossi, sicuramente ben introdotto all'Alfa, al momento di ingrandire il suo parco macchine scartò la possibilità di viaggiare su un'Alfa 2.3 ad 8 cilindri ma optò per una Mercedes.

Comunque sia andata, nell'autunno del '32 il nostro telaio trova finalmente un padrone. Ogni telaio, soprattutto se equipaggiato con una meccanica di tutto rispetto, ha però bisogno di un buon carrozziere. Il design della vettura è opera del conte

Trossi stesso che, certamente influenzato dalle forme di due aerei da combattimento (il Curtiss P-6E ed il Boeing P-26), decise di trasportarne alcuni concetti stilistici sulla sua nuova auto. Il carrozziere che tramutò in realtà il sogno di Trossi è rimasto per anni sconosciuto. I sospetti ricadevano su alcuni grandi nomi italiani, ma i temi stilistici erano troppo diversi dal solito per essere riconducibili a qualcuno in particolare, forse il solo Zagato aveva fatto qualcosa di simile. Un'altra ipotesi, tra l'altro per

Bella, con forme da brivido, nell'autunno del 1932 prendeva vita dalla matita del suo stesso acquirente, il conte Carlo Felice Trossi, una delle vetture più affascinanti del suo tempo. La SSK "Conte Trossi", dopo numerose vicissitudini, fa ora parte della collezione Ralph Lauren.

DI MASSIMO DELBO'

anni la più accreditata, era quella che Trossi, amante dei costumi inglesi avesse affidato la realizzazione dell'opera allo semisconosciuto carrozziere inglese Willie White, o magari a Park Ward, che aveva già costruito vetture slanciate e con ottime finiture.

Tanti nomi, ma nessuna certezza. Il mistero è stato svelato nel 1984, quando Ricardo Polledo, direttore dell'Automobile Club Argentino, ed un tempo proprietario della vettura, svelò che il misterioso carrozziere altri non era che Jacques Saoutchik, di origine ucraina ma residente a Parigi. Questi era un artista del metallo, ed oltre ad avere lavorato sui telai delle marche più prestigiose dell'epoca aveva creato molti modelli basati su meccanica Mercedes.

La linea di questa SSK è mozzafiato, i suoi parafanghi avvolgenti e la sua coda così slanciata sono anni avanti rispetto agli standard dell'epoca e il confronto tra una "normale" SSK e questo esemplare, lo dimostra.

La carrozzeria, tutta in alluminio, poggia su di un telaio in quercia e la lavorazione dimostra una attenzione ai particolari quasi maniacale. Il livello della finitura, sia nella lavorazione dell'alluminio sia nell'allestimento dell'abitacolo, completamente rivestito in pelle, è ai massimi livelli e, sicuramente rispecchia una delle più alte espressioni artigianali dell'epoca.

La vita di questa regina è stata sempre piuttosto avventurosa e tormentata. Solo fra il 1933 ed il 1949 il Conte stesso la vendette e la riacquistò ben 3 volte e alla sua morte, avvenuta nel maggio del '49, gli eredi, dopo una breve trattativa, vendettero la vettura, accompagnata da un ingente mole di pezzi di ricambio, all'allora corridore Ricardo Polledo. Questi tentò in tutti i modi di ottenere dal governo Peron l'autorizzazione, assolutamente necessaria, ad importare l'autovettura in Argentina, ma ogni suo tentativo risultò vano e, quindi, si trovò costretto a rivendere l'auto.

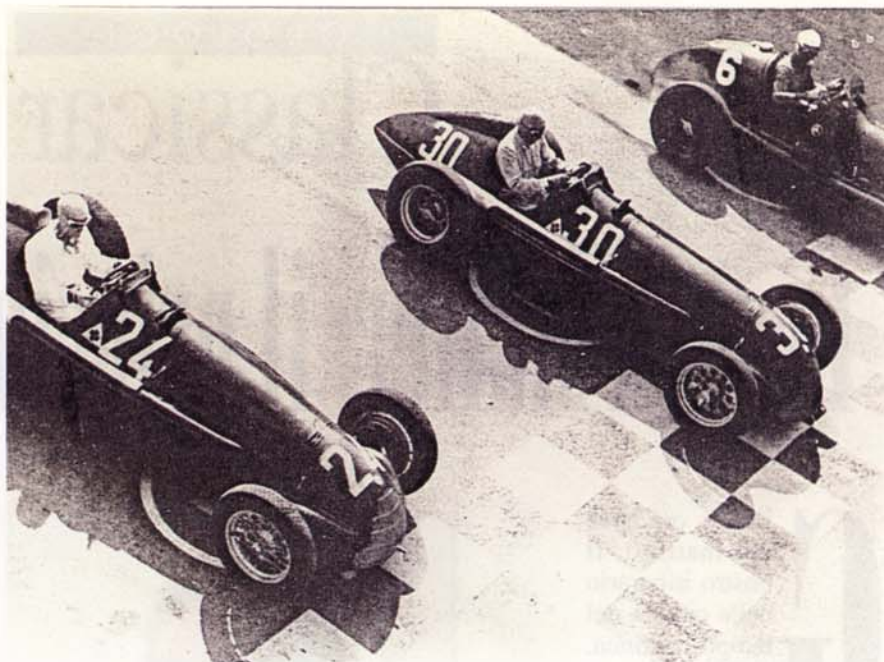
Trovare all'epoca in Europa un acquirente per una vettura di questo tipo era praticamente impossibile, così Polledo trasferì tutto, ricambi ed automobile, dal castello di Gaglianico, residenza della famiglia Trossi, a New York, presso il rivenditore di auto "esotiche" Charles Stich che nel



1952 la vendette. Dal '52 l'SSK inizia una girandola di proprietari che passando attraverso gli americani Carter Schaub e Ray Jones, e dall'inglese Sir Anthony Bamford, la riporta nei primi anni ottanta in California presso il collezionista Tom Perkins che, nell'88 la rivende all'attuale proprietario Ralph Lauren, stilista di fama mondiale.

Le condizioni della vettura sono accettabili: già restaurata da Sir Bamford è in grado di comparire su alcune riviste e di marciare regolarmente; Sicuramente, però, non è al livello che la storia e la classe della vettura meriterebbero. Nel '92, Lauren decide di intraprendere un restauro radicale che riporti la SSK agli antichi splendori e che ne rispetti l'originalità. Affida la realizzazione di questa impresa, che durerà ben 18 mesi, al restauratore americano Paul Russell.

Nell'officina di Russell la vettura viene completamente smontata, ogni parte meccanica viene revisionata, ogni pezzo viene sverniciato, trattato e riverniciato. Gli interni abbandonano la pelle rossa posticcia per tornare all'antico colore nero, lo stesso avviene per i raggi delle ruote. Il cruscotto in acciaio ribattuto viene solo rilucidato, gli strumenti, ancora perfetti, non vengono toccati. A livello moto-



Sopra, una foto di repertorio del G.P. di Milano del 1947 dove il Conte Carlo Felice Trossi, su Alfetta 158 numero 30 affianca Sanesi col numero 24. Nella foto sotto, altri particolari della SSK disegnata dallo stesso Trossi e carrozzata dall'ucraino naturalizzato parigino Jacques Saoutchik. Numero di telaio 36038, della serie W-05 SSK, equipaggiata con un motore tipo M-06 con specifiche 27/180/250, monta un sei cilindri in linea di 7 litri che ancora oggi le permettono prestazioni di tutto rilievo.

ristico, il rapporto di compressione, originariamente di 6.2:1 viene innalzato a 7.0:1. Originariamente, grazie al capo ingegnere della Mercedes dell'epoca Hans Nibel, era stato montato un compressore "Elephant" da 12 psi che equipaggiava le SSKL ufficiali, ma al momento del restauro sulla vettura si trovava un compressore normale che è stato sostituito con il modello originale. Durante il restauro si sono curati anche i minimi particolari; stringe il cuore rivedere la targa originale (Roma 33253) riprendere il suo posto sulla parte sinistra della coda.

Un'auto speciale, un restauro impeccabile e subito la nostra SSK riceve un premio che dice tutto: Best of Show al concorso d'eleganza di Pebble Beach.

Ora la macchina è come nuova, il capo meccanico di Russell, Jack Daly, assicura che, a guidarla come si deve, i 200 Km/h sono raggiungibili e l'accelerazione è in grado di tenere testa a tante gran turismo attuali, riuscendo a fare 0-100 Km/h in 8,5" che, per un'auto di 2 tonnellate e 67 anni di età, è un dato più che eccezionale. "In caso di guasto - dice Daly - non bisogna preoccuparsi, l'ho smontata una volta e posso benissimo rifarlo". Giusto, anche perché sul libretto d'uso, alla voce manutenzione ordinaria c'è una nota, questa abbastanza preoccupante, che dice: "Ad intervalli regolari di 18.000 Km smontare completamente la vettura ...".

