

# II POLVERE DI STELLA

Esattamente otto lustri fa la Casa di Stoccarda si impose nella gara nel deserto africano con la Classe G della serie W460 elaborata nella meccanica per resistere alle condizioni estreme delle prove speciali nel Sahara e nell'aerodinamica per incrementare la velocità di punta senza sacrificare l'affidabilità. Fu la prima e unica vittoria della Mercedes-Benz alla Dakar e la sola di Jacky Ickx che però si impose come specialista della gara, cui partecipò da pilota ufficiale anche per Porsche, Peugeot e Lada

di Alessandro Rigatto



**N**egli anni Ottanta il mondo del motorsport era ancora permeato da uno spirito d'avventura oggi sconosciuto, che consentiva - complice una situazione socio-politica internazionale più serena - autentiche gare-avventura come l'autentica Paris-Dakar, che si svolgeva in gran parte nel deserto del Sahara. In quel periodo, quattro decenni fa, le auto da rally e quelle concepite per le maratone africane, erano ancora derivate dalla serie, con modifiche più o meno profonde tese più a incrementare l'affidabilità che la velocità. È il caso della Mercedes-Benz 280 GE, con cui il 6 volte vincitore della 24 Ore di Le Mans Jacky Ickx si è cimentato nel 1982 e nel 1983, ottenendo nella seconda occasione la vittoria assoluta che ne farà in seguito uno specialista della corsa nell'Africa settentrionale. Il progetto della 280 GE di Jacky Ickx e del suo navigatore, il regista francese Claude Brasseur, venne gestito da Mercedes-Benz Francia. Dalla Germania, gli ingegneri dell'azienda fornirono assistenza per il motore e per l'aerodinamica. Nel

1983 la Parigi-Dakar era giunta alla quinta edizione, caratterizzata da un grande appeal a livello internazionale. Partenza nella mattina di Capodanno del 1983 in Place de la Concorde a Parigi, venti tappe quanto mai impegnative, attraverso deserti come il Ténéré nel sud del Sahara e nel nord del Niger, e arrivo nella capitale senegalese Dakar, sulla costa atlantica dopo circa 12mila chilometri.

Fu la filiale francese di Mercedes-Benz a guidare la preparazione della 280 GE vincente della serie W460. Il responsabile del servizio clienti Guenther Latour ha mantenuto buoni contatti con Mercedes-Benz a Untertürkheim. Il progetto è stato affidato a Georg Berkmann, un ingegnere laureato la cui principale area di responsabilità era rappresentata dai processi di combustione dei motori delle autovetture e dei veicoli commerciali. Per il difficile utilizzo nei rally della 280 GE rielaborò il motore 6 cilindri bialbero M110, derivato da quello che nel 1977, su una Mercedes-Benz 280 E della serie W123, s'impose nel rally più lungo della storia dell'automobilismo (6 settimane





e 30mila chilometri), la London-Sydney, con l'equipaggio composto da Andrew Cowan, Colin Malkin e Mike Broad. Georg Berkmann ha scelto come base la versione standard della M110 con 185 CV, quella impiegata sulle Mercedes-Benz 280 E, TE e CE, più potente di una trentina di cavalli rispetto alla 280 GE di serie che ne contava 156 CV, per le Paris-Dakar del 1982 e 1983. L'ingegnere ricorse agli alberi a camme originariamente destinati all'aggiornamento delle prestazioni della 280 SL (R107). In questo modo, il motore per la Dakar poteva esprimere circa 197 CV. Una delle soluzioni insolite fu la pompa idraulica della serie 123 per il controllo del livello delle sospensioni: nella 280 GE della Dakar fu utilizzata per raffreddare il cambio manuale. Il lavoro di Berkmann fu indirizzato a prevenire le problematiche legate all'impiego dell'auto nei deserti del continente africano: temperature estreme, polvere e scarsa qualità del carburante. Per conseguire i suoi obiettivi di affidabilità (senza sacrificare troppo la potenza), Berkmann riposizionò la presa d'aria del motore all'interno. Lì le temperature sono solitamente più basse e il contenuto di polvere nell'aria è minore. Scelse un rimedio semplice ma efficace per la scarsa qualità della benzina, mettendo segni gialli e rossi sul distributore di accensione. In questo modo i piloti potevano regolare rapidamente la fasatura dell'accensione se il motore si bloccava a causa della scarsa qualità del carburante. Per velocizzare l'opera-

zione ed evitare di dover cercare l'attrezzo giusto, l'ingegnere attaccò una chiave a brugola da 4 mm a una catenella vicino al distributore di accensione. Anche Jacky Ickx fu scrupoloso in questo ambito, etichettando personalmente ogni relè per rintracciare rapidamente i difetti. Con il motore potenziato, la 280 GE raggiungeva una velocità massima di 175 km/h, 25 km/h in più rispetto alla variante standard. Dopo l'esperienza dell'anno precedente, tuttavia, Berkmann era sicuro che questo ritmo non sarebbe stato sufficiente per la vittoria a cui puntