

IL NUOVO RIFERIMENTO



Un progetto inedito, addirittura avveniristico, ma un'emozione antica, che affonda le sue radici nelle origini della storia motoristica.

Questa in buona analisi la Maybach, il nuovo marchio "haute-de-gamme" del gruppo DaimlerChrysler.

DI PAOLO GOBBI

Come può riuscire un'automobile a dare la stessa intensa emozione che un grande orologio riesce a offrire? È possibile che un "oggetto" che si muove su quattro ruote, per giunta neanche d'epoca, possa riuscire a trasmettere la suggestione creata da un perpetuo della Patek Philippe, oppure da un crono cassa a scatto della Rolex? Ciò è possibile se l'automobile è stata ideata e costruita per lasciare un segno, che tragga forza dal passato, dalla storia, dalla tradizione, pur sviluppandosi in soluzioni stilistiche, e soprattutto tecniche, che appartengono al nostro presente. È quello che si prefigge di fare la nuova Maybach.

I frettolosi, e i poco attenti, diranno sicuramente che si tratta di una Mercedes di rango superiore, individuando una certa somiglianza con le famose berline di casa DaimlerChrysler, somiglianza che è poi esclusivamente fo-

Il tradizionale logo della Maybach, composto dalla doppia M stilizzata.



Sarà destinata a re e capi di stato, si tratta della Maybach 62, una berlina di rappresentanza da ben 6,17 metri di lunghezza, e dal costo di circa 360.000 euro.



La Maybach 57, lunga 5,73 metri, è la "piccola" delle autovetture prodotte dal nuovo corso della Casa tedesca. All'atto della sua commercializzazione costerà circa 310.000 euro.

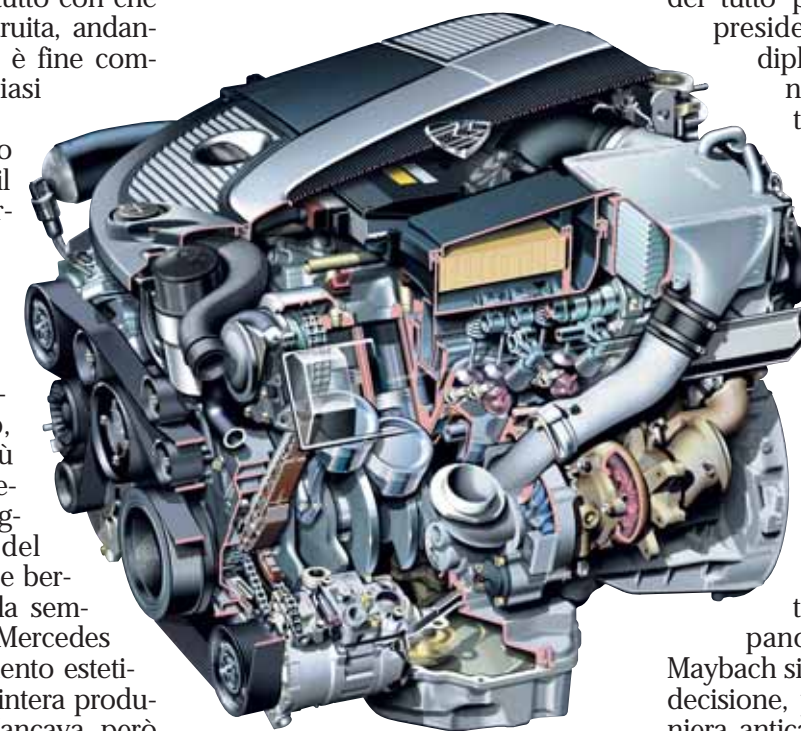
tografica, visto che dal vivo la nuova e, assicuriamo, prodigiosa vettura non assomiglia proprio a "nessuno".

Ma vediamo di capire meglio che cos'è questo nuovo oggetto del desiderio, che per i valori che evoca, e non solo nel nome, ci ha affascinato e invogliato a raccontarne la storia, ma anche a provare di capire cos'è una Maybach oggi, e soprattutto con che spirito sia stata costruita, andando oltre quello che è fine commerciale di qualsiasi prodotto.

