



DALLA SERIE W201 DELLA CASA DI STOCCARDA HA PRESO IL VIA L'ATTIVITÀ DEL CELEBRE TUNER DI BOTTROP, EQUAMENTE SUDDIVISA TRA LA PREPARAZIONE ESTETICA E TECNICA DELLE VETTURE DEI CLIENTI E LA REALIZZAZIONE DI MODELLI SPECIFICI. DOPO QUESTA 2.6 DA 180 CV L'AZIENDA TEDESCA REALIZZÒ DUE ESEMPLARI DELLA 3.6S PIÙ PERFORMANTI DELLE STESSE EVO 2 "UFFICIALI"

di Alessandro Rigatto

# Il lato migliore del TUNING





**B**odo Buschmann era un uomo interessante. Viveva secondo il mantra: “Mai lavorare per soldi, lavorare per passione”. Il fondatore della Brabus (insieme con Klaus Brackmann, da cui la denominazione ottenuta dalle parti iniziali dei due cognomi) aveva certamente la passione di costruire auto veloci, o meglio, capolavori veloci. Capolavori veloci che vendeva per cifre da capogiro. Se ne vo-

levate una, probabilmente avreste dovuto iniziare a lavorare per soldi, anziché per passione. La Brabus 190 E 3.6S del 1988 era uno di quei capolavori e proprio la Mercedes-Benz della serie W201, la 190 che aprì la strada alla Classe C ancora in produzione, fu il primo modello su cui intervenne l'azienda tedesca realizzando sia elaborazioni tecniche ed estetiche sia esemplari allestiti e preparati ad hoc per i clienti più esigenti.

La 190 E 2.6 Brabus del servizio fotografico è un chiaro esempio di come la Brabus lavora sulle vetture fornite dai clienti per ottenere un look più aggressivo e un motore più potente. Nel caso specifico, un'alternativa alla oggi più costosa e ricercata 190 E 2.3 16. Dispone di un allestimento estetico caratterizzato dallo spoiler anteriore, da una piccola ala posteriore e dallo scudo posteriore modificato per ospitare il doppio terminale di scarico, proprio come la 4 cilindri “ufficiale” Mercedes-Benz. Al contrario però adotta un 6 cilindri in linea da 2,6 litri di cilindrata, con il basamento del modello di serie prodotto dalla Casa di Stoccarda ma potenziato a 180 CV circa, dai 160 CV d'origine, grazie a una testata e a uno scarico specifico, oltre a numerosi affinamenti tesi a ottimizzare l'efficienza



Questa 190 E 2.6 preparata da Brabus esprime 180 CV e si distingue dal modello di serie per le appendici aerodinamiche specifiche, oltre che per il potenziamento di una ventina di cavalli del motore 6 cilindri in linea aspirato di 2,6 litri. Questo esemplare è stato immatricolato inizialmente nel sud della Francia ed è riconoscibile per i proiettori gialli tipici delle vetture destinate a quel Paese all'epoca. Minime le modifiche in abitacolo.



e a mantenere la leggendaria affidabilità delle Mercedes-Benz. L'esemplare in questione appartiene alla serie restyling della W201, con i fascioni paracolpi laterali e migliorie di dettaglio all'interno e rappresenta una delle prime e oggi più anziane elaborazioni Brabus esistenti e ancora in circolazione.

Sulla serie W201 Brabus ha lavorato con successo e si è conquistato una fama imperitura nel mondo degli appassionati grazie alla 3.6 S, un bolide da 268 CV che surclassa alla grande anche le 190 Evolution 1 e 2 di serie, caratterizzato da una personalizzazione estetica sobria, al netto della vistosa carrozzeria rosso vivo. Si trattava di un'auto promozionale unica che Brabus costruì in due soli esemplari nel 1988. La W201 partiva con un M103 da 2,6 litri abbinato a un cambio manuale a 5 marce. I 160 CV generati da questo motore non erano ovviamente sufficienti

per Bodo, così il capo dello sviluppo di Brabus, Uli Gauffres, ricominciò con un motore M103 da 3,0 litri a 12 valvole, che fu ingrandito a 3,6 litri (3590 cc). Questo motore forniva alla vettura 268 CV e 379 Nm di coppia (alla fine lo stesso concetto sarebbe stato sviluppato sulla base dell'M104 24v). La differenza di potenza era trascurabile e la versione M103 è considerata la più affidabile. Brabus aggiunse un roll-bar ma eliminò praticamente tutto ciò che riteneva superfluo per andare davvero forte, alleggerendola di 130 kg. Come già detto, si trattava di un'auto per le pubbliche relazioni e quindi, una volta terminato il suo compito di... distruggere pneumatici, fu ritirata. Sfortunatamente, non andò in magazzino, ma è stata convertita in una "normale" auto Brabus. L'auto fu venduta a un cliente che, come molti altri, pensava che ricerca della leggerezza l'avesse resa troppo spartana.

