



PASSIONE | **QUATTORRUOTE**

MEZZO SECOLO DI EMOZIONI

MERCEDES AMG

DAL '67 A OGGI



ED
EditorialeDomus



La libertà non è fatta per essere posseduta.

Nasce il primo noleggio AMG di Mercedes-Benz. Noleggia il massimo della guida.

Festeggiamo i cinquant'anni di AMG con l'unico noleggio che unisce il massimo dell'eleganza e dell'adrenalina all'estrema libertà di un canone tutto incluso.

Sei pronto a guidare a un altro livello? Accendi i motori su mercedes-benz.it

AMG
DRIVING PERFORMANCE



Consumo combinato (km/l): 9,6 (AMG GT) e 11,4 (AMG GT C).
Emissioni CO₂ (g/km): 216 (AMG GT) e 259 (AMG GT C).

50 YEARS AMG



Quattroruote Passione Auto

Periodico bimestrale

Numero 15 - Ottobre 2017

Testata di proprietà di Editoriale Domus SpA

Registrazione del Tribunale di Milano

n°132 del 27/02/2002

Direttore responsabile

Gian Luca Pellegrini

Art director

Stefano Tosi

Revisione testi

Emanuele Barbaresi

Impaginazione

Ideapagina - Bologna

Fotografie

Archivio Quattroruote - media.daimler.com

Editoriale Domus SpA

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI)

Editore

Giovanna Mazzocchi Bordone

Distribuzione per l'Italia

SO.DI.P. Angelo Patuzzi S.p.a.,

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Telefono 02660301 - Fax 0266030320

Ufficio vendite Italia

Telefono 0257316431 - Email uf.vendite@edidomus.it

© Copyright 2017 Editoriale Domus S.p.A. - Rozzano (MI)

Tutti i diritti sono riservati.

Nessuna parte dell'opera può essere

riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma

o mezzo, sia elettronico, meccanico, fotografico

o altro, senza il preventivo consenso scritto

da parte del proprietario del copyright.

Finito di stampare nel mese di settembre 2017

Presso Centro Poligrafico Milano - S.p.A. - Casarile (MI)

MERCEDES **AMG**

MEZZO SECOLO DI EMOZIONI DAL '67 A OGGI

di
Emilio Deleidi

ED
EditorialeDomus



CON LA GT, L'AMG COMPIE IL DEFINITIVO SALTO DI QUALITÀ:
È IL SECONDO MODELLO, DOPO LA SLS, SVILUPPATO INTERAMENTE
AL SUO INTERNO, E SI ARTICOLA IN UNA FAMIGLIA COMPLETA
DI VERSIONI, STRADALI E DA COMPETIZIONE







SOMMARIO

- 8 **C'era una volta** il mulino a Burgstall
- 10 **Mercedes-AMG GT**: gran turismo per definizione
- 20 **Compatte e medie**: il nocciolo duro della gamma
- 30 **Le Classi E ed S**: grandi automobili, grandi prestazioni
- 42 **I modelli a ruote alte**: nessuno sfugge alla legge delle Suv
- 52 **L'azienda**: ancora oggi, un uomo, un motore
- 60 **Nuove generazioni**: il futuro ibrido diventa reale

- 64 **Una storia** affascinante
- 66 **Spa 1971**: la sorpresa del "pachiderma"
- 74 **Gli anni 80 e 90**: primi decenni d'intenso lavoro
- 82 **Le prove di Quattroruote** - Mercedes-AMG C 36 (dicembre 1994)
- 98 **Gli anni 2000**: gamma completa nel nuovo millennio
- 108 **Le prove di Quattroruote** - Mercedes C 63 AMG (dicembre 2011)
- 112 **La SLS**: il ritorno della ali di gabbiano
- 122 **Gli articoli di Quattroruote** - SLS AMG (maggio 2009)

- 128 **Le corse**: un destino inevitabile
- 130 **Il Dtm**: marcia trionfale in terra tedesca
- 138 **Le corse GT**: per la gioia dei piloti privati
- 148 **Formula 1**: la regina dei Gran Premi
- 156 **Safety car**: la sicurezza davanti a tutti
- 158 **Cronologia**: l'AMG anno per anno

27 maggio 2017: le Mercedes-AMG sfilano in parata prima della partenza della 24 Ore del Nürburgring per celebrare i 50 anni dalla nascita dell'azienda. Nella pagina a fianco, i suoi fondatori: Hans Werner Aufrecht (in alto) ed Erhard Melcher



C'ERA UNA VOLTA IL MULINO A BURGSTALL

Chissà se, in quel lontano giorno del 1967, Hans Werner Aufrecht ed Erhard Melcher, fondando in un ex mulino di Burgstall il loro studio per lo sviluppo di motori da competizione, hanno immaginato di stare dando vita a un'azienda che, mezzo secolo dopo, avrebbe avuto 1.600 dipendenti e una produzione di 100 mila auto l'anno. Chissà... Ma la storia è piena di avventure nate in un garage, trasformatesi nel giro di qualche decennio in imprese dai fatturati miliardari. Certo che i due ingegneri tedeschi ebbero del coraggio, a lasciare il loro impiego alla Mercedes-Benz per lanciarsi in una nuova avventura: e il coraggio, spesso, viene premiato dagli eventi.

È la storia che vogliamo ripercorrere in questo volume, dedicato all'AMG o, meglio, a quella che ai giorni nostri si chiama Mercedes-AMG. Partendo dalla realtà attuale, fatta di supercar come la GT ma anche di una gamma che spazia dalla compatta Classe A all'ammiraglia Classe S, tutte debitamente riviste dall'atelier di Affalterbach, con uno sguardo all'hypercar da 1.000 CV, figlia delle power unit ibride della Formula 1 moderna. E ripercorrendo a ritroso il cammino di quest'azienda che ha nel suo Dna le competizioni, dal Dtm alle GT fino alle argentei monoposto della massima categoria.

Del resto, anche ai giorni nostri in cui l'AMG propone ai suoi clienti una scelta

(in continua crescita) di 56 modelli attraverso più di 400 Performance center sparsi in 40 Paesi, mantengono intatta la loro valenza due saldi principi dell'azienda: la validità dell'esperienza maturata nelle competizioni per lo sviluppo dei modelli stradali e l'unicità di una produzione basata sul motto "one man, one engine", in base al quale una sola persona si prende cura, dall'inizio alla fine, della produzione di ognuno dei propulsori AMG. Un patrimonio di cultura industriale da tutelare.





GRAN TURISMO PER DEFINIZIONE

Una sportscar nella sua forma più pura: è così che, nel novembre del 2014, i vertici della Daimler, insieme con Tobias Moers, chairman della Mercedes-AMG, presentano alla stampa e al mondo la loro nuova creazione, battezzata semplicemente GT. Ma la scommessa è anche più impegnativa: lanciare la sfida in un segmento di mercato non ancora esplorato dalla Casa di Stoccarda e altamente competitivo, nel quale si confrontano produttori di coupé ad alte prestazioni dallo storico blasone come Porsche, Ferrari, Aston Martin. Ottenendo, per di più, risultati eccellenti sul piano del comportamento dinamico, ma senza tradire il proprio Dna tecnico, che comporta la realizzazione di una vettura dal layout tradizionale, con motore anteriore e trazione posteriore. In tutto questo, il ruolo dell'AMG è de-

terminante. Per l'atelier di Affalterbach non è, in realtà, la prima volta in cui gli viene affidato il compito di sviluppare in maniera totalmente indipendente un modello Mercedes: nel 2009, come vedremo, l'incarico era stato assolto in maniera esemplare con la SLS, la grande coupé che riprende la soluzione stilistica cara alla Casa di Stoccarda delle portiere ad ali di gabbiano. Ora, però, si tratta di trasferire lo stesso spirito in una fascia di mercato - si fa per dire - alla portata di una clientela meno elitaria, quella presidiata, tanto per restare in terra tedesca, dall'immortale Porsche 911, target di riferimento per eccellenza della GT. Per riuscirci, la Mercedes gioca tutte le carte, dalle tecnologie avanzate al design emozionale.

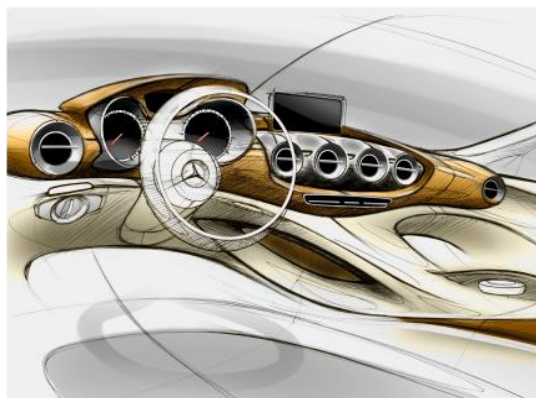
Le forme dell'AMG GT sono, infatti, molto coinvolgenti. Riprendono reinterpretandole,

La Mercedes-AMG GT R (a sinistra) è stata sviluppata sulla Nordschleife del Nürburgring, dove ha girato nel tempo di 7'10"9, tanto da meritarsi l'appellativo "la bestia dell'inferno verde"; sotto, due esemplari della GT s'inseguono





A fianco, l'abitacolo della GT, di cui in basso è riprodotto uno dei primi schizzi; sotto, un'immagine della vettura nella colorazione Iridium silver magno e Tobias Moers, ceo della Mercedes-AMG, nel giorno della presentazione alla stampa del nuovo modello ad Affalterbach





In un paesaggio spettacolare, la Mercedes-AMG GT esprime tutta la potenza del suo V8 biturbo da 462 CV: l'ala posteriore si estende solo quando la vettura supera i 120 km/h, per non disturbare la pulizia del design della coda

per certi aspetti, le suggestioni della “sorella maggiore” SLS: lungo cofano anteriore, abitacolo arretrato, gommatura generosa, coda larga, muso spiovente, griglia tridimensionale ricca di richiami al passato, alle Mercedes più sportive degli anni 50, vincenti sui campi di gara di tutto il mondo, dalla 24 Ore di Le Mans alla Mille Miglia fino alla Carrera Panamericana. Il risultato è scultoreo e molto muscolare: trasmette un'immediata sensazione di potenza e di alte prestazioni, ma lo fa, soprattutto nelle tinte più sobrie, con eleganza e senza eccessi. Ci sono, a sottolineare l'appartenenza al brand, piccoli ma decisivi dettagli: non solo, ovviamente, la stella a tre punte incastonata nell'affilato frontale, ma anche le griglie della fiancata, inconfondibili pur se meno vistose rispetto a quelle che marcavano la vista laterale della SLS. La coda, infine, è molto pulita, con gruppi ottici a sviluppo orizzontale, il portatarga collocato sotto il paraurti, scarichi vistosi e un'ala estendibile, che compare solo

al superamento di certe soglie di velocità (sopra i 120 km/h, per poi ritrarsi quando si scende sotto gli 80). Tutte le luci utilizzano la moderna tecnologia dei Led.

Dietro questa apparenza c'è, comunque, molta sostanza. Mercedes e AMG hanno lavorato molto per ridurre il peso (che, a vuoto, risulta di 1.540 kg) ricorrendo a materiali pregiati: più del 90% dello spaceframe è realizzato con componenti di alluminio (pressofuso, per gli elementi sottoposti alle maggiori sollecitazioni), così come di alluminio è la carrozzeria, mentre il cofano posteriore è di acciaio e la parte anteriore di magnesio. Tutto lo sviluppo strutturale è opera dell'AMG, che riesce a ottenere una scocca del peso di soli 231 kg, estremamente rigida dal punto di vista torsionale e con un baricentro molto basso. La struttura del tetto, sempre di alluminio con elementi pressofusi per aumentarne la resistenza in caso di ribaltamento, è molto leggera, così da ridurre la massa della

Test invernali ad alta
velocità sul ghiaccio
(sotto) per la famiglia
delle GT, ancora
camuffate prima del
lancio. In basso, la GT
S, versione più spinta
della coupé tedesca,
disponibile già al
debutto del modello:
il suo V8 eroga quasi
50 CV in più, per
un totale di 510





parte superiore della vettura; a richiesta è, però, disponibile un tetto panoramico costituito da un pezzo unico di vetro, mentre sulla esclusiva Edition 1, versione disponibile al debutto della vettura, l'elemento è di fibra di carbonio, come sugli esemplari da corsa.

Molta cura viene posta anche nella definizione degli elementi essenziali ai fini dell'aerodinamica e del raffreddamento di motore e freni: spoiler anteriore, prese d'aria, sottoscocca, diffusore posteriore sono tutti componenti che contribuiscono a garantire, col crescere della velocità, un perfetto bilanciamento dinamico. Il coefficiente di resistenza all'avanzamento (drag) è 0,365: un risultato che contribuisce al contenimento dei consumi e al miglioramento del confort acustico, in particolare alle andature più elevate.

IL GIOIELLO SOTTO IL COFANO

Tutto questo, naturalmente, è di grande importanza, ma è quando si arriva a premere il bottone, illuminato di rosso, con la scritta

Engine Start Stop, che il livello di adrenalina inizia a salire. A prendere vita con un ruggito, sotto il cofano anteriore, è un nuovo 8 cilindri a V di 90° di 3.982 cm³ (le misure di alesaggio e corsa sono di 83,0 x 92,0 mm), con 4 valvole per cilindro e quattro alberi a camme in testa, sovralimentato mediante due turbocompressori. La potenza erogata è di 462 CV a 6.000 giri/min per l'AMG GT e di 510 CV a 6.250 giri/min per l'AMG GT S, la versione più spinta (che può contare su 128 CV/litro), con coppia massima, rispettivamente, di 600 e 650 Nm, disponibile in un range di rotazione del motore compreso tra 1.600 e 5.000 giri/min (1.750-5.000 per la S).

L'8 cilindri di Affalterbach (siglato internamente M178) ha caratteristiche peculiari: i due turbo (con pressione massima di 1,1-1,2 bar) non sono montati, come spesso succede, all'esterno delle bancate dei cilindri, ma all'interno della loro V. Questo permette di ottenere un'unità più compatta (oltre che leggera, visto che pesa 209 kg), pronta nella risposta e

Sopra al centro, la GT C Edition 50, della quale vediamo anche il posto guida e un dettaglio della targa che celebra il mezzo secolo di vita dell'AMG: la versione C si posiziona tra la S e la R e può contare su 557 CV. In occasione dell'anniversario, le potenze della GT e della GT S vengono portate a 476 e 522 CV

migliore dal punto di vista delle emissioni. La lubrificazione a carter secco ne consente un'installazione più bassa, a beneficio del centro di gravità della vettura; tra le altre soluzioni adottate, spiccano l'iniezione diretta, la presenza di iniettori piezoelettrici (con pressione fino a 140 bar), il basamento di alluminio, i pistoni di alluminio forgiato e l'impiego della tecnologia Nanoslide, utilizzata dalla Daimler fin dal 2006 per minimizzare gli attriti interni





Un passaggio spettacolare delle AMG GT sul percorso di prova della Mercedes-Benz a Brooklands, in Gran Bretagna, in occasione del lancio mondiale, nel 2016, della versione R

Nella pagina a fianco, la linea aggressiva della GT R, nella livrea Green hell magno dedicata alla Nordschleife, l'“inferno verde” al quale l'AMG è legata per lo sviluppo in pista delle sue vetture; in basso, un dettaglio della fiancata di questa versione, dotata di 585 CV, e uno schizzo di stile

attraverso un trattamento di levigatura delle superfici. Quanto al sound, che rappresenta una componente emozionale essenziale su una vettura di questo genere, l'AMG ha messo a punto un sistema di scarico variabile (di serie, sulla GT S) che permette di modificarlo a seconda della modalità di guida selezionata e, di conseguenza, del mood del conducente, desideroso di un sottofondo più rilassante per i viaggi lunghi o di una “musica” rabbiosa quando la sportività prende il sopravvento. Il V8 biturbo reca in sé tutto il Dna dell'AMG: non per niente viene prodotto, come tutti gli altri propulsori del marchio, seguendo il principio “one man, one engine”. E del padre, ogni gioiello porta la firma.

SICUREZZA PRIMA DI TUTTO

Un motore, pur eccellente, non fa però da solo un'automobile. Dunque, dobbiamo dedicare almeno un cenno alle altre caratteristiche della GT. Lo schema transaxle, per

esempio, vede il cambio collocato al retrotreno, per ottimizzare la distribuzione dei pesi (che risulta del 47-53%, tra avantreno e retrotreno): si tratta del doppia frizione a sette marce Speedshift Dct7. La GT adotta di serie un differenziale autobloccante meccanico posteriore, mentre la GT S ne monta uno a controllo elettronico, integrato nell'alloggiamento della trasmissione, ancora più sensibile e rapido. Le sospensioni sono a doppi bracci oscillanti: il sistema AMG Ride control consente di selezionare la modalità di guida preferita, spaziando tra Comfort, Sport e Sport Plus, a ognuna delle quali corrisponde una diversa reattività dello sterzo, del cambio, del motore e degli ammortizzatori. Lo stesso vale per l'Esp, che può essere reso meno “vigile” o, addirittura, escluso. Sulla versione GT S è disponibile un pacchetto AMG Dynamic Plus, dotato anche di un'opzione Race che, abbinata all'uso manuale del cambio, esalta al massimo delle sue potenzialità le doti dinamiche della vettura. I dischi freno (di 360 o 390 mm) sono di materiali compositi, ma si possono avere anche carboceramici.

Quanto alla sicurezza, la Mercedes non rinuncia ad adottare sulla sua sportiva tutti i più recenti dispositivi di aiuto alla guida disponibili per le berline della Classe S, dal Collision prevention assist plus alla frenata adattiva, dall'attention assist al monitoraggio della pressione dei pneumatici. Un pacchetto che, a richiesta, può essere completato da sistemi



La GT Roadster, qui ritratta durante la presentazione alla stampa tenuta nella primavera del 2017 nei dintorni di Phoenix, in Arizona (Usa): il suo V8 biturbo eroga 476 CV, che permettono di raggiungere una velocità massima di 302 km/h

come il lane keeping, il monitoraggio degli angoli ciechi, l'aiuto al parcheggio e altro ancora.

ALL'ARIA APERTA

La gamma della GT è destinata, nel giro di poco, ad ampliarsi. Già nel dicembre 2016 viene presentata la versione R, proposta come una vettura da corsa "street legal", omologata per l'uso stradale. Del resto, le esperienze maturate nelle competizioni con la GT3 non vanno vanificate. La GT R vede la potenza del V8 biturbo arrivare a 585 CV, ma molte modifiche riguardano anche le sospensioni e l'aerodinamica. Le carreggiate sono più larghe, ali, spoiler e diffusori più grandi, il carico maggiore; le ruote posteriori hanno una funzione sterzante, il controllo di trazione è regolabile su nove diverse posizioni, la taratura elettronica delle sospensioni è modificabile in base alle esigenze del guidatore. La griglia anteriore, battezzata Panamericana, enfatizza il legame con le più sportive Mercedes del

passato. Debutta anche un colore spettacolare, il "green hell magno", un verde dedicato all'"inferno verde", ovvero il vecchio circuito del Nürburgring dove la macchina è stata sviluppata. La velocità massima di questa versione è di 318 km/h, contro i 304 dichiarati per la GT e i 310 della GT S; sullo 0-100 km/h, la R lima 4 decimi di secondo rispetto ai 4" necessari alla GT.

Del marzo 2017 sono le due versioni scoperte della sportiva Mercedes-AMG, la GT Roadster e la GT C Roadster: a differenziarle è la potenza del V8 sovralimentato, 476 CV per la prima, 557 per la seconda. In comune con la GT R le vetture hanno, invece, particolari tecnici come le ruote posteriori sterzanti e il differenziale a controllo elettronico. La perdita del tetto non toglie nulla all'eccellenza del comportamento stradale di queste sportive, il cui comportamento dinamico si abbina al piacere della guida all'aria aperta e all'eleganza degli interni di nappa.



In alto e qui sopra, la GT C Roadster: dotata di 557 CV, può toccare i 316 km/h. A sinistra, la versione celebrativa della GT3 presentata alla 24 Ore del Nürburgring 2017: analoga a quella da competizione, è stata realizzata in soli cinque esemplari, dispone di 650 CV e non è omologata per l'uso stradale



IL NOCCILO DURO DELLA GAMMA

Nel febbraio del 2013, la Mercedes-AMG entra in una nuova era: per la prima volta il brand offre alla clientela anche un modello compatto ad alte prestazioni, l'A 45. Un segnale preciso della strategia impostata dalla Casa di Stoccarda per gli anni successivi, che prevede la disponibilità di una versione high performance con il marchio dell'atelier di Affalterbach praticamente per ogni vettura della propria gamma, fatta eccezione solo per la piccola Smart. Frutto della lunga esperienza maturata nelle competizioni, la Classe A "vitaminizzata" vuole incarnare in un segmento diverso da quelli top end abituali il Dna dell'AMG,

sintetizzato nel motto "Driving performance". E le prestazioni, certo, non le fanno difetto, nonostante sotto il cofano anteriore, al posto dei plurifrazionati tipici del brand, ci sia solo un 4 cilindri. Ma l'unità ha carattere da vendere: con una cubatura di 2 litri, eroga 360 CV a 6.000 giri/min (con una potenza specifica di ben 180 CV/litro, quindi) e una coppia massima di 450 Nm, in un range di rotazione che va da 2.250 a 5.000 giri/min.

Il pacchetto tecnologico del propulsore, appartenente in origine alla famiglia BlueDirect, prevede, tra l'altro, la presenza dell'iniezione diretta, attuata con iniettori piezoelettrici collocati al centro delle

L'A 45 (sotto) costituisce dal 2013 la porta di accesso al mondo AMG: il suo 4 cilindri 2 litri turbo eroga comunque ben 180 CV/litro. Nella pagina di sinistra, la C 63 S Cabriolet, con motore V8 4 litri biturbo, nella colorazione Diamond white bright





L'A 45 (sopra e, a destra, l'abitacolo) conserva, nelle sue dimensioni compatte, tutte le caratteristiche tipiche delle Mercedes-AMG, dal frontale aggressivo e dotato di spoiler ai sedili avvolgenti, che trattengono meglio il corpo degli occupanti nelle curve veloci

quattro camere di combustione, di un albero a gomiti di acciaio forgiato, di pareti dei cilindri trattate con la tecnologia Nanoslide per ridurre gli attriti e di un carter interamente realizzato con alluminio. La sovralimentazione (fino a un massimo di 1,8 bar) è assicurata da un turbo twin-scroll che minimizza il ritardo di risposta proprio di questo genere di propulsori e assicura un'erogazione della coppia sempre pronta e progressiva. La linea di scarico, già sperimentata sulla SLK 55 AMG, permette al guidatore di godere di un sound entusiasmante, soprattutto nelle accelerazioni più intense; oppure, grazie a



un sistema di flap a controllo elettronico che assecondano le necessità del conducente, di assicurarsi maggiori confort e silenziosità nei viaggi più lunghi. Come tutti gli altri motori dell'AMG, il 4 cilindri turbo viene prodotto a mano, secondo la



Della famiglia A 45 (sotto, la vista posteriore con in evidenza gli sfoghi dell'aria e il diffusore) fa parte anche la GLA 45 4Matic (nella foto in basso; a sinistra, il posto guida con interni Dinamica schwarz): più che di una vera Suv, vista la ridotta altezza dal suolo, si tratta di una crossover sportiva



filosofia dell'azienda che vuole un solo addetto responsabile della realizzazione di ogni propulsore ("one man, one engine", è il claim): una nuova linea di assemblaggio viene appositamente allestita nello stabilimento della Mercedes-Benz di Kölleda (in Turingia), dove nascono anche tutti gli altri motori BlueDirect destinati alle Classi A e B.

L'A 45 AMG ha altre caratteristiche tecniche che la rendono peculiare, come l'adozione del cambio a doppia frizione Speedshift Dct a 7 marce, accoppiato direttamente mediante una flangia al propulsore trasversale, e della trazione integrale





4Matic, che trasmette la coppia al retrotreno attraverso una frizione elettroidraulica multidisco, integrata col differenziale posteriore, non appena si registri una perdita di aderenza delle ruote anteriori. In questo modo, grazie anche alla taratura sportiva dell'Esp (escludibile) e alle sospensioni posteriori multilink, la compatta Mercedes offre un comportamento dinamico e prestazioni all'altezza del brand, con una velocità massima (autolimitata) di 250 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,6". A chi si mette al volante viene offerta la possibilità di scegliere tra modalità di guida differenti: la posizione S del selettore comporta un funzionamento più sportivo del cambio, la C (Controlled efficiency), invece, privilegia un impiego più sobrio dell'auto, consentendo di risparmiare sui consumi (grazie

anche al sistema Start&Stop) e di godere di maggior confort, la M (Manual) lascia il piacere di selezionare il rapporto opportuno, azionando i paddle al volante. Il pacchetto aerodinamico è all'altezza delle performance: splitter anteriore, minigonne laterali e spoiler posteriori sono di fibra di carbonio, mentre la coda è dotata dell'immancabile estrattore, dotato di quattro paratie verticali.

La disponibilità del 4 cilindri turbo permette alla Mercedes-AMG anche di ampliare l'offerta di modelli compatti ad alte prestazioni, estendendola a tutta la famiglia connessa alla Classe A: nei listini delle versioni griffate dall'azienda di Affalterbach si trovano così la berlina a tre volumi CLA 45 4Matic, dalla linea più classica ma sempre caratterizzata da elementi sportivi come il grande splitter an-

A sinistra, in basso la CLA 45 4Matic, versione a tre volumi dalla linea più classica della Classe A; in alto, la CLA 45 Shooting Brake, interpretazione originale del tema della station wagon sportiva, già vista, in maggiori dimensioni, sulla CLS dotata di analoga carrozzeria



A fianco, due versioni della CLA Shooting Brake: la CLA 45 4Matic (a sinistra) e la CLA 250 4Matic AMG Line, dotata di finiture proprie dell'atelier di Affalterbach. Sotto, una C 63 equipaggiata con il pacchetto esterni di fibra di carbonio; in basso, un'altra C 63 e un dettaglio del logo della C 63 Edition 507, serie speciale del 2013 dotata di un V8 di 6.3 litri con 507 CV





teriore e il diffusore posteriore dotato di quattro alette verticali, la CLA 45 4Matic Shooting Brake, originale giardinetta all'inglese dalla coda filante (che replica, con dimensioni più compatte, l'analoga versione della CLS), e la GLA 45 4Matic, più crossover che Suv, d'impostazione chiaramente sportiva. Tutte condividono, oltre al brillante propulsore sovralimentato, anche gli equipaggiamenti, tecnici ed estetici, che ne fanno, nel loro genere, delle sportive di razza.

INTERPRETAZIONI DI UN CLASSICO

Uno dei primi frutti della collaborazione ufficiale con la Daimler-Benz è stato il lancio, nel 1993, della versione AMG della Classe C berlina della serie W 202: la C 36, com'era battezzata, destinata a restare in listino per tre anni per un totale di circa 5.000 esemplari, costituì un suc-

Sopra, la C 63 S Coupé 4Matic, munita del V8 4 litri biturbo da 510 CV; a destra in basso, una C 43 4Matic Cabriolet (con motore V6 biturbo di 3 litri da 367 CV) e gli interni con rivestimenti di nappa di una C 63 S Cabriolet (equipaggiata del V8 biturbo da 510 CV)





In alto e qui sopra, due viste della Mercedes-AMG C 63 S station wagon, dotata dello stesso propulsore della berlina: questo esemplare monta il pacchetto High performance, con dischi freno carboceramici, e vetri scuri. A sinistra, fianco a fianco le C 63 berlina e station del 2011



cesso senza precedenti per l'atelier di Affalterbach, grazie anche al fatto che poteva essere venduta e sottoposta alla manutenzione attraverso la rete ufficiale delle concessionarie Mercedes. Di lì a poco le avrebbero fatto seguito versioni ancora più performanti, come la C 43 e la C 55, en-

trambe dotate di motori V8 al posto dell'originario 6 cilindri in linea.

Logico, quindi, che anche oggi la Classe C costituisca l'asse portante della produzione AMG: le versioni 43, del resto, rappresentano il 40% delle vendite del brand in Italia (dati del primo semestre

Della famiglia delle Mercedes C fa parte ora anche la SLC, che ha preso il posto, di recente, della storica SLK: la versione dell'AMG è stata battezzata SLC 43 (sotto)



2017), superando anche le più compatte vetture della serie 45 (cioè la Classe A e le sue derivate) che, pur richiedendo un minor impegno economico, si attestano sul 35%. Le motorizzazioni 43 e 63, che si differenziano, come vedremo, per cilindra-

ta e potenza, sono declinate su tutta la gamma della Classe C, sempre in abbinamento con la trazione integrale 4Matic: berlina a tre volumi, station wagon, coupé e cabriolet. Una famiglia allargata, dunque, ma accumulata dalle prestazioni ele-

La SLC 43 (in alto a sinistra l'interno, con rivestimenti di nappa e cinture rosse) monta un V6 sovralimentato (sopra) con cubatura di 3 litri e potenza di 367 CV



Compatta nelle dimensioni, la SLC 43 (sopra, nella verniciatura Cerrusite grey magno) è una roadster in grado di arrivare a 250 km/h di velocità massima e di accelerare da 0 a 100 km/h in 4,7"; il suo consumo medio è di 7,8 litri per 100 km

vate e da una dinamica di comportamento degna del marchio.

Le C 43 4Matic montano un 6 cilindri a V biturbo di 3 litri con potenza di 367 CV, associato al cambio automatico 9G-Tronic a 9 rapporti; le C 63 4Matic sono, invece, contraddistinte dall'adozione di un V8 di 4 litri, sempre con doppia sovralimentazione, basato su quello impiegato sull'AMG GT e proposto in due varianti, con 476 o 510 CV (sulla C 63 S 4Matic). La Classe C a 8 cilindri, disponibile dal '97, costituisce del resto il modello più venduto dell'AMG con un totale di circa 40 mila esemplari. La prima C 63 venne lanciata nel 2008, sulla base della Serie W 204, con un poderoso V8 aspirato di ben 6.3 litri, in grado di erogare 457 CV (che arriveranno a 517 sulla C 63 Black Series

Coupé del 2012) e 600 Nm di coppia a 5.000 giri/min. La riduzione del frazionamento e della cubatura consentono oggi alla famiglia 63 delle AMG di poter contare su pari livelli di potenze, con minori consumi ed emissioni inferiori: la berlina, infatti, richiede 8,2 litri per percorrere 100 km (dati riferiti al ciclo combinato Nede). Il tutto, raggiungendo una velocità massima (autolimitata) di 250 km/h e accelerando da 0 a 100 km/h in 4", che diventano 4,7" per la C 43, disponibile dal febbraio del 2016 anche nelle versioni Coupé e Cabriolet. Quest'ultima aggiunge al piacere della guida, garantito oltre che dalle prestazioni del propulsore anche dalla trazione integrale e dal cambio automatico a 9 rapporti, quello della possibilità di viaggiare en plein air in quattro persone.



GRANDI AUTOMOBILI GRANDI PRESTAZIONI

Al vertice, c'è lei, la Classe S. Ammiraglia delle ammiraglie, erede delle grandi berline con la stella a tre punte, nipote di quella 600 Pullman chiamata a trasportare, a partire dagli anni 60, re, capi di stato, industriali e persino, nella versione Landaulet, pontefici. Passata, come tutte, attraverso diverse serie, la più conosciuta delle quali resta probabilmente la W 126 degli anni 80 firmata, per lo stile, da Bruno Sacco, la S non si è certo sottratta, negli anni, agli interventi dell'AMG, che ne hanno esaltate le prestazioni, senza nulla togliere al confort e all'eleganza di quella che resta una sorta di limousine. Del 2006, per esempio, è la presentazione, al Salone di Detroit, di un'interpretazione-monstre del tema, la S 65 AMG dotata di un V12 bi-

turbo di 6 litri di cilindrata, con potenza di 612 CV e coppia massima di 1.000 Nm, in grado di accelerare, nonostante la mole non indifferente, da 0 a 100 km/h in 4,4" (mentre la velocità di punta, teoricamente ben superiore, restava limitata a 250 km/h).

Oggi, l'AMG è presente in questo segmento con due versioni, la S 63 4Matic+ e la S 65: la prima adotta un V8 biturbo di 4 litri, che sostituisce l'8 cilindri della serie precedente, sempre a doppia sovralimentazione, ma con cubatura di 5.5 litri; la seconda, monta invece ancora un 12 cilindri biturbo di 6 litri e si colloca al vertice della gamma, con la sua potenza di 630 CV e una coppia di 1.000 Nm, disponibile tra i 2.300 e i 4.300 giri/min.

Il V8 merita un approfondimento per alcune caratteristiche che lo rendono un

A sinistra, la Mercedes-AMG S 63 4Matic+, nella colorazione Allantgrau magno: presentata nell'estate 2017, ha motore V8 biturbo di 4 litri con 612 CV. Sotto, un'altra delle grandi AMG, la E 63 S 4Matic+ nella versione station wagon: in questo caso, l'8 cilindri eroga 571 CV



Sotto, la E 63 S 4Matic+ nella serie speciale Edition 1 del 2016; più in basso, da sinistra, un dettaglio della stessa versione, l'orologio della IWC incastonato nella plancia e il vano motore della E 63 S 4Matic+

A fondo pagina, la E 43 4Matic Station Wagon model year 2016, che monta un V6 biturbo di 3 litri con 401 CV di potenza e 520 Nm di coppia massima, abbinato alla trazione integrale





propulsore allo stato dell'arte: pur essendo di cilindrata inferiore rispetto al predecessore, infatti, eroga quasi una trentina di cavalli in più, a fronte di consumi ed emissioni inferiori. La sua potenza è, infatti, di 612 CV tra i 5.500 e i 6.000 giri, con una coppia di 900 Nm disponibile tra i 2.750 e i 4.500 giri/min, ma il suo consumo omologato nel ciclo combinato risulta di un soffio inferiore ai 9 litri per 100 km: un valore interessante, per un'auto con una massa a vuoto di 2.070 kg, capace di arrivare a 250 (autolimitati) o 300 (se si opta per il Driver's Package, offerto in opzione) km/h e in grado di passare da 0 a 100 km/h in 3,5 secondi.