La culla di questo nuovo marchio è il gruppo Daimler-Chrysler, presente con forza sul mercato automobilistico grazie a nomi di innegabile importanza come Mercedes-Benz, Jeep, Chrysler e Smart. Più che nota la sua specializzazione nel segmento più alto del mercato, quello delle berline di lusso, che da sempre vede il nome Mercedes tra i punti di riferimento estetici e costruttivi per l'intera produzione mondiale. Mancava però un'autovettura "haute-de-gamme", realizzata senza compromessi per una clientela piccola numericamente, ma disponibile a spendere cifre elevate per un oggetto che trasmetta comfort ed emozioni superiori.

Come conciliare però un'auto dal prezzo di oltre seicento milioni delle nostre vecchie lire, con le tutto sommato "ingombranti" peculiarità di uno dei marchi già noti del gruppo? La risposta, abbastanza ovvia, è stata quella di creare totalmente ex-novo un sistema progettuale, commerciale, produttivo e di marketing, che potesse caratterizzarsi in maniera del tutto autonoma ed indipendente, sfruttando le potenti sinergie del gruppo DaimlerChrysler, ma vi-

vedo di vita propria. Lo sforzo a dire il vero non è stato neanche così grande, visto che è bastato guardarsi indietro, per riscoprire in Wilhelm e Karl Maybach, e soprattutto nelle loro pionieristiche automobili, il segno tangibile di un nome che ha accompagnato il marchio Mercedes-Benz proprio all'inizio



Uno spaccato del motore Maybach Type 12, da ben 550 CV, 5,5 litri di cilindrata, sovralimentato con un doppio turbocompressore per una coppia massima di 900 Nm.

della sua carriera, e che ancora oggi è assolutamente vitale, con una produzione motoristica ai massimi livelli, sebbene in altro ambito. Se volessimo cercare un paragone orologiero, non fatteremmo troppo a trovare una pressoché perfetta coincidenza con la A. Lange & Söhne, rinata negli anni '90 grazie all'impegno e alle potenzialità del gruppo allora formato da IWC e Jaeger-LeCoultre in seno alla Manesmann. Anche allora una potente struttura tecnica e commer-

ciale trasferì la sua esperienza e le sue conoscenze in un marchio antico, con una grande tradizione da far rivivere, destinato a scalare i massimi vertici dell'orologeria contemporanea.

E' su queste basi che rinasce oggi la Maybach, proiezione moderna di una classe antica, anello di congiunzione fra le richieste esigentissime di un mercato del tutto peculiare, fatto di re, presidenti, rappresentanze diplomatiche e top-manager, e il mondo a tutti noto dell'auto, che attualmente sta trovando non poche difficoltà ad offrire novità emozionanti, se non qualche gadget tecnologico e delle potenze inusitate, accompagnati da una continua ricerca stilistica, vissuta dai più come un vessante invito a dover rinnovare continuamente la propria autovettura. In questo

panorama il nome Maybach si inserisce con garbo e decisione, proponendo una maniera antica di vedere l'automobile, forse più vicina al mondo orologiero che non, appunto, a quello automobilistico. A noi appassionati di bella orologeria sono forse più cari i concetti di tradizione e di continuità storica, che non al vasto pubblico dell'auto, che non sembra aver dato grande rilevanza al ritorno di un marchio strettamente connesso alle radici del trasporto a motore.

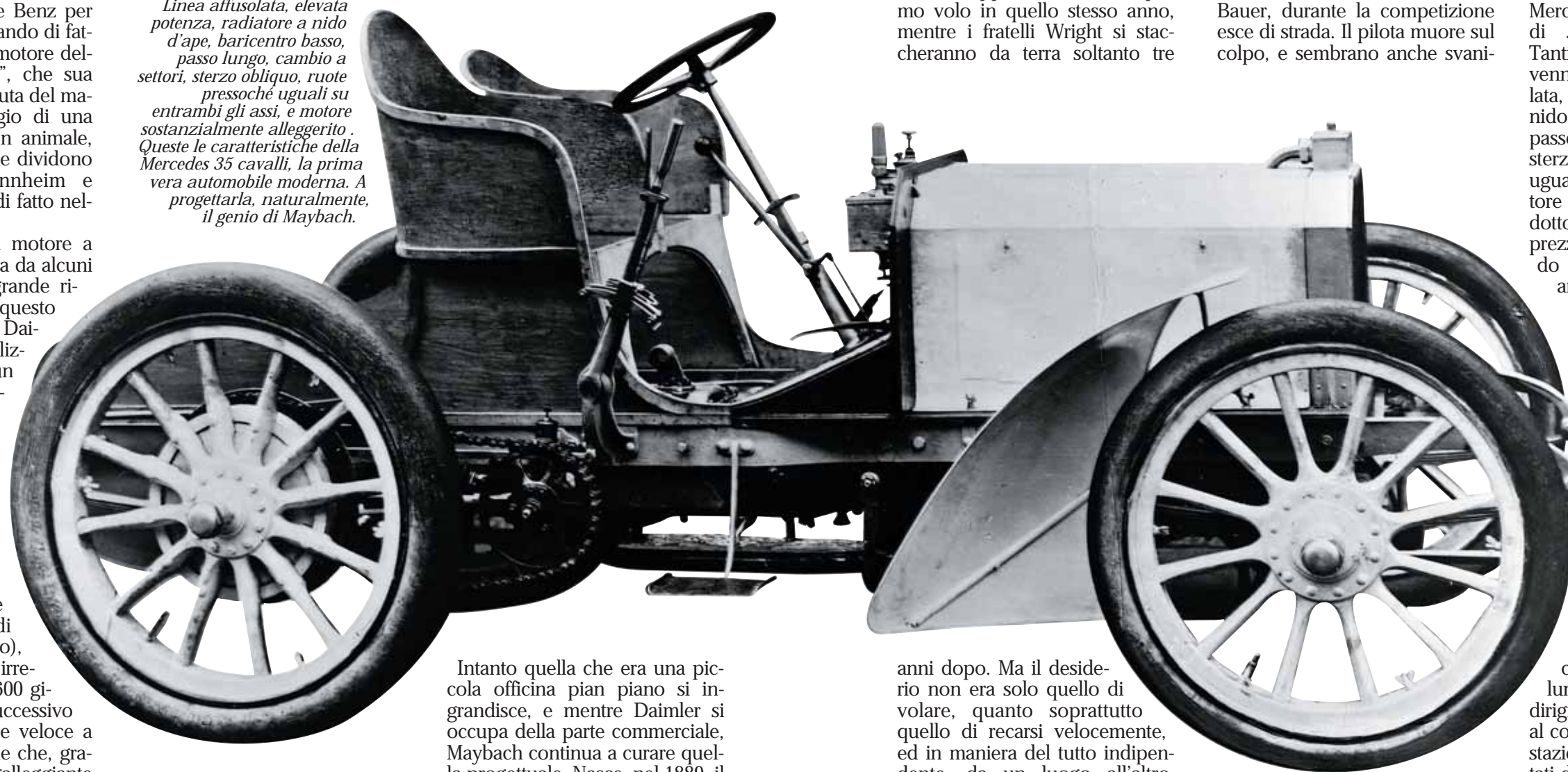
Il nome Maybach è infatti legato alle origini dell'automobile tanto quanto i più celebri Benz e Daimler. E proprio dall'incontro di quest'ultimo, trentunenne ingegnere della fabbrica di macchinari Bruderhaus, a Reutlingen, con il diciannovenne e talentuoso Wilhelm Maybach, avrà inizio la storia Mercedes. Il con-

nubio che ne nasce durerà diversi decenni, e porterà i due, parallelamente alle ricerche e alle realizzazioni del connazionale Karl Benz, ad un traguardo di assoluta importanza, ovvero alla nascita dell'automobile moderna così come siamo abituati a conoscerla ed a utilizzarla. I tre lavorarono in Germania, infatti, negli stessi anni agli stessi obiettivi; Daimler e Maybach insieme (fu Maybach ad inventare il carburatore a galleggiante), e Benz per proprio conto, realizzando di fatto il primo veicolo a motore della storia: un "triciclo", che sua moglie guidò (a insaputa del marito) nel primo viaggio di una vettura a trazione non animale, per i 70 chilometri che dividono le cittadine di Mannheim e Pforzheim, entrando di fatto nella storia. Era il 1886.

