

EXTREME 4x4: nasce il nuovo “G Class Experience Center” in Styria dove viene prodotta l’incredibile 4x4 dal 1979!

Si dice che la differenza tra gli adulti e i bambini stia nel costo dei rispettivi giocattoli. In questo caso non si tratta di giocattoli, ma addirittura di un parco giochi molto particolare: un parco giochi per adulti, perché il costoso giocattolo è una mitica vettura 4x4 che ha scritto la storia del fuoristrada: la Mercedes-Benz Classe G.



G-Class Experience Center

Mercedes-Benz ha recentemente inaugurato questo specialissimo centro esperienza nell'ex aeroporto di Nittner, a 15 km dello stabilimento di produzione della rinnovata Classe G. Dalla

prossima primavera fun e appassionati dell'incredibile 4x4 potranno toccare con mano e sperimentare le doti dell'amata vettura proprio come per anni hanno fatto i collaudatori della Steyr-Puch.



Magna Steyr Fahrzeugtechnik: dove nasce la Classe G

In Styria, nel cuore dell'Austria c'è Graz, una graziosa città austriaca dalle antiche origini romane e in seguito slovene da sempre nota per la torre campanaria. In realtà per gli appassionati di fuoristrada, e non solo, è nota anche per la fabbrica Steyr-Daimel-Puch, oggi Magna Steyr Fahrzeugtechnik, dalla quale dal 1979 vengono prodotte, praticamente a mano, le Mercedes-Benz Classe G la *Geländewagen* (vettura fuoristrada) per eccellenza.



L'incredibile discesa dallo Schöckl

Abbiamo avuto modo di sperimentare l'incredibile discesa dal monte Schöckl prima dell'inaugurazione del nuovo centro, veramente un'esperienza indimenticabile!

Saliamo come passeggeri da prima in mezzo ai boschi lungo la strada asfaltata che presto abbandoniamo per inerpicarci lungo improbabili mulattiere costellate, in molti passaggi, da grossi massi resi viscidati dalla fitta vegetazione che circonda la montagna. Con la proverbiale sequenza di inserimento dei blocchi dei differenziali: prima il centrale, poi il posteriore e infine l'anteriore, superiamo senza difficoltà twist e ostacoli veramente notevoli.



Proviamo a guidare noi un breve anello sotto la sommità e ciò che stupisce di più è la naturalezza con cui la vettura in modalità "G", quindi con i sistemi elettronici di controllo di stabilità e trazione disinseriti, s'inerpica senza batter ciglio. Ma la maggior dimostrazione di solidità la sperimentiamo in discesa. I collaudatori scendono a velocità veramente sostenuta (70, 80 Km/h): nell'abitacolo siamo sballottati peggio che dentro una giostra ma l'unico rumore insolito che percepiamo è, ogni tanto, lo scatto del pretensionatore della cintura di sicurezza. Arrivati sull'asfalto la nostra G non manifesta nessuno scricchiolio, come se avessimo percorso un'autostrada a velocità di crociera.



I primi 40 anni

Nel 2019 ricorrono i quarant'anni dalla nascita della prime Classe G: il varo del primo modello avviene nel febbraio 1979. Per quasi quarant'anni la Classe G viene prodotta nello stabilimento di Graz in modo più che artigianale. Tutte le Classi G civili e militari, dalla prima serie 460 alla 463 del 1990 passando dalla più accessoriata 461 e tutti i successivi ammodernamenti fino allo scorso anno, hanno condiviso la stessa modalità di costruzione: totalmente a mano. Nel 2017 è stato prodotto l'esemplare numero 300.000 e contestualmente anche raggiunto il miglior risultato di vendite di sempre: 22.000 unità in un solo anno. La Classe G si è costantemente evoluta negli anni, in parte dal punto di vista meccanico e cinematico ma ancor più nella ricchezza degli interni e delle dotazioni. Un processo di arricchimento, sfociato nelle potenti versioni AMG, che non ne hanno mai scalfito le eccellenti doti fuoristradistiche, inoltre, tutte evoluzioni che non hanno mai modificato l'aspetto esteriore.



La nuova era dal 2018

la Classe G si rinnova totalmente nel 2018 con un profondo restyling, termine a dir poco riduttivo. La vettura viene completamente riprogettata, mantenendo inalterati l'architettura da fuoristrada autentico con telaio a longheroni e traverse, cambio con riduttore e blocchi dei tre differenziali. Ma soprattutto ciò che non cambia è l'aspetto esteriore, pur crescendo in dimensioni e in molti dettagli: come il parabrezza non più perfettamente piatto o le sospensioni anteriori, non più con ponte rigido ma indipendenti, rafforzate però dalla presenza di una massiccia barra di raccordo dei due duomi. Una rivoluzione così profonda ha reso necessaria anche la riprogettazione della linea di produzione, non tanto e non solo per razionalizzare il processo produttivo per sfornare circa 20.000 unità all'anno, quanto anche per alzare ulteriormente il livello qualitativo

del prodotto finale.







Mercedes-Benz G-Class (W 460)

