



Mercedes-Benz 300 SL de 1952

Informação à Imprensa

Mais antigo SL existente ganha vida nova

Data:

10 de Janeiro de 2012

- **O segundo SL produzido no mundo passou por cuidadosa restauração pelo Mercedes-Benz Classic Center**
- **O 300 SL (W 194) é um dos carros de corrida mais importantes da década de 1950**
- **Em 2012, a classe SL completa 60 anos de existência**

Stuttgart - As origens da classe SL têm raízes no automobilismo esportivo: no início da década de 1950, a Mercedes-Benz desenvolveu o 300 SL de corrida (série de modelos W 194). O avô de todos os SLs foi testado inicialmente em novembro de 1951 no circuito de Solitude, próximo a Stuttgart, assim como em Nürburgring e Hockenheimring. O veículo foi apresentado à imprensa em 12 de março de 1952, na autoestrada entre Stuttgart e Heilbronn.

A temporada de corridas de 1952 foi um sucesso para a Mercedes-Benz, como revelam os resultados obtidos pelo 300 SL: segundo e quarto lugares na Mille Miglia, vitória tripla na corrida "Prix de Berne" para carros-esporte, dupla vitória na 24 Horas de Le Mans, vitória quádrupla no Grande Prêmio de aniversário de Nürburgring e dobradinha na 3ª Carrera Panamericana no México. A marca tinha retornado ao automobilismo esportivo triunfalmente, enquanto o contínuo impacto resultante da divulgação assinalava que estava de volta decisivamente ao cenário internacional.

Restauração do 300 SL com o chassi número 2

O primeiro 300 SL não existe mais - infelizmente foi sucateado. Mas o segundo carro a ser construído, com o chassi número 194 010 00002/52,

continua sendo propriedade da Mercedes desde que foi construído em suas oficinas de competição em 1951/52. O mais antigo SL existente foi cuidadosamente restaurado para marcar o aniversário de 60 anos do modelo, que será celebrado em 2012. O processo envolveu a desmontagem total do veículo no Mercedes-Benz Classic Center em Fellbach, próximo a Stuttgart. Cada componente do carro foi meticulosamente examinado e, quando necessário, restaurado de acordo com os mais altos padrões de autenticidade e qualidade. O objetivo foi manter a originalidade em todos os aspectos. O segundo 300 SL (W 194) a ser construído revela novamente todo o seu esplendor, apesar de continuar mantendo orgulhosamente os sinais de sua longa e empolgante vida.

A restauração da carroceria foi um processo especialmente complicado, pois ela é feita de chapas extremamente finas e delicadas de uma liga de alumínio e magnésio. O tempo também deixou suas marcas em vários lugares do automóvel. Os especialistas precisaram de aproximadamente seis meses para trazer a carroceria do mais antigo SL ainda existente no mundo de volta à sua glória original. A restauração do veículo levou um total de dez meses, o que, tendo em vista o enorme trabalho envolvido, representa um prazo bastante apertado.

Mas todo esse esforço valeu a pena. Quando o motor do Mercedes-Benz 300 SL, que traz a placa de registro original "W59-4029" é novamente acionado e o veículo ganha velocidade rapidamente, é fácil acreditar que ele ainda pode chegar a uma velocidade máxima de 230 km/h e que este é o carro que teve uma das mais bem sucedidas carreiras nas pistas na década de 1950.

Como a Fênix ressurgindo das cinzas: o Mercedes-Benz 300 SL (W 194)

O primeiro carro de corrida produzido pela Mercedes-Benz após o final da Segunda Guerra Mundial surgiu numa época em que a Europa ainda estava em ruínas. Em junho de 1951, o Conselho de Administração decidiu participar novamente das corridas a partir da temporada de 1952 e encomendou a produção do "300 SL Sport-Light", como foi inicialmente conhecido o carro. A designação foi mais tarde encurtada para apenas as iniciais SL, dando origem ao nome 300 SL. O motor M 194 era derivado do utilizado no sedã Mercedes-Benz 300, também conhecido como "Mercedes Adenauer". Para ser usado no carro de competição, ele teve a potência aumentada pelos engenheiros para aproximadamente 170 hp (125 kW). O motor de corrida, equipado com lubrificação por cárter seco, é inclinado para a esquerda em um ângulo de 50 graus.