Per ottenere risultati simili, l'AMG ha lavorato molto sulle caratteristiche dell'8

cilindri, partendo da un'architettura consolidata che prevede la collocazione dei turbocompressori twin scroll (cioè con canali separati per i diversi cilindri, i cui gas di scarico confluiscono nella turbina senza interferenze; la pressione massima è di 1,5 bar) all'interno della V costituita dalle due bancate; il basamento è interamente di alluminio, l'iniezione diretta della benzina avviene con iniettori piezoelettrici, non mancano le 4 valvole per cilindro e lo scambiatore di calore aria/acqua. Inediti sono i pistoni, i condotti di aspirazione dell'aria e, soprattutto, il sistema di esclusione dei cilindri, che consente di ottimizzare il rendimento del propulsore. Quando, infatti, la richiesta di potenza da parte del

Anche nella interpretazione AMG (qui la versione 63 S 4Matic+), la Classe E serie W 213 conserva la sua eleganza di berlina di rappresentanza: sobrie sono, infatti, le sottolineature dell'incremento prestazionale al quale viene sottoposta dall'atelier di Affalterbach



La CLS 63 S è disponibile anche nell'originale soluzione stilistica Shooting Brake (sopra, il model year 2014); a destra, un dettaglio della 63 S (sopra), con in evidenza le grandi e colorate pinze dei freni, e il logo della versione S

guidatore è parziale, una parte degli otto cilindri (esattamente i numeri due, tre, cinque e otto) si disattiva, consentendo risparmi significativi di carburante; la funzione, inavvertibile per i passeggeri e attuata dal software di gestione del motore, agisce tra i 1.000 e i 3.250 giri/min, se il guidatore ha selezionato l'opzione Confort del cambio che, per la prima volta su questo modello, è lo Speedshift Mct a 9 rapporti, in grado di scalare più marce contemporaneamente attuando una sorta di doppietta automatica. Il funzionamento parziale del motore è reso possibile dalla presenza di otto doppi attuatori che comandano la traslazione assiale delle camme degli alberi,





consentendo la disattivazione delle valvole di aspirazione e scarico dei cilindri interessati. Per scaricare a terra nel modo più sicuro gli oltre 600 CV di cui dispone, inoltre, la S 63 è dotata anche della trazione integrale 4Matic+, in grado di variare continuamente la ripartizione della coppia motrice tra l'asse anteriore e quello posteriore attraverso una frizione a regolazione elettromeccanica.

La S 65, invece, si affida alla sola trazione posteriore, per scaricare a terra i 630 CV del V12 biturbo di 6 litri, dotato di basamento di alluminio, albero motore di lega di acciaio pregiato e accensione multi-spark, con dodici bobine di accensione

doppie; su questa versione, a sua volta in grado di arrivare a 250 o 300 km/h di punta massima, il cambio è il 7G-Getronic Plus Speedshift a sette rapporti, utilizzabile anche nella modalità Sport+ che assicura innesti ancora più rapidi.

DECLINAZIONI DELLA S

La meccanica AMG concepita per la Classe S berlina, da poco rinnovata, troverà presto applicazione anche sulle altre versioni di carrozzeria appartenenti alla stessa serie, ovvero la Coupé e la Cabrio. I nuovi propulsori prenderanno il posto del V8 di 5.5 litri con 585 CV utilizzato sulla S 63 Coupé, proposta anche come 4Matic

L'originale coda della CLS (sopra), resa aggressiva dai due doppi scarichi della 63 S AMG con motore V8 da 585 CV; in alto, il posto guida della S Shooting Brake, con i comandi posti anche sul tunnel centrale e il volante di foggia sportiva



In alto, la vista posteriore della S 63 4Matic+, con i quattro scarichi di forma quadrangolare e l'estrattore d'aria; qui sopra, l'interno sontuoso della limousine, altamente personalizzabile, con poltrone riscaldate, rinfrescate e dotate di funzione massaggio

a trazione integrale, e del V12 di 6 litri con 629 CV della S 65 Coupé; la stessa operazione sarà riservata alle S 63 4Matic e S 65 con carrozzeria cabriolet. Entrambe sfoggiano una linea filante, che contribuisce a rendere meno evidente la mole comunque ragguardevole di queste vetture, lunghe 5,03 metri e larghe 1,90. Sportive, quindi, ma estremamente confortevoli e in grado di trasportare quattro persone a velocità massime di 250 o 300 km/h (per la versione di cubatura maggiore).

Due soli, invece, sono ovviamente i posti della SL, roadster che costituisce un classico della gamma Mercedes fin dagli anni 50, quando debuttò come versione scoperta della celeberrima “Ali di gabbia-

no”. Trasformata, poi, in quella conosciuta come “Pagoda” per la forma del suo padiglione (nella versione chiusa) e in altre scoperte dalle linee via via più filanti, è giunta ai giorni nostri con la versione contraddistinta dalla sigla interna R 231, presentata nel 2011 e rivista nel 2016. Dalla primavera del 2012, la SL è disponibile anche come AMG, 63 o 65 a seconda che adotti il V8 o il V12, con potenze, rispettivamente, di 585 e 630 CV e velocità massima di 250 e 300 km/h.

Intatto, nel tempo, resta il suo fascino di roadster sportiva (la 65 AMG è la SL più potente di tutti i tempi, con ben 175 CV in più della SL 500, la più brillante delle versioni “normali” con motore V8 aspirato di



4.7 litri), ma, al tempo stesso, di auto di grande eleganza e confort. Il restyling del 2016 ha riguardato soprattutto il frontale, reso più simile a quello di altri modelli Mercedes: sul lungo cofano compaiono due nervature, i gruppi ottici adottano la tecnologia a Led, le prese d'aria sono più grandi, le griglie laterali, che accentuano la dinamicità della fiancata, risultano impreziosite da inserti cromati. Dal punto di vista tecnico, la SL resta più che mai fedele al significato originario della sua sigla, ovvero Sport Leicht (Sport leggera): se la versione del 1952 si distingueva per l'esiguità della massa del suo telaio tubolare, la tecnologia del nuovo millennio consente alla Mercedes di realizzare una scocca quasi interamente di

Il motore della S 63 (sopra) reca (come si vede sulla destra dell'immagine a fianco) una placca con la firma dell'addetto che lo ha realizzato, assecondando il principio "one man, one engine" che contraddistingue fin dalle origini la filosofia propria dell'AMG





alluminio, impiegando tubi di acciaio ad alta resistenza solo per il montante anteriore, chiamato a garantire la sicurezza degli occupanti. Questo si traduce in un risparmio di peso nell'ordine dei 110 kg, a tutto beneficio delle prestazioni e del comportamento su strada della roadster tedesca.

LA BERLINA DA 300 ALL'ORA

In una fascia di mercato medio-alta si colloca, invece, la Classe E, un altro classico sia della produzione Mercedes, sia delle elaborazioni dell'AMG, che si è cimentata con questa vettura già nel 1996, anno in cui dalla collaborazione con la Daimler, fat-

La linea filante aiuta a celare le dimensioni ragguardevoli della S 63 4Matic Cabriolet (in alto), della quale sopra vediamo il movimento di apertura automatica della capote; sopra, l'interno di nappa rossa e nera



Sotto, una S 65 AMG Coupé model year 2014, con cerchi multirazze forgiati, gruppi ottici intelligenti a Led e freni carboceramici; a fianco, gli interni della stessa vettura, nell'allestimento Designo Exclusive, con rivestimenti di nappa marrone e nera



La vista di tre quarti anteriore della S 65 AMG Coupé evidenzia la pulizia della linea della vettura, curata sotto il profilo aerodinamico, ma priva di orpelli che ne penalizzino l'eleganza: monta un V12 di 6 litri con 629 CV e può raggiungere i 300 km/h

tasi via via più stretta, nacque la E 50 AMG, dotata di un robusto V8 da 347 CV: tra l'altro, proprio con quella vettura, per la prima volta le operazioni di assemblaggio finale vennero affidate interamente all'impianto di Affalterbach. Oggi l'AMG propone la E sia nella versione berlina, sia in quella station

wagon, dotata di propulsori della più recente generazione. La E 43 AMG, infatti, monta un V6 biturbo di 3 litri con 401 CV di potenza e 520 Nm di coppia massima, abbinato alla trazione integrale 4Matic e al cambio 9G-Tronic: raggiunge i 250 km/h (autolimitati) e accelera da 0 a 100 km/h in



4,7". La E63 4Matic+, invece, è equipaggiata di un V8 bitubo di 4 litri di cubatura, con 571 CV di potenza o, per la versione S, di 612 CV: è, quest'ultima, la Classe E più potente di tutti i tempi, in grado di arrivare a 250 km/h o, con l'opzione Driver's package, a 300 (290, la familiare).

LA SCELTA DELL'ORIGINALITÀ

Tra le grandi Mercedes-AMG va, infine, annoverata anche la CLS, disponibile sia con la carrozzeria berlina-coupé a quattro porte sia con la forma di quel particolare tipo di station wagon molto british costituito

dalla Shooting Brake. Del resto, la CLS ha sempre rappresentato, nella gamma Mercedes-Benz, un modello improntato alla diversità, frutto di un linguaggio formale ideato per ringiovanire l'immagine del brand, mirando a un pubblico desideroso di distinguersi dai proprietari delle tradizionali berline, senza però rinunciare a spazio, misure generose e confort. La soluzione della coda spiovente, del resto, ha fatto scuola; e anche quella della giardinetta dalle forme posteriori arrotondate ha trovato i suoi spazi.

La gamma delle CLS AMG si limita alla versione 63, proposta sia a trazione po-

In alto, la SL 65, dotata del motore V12 a doppia sovralimentazione, con il tetto metallico chiuso e aperto; con i suoi 630 CV, è la SL più potente di tutti i tempi



steriore sia con quella integrale 4Matic e dotata di un V8 di 5.5 litri da 557 CV e 710 Nm di coppia massima; ai più esigenti, è destinata la declinazione 63 S, nella quale la potenza erogata dall'otto cilindri a doppia sovralimentazione viene elevata a 585 CV e la coppia raggiunge gli 800 Nm, sempre disponibili in un ampio arco di utilizzazione (tra i 1.750 e i 5.000 giri/min). Con quest'ultima, l'accelerazione da 0 a 100 km/h viene bruciata in soli 3,6", un tempo degno di una supersportiva, più che di un'ammiraglia che arriva a sfiorare i 5 metri di lunghezza.

La SL 63 (sopra e, a sinistra, un particolare dei cerchi e della griglia anteriore) può contare su 585 CV di potenza, che le consentono di arrivare a 250 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 4,1"



NESSUNO SFUGGE ALLA LEGGE DELLE SUV

Nessuno, oggi, può più permettersi di sfuggire al successo delle Suv, in tutti i segmenti del mercato. La loro richiesta è in costante crescita, in ogni Paese del mondo: e il fenomeno, nato negli Stati Uniti, è dilagato, fino a raggiungere prima l'Europa, poi, in epoca più recente, la Cina, diventata fondamentale per ogni costruttore con la crescita tumultuosa della sua economia e la parallela, forte domanda di motorizzazione.

A questa tendenza, dunque, né la Mercedes-Benz, né la sua sussidiaria votata alle performance AMG potevano sottrarsi: e non deve sembrare strano pensare a vetture a ruote alte dotate di abbondanti potenze sotto il cofano e di assetti quasi da pista, molto lontani dall'origine fuoristradistica delle pri-

me Suv. Anzi, si può dire che la Casa di Stoccarda e l'AMG, con la loro G 36 prodotta in poco più di un centinaio di esemplari alla metà degli anni 90, abbiano anticipato su questa strada altri costruttori tedeschi.

Oggi, la gamma delle Suv Mercedes-AMG può dirsi completa, visto che copre tutte le fasce di mercato, da quella dei modelli più compatti, con la GLA cui abbiamo già accennato nella parte iniziale di questo volume, fino alla poderosa GLS, nella sua versione 63 S 4Matic. Ma, alla base di tutto, nonostante lo scorrere degli anni, anzi dei decenni, c'è ancora lei, la quasi immortale Classe G. Sviluppata a partire dal 1972, anche per soddisfare una maxi-commessa dello Scià di Persia, la Geländewagen (auto fuoristrada, in tedesco, dalla cui denominazione

Due modi AMG per interpretare il tema delle Suv: a destra, la G 63, basata sull'immortale Classe G, qui del model year 2012; nella pagina a fianco, un passaggio in velocità della GLE 63 S, erede invece di quelle che, fino a qualche tempo fa, erano le Mercedes-Benz ML





deriva la sigla del modello, internamente codificato come W 460), ha visto la luce nel '79, dopo un lungo lavoro di sviluppo. Le sue caratteristiche rivelano pienamente lo scopo primario: robusto telaio a longheroni, trazione integrale, inizialmente inseribile, bloccaggio manuale dei due differenziali, carrozzeria semplice e squadrata, con luce a terra e angoli di attacco particolarmente ampi. Doti che ne fanno un veicolo inarrestabile, capace di vincere la Parigi-Dakar (nel 1983, con Jacky Ickx), ma anche di trasformarsi in una preziosa papamobile.

La prima interpretazione AMG della Classe G risale, come abbiamo detto, al 1994 e vede l'adozione del 6 cilindri di 3.6 litri della berlina C 36 in un'edizione con 258 CV: non pochi, per l'epoca e per le caratteristiche della vettura. Col tempo, però, si sarebbe andati molto più in là, fino ad arrivare alle attuali G 63 e G 65. La prima, che ha il compito di superare nelle preferenze dei clienti la precedente G 55 Kompressor,

lanciata nel 2004 e scelta da oltre il 40% degli acquirenti della 4x4 Mercedes, è dotata di un possente V8 biturbo di 5.5 litri, in grado di erogare 544 CV con una coppia di 760 Nm (limitata elettronicamente, per salvaguardare la trasmissione) disponibile tra i 2.000 e i 5.000 giri/min; munita di un setup specifico delle sospensioni per garantire, nonostante il baricentro inevitabilmente alto, un comportamento dinamico all'altezza delle performance motoristiche, la Suv dell'AMG può raggiungere una velocità di punta (autolimitata) di 210 km/h e accelerare da 0 a 100 km/h in 5,4". Il suo V8, che consuma sensibilmente meno del predecessore (la media omologata è di 13,8 litri/100 km, grazie anche all'introduzione della funzione Start&Stop), è abbinato a un cambio automatico Speedshift Plus 7G-Tronic a 7 rapporti con tre diverse logiche di funzionamento, dalla più economica alla più sportiva.

Al mondo, però, c'è sempre qualcuno che non si accontenta: a costoro, la Merce-

La G 65 (in alto) mantiene sostanzialmente immutato, a distanza di decenni, lo stile squadrato della Classe G originaria del '79, ideata per scopi militari e diventata presto una delle off-road più apprezzate di tutti i tempi

Sotto il cofano della G 65 (a sinistra), con carrozzeria Station Wagon a 5 posti, si cela un poderoso V12 turbo di 6 litri con 629 CV e ben 1.000 Nm di coppia: la trazione è integrale permanente



A sinistra, il posto guida della G 65 model year 2015, nella versione con interni di pelle nera a inserti color sabbia e plancia con finiture laccate bianco champagne: un esempio del livello di personalizzazione offerto dall'AMG



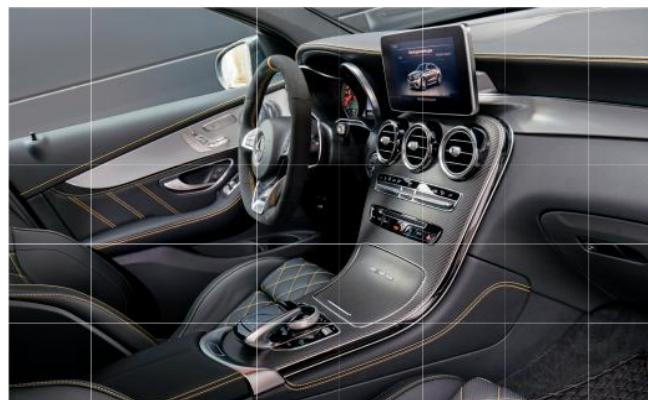
des-AMG dedica la G 65, off-road ancora più potente ed esclusiva. Sotto il suo cofano, infatti, batte un 12 cilindri a V di 6 litri, dotato di doppia sovralimentazione mediante turbocompressori e accensione a candele multiple: la sua potenza è di 612 CV, con una coppia di 1.000 Nm tra i 2.300 e i 4.300 giri/min. In questa versione, la Suv Mercedes-AMG è in grado di raggiungere i 230 km/h (sempre autolimitati) e di limare un altro decimo al tempo della “sorella minore” nello 0-100 km/h.

LA “CLASSE MEDIA”

Se la G può essere oggi considerata, per le sue forme e le caratteristiche tecniche, una delle ultime fuoristrada

dure&pure, gli altri attuali modelli a ruote alte della Mercedes-AMG sono concepiti come vere Suv, nate per l'asfalto e utilizzabili occasionalmente, grazie alla trazione integrale a controllo elettronico 4Matic, anche sui fondi a scarsa aderenza. La disponibilità di differenti varianti di carrozzeria permette di soddisfare qualsiasi tipo di esigenza. Si può iniziare la scalata verso le dimensioni maggiori con la GLC, proposta sia come Suv tradizionale sia come Coupé, anche se questo termine non deve certo far pensare a una sportiva a due porte che viaggi rasoterra; a cambiare è solamente (si fa per dire, visto che l'aspetto del modello risulta totalmente differente) la linea della vettura, sempre staccata di parec-

Rispetto alla GLC, la GLC 63 S 4Matic (sopra) presenta un frontale molto più aggressivo, con griglia a barre verticali distanziate che richiama quelle dell'AMG GT R e delle 300 SL impegnate negli anni 50 nella Carrera Panamericana



Oltre che con la classica versione Suv (in alto), la GLC 63 S 4Matic è disponibile in quella Coupé (a sinistra) a ruote alte: in comune, le vetture hanno il motore, un V8 biturbo di 4 litri (in alto a sinistra) e gli allestimenti interni



Anche per la GLE, l'AMG propone la propria interpretazione sia nella versione con la classica carrozzeria squadrata da Suv (sopra, una GLE 450 AMG 4Matic), sia con quella da coupé a quattro porte (a fianco, una GLE 63 Coupé 4Matic, nella colorazione Diamond silver)



A fianco e sopra (un dettaglio del gruppo ottico posteriore), l'AMG GLE 63 Coupé 4Matic, che monta un V8 turbo da 5.5 litri con 565 CV: la velocità massima è di 280 km/h, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,2"





chi centimetri dal suolo e dotata di gommatura generosa, ma caratterizzata da un padiglione discendente che digrada verso la coda e la rende filante, andando a scapito dell'accessibilità posteriore, ma donando all'insieme un aspetto più aggressivo e, se vogliamo, moderno.

Comune alle due versioni è la meccanica, che si articola in due livelli di performance. Alla base (si fa per dire...) c'è la

GLC 43 4Matic, equipaggiata, come l'omologa GLC 43 Coupé, di un 6 cilindri a V di 3 litri con due turbo (con pressione di 1,1 bar) e iniezione diretta (fino a 200 bar di pressione): con una potenza di 367 CV e una coppia di 520 Nm tra i 2.500 e i 4.500 giri/min, consente di toccare punte massime (limitate) di 250 km/h e di passare da 0 a 100 km/h in 4,9". Il propulsore è sempre abbinato al cambio automatico 9-GTronic e alla trazione integrale; l'AMG Ride control permette di regolare le sospensioni su tre diversi livelli di assetto, mentre il Dynamic select offre la scelta tra cinque differenti programmi di comportamento stradale e tre tarature dell'Esp.

L'alternativa, ancora più performante, è costituita dalla GLC 63 4Matic+, a sua volta proposta anche nella variante Coupé. Qui il motore è un V8 biturbo a iniezione diretta, strettamente imparentato con quello a carter secco della sportivissima AMG GT. Con una cubatura di 4 litri, il propulsore eroga 476 CV nella variante normale e 510 in quella sviluppata per la versione S delle due vetture; i valori di coppia massima sono rispettivamente di 650 e 700 Nm, in un arco di utilizzazione che va dai 1.750

Nonostante l'aspetto da Suv, non mancano sull'interpretazione AMG della GLE dettagli che ne accentuano la caratterizzazione prestazionale, come le pinze dei freni di colore rosso, lo spoiler che sovrasta il lunotto, i quattro scarichi di forma rettangolare e il diffusore posteriore con quattro paratie verticali





ai 4.500 giri/min. Elevatissime, com'è facile immaginare, le prestazioni: se la velocità massima resta limitata a 250 km/h, a migliorare ulteriormente sono i dati dell'accelerazione, tanto che lo 0-100 km/h viene bruciato in 4", che scendono di altri due decimi per le versioni S.

CRESCONO LE DIMENSIONI

A un livello ancora superiore troviamo, nella gamma Mercedes, la GLE, erede di

Il vano motore della GLS 63 S 4Matic accoglie un V8 turbo di 5.5 litri con 585 CV e 760 Nm di coppia; il cambio è automatico sequenziale. In alto, l'ampio posto guida della vettura





LA GLS è l'ammiraglia delle Suv Mercedes-Benz e l'AMG 63 S ne conserva le caratteristiche di base, compresi i 7 comodi posti: la stazza della vettura, lunga 5,13 m e larga 1,93, con una massa a pieno carico che può sfiorare le 2,6 tonnellate, è imponente

quella che un tempo veniva chiamata Classe M e oggi proposta sia con carrozzeria da Suv classica, sia come Coupé a ruote alte, esattamente come accade per la GLC: a cambiare sono gli ingombri e le potenze dei propulsori. Anche qui, infatti, l'AMG distingue tra una versione 43 e una 63: la prima monta un V6 biturbo da 390 CV e 520 Nm di coppia massima, la seconda un V8 di 5.5 litri, sempre a doppia sovralimentazione, declinato in due livelli di potenza, 557 o, per la S, 585 CV, con valori di coppia massima rispettivamente di 700 e 760 Nm, disponibili tra 1.750 e 5.250 giri/min. La velocità massima dichiarata, per entrambe, è di 250 km/h, ma la limitazione elettronica può essere superata, fino ad arrivare alla soglia di 280 all'ora, scegliendo l'optional denominato Driver's package, che consente d'incrementare le performance, già elevatissime, di queste vetture. In ogni caso, la GLE 63 S 4Matic, sia con carrozzeria tradizionale sia con quella Coupé, permette di bruciare lo 0-100 km/h in 4,2".

Alla famiglie numerose e bisognose ancora più di spazio, la Mercedes dedica, infine, la GLS, Suv dalle dimensioni generose (è lunga 5,13 metri e larga 1,93) e dalla grande abitabilità, con possibilità di trasportare fino a 7 persone. Di questa vettura, ovviamente dotata di trazione integrale, ma anche equipaggiata di sospensioni pneumatiche e di molti ausili elettronici alla guida, non poteva che esistere anche una versione AMG. Denominata 63 S 4Matic, monta l'8 cilindri a V biturbo di 5.5 litri e può contare su potenza e coppia pari a 585 CV e 760 Nm; valori che le consentono, nonostante la massa non indifferente (si può arrivare a sfiorare, a pieno carico, i 2.600 kg), una punta massima di 270 km/h. Il tutto godendo, al tempo stesso, del massimo confort e delle doti di tenuta di strada assicurate anche dall'Active curve system, un dispositivo che impiega barre antirollio attive anteriori e posteriori per ridurre gli angoli di rotazione della scocca nella percorrenza delle curve.

Motorenmanufaktur

V12
BITURBO

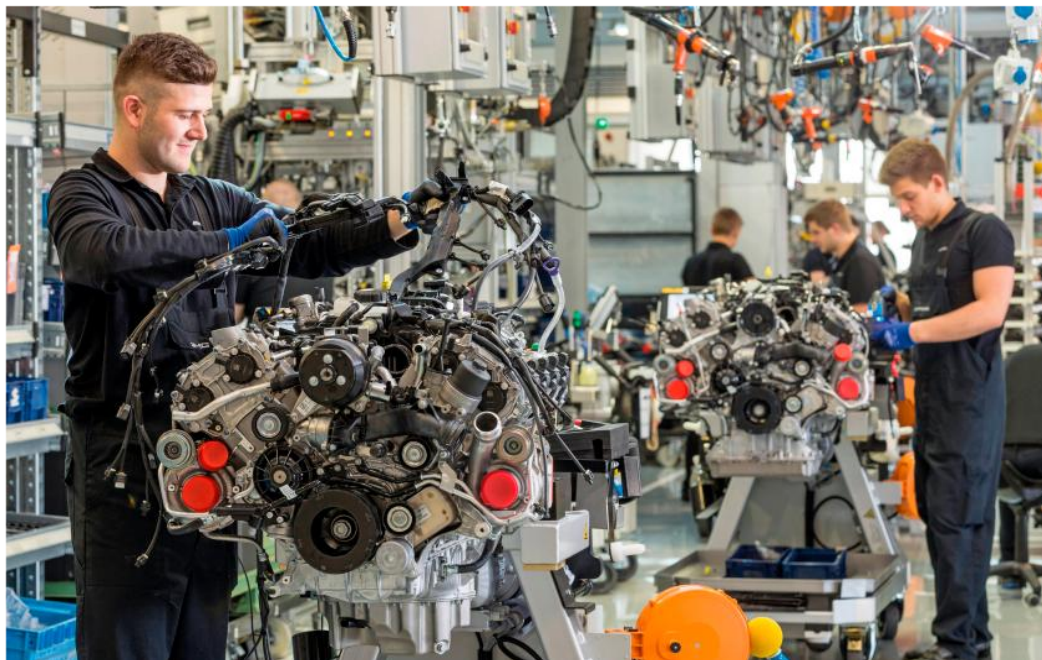


ANCORA OGGI UN UOMO, UN MOTORE

La storia, ma forse si potrebbe dire la fiaba, di Aufrecht e Melcher, i “signori AMG”, inizia così: c’era una volta un mulino, dove due giovani ingegneri inseguivano un sogno, trasformare normali auto stradali in vetture da corsa o, almeno, ad altissime prestazioni. Ma non è stata una fata turchina a far diventare quella prima, piccola sede una realtà industriale dai grandi numeri: sono stati anni, anzi decenni, di duro lavoro, di notti insonni, insuccessi e trionfi, difficoltà e soddisfazioni, come sempre accade in questi casi. Il passaggio da atelier di elaborazione, al quale si rivolgevano i proprietari di Mercedes-Benz per ot-

tenere un po’ più di pepe e personalità dalle loro signorili berline e coupé, a sussidiaria di un’azienda del calibro della Daimler è stato lento e graduale, con diverse tappe fondamentali. Nel 1990, infatti, l’inizio della stretta collaborazione tra l’AMG e la Mercedes porta, nel giro di tre anni, alla realizzazione della C 36, primo modello frutto di questo agreement a far breccia nel mercato: realizzata in 5.000 esemplari, inaugura la serie di best-seller dell’azienda. Per arrivare a questo risultato sono necessari un terzo fabbricato e un incremento a 400 persone della forza lavoro. Del 1° gennaio 1999 è, invece, la cessione del 51% dell’azienda a

Nella pagina di sinistra, la linea di produzione dei motori V12 biturbo ad Affalterbach; a destra, gli addetti stanno completando la realizzazione di due propulsori V8. Le lavorazioni sono ancora in prevalenza manuali e, come da tradizione, prevedono che ogni persona si occupi interamente di una sola unità per volta





Una vista aerea dell'area della Mercedes-AMG ai giorni nostri: l'azienda dà lavoro a 1.600 persone, occupa spazi sempre crescenti, necessari allo sviluppo intero di nuovi modelli, ed è responsabile di tutti i motori V8 e V12 della Mercedes-Benz

quella che, nel frattempo, è diventata la DaimlerChrysler; lo stesso anno vede il trasferimento del reparto corse alla H.W.A., società del cofondatore dell'AMG Hans Werner Aufrecht. Nel 2005, infine, viene completata la trasformazione dell'azienda in una sussidiaria interamente posseduta dalla Daimler.

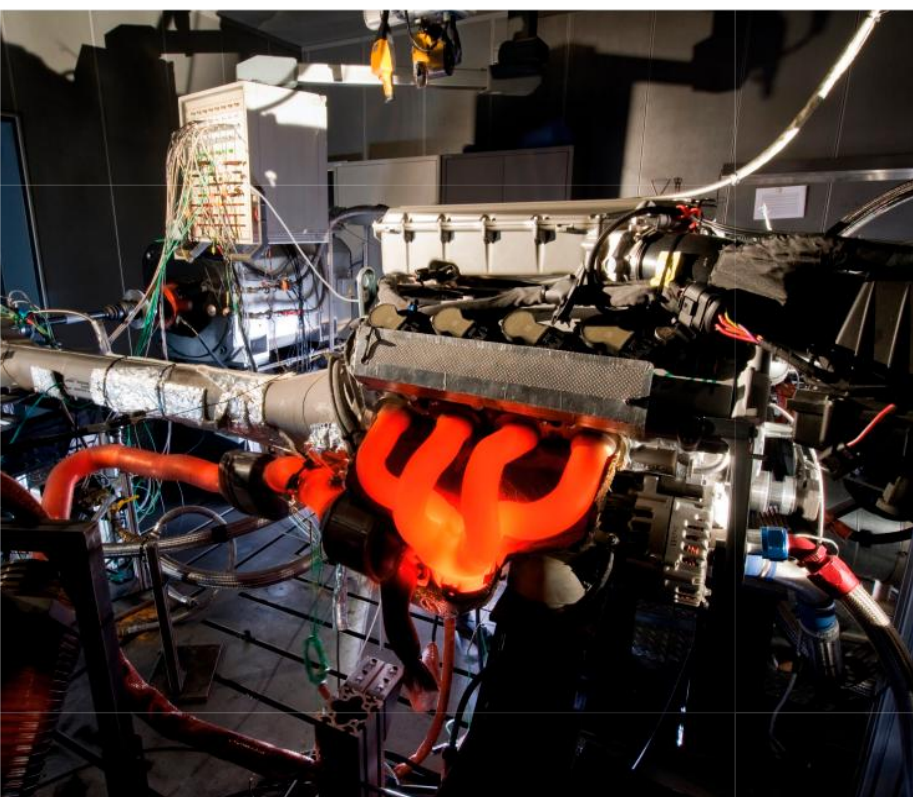
Questi passaggi comportano l'affidamento all'AMG da parte della casa madre di compiti sempre crescenti, fino ad arrivare allo sviluppo completo e autonomo di un nuovo modello, destinato a completare la gamma Mercedes: accade nel 2009, con l'iconica SLS dalle portiere ad ali di gabbiano, si ripete nel 2014, con l'AMG GT ed è destinato a trovare il coronamento definitivo con il debutto dell'hypercar da

1.000 CV, figlia della motorizzazione ibrida impiegata dalla Mercedes, a partire dalla stagione 2014, in Formula 1.

Il presente, dunque, è costituito da un'azienda ad altissima tecnologia, nata da due persone e arrivata a occupare 1.600 dipendenti, senza rinunciare alla storica sede di Affalterbach, realizzata nel 1976 e via via ampliata; e da una produzione che, nel 2017, sfonderà il tetto dei 100 mila esemplari, venduti in 40 Paesi anche attraverso 400 Performance center, gli ultimi dei quali aperti a Tokyo, Dubai e Sidney. Una crescita tumultuosa, calcolata nel 44,1% tra il 2015 e il 2016 e destinata a non arrestarsi; e che ha interessato anche l'Italia, dove l'AMG vendute nel 2016 sono state oltre 1.000



Anche ai giorni nostri, l'AMG è rimasta fedele al motto "one man, one engine": ogni tecnico è responsabile dall'inizio alla fine della produzione di ogni singolo propulsore di sua competenza, al quale appone poi una placca che riporta la propria firma (a destra). Ceo della Mercedes-AMG è, dal 1° ottobre 2013, Tobias Moers (qui a destra): originario di Friburgo, dov'è nato nel 1966, lavora nell'azienda dal 1994



I banchi prova per testare i motori: a sinistra, un V8 portato ai limiti del suo utilizzo; sopra, un tecnico segue (nel 2012) il test del nuovo 4 cilindri a benzina, destinato alla compatta A 45

Anche i vip amano cimentarsi all'AMG...

A destra, il comico americano Jay Leno; sotto, Nico Rosberg e Michael Schumacher, nel 2012 in forze alla Mercedes-AMG di F1, all'opera in fabbrica



(+26% sull'anno precedente) e 502 nel primo semestre del 2017. Un exploit notevole, se si considera che nel 2012 non si era andati oltre le 145 unità, ottenuto anche grazie ai dodici Performance center presenti nel nostro Paese, sparsi dal Piemonte alla Puglia.

Dunque, ha ragione Tobias Moers, al timone dell'AMG dal settembre 2013 dopo una lunga carriera interna, a sostenere, come ama fare, che l'azienda si trova, al momento del suo cinquantenario, nella "fast lane", la corsia veloce. «Siamo in grado di offrire», spiega Moers, «il più completo portafogli di prodotti di tutti i tempi,

Lewis Hamilton, tre volte campione di F1, è testimonial della Mercedes-AMG: qui posa con Tobias Moers al lancio della GT R a Brooklands, nel luglio 2016. A vendere le vetture provvedono soprattutto gli oltre 400 Performance center attivi nel mondo: in alto a destra, quello di Berlino





con una gamma di 56 modelli che spazia dalla Classe A alla S, cosa che ha consentito di raggiungere nuovi record di vendite». La domanda più forte, anche in Italia, riguarda le versioni contraddistinte dal numero 43, ovvero undici modelli della Classe C e della Classe E (comprese le Suv GLC e GLE e la roadster SLC) dotati del 6 cilindri di 3 litri con potenze comprese tra 367 e 401 CV. Ma un contributo significativo è arrivato anche dall'ampliamento verso il basso (relativo, s'intende) di versioni AMG con le compatte designate dal numero 45, ovvero la Classe A (declinata anche come CLA, CLA Shoo-

ting Brake e GLA) equipaggiata con il 4 cilindri di 2 litri da 381 CV, porta d'ingresso al mondo di Affalterbach che ha consentito al brand di raggiungere un pubblico più giovane.

RESPONSABILITÀ CRESCENTI

Oggi l'AMG si trova ad affrontare nuovi e impegnativi compiti: «Siamo anche responsabili di tutti i motori V8 e V12 per le auto passeggeri della Mercedes-Benz», afferma con comprensibile orgoglio Moers, «e questo ha contribuito alla crescita del numero dei nostri dipendenti: la cosa più importante, però, è che, tra lo-



ro, due su tre stanno lavorando a nuovi prodotti». E lo sviluppo non tradisce uno dei motti fondamentali del marchio, “born on the racetrack”, nata sulle piste: dove, per pista, s’intende soprattutto il vecchio e temibile Nürburgring, quei 20 e più chilometri d’“inferno verde” che permettono di dire, di ogni vettura col marchio AMG, che è “Nordschleife-approved” (non a caso, nel solo 2017 l’azienda ha prenotato 17 settimane di test sul tormentato tracciato tedesco...).

