

Mercedes-Benz 280 SL 1969 - di padre in figlio, ma...

BERNARD ASCHWANDEN, imprenditore e vice presidente della Sezione Ticino SMVC, da pensionato è incredibilmente occupato nei suoi molteplici interessi sociali, culturali e sportivi. Tra questi le vetture d'epoca, di cui possiede due esemplari: una Mercedes 250 C del 1969 e una Pagoda 280 SL, pure del '69, che sarà oggetto di questa intervista.

"Già da bambino avevo una passione per le automobili: in età scolastica tenevo a mente marche e modelli, i numeri di targa e le persone al volante da me conosciute. Da ragazzo visitavo i concessionari per procurarmi prospetti e documentazione; poi ho iniziato a collezionare modellini 1:43, ma ben presto mi resi conto che non avevo spazio a sufficienza, per cui puntai sulla raccolta di modellini Rolls Royce, collezione che tengo tuttora. La passione per le Oldtimer è venuta un po' per caso: un amico con conoscenze del ramo mi convinse a comprare una vettura che poi avremmo sistemato; dapprima scettico, acquistai infine la vettura per una vera inezia. Visto lo stato, un carrozziere mi disse: 'E' TUTTA ARRUGGINITA, NON VALE LA PENA'. Così tornai con l'amico a cercarne un'altra, identica alla prima, che con grande impegno fu sistemata negli anni '90. Ebbi così la mia prima Oldtimer, una candida Mercedes 250 C che guido tuttora."



"In questa pagina si vede la seconda vettura, che mio padre acquistò negli anni '70 e utilizzò fino al 2010. Poi chiese se io la volessi tenere: due erano troppe, e allora fu venduta. L'acquirente non la usava mai, così l'auto deperì in un garage durante 7 anni. Dopo averla vista in quello stato, gli chiesi se fosse disposto a cederla, e acconsentì: 'LA RIVENDO A LEI, PERCHÉ ERA QUELLA DI SUO PADRE'. Ed è così che ho intrapreso il secondo restauro, anche impegnativo, oggi in dirittura d'arrivo."



Storia & Tecnica

Il progetto W113, per il quale si scelse di utilizzare il pianale modificato della 220 SE, nacque nel 1961 per sostituire l'ormai vetusta 190 SL. Nel 1963 la *Pagoda* (soprannome riferito alla forma concava del tetto) venne presentata al Salone di Ginevra. Lo stile originale dalla bella linea tesa e filante è del designer Paul Bracq con la sua equipe, sotto la supervisione di Frederick Geiger, che già aveva firmato modelli come la 300 SL *Ali di Gabbiano*. L'obiettivo era di affermarsi sul mercato americano e competere con vetture convertibili come la *Corvette*, in seguito la *Mustang* o la *Camaro*. Modelli analoghi in Europa erano ben pochi: tra questi ricordiamo l'*Alfa Romeo 2600 Spider* e marginalmente la *Lancia Flaminia GT*.

La meccanica della *Pagoda* restò sostanzialmente invariata nel periodo di produzione 1963 - 71 eccetto la motorizzazione 6 cilindri in linea, che passò dai 2308 cm³ della 230 SL (150 CV) ai 2496 della 250 SL con la stessa potenza, fino ai 2778 cm³ della 280 SL con 170 CV. L'aumento di cilindrata non aveva lo scopo di incrementare le prestazioni, ma di migliorare la guidabilità della vettura, pesante oltre 1'400 kg. L'esemplare del servizio - una 280 SL AUTOMATIC - è della serie *Coupé-Hard Top* introdotta nel 1966 con tetto rigido di serie (asportabile) ma senza capote, nel cui alloggiamento vennero ricavati due strapuntini (sedili di fortuna). A 50 anni dalla produzione la vettura è stata oggetto di un cospicuo restauro parziale e ben rappresenta le capacità tecnologiche dell'epoca, con piacevoli sensazioni di guida ancora attuali.

