

GIANLUCA SPOSITO

MERCEDES
AUTO, STAR E STORIE

intra



Collana Visio



Serie Duetti – Auto, star e storie



Edizioni Intra®
www.intraedizioni.it
info@intra.pro

Tutti i diritti riservati.
Copyright © 2026 Intra S.r.l.s. – Pesaro, Marche, Italia

ISBN 979-12-5991-861-1

Indice

INDICE	3
INTRODUZIONE	4
MERCEDES-BENZ 300 SL "GULLWING" (1954)	6
MERCEDES-BENZ 190 SL (1955)	20
MERCEDES-BENZ 230 SL "PAGODA" (1963)	28
MERCEDES-BENZ 600 (1963)	36
MERCEDES-BENZ 450 SL (1971)	73
MERCEDES-BENZ S-CLASS (1972)	91
MERCEDES-BENZ 300 TD (1978)	104
NOTA LEGALE	107

Introduzione

Questo volume non è una storia completa della Mercedes-Benz, né un repertorio sistematico delle vetture appartenute a celebrità. Non ambisce all'esaustività, né alla catalogazione totale dei casi documentati. È, piuttosto, un saggio divulgativo: una selezione ragionata di storie in cui le automobili della casa di Stoccarda cessano di essere semplici oggetti tecnici per diventare elementi attivi nella costruzione dell'immaginario del Novecento e dei primi anni Duemila.

Le scelte editoriali che hanno guidato la realizzazione del volume sono state, fin dall'inizio, selettive. Non tutte le Mercedes "famoso" sono presenti, così come non tutte le celebrità legate al marchio sono state considerate rilevanti. Il criterio adottato è stato un altro: privilegiare gli esemplari che non siano stati soltanto posseduti, ma realmente utilizzati, attraversati, vissuti nel tempo.

In queste pagine trovano spazio automobili guidate nella quotidianità, impiegate per lavoro, utilizzate nei momenti di passaggio di una carriera o inserite in contesti pubblici e privati ben definiti. Vetture che hanno accompagnato traiettorie artistiche, politiche, imprenditoriali, talvolta rafforzandole, talvolta contraddicendole, talvolta semplicemente affiancandole con una presenza discreta ma costante. Non oggetti immobili in collezioni statiche, ma presenze concrete, inserite in un contesto storico, culturale e personale preciso.

Per questo motivo il lettore non troverà qui molte delle Mercedes più recenti acquistate da figure contemporanee. Non è una lacuna, ma una scelta consapevole. Le automobili considerate appartengono prevalentemente a un arco temporale che va dal secondo dopoguerra ai primi anni Duemila. È in questo periodo che Mercedes-Benz costruisce e consolida il proprio linguaggio: un linguaggio fondato su continuità progettuale, evoluzione tecnica e capacità di adattarsi a contesti profondamente diversi senza perdere identità.

A differenza di altri marchi, Mercedes-Benz non si definisce per rotture improvvise o per gesti radicali, ma per una progressione costante. Dalla 300 SL alla 190 SL, dalla Pagoda alla 600, fino alle S-Class e alle grandi berline e coupé degli anni settanta e ottanta, ogni modello rappresenta un'evoluzione che non cancella ciò che precede, ma lo rielabora. Questa continuità si riflette anche nel rapporto tra automobile e proprietario. Quando una Mercedes entra nella vita di una celebrità, raramente lo fa in modo spettacolare: più spesso si integra, accompagna, si rende funzionale. L'automobile diventa un'estensione dell'identità, ma in una forma diversa rispetto ad altri marchi: meno esibita, più strutturale.

In alcuni casi rafforza un'immagine pubblica — come accade per le grandi berline di rappresentanza — in altri ne svela aspetti inattesi, soprattutto quando si tratta di modelli più personali o meno appariscenti. In altri ancora accompagna semplicemente la vita quotidiana, per poi riemergere, a distanza di anni, come oggetto carico di significato.

La struttura del volume riflette questa impostazione. Ogni capitolo è dedicato a un modello specifico, ma il centro del racconto è sempre l'esemplare: la singola vettura, identificabile e documentata, legata a una persona. Il modello fornisce il contesto tecnico e storico; l'esemplare restituisce la dimensione narrativa, fatta di utilizzo, trasformazioni, passaggi di proprietà, restauri, abbandoni e riscoperte.