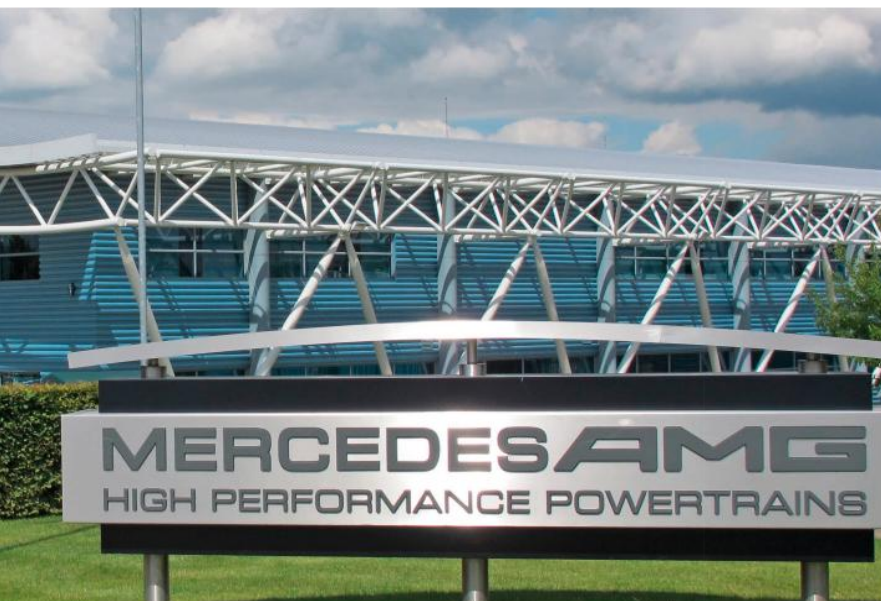
Tre, del resto, secondo il manager, sono i fattori chiave del successo dell’azienda di cui tiene il timone: «La responsabilità totale dello sviluppo di ogni modello; l’indipendenza, che si traduce in una propria strategia e in un definito profilo di brand, chiaramente orientato alle perfor-

Tra gli showroom più recenti della Mercedes-AMG spicca quello di Tokyo (sopra), realizzato nel quartiere di Setagaya. A destra, l’High performance powertrains della Mercedes-AMG di Brixworth, nel Regno Unito, dove vengono realizzate anche le power unit ibride destinate alle Mercedes-AMG di Formula 1





A fianco, il nuovo showroom della Mercedes-AMG di Affalterbach, attiguo allo stabilimento dell'azienda, di fronte al quale (sotto), in occasione dell'inaugurazione, sono schierate le GT3 da corsa di cinque diversi team



Nella pagina a fianco, ingegneri al lavoro a Brixworth: il centro, nato nel 1984 come Ilmor Engineering, è dal 2005 di proprietà della Mercedes-Benz

mance; al tempo stesso, però, anche l'appartenenza a un grande gruppo come la Daimler, che ci dà immediato accesso a un network mondiale di ricerca e sviluppo e alle tecnologie sofisticate di una delle aziende più innovative del settore automotive». Dunque, pur restando fedele alla tradizionale filosofia "one man, one engine", per la quale, fin dalle origini, ogni addetto è interamente responsabile della realizzazione di un motore al quale apporta la propria firma, l'AMG guarda con fiducia al futuro. Che, oltre a introdurre nuove varianti di carrozzeria e altre versioni, non potrà fare a meno di orientarsi verso forme di propulsione alternative. Il powertrain ibrido dell'AMG GT Concept, coi suoi oltre 800 CV, ha già indicato la strada da prendere.



La showcar Mercedes-AMG GT Concept, presentata al Salone di Ginevra del 2017, prefigura nelle linee la sportiva a quattro porte del prossimo futuro: alcuni elementi stilistici, come la griglia Panamericana e i gruppi ottici posteriori (nella pagina a fianco; sono dotati della nuova tecnologia Nano active fibre) richiamano l'attuale coupé GT

IL FUTURO IBRIDO DIVENTA REALE

Una casa automobilistica non può mai fermarsi a contemplare il presente, per quanto sia soddisfacente: il suo compito è continuare a guardare il futuro, per essere sul mercato con il prodotto giusto al momento giusto. E la Mercedes-AMG non si sottrarre certo a questo compito. Lo ha dimostrato presentando al Salone di Ginevra del 2017 un prototipo che sintetizza la propria visione della performance car di domani. La GT Concept, com'è stata chiamata la vettura sviluppata in maniera completamente autonoma nel quartier generale di Affalterbach, costituisce una sorta di evoluzione della SLS AMG Electric Drive del 2010, esperimento di sportiva ad altissime prestazioni a emissioni zero. Il concetto di trazione, però, è dif-

ferente: si punta sull'ibrido, abbinando un V8 a benzina allo stato dell'arte con la propulsione elettrica, per superare i limiti di autonomia delle batterie. Il powertrain ibrido assicura, invece, oltre a range di percorrenza elevati, la possibilità per il guidatore di contare su una potenza complessiva di ben 600 kW, 814 CV.

La vettura reca la sigla EQ Power+, che già contraddistingue le Formula 1 ibride del team Mercedes-AMG; il V8 biturbo con cubatura di 4 litri è associato anche alla trazione integrale 4Matic+, supportata dal propulsore elettrico che aziona direttamente le ruote posteriori svolgendo la funzione di un booster addizionale. Grazie al torque vectoring, ogni ruota riceve la corretta dose di potenza al momento opportuno, esaltando





le prestazioni. Le batterie di cui il prototipo è dotato, più leggere e compatte del solito, sono modulari, in modo da poter essere adattate alle esigenze di modelli e mercati differenti; la loro ricarica avviene sia con il recupero dell'energia in frenata, sia (quando il livello scende sotto certi valori) con l'ausilio del motore a combustione. L'AMG GT Concept può così funzionare in modalità puramente elettrica ed esclusivamente termica, oppure come ibrida. Il tutto è presentato sotto le vesti di un'elegante berlina-coupé a quattro porte, che rilegge in chiave futuribile gli stilemi classici dei modelli Mercedes-AMG.

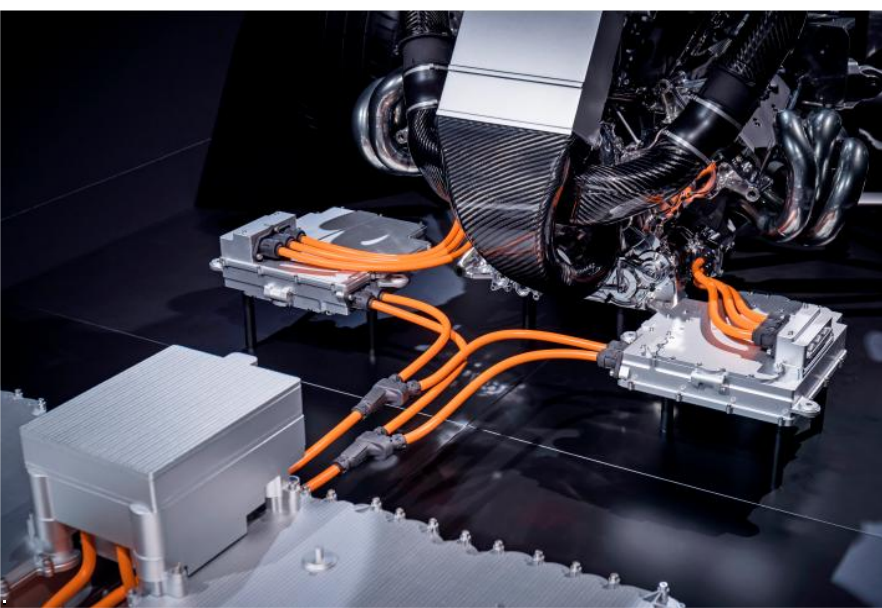
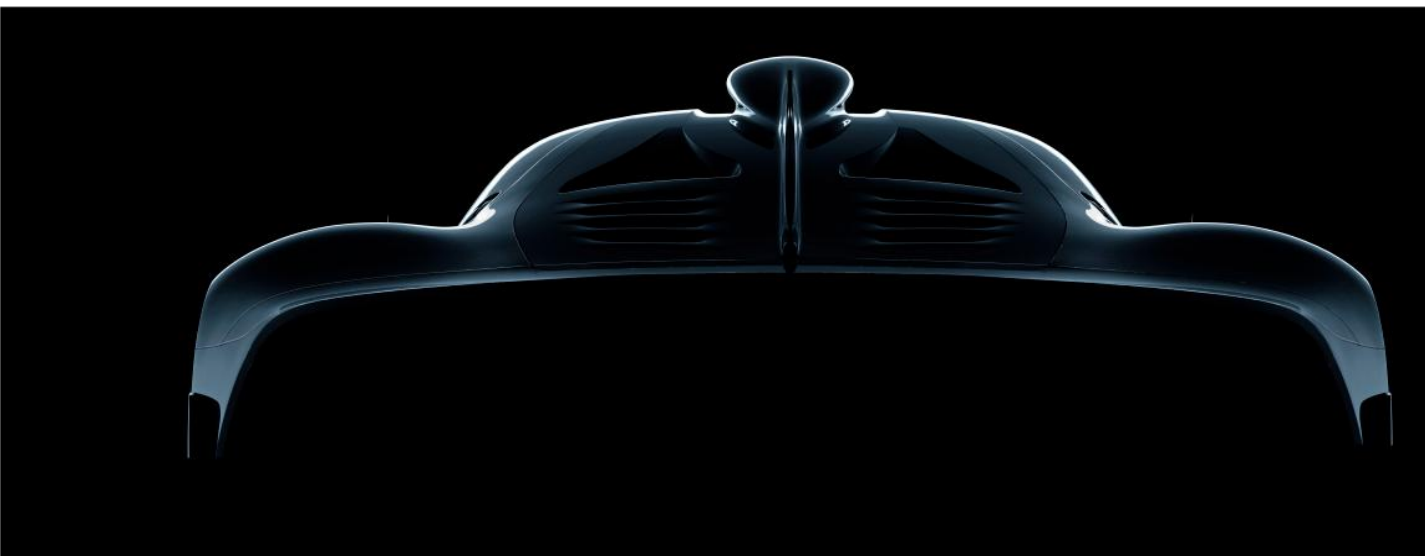
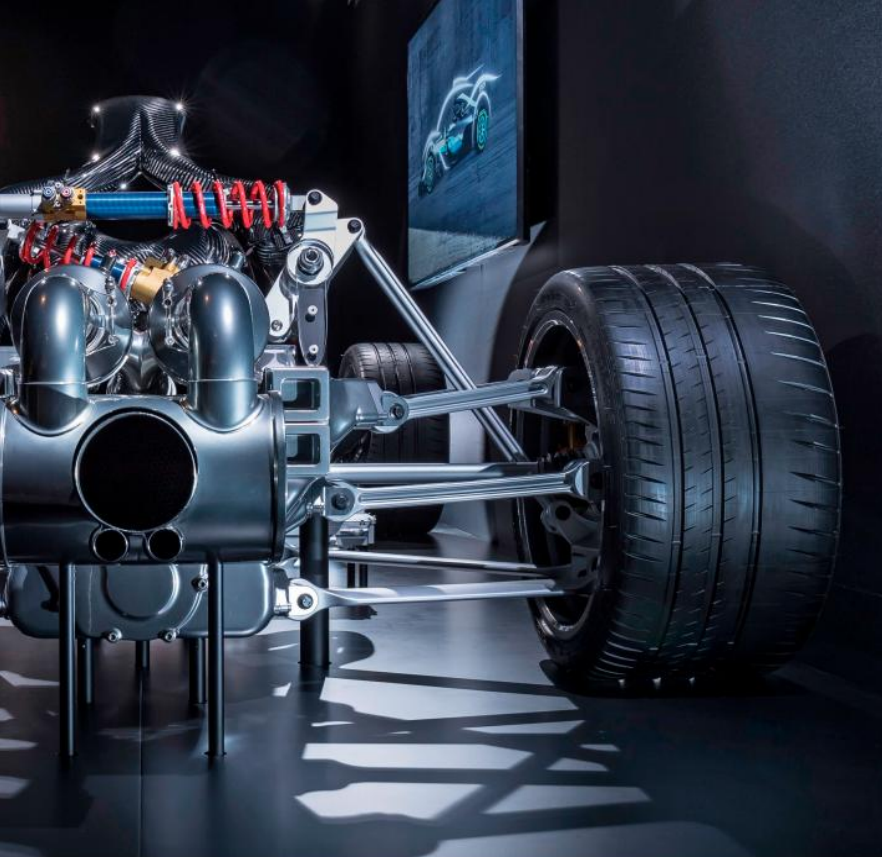
AI VERTICI DELLE PRESTAZIONI

La strada da percorrere, dunque, è quella dell'ibrido. E la riprova viene dalla soluzione scelta per l'hypercar destinata a mettersi ai vertici di tutti i tempi delle prestazioni delle Mercedes-AMG grazie all'adozione di una power unit derivata in mol-

ti particolari da quella delle monoposto che per tre anni, dal 2014 al 2016, hanno dominato il Mondiale di Formula 1 con Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Cuore della vettura è, infatti, il V6 1.6 litri turbo a iniezione diretta realizzato per la massima categoria, con regime di rotazione fissato a 11.000 giri, abbinato a due motori elettrici, uno da 80 kW, collegato al turbo per ridurne il ritardo di risposta o, a seconda dei momenti, alimentare le batterie, l'altro da 120 kW, connesso con l'albero a camme. Altri due propulsori elettrici, ognuno da 120 kW, si trovano sui due lati dell'asse anteriore e permettono, oltre che di ottenere la trazione integrale, di procedere in modalità full electric, fino a un massimo di 25 km. Le batterie sono identiche, per tipologia delle celle, sistema di raffreddamento e collocazione, a quelle della Formula 1, ma dispongono del quadruplo dell'energia, limitata invece nei Gran Premi dal regolamento. Il risultato del sistema, completato dalla pre-

Sopra a sinistra, un particolare del frontale della GT Concept che adotta un sistema, denominato AirPanel, di paratie attive per l'aria di raffreddamento; il prototipo sfoggia anche un'inedita tinta, detta Hot red. Nella pagina a fianco, la silhouette e alcuni componenti dell'hypercar Mercedes-AMG da oltre 1.000 CV, la cui sigla provvisoria è Project One

I dettagli del layout tecnico della Project One rivelano come dalla Formula 1 non derivino solo l'unità termica della power unit (nella foto sotto; si tratta di un V6 1.6 litri turbo), ma anche soluzioni come la geometria delle sospensioni e gli scarichi



senza di quattro inverter (uno per ognuno dei motori elettrici), è una potenza complessiva stratosferica, superiore ai 1.000 CV. Dotata di sospensioni push-rod e di tutti i sistemi elettronici di controllo oggi necessari, l'hypercar Mercedes-AMG è un oggetto destinato a finire nelle mani di pochi, non solo per il suo costo elevatissimo: la produzione prevista, infatti, è limitata a soli 275 esemplari.



UNA STORIA AFFASCINANTE

A questo punto, facciamo un passo indietro. Anzi, più di uno: torniamo al 1964, anno in cui due ingegneri, Hans-Werner Aufrecht ed Erhard Melcher, lavorano ancora alla Mercedes-Benz. La loro passione è l'elaborazione delle auto per renderle competitive nelle corse. Solo che la Casa di Stoccarda, sazia dei trionfi degli anni 50 in Formula 1, nelle gare per Sport-Prototipo e in quelle su strada come la Carrera Panamericana e la Mille Miglia, non ha intenzione di tornare a occuparsi di motorsport: tutte le risorse vanno destinate allo sviluppo e al miglioramento dei modelli di serie, per irrobustire la crescita economica dell'azienda. Ai nostri eroi, quindi, non resta che dedicarsi alla preparazione di un motore nel tempo libero, a casa di Aufrecht, a Grossaspach. Non sarà uno sforzo vano: nel 1965, Manfred Schieck, un collega della Daimler che è anche pilota, partecipa al Campionato tedesco Turismo utilizzando un propulsore della 300 SE da loro sviluppato e vince dieci gare...

Quanto basta per far scattare la molla: verso la fine del '66, Aufrecht e Melcher lasciano il sicuro impiego alla Mercedes e si mettono in proprio, fondando l'anno successivo a Burgstall, nel Land della Sassonia-Anhalt, il loro Ingenieurbüro-Konstruktion und versuch zur entwicklung von Rennmotoren, ovvero uno studio di inge-

gnieria, progettazione e collaudo per lo sviluppo di motori da corsa, la cui sede si trova in un ex mulino. È il nucleo originario di quella che, di lì a poco, diventerà l'AMG, acronimo che allude alle iniziali del cognome dei due fondatori e a Grossaspach, cittadina natale di Aufrecht.

La vicenda si trasforma presto in una storia di successo. Il primo risultato sportivo eclatante, di cui narriamo nelle pagine seguenti, arriva alla 24 Ore di Spa-Francorchamps del 1971, una delle gare di durata più prestigiose, con l'AMG 300 SEL 6.8, in origine lussuosa ammiraglia pensata per tutto tranne che per le corse, che ottiene un brillante secondo posto e impone l'azienda all'attenzione dei media, anche di quelli non specializzati nell'automobilismo sportivo. Nel 1976, l'AMG, che nel frattempo ha visto crescere il proprio giro di affari, si trasferisce ad Affalterbach, nel Land del Baden-Württemberg, dove ancora oggi ha sede. Poi arriveranno risultati sportivi importanti, una collaborazione sempre più stretta e ufficiale con la Mercedes-Benz (dal 1990), la cessione del 51% della proprietà a quella che allora si chiamava Daimler-Chrysler (nel 1999) e la trasformazione in una vera consociata al 100% della Daimler AG (nel 2005). Seguiteci, allora, in questo viaggio affascinante, che parte dalle piste e prosegue sulle strade di tutto il mondo.

Uno dei modelli più conosciuti della storia recente della Mercedes-AMG, la SLK 55, qui in uno scatto del 2007: monta un V8 di 5.4 litri, con potenza di 360 CV, accelera da 0 a 100 in 4,9" e raggiunge i 250 km/h (autolimitati)



Gemelle diverse:
fianco a fianco,
in un'occasione
celebrativa sul
circuitto di Spa, la
300 SEL 6.8 AMG
del 1971 e una S 63
decorata alla stessa
maniera; nella
pagina a fianco,
la vettura di Heyer
e Schickentanz
in gara alla
24 Ore di Spa

LA SORPRESA DEL “PACHIDERMA”

Non sono molte le piste sulle quali è stata fatta la storia delle corse. Monza, Silverstone, Le Mans, il vecchio e terribile Nürburgring. E Spa-Francorchamps. Un'università, per i piloti: fare l'Eau Rouge flat out, senza alzare il piede, è come conseguire una laurea. A Spa corrono le Formula 1, impressionanti; le Sport-Prototipo, fantastiche con il loro carico aerodinamico. E, addirittura dal 1924, si disputa una 24 Ore, che ha visto iscriverne nel proprio albo d'oro nomi leggendari (Louis Chiron, Nino Farina, Mike Hawthorn, Jacky Ickx) e auto altrettanto famose (Alfa Romeo 6C 1750, Mercedes SSK, Bugatti Type 44, Ferrari 166

MM). Negli anni, sono cambiate anche le vetture ammesse: Sport (nel '53 e nell'81 ha avuto validità per il Mondiale della specialità), Turismo (era la più ambita delle gare di questa categoria), oggi GT3.

Di tutte le edizioni, però, quella più rilevante ai fini della nostra storia si tiene il 24 e 25 luglio del 1971. Siamo al culmine della popolarità del Campionato europeo Turismo, una specialità vicina alla produzione di serie alla quale le Case tengono molto per questione d'immagine. Così, sul circuito belga (all'epoca lungo ben 14,1 km), sotto un cielo nuvoloso e di fronte a 80 mila spettatori, scende in pista una sessantina di vetture. Sono BMW





Prime fasi della 24 Ore di Spa del '71: al comando, la Ford Capri RS 2600 di Glemser-Sole Roig, che vincerà la gara, seguita dalla Chevrolet Camaro di Grauss-Hoffman e dalla Mercedes-AMG di Heyer-Schickentanz, partita dalla quinta posizione della griglia.

Le inseguono la Ford Escort 1.6 RS di Fitzpatrick-Mazet e la Opel Commodore di Brailard-Verbeer, entrambe poi ritirate

2800 CS e 2002 TI, Ford Capri RS 2600, Chevrolet Camaro Z/28, Opel Commodore GS, Ford Escort RS 1600, persino Fiat 128 e Moskvitch 412, oltre a uno stuolo di Alfa Romeo, le più potenti 2000 GTAm e le 1300 GTA Junior. Tra i piloti, non mancano nomi di spicco: Gérard Larrousse, Jochen Mass, John Fitzpatrick, Dieter Glamser, Toine Hezemans, Willy Kauhsen, Carlo Facetti, Nino Vaccarella, Hans-Joachim Stuck e un giovane Niki Lauda, al volante di una BMW Alpina.

Ma, a guardare bene lo schieramento, che vede scattare dalla pole position la

Camaro di Ivo Grauls e Peter Hoffmann, c'è una vettura che più di tutte colpisce l'attenzione: è una grossa, vistosa, rossa, Mercedes-Benz 300 SEL 6.8, posizionata col numero 35 nella quinta casella della griglia di partenza. Sembra tutto, meno che una vettura da corsa. Una limousine, un'auto di rappresentanza, una macchina da affidare a un autista per farsi portare comodamente a spasso. E, invece, è un'AMG. Frutto, cioè, del lavoro di quei due ingegneri, Aufrecht e Melcher, che qualche anno prima hanno abbandonato la Mercedes per dedicarsi alla loro passio-

Un pit stop e (sotto) un passaggio in velocità all'Eau Rouge della Mercedes-AMG di Heyer e Schickentanz, che finiranno la gara conquistando un secondo posto inatteso, viste le caratteristiche poco adatte all'impiego in pista della vettura



ne, l'elaborazione di auto per le competizioni. Di corsaiolo, per la verità, il pachiderma rosso sembra avere poco, fatta eccezione per i quattro fari supplementari necessari per vedere e farsi vedere nella notte di Spa, il rollbar di protezione e un bel po' di adesivi di qualche sponsor e dell'AMG stessa. Ma nel motorsport non bisogna mai dare nulla per scontato.

A guidare la berlina tedesca sono, infatti, due piloti esperti, Hans Heyer e Clemens Schickentanz, che già nelle qualifiche ottengono una prestazione sorprendente: il loro miglior tempo (4'14"500) è sì più lento di 10" di quello della Camaro del leader, ma li proietta al quinto posto assoluto, alle spalle di una BMW 2800 CS (quella di Lauda e Larrousse), di una Ford Capri e di un'altra BMW. Si capisce subito che, sotto quell'aspetto da paciosa quattro porte di lusso, c'è qualcosa da tenere d'occhio. Del resto, con un motore 6.300 da 250 CV e una velocità massima di 220 km/h, la 300 SEL è già la vettura tedesca di serie più veloce dell'epoca. A questo si aggiunge la cura AMG: la cilindrata del V8 viene portata da 6.300 a 6.835 cm³, la potenza arriva a 428 CV a 5.500 giri/min, la coppia passa



dai già ragguardevoli 500 a 608 Nm. Melcher ha lavorato sul propulsore adottando tutti i classici accorgimenti che ne fanno un'unità da competizione: alberi a camme, aste e bilancieri, pistoni (nuovi, della Mahle), valvole di aspirazione (più grandi), camera di combustione, condotti (lucidati), scarichi. Per garantirsi più affidabilità ha bilanciato minuziosamente l'albero motore e aggiunto un radiatore supplementare dell'olio. Per il resto, i passaruota sono allargati, per accogliere ruote di magnesio da 10x15 e 12x15 pollici, adattate dal prototipo Mercedes C

111, le porte sono di alluminio, per contribuire a ridurre il peso dagli iniziali 1.830 a 1.635 kg, i bracci delle sospensioni anteriori sono più grandi, il retrotreno e il differenziale vengono irrobustiti, le sospensioni ad aria irrigidite. La velocità massima raggiungibile diventa così di 265 km/h.

BREVE CARRIERA

Alla partenza della 24 Ore, tra la sorpresa generale, Hans Heyer è in grado di portare la sua Mercedes AMG subito al terzo posto, alle spalle della Ford Capri di

La Mercedes elaborata dall'AMG per la 24 Ore di Spa del 1971 ha motore con cubatura di 6,8 litri, al posto degli originari 6,3, e potenza di 428 CV: grazie alla velocità massima di 265 km/h riesce a tenere testa a vetture più agili nelle curve e dotate di un miglior impianto frenante



A fondo pagina, la replica perfetta della vettura del '71 acquistata in anni recenti dalla Daimler per ricordare il primo exploit dell'AMG: l'esemplare originale, infatti, dopo essere stato ceduto alla Matra, è andato disperso

Glemser e Soler Roig e della Camaro scattata dalla pole position. La gara, come sempre accade, sarà ricca di colpi di scena: pioggia, incidenti, guasti meccanici. Ma la 300 SEL resta immune da tutto questo: marcia come un orologio, ha bisogno di pochi interventi ai pit stop, macina inesorabile 308 giri, pari a oltre 4.300 km, senza il minimo problema. Alla fine, tanta costanza viene premiata: Heyer e Schickentanz sono secondi assoluti al traguardo, alle spalle solo della Capri RS 2600 ufficiale della Ford Colonia di Glemser e Soler-Roig, davanti a uno stuolo di Alfa Romeo 2000 GTAm.

Un exploit inaspettato: «Eravamo consapevoli di poter vincere», racconterà molti anni dopo Hans Heyer, «ma gli altri non

La 300 SEL 6.8 dell'AMG impegnata a tenere a bada una delle innumerevoli Alfa Romeo GTAm in gara a Spa nel '71: in quegli anni, la 24 Ore disputata sul circuito belga, lungo all'epoca oltre 14 chilometri, era molto popolare





Hans Heyer (in alto, in una foto di epoca recente), dopo la gara di Spa, ha continuato a correre con successo in varie categorie, anche con l'AMG. Sopra, dettagli della 300 SEL 6.8 da corsa, che conserva i raffinati allestimenti interni della versione stradale (qui sopra), confortevole limousine

lo sapevano...». Del resto, la macchina era velocissima in rettilineo, ma l'impianto frenante, sostanzialmente simile a quello di serie, mostrava i suoi limiti nel rallentare la massa della vettura, pur alleggerita. «Per fortuna», rammenta ancora Heyer, «la vecchia pista di Spa offriva molte opportunità di raffreddare i dischi e nessuno riusciva a sorpassarci nei lunghi rettilinei». La cosa curiosa è che la macchina

aveva conservato molti altri particolari della versione stradale, come il servosterzo, la moquette, i pannelli delle portiere e la plancia, rivestita di legno esotico. «Presto», conclude il pilota tedesco, «grazie al fantastico rumore del V8 e al nostro ruolo di outsider diventammo i beniamini del pubblico».

Il risultato porta all'AMG un'inattesa popolarità: in Germania, ne parla persino il



La 300 SEL 6.8 ha concluso la sua carriera come vettura test della Matra per pneumatici d'impiego aeronautico: la Mercedes ne utilizza oggi una replica (qui sopra) per ricordare i felici esordi della sua collaborazione con l'atelier di Affalterbach

telegiornale della sera. «Facemmo sensazione», ricorderà poi Aufrecht, «perché nessuno si aspettava qualcosa di simile». Il coraggio dei due preparatori era stato premiato. Dopo Spa, la 300 SEL 6.8 AMG venne portata a un'altra gara, disputata al Paul Ricard nel settembre sempre del '71. L'anno successivo, in marzo, riverniciata di giallo prenderà parte ai test collettivi per la 24 Ore di Le Mans, nella quale, però, non scenderà in lizza. Altre apparizioni si registreranno alla 24 Ore del Nürburgring e alla 200 Miglia del Norisring del '72, gara che vede Heyer aggiudicarsi la classe Turismo speciale oltre 2 litri. Poi, i nuovi regolamenti della Fia, che limitano a 5 litri la cubatura delle vetture ammesse nelle gare dell'Europeo Turismo, pongono fine alla sua carriera.

L'AMG venderà la macchina al gruppo industriale francese Matra, che ne farà un

utilizzo particolare, dedicandola ai test ad alta velocità di pneumatici per aerei. La sua sorte successiva non è conosciuta, ma nella primavera del 2006 la Mercedes-AMG ne ha acquistata una replica, accurata fin nelle decorazioni, per mantenerne in vita la leggenda.

Quanto ai piloti, Hans Heyer avrebbe continuato a correre ancora a lungo: nella sua carriera, durata 35 anni, ha disputato un migliaio di corse, mettendosi al volante anche di Lancia, Porsche, Jaguar, BMW, vincendo il Campionato europeo Turismo nel '74, aggiudicandosi molte gare per Sport-Prototipi e scendendo in lizza anche in un Gran Premio di F.1 (nel '77, con una ATS). Nel 1978 avrebbe portato in gara anche la Mercedes 450 SLC 5.0 AMG con Schickentanz, a sua volta vincitore del Campionato europeo Gran Turismo del '73.

Foto di gruppo della gamma, scattata in occasione dei 40 anni dell'azienda: in prima fila si riconoscono la 300 SEL 6.8 e la E 50 AMG, in seconda, da sinistra, la SL 55 AMG e la C 36 AMG. Nella pagina a fianco, una AMG 500 SEL (serie W126) del 1984



PRIMI DECENNI D'INTENSO LAVORO

Dopo l'exploit ottenuto alla 24 Ore di Spa del 1971, l'attività di Aufrecht e Melcher conosce una rapida crescita, procedendo sempre su due binari: da un lato, la preparazione di vetture da competizione, che troveranno negli anni 80 e 90 e nel Dtm il loro principale coronamento; dall'altro, l'elaborazione di Mercedes stradali, per conto della clientela desiderosa di migliorarne le prestazioni. Così, per esempio, nel 1979 l'AMG propone una versione elaborata dell'ammiraglia 450 SEL (serie W 116), con motore di 6.9 litri e potenza di 380 CV, in grado di arrivare a 240 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 7", nonostante la sua mole imponente (è lunga 5,06 metri e sfiora, a vuoto, le due tonnellate). Di poco successive sono le interpretazioni AMG delle Mercedes W 123, berlina, coupé (C 123) e station wagon (S 123): la 280 Sedan viene

dotata di un vistoso spoiler sul cofano posteriore e vede la potenza del suo 6 cilindri in linea ad arrivare a 209 CV, per una velocità massima di 210 km/h.

Nello stesso periodo, però, i due ingegneri tedeschi sono impegnati nella realizzazione di una versione da corsa della 450 SLC, grossa coupé lanciata nei primi anni 70 con motore V8 da 4.5 litri con 225 CV, poi sostituito da evoluzioni di cubatura superiore, fino a superare la soglia dei 5.000 cm³. Preparata dall'AMG per la pista, la 450 SLC ottiene, con Clemens Schickentanz e Jörg Denzel, una prestigiosa vittoria nel Grand Prix per Turismo disputato al Nürburgring nell'80: ancora una volta questo circuito, al quale la Mercedes-AMG resterà legata fino ai giorni nostri, regala popolarità all'atelier di Affalterbach, che vede crescere la propria clientela.





L'AMG è sempre intervenuta non solo sulle berline Mercedes, ma anche sulle station wagon (in alto, una 280 TE del 1983) e coupé, come la SEC 500 wide-body, ovvero con carrozzeria allargata (sopra a destra). Qui sopra, l'AMG 300 E 6.0 Hammer, nella versione del 1987 per gli Stati Uniti

Negli anni 80, inoltre, Erhard Melcher è impegnato nello sviluppo di una testata completamente nuova, dotata di 4 valvole per cilindro, da impiegare sui V8 di 5 litri della famiglia delle Mercedes 500, la più apprezzata delle quali sarà la grande coupé SEC (C 126), con potenza di 340 CV (contro i meno di 230 della versione di serie), coppia di 457 Nm a 4.500 giri/min, cambio automatico a 4 marce e velocità massima di 260 km/h.

Ma l'AMG più popolare di quel decennio, destinata a entrare nella storia, arriva nel 1986, quando Aufrecht e Melcher decidono d'installare il loro V8, con cilindrata portata a 5.6 litri, nel vano motore della berlina medio-superiore della Casa di Stoccar-

da, la 300 E della serie W 124. Il trapianto dà origine a un mostro, esportato anche negli Stati Uniti dove si conquista l'appellativo The Hammer, il martello, per le sue prestazioni sconvolgenti: del resto, fino ad allora non si era mai vista, neppure negli States, una sedan a quattro porte capace di sfondare la soglia dei 300 km/h (con uno 0-100 km/h in 5,6"). L'8 cilindri 5.600, aspirato e a iniezione indiretta, con 4 valvole per cilindro e doppi alberi a camme in testa, eroga 360 CV e 510 Nm di coppia a 4.000 giri/min; la paciosa berlina di serie viene trasformata in una belva da Autobahn ispirata alle piste, nelle quali l'AMG sta iniziando a mietere successi. Non contenti, però, i due ingegneri sfornano, nel 1988, una versione an-



A fianco e sotto, due immagini di uno dei modelli più celebri dell'AMG, la 300 E 6.0 del 1989: nata con motore di 5.6 litri nel 1986 sulla base della berlina della serie W 124, acquista ancora più potenza fino ad arrivare a disporre di 380 CV. Per le sue doti, questa vettura viene soprannominata The Hammer, il martello. In basso, una rara 190 E del 1991 con motore V6 di 3.2 litri



cora più aggressiva della 300 E, con cilindrata portata a 6 litri e potenza di 380 CV, capace di limare altri 3 decimi nello scatto da 0 a 100 all'ora. Le trasformazioni sono disponibili anche per le versioni coupé e station wagon della famiglia delle Mercedes W 124.