I clienti chiedevano comfort, come un sedile posteriore e l'aria condizionata, e non gradivano un roll-bar nella loro "Baby Benz". La 3.6 S "lightweight" non esisteva più.

A un uomo piaceva la 3.6S. Si era segretamente innamorato di questa macchina brillante. Così, vent'anni dopo la costruzione dell'originale, Sven Gramm chiese a Brabus di costruirgliene una e loro lo fecero. Sven è stato fortemente coinvolto nel progetto, girando per gli archivi Brabus, mettendo sottosopra lo stabilimento Brabus di Bottrop per trovare i progetti originali. Sven era anche il responsabile delle pubbliche relazioni di Brabus. Hanno impiegato 10 mesi per ricreare l'auto e il risultato è stato sorprendente. Sono state apportate modifiche minime all'auto. L'auto originale era del 1988, mentre l'esemplare riconvertito per Sven è del 1989. Ma ci sono differenze più sotti-





Nella pagina di sinistra la ruota in lega leggera Brabus Monoblock I, il sigillo che attesta l'originalità del motore preparato da Brabus e una vista del 6 cilindri da 2,6 litri da 180 CV. Spoiler e ala posteriore della 190 E 2.6 Brabus sono specifici e differenti dalle analoghe parti utilizzate sulla 190 E 2.3 16. In basso, due immagini ufficiali della 190 E 3.6S Brabus restaurata dopo essere ritornata nella sede di Bottrop.



li apportate per migliorare quest'auto, anche se sembrano spettacolarmente identiche. Le modifiche esterne hanno riguardato la griglia e il cofano, che su quest'auto sono in un unico pezzo; inoltre, i tergicristalli, le finiture, le maniglie delle porte e le scritte sono state realizzate in nero MB040.

Questa "nuova" Brabus 3.6S è nata da una W201 2.6 manuale a 5 marce che Sven ha trovato presso un anziano signore che si era preso cura della sua auto sin dall'acquisto presso la concessionaria Mercedes-Benz. Brabus si mise al lavoro per aggiungere quei cavalli a un motore 6 cilindri 12 valvole 3 litri M103. Sia l'alesaggio che la corsa furono aumentati e leggermente sovradimensionati a 92,2 x 90,0 mm. È stato montato un albero a camme più affilato. Le bielle sono state alleggerite e bilanciate e sono stati installati pistoni KS specifici. La testa del blocco cilindri è stata dotata di sedi valvola a 3 angoli e di valvole più grandi. Sono stati installati anche un'aspirazione modificata e un collettore di scarico dall'aspetto fantastico. La potenza grezza prodotta da questo motore comportava un notevole surriscaldamento. Per ovviare a questo problema, il raffreddamento del motore è stato potenziato e sono stati installati due radiatori dell'olio: uno per la trasmissione e uno per il differenziale. Tutto questo, e altro ancora, ha portato a un motore da 3,6 litri a 12 valvole che produce 286 CV.

Questa bestia di motore, in una carrozzeria quasi vuota e priva di sedili posteriori, aria condizionata e radio, rendeva l'auto velocissima per l'epoca. Tuttavia, erano necessarie altre modifiche. Furono installati un roll-bar in alluminio Weichers, sedili Recaro in kevlar con cinture di sicurezza a 4 punti, freni ad alte prestazioni con dischi ventilati da 286 mm e pinze a 4 pistoncini, una versione aggiornata degli ammortizzatori Bilstein originali e una configurazione di molle Eibach e altri dettagli. Sorprendentemente, le parti originali delle sospensioni erano ancora in stock presso lo stabilimento Brabus, così come molti altri componenti. L'auto poggia su cerchi Brabus Monoblock 1 da 16 pollici con pneumatici Yokohama A048 da 225/45/16 davanti e dietro per garantire la necessaria trazione.

Grazie a questa dieta, l'auto ha superato la 190 2.5 16 Evolution 2. La vettura leggera è più veloce di 0"3 nello sprint da 0 a 100 km/h. Lo fa in 6,3 secondi e non si ferma finché non raggiunge i 262 km/h, ovvero 12 km/h più veloce della Evo 2. La 3.6S originale aveva la possibilità di scegliere tra il differenziale posteriore più corto che Sven ha installato e una versione più alta che poteva raggiungere una punta massima di 284,8 km/h.

Sven ha tenuto la sua auto per molti anni e possiamo solo supporre che se la sia goduta... sporadicamente. Aveva percorso solo 10.477 km quando, qualche tempo fa, la mise in vendita per circa 175.500 dollari.