Ma l'evoluzione del motore a scoppio era già avviata da alcuni anni. Il primissimo grande risultato ottenuto in questo campo dalla coppia Daimler-Maybach, attualizzato nel 1883, fu un motore monocilindrico a quattro tempi orizzontale (infatti, mentre Benz si concentrava sullo sviluppo del motore a due tempi, Daimler e Maybach studiavano l'evoluzione del motore quattro tempi, sempre a partire dal progetto di Nikolaus August Otto), che raggiunse l'allora irresistibile "velocità" di 600 giri/minuto. L'anno successivo arriva il primo motore veloce a unico cilindro verticale che, grazie al carburatore a galleggiante di Maybach, può essere azionato a benzina. Evocativo il nome che venne "affibbiato" al primo modello di questo motore, che per il suo aspetto e le sue dimensioni venne soprannominato "grandfather clock" (pendola del

nonno). Opportunamente ridotto nelle dimensioni e montato su di una sorta di "bicicletta" di legno (più precisamente sotto il sellino, particolare che spinse i suoi inventori a brevettare questa caratteristica come "sedile riscaldato"), la spinge fino alla velocità di 12 Km/h, dimostrando che l'idea, sostanzialmente, funzionava (in alcuni testi la nascita

Linea affusolata, elevata potenza, radiatore a nido d'ape, baricentro basso, passo lungo, cambio a settori, sterzo obliquo, ruote pressoché uguali su entrambi gli assi, e motore sostanzialmente alleggerito. Queste le caratteristiche della Mercedes 35 cavalli, la prima vera automobile moderna. A progettalarla, naturalmente, il genio di Maybach.



della motocicletta, questione ancora dibattuta, viene proprio attribuita a Gottlieb Daimler). Era il 1885 e in quegli stessi anni Nietzsche scriveva "Così parlò Zarathustra", mentre veniva inaugurato il mitico treno Orient Express. Nel 1886, pochi mesi

dopo Benz, anche Daimler e Maybach monteranno un motore a scoppio su di un veicolo, ma in questo caso si tratterà di una carrozzella a quattro ruote, certamente più adatta ad affrontare le strade sterrate di fine ottocento, dove le ruote della carrozze tracciavano solchi paralleli, che risultavano ostici per il triciclo di Benz, che passò anch'egli ad una vettura a quattro ruote solo nel 1893.

Intanto quella che era una piccola officina pian piano si ingrandisce, e mentre Daimler si occupa della parte commerciale, Maybach continua a curare quella progettuale. Nasce, nel 1889, il motore a V, montato nella Stahlradwagen, mentre l'anno successivo viene fondata la Daimler-Motoren-Gesellschaft. La progettazione non si ferma, e nel 1897 nasce la Daimler "Phoenix", prima vettura con motore anteriore.

La svolta "epocale" avviene però nel 1900, purtroppo già dopo la morte di Gottlieb Daimler (avvenuta il 6 marzo di quell'anno), all'inizio di un Novecento che sarà definito "il secolo dei trasporti" al volgere dell'appena trascorso 2001, in un clima di grande fermento sociale e industriale. Il bisogno che l'umanità sente di più in quegli anni è quello di muoversi. Non è un caso che Zeppelin faccia il suo primo volo in quello stesso anno, mentre i fratelli Wright si staccheranno da terra soltanto tre

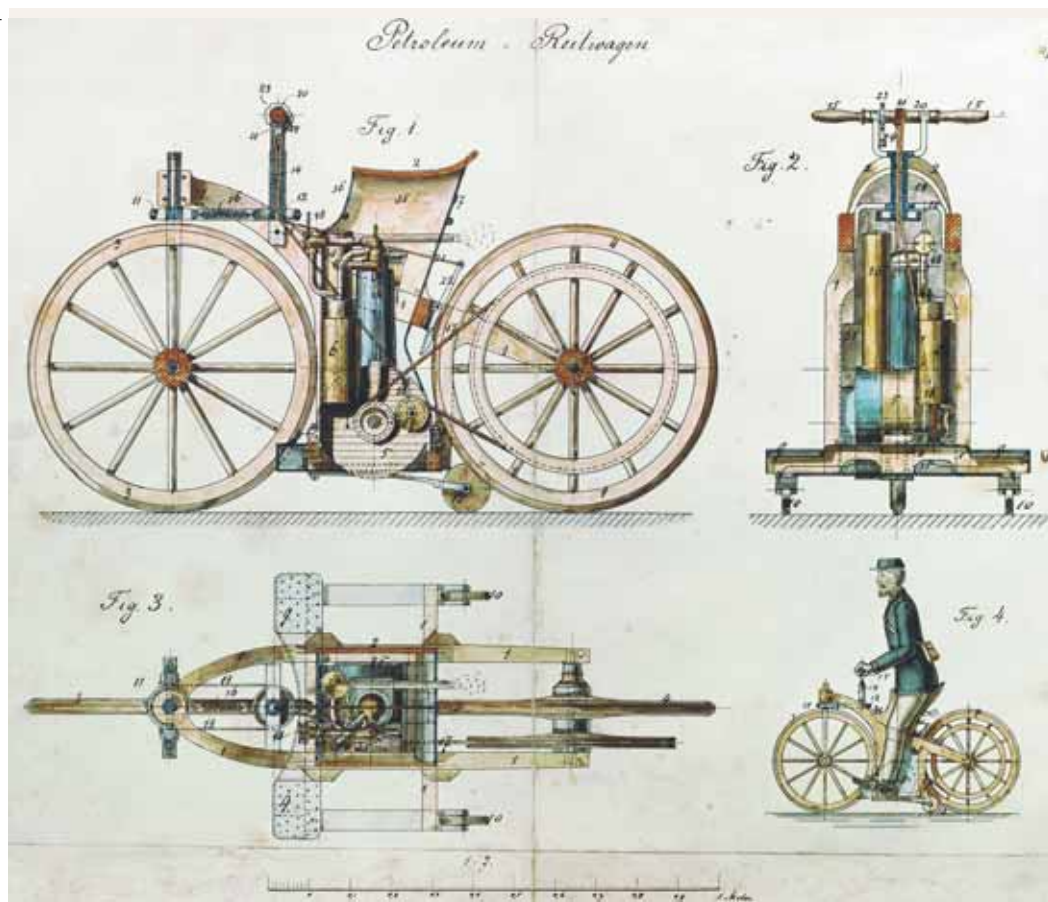
anni dopo. Ma il desiderio non era solo quello di volare, quanto soprattutto quello di recarsi velocemente, ed in maniera del tutto indipendente, da un luogo all'altro. Certo, stiamo ancora parlando di un mondo assolutamente elitario, fatto di pochi uomini facoltosi dalle smanie futuriste. Sono loro le persone cui si rivolge Emil Jellinek, personaggio spesso dimenticato dalla storiografia motoristica, ma in realtà impor-

tantissimo per la sua evoluzione. Jellinek fu infatti uno dei primi rivenditori di automobili, ed anche uno dei più importanti del gruppo Daimler, con una clientela danarosa ed esigente, situata principalmente nella Costa Azzurra. Proprio per stimolare le vendite, decide di partecipare, il 30 marzo di quel 1900, alla corsa Nizza-La Turbie. La sua auto, una Daimler da 23 cavalli, guidata dal meccanico Wilhelm Bauer, durante la competizione esce di strada. Il pilota muore sul colpo, e sembrano anche svani-

re le velleità di competizione della DMG. Ma non per Jellinek, che il 2 aprile chiede alla Casa di realizzare, in tempo per la sessione invernale delle corse, un'altra vettura, questa volta con delle specifiche decisamente più

sportive e moderne di quelle raggiunte fino ad allora. La sfida di "cambiare tutto" praticamente in nove mesi, viene accettata, e ancora una volta la mente creativa di Maybach (ora ingegnere capo alla Daimler-Motoren-Gesellschaft) si mette all'opera per realizzare un oggetto totalmente nuovo. Ne uscirà, il dicembre del 1900, quella che è riconosciuta come la "prima automobile moderna" ovvero la Mercedes (dal nome della figlia di Jellinek) da 35 cavalli. Tantissime le innovazioni che vi vennero presentate: linea affusolata, elevata potenza, radiatore a nido d'ape, baricentro basso, passo lungo, cambio a settori, sterzo obliquo, ruote pressoché uguali su entrambi gli assi, e motore dal peso sostanzialmente ridotto. Il risultato divenne apprezzabile il 22 dicembre, quando le cinque Mercedes in gara arrivarono ai primi cinque posti. Nacque allora il mito.

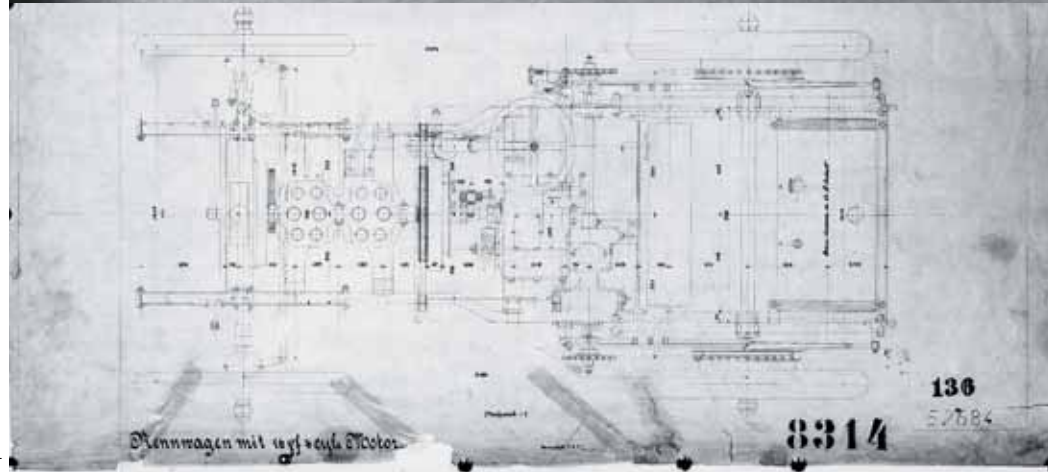
Negli anni successivi, a Wilhelm Maybach si affianca anche il figlio, Karl, per intraprendere una nuova appassionante avventura. Si tratta della collaborazione con il Conte Ferdinand von Zeppelin, per la motorizzazione degli omonimi dirigibili. Una sfida, di grande importanza, che vede la Germania protagonista a livello mondiale. Interessante osservare come, all'aumentare della lunghezza e del diametro dei dirigibili Zeppelin, aumentassero al contempo la potenza e le prestazioni dei motori DMG progettati da Maybach: 14,7, poi 85, ed ancora 105 cavalli. Ma non bastavano. Non c'era ancora la dote primaria per un motore destinato al volo, ovvero l'affidabilità. Questa viene raggiunta nel 1909, quando già Maybach si era allontanato dalla DMG, grazie agli studi del giovane Karl, che rea-



Siamo nel 1885, e un motore da 0,264 litri di cilindrata viene montato da Daimler e Maybach su di un veicolo a due ruote. Stava nascendo la motocicletta.

AL CENTRO: E' il 1935, e uno dei dirigibili Zeppelin sorvola gli stabilimenti Maybach. Erano proprio i motori della Casa tedesca a fornire la spinta necessaria per far muovere con velocità e sicurezza quei grandi bisonti dell'aria.

IN BASSO: I disegni tecnici della Mercedes 35 CV, del 1900, la prima automobile moderna.



lizza un nuovo e finalmente sicuro motore, l'AZ, che non solo eroga 145 CV, ma consuma meno dei suoi predecessori, offrendo al contempo grandi doti di funzionalità e resistenza. Seguiranno motori di potenza ed affidabilità sempre maggiori, fino ad arrivare ad un 12 cilindri da 570 CV, realizzato per equipaggiare il gigantesco Graf Zeppelin (ben 1.600.000 chilometri percorsi in quasi seicento viaggi) ed utilizzato fino al giorno della tragedia dell'Hindenburg, che segnò la fine dell'aeronavigazione civile degli Zeppelin.