SVOLTA DECISIVA

Già verso la fine degli anni 80, l'AMG e la Daimler-Benz rafforzano la loro collabora-

In questa pagina,
dall'alto: l'AMG G 36
del 1994; un esemplare
della berlina E 36 AMG
del 1994 nella versione
con guida a destra per
il mercato britannico;
una C 36 (W 202) del
1995, con tetto apribile



zione: l'atelier di Affalterbach diventa, oltre che partner ufficiale della Casa nelle competizioni (in particolare con la 190 E, che si aggiudica una cinquantina di vittorie nel Dtm tra l'88 e il '93), un interlocutore privilegiato per Stoccarda. E questo, negli anni a venire, farà la differenza con i numerosi altri preparatori che, in terra tedesca, si cimentano con le vetture della stella a tre punte. Gli stretti rapporti sfociano in un accordo di cooperazione siglato nel 1990 tra la Daimler-Benz e l'AMG, che dà a quest'ultima la possibilità di compiere un salto di qualità definitivo: le sue vetture, ora, possono essere vendute e sottoposte a manutenzione nella rete ufficiale Mercedes. Il risultato è che la dozzina di dipendenti dell'AMG del 1976 diventano, nel giro di poco, 400: e che presto arriva sul mercato il primo modello sviluppato con-



Due best seller dell'AMG negli anni 90: a sinistra, la C 36 del 1993, con motore di 3.2 litri e potenza di 280 CV, prima realizzazione dell'azienda venduta in migliaia di esemplari; sotto, la E 50, lanciata nel 1996 in collaborazione con la Mercedes-Benz

giuntamente dalla Casa madre e dell'atelier di elaborazione, la C 36. Sotto l'aspetto, questa volta più sobrio, di una tranquilla berlina da famiglia si cela una vera supercar. La Classe C ha sostituito nel marzo del 1993 la 190, all'epoca considerata una "baby-Benz", ovvero una Mercedes di fascia di mercato inferiore a quelle abituali del marchio. All'AMG viene affidato il compito di realizzarne la versione da corsa per il Dtm (con motore V6 di 2.5 litri e potenza di 430 CV) e, al tempo stesso, di dar vita a un'interpreta-



leri e oggi: a sinistra, un esemplare della C 36 della metà degli anni 90; a destra la sua erede ideale dei giorni nostri, la C 63. Entrambe hanno la guida a destra

Prodotta in pochissimi esemplari stradali (a destra e sotto), la CLK-GTR è una supercar a motore centrale (un V12 di quasi 7 litri con potenza che sfiora i 700 CV) pensata per le gare del campionato Fia-GT.

Nelle quali, infatti, spopolò, conquistando due titoli mondiali nel 1997 e '98. In basso, la vettura di Bernd Schneider e Mark Webber ritratta in corsa a Silverstone nel '98





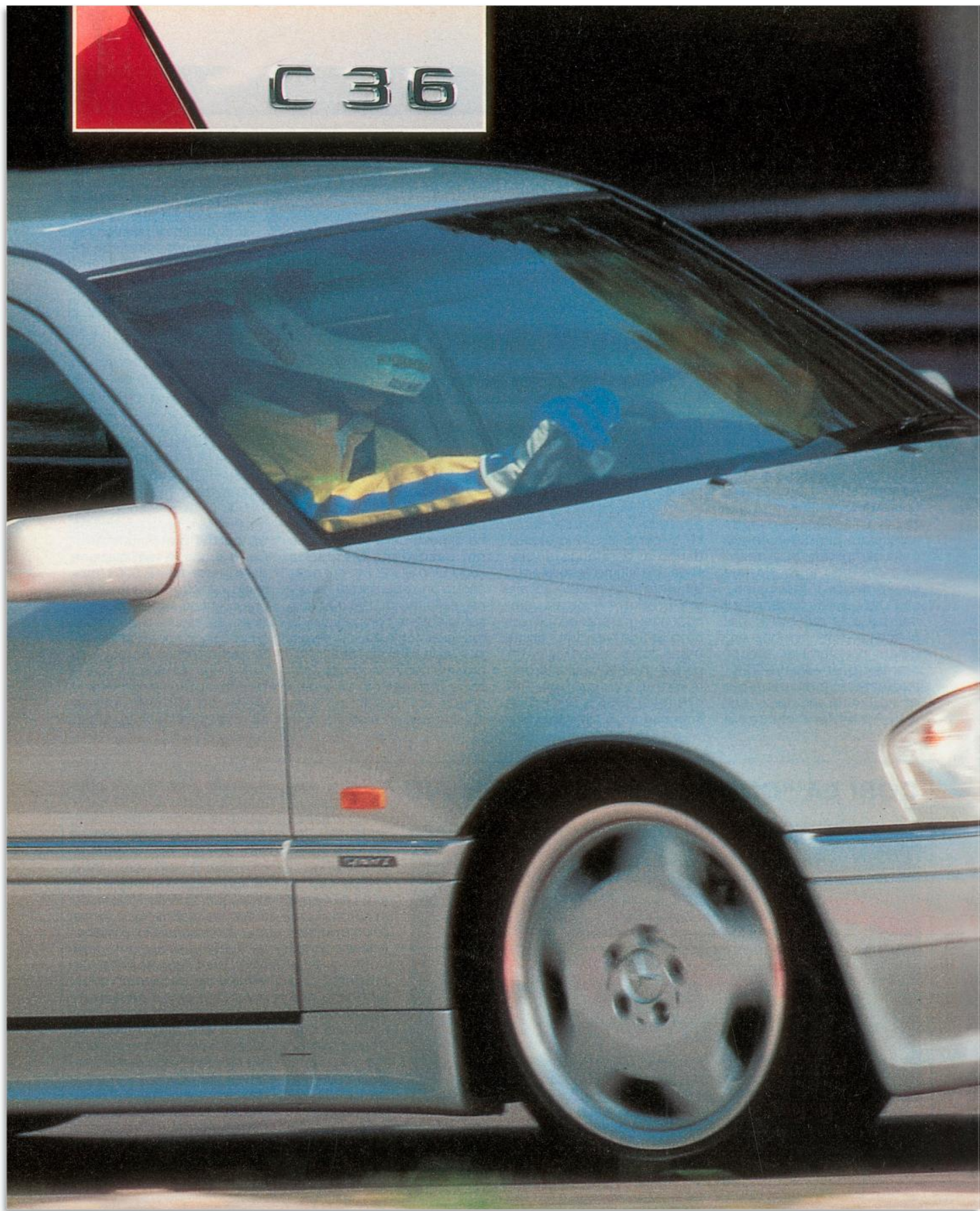
In alto a destra, una versione della fuoristrada Mercedes-Benz, la G 55 AMG del 1988 con carrozzeria station wagon; subito sotto, la SL 73, roadster del 1999 con motore V12 di 7.3 litri da 518 CV: la sua velocità massima, autolimitata, è di 250 km/h

zione stradale che ne esalti le prestazioni. Se le modifiche estetiche sono limitate, lo stesso non si può dire per la meccanica della vettura: il 6 cilindri in linea di 2.8 litri della C 280 viene infatti completamente riprogettato. La cubatura sale a 3.6 litri con l'incremento sia della corsa, sia dell'alesaggio: a cambiare sono anche i pistoni e la taratura della distribuzione, a 4 valvole per cilindro. La potenza è di 280 CV a 5.750 giri/min, le prestazioni sono, ovviamente, molto elevate (248 km/h di velocità massima, 0-100 km/h in 6,7"), ma la C 36 resta una vettura adatta anche a un impiego quotidiano, grazie al cambio automatico a 4 rapporti e agli interni, confortevoli e perfettamente rifiniti.

PIÙ PER LE PISTE CHE PER LA STRADA

Una rassegna delle AMG degli anni 90 non può, però, prescindere da uno dei modelli più spettacolari nati dalla collaborazione

con la Mercedes, la CLK-GTR. Pensata più per le corse che per la strada, a seguito anche della momentanea sospensione del Dtm, viene prodotta in pochissimi esemplari stradali (solo sei dei quali nella versione Roadster), con caratteristiche di assoluta eccellenza: ha telaio monoscocca, carrozzeria di carbonio, sospensioni a doppi triangoli sovrapposti, motore centrale. Il propulsore è un V12 con cubatura di 6.9 o 7.3 litri e potenze di 631 o 664 CV che consentono alla vettura di superare i 320 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 3,5". Merce rarissima sulle strade, è nelle corse che la CLK-GTR ottiene grande popolarità: nel 1997 e '98 porta alla Mercedes-AMG due titoli mondiali Fia-GT, assicurandosi sei vittorie nella prima stagione e dieci nella seconda. I pochi esemplari disponibili di questa vettura, e gli ancor meno numerosi con carrozzeria aperta, passano di mano oggi alle aste per cifre milionarie.



TOP CAR

PIENA DI VELENO MA CON L'ANTIDOTO

La trasmissione automatica (non troppo sofisticata) e l'antipattinamento rendono accessibile a chiunque la guida di questa berlina sportiva, che dichiara un motore di cilindrata doppia rispetto a quello utilizzato sul modello di origine e tanto potente da consentirle di viaggiare sul filo dei 250 all'ora. Un modello «raro» e costoso, nato dalla collaborazione con la AMG, che tante vittorie ha regalato, nella categoria Turismo, alla Casa di Stoccarda.



MERCEDES «C 36» AMG

Dopo anni di stretta collaborazione, il rapporto di lavoro tra la Mercedes e l'AMG diventa ufficiale alla fine del 1990. Al famoso preparatore tedesco viene affidato l'incarico di sviluppare la versione corsa della «190» per le gare del Turismo tedesco e di curare la creazione di modelli particolarmente sofisticati per la produzione di serie. Nel marzo del 1993 la «classe C» sostituisce la «190» ed è ancora l'AMG a curare la preparazione della versione da corsa. Nel settembre di quello stesso anno, le due società presentano congiuntamente la «C 36», il primo frutto concreto, nel campo delle vetture di serie, di questo nuovo tipo di cooperazione.

Una vettura per pochi, molto sofisticata e davvero speciale, questo nelle intenzioni dei progettisti. In effetti, non saranno più di 600 le «C 36» che usciranno ogni anno dagli impianti Mercedes di Brema e di queste ben poche, circa 50 dato il prezzo da vera top car, giungeranno in Italia.

Fin da una prima occhiata, la caratterizzazione sportiva studiata dall'AMG appare riuscita. Certo, la «C 36» ha perso un poco della sobria eleganza che caratterizza il modello base, ma ha acquistato tanta grinta senza peraltro scadere nel pacchiano. Davanti vi è uno spoiler di ampie proporzioni che integra i fari fendinebbia e le prese d'aria per il raffreddamento dei freni, mentre di lato sono state aggiunte due minigonne in modo da limitare lo scambio d'aria tra il fondo della vettura e l'esterno. Dietro, abbandonata per ragioni estetiche l'idea di utilizzare un qualsiasi tipo di alettone, i tecnici di Stoccarda si sono li-

**All'ombra della stella**

La storia dell'AMG, l'azienda che da parecchi anni collabora con la Mercedes per lo sviluppo e la messa a punto dei modelli sportivi della Casa, comincia nel lontano 1967, quando il fondatore, Hans Werner Aufrecht, lascia, assieme al suo partner Erhard Melcher, il settore sperimentazione Daimler-Benz per dar vita a una piccola azienda di preparazione ed elaborazione. Nel 1971, l'AMG entra per la prima volta nel mondo delle corse. Vince subito nella categoria Turismo con una versione preparata della Mercedes

«300 SEL 6.3». L'attività continua con successo negli anni successivi. L'accordo di collaborazione diretta con la Mercedes viene firmato nel 1990 e porta a una serie di iniziative comuni, tra cui la partecipazione al Campionato Turismo Tedesco (DTM), la realizzazione di un allestimento speciale per la «serie C» e, a coronamento di questa lunga e fortunata attività, il lancio della nuova «C 36».





mitati a rivedere la forma dello scudo paraurti che incornicia i due grandi tubi di scarico. Rispetto alla «C 180», l'assetto è stato ribassato di ben 350 millimetri, la qual cosa, unita all'adozione di grandi cerchi ruota da 17 pollici di diametro, conferisce un notevole slancio alla fiancata.

All'interno, le differenze con le vetture di normale produzione sono abbastanza limitate. L'abitabilità è più che buona davanti, mentre dietro i più alti hanno qualche difficoltà a sistemare le gambe soprattutto se i sedili anteriori sono stati arretrati. In più, un eventuale quinto passeggero deve fare i conti anche con il tunnel centrale di trasmissione. Quattro persone, comunque, viaggiano abbastanza comode e possono contare su un bagagliaio adeguato alle loro esi-

genze. Non ci sembra poco, tutto sommato, per una sportiva di questo livello e prestazioni.

L'abitacolo è in tutto e per tutto Mercedes, a incominciare dal grado di finitura, ineccepibile come sempre, per continuare con l'uso di materiali di grande qualità nei rivestimenti e per finire con la piccola componentistica. Perfino il profumo della pelle è indiscutibilmente Mercedes. Grazie alle

numerose possibilità di regolazione (elettriche) offerte dal sedile, la posizione di guida risulta corretta per i piloti di ogni taglia; peccato che non si sia optato per un sedile un po' più conformato e per un volante un po' meno «turistico» come dimensioni. L'impronta AMG, invece, è immediatamente avvertibile nella strumentazione, che ha una grafica e una colorazione specifiche, e nei rivestimenti di carbonio, utilizzati in luogo della radica, per la console e il tunnel centrale. Infine c'è una bella sigla «C 36», intagliata profondamente sul pomello del cambio, che non lascia dubbi sull'identità della vettura che si sta guidando.

Tornando alla strumentazione, la si apprezza soprattutto per la chiarezza e la leggibilità in ogni condizio-



Un particolare dei due grandi tubi di scarico cromati posteriori.

MERCEDES «C 36» AMG

ne, non certo per la dotazione, che è identica a quella del modello più economico; mancano indicatori e spie importanti, una per tutte quella che ricorda di allacciare le cinture di sicurezza. Non è previsto alcun check control né, tantomeno, gadget quali il computer di bordo; lo stesso indicatore per la temperatura esterna va richiesto e pagato (276.000 lire) a parte... Però il contagiri è di serie.

Anche i comandi non sono esenti da critiche: tutto bene per quanto riguarda quelli principali, meno bene per il «tergi», inglobato nella leva multifunzionale di sinistra, e il freno di stazionamento a pedale, che per fortuna non trovano molto riscontro nella produzione europea. Ci sentiamo di muovere una critica anche a un altro particolare della vettura, e cioè al grande tergicristallo monospazzola che pare trovare sempre credito tra i tecnici di Stoccarda. Grazie al movi-

mento complesso che lo caratterizza, davvero interessante dal punto di vista cinematografico, la superficie coperta è ampia. Ciò nonostante, la velocità con cui opera è insufficiente per garantire un'efficace pulizia; un handicap ancor più evidente sulla «C 36», date le prestazioni di cui è capace.

Decisamente positivo, invece, è il giudizio sulla climatizzazione, a patto, però, di equipaggiare la vettura con uno dei due impianti, uno manuale e l'altro automatico, che la Mercedes propone tra gli optional. Quello automatico, dotato di filtro antipolvere e del dispositivo che permette di riscaldare l'abitacolo anche a motore spento, consente di avere un confort climatico impeccabile almeno davanti. Dietro, invece, nella stagione calda si sente un po' la mancanza di apposite bocchette per la ventilazione.

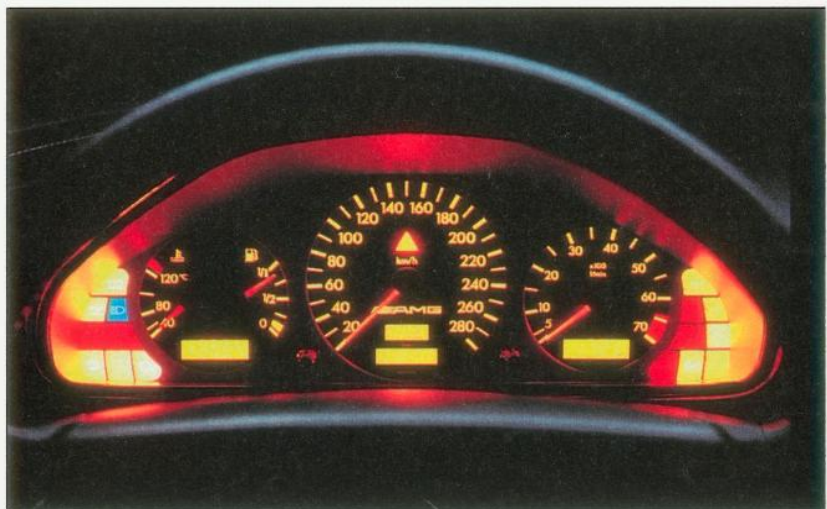
E dato che siamo in tema di accessori è bene mettere in chiaro su-



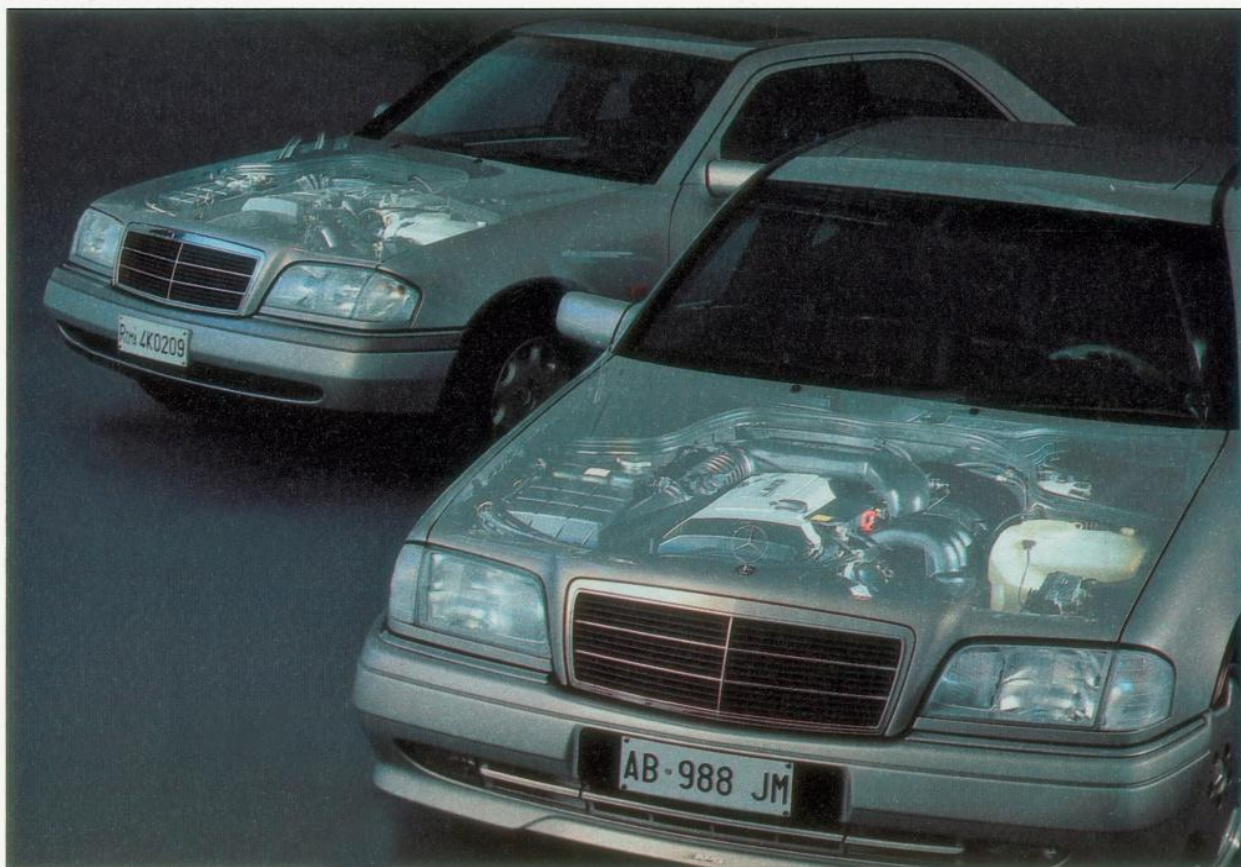
bito che anche la «C 36» segue la tradizione Mercedes di fornire la vettura con il minimo indispensabile, lasciando all'acquirente la facoltà di personalizzarla al massimo. Cosicché, ad esempio, ai 108 milioni e spicci del prezzo di listino, bisogna aggiungerne altri 26,5 per ottenere la vettura nella configurazione da noi provata, il che porta il prezzo complessivo alla soglia dei 135 milioni, una cifra non indifferente anche se in parte giustificata dalla raffinatezza delle soluzioni tecniche adottate e dall'indiscutibile livello di qualità complessivo della vettura. In compenso, la Mercedes non lesina nulla in fatto di dotazione di sicurezza. I due airbag «full size», abbinati alle cinture pretensionate e all'ABS vengono, infatti, forniti di serie.



Sopra, l'abitacolo della «C 36» non si discosta molto da quello delle vetture di normale produzione. La plancia ha un disegno sobrio ed elegante e si fa notare per l'imponente console centrale. I rivestimenti sono di carbonio, un materiale molto alla moda ultimamente e ritenuto, più della radica, consono all'indole sportiva della vettura. A destra, un'immagine della strumentazione. Gli indicatori e le spie sono sempre perfettamente leggibili; la dotazione, però, è piuttosto modesta per una vettura di questa classe. A sinistra, la console centrale. Su di essa sono raggruppati alcuni comandi secondari, quelli dell'impianto di climatizzazione e l'impianto hifi. Sul tunnel, invece, trovano posto i pulsanti per gli alzacristalli elettrici e quelli per gli specchietti esterni.



MERCEDES «C 36» AMG



Strapotere messo in gabbia

Non ci sono dubbi che la «C 36» sia una «supercar», basta intendersi a quale campo o, meglio, a quali campi applicare il superlativo.

Il miglioramento della tecnica e soprattutto il sostegno dell'elettronica hanno indubbiamente avvicinato, fino a renderli compatibili, alcuni concetti originariamente antitetici, come confort e sportività, prestazioni ed economia, robustezza e leggerezza. Queste ultime due caratteristiche, ad esempio, sono state «avvicinate» con l'utilizzo di materiali sofisticati e costosi, come i compositi, derivati dall'industria aeronautica o addirittura spaziale.

In altri campi dell'equipaggiamento, come quando si cerca di conciliare confort e sportività, si sono installate sulla stessa vettura due strutture differenti o una struttura capace di assumere due caratteristiche diverse, lasciando eventualmente al pilota il compito di scegliere, secondo l'andatura desiderata, la condizione corri-

spondente. Tipica è la selezione manuale del funzionamento del cambio automatico, per una guida tranquilla o per una più impegnata. Infine può essere l'elettronica che regola le prestazioni del motore o le caratteristiche del comportamento dopo aver

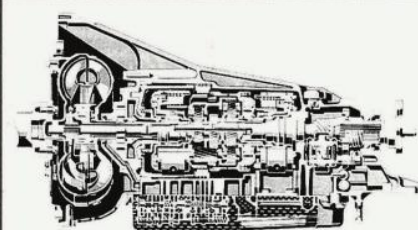
valutato come il pilota sta agendo sui comandi. L'elettronica è in grado di fornire non solo due alternative in un certo senso antitetiche, ma tutta una continuità di variazione, secondo una «logica» prestabilita.

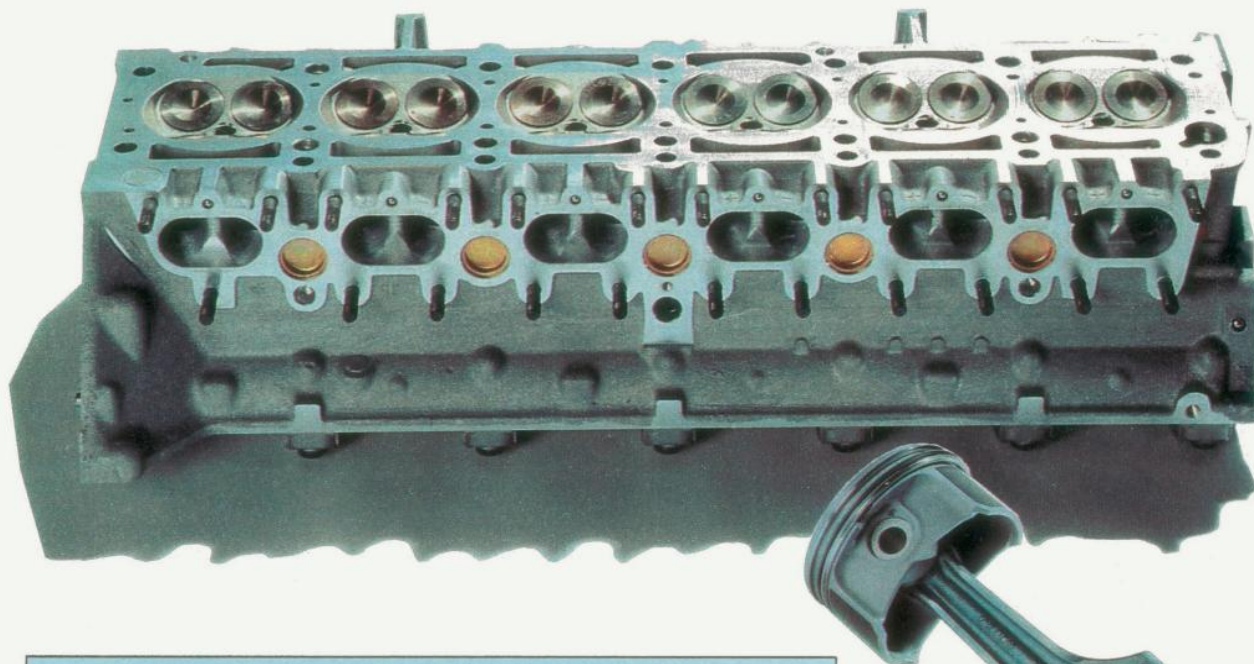
Sulla «C 36» troviamo un po' di tutto

La scelta è ristretta



La «C 36» viene venduta soltanto col cambio automatico. Un tipo di trasmissione a quattro rapporti, quello scelto dalla Mercedes, non particolarmente sofisticato, che non prevede nemmeno il blocco del convertitore di coppia.





CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

Motore: anteriore longitudinale - 6 cilindri in linea - Alesaggio 91,00 mm - Corsa 92,40 mm - Cilindrata 3606 cm³ - Rapporto di compressione 10,50:1 - Potenza max 206,0 kW (280 CV) a 5750 giri/min - Coppia max 385,0 Nm (39,2 kgm) a 4000 giri/min - Valori secondo norme CEE - Potenza specifica 57,1 kW/l (77,6 CV/l) - 4 valvole per cilindro - Due assi a camme in testa, variatore di fase elettro-idraulico a comando elettronico (catena) - Alimentazione a iniezione elettronica (multipoint) Bosch Motronic VDO MSE III - Condotti di aspirazione a risonanza variabile - Accensione elettronica con distribuzione statica dell'alta tensione, con una bobina per ogni cilindro - Catalizzatore a tre vie (direttiva CEE 93/59).

Trasmissione: trazione posteriore - Cambio automatico con convertitore a 4 rapporti: I) 3,870:1; II) 2,250:1; III) 1,440:1; IV) 1,000:1; RM) 5,590:1 - Riduzione finale a coppia conica ipoidale con rapporto 2,850:1.

Pneumatici: anteriori 225/45 R 17 93 W, cerchi 7,5 J x 17 - Posteriori 245/40 R 17 93 W, cerchi 8,5 J 17.

Corpo vettura: berlina 3 volumi, 4 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci multipli, molla elicoidale - Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore - Ammortizzatori oleopneumatici (a richiesta autolivellanti) - Freni a disco autoventilanti con pinze fisse, ABS - Scatola guida a circolazione di sfere con ammortizzatore, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 62 litri.

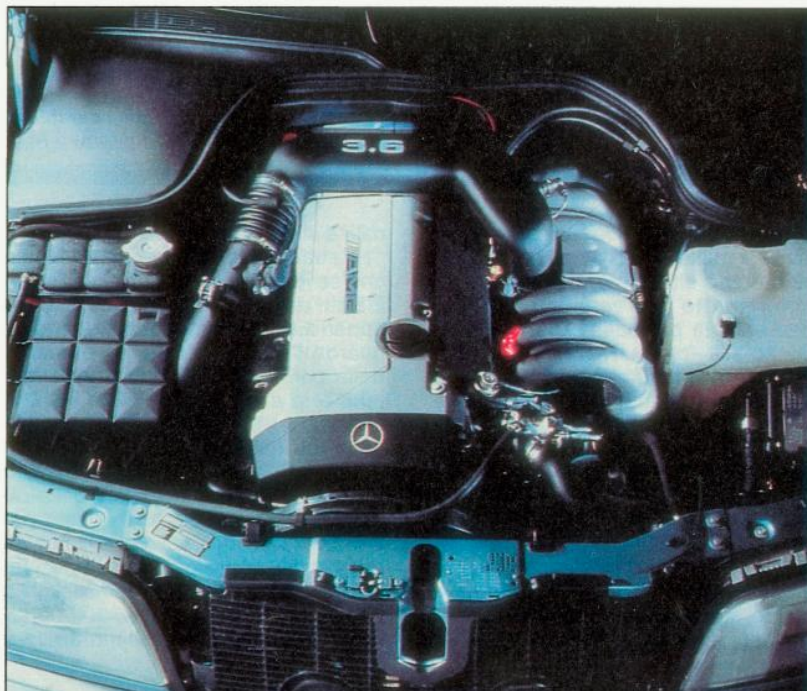
Dimensioni e massa: passo 2,690 m - Carreggiata anteriore 1,497 m - Carreggiata posteriore 1,478 m - Lunghezza 4,487 m - Larghezza 1,746 m - Altezza 1,387 m - Massa 1560 kg - Capacità bagagliaio 430 dm³.

Il motore della «C 36»
deriva dai sei cilindri montato sulla «C 280», portato a 3,6 litri aumentando l'alesaggio e la corsa. Ciò ha comportato la riprogettazione dei pistoni e l'utilizzo di un albero motore completamente diverso.

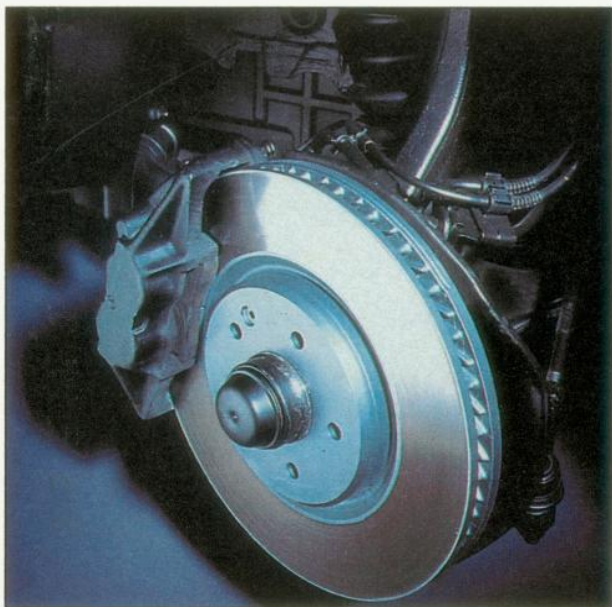
ciò. È appunto in questa molteplicità di scelte che si evidenzia l'unicità del prodotto. E qui nasce anche una curiosità destinata a rimanere insoddisfatta: in che direzione si sarebbe andati con soluzioni differenti, magari quelle adottate da altre Case mosse da intenti analoghi?

Veniamo ai particolari, dando per sottintesi gli interventi ormai doverosi e qualificanti (airbag, barre antintrusione eccetera) nell'ambito della sicurezza passiva.

La sicurezza attiva presuppone un'attenzione particolare ai pneumatici, ai freni e alla cinematica dello sterzo e delle sospensioni. A questo proposito è difficile immaginare qualcosa di più moderno ed efficace di quanto equipaggia la «C 36». Pneumatici ultraribassati (225/45 davanti e 245/40 dietro, con diametro interno di 17 pollici) e quindi possibilità di installare e raffreddare freni di grandi dimensioni, che sono anteriormente quelli della «SL 600» e posteriormente quelli della «E 420». E poi le sospensioni, a qua-



MERCEDES «C 36» AMG



La «C 36» monta quattro grandi dischi autoventilanti. Le pinze sono fisse, a 4 pistoncini all'avantreno (nella foto) e a 2 dietro.

Nella foto a destra, le speciali sospensioni messe a punto dalla AMG per conferire alla «C 36» una forte caratterizzazione sportiva. Gli ammortizzatori sono a gas e le molle hanno taratura rigida.



Una enorme impronta

Il basso rapporto peso-potenza della «C 36» ha richiesto una serie di interventi alla parte telaistica e all'impianto frenante per aumentare la presa dei pneumatici sull'asfalto. L'assetto sportivo, messo a punto dall'AMG, ha reso la vettura più bassa e piatta, grazie anche all'adozione di speciali molle e ammortizzatori a gas. Immutata, invece, rispetto alle altre versioni della «classe C», la geometria della sospensioni. Un contributo determinante alla caratterizzazione sportiva della vettura è dato anche dai pneumatici: superribassati (225/45 davanti, 245/40 dietro) da 17 pollici di diametro,

montati su cerchi in alluminio da 7,5 davanti e 8,5 pollici di larghezza dietro. L'aumento della superficie di contatto e il profilo più basso delle gomme sono, infatti, garanzia di un grip più elevato e di una guida più diretta e precisa. La maggiorazione delle dimensioni delle ruote ha favorito anche l'adozione di dischi freni autoventilanti più grandi (addirittura 320 mm di diametro davanti e 278 dietro) e potenti. Le pinze sono del tipo fisso davanti (a quattro pistoncini) come dietro (a due pistoncini). Sulle ruote anteriori, in particolare, le pinze sono state collocate davanti all'asse di rotazione.



Anche i cerchioni a cinque razze in lega d'alluminio da 17" sono marchiati AMG. Quelli dietro sono più larghi di un pollice.

drilatero deformabile sull'asse sterzante e multilink sull'altro, con l'altezza da terra ulteriormente ridotta di 10 mm rispetto alla versione «Sport», che era già più bassa di 25 mm rispetto alla «base». Molle e ammortizzatori a gas, naturalmente, sono speciali sia nelle dimensioni maggiorate sia nelle caratteristiche di funzionamento, di affidabilità e di costanza di prestazioni nel tempo. Risultato, una stabilità di prim'ordine e un assorbimento migliore di quanto ci si potrebbe aspettare da scelte tanto impegnative dal punto di vista delle prestazioni. Ne risente parzialmente lo sterzo, un po' sensibile alle irregolarità del fondo, specie quelle longitudi-

nali, e alle pendenze trasversali.

La strapotenza del motore deriva da una serie di interventi sul «sei cilindri» 2.8 litri della «C 280»; tra questi, il più appariscente e determinante, che riguarda l'albero motore, è l'aumento della corsa da 73,5 mm a 92,4 mm (che è la stessa corsa della «S 350 turbodiesel»). L'alesaggio è stato solo ritoccato da 89,9 a 91 mm. Ci sono poi pistoncini più leggeri, per diminuire l'inerzia, e taratura specifica della distribuzione delle quattro valvole per cilindro. La maggiorazione della corsa ha portato un livello di coppia decisamente elevato, col valore massimo a 385 Nm, pari a 39,2 kgm, a 4000 giri/min. La potenza massima arriva a

206 kW - 280 CV a 5750 giri/min, 650 prima dell'intervento del limitatore.

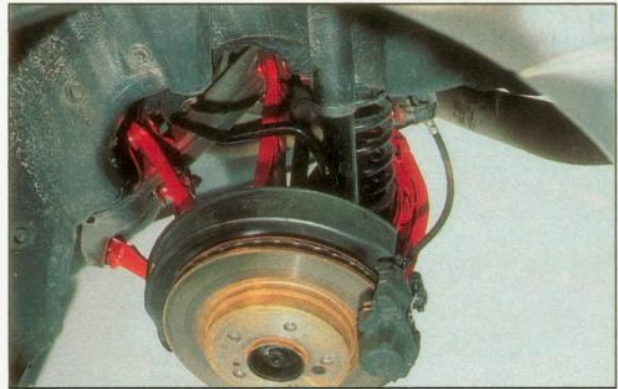
Che cosa potrebbe succedere, in termini di guida sportiva, con un simile propulsore possiamo solo immaginarlo, perché le sue potenzialità sono, per così dire, ingabbiate da due scelte determinanti che filtrano le intenzioni del pilota e ne amministrano le conseguenze. Si tratta della trasmissione automatica e del dispositivo antipattinamento.

Il cambio a quattro marce è selezionabile per una guida «S», Standard, che però è quella sportiva, o per una «E», Economy, che sarebbe quella normale; ma anche nella disposizione più performante conserva i difetti tipi-



La geometria delle sospensioni anteriori della «C 36» è a quadrilateri deformabili, esattamente come sulle altre serie «C».

Già visto anche il raffinato schema a bracci multipli del retrotreno. Le tarature, ovviamente, sono completamente diverse.



ci del cambio automatico (nonché i vantaggi, poco apprezzati, tuttavia, dalla maggior parte degli sportivi). Grande accelerazione in occasione di partenze da fermo ottenute semplicemente pigiando a fondo sull'acceleratore. Nella marcia normale, variazioni del rapporto inserito diverse da quelle che il pilota utilizzerebbe con un selettore manuale. In particolare, come al solito, il pilota comunica al motore il desiderio di scattare in avanti premendo sull'acceleratore. Ma, se si procede lentamente, la «C 36» decide prima di scalare la marcia e poi di partire «a razzo»; con un cambio manuale, invece, la scalata viene eseguita dal pilota preventivamente e non

c'è indugio tra spinta sul pedale e accelerazione. E poi, col cambio automatico che ha poco «freno motore» c'è un uso un po' più frequente del freno, che inoltre va tenuto pigiato per restare fermi. A meno di non passare ogni volta in «parking», perdendo in pratica i vantaggi di non utilizzare la mano destra per spostare la leva. Va detto che la Mercedes, al solito, ha una guida scanalata entro cui la leva può essere mossa a occhi chiusi (meglio, con gli occhi al parabrezza) quando si è in marcia; per cui, per un rallentamento, si può imporre una scalatura del rapporto con un leggero tocco, guadagnando in prontezza di risposta. Esiste, comunque, un vasto

pubblico europeo e americano che è ormai completamente assuefatto alla trasmissione automatica e che avrebbe serie difficoltà a utilizzare un cambio con frizione a pedale; per costoro, la «C 36» offre effettivamente emozioni speciali senza richiedere un allenamento specifico.

Il sistema di antipattinamento in accelerazione annulla ogni velleità di far derapare il retrotreno alla ricerca di un effetto sovrasterzante, sicché la «C 36» ha una tenuta molto elevata e tendenzialmente sottosterzante.

Secondo la filosofia Mercedes, l'affidabilità rimane un punto inderogabile e certe esagerazioni sono automaticamente proibite dall'elettronica.

MERCEDES «C 36» AMG

Ecco la prima della classe

È dell'altro ieri la vittoria del motore Mercedes nella «500 miglia» di Indianapolis 1994, è di ieri l'annuncio che la Mercedes fornirà i suoi 10 cilindri di «formula 1» alla squadra che vanta i trionfi mondiali di Lauda, Prost e Senna, la McLaren. La Casa di Stoccarda gioca poste alte (150 miliardi di lire l'anno) nella competizione automobilistica, scegliendone le forme di massima evoluzione tecnologica, le più stimolanti. Tra queste vi è sicuramente il Campionato Turismo tedesco (DTM).

L'anno scorso la «stella» di Stoccarda è caduta sotto i colpi del «biscione» Alfa Romeo. Ma quest'anno la Mercedes ha preparato puntigliosamente la riscossa, allestendo una formidabile versione da competizione del nuovo modello di «classe C», denominato appunto «C-Klasse». Il confronto tra la marca tedesca e l'italiana è stato duro e avvincente: alla fine la Mercedes ha vinto.

Le berline del DTM non hanno più nulla di turistico, all'infuori della carrozzeria: un regolamento tecnico volutamente permissivo ne fa, si

può dire, delle monoposto travestite. Un breve test di guida della Mercedes «C-Klasse» sul circuito di Hockenheim basta per capire quale specie di bomba tecnologica sia una vettura come questa.

Il motore di 2.5 litri è un 6 cilindri a V di 90°, derivato dal V8 della berlina «E 420» di produzione mediante il «taglio» di una coppia di cilindri: dopo gli ultimi sviluppi, ha una potenza di 430 CV a 11.500 giri, che si scatena con violenza a partire dagli 8-9000 giri sulle ruote motrici posteriori. Una forza che sarebbe difficilmente gestibile dal pilota se non intervenisse il controllo elettronico della trazione ASR. Ma numerosi altri dispositivi automa-

tici collaborano alla guida: il servosterzo e l'ABS, ovviamente, accanto ad alcuni meno usuali, come quello che regola il regime del motore in modo da consentire al pilota di cambiare marcia, a salire, tenendo sempre l'acceleratore a fondo corsa; o quello che agisce sulle barre antirollio ammorbidendo l'avantreno all'ingresso delle curve e, viceversa, per correggere sottosterzo e sovrasterzo. O, ancora, l'automatismo elettronico che, nelle curve più veloci (a Hockenheim la «C-Klasse» supera i 290 all'ora), chiude le enormi prese d'aria di raffreddamento per incrementare l'effetto suolo e quindi il carico aerodinamico che agisce sulla vettura.

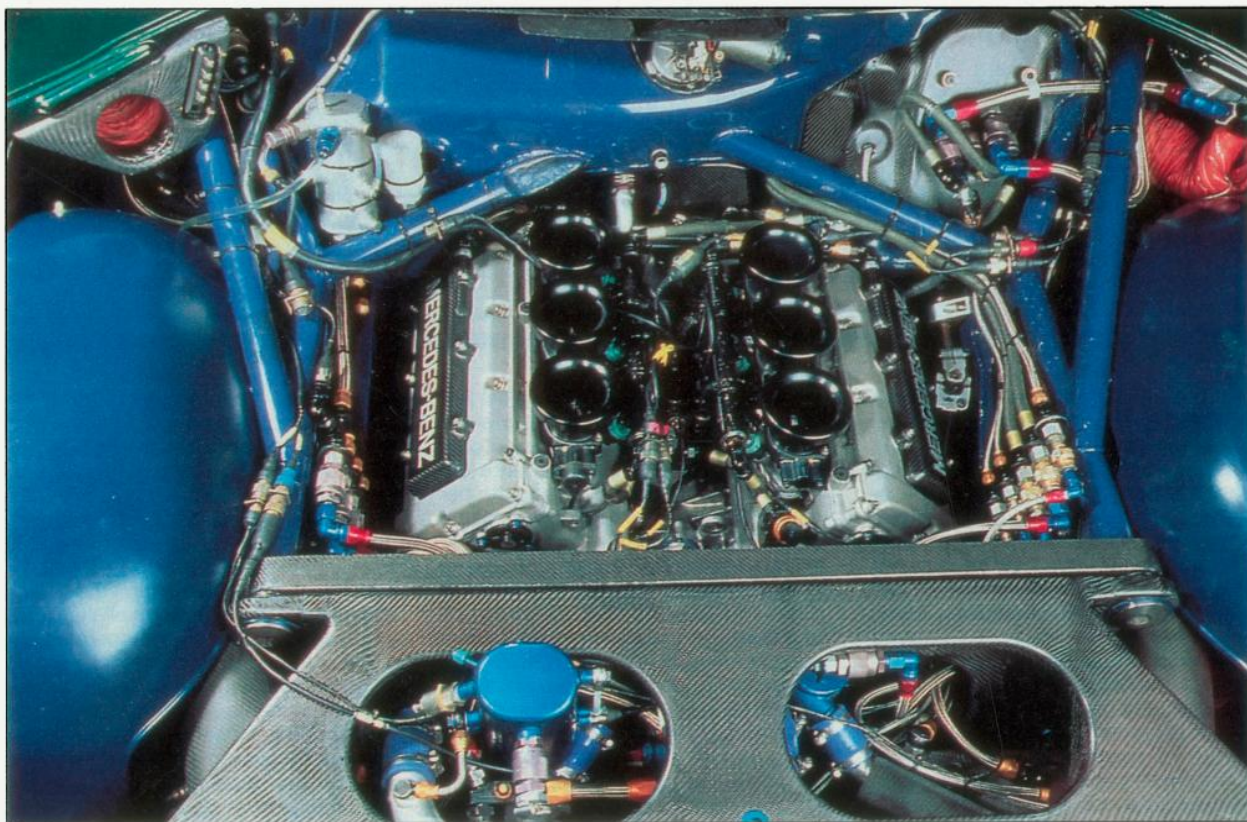
CARATTERISTICHE TECNICHE FORNITE DAL COSTRUTTORE

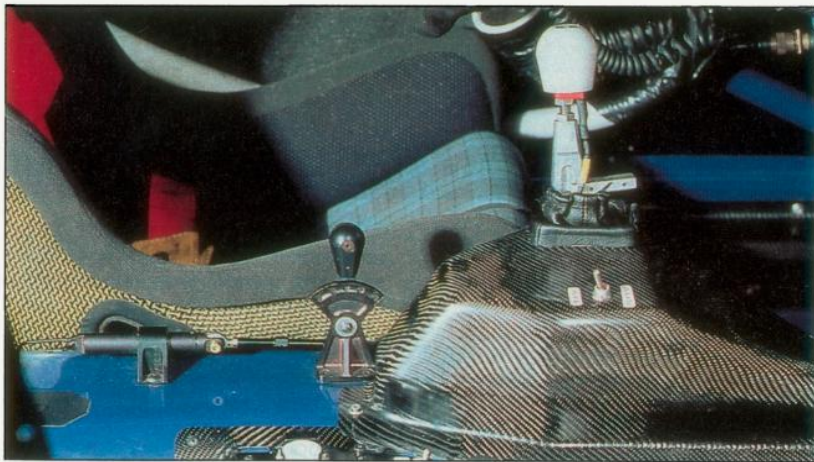
Motore: anteriore longitudinale - 6 cilindri a V di 90° - Alesaggio 94 mm - Corsa 60 mm - Cilindrata 2499 cm³ - Potenza max 316,2 kW (430 CV) a 11.500 giri/min - Coppia max 300 Nm (30,6 kgm) a 9000 giri/min - Potenza specifica 126,5 kW/l (172 CV/l) - 4 valvole per cilindro - Lubrificazione a carter secco - Scarico con due marmitte catalitiche metalliche.

Trasmissione: trazione posteriore - Cambio sequenziale a sei marce, a innesti frontali rapidi non sincronizzati - Differenziale autobloccante con dispositivo elettronico antipattinamento ASR.

Corpo vettura: berlina a quattro porte, scocca d'acciaio integrata con gabbia tubolare di protezione d'acciaio saldata - Componenti aerodinamici e cofani anteriore e posteriore di compositi di carbonio e kevlar.

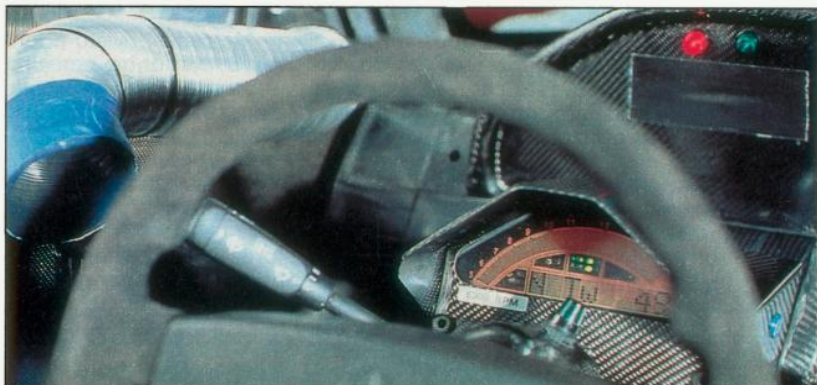
Dimensioni e massa: passo 2715 mm - Lunghezza 4666 mm - Larghezza 1789 mm - Altezza 1280 mm - Serbatoio carburante di sicurezza, capacità 110 litri - Massa a vuoto 1000 kg.





La berlina da competizione Mercedes «C-Klasse» pilotata da Klaus Ludwig, che ha vinto il Campionato tedesco Turismo, denominato DTM, articolato in 20 gare sui circuiti più prestigiosi di Germania. I due titoli per piloti e costruttori sono stati contesi alla Mercedes dall'Alfa Romeo, vincitrice in 11 gare: alla fine, la marca tedesca ha prevalso con una maggiore continuità di risultati.

Nella pagina accanto: il motore a 6 cilindri della Mercedes da competizione «C-Klasse», pur essendo derivato da un'unità di serie, vanta una potenza specifica di 172 CV/litro. Sopra: la leva del cambio sequenziale. A destra: il cruscotto con strumentazione digitale. La spia rossa in alto avverte il pilota quando deve cambiar marcia al massimo dei giri. Nel volante è alloggiato l'airbag, come nel modello di serie.



MERCEDES «C 36» AMG



UN PRIMATO FACILE

Si mette in «drive» e si schiaccia tutto. Niente di più semplice. I grandi pneumatici posteriori mordono l'asfalto al limite del pattinamento, mentre la velocità aumenta rapidamente. In 6,7 secondi si raggiungono i 100 km/h e poco dopo ci si ritrova lanciati abbondantemente oltre i 200 km/h. Il tutto accompagnato dal rombo del motore che in questo caso è tutt'altro che il vellutato ronzio a cui la Casa di Stoccarda ci ha abituati.

La facilità con cui la «C 36» raggiunge prestazioni da primato è sicuramente la prima cosa che si apprezza guidandola e, d'altra parte, era proprio questa l'intenzione dei progettisti, quella, cioè, di creare una vettura altamente prestazionale, ma facile, sicura, assolutamente non per

specialisti. L'obiettivo, in questo senso, ci sembra pienamente raggiunto, tanto da rendere giustificabili anche alcune scelte tecniche non propriamente sportive, come il cambio automatico e il sistema antipattinamento non disinseribile.

Il 6 cilindri Mercedes, rivisto a fondo dalla AMG, risponde con una prontezza e con una forza, è proprio il caso di dirlo, straordinarie. I tecnici tedeschi, infatti, hanno curato in modo particolare l'erogazione della coppia motrice ai bassi e medi regimi e il risultato è evidente ogni volta che si sfiora il pedale dell'acceleratore. Con tanto motore, le prestazioni sono, come abbiamo già accennato, di grande rilievo sia in accelerazione, nonostante i limiti posti dal cambio

automatico, sia e soprattutto in ripresa, dove, invece, la scelta dell'automatismo si rivela vincente.

Passando al cambio e digerito il fatto che si tratti di un automatico, lascia davvero perplessi che la scelta sia caduta su un'unità così antiquata e poco sofisticata. Si tratta di un 4 marce, neppure dal funzionamento particolarmente dolce, privo di bloccaggio del convertitore di coppia e di qualsiasi tipo di controllo elettronico sulla gestione delle marce. Vi è solo un pulsante che consente di scegliere tra due tipi di andatura: «Standard» oppure «Economy». In tempi in cui si parla con sempre maggiore frequenza di autoapprendimento, cioè il cambio che modifica il suo intervento in funzione dello stile di guida del pilota, di sensori che impediscono il passaggio a un rapporto superiore in fase di rallentamento oppure in curva, addirittura di scalata automatica a un rapporto



LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI

VELOCITÀ MASSIMA

248,113 km/h in D a 6400 giri/min
(dichiarata 250 km/h)

CONSUMO in V

Velocità in km/h	litri/100 km	km/litro
60	7,2	14,0
90	8,4	12,0
100	8,9	11,3
120	10,2	9,8
130	10,9	9,2
160	13,7	7,3

VALORI DICHIARATI

a 90 km/h
8,5 l/100 km
a 120 km/h
10,1 l/100 km

Condizioni della prova

Massa della vettura in prova: 1552 kg
Temperatura: 12 °C
Pressione atmosferica: 1018 millibar
Umidità relativa: 73 % - Vento: 0-0,6 m/s
Peso specifico carburante: 740 g/l

Diametro di sterzata

10,80 m a destra; 10,80 m a sinistra

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0 - 60	3,3
0 - 100	6,7
0 - 130	10,6
0 - 160	15,7
0 - 180	20,4

1 km con partenza da fermo: 26,8 s

velocità d'uscita: 197,9 km/h

400 m con partenza da fermo: 14,8 s

velocità d'uscita: 155,0 km/h

RIPRESA in D

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70 - 100	3,7
70 - 120	6,0
70 - 130	7,4

1 km da 40 km/h in D: 26,1 s

velocità d'uscita: 198,9 km/h

FRENATA con ABS

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	13,0
100	36,2
130	61,2
160	92,7

RUMOROSITÀ in D

Velocità in km/h	anteriore		posteriore	
	dB(A)	A.I.	dB(A)	A.I.
100	66,5	69,9	66,9	68,1
160	73,6	41,9	74,4	39,6

«PESIAMO» IL RUMORE» - I dB(A) indicano il livello di rumore globale: più il valore è basso, minore è l'intensità. L'A.I. (indice di articolazione) esprime il disturbo sui passeggeri: più il valore è elevato, più la vettura è acusticamente confortevole.

Resistenza all'avanzamento

Potenza assorbita a 100 km/h: 14,3 kW (19,5 CV)

Rendimento energetico a 100 km/h: 18,0 %

Scarto medio tachimetro: 8,2 % in più

MERCEDES «C 36» AMG



Una sportiva votata al confort. Ecco come potrebbe essere riassunta in una frase la filosofia che ha portato alla realizzazione della «C 36».

inferiore in caso di forte decelerazione, ci sembra un po' poco quanto viene proposto dalla Mercedes per la sua piccola top car.

Chiusa questa parentesi, la guida della «C 36» rimane comunque qualcosa di veramente piacevole. Lo sterzo, piuttosto pronto e molto progressivo, consente di impostare con precisione millimetrica le traiettorie e di centellinare, nel vero senso della parola, le eventuali correzioni. Non raggiunge le faticose 5 stelle solo per le reazioni, in effetti piuttosto fastidiose, che trasmette al volante quando si incontrano disuguaglianze longitudinali sull'asfalto, ma sui fondi perfettamente levigati è quasi perfetto.

Non da meno è il comportamento stradale, che abbiamo avuto modo di

verificare sulla pista di Monza. Grazie alla massa abbastanza contenuta (1550 kg in condizioni di prova, circa 50 meno della BMW «M3 coupé») ed equamente ripartita sui due assali, la «C 36» s'inserisce rapidamente sulla traiettoria voluta senza evidenti fenomeni di sottosterzo. Una volta assestata sulle ruote esterne, è in grado di sviluppare accelerazioni laterali dell'ordine di 1 - 1,05 g, assolutamente di rilievo per una berlina pur se d'impronta sportiva. Peccato che in uscita dalle curve il sistema antipattinamento, che ha un'azione molto decisa, renda vano qualsiasi tipo d'azione da parte del pilota. Davvero, pur condividendo appieno per ragioni di sicurezza l'adozione di un sistema antipattinamento su una vet-

tura così potente e per giunta con cambio automatico, non riusciamo a capire perché non lo si renda disinseribile a discrezione del pilota: un pulsante e una spia luminosa nel cruscotto risolverebbero brillantemente questo piccolo problema.

I tecnici tedeschi non hanno certo risparmiato quando hanno dimensionato l'impianto frenante della «C 36», cosicché, per merito anche dell'assetto sportivo e della grande impronta a terra dei pneumatici, la vettura si ferma in spazi ridottissimi e con valori di decelerazione impressionanti (1,09 g). La modulabilità è buona, ma non eccezionale a causa della corsa un po' troppo lunga del pedale. Inoltre, nell'uso più esasperato, forse a causa anche dell'inesistente azione frenante del motore, abbiamo notato che i freni tendono a surriscaldarsi con una certa facilità e a perdere di efficacia.

D'altra parte, come abbiamo già detto, la «C 36» non è nata per correre in pista, bensì per macinare chilometri su chilometri a medie elevatissime (dove possibile), con un apprezzabile livello di confort e in tutta sicurezza, regalando allo stesso tempo grandi soddisfazioni di guida al fortunato possessore.

Non sono poi così numerose le vetture capaci di tutto questo.

La nostra pagella

Esterno	★ ★ ★ ★	La caratterizzazione sportiva studiata dalla AMG è nel complesso piacevole e abbastanza discreta. Particolarmente riuscita la fiancata.
Abitabilità	★ ★ ★ ★	Davanti, gli occupanti possono contare su una buona disponibilità di spazio. Dietro, invece, le persone più alte sono un po' in difficoltà. Accessibilità buona.
Posto guida	★ ★ ★ ★	Si adatta con facilità a persone di diversa statura grazie alle numerose possibilità di regolazione (elettriche) del sedile. Impostazione poco sportiva.
Plancia e comandi	★ ★ ★ ★	La plancia ha un disegno semplice e razionale. Bene i comandi principali, criticabili la leva tergicristallo a sinistra e il freno di stazionamento a pedale.
Strumentazione	★ ★ ★	Chiara e ben leggibile in ogni condizione, ha una dotazione decisamente ridotta per una vettura di questa classe.
Climatizzazione	★ ★ ★ ★	Il climatizzatore automatico (optional, L. 5.600.000) è molto potente e ha un funzionamento corretto. Dietro mancano le bocchette di ventilazione.
Finitura	★ ★ ★ ★ ★	Semplice e austera, ma di ottimo livello come è lecito aspettarsi su una Mercedes. Materiali e assemblaggi non si prestano a critiche.
Visibilità	★ ★ ★ ★	Piuttosto buona in tutte le direzioni grazie alle ampie superfici vetrate. Ottima la fanaleria; modesta, invece, l'efficacia del tergicristallo monospazzola.
Accessori	★ ★ ★	Secondo la tradizione Mercedes, di serie vi è ben poco, ma è possibile equipaggiare in modo completo la vettura attingendo dalla lunga lista degli optional.
Dotazione di sicurezza	★ ★ ★ ★	Decisamente completa sulla vettura provata grazie al sistema antipattinamento (optional). I due airbag e l'ABS sono di serie. Manca l'interruttore inerziale.
Bagagliaio	★ ★ ★	La capienza (437 dm ³ realmente misurati) è apprezzabile per una vettura di questo tipo. La soglia di carico è sufficientemente bassa.

★ INSUFFICIENTE ★ ★ SUFFICIENTE ★ ★ ★ DISCRETO ★ ★ ★ ★ BUONO ★ ★ ★ ★ ★ OTTIMO



Motore	★	★	★	★	★	È molto potente, ma, soprattutto, dispone fin dai regimi più bassi di una vigorosissima coppia motrice. Rumorosità piacevole.
Accelerazione	★	★	★	★		Nonostante il cambio automatico, che la penalizza soprattutto nella fase di partenza, accelera con buona progressione fino alle velocità più elevate.
Ripresa	★	★	★	★	★	In questo caso l'automatismo gioca a suo favore. La notevole elasticità del propulsore è comunque avvertibile nell'uso comune.
Freni	★	★	★	★		Consentono valori di decelerazione eccezionali (1,09 g). Però, la modulabilità e la resistenza alla fatica sono migliorabili.
Cambio	★	★				Non condividiamo la scelta Mercedes di proporre la «C 36» con il solo cambio automatico. Inoltre si tratta di un'unità antiquata e poco efficiente.
Sterzo	★	★	★	★		Piuttosto pronto, risponde in modo progressivo e con precisione millimetrica. Risente, però, delle disuguaglianze longitudinali della strada.
Consumo	★	★	★	★		Decisamente contenuto, considerando la potenza e la cubatura del motore. A 130 km/h si fanno 9,2 km/l. Valori interessanti anche nell'uso normale.
Confort	★	★	★	★		Di buon livello per una sportiva, anche se è più rigida e rumorosa delle altre «classe C». L'assorbimento risente soprattutto dei fondi ondulati.
Tenuta di strada	★	★	★	★	★	Sull'asciutto ha limiti molto elevati e un comportamento tendenzialmente neutro. Sul bagnato il sistema antipattinamento evita qualsiasi problema.
Stabilità	★	★	★	★	★	Il retrotreno segue sempre fedelmente le traiettorie impostate dall'avantreno. Nessun problema neppure in condizioni d'emergenza. È a prova d'errore.
Aerodinamica	★	★	★	★		La «C 36» è un po' meno filante rispetto alle altre «C». Lo spoiler anteriore e le minigonne laterali migliorano la guidabilità alle velocità più elevate.
Velocità	ALLA VELOCITÀ NON VIENE ASSEGNATO IL VOTO					Autolimitata a 250 km/h. Noi l'abbiamo cronometrata a 248,113 km/h con il motore a 6400 giri/min.



Linea sobria, ma
prestazioni al vertice
per la C 63 AMG Black
Series del 2012 (sopra);
nella pagina a fianco,
in prova a Vairano
(PV), sulla pista di
Quattroruote, la SL 55
AMG del 2003

GAMMA COMPLETA NEL NUOVO MILLENNIO

Il nuovo millennio porta l'AMG al definitivo consolidamento all'interno della realtà di uno dei maggiori gruppi industriali del settore automotive: una crescita che si misura con lo sviluppo delle attività di quello che, un tempo ormai lontano, era un semplice preparatore delle vetture con la stella. Già il 1° gennaio del 1999, Hans Werner Aufrecht aveva ceduto la maggioranza delle azioni della società alla DaimlerChrysler, tenendo per sé le attività sportive e conferendole a una nuova azienda, la H.W.A., con sede vicina a quella dell'AMG e uno staff di circa 200 persone, chiamata a collaborare con la Casa madre nella gestione delle vetture destinate al Dtm. Il processo d'integrazione si completa nel 2005, quando l'AMG si trasforma in una sussidiaria interamente posseduta dalla Daimler. Nel frattempo, l'attività prose-

gue su due livelli distinti, quello delle competizioni e quello della realizzazione di vetture stradali, sempre più performanti e sofisticate. Non c'è quasi modello della gamma Mercedes-Benz che non venga sottoposto alle cure dell'atelier di Affalterbach, station wagon comprese: e questo offre alla clientela un'ampia possibilità di scelta, spaziando dalla confortevole berlina da famiglia alla roadster a due posti.

Dell'inizio degli anni 2000, per esempio, sono le AMG E 55 Kompressor, evoluzione della E 50 della seconda parte degli anni 90: disponibili sia con carrozzeria a tre volumi, sia in versione giardinetta, impiegano un V8 di 5.5 litri, con potenza di 476 CV e coppia di 700 Nm. Pochi anni dopo sarà la volta della E 63, realizzata sempre sulle scocche della famiglia W 211, dotata ancora di un V8, ma con cubatura di 6.3 litri, potenza di





La SL 73 AMG, derivata dalla serie R129 della roadster Mercedes, viene prodotta dal 1999 al 2001: sotto il suo cofano batte un V12 di 7.3 litri, con potenza di 525 CV e coppia massima di 750 Nm a 4.000 giri/min. È in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in 4,8"

514 CV e coppia di 630 Nm: per tutte queste vetture, la velocità massima è autolimitata a 250 km/h.

A un livello leggermente inferiore si collocano, nello stesso periodo, le interpretazioni AMG della Classe C, all'epoca siglata internamente W 203. La C 32, berlina e station wagon, impiega un 6 cilindri a V di 90°, con cubatura di 3.2 litri, basamento e cilindri di alluminio, 3 valvole per cilindro e sovralimentazione mediante un compressore volumetrico, sviluppato in collaborazione con la giapponese IHI (nota per i suoi turbo, utilizzati in passato anche in Formula 1) e in grado di raggiungere la pressione di 1 bar; la sua potenza è di 349 CV, con coppia di 450 Nm a 4.400 giri/min. L'unità è abbinata a un cambio automatico Speedshift a 5 marce, reso più veloce nell'introduzione dei rapporti rispetto a quello dei modelli precedenti

dello stesso segmento, ovvero la C 36 (con motore di 3.6 litri) e la C 43 (spinta da un V8 di 4.3 litri): la trasmissione offre anche la funzione "one touch", che consente di selezionare manualmente le marce.

Evoluzione della C 32 è la C 55 del 2004, con motore 8 cilindri di 5.5 litri e potenza di 367 CV; è interessante notare, però, che negli stessi anni l'AMG interviene anche su un motore a gasolio, siglato OM 612, per realizzare la propria interpretazione sportiva della Mercedes C 270 CDI, ribattezzata C 30 CDI. Il propulsore viene sottoposto a importanti modifiche, a partire dall'incremento della corsa, che consente di portarne la cilindrata da 2.7 a 3 litri; la potenza erogata è di 231 CV, con una coppia di ben 540 Nm disponibile già a partire dai 2.000 giri/min.

Il V8 aspirato di 5.5 litri, invece, è destinato a venire adottato su un'ampia famiglia



Carrellata di modelli AMG degli anni 2000: dall'alto, la Suv ML 55 AMG del 2000; la grande coupé CL 55 AMG, nella serie speciale F1 Limited Edition dello stesso anno; la CLK 55 AMG del 2001



di modelli, che comprendono, oltre alla berlina e alla station della Classe C, la coupé CLK, le spider SLK e SL e la Suv ML. Col tempo, verrà affiancato da una versione sovralimentata con compressore della Eaton, utilizzata per diverse versioni con potenze comprese tra i 469 e i 510 CV.

Al vertice della gamma si collocano, tuttavia, i modelli equipaggiati con motori a 12 cilindri e designati, già dall'inizio degli anni 2000, con la sigla 63: si tratta delle Classe S, della CL e della fuoristrada Classe G, talvolta prodotte in poche decine di esemplari, munite di un V12 aspirato basato su



Un passaggio spettacolare, sulla pista di prova di Quattroruote di Vairano (PV), della C 32 Kompressor del 2002: la berlina tedesca mette in luce doti prestazionali da sportiva di razza

quello della S 600, ma sottoposto a un leggero incremento di cubatura (fino a 6.3 litri) per ottenere una potenza di 430 CV. La sigla verrà poi utilizzata per designare modelli con motorizzazioni differenti: per esempio nel 2007, anno in cui l'AMG celebra il quarantesimo anniversario della propria fondazione, vede la luce la C 63, realizzata sulla base della serie 204, che è spinta da un V8 aspirato con 457 CV di potenza e 600 Nm di coppia, valori sufficienti per farne la vettura più prestazionale del suo segmento (pur limitata elettronicamente a una velocità massima di 250 km/h, la berlina accelera da 0 a 100 in 4,5"), grazie anche alla rapidità dell'inserimento delle marce del cambio automatico Speedshift Plus 7G-Tronic di cui è equipaggiata. Con l'adozione di un Performance package plus, che utilizza componenti comuni a quelli

della supersportiva SLS, nel 2009 la potenza di questo motore aumenta di 30 CV, arrivando a quota 487.

GUSTO SPECIALE

Tra l'innumerabile messe delle Mercedes-AMG che hanno caratterizzato la prima decade del nuovo millennio e gli anni a noi più vicini, ve ne sono alcune alle quali vogliamo dedicare un breve approfondimento per il ruolo che hanno giocato nel rafforzamento del brand dell'azienda. La prima è la SLK 55 AMG: nata nel 1996 come scoperta destinata a un pubblico più vasto di quello dell'esclusiva SL, la SLK (sigla che sta per sportiva leggera a passo corto, in tedesco; il codice di produzione è R 170) si fa subito apprezzare per le dimensioni compatte, il meccanismo di apertura e chiusura del tetto metallico e le prestazioni, brillanti soprattutto



In alto, la roadster SLK 32 AMG del 2002; al centro, sulla sinistra la C 30 CDI AMG diesel del 2002; a destra, la E 55 AMG del 2003 con motore V8 di 5.5 litri sovralimentato e potenza di 469 CV. A sinistra, la stessa vettura nella versione station wagon



In alto, l'ammiraglia AMG S 65, nella versione del 2004; qui sopra, a sinistra la spettacolare CLK Dtm del 2004, del tutto simile a quella da corsa, ma omologata per l'utilizzo stradale (prodotta in un centinaio di esemplari, con motore V8 di 5.5 litri sovralimentato da 574 CV) e, a destra, un'altra S 65, ma della fine del 2005

to per la versione con motore di 2.3 litri dotata di compressore volumetrico. Ma i 193 CV sui quali può contare quest'ultima non sono abbastanza per l'AMG, che già nel 2011 ne propone una rilettura (la SLK 32) dotata di un V6 di 3.2 litri, sempre con compressore, in grado di erogarne 354.

Non è che l'inizio di una serie di SLK AMG sempre più sofisticate, arrivate fino ai giorni nostri. La 55 viene, infatti, sviluppata sull'evoluzione successiva del modello, sigla-

ta R 171 e lanciata nel 2004: una vettura profondamente diversa dalla precedente nel design, soprattutto nella parte frontale, che riprende lo stile della supercar McLaren-Mercedes SLR e delle monoposto di Formula 1 dell'epoca. Fin dalle prime battute, la gamma della nuova SLK vede affiancarsi alle versioni normali 200 Kompressor e 350 V6, la 55 AMG, che vanta caratteristiche speciali: sotto il suo cofano, infatti, trova posto un poderoso V8 di 5.4 litri con 360 CV



e 510 Nm di coppia massima, in grado di farle raggiungere i 280 km/h e i 100 in 4,9". Dotata di cambio automatico sequenziale a 7 rapporti, la SLK 55 sarà sottoposta a una cura ricostituente nel 2006, anno in cui vede la luce la versione Black Series, dotata di 400 CV e capace di ridurre di 4 decimi il tempo richiesto per passare da 0 a 100 km/h.

Ed è così che, quasi per caso, ci troviamo a parlare delle AMG Black Series, un altro argomento su cui vale la pena di soffer-

marsi per qualche istante. Le vetture delle "serie nere", pur non essendo necessariamente di questo colore (anzi, spesso sfoggiano verniciature vistose), sono delle AMG speciali, curate dal Performance studio di Affalterbach, realizzate solo su modelli Mercedes a due porte e portate a un livello di prestazioni ancora superiori. Delle Black Series hanno fatto parte, per esempio, oltre alla già citata SLK, la CLK 63, la SL 65, la C 63 Coupé e la SLS. Tutte vetture dalle pre-

Un classico dell'AMG, la versione elaborata della SLK: quella in alto è la 55 Black Series del 2006 con motore V8 sovralimentato da 400 CV. Sopra a sinistra, la SL 55, sempre del 2006, a sua volta dotata del motore V8 Kompressor; a destra, la C 63 del 2007, nella versione station wagon equipaggiata di un V8 aspirato di 6.3 litri con 457 CV



Dall'alto, la fuoristrada G 55 del 2008; qui sopra, due viste di una delle AMG più esclusive, la SL 65 Black Series, versione speciale con tetto chiuso di carbonio, motore V12 di 6 litri con 670 CV, e carrozzeria allargata

stazioni eccezionali: la CLK 63 sfodera 500 CV e raggiunge i 300 all'ora (solo una ventina in meno della specialissima CLK Dtm AMG del 2004); la SL 65 del 2008, dotata di tetto fisso di carbonio (materiale usato anche per altri elementi della carrozzeria), grazie a un V12 di 6 litri biturbo arriva a 661 CV e a 1.000 Nm di coppia (limitata, per

non devastare la trasmissione), così da poter toccare i 319 km/h; la SLS del 2013 tocca l'apice della sofisticazione non tanto per la potenza del suo 8 cilindri di 6.2 litri (622 CV), ma per l'alleggerimento di 70 kg, attuato con l'utilizzo, per molti componenti, di materiali pregiati, come il carbonio e l'alluminio. È, del resto, la SLS il simbolo di



Due modi diversi di essere AMG: a sinistra in alto, la Suv ML 63 AMG del 2009, nella versione speciale 10th Anniversary; sotto, la CLS 63 AMG, nell'edizione del medesimo anno



Nel 2013 la Mercedes-AMG annuncia un'offensiva di 18 nuovi modelli, destinati ad andare ad ampliare la propria gamma, sei dei quali sono raffigurati in questa immagine che vede, davanti al gruppo, due SLS, seguite dalla compatta A 45



un'altra svolta impressa dalla Daimler-Benz all'AMG alla fine della prima decade del nuovo millennio: si tratta, infatti, della prima vettura sviluppata in-house dalla struttura di Affalterbach, dai primi studi fino al lancio, avvenuto nel 2009. Modello iconico, anche per lo stile e la ripresa della storica soluzione dell'apertura delle portiere ad ali

di gabbiano, la SLS (alla quale dedichiamo un approfondimento a parte, in questo stesso volume) segna così un nuovo corso, di lì a poco ribadito con il lancio, nel 2014, della GT, seconda sportiva nata interamente all'interno dell'AMG. Una scelta definitiva, visto che altri modelli sono destinati a compiere presto lo stesso percorso.

PROVA SPRINT

MERCEDES



I fanali sono il primo indizio per riconoscere la C63 AMG ristilizzata. Rispetto al passato, i powerdome sul cofano sono meno evidenti

Se i 199,9 litri di cilindrata sono sempre stato l'ultimo dei problemi (avete presente che cosa si dice da quelle parti? «No replacement for displacement», che tradotto un po' alla buona significa «come la cilindrata non ce n'è»). Da questa parte dell'Oceano, per di più in tempi

di downsizing, ci vuole un certo coraggio ad ammettere di avere 6.208 centimetri cubi dentro un singolo cofano, tanto più su una berlina media che, di norma, si fa bastare motori che non sono grandi neppure la metà.

Ciò detto, col V8 della C63 si gode sempre e comunque, persino quando la si usa come la più tranquilla delle Classe C: cambio in modalità Confort e piede leggero sull'acceleratore, l'AMG si

sottomette senza tante storie, anche se basta la colonna sonora, borbottante e minacciosa, a renderla diversa dalle sorelle minori. Dalle quali prende le distanze anche sul fronte dei consumi, che sono semplicemente mostruosi: al di là dei numeri rilevati dal Centro prove, che pure non lasciano spazio alle interpretazioni, può capitare di trovarsi col pieno o quasi di carburante e il trip computer che indica meno

C63 AMG

Da tranquilla berlina ci mette un attimo a trasformarsi in una sportiva di razza. Però non si deve sottovalutarla. E nemmeno sopravvalutarsi

di Alessio Viola



di 200 chilometri di autonomia. A voler essere buoni, si può dare la colpa al serbatoio, che ha una capacità di "appena" 66 litri.

UN ALLUNGO DA PAURA

Ogni volta che metti in moto, il 7G-Tronic si fa trovare in Confort. È un tentativo di renderti ragionevole e di farti andare piano, ma dopo pochi secondi la mano scivola sulla manopola accanto alla leva del cambio, alla ricerca

di qualcosa di più hard: si può scegliere tra Sport, Sport+ o Manuale, e tutto diventa questione di umore e di strada. L'otto cilindri, grande e grosso com'è, spinge forte anche ai bassi regimi: ci vogliono 5.000 giri per avere a disposizione, tutti insieme, i 600 Newtonmetri di coppia, ma la prontezza con cui il V8 risponde alle richieste del piede destro è notevole persino quando l'ago del contagiri non ha ancora rag-



Carta d'identità

- In vendita da subito
- Prezzo € 73.388
- Concorrenti
BMW M3, Lexus IS F

PROVA SPRINT Mercedes C63 AMG

giunto la tacca dei 2.000. Il bello, poi, è che tutto questo si sposa con un allungo meraviglioso: ci si ritrova in un attimo oltre i 7.000 e, se hai il cambio in manuale, è a quel punto che benedici la scritta rossa Up che lampeggia nel display centrale.

Già, il cambio: rispetto al passato, è stato reso più incisivo sostituendo il convertitore di coppia con una tradizionale frizione bidisco, ma questo non basta a renderlo un'arma definitiva,

Rispetto alle sorelle minori, la plancia presenta differenze minime. Specifici, invece, la pedaliera sportiva e i sedili dalla profilatura molto marcata

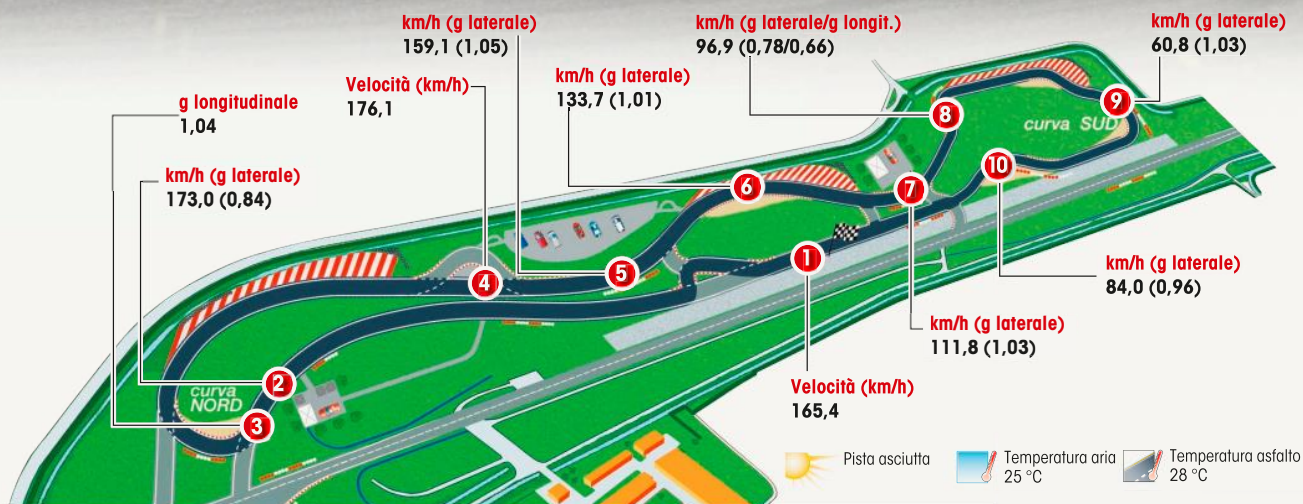
**MIGLIOR TEMPO SUL GIRO**

Mercedes C 63 AMG 1'22"751

BMW M3 4 porte 1'20"276

Lexus IS F 1'22"112

Efficace, ma per nulla adatta ai principianti: il sovrasterzo di potenza è sempre in agguato. Il cambio, in pista, risente della fatica





Il cambio

Sette marce e doppio disco

Di base, il cambio è il 7G-Tronic, un classico automatico con ruotismi epicicloidali, presente da sempre sulla C63 AMG. Il recente restyling della Classe C ha spinto i tecnici tedeschi ad adottare la versione più sportiva, nata qualche anno fa con la SL: in questo caso, il convertitore di coppia è sostituito da una frizione bidisco analoga a quella che si utilizza con i cambi manuali. I vantaggi sono essenzialmente due: maggiore incisività nell'uso sportivo e riduzione dei consumi, grazie all'eliminazione del convertitore di coppia. Oltre alle posizioni Comfort, Sport, Sport+ e Manuale, è previsto anche il classico launch control, che qui è stato battezzato Race start (nella foto in alto).



Mercedes C63 AMG

- 6.208 cm³, 8 cilindri a V
- 336 kW (457 CV) a 6.800 giri/min
- 600 Nm a 5.000 giri/min
- Trazione posteriore
- 7 marce automatico
- Sospensioni ant. MacPherson doppio snodo, post. multilink
- Lunghezza 459 cm larghezza 180 cm altezza 144 cm
- Massa 1.655 kg

quando si decide di chiedere tutto alla C63. Su strada basta e avanza per divertirsi, ma in pista, dopo qualche giro tirato, risente della fatica: per prima cosa, si posiziona su Sport+ e toglie la possibilità di cambiare in manuale. Si può tentare di non abbassare il ritmo, ma il momento in cui si è costretti a rallentare, per raffreddare il tutto, arriva in fretta. A scanso di equivoci, lo ripetiamo: nell'uso quotidiano si può stare tranquilli, perché, per quanto ci si metta d'impegno, non c'è verso di metterlo alle corde.

COMPRENSIVA O SPIETATA

Tutto quello che l'AMG perde in confort rispetto alle sorelle minori, lo restituisce (con gli interessi) sotto il profilo delle qualità di guida. Lo sterzo è decisamente più pronto e dà una bella mano a renderla coinvolgente: la vettura rimane facile e intuitiva anche quando si sale col ritmo. Tenuta di strada e stabilità permettono di togliersi delle belle soddisfazioni anche se non si è piloti provetti. L'importante, più che altro, è avere ben a mente i propri limiti e non mettersi in testa di poterli superare, perché viene il momento in cui la C63 non perdona. In un primo momento diventa molto incisiva, per così dire, ma a un certo punto il carattere cambia e da comprensivo diventa semplicemente spietato. Da lì in avanti, l'importante è non sottovalutarla e, soprattutto, non prendere sottogamba le reazioni del retrotreno, che tende sempre a fare di testa sua. È molto leggero e richiede grande dimestichezza col controsterzo. In rilascio, per via del trasferimento di carico sulle ruote anteriori, che lo rende ancora più leggero. E anche in tutte le altre situazioni, perché basta una minima sbavatura con l'acceleratore per farlo scivolare in un sovrasterzo di potenza. In ogni caso, il risultato è lo stesso: un gran lavoro di braccia. ●●●

© Riproduzione riservata

PROVA SPRINT PRESTAZIONI RILEVATE SULLA PISTA DI VAIRANO (PV) DAL CENTRO PROVE DI QUATTORRUOTE

VELOCITÀ E REGIMI

Massima (km/h)	250,000
Regime a velocità max (giri/min)	4.350 in VII

CONSUMI - Percorrenze in D

Velocità in km/h	km/litro
90	9,9
130	7,6

MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)

Tipo di percorso	km/litro (km)
Città	4,9 (325)
Statale	7,5 (494)
Autostrada	7,4 (488)

Media generale	6,3 (413)
-----------------------	------------------

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	2,7
0-100	4,8
0-130	7,0
400 m da fermo	12,8
1 km da fermo	22,9

RIPRESA in D

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	1,2
70-120	3,3

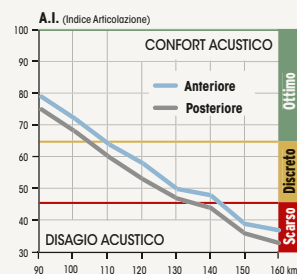
FRENATA - Spazio d'arresto (decelerazione)

Velocità in km/h	metri (g)
100 (a min carico)	42,4 (0,93)
200 (a min carico)	153,4 (1,03)
100 (su asfalto asciutto + pavé)	49,6 (0,79)
100 (su asfalto bagnato + ghiaccio)	98,6 (0,40)

RUMOROSITÀ

Velocità in km/h	dB(A)
50 (su asfalto)	61,9
50 (su asfalto drenante)	69,5
50 (su pavé)	76,7

Max in accelerazione	80,8
-----------------------------	-------------



A velocità costante, la C63 è piuttosto silenziosa. In tutte le altre situazioni, le tipiche tonalità da V8 risultano evidenti, oltre che piacevoli.

【 Prova completa Mercedes C63 AMG (Quattroruote marzo 2008) 】



Editoriale Domus Sistema di Qualità certificato Iso 9001:2008



6.3

IL RITORNO DELLA ALI DI GABBIANO

Sono passati oltre sessant'anni dal giorno del febbraio 1954 in cui la Mercedes-Benz presentò, all'International Motor Sports Show di New York, un'auto destinata a diventare sensazionale: la 300 SL (siglata W 198). Ma l'eco di quel momento, passato attraverso i decenni, ancora non si è spenta. Del resto, la vettura, che costituiva un'evoluzione stradale della 300 SL da competizione (W 121), aveva tutte le carte in regola per stupire, dalla linea alle prestazioni. Basata su un innovativo telaio a space frame, dotata (ma solo per 29 esemplari, su un totale di 1.400 prodotti fino al 1957) di carrozzeria di alluminio, la coupé (successivamente proposta anche come roadster) aveva un carattere distintivo che sarebbe entrato nella storia: le portiere

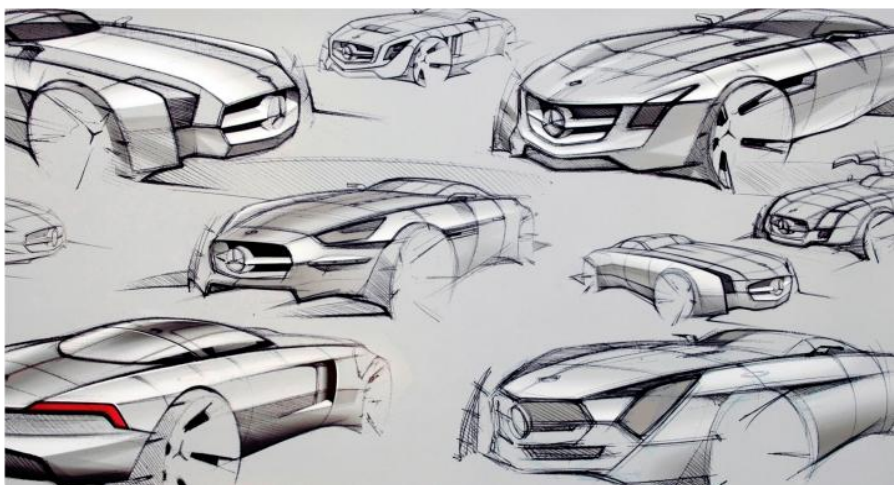
incernierate sul tetto, del quale costituivano parte integrante, con un tipo di apertura verticale che le avrebbe fatto meritare l'appellativo di Gullwing, ali di gabbiano.

Bisognerà arrivare al 2009 prima che la Casa di Stoccarda decida di riproporre, in chiave moderna, questa soluzione, applicata su una vettura che cita in molti aspetti un passato glorioso: il primo modello, per altro, completamente sviluppato all'interno dell'AMG, diventata quattro anni prima una sussidiaria della Daimler. Certo, nel nuovo millennio l'effetto sorpresa è scemato, ma la SLS AMG, come viene battezzata la vettura, ha comunque moltissime carte da giocare per affascinare la sua facoltosa clientela. Lo stile, prima di tutto. Tornano le iconiche portiere ad ali di gabbiano, abbinate

Affinità elettive: fianco a fianco (sotto) la 300 SL della metà degli anni 50 e la SLS AMG del 2009, della quale vediamo un dettaglio nella pagina a fianco: la ripresa della soluzione di apertura delle portiere ad ali di gabbiano sottolinea il valore della tradizione



Designer al lavoro sul
progetto della SLS,
della quale vediamo,
qui sotto, gli interni,
d'ispirazione
aeronautica



Sopra e a fianco, schizzi
non definitivi dello stile
della SLS AMG,
le cui linee risulteranno
ammorbidite nella
versione di produzione



Il profilo della SLS AMG del nuovo millennio evidenzia le affinità con la 300 SL degli anni 50: cofano lungo, padiglione arretrato, griglia marcata per lo sfogo dell'aria dietro i passaruota anteriori

a un cofano smisuratamente lungo, a un padiglione arretrato e a una coda, invece, piuttosto corta: i volumi sono gli stessi del passato, come confermano il passo lungo e la carreggiata ampia, ma trattati con gusto contemporaneo. Carismatica è anche la griglia anteriore, con la stella a tre punte incastonata al centro del muso discendente; la fiancata è scolpita, muscolosa, scandita da vistose griglie laterali, e accompagna con un dinamismo non comune il profilo fino alle luci a Led della coda, resa pulita a vettura ferma dalla mancanza di un'ala, che si dispiega solo in movimento.

Al di là dell'aspetto estetico, la SLS AMG presenta innovazioni tecnologiche importanti: è, infatti, la prima Mercedes-Benz dotata di telaio e carrozzeria di alluminio, materiale che richiede lavorazioni particolari, ma che consente risparmi significativi sul peso, tanto che la vettura fa segnare sulla bilancia una massa di 1.620 kg. Lo space frame di alluminio è, però,

molto rigido, così da evitare indesiderate torsioni della scocca; all'irrobustimento e alla sicurezza degli occupanti provvedono anche i montanti anteriori, uno dei pochi elementi di acciaio forgiato a caldo della scocca. Il layout della vettura, inoltre, è studiato per ottenere un baricentro più basso possibile, insieme a una disposizione dei pesi ottimale (47/53% tra avantreno e retrotreno): lo schema transaxle, con il motore anteriore (ma arretrato dietro l'asse delle ruote verso l'abitacolo) e il cambio posteriore, consente di ottenere un eccellente bilanciamento, requisito indispensabile per garantire una dinamica di guida all'altezza delle aspettative della clientela AMG. Un compito assolto in parte anche dalle sospensioni a quadrilateri sovrapposti, con elementi di alluminio, barra stabilizzatrice, molle elicoidali e ammortizzatori a gas. L'impianto frenante, invece, utilizza (a richiesta) dischi di materiali compositi e ceramici, autoventilanti e perfora-

I test per lo sviluppo della SLS, condotti in tutto il mondo dal 2008, sono stati effettuati anche nelle condizioni più estreme, per garantire il miglior standard qualitativo possibile: a destra, un passaggio spettacolare di un esemplare ancora camuffato durante le prove invernali. Sotto, la versione Black Series del 2013

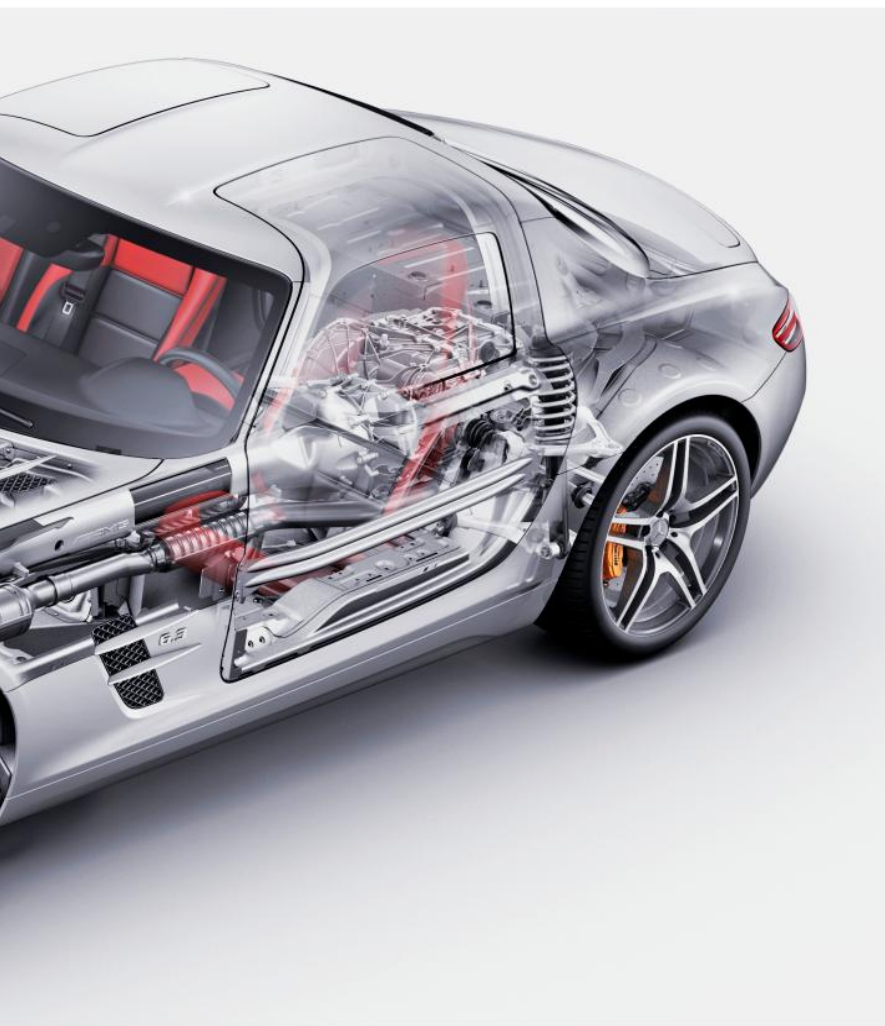


ti, dotati di Abs e brake assist, che consentono di ridurne il peso del 40%.

Ma la parte meccanica più entusiasmante è, senza dubbio, il motore, un V8 aspirato di 6.3 litri in grado di erogare 571 CV a 6.800 giri/min e una coppia di 650 Nm a 4.750 giri/min: dati che, uniti alla leggerezza della vettura, permettono al guidatore di contare su un rapporto peso/potenza di 2,84 kg/CV, di accelerare da 0 a 100 km/h in 3,8" e di raggiungere una velocità massima, limitata elettronicamente (si fa per dire...), di 317 km/h. Basato sul propulsore Mercedes



La linea della SLS AMG, studiata con simulazioni al computer, è stata convalidata in galleria del vento. In basso, la trasparenza evidenzia la disposizione transaxle degli organi meccanici della vettura



M 156, questo 8 cilindri è il frutto di un lavoro di completa reingegnerizzazione che interessa innumerevoli elementi, come gli alberi a camme, il sistema di alimentazione dell'aria, i pistoni forgiati, gli scarichi. Il lavoro dei tecnici dell'AMG consente di ottimizzare il riempimento delle camere di scoppio, aumentando la reattività del motore e, al tempo stesso, accentuandone l'elasticità, senza però andare a scapito dei consumi che, nel ciclo combinato (dell'omologazione) risultano di 13,2 litri per 100 km. Il propulsore è abbinato a un sistema di recupero dell'energia cinetica in frenata che consente di ricaricare la batteria.

La trazione, naturalmente, è posteriore: il movimento viene trasmesso al retrotreno mediante un albero ultraleggero di fibra di carbonio, la cui tecnologia deriva da quella impiegata per le auto del Dtm. Il cambio a doppia frizione Speedshift Dct a 7 marce è montato posteriormente, secondo lo schema transaxle: l'inserimento delle marce avviene in meno di 100 millisecondi. Tuttavia, è il conducente a poter scegliere, con una manopola, tra quattro differenti modalità di guida: C (Controlled efficiency), S (Sport), S+ (Sport Plus) e M (Manual). E se proprio si vuole esagerare, esiste anche l'opzione Race start, che consente di simulare una partenza da pista. Anche per quanto riguarda il controllo di stabilità, chi si mette al volante può optare per un intervento automatico

dell'Esp, per una sua taratura più sportiva o per la totale esclusione.

A tanta tecnologia non può che corrispondere un abitacolo sofisticato, la cui ispirazione è di tipo aeronautico: persino le bocchette della ventilazione richiamano le forme dei motori dei jet. Al centro c'è una solida console, con i comandi che permettono di personalizzare il setup della vettura; le opzioni della trasmissione sono selezionabili mediante una leva, detta E-Select, che ricorda le manette presenti nei cockpit dei aerei. Nonostante la ridotta altezza da terra, resa possibile anche dalla lubrificazione a carter secco dell'8 cilindri, che consente di abbassare il centro di gravità della vettura, l'accesso è agevole in virtù dell'ampia apertura delle portiere ad ali di gabbiano. Alla sicurezza e al confort dei passeggeri, infine, provvedono otto airbag e i supporti lombari a quattro posizioni.

L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE

La SLS permette alla Mercedes e alla AMG di sviluppare, negli anni successivi, una serie di versioni derivate di grande interesse. La prima, che non poteva mancare, è la SLS AMG Roadster, pensata per chi è disposto a rinunciare alla spettacolare apertura delle portiere in cambio del piacere di viaggiare alle alte velocità en plein air. Lanciata nell'autunno del 2011, la variante aperta conserva lo space frame di alluminio, rin-



forzato per garantire la rigidità torsionale indispensabile per una vettura spinta da un V8 con 571 CV; lo schema transaxle resta immutato, così come il cambio a doppia frizione con 7 rapporti. La copertura dell'abitacolo avviene mediante un soft top che si può aprire o chiudere in 11 secondi, anche in marcia fino a una velocità di 50 km/h; il setup delle sospensioni è regolabile su tre livel-

La SLS Roadster (sopra e, in alto, impegnata durante la prova su strada di Quattroruote), viene presentata nell'autunno del 2011: priva delle portiere ad ali di gabbiano, acquista il fascino proprio delle due posti scoperte



li di rigidità, dal più confortevole allo Sport Plus. La velocità massima raggiungibile è sempre di 317 km/h.

Esattamente un anno dopo, nel settembre del 2012, è la volta della SLS AMG GT, versione potenziata del modello "base": il V8 arriva a erogare 591 CV, guadagnandone quindi una ventina, il cambio a 7 marce diventa ancora più rapido, le sospensioni sono

ottimizzate, l'aspetto si fa più aggressivo con l'utilizzo di una finitura lucida per molti particolari. La GT accelera da 0 a 100 km/h in 3,7" e raggiunge i 200 all'ora da ferma in soli 11,2". La velocità massima viene "limitata" a 320 km/h. Grande sorpresa desta, invece, l'apparizione, sempre nell'autunno del 2012, della SLS AMG Coupé Electric Drive, la più performante vettura a batterie vista fino

Dettagli della SLS Roadster, che conserva il V8 aspirato di 6.3 litri da 571 CV (nella foto in alto) della versione con carrozzeria coupé

Nel 2012 desta stupore la SLS AMG Electric Drive, versione a trazione elettrica della coupé ad ali di gabbiano dotata di quattro motori, per una potenza di 552 kW



a quel momento. Un mostro dotato di quattro motori elettrici sincroni a magneti permanenti, per una potenza complessiva di 552 kW (749 CV) e una coppia massima di ben 1.000 Nm, in grado di proiettare, grazie anche alla trazione integrale, la vettura da 0 a 100 km/h in 3,9" e di farla arrivare alla velocità (limitata elettronicamente) di 250 km/h. Sviluppata all'interno dell'AMG e con la consulenza dell'High Performance Powertrains di Brixworth (sede Mercedes nel Regno Unito) per gli aspetti legati alle batterie ad alto voltaggio, grazie al know-how dei tecnici che vi lavorano in tema di Kers (il siste-

ma di recupero dell'energia cinetica delle Formula 1), l'Electric Drive conserva il fascino delle ali di gabbiano, abbinandolo a quello di alte prestazioni ottenute a emissioni zero. Un prototipo visionario, simbolo di quello che potranno essere le supercar del futuro, velocissime e, al tempo stesso, rispettose dell'ambiente.

LA SERIE NERA

L'ultima evoluzione della SLS sarà, nel 2013, l'AMG Coupé Black Series, che la Casa presenta come una sorta di versione stradale della GT3 da corsa. Alleggerita fino

Nel 2012, oltre alla Electric Drive (della quale vediamo, nella pagina a fianco, la disposizione della meccanica), debutta anche la SLS AMG GT, dotata di 591 CV di potenza: a destra, la GT Roadster Final Edition, serie limitata (disponibile anche come coupé) di 350 esemplari che segna la conclusione del ciclo della vettura



Fianco a fianco, la SLS Electric Drive e il prototipo di motoscafo, a sua volta a propulsione elettrica, Cigarette AMG, dotato di potenza di 1.656 kW e coppia massima di 3.000 Nm



a 1.550 kg, la coupé riporta in auge una denominazione già impiegata per le interpretazioni più spinte di modelli precedenti, come la SLK 55 AMG e la CLK 63 AMG del 2006 e 2007. La potenza del V8, che arriva a 631 CV a 7.400 giri/min (con una coppia di 635 Nm), giustifica ampiamente questa scelta: del resto, la Black Series brucia lo 0-100 in soli 3,6" e arriva a una punta di 315 km/h. Le modifiche, oltre a molti elementi del propulsore, riguardano gli scarichi al titanio, i freni carboceramici, l'assetto, il differenziale posteriore a controllo elettronico e la trasmissione Speedshift Dct-7. Il pacchetto aerodinamico viene rivisto per aumentare il carico e migliorare ulteriormente il bilanciamento, in modo da conferire alla vettura una dinamica il più possibile vicina a quella delle auto da competizione.



■ **anteprima**

MERCEDES SLS

Eccola È fatta così



2010 SLS AMG ■



Tecnologica, innovativa, ma anche affascinante. **Ricorda** la vecchia 300 SL ala di gabbiano, ma è tutta **d'alluminio** ed è spinta da un V8 da 571 CV. Un'opera d'arte da scoprire

Conclusa la R, si riparte con la S: dalla SLR McLaren alla SLS AMG. Se le sigle cambiano poco i due modelli, invece, non hanno proprio nulla in comune: sono diversi i protagonisti, i materiali e le tecnologie. L'inglese McLaren, con la sua esperienza mutuata dalla F.1 nell'utilizzo del carbonio per la costruzione della monoscocca, ha da poco terminato la produzione della SLR, mentre l'anno prossimo la tedesca AMG punterà sull'alluminio per la struttura e la carrozzeria della SLS, la nuova super granturismo di casa Mercedes.

La Casa di Stoccarda, infatti, è comunque abbinata a entrambi i marchi - presenza rassicurante per la clientela - anche perché da sola non è più abbastanza esclusiva per le nicchie di clienti più snob del mercato.

TRA LA MERCEDES E LA McLAREN

In attesa di gustarci un'altra top car realizzata con la McLaren, che sarà ancora più estrema e costosa rispetto alla SLS (la SLR s'aggiustava sul mezzo milione di euro, mentre la AMG ne costerà meno di 200 mila), la Mercedes dà fiducia alla piccola AMG (800 dipendenti), che produrrà la SLS in un numero d'esemplari ben maggiore rispetto a quelli di SLR.

Bella soddisfazione per l'azienda tedesca, che l'anno scorso ha venduto 24.200 supercar e fu fondata 42 anni fa da Hans Werner Aufrecht (la A nella sigla della marca) e Erhard Melcher (la M). E la G? La terza lettera è semplicemente l'iniziale del luogo di nascita di mister Aufrecht, vale a dire la cittadina di Grossaspach. A parte i motori, dove l'azienda

UN REVIVAL FUTURISTICO
Ecco l'aspetto definitivo della SLS privo di pesanti camuffature. Della 300 SL di 55 anni prima riprende le porte ad ala, tutto il resto è proiettato al futuro. Il prezzo si collocherà ben sotto i 200.000 euro

■ **anteprima** Mercedes SLS

Dal traliccio d'acciaio alla gabbia d'alluminio

SCELTE **TECNICHE**, NON **STILISTICHE**

TUBI AL POSTO DELLE PORTE

Ecco perché nascono le ali di gabbiano: il traliccio di tubi non consente di ricavare le solite porte

LA STELLA PIÙ BELLA

Dal 1955 al 1957 fu prodotta la 300 SL (foto), nota come Mercedes ala di gabbiano. Accanto e in basso la sua meccanica

IN DIRETTA DALLE COMPETIZIONI

Il telaio deriva dalle Mercedes da corsa: peso ridotto, tanta rigidità e... porte poco importanti



Ieri l'ala di gabbiano era una **necessità** del telaio

MENO POTENTE IN CORSA

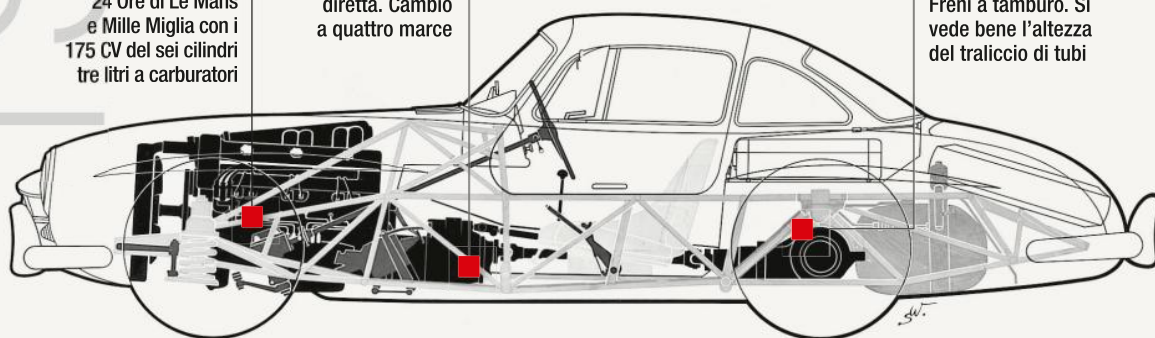
Vinse 24 Ore di Le Mans e Mille Miglia con i 175 CV del sei cilindri tre litri a carburatori

DIRETTA PER LA STRADA

Le stradali avevano 215 CV grazie all'iniezione diretta. Cambio a quattro marce

IL RESTO ERA CONVENZIONALE

Cambio davanti e differenziale dietro. Freni a tamburo. Si vede bene l'altezza del traliccio di tubi



2010

**TRIS D'ALLUMINIO
PER IL 96%**

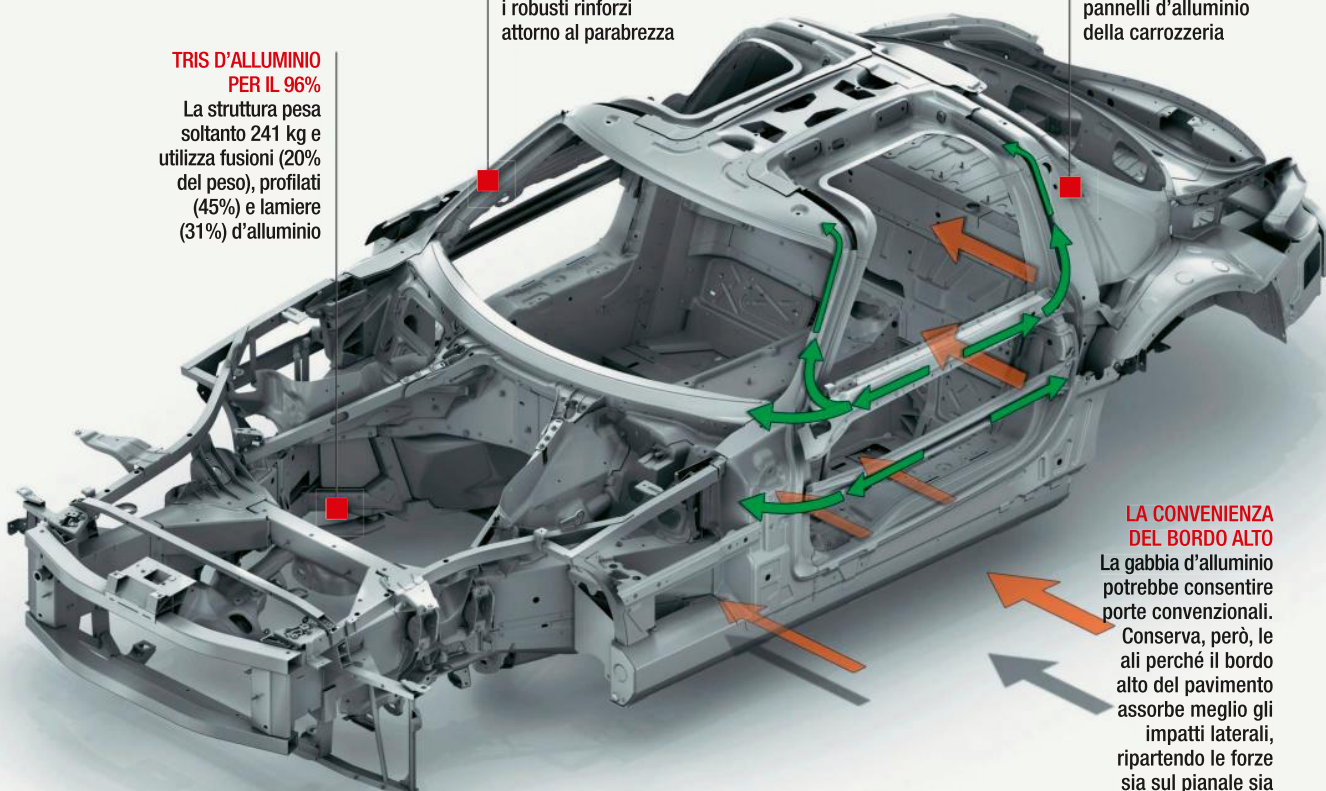
La struttura pesa soltanto 241 kg e utilizza fusioni (20% del peso), profilati (45%) e lamiere (31%) d'alluminio

**IL 4% APPENA
È DI ACCIAIO**

Tra le poche parti d'acciaio vi sono i robusti rinforzi attorno al parabrezza

**VESTE LEGGERO
ANCHE SOPRA**

Questa è la struttura cui sono fissati i pannelli d'alluminio della carrozzeria

**LA CONVENIENZA
DEL BORDO ALTO**

La gabbia d'alluminio potrebbe consentire porte convenzionali. Conserva, però, le ali perché il bordo alto del pavimento assorbe meglio gli impatti laterali, ripartendo le forze sia sul pianale sia sul robusto tetto

Oggi anche la struttura d'alluminio ne **trae vantaggio**

**SENZA COPPA
IL V8 S'ABBASSA**

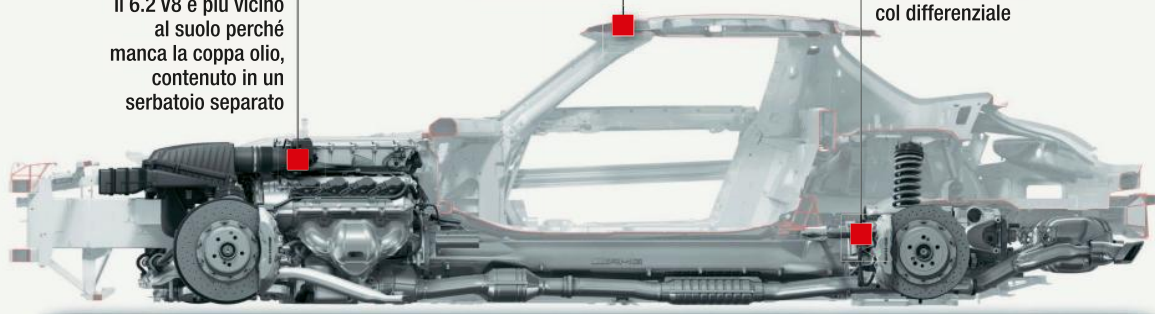
Il 6.2 V8 è più vicino al suolo perché manca la coppa olio, contenuto in un serbatoio separato

**LE ALI STOPPANO
IL VETRO**

Il parabrezza è poco inclinato: alle porte ad ala serve un tetto più lungo

**IL CAMBIO È MESSO
DIETRO**

Per una ottimale distribuzione dei pesi (52%-48%) il cambio è dietro, col differenziale



■ **anteprima** Mercedes SLS

IN CINQUE METRI MOSTRA I MUSCOLI

La SLS è lunga quasi cinque metri, circa come una Ferrari 612 Scaglietti, che però ha quattro posti



> segue da pagina 83

può vantare anche la prestigiosa fornitura di V12 alla Pagani per le Zonda, le AMG sono state finora il tuning d'altissimo livello dei modelli di grande serie Mercedes. Con la SLS, invece, per la prima volta l'AMG realizza un'auto esclusivamente sua.

Insomma, la carriera dell'AMG mette le ali. Proprio come la SLS, che ritorna alle leggendarie porte ad ala di gabbiano, definite così per l'apertura verso l'alto degli sportelli, incernierati a metà del tetto. Come quelli della splendida Mercedes 300 SL, prodotta solamente dal 1955 al 1957, ma mai dimenticata.

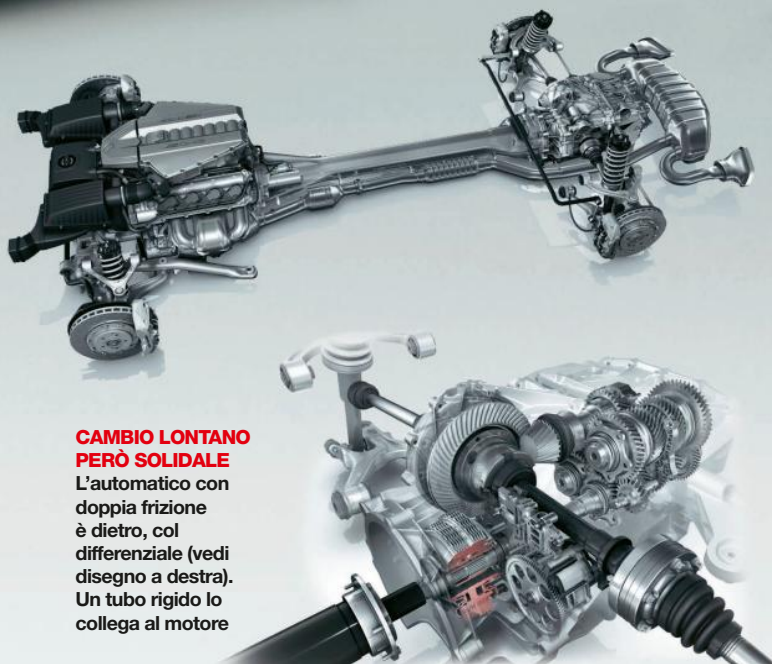
La particolare soluzione per l'apertura delle porte non era una scelta stilistica sulle SL degli anni 50: derivava dalla necessità di realizzare una vettura leggera e aerodinamica attorno alla struttura portante a tralicci tubolari del telaio, ripreso direttamente da quello della W194 da



DUE POSTI BEN SEPARATI

Solo due posti, comodi, separati dall'alto tunnel centrale. Lusso e tutti gli optional. Altro che anni 50!

Lussuosa, potente e tecnologica. Un nuovo
osso duro per Aston Martin, Ferrari...



**CAMBIO LONTANO
PERÒ SOLIDALE**

L'automatico con doppia frizione è dietro, col differenziale (vedi disegno a destra). Un tubo rigido lo collega al motore

competizione del 1952. Le porte ad ala, del resto, garantiscono vantaggi anche alla SLS, in particolare una struttura che protegge molto bene in caso di violento urto laterale.

La SLS, addirittura, vanta una meccanica più adatta a una sportiva rispetto a quella delle SLR: il V8 ha il carter secco e un transaxle lo collega rigidamente al cambio posteriore tramite un tubo nel quale gira l'albero di trasmissione in carbonio. Il cambio, quindi, è in blocco col differenziale e consente un'ottima ripartizione dei pesi: 52% davanti e 48% dietro. Si rinnova anche l'automatico, che per essere più grintoso nelle cambiate e per consumare meno (il taglio alla CO₂ riguarda anche le top) rimpiazza il convertitore idraulico con una trasmissione dotata di doppia frizione.

Un nuovo osso duro per le varie Aston Martin, Ferrari & Co.

Emilio Brambilla



UN DESTINO INEVITABILE

Il motorsport fa parte del Dna dell'AMG, fin dalla sua fondazione. Del resto, Aufrecht e Melcher lasciarono un sicuro lavoro da ingegneri alla Mercedes-Benz per fondare, nel 1967, il loro atelier di elaborazione proprio perché spinti dal desiderio di mettere le mani sui motori della Casa della stella a tre punte e renderli adatti alle corse. E la loro popolarità arriva da un exploit ottenuto con una vettura come la 300 SEL 6.8, sulla carta inadatta all'impiego agonistico, alla 24 Ore di Spa-Francorchamps del 1971. Logico quindi che, nella storia dell'AMG, le competizioni abbiano sempre avuto un ruolo di primissimo piano, sia quando la società era indipendente, sia quando, in tempi più recenti, è stata assorbita dalla Daimler, che ne ha voluto rafforzare l'impegno sportivo. Regno dell'azienda sono state, all'inizio, le

corse Turismo, poi trasformate in quel Dtm, al quale dedichiamo ampio spazio in questo volume, così popolare in Germania (e, per qualche tempo, anche da noi, grazie alla partecipazione dell'Alfa Romeo). Poi, col passar degli anni, il coinvolgimento della Mercedes-Benz si è esteso ad altre categoria molto seguite, a partire dalle gare per Gran Turismo: la formula scelta è stata, al posto di una partecipazione diretta, quella della fornitura delle vetture (prima la SLS AMG, poi la GT) a team selezionati, chiamati a gestirle in pista affidandole ai propri piloti.

Il salto di qualità è arrivato nel 2012, con il coinvolgimento nella massima categoria delle corse, la Formula 1. Spinta forse anche da motivi di marketing, la Mercedes ha deciso di associare il proprio nome sulle monoposto a quello dell'AMG, affidando al Performance Center di Brixworth il compito di realizzare le power unit ibride impiegate nei Gran Premi a partire dal 2014. I risultati sono stati straordinari: nel corso di tre stagioni, la squadra ha ottenuto tre titoli mondiali Piloti (due con Lewis Hamilton e uno con Nico Rosberg) e altrettanti Costruttori. E la storia, che qui vi vogliamo raccontare, non è finita: non c'è quasi weekend senza che delle AMG corrano su qualche circuito, da qualche parte nel mondo.

Mondiale di F1 2017:
Valtteri Bottas, che ha
preso il posto di Nico
Rosberg alla Mercedes-
AMG, vola verso la
vittoria nel GP d'Austria,
la sua seconda
stagionale dopo
l'affermazione ottenuta
in Russia a Sochi



MARCIA TRIONFALE IN TERRA TEDESCCA

Se c'è un momento destinato a rimanere scolpito per sempre negli annali della storia della Mercedes-AMG è il 1992. In realtà, l'azienda di Affalterbach a quel tempo si era già presa discrete soddisfazioni nel Dtm, il prestigioso Deutsche Tourenwagen Masters o, come fu chiamato dal 1984, anno della sua istituzione, al '96, il Deutsche Tourenwagen Meisterschaft. Nell'86, per esempio, Volker Weidler era arrivato secondo nella classifica di questo campionato dalla popolarità crescente non solo in terra di Germania, alle spalle del danese Kurt Thiim con la Rover Vitesse, guidando la 190 E 2.3 16 valvole schierata dal team di Helmut Marko, ex pilota austriaco e futura eminenza grigia del-

Due momenti che testimoniano l'impegno della Mercedes-AMG nel Dtm: sotto, Klaus Ludwig impegnato in una staccata a ruote fumanti a Hockenheim nel 1989 con la 190 E 2.5-16 Evolution; nella pagina a fianco, il britannico Jaime Green fa fuoco e fiamme con la C Coupé del team HWA nel 2012

la Red Bull Racing di Formula 1. Weidler, quell'anno, si era aggiudicato due gare, al Nürburgring e all'Avus, ed era finito staccato in classifica dal leader di soli 17 punti, dopo aver lottato per tutta la stagione, oltre che con la Rover, con le Volvo 240 Turbo, le Ford Sierra, le BMW 635 e 325i, qualche Opel Manta e una Ford Mustang. Un campo di partecipanti, come si vede, piuttosto eterogeneo, che con il passar degli anni si sarebbe però fatto via via più raffinato, fino a raggiungere livelli di sofisticazione tecnica ragguardevoli.

Nelle stagioni successive, l'AMG si fa sempre più onore, sviluppando a partire dal 1988 una collaborazione ufficiale con la Mercedes-Benz che la porta alla realizza-





Keke Rosberg (nella foto in alto), campione del mondo di F1 nel 1982, si è cimentato nel '92 nel Dtm con la 190 E 2.5-16 Evolution II; al centro, lo squadrone Mercedes-AMG per il campionato di quell'anno (si riconoscono, da sinistra, Jacques Laffite, Jörg van Ommen, Bernd Schneider, Klaus Ludwig, Kurt Thiim, Roland Asch, Ellen Lohr e Keke Rosberg); a destra, Asch al volante della stessa vettura





La 190 E 2.5-16 Evo II (a sinistra), ricavata dalla berlina della serie W 201, è la vettura con cui l'AMG ha iniziato la collaborazione ufficiale con la Mercedes-Benz nel Dtm nel 1990



zione dell'AMG-Mercedes 190 E 2.3-16 con la quale Johnny Cecotto, ex motociclista vincitore di due titoli mondiali, e Danny Snobek conquistano sei successi. Ancora meglio andranno le cose nell'89, anno in cui Klaus Ludwig e Kurt Thiim s'impongono in sette gare con la versione Evo I della 190 E portata a 2.5 litri di cubatura, poi nel '90 (quattro successi per Thiim e Ludwig con la 190 E ora denominata Evo II) e nel '91, in un campionato che vede l'AMG aggiudicarsi, oltre che sei gare sempre con Ludwig e Thiim, il titolo squadre del Dtm.

ARRIVA IL TRIONFO

Quella che, però, fino a quel momento era mancata, sia alla Mercedes sia all'atelier di Affalterbach, era l'affermazione assoluta di un proprio pilota nel Campionato tedesco Turismo, il più seguito al mondo della categoria. Ma era solo questione di tempo. Il 1992, infatti, si sarebbe rivelato un anno trionfale: l'AMG-Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II, su un totale di 24 corse previste per il Dtm, se ne aggiudica ben

16, ottenendo anche 17 secondi e 13 terzi posti. Già nel primo evento di quella stagione, disputato il 5 aprile sul circuito belga di Zolder (diventato tragicamente famoso nell'82 per la morte di uno dei piloti di Formula 1 più amati di tutti i tempi, Gilles Villeneuve), Kurt Thiim trionfa in entrambe le gare in programma. Non è che l'inizio: Roland Asch si sarebbe imposto all'Eifel Race disputata al Nürburgring, Jörg van Ommen e Keke Rosberg (già iridato in F.1) nella Wunstorf Airfield Race, Bernd Schneider all'Avus, Ellen Lohr, prima (e finora unica) pilota a vincere una corsa nel Dtm, e Roland Asch a Hockenheim.

Poi, al Nürburgring, il 18 giugno "King" Ludwig mette il sigillo sul primo dei suoi successi stagionali, seguito da una doppietta nell'evento disputato in agosto sul circuito ricavato nell'aviosuperficie di Diepholz. Il campionato è a una svolta: Bernd Schneider, destinato a diventare "mister Dtm" per i suoi trionfi a ripetizione, emerge sul lotto dei concorrenti in due occasioni a Singen, poi si afferma, insieme

Roland Asch (sopra) porta la 190 E al successo nelle due gare disputate sul circuito dell'Avus di Berlino nel settembre del 1993, precedendo un gruppo di agguerrite Alfa Romeo 155 Dtm

A destra, schierati vicino alle loro CLK, i piloti Mercedes per il Dtm del 2001: la stagione, che vede in lizza anche l'Abt-Audi e la Opel, è molto combattuta, con sei diversi vincitori in dieci gare, ma alla fine registra il successo di Bernd Schneider con la vettura di Stoccarda.

Sotto, una gara del 2003 con le Mercedes in lotta con le Audi TT



a Ludwig, in settembre nel Touring Car Grand Prix, disputato, ancora una volta, al Ring. Il trionfo è ormai assicurato: grazie anche ai piazzamenti ottenuti, Ludwig si assicura il titolo Piloti con 228 punti, davanti al compagno Thiim, fermo a quota 192, mentre l'AMG-Mercedes conquista il suo primo campionato Costruttori.

Era questo il miglior modo per consolidare il rapporto tra la Casa di Stoccarda e i preparatori di Affalterbach: il lavoro di elaborazione svolto sul modello della serie W 201, trasformata da paciosa berlina adatta ai lunghi viaggi autostradali in una belva capace di dominare un lotto di concorrenti composto da Audi V8 quattro, BMW M3 Sport Evolution e Ford Mustang GT, aveva dato i suoi frutti. Del resto, la vettura aveva già dimostrato la qualità del suo Dna in un evento del 1984



destinato a passare alla storia del motorsport. Per il 12 maggio di quell'anno, infatti, in occasione dell'inaugurazione del nuovo tracciato del Nürburgring, collegato alla vecchia e terribile Nordschleife ma infinitamente più sicuro, la Mercedes-Benz aveva allestito venti esemplari della 190 E 2.3-16 tra loro assolutamente identici, da mettere a disposizione per una gara-spettacolo ad altrettanti campioni del volante, in particolare ai maestri dello storico Ring. Gente, per intenderci, del calibro di Jack Brabham, Hans Hermann, Phil Hill, Denis Hulme, James Hunt, Alan Jones, Niki Lauda, Klaus Ludwig, Stirling Moss, Alain Prost, Keke Rosberg, Jody Scheckter e John Surtees. Una parata di stelle, titolari di un numero considerevole di Mondiali di F.1, destinati però a essere messi in riga da un pilota

quasi debuttante e ancora semiconosciuto di soli 24 anni. Un certo brasiliano di nome Ayrton Senna...

LA STORIA CONTINUA

Con l'affermazione nel Dtm del '92, prende il via una lunga storia di successo per la Mercedes e l'AMG nel mondo delle corse Turismo. Nell'85, la 190 E 2.3-16 viene omologata anche nei gruppi A e N del regolamento sportivo internazionale, potendo così prender parte al Campionato tedesco Turismo in una versione con 255 CV di potenza nelle mani di diversi team privati, compreso quello dell'AMG. Nell'88-'89 sarebbero state cinque le Case private presenti nel Dtm con la 190 E, dotata del motore di 2.5 litri 16 valvole, la cui potenza è ormai arrivata a 330 CV; al tempo stesso, era proseguito il processo di alleggerimento

Spesso la Mercedes-AMG ha impiegato nelle gare del Dtm versioni elaborate della Classe C: in alto, Christian Albers precede Gary Paffett a Zandvoort nel 2004; sopra, a sinistra, ancora Paffett, seguito da Bernd Schneider, a Hockenheim nello stesso anno e, a destra, il pilota inglese lanciato alla conquista della pole position della gara del Nürburgring del 2005



della berlina, equipaggiata di cofani, spoiler e altri particolari della carrozzeria realizzati con una fibra sintetica particolarmente resistente. Nel '90, il motore dell'Evoluzione II raggiunge la ragguardevole potenza di 373 CV: per ottenere l'omologazione dagli organismi internazionali, così come accaduto per l'Evo I, la Mercedes ne costruisce, nel proprio stabilimento di Brema, una piccola serie di 502 esemplari. Su questa base, l'AMG è responsabile dell'allestimento delle versioni da corsa e dell'ottimizzazione delle loro prestazioni.

UNA LUNGA STORIA D'AMORE

Il feeling tra la Mercedes, la Mercedes-Benz e il Dtm, considerato essenziale per l'immagine sportiva della Casa di Stoccarda nonostante la sua presenza in altre categorie del motorsport (dalle Gruppo C alla Formula 1, a seconda dei periodi), non si esaurisce certo con l'uscita di produzione, nel 1993, della 190 E, conosciuta anche come W 201 e opera, dal punto di vista stilistico, del designer italiano Bruno Sacco. A raccogliergli l'eredità è, inizialmente, la Classe C, con la serie W 202 (che resterà in listino fino all'arrivo del nuovo millennio), sempre

adeguatamente preparata dall'AMG. Con questa vettura, dopo una parentesi di un anno che vede le Mercedes arrendersi all'Alfa Romeo 155 V6 TI di Nicola Larini, Klaus Ludwig trionfa nel '94 e Bernd Schneider nel '95, in una stagione che lo vede affermarsi anche nel parallelo campionato ITC.

Dopo uno stop imposto dalle difficoltà in cui versa, il Dtm si ripresenta nel 2000 e la Mercedes non si fa trovare impreparata: la nuova arma è la CLK, che sbaraglia il lotto delle concorrenti nell'anno del debutto, poi nel 2001 e nel 2003, sempre con Schneider, re indiscusso della specialità. Il 2005 e 2006 vedono tornare in lizza la nuova versione della Classe C, questa volta portata al trionfo, rispettivamente, dall'inglese Gary Paffett e da Schneider. Sarà un altro britannico, Paul di Resta, a far trionfare i colori della Casa di Stoccarda nel 2010, mentre Pascal Wehrlein avrà l'onore di portare la C 63 AMG alla conquista del titolo Piloti del Dtm nel 2015.

La lunga striscia di successi è destinata però a concludersi: è dell'estate del 2017, infatti, l'annuncio da parte della Daimler-Benz del ritiro dal Dtm al termine della sta-

Sopra a sinistra, il pilota canadese Robert Wickens con la Mercedes C-Coupé AMG nel Dtm del 2012, anno che vede il successo finale di Bruno Spengler con la BMW M4; al centro, foto di gruppo per le Mercedes-AMG C 63 Coupé allestite per il Dtm 2017

A destra, ancora Robert Wickens sfiora un muro al Norisring nel 2017 con la sua C 63 Coupé del team Silberpfeil Energy: le gare del Dtm sono molto combattute grazie al grande equilibrio tecnico delle vetture in campo, schierate da squadre private per conto dell'Audi, della BMW e della Mercedes-Benz



Pit stop veloce (a sinistra) nella gara 2017 del Norisring per la C 63 Coupé di Esteban Ocon, pilota che alterna il suo impegno nel Dtm con quello in Formula 1 con la Force India; sotto, Paul di Resta precede, nella stessa corsa, Lucas Auer



gione successiva. Per Stoccarda, si aprono nuovi orizzonti: oltre a proseguire l'impegno in Formula 1 con il team Mercedes-AMG, la Casa scenderà in lizza, a partire dalla stagione 2019-2020, nel campionato di Formula E, la categoria di monoposto a propulsione interamente elettrica. Un chiaro segno dei tempi che cambiano.

Passato e presente
dell'attività dell'AMG
nelle corse per vetture
Turismo preparate:
in questa pagina, una
delle GT3 scese in lizza
alla 24 Ore del
Nürburgring 2017;
a destra, la 450 SLC
AMG (con motore V8
di 4.5 litri da 375 CV)
vincitrice con
Schickentanz e Denzel
della gara del
Campionato europeo
Turismo disputata sulla
Nordschleife nel 1980



PER LA GIOIA DEI PILOTI PRIVATI

La disponibilità di una vettura dalle prestazioni straordinarie come la SLS AMG fornisce alla Mercedes la possibilità di offrire ai team privati, a partire dall'autunno del 2010, una vettura da competizione non solo estremamente performante, ma anche dall'aspetto spettacolare, con le sue portiere ad ali di gabbiano. L'auto viene preparata secondo il regolamento della categoria GT3 ed è quindi destinata a misurarsi con gran turismo prestigiose come Aston Martin, Ferrari, Lamborghini, Nissan GT-R e altre ancora. La linea viene modificata nella parte anteriore, con l'adozione di prese d'aria più grandi necessarie per il raffreddamento dell'olio motore e dei dischi dei freni; split e ali supplementari provvedono a incre-

mentare il carico aerodinamico sull'avantreno, mentre sul lungo cofano viene ricavata un'apertura centrale per dissipare meglio il calore prodotto dal propulsore. I passaruota vengono ampliati per far posto a pneumatici più grandi (tanto che la macchina risulta più larga di 50 mm rispetto alla SLS AMG di serie), mentre le minigonne laterali dispongono di aperture, necessarie per il raffreddamento dei dischi freno posteriori. Il montante centrale ospita il bocchettone di rifornimento, che dà accesso a un serbatoio da 120 litri, posto centralmente, alle spalle del pilota.

Molti elementi della carrozzeria sono di carbonio, a partire dalla grande ala regolabile posteriore e dall'ampio diffusore che contribuisce a rendere la vista del retrotreno



L'AMG ha fatto correre
anche la grossa 500
SEC: sotto, l'esemplare
schierato alla 24 Ore
di Spa del 1989: affidato
a Ludwig, Cudini
e Heyer, sarà costretto
al ritiro da problemi
al cambio





Nella pagina a fianco, al centro la vittoria ottenuta, a Spa, dalle SLS AMG GT3 nel 2013; più in basso, due coupé impegnate nella GT Asia Series e a Spa nel 2013

La presentazione della versione GT3 dell'AMG SLS avviene nell'agosto del 2010: la vettura è più larga di 50 mm rispetto a quella di serie

impressionante; ogni dettaglio, del resto, è stato studiato lungamente in galleria del vento, per ottenere il miglior risultato possibile in termini di efficienza aerodinamica, ma anche di raffreddamento della meccanica, indispensabile per una vettura pensata anche per gare sulla distanza di 24 ore.

Quanto al motore, il V8 di 6.3 litri della versione di serie, come previsto dal regolamento della GT3, resta praticamente immutato, con la sua potenza di oltre 570 CV che, però, nel tempo varia sulla base del balance of performance stabilito, di volta in volta, dalla Fia per garantire prestazioni più livellate tra le vetture e, quindi, corse più spettacolari. In virtù degli alleggerimenti, la SLS

AMG GT3 è in grado di superare i 300 km/h di velocità massima e di accelerare da 0 a 100 km/h in 3,8". Grazie alla lubrificazione a carter secco, che consente d'installare più in basso l'8 cilindri, alla posizione anteriore-centrale del motore (l'abitacolo, infatti, è molto arretrato) e allo schema transaxle della trasmissione, la distribuzione dei pesi risulta ottimale. Diverso da quello di serie è, invece, il cambio, un sequenziale a sei marce azionabile dal pilota con paddle al volante, montato direttamente sull'asse posteriore e collegato al propulsore con un tubo dotato di alta rigidità torsionale.

Poche modifiche riguardano anche le sospensioni, abbassate e alleggerite con



Immagini spettacolari delle SLS GT3 alla 24 Ore del Nürburgring del 2014: qui sopra, l'esemplare del team Black Falcon, secondo al traguardo con Bleekemolen, Simonsen, Menzel e Arnold; in alto, la vettura della Rowe Racing, terza a fine gara con Zehe, Hohenadel, Bastian ed Engel

elementi di alluminio, ma già adatte in origine all'impiego in pista; i freni, con dischi ventilati, hanno sei pinze fisse davanti e quattro dietro: non manca l'Abs, tarato per l'impiego specifico. L'abitacolo, infine, spogliato del superfluo, viene dotato di una robusta gabbia di sicurezza e di comandi appositi, come il display che fornisce informazioni al pilota (su temperature, tempi sul giro, comunicazioni dei commissari di gara) e la radio, per dialogare coi box.

Lo sviluppo della vettura viene affidato, a partire dal giugno 2010, a Bernd Schneider, stella del Dtm con la Mercedes; per la stagione successiva, la SLS AMG GT3 viene messa a disposizione dei team a un prez-

zo che sfiora i 400 mila euro. E le richieste non mancano (solo nei primi mesi, ne viene consegnata una trentina di esemplari), al punto che le gare dei campionati Fia GT, ma anche quelle del VLN (che si disputano sul vecchio e terribile Nürburgring) e dell'Adac GT-Masters, si riempiono di schiere di "ali di gabbiano" competitive.

I successi non tardano ad arrivare, su tutti i circuiti del mondo. A metà della stagione 2012, si contano già 23 vittorie in 15 campionati disputati in giro per il pianeta: tra queste, spicca la tripletta ottenuta alla 24 Ore di Dubai con la vettura del team Black Falcon guidata da Thomas Jäger, Sean Edwards, Jeroen Bleekemolen e Kha-



Alla 24 Ore di Spa del 2016 (sopra, una fase della gara), le Mercedes-AMG GT3 mettono a segno uno storico poker, monopolizzando le prime quattro posizioni al traguardo: a destra, i team che impiegano la vettura ringraziano i fans; sotto, le prime tre classificate sul podio





led Al Qubaisi, che ripeteranno l'exploit nell'edizione successiva della gara. L'anno si chiude con 43 affermazioni, ottenute in quattro continenti, e nove titoli, i più prestigiosi dei quali arrivano nel Campionato europeo Fia GT3. Ma i risultati più significativi di questa vettura sono certamente quelli della 24 Ore del Nürburgring, gara massacrante disputata sul vecchio tracciato e vinta nel 2013 da un esemplare della Black Falcon, insieme con le affermazioni nella 24 Ore di Spa dello stesso anno e in quella di Barcellona del 2013 e 2015.