Il percorso attraversa alcune delle Mercedes-Benz più significative — dalla 300 SL “Gullwing” alla 190 SL, dalla 230 SL “Pagoda” alla 600, dalla serie R107 alle S-Class, fino alle grandi station wagon della fine degli anni settanta — mettendo in relazione ciascun modello con figure appartenenti al mondo del cinema, della musica, della politica, dello sport e dell'impresa. Non si tratta di una storia della Mercedes-Benz, né di una storia delle celebrità, ma di uno spazio di intersezione tra le due.

Il risultato è una galleria di esemplari e di vicende accompagnata da un apparato iconografico che documenta il rapporto tra automobile e proprietario: immagini d'epoca, fotografie di repertorio, testimonianze visive che contribuiscono a restituire autenticità e contesto.

Non è, dunque, un libro sulle Mercedes in senso stretto. È un libro sulle relazioni: tra ingegneria e biografia, tra oggetti e persone, tra uso reale e costruzione dell'immagine. In alcuni casi la Mercedes amplifica la figura di chi la guida; in altri ne rivela contraddizioni; in altri ancora diventa parte di una quotidianità che solo il tempo trasforma in racconto.

Ciò che accomuna tutte le storie raccolte in questo volume è proprio questa tensione. La Mercedes-Benz non nasce per stupire, ma per funzionare. Eppure, proprio nella sua apparente misura, finisce per raccontare più di molte altre automobili: non l'eccesso, ma l'equilibrio; non la rottura, ma la continuità; non l'immagine immediata, ma la costruzione progressiva di un'identità.

Per questo il lettore non troverà qui una semplice sequenza di modelli, ma una serie di narrazioni intrecciate. Ogni capitolo può essere letto autonomamente, ma l'insieme costruisce un percorso più ampio: quello di un marchio che ha trasformato la tecnica in linguaggio e l'automobile in una forma discreta, ma duratura, di espressione culturale.

Ed è proprio in questo spazio — tra ingegneria, esperienza e memoria — che le Mercedes continuano ancora oggi a vivere.

Mercedes-Benz 300 SL “Gullwing” (1954)

La Mercedes-Benz 300 SL, presentata nel 1954, è una delle automobili più rivoluzionarie mai costruite e rappresenta il punto d'incontro tra ingegneria automobilistica avanzata, design iconico e cultura internazionale del dopoguerra. Il modello nacque come evoluzione stradale della Mercedes-Benz W194, la vettura da competizione con cui la casa di Stoccarda aveva dominato le principali gare endurance dei primi anni cinquanta, tra cui la Carrera Panamericana, la 24 Ore di Le Mans e la Mille Miglia. La sigla SL, abbreviazione di Sport Leicht (“sportiva leggera”), sintetizzava perfettamente l'obiettivo del progetto: realizzare un'automobile estremamente performante ma al tempo stesso utilizzabile su strada, capace di trasferire nella produzione di serie soluzioni tecniche derivate dalle corse. Il modello venne presentato al Salone di New York del 1954, insieme alla 190 SL, e anche in questo caso fu decisivo il ruolo dell'importatore americano Max Hoffman, che intuì l'enorme potenziale commerciale di una vettura sportiva europea di altissimo livello destinata al mercato statunitense.

Dal punto di vista ingegneristico la 300 SL rappresentò una vera rivoluzione. Il motore M198, un sei cilindri in linea da 2996 cm³, fu il primo propulsore a quattro tempi di serie a adottare un sistema di iniezione diretta meccanica Bosch, tecnologia derivata dall'aviazione militare tedesca e sviluppata originariamente per i caccia Messerschmitt. Questo sistema eliminava i problemi di alimentazione dei carburatori nelle curve ad alta velocità e consentiva di aumentare la potenza di circa il 25%, portandola a 215 cavalli, una cifra straordinaria per l'epoca. Per poter inserire il motore sotto il cofano estremamente basso della vettura, i tecnici Mercedes decisero di inclinarlo di 45 gradi verso sinistra, soluzione che contribuiva anche ad abbassare il baricentro e migliorare la stabilità.

Ancora più innovativa era la struttura portante: la 300 SL utilizzava un telaio tubolare a traliccio, composto da sottili tubi d'acciaio saldati a formare una complessa rete di triangoli. Questa architettura garantiva una rigidità eccezionale con un peso di circa 80 kg, ma presentava un inconveniente strutturale importante: i tubi laterali passavano molto in alto lungo le fiancate, impedendo l'adozione di portiere tradizionali. Per risolvere il problema vennero introdotte le celebri portiere ad apertura verticale, che diedero alla vettura il soprannome di “Gullwing” (ali di gabbiano) e che divennero uno degli elementi più riconoscibili nella storia dell'automobile.

Grazie alla combinazione di telaio ultraleggero, iniezione diretta e aerodinamica raffinata, la 300 SL poteva superare i 250 km/h, diventando una delle automobili di serie più veloci del mondo negli anni cinquanta.

Nel 1957 la coupé Gullwing venne affiancata dalla 300 SL Roadster, una versione aperta progettata per migliorare la fruibilità della vettura. In questa variante Mercedes modificò il telaio abbassando i tralicci laterali, permettendo l'adozione di portiere tradizionali, e introdusse importanti miglioramenti tecnici, tra cui un nuovo retrotreno a ponte oscillante con perno ribassato, che riduceva il comportamento sovrasterzante della coupé, e, nelle ultime versioni, freni a disco anteriori. Tra il 1954 e il 1963 furono prodotti 3.258 esemplari complessivi, di cui 1.400 Gullwing e 1.858 Roadster, un numero relativamente limitato che contribuì a trasformare la vettura in una delle più ambite del collezionismo automobilistico.

Tra i proprietari più celebri della Mercedes-Benz 300 SL Gullwing figura **Clark Gable**, uno dei volti più iconici dell'età d'oro di Hollywood. L'attore acquistò nel 1955 un esemplare nuovo, telaio n. 5500323, presso Mercedes-Benz of Hollywood, punto di riferimento per la diffusione del modello negli Stati Uniti sotto l'impulso dell'importatore Max Hoffman. Il prezzo di listino era di 7.500 dollari FOB New York, in linea con il posizionamento elitario della vettura. L'auto, rifinita nella classica combinazione argento metallizzato con interni in pelle rossa, presentava alcune personalizzazioni significative volute direttamente da Gable. Tra queste spiccano le ruote Rudge a fissaggio centrale, di chiara derivazione sportiva, e il volante in legno e metallo firmato Nardi, in sostituzione di quello standard. L'esemplare era inoltre dotato di un set di valigie su misura, soluzione particolarmente utile considerando la limitata capacità del vano anteriore, occupato in gran parte dalla ruota di scorta e dal serbatoio di grande capacità. A differenza di molti altri collezionisti dell'epoca, Gable utilizzava regolarmente la vettura, apprezzandone le prestazioni sulle strade californiane. La 300 SL rappresentava infatti uno dei vertici tecnologici dell'automobilismo degli anni cinquanta, capace di superare i 200 km/h con un livello di stabilità e sicurezza allora raro tra le vetture di serie.

Dopo la morte dell'attore nel 1960, la vettura passò al suo pubblicitario Harry Haeigen, per poi essere ceduta negli anni successivi ad altri proprietari. Alla fine degli anni ottanta fu sottoposta a un importante restauro da parte di Paul Russell, specialista riconosciuto del modello. L'auto è riemessa sul mercato collezionistico nel 2013, quando è stata proposta in asta da Barrett-Jackson nell'ambito della "Salon Collection", riservata agli esemplari di maggiore rilevanza storica. La vettura venne aggiudicata per 2.035.000 dollari, uno dei risultati di punta della Salon Collection di quell'anno.

MERCEDES



I hereby authorize the above repair work to be done along with necessary materials. You and your employees may operate above vehicle for purposes of testing, inspection or delivery at my risk. An express mechanic, even if he acknowledges an above vehicle to secure the amount of repairs thereto. You will not be held responsible for loss or damage to vehicle or articles in vehicle in case of fire, theft, accident or any other cause beyond your control.

SIGNED: *Blaine Stubble* INTERMEDIATE

TERMS: CASH UNLESS ARRANGEMENTS MADE

GALS. GAS @	<input type="checkbox"/>	CASH
QTS. OIL @	<input type="checkbox"/>	CHARGE
BS. GREASE @	<input type="checkbox"/>	INTERMEDIATE
QTS. TRANS. OIL	<input type="checkbox"/>	CASH
QTS. OIL & GREASE	<input type="checkbox"/>	CASH



La Mercedes-Benz 300 SL Gullwing di Clark Gable nel 2013 – Fonte: Barrett-Jackson