A carroceria deste primeiro SL estreou alguns elementos posteriormente usados no modelo produzido em série. Entre eles, está o capô rebaixado dos carros de corrida de antes da guerra, com a estrela da Mercedes montada na grade da entrada de ventilação. As famosas portas tipo asas são uma característica do Coupé: elas se aprofundam para dentro do teto, abrem para cima e originalmente foram concebidas como simples escotilhas de acesso, que se abriam apenas até a linha da cintura do carro. Durante a preparação para a 24 Horas de Le Mans, as aberturas das portas foram aumentadas, dando uma impressão ainda mais pronunciada de asas abertas. Elas levaram o carro a receber os apelidos de Gullwing (Asa de Gaivota), dado pelos americanos, e Papillon (Borboleta), pelos franceses. Em duas corridas, o 300 SL apareceu com carroceria aberta (roadster), em vez do modelo Asa de Gaivota.

A construção com peso reduzido foi uma das principais prioridades na criação do 300 SL. Onde foi possível, tentou-se economizar peso. A

carroceria é feita de chapas de alumínio/magnésio, alguns componentes mecânicos usam os mesmos metais e várias peças são perfuradas para ficarem mais leves. Outra forma de aumentar a competitividade foi fazer a carroceria o mais aerodinâmica possível. Rudolf Uhlenhaut, que foi chefe de testes dos carros de passageiros da Daimler-Benz na época, desenvolveu uma estrutura especial para o W 194, pesando apenas 50 quilos. Ela foi construída com tubos de aço de alta liga muito finos, criados para absorver forças de tensão e compressão.

O interior é totalmente revestido e transmite impressão de conforto, o que é pouco comum para um carro de corrida. O velocímetro e o contágiros são posicionados com perfeição no centro do campo de visão do motorista, com os instrumentos menores, para temperatura da água, pressão do combustível, temperatura e pressão do óleo, assim como o cronômetro original do carro, localizado abaixo deles. Os bem esculpidos bancos estilo concha são cobertos de tecido de lã com motivo escocês (tartan), enquanto o volante de quatro raios pode ser retirado para facilitar a entrada e a saída do motorista.

Um total de dez unidades do W 194 foi construído para a temporada de 1952. Um modelo sucessor também foi desenvolvido, pronto para o ano seguinte e, por ser o 11º SL construído, foi chamado de W 194/11. Mas ele nunca correu na temporada de 1953. De 1954 em diante, a Mercedes-Benz competiu na Fórmula 1, enquanto o W 194 foi desenvolvido ainda mais para transformar-se no 300 SL de série (W 198). O veículo produzido em série tornou-se o carro esporte dos sonhos da década de 1950, chegando a receber o prêmio de "Carro Esporte do Século" em 1999.

Mercedes-Benz 300 SL (série modelo W 194)

Ano de construção: 1952

Página 5

Unidades construídas: 10

Motor: seis cilindros em linha, comando de válvulas no cabeçote, três carburadores duplos Solex, lubrificação por cárter seco

Cilindrada: 2.995 cm³

Potência: 170 hp (125 kW) a 5.200 rpm

Peso em ordem de marcha: aproximadamente 1.060 kg

Velocidade máxima: 230 km/h

Contatos:

Marcel Dellabarba, Telefone: 011 4173-7314

Email: marcel.dellabarba@daimler.com

Mais informações sobre a Mercedes-Benz estão disponíveis na internet em:

www.mercedes-benz.com.br/imprensa