NUOVA GENERAZIONE

Anche per la SLS AMG GT3 arriva però il momento di essere sostituita da una

Immagini di gara delle GT3: sopra, la vettura del team Haribo, nona alla 24 Ore del Ring 2017 con Arnold, Duisburg, Götz e van der Zande; a destra, in basso l'esemplare della Black Falcon nella stessa gara; in alto, una fase della 24 Ore di Dubai del 2017 con la macchina della Hofer Racing



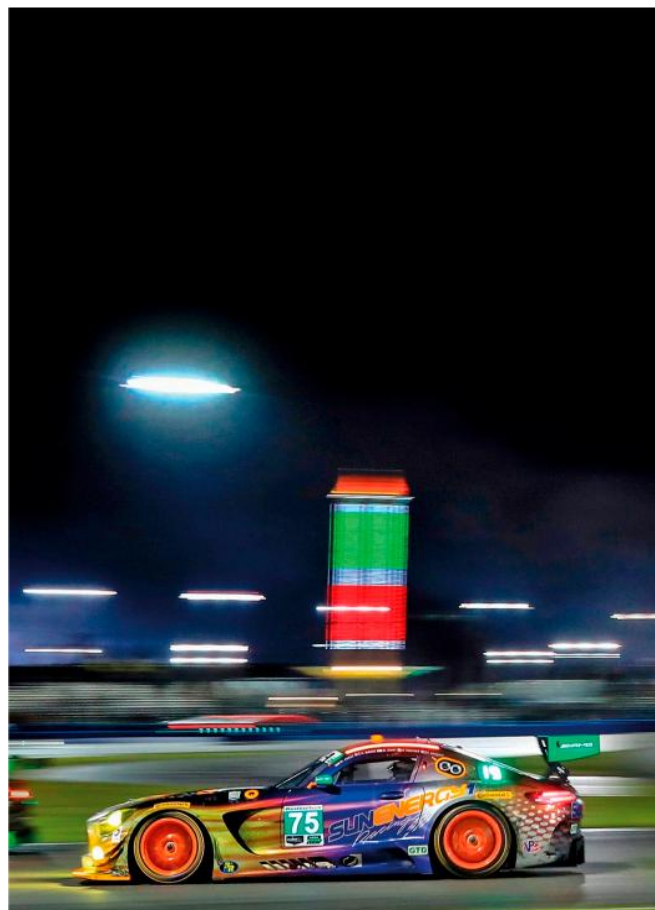


A lato, l'AMG GT3 del team Riley Motorsports di Keating, Bleekemolen e Farnbacher alla 12 Ore di Sebring del 2017; sotto, quella della HTP Motorsport guidata da Baumann, Buhk, Mortara e Sandström, costretta al ritiro nella 24 Ore del Ring dello stesso anno



degna erede: al Salone di Ginevra del 2015 viene, infatti, presentata la versione preparata secondo i regolamenti Fia per le gran turismo della Mercedes-AMG GT, la nuova, “piccola” coupé della Casa di Stoccarda. Dimenticate le portiere ad ali di gabbiano, la vettura non perde però fascino, grazie anche alla griglia frontale che richiama quella della 300 SL vincitrice, nel 1952, della famosa Carrera Panamericana disputata in Messico. Basata su uno space frame di alluminio e dotata di molti particolari della carrozzeria (cofano, portiere, ali anteriori, minigonne, diffusore) realizzati in carbonio, la GT3 risulta molto leggera e agile nei cambi di direzione. Il corpo vettura è più largo, in virtù della carreggiata più am-

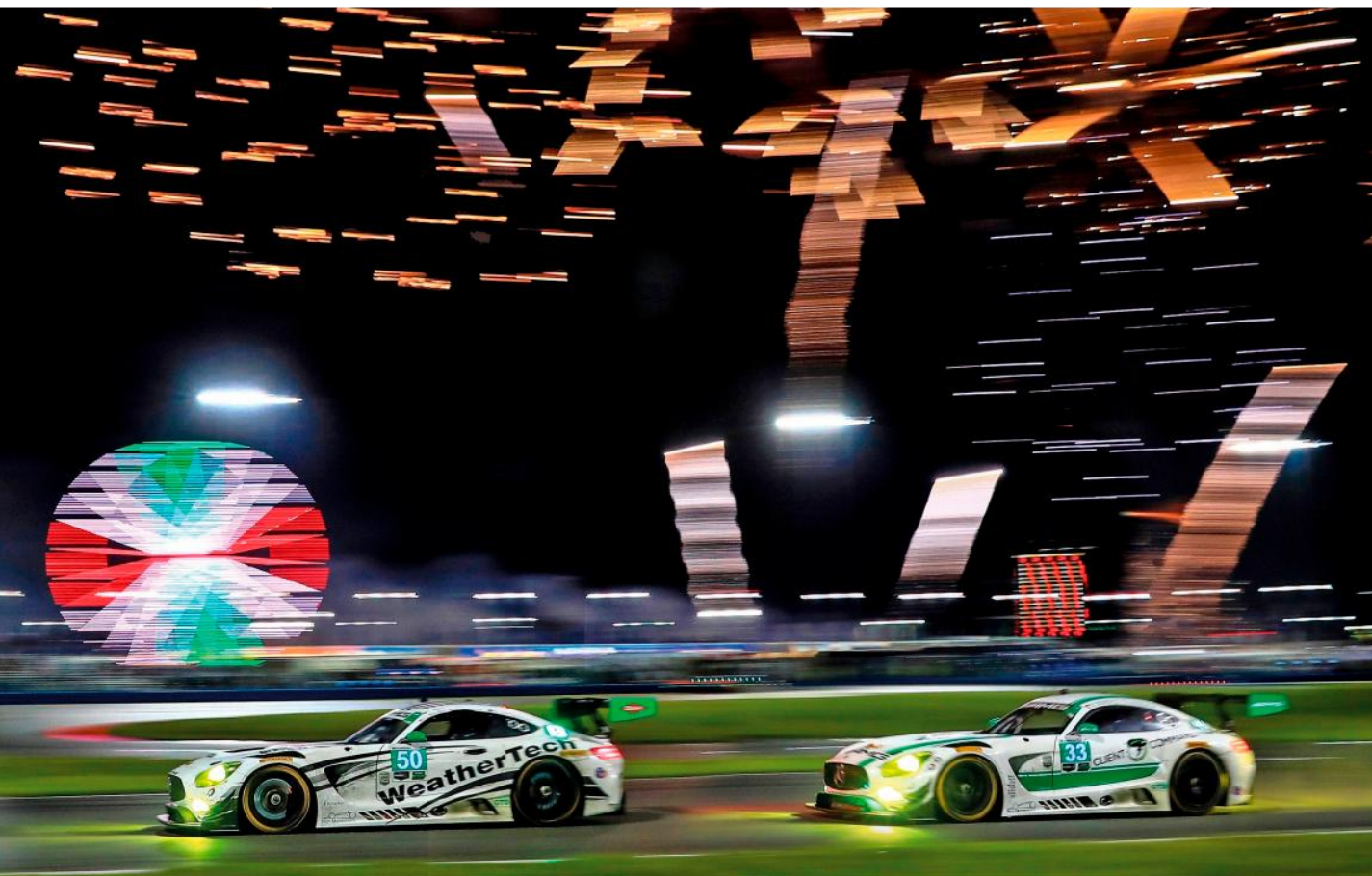
Immagini suggestive della 24 Ore del Nürburgring 2017, con le AMG GT3 (a lato, quella del team Black Falcon, davanti a una Porsche 911) impegnate in una delle gare più dure e spettacolari della stagione



pia; il carico aerodinamico è accresciuto da piccoli spoiler anteriori, abbinati a una grande al posteriore. Il motore è ancora il robusto e potente V8 di 6.3 litri, dai valori di potenza e coppia generosi, ma anche estremamente affidabile; per la trasmissione, resta lo schema transaxle, con cambio

sequenziale a 6 marce. La vettura è ancor più curata sotto il profilo della sicurezza: all'interno, viene installata una gabbia di protezione di acciaio ad alta resistenza, mentre il sedile del pilota è ospitato in una conchiglia di fibra di carbonio. Realizzata nello stabilimento di Affalterbach, l'AMG

Qui sopra, il pubblico, sempre numeroso e variopinto, della 24 Ore del Nürburgring; in alto, un momento spettacolare della 24 Ore di Daytona 2017, con le AMG GT3 dei team SunEnergy1 Racing e Riley Motorsport



Ultima arrivata della famiglia AMG GT è la GT4 (sopra a destra), elaborata per i clienti sportivi in base a un regolamento meno permissivo di quello della GT3: derivata dalla GT R stradale, monta un V8 da 510 CV

GT3 inizia la sua carriera sportiva nel 2016 e si rivela subito vincente, conquistando, già nella prima stagione, 18 vittorie assolute e regalando alla Mercedes un risultato straordinario: alla 24 Ore del Nürburgring, infatti, le GT3 dei team in gara (Black Falcon, Htp Motorsport e Ha-

ribo-Racing Team) ottengono la pole position, il giro più veloce e le prime quattro posizioni al traguardo. Un successo che porta alla vettura popolarità anche oltre oceano: tanto che, nel 2017, alcune squadre decidono d'impiegarla nel campionato americano Imsa.



2017 FORMULA 1
ROLEX
BRITISH GRAND PRIX

SILVERSTONE

LA REGINA DEI GRAN PREMI

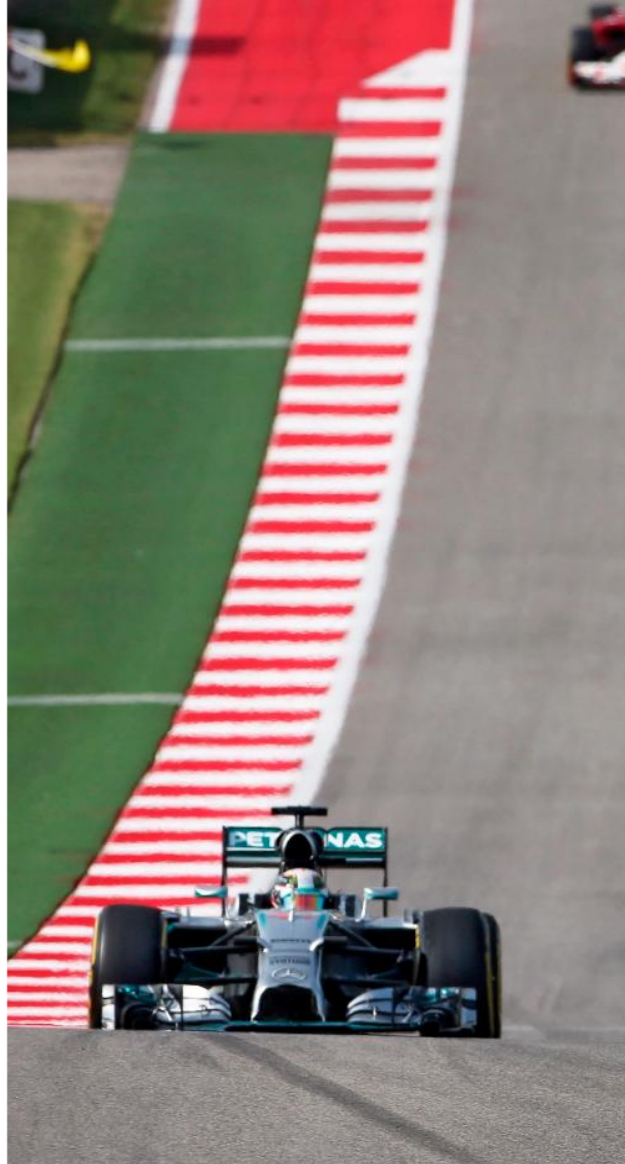
Anno di grazia 2010: sulle piste che ospitano i Gran Premi di Formula 1 tornano a sfrecciare le Mercedes. Non succedeva dal 1955, stagione nella quale Juan Manuel Fangio si era aggiudicato il terzo dei suoi cinque titoli mondiali al volante delle Freccie d'argento. Certo, nel frattempo c'erano stati gli allori iridati ottenuti come motorista, in particolare con la McLaren spinta dai propulsori con la stella a tre punte, ma rivedere sui circuiti delle vetture interamente realizzate dalla Mercedes-Benz è tutta un'altra cosa. Tanto più che il team, nato sulle ceneri della Brawn GP campione del mondo nel 2009 con Jenson Button (sempre con uno dei

propulsori della Casa di Stoccarda), si assicura i servigi di un altro mito delle corse: Michael Schumacher, primatista indiscusso di titoli mondiali (sette, di cui due con la Renault e cinque con la Ferrari), ritiratosi momentaneamente dalle scene alla fine del 2006.

Gli inizi, anche per un costruttore solido come la Mercedes, in Formula 1 non sono mai facili: nonostante Rosberg riesca ad arrivare sul podio già alla terza corsa, il GP della Malesia, il resto della stagione, che vive sul duello tra la Ferrari di Alonso e la Red Bull di Vettel, giovanissimo vincitore del Mondiale all'ultima gara, il team finisce al quarto posto nel campionato Costruttori,

Momenti di attività del team Mercedes-AMG in Formula 1: nella pagina a fianco, Lewis Hamilton festeggia lanciando in aria la coppa del vincitore del GP di Gran Bretagna 2017; sotto, Nico Rosberg nel GP della Cina del 2014, prima stagione di uso delle monoposto ibride





Stagione 2014: in alto,
Hamilton ai box
di Sochi, in occasione
del GP della Russia,
da lui vinto davanti
al compagno Rosberg
e a Bottas, all'epoca
alla Williams-Mercedes;
al centro, il pilota
inglese, a fine stagione
al suo secondo titolo
mondiale, festeggia
il successo nel GP
della Malesia





Nella pagina a fianco, Hamilton in azione a Sepang, in Malesia: nel campionato 2014, il pilota britannico ha vinto undici Gran Premi, sul totale di sedici conquistati dalla Mercedes-AMG

con Rosberg settimo e Schumacher nono tra i piloti. Ma è solo un avvio: il 2011 vedrà la Casa tedesca ottenere ancora il quarto posto tra le squadre e, soprattutto, associare, a partire dalla stagione successiva, il proprio nome, e quello del partner petrolifero Petronas, all'AMG, da oltre quarant'anni "braccio" prestazionale della Mercedes, sinonimo di sportività, piacere della guida e successo nelle competizioni di diverse categorie, come il popolare Dtm, il Campionato tedesco Turismo. Senza dimenticare che il marchio è già presente in Formula 1 dal 1996 come fornitore della safety car e della medical car per i Gran Premi. Per arrivare a una vera svolta, però, bisogna arri-

Rosberg precede Hamilton nel GP degli Stati Uniti del 2014, che vedrà l'affermazione dell'inglese; le Mercedes-AMG dominano letteralmente il primo Mondiale disputato con le power unit ibride, staccando di quasi 300 punti la Red Bull-Renault, seconda tra i Costruttori

vare al 2013, anno in cui Schumacher decide nuovamente di lasciare spazio ai giovani; al suo posto, la Mercedes-AMG decide d'ingaggiare un altro pilota di altissimo profilo, Lewis Hamilton. L'inglese, fino ad allora uomo McLaren, aveva già sfiorato il titolo iridato nell'anno del suo debutto in Formula 1, arrendendosi all'ultima gara e per un punto al ferrarista Kimi Räikkönen. L'appuntamento con il Mondiale era rimandato solo di un anno, visto che nel 2008 Lewis avrebbe cinto l'alloro iridato sconfiggendo, sempre all'ultima corsa, un altro pilota di Maranello, Felipe Massa.

La Mercedes-AMG del 2013 è una vettura competitiva: già alla seconda gara Hamilton riesce a salire sul podio, ma la prima vittoria arriva per opera di Rosberg in una delle gare più prestigiose dell'intera stagione, il GP di Monaco. Nel toboga monegasco, Nico riesce nell'impresa di aggiudicarsi la corsa esattamente trent'anni dopo il successo ottenuto, sullo stesso, difficile, tracciato da papà Keke, all'epoca al volante di una Williams-Ford. Rosberg si sarebbe poi ripetuto a Silverstone, il circuito vicino alle sedi di Brackley e Brixworth del team, mentre Hamilton avrebbe ottenuto il suo primo successo al volante delle Freccie d'argento nel successivo GP d'Ungheria. Per quell'anno, di vittorie non ne sarebbero più arrivate, a fronte della schiacciante superio-

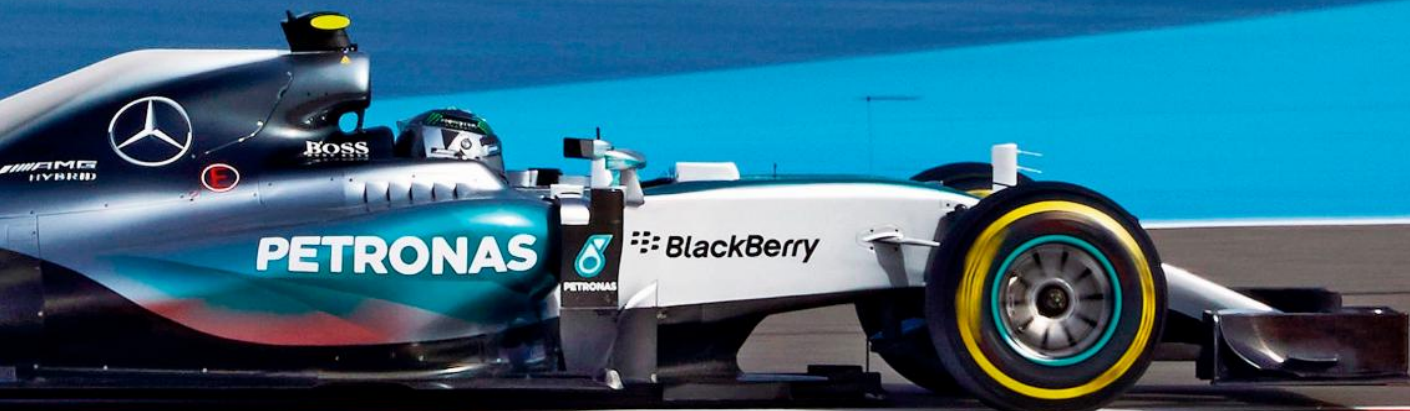
rità della Red Bull e di Sebastian Vettel, capace da quel momento di assicurarsi nove successi consecutivi e il quarto titolo Piloti della sua brillante carriera. Ma si trattava solo di un rinvio.

UNA NUOVA ERA

Il 2014, infatti, fa segnare una svolta profonda per la Formula 1. Già da qualche

Nico Rosberg (a destra) in azione al GP del Bahrain del 2015, dove arriverà terzo, alle spalle di Lewis Hamilton e del ferrarista Kimi Raikkönen; la stagione vede il pilota tedesco imporsi in sei gare e finire il Mondiale al secondo posto, dietro Hamilton, per la terza volta iridato





Hamilton in gara in Bahrain (a sinistra): la sua monoposto, siglata F1 W06, reca sulla copertura del vano motore la sigla AMG Hybrid, a sottolineare il legame del team con l'atelier di Affalterbach e il tipo di propulsione impiegato

Nella pagina a fianco, a sinistra la power unit Mercedes-AMG: il propulsore termico, abbinato a due sistemi di recupero dell'energia, è un V6 turbo di 1.6 litri; a destra, Lewis Hamilton celebra il successo ottenuto nel GP della Cina del 2015, seconda delle sue dieci affermazioni stagionali

tempo il regolamento tecnico della massima categoria era stato orientato verso la ricerca di una maggiore efficienza con l'introduzione del Kers, il sistema di recupero dell'energia cinetica in fase di rallentamento delle vetture. Ora è il momento di fare di più, visto l'orientamento generale del mondo dell'auto. E la F1 diventa ibrida, con l'adozione di un sistema di propulsione complesso che prende il posto dei precedenti V8 di 2.4 litri. La power unit, come viene definita, prevede la presenza di un propulsore termico, un V6 di 1.600 cm³ sovralimentato mediante turbocompressore, e di due motorigeneratori elettrici, uno (la Mgu-K) azionato dal recupero dell'energia, l'altro (la Mgu-H) dalla turbina stessa (a sua volta mossa dai gas di scarico). L'energia così ottenuta dal sistema può essere riutilizzata immediatamente o venire stoccata nella batteria, di cui la vettura è dotata. Il tutto consente di ottenere prestazioni elevate, con un'efficienza energetica superiore e risparmi di

carburanti consistenti (nell'ordine del 30%). L'era della Formula 1 ibrida si apre all'insegna della massima incertezza: i sistemi sono estremamente complessi e c'è addirittura chi teme che, all'inizio, nessuna vettura sia in grado di coprire l'intera distanza di un Gran Premio (300 km) senza rompersi... Non è così, naturalmente, e i progettisti della massima categoria del motorsport danno ancora una volta prova del loro valore. Ma è la Mercedes-AMG che si rivela migliore di tutti nell'interpretazione del nuovo regolamento: con le Frecce d'argento ibride, Hamilton e Rosberg vincono 16 delle 19 gare in programma, lasciandone solo tre alla Red Bull di Ricciardo, e duellano solitari fra loro fino all'ultima corsa, il GP di Abu Dhabi. Sarà Lewis a vincere per la seconda volta il Mondiale, mentre la Mercedes domina tra i costruttori distaccando di quasi 300 punti la Red Bull.

Il copione si ripete nel 2015: ancora una volta, i due piloti della Mercedes si ag-



giudicano 16 gare su 19, lasciandone tre, questa volta, alla Ferrari, che ha ingaggiato Sebastian Vettel, transfuga della Red Bull, al posto di uno scontento Fernando Alonso. Hamilton ottiene la sua terza corona, uguagliando così il suo idolo Ayrton Senna e Niki Lauda, col quale spesso dialoga: l'austriaco, infatti, da qualche anno ha assunto il ruolo di presidente non esecutivo del team Mercedes-AMG, affiancando nella gestione (talvolta delicata) della squadra e dei suoi piloti il team principal Toto Wolff.

Il terzo allora consecutivo, per il team, arriva nel 2016, stagione che vede la coppia delle Freccie d'argento lasciare solo due successi agli avversari, il GP di Spagna al sorprendente e giovanissimo Max Verstap-

pen e quello della Malesia a Daniel Ricciardo, entrambi driver della Red Bull. Campione del mondo, questa volta, si laurea però Nico Rosberg, che ripete così l'impresa compiuta nel 1982 da papà Keke con la Williams-Ford. Ad Hamilton non bastano dieci successi in altrettante gare per recuperare il ritardo, in termini di punti, accumulato nella prima parte della stagione, a causa di un peggiore stato di forma e, soprattutto, di qualche problema di affidabilità della vettura: il suo furioso rush finale, che lo vede ottenere quattro pole position e altrettanti successi nelle ultime quattro gare, lo porta a chiudere il campionato in seconda posizione, con 5 punti di distacco dal leader Rosberg. Il quale, però,

Nico Rosberg festeggia al termine del GP di Abu Dhabi il titolo mondiale di F1 2016, suo unico alloro nella massima categoria: pochi giorni dopo, annuncerà infatti il ritiro dal mondo dei Gran Premi. Per la Mercedes-AMG è la terza vittoria iridata consecutiva

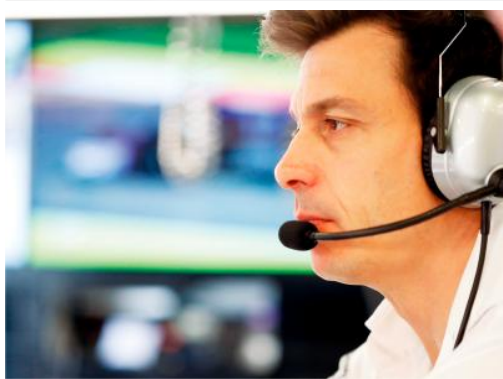
Rosberg (sotto) celebra sul podio di Abu Dhabi il successo nel Gran Premio e la conquista dell'alloro iridato 2016, anno in cui si è aggiudicato nove gare

In basso, Hamilton al GP dell'Azerbaijan del 2017; più sotto, Toto Wolff, ex pilota e team principal della squadra Mercedes-AMG



provato da una stagione quanto mai stressante e appagato dal risultato ottenuto, cinque giorni dopo la conquista del titolo iridato annuncia il suo ritiro dalla Formula 1 e dai Gran Premi.

Si chiude così un capitolo trionfale per la Mercedes-AMG, capace di ottenere in tre anni di Formula 1 all'insegna delle power unit ibride tre vittorie nei campionati mondiali Piloti e altrettante in quelli Costruttori: ma il suo impegno non finisce lì. Il 2017, infatti, vede le Freccie d'argento ingaggiare il finlandese Valtteri Bottas al posto di Rosberg per affiancare Hamilton e iniziare un aspro duello con la Ferrari, tornata ai vertici della competitività, destinato a durare per tutta la stagione...





LA SICUREZZA D'AVANTI A TUTTI

La prima safety car della storia della Formula 1 è stata una VW-Porsche 914/6: questa soluzione, voluta per garantire la sicurezza dei piloti nelle situazioni potenzialmente pericolose (presenza di vetture ferme o incidentate, detriti in pista, pioggia particolarmente battente), utilizzata negli Stati Uniti già nella 500 Miglia d'Indianapolis del 1911, fa la sua comparsa per la prima volta nel mondo dei Gran Premi in Canada nel 1973, su una pista allagata. Per molto tempo, non c'è stato un modello definito di auto chiamato a svolgere questo compito: uno dei più spettacolari è stato la Lamborghini Countach degli anni 80, ma sui circuiti si è visto un po' di tutto, dalla Ford Escort RS Cosworth alla Fiat Tempra 2.0 16V, utilizzata in Brasile, dalla Opel Vectra 4x4 alla Honda Prelude, fino alla Porsche 911 GT2 e alla Lamborghini Diablo.

La svolta arriva nel 1996, quando la Fia decide di assegnare ufficialmente l'incarico di fornire la safety car (e la medical car, la vettura con la quale i sanitari arrivano sul posto di un incidente) alla Mercedes-AMG: da allora, le argentee vetture sono state spesso chiamate a rallentare il gruppo delle monoposto nelle situazioni a rischio. Il primo modello impiegato è stato una C 36 AMG (della serie W 202),

sostituita nel '97 dalla CLK 55 AMG, nel 2000 dalla CL 55 AMG e nel 2001 dalla SL 55 AMG. Nelle stagioni successive si sono alternate versioni AMG della SL e della CLK, finché, nel 2010, il compito è stato assegnato alla spettacolare SLS AMG, con l'apertura delle portiere ad ali di gabbiano; per la medical car, invece, sono state impiegate quasi sempre versioni station wagon AMG della Classe C.

Dal 2015, a svolgere il compito di safety car è stata chiamata l'AMG GT nella versione S, con motore V 8 4 litri biturbo da 510 CV: del resto, quella che è un'andatura ridotta per le Formula 1 richiede, invece, performance notevoli per una vettura stradale, dal 2000 guidata da Bernd Mayländer, ex pilota di GT e Dtm di successo. L'AMG GT S utilizzata è sostanzialmente una vettura di serie, modificata in pochi particolari per incrementarne ulteriormente le performance: gli ammortizzatori sono un po' più rigidi, le ruote anteriori hanno un camber negativo più accentuato, la mappatura del motore corrisponde alla posizione Race del setup. Sul tetto sono installate luci speciali, mentre all'interno due iPad e un sistema radio consentono al codriver Peter Tibbets di monitorare la situazione alle spalle della vettura e di restare in costante contatto con la direzione gara.

La safety car Mercedes-AMG GT in azione durante il GP della Russia del 2017: la vettura, guidata come sempre dall'ex pilota Bernd Mayländer, precede la Mercedes-AMG di F1 di Valtteri Bottas, poi vincitore della gara

CRONOLOGIA

1967 A Burgstall, una piccola località della Sassonia-Anhalt, Hans-Werner Aufrecht ed Erhard Melcher, già ingegneri della Mercedes-Benz, fondano uno studio d'ingegneria, progettazione e collaudo per lo sviluppo di motori da competizione che costituisce il primo nucleo dell'AMG.

1971 Per l'AMG, la notorietà arriva alla 24 Ore di Spa, prestigiosa gara del Campionato europeo Turismo: la 300 SEL 6.8 preparata dall'atelier tedesco, guidata da Hans Heyer e Clemens Schickentanz, arriva seconda assoluta, alle spalle della sola Ford Capri di Glemser e Soler-Roig e davanti a uno stuolo di Alfa Romeo 2000 GTAm dell'Autodelta, vincendo anche la propria classe.

1972 La 300 SEL 6.8 AMG prende parte, in giugno, alla 24 Ore del Nürburgring e, in agosto, alla 200 Miglia di Norimberga, dove Hayer si aggiudica la categoria Turismo oltre i 2 litri: è l'ultima gara della vettura, poi ceduta al gruppo industriale francese Matra.

1976 Aufrecht e Melcher trasferiscono la propria azienda in una sede più grande ad Affalterbach, nel Baden-Württemberg, e le danno la denominazione AMG: la sigla allude alle iniziali dei cognomi dei due soci e a quella di Großpach, la località di nascita di Aufrecht.

1980 Schickentanz e Denzel si aggiudicano, sulla Nordschleife del Nürburgring, il Gran Premio Turismo

al volante di una Mercedes 450 SLC AMG.

1984 Melcher sviluppa una nuova testata a 4 valvole per cilindro per il V8 di 5 litri della Mercedes 500 SEC; inizia la lavorazione definita "one man, one engine", secondo la quale ogni motore viene realizzato interamente da un solo addetto, che ne assume la paternità.

1986 La testata a 4 valvole viene utilizzata anche sulla Classe S berlina, oltre che sulla coupé SEC. Volker Weidler arriva secondo nel Dtm, vincendo due gare con la Mercedes 190 E 2.3-16 preparata dall'AMG per il team dell'ex pilota Helmut Marko.

1987 L'8 cilindri viene trapiantato nel vano motore della berlina media W 124 (poi diventata Classe E), dando origine a un mostro da 360 CV soprannominato dalla stampa americana The Hammer, "il martello". Inoltre, l'AMG sviluppa una versione AMG della 500 SEC, con motore V8, che però non viene omologata.

1988 La Mercedes-Benz e l'AMG iniziano una collaborazione ufficiale nel motorsport che porta alla realizzazione della AMG-Mercedes 190 E 2.3-16 con la quale Johnny Cecotto, ex motociclista, e Danny Snobek conquistano sei vittorie nel Dtm.

1989 La 190 E 2.5-16 Evo I del team AMG è la vettura di maggior successo nel Dtm e consente a Klaus Ludwig e Kurt Thiim di imporsi in sette gare. L'AMG, inoltre, partecipa alle 24 Ore

del Nürburgring e di Spa-Francorchamps con la propria elaborazione della Mercedes 500 SEC.

1990 Prende il via la collaborazione ufficiale tra l'AMG e la Mercedes-Benz anche per le auto stradali. Nelle corse, debutta la 190 E 2.5 16 Evo II, realizzata in 502 esemplari per ottenere l'omologazione: Thiim e Ludwig la portano a quattro vittorie nel Dtm.

1991 Con la 190 E 2.5 16 Evo II, Ludwig e Thiim vincono sei gare del Dtm: l'AMG conquista il titolo per le squadre nel Dtm.

1992 Un anno trionfale, nel Dtm: sempre grazie alla 190 E 2.5 16 Evo II, arrivano 16 vittorie, un nuovo successo AMG nella classifica per i team, il titolo Costruttori per la Mercedes-Benz e quello Piloti per Klaus Ludwig (mentre Kurt Thiim è vicecampione). Tra gli altri driver delle vetture AMG spiccano Ellen Lohr, prima donna a vincere una gara del Dtm a Hockenheim, Keke Rosberg, ex campione del mondo di F.1, e l'astro nascente Bernd Schneider, che si aggiudica quattro gare.

1993 La C 36 AMG è la prima vettura sviluppata sulla base di un contratto di collaborazione con la Daimler-Benz: resterà in produzione fino al 1997, per un totale di 5.000 esemplari. Nelle corse, Roland Asch, nell'ultima stagione disputata con la 190 E, è vicecampione nel Dtm.

1994 La nuova protagonista del Dtm è l'AMG-Mercedes Classe C: con tre vittorie e molti piazzamenti, Ludwig è

di nuovo campione, mentre van Ommen finisce secondo.

1995 Terzo titolo nel Dtm per l'AMG, che s'impone anche nel nuovo ITC (International Touring Championship): il pilota vincente è Bernd Schneider.

1996 Schneider è secondo nel Dtm, con la Classe C dell'AMG, alle spalle dell'Opel Calibra di Manuel Reuter. Opel e Alfa Romeo a fine anno abbandonano la serie. In Formula 1, la C 36 AMG diventa la prima safety car e medical car ufficiale, iniziando una tradizione arrivata fino ai giorni nostri.

1997 L'AMG volge la sua attenzione al nuovo campionato Fia-GT, per il quale realizza la CLK-GTR a motore posteriore: un'auto subito vincente, con Bernd Schneider che si aggiudica il titolo.

1998 L'AMG-Mercedes domina con la CLK-GTR e la successiva CLK-LM il campionato Fiat-GT: Ludwig e Zonta trionfano tra i piloti, l'AMG-Mercedes tra i Costruttori.

1999 La DaimlerChrysler acquisisce il 51% della proprietà della AMG.

2000 Al rinnovato Dtm, l'AMG partecipa con la nuova CLK, che consente a Schneider di conquistare un altro titolo Piloti.

2001 Schneider si ripete con la CLK-Dtm, mentre l'AMG conquista un altro titolo per le squadre.

2002 La Vodafone-AMG si aggiudica la classifica per i team, mentre la Mercedes-Benz primeggia in quella Costruttori del Dtm.

2003 Nuovo titolo Piloti (il quarto)

per Schneider nel Dtm; AMG primeggia tra le squadre, la Mercedes-AMG tra i Costruttori.

2004 La Classe C sostituisce la CLK nel Dtm, ma non s'impone in nessuna delle classifiche.

2005 Quella che ora si chiama Mercedes-AMG diventa una consociata al 100% della Daimler AG. In una stagione combattutissima con l'Audi, Gary Paffett s'impone tra i piloti con la Classe C AMG Dtm.

2006 Quinta affermazione per Schneider nel Dtm, mentre l'AMG Mercedes s'impone tra le squadre.

2007 Nuova versione della Classe C, con motore V8 4 litri da 470 CV; nel Dtm, però, inizia un ciclo di affermazioni dell'Audi.

2009 La SLS AMG, che riprende le leggendarie ali di gabbiano della 300 SL degli anni 50, è la prima vettura interamente sviluppata dalla Mercedes-AMG.

2011 Con la SLS GT3 l'AMG entra nell'élite del settore corse clienti.

2012 La SLS AMG GT3 vince, con clienti privati, 43 gare e ottiene nove titoli in quattro diversi continenti.

2013 Dal 1° ottobre, Tobias Moers diventa il ceo di Mercedes-AMG GmbH, rilevando il ruolo occupato fino a quel momento da Ola Källenius, destinato ad altro incarico alla Mercedes-Benz Cars. Le SLS AMG GT3 vincono tutte le gare di 24 Ore più importanti, a Dubai, al Nürburgring e a Spa.

2014 L'AMG GT è il secondo

modello sviluppato in completa autonomia dall'atelier di Affaltenbach. In Formula 1, il team Mercedes-AMG vince il titolo Piloti con Lewis Hamilton e quello Costruttori con la W05 Hybrid.

2015 Nuovo record di vendite, a una quota di poco inferiore ai 70 mila esemplari annui: il merito è anche dell'ampliamento della gamma coi modelli 43, che coinvolgono le gamme Mercedes Classe A, Classe C e Suv. Hamilton e la Mercedes-AMG si ripetono in Formula 1; Pascal Wehrlein s'impone, con la Classe C Coupé, nel Dtm.

2016 La Mercedes-AMG GT3 è protagonista di un exploit alla 24 Ore del Nürburgring, nella quale i team che la utilizzano occupano le prime quattro posizioni al traguardo. Nuovo trionfo in Formula 1 per la Mercedes-AMG, prima tra i Costruttori e, con Nico Rosberg, tra i piloti.

2017 La produzione arriva vicina ai 100 mila esemplari, realizzati con il contributo di circa 1.600 dipendenti; la gamma AMG comprende oltre 50 tra modelli e versioni, mentre gli AMG Performance Center sono 400 in più di 40 Paesi. L'azienda celebra, anche con una parata in occasione della 24 Ore del Nürburgring, i propri 50 anni di vita. Nello sport, Hamilton e Bottas, che ha preso il posto di Rosberg (ritiratosi dalla F.1), sono di nuovo protagonisti nel Mondiale di Formula 1 con le Mercedes-AMG.



La libertà non è fatta per essere posseduta.

Nasce il primo noleggio AMG di Mercedes-Benz, l'unico che unisce il massimo dell'eleganza e dell'adrenalina all'estrema libertà di un canone tutto incluso. Sei pronto a guidare a un altro livello? Scegli Mercedes-AMG A 45 4MATIC e scopri il canone su mercedes-benz.it

-
- | | |
|--|---|
| • Durata flessibile 24, 36 o 48 mesi | • Assicurazione RCA, furto e incendio + kasko integrale |
| • Manutenzione ordinaria e straordinaria | • Assistenza stradale Mobilo h24 |
| • Immatricolazione, tasse e superbollo | • Gestione amministrativa, multe e sinistri |
-



Consumo combinato (km/l): 13,7-14,5 (Mercedes-AMG A45 4MATIC).
Emissioni CO₂ (g/km): 171-162 (Mercedes-AMG A45 4MATIC).

50 YEARS AMG





ERA IL 1967 QUANDO, IN UN MULINO DI UN PICCOLO CENTRO DELLA GERMANIA, DUE GIOVANI INGEGNERI APRIVANO UN'OFFICINA PER L'ELABORAZIONE DI MOTORI MERCEDES. DA ALLORA, L'AMG È CRESCIUTA FINO A DIVENTARE UNA SUSSIDIARIA DELLA DAIMLER, CONSACRATA AI MODELLI AD ALTE PRESTAZIONI E ALLE COMPETIZIONI

