



MERCEDES-BENZ 170 S 1951

DINO CASARI attivissimo pensionato bellinzonese, ha vissuto tanti anni a Zurigo ed è socio di vecchia data del nostro Club. Per motivi legati al luogo di domicilio, spesso partecipava a manifestazioni organizzate dalle sezioni d'Oltralpe. Ora è rientrato a Bellinzona, dove speriamo di poter ammirare la sua bellissima Mercedes dal vivo.

“La mia passione per le veterane ebbe origine nel febbraio 1963 presso la scuola reclute nelle truppe motorizzate a Thun, dove mi fu assegnata una moto Condor A580 del '51 (di cui conservo un esemplare) e poi una Jeep Willys del '48, fino alla fine della Scuola allo scoccare dei miei 20 anni. Subito dopo ebbi l'occasione di acquistare un VW Brezel del '51 e poi altre vetture più o meno attestate, fin che scorsi una vecchia Mercedes nera parcheggiata presso un garage Volvo a Frick (AG). Al telefono il garagista mi disse che la Mercedes era di un cliente che aveva acquistato una Volvo, e mi mise gentilmente in contatto. E fu così che mi portai a casa quella che sarebbe diventata un pezzo di storia: mia e della Mercedes. L'amico Piergiorgio Nessi – già membro della commissione tecnica SMVC - mi diede il miglior consiglio: restaurarla alla perfezione con pezzi originali. Finito il restauro e collaudata la vettura mandai una foto al precedente proprietario che mi ringraziò incredulo del risultato, e mi augurò tante soddisfazioni con il nuovo gioiello. Ancora oggi sono molto orgoglioso di aver salvato questa preziosa testimonianza: la Mercedes Benz 170 S del 1951.”



Immagini: Dino Casari

Storia & Tecnica

Erano gli anni antecedenti la seconda guerra mondiale, quando alla Fiera di Berlino del 1936 fu presentato il modello W136, nome commerciale Mercedes Benz 170 V: la lettera **V** stava ad indicare la posizione anteriore del motore (*vorn*) a differenza dei modelli **H** (*heck*, con motore posteriore simili al *VW Maggiolino*) prodotti fino al '39. La linea aveva perso le forme verticali dei precedenti modelli V a favore di un muso più slanciato con calandra e parabrezza inclinati. Non era un'auto di lusso, ma si adattava perfettamente ai gusti di quel periodo, e il successo non si fece attendere. Fu declinata in moltissime versioni e varianti di carrozzeria e utilizzata per scopi civili, militari e commerciali nelle versioni *Limousine*, *Cabriolet*, *Pick-up* e *Furgone*, per una produzione totale di oltre 230'000 esemplari. Fu l'unico modello ad essere riproposto anche dopo la fine del conflitto e prodotto fino al 1953, anno in cui venne lanciata la più moderna 180 con carrozzeria *Ponton*. La nostra vettura è la versione più lussuosa 170 S (*Sonderklasse*) proposta dal 1949 al '51 con telaio incrociato a profili ovali, carreggiate e freni maggiorati così come il bagagliaio. Il motore 1767 cm³ a valvole laterali era un'evoluzione del precedente 1.6, con 52 CV e velocità massima di 122 km/h. La vettura è stata restaurata allo stato originale e così conservata, con freni idraulici a tamburo e pneumatici diagonali, nonché la radio Becker AR 5065/170S montata nella sede originale, pesante quasi 8 kg!



Telaio a longheroni ovali
motore e cambio anteriori
trazione posteriore