Un'altra figura iconica legata alla storia della Mercedes-Benz 300 SL è **Sophia Loren**. Le fonti più attendibili concordano nel ricondurre a lei una coupé ad ali di gabbiano ricevuta nel 1955 da Carlo Ponti, allora suo compagno e poi marito, come dono nei suoi anni di piena ascesa internazionale. La vettura, registrata a Roma e successivamente intestata alla società cinematografica Artisti Tecnici Associati (ATA), legata a Ponti, fu realmente utilizzata nell'ambiente mondano e cinematografico del tempo. Dopo essere rimasta per poco più di un anno nella disponibilità di ATA, la vettura passò nel dicembre 1956 ad altro proprietario di Roma. In seguito transitò attraverso altri ancora, sempre in Italia, poi negli Stati Uniti e infine in Svezia, prima di rientrare in Europa. Negli ultimi anni questa Gullwing è tornata al centro dell'attenzione internazionale. Nel 2021 è stato annunciato il suo recupero da parte di HK-Engineering, che ha poi avviato un restauro attento alla conservazione delle caratteristiche originarie.



Sophia Loren e la Mercedes-Benz 300 SL Gullwing nel 1955

La Mercedes-Benz 300 SL ha conosciuto nel tempo una rivalutazione straordinaria. Se negli anni cinquanta rappresentava una delle vetture più costose e prestigiose disponibili sul mercato, oggi è considerata una delle icone assolute dell'automobilismo mondiale. Gli esemplari con carrozzeria in alluminio — solo 29 costruiti per alleggerire ulteriormente la vettura — raggiungono quotazioni che superano 5-7 milioni di euro, mentre le Gullwing con pedigree storico o cinematografico sono tra le automobili più ricercate nelle aste internazionali.

Tra le Mercedes 300 SL “ali di gabbiano” più note del dopoguerra figura poi un esemplare del 1954 legato ai primi anni hollywoodiani di **Paul Newman**. Si tratta di una coupé prodotta nel primo anno di costruzione del modello, quindi all'interno del lotto iniziale che traduceva su strada l'esperienza maturata da Mercedes con le 300 SL da competizione. La vettura venne consegnata nuova in California a un cliente privato della zona di Watsonville, che la utilizzò per alcuni anni prima di rivenderla sullo stesso mercato.

Fu proprio da questo primo proprietario che, nel 1957, Newman acquistò la sua 300 SL usata. In una fase in cui la sua carriera stava decollando e la vita ruotava attorno agli studios di Hollywood, la Mercedes assunse subito il ruolo di automobile personale, utilizzata regolarmente sulle strade di Los Angeles. Per un attore che avrebbe poi legato il proprio nome alle corse e ai marchi sportivi europei, la Gullwing rappresentò una sorta di prologo: un'auto tecnicamente all'avanguardia, ma abbastanza robusta da sopportare l'uso quotidiano, capace di coniugare immagine da star e autentico piacere di guida.

Newman vendette l'auto all'inizio degli anni sessanta, in concomitanza con il trasferimento stabile sulla East Coast insieme a Joanne Woodward. Da quel momento la 300 SL rimase a lungo in California, passando di mano tra diversi appassionati, prima di essere esportata in Europa a metà anni ottanta, quando il valore collezionistico delle Gullwing iniziò a crescere in modo significativo. Negli anni successivi la vettura entrò nel circuito dei musei e delle collezioni private, fino a trovare una collocazione di lungo periodo all'Hellenic Motor Museum di Atene. In tempi più recenti l'auto è stata sottoposta a un restauro integrale da parte di specialisti del modello, volto a riportare carrozzeria, abitacolo e meccanica alle specifiche originali di fabbrica. Una volta completato il restauro, la 300 SL è stata proposta sul mercato europeo da un importante commerciante parigino e venduta a un collezionista privato, senza che il prezzo finale sia stato reso pubblico; considerata la combinazione tra precocità di produzione, qualità dell'intervento e provenienza celebre, le stime di settore collocano l'auto nella fascia alta del mercato Gullwing, con valutazioni potenziali nell'ordine di diversi milioni di euro. Oggi la 300 SL appartenuta a Newman è considerata uno degli esemplari di riferimento quando si parla di legame tra la coupé di Stoccarda e il mondo del cinema, insieme alle vetture possedute da Clark Gable e da altri protagonisti della Hollywood classica.

MERCEDES



La 300 SL appartenuta a Newman, oggi – Fonte: Classic Driver