Negli anni '20 intanto Maybach tornerà ad occuparsi di automobili, partendo dal modello W3 presentato nel 1921. Iniziò con esso una piccola ma importante produzione di automobili di grande lusso e potenza, con l'obiettivo di realizzare sempre la macchina più potente ed affidabile. Nacquero così dei pezzi unici di altissima classe e notevole eleganza. La cura del particolare e della finitura era tale, che nessuna autovettura con il marchio MM sul radiatore era uguale all'altra. I clienti del marchio erano politici, imprenditori, re, star dello spettacolo. In tanti scelsero di viaggiare su questi sontuosi salotti, il più delle volte guidati da chauffeur di lunga esperienza.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale la produzione si orienta al-

La Maybach 62 è dotata di sedili posteriori singoli, decisamente più simili ad una comodissima poltrona da salotto che ad un sedile vero e proprio.

IN BASSO: Sofisticato e senza compromessi anche il cruscotto. Da un pulsante sul telefono ci si può collegare, 24 ore su 24, con il proprio Personal Liaison Manager, ovvero un esperto in grado di risolvere qualsiasi problema inerente la propria vettura Maybach.

la realizzazione di motori marini e ad impiego militare, di elevatissima potenza. E così, oggi, un motore MTU (Motoren und Turbinen Union, fabbrica rientrata nell'universo Daimler-Chrysler) è montato sulla maggioranza dei grandi yacht, così come sui carri armati Leopard e su diverse centinaia di treni sparsi in tutto il mondo.

Il futuro del marchio Maybach possiamo ora osservarlo su queste pagine, e appare come una sorta di riaffermazione della storia dell'auto su se stessa.

Per capire meglio di cosa stiamo parlando, andiamo finalmente a vedere le caratteristiche tecniche di questa spettacolare automobile. Due le versioni, sostanzialmente identiche se non nel passo (che per i non esperti

Un particolare dei fari anteriori della Maybach 62, personalizzati con il logo della Casa.





Le vetture Maybach in esposizione al Salone dell'Automobile di Ginevra, nel 1931.

è la distanza tra le ruote anteriori e posteriori): la Maybach 57, lunga 5,73 metri, che sarà commercializzata a circa 310.000 euro, e la Maybach 62, da ben 6,17 metri e dal costo di circa 360.000 euro (certo 100 milioni per 44 centimetri in più non sono pochi).

Naturalmente le dotazioni saranno commisurate all'immagine a al livello della vettura, con gli interni in materiali pregiati, soprattutto pelle e legno, e l'elettronica a farla da indiscusso padrone. La Maybach 62 sarà inoltre dotata di sedili singoli posteriori, decisamente più simili ad una comodissima poltrona da salotto, che ad un sedile vero e proprio.

Ma la parte più spettacolare, anche e soprattutto per gli appassionati di meccanica, in ogni sua forma, è senza dubbio il mo-

tore. Questo è un nuovissimo Maybach Type 12, da ben 550 CV (non è un caso che si tratti del motore per autovetture di serie più potente del mondo), 5,5 litri di cilindrata, sovralimentato con un doppio turbocompressore per una coppia massima di 900 Nm, il tutto racchiuso in soli 270 chilogrammi di peso.

Fino a qui i numeri. Da non sottovalutare è poi tutto il mondo di servizi che sono offerti alla clientela di un marchio così prestigioso, che si affaccia senza timori nel mondo dell'alto di gamma, in un universo composto da persone che, quando compiono un acquisto, guardano oltre l'oggetto materiale che stanno comprando. Così il cliente Maybach sarà "coccolato", già dal momento dell'ordine, da un Personal Liaison (una sorta di consulente personale), che si

renderà sempre a disposizione, fino alla consegna a casa della vettura. E per la scelta del colore, lampade speciali che riproducono tutte le condizioni di luce (pieno sole, ombra, cielo nuvoloso...) sono state appositamente studiate per aiutare nella valutazione delle sfumature della vernice.

Tuttavia quello che più affascina, e che dà spessore a queste nuove auto, è il concetto stesso che ne è alla base, e che trova le sue naturali fondamenta negli albori della storia dell'automobile, così fortemente legata ai nomi di pochi, intrepidi pionieri, gli stessi che nel sito www.mercedes-benz.com sono indicati come coloro le cui invenzioni introdussero il mondo nella "età automobilistica": Karl Benz, Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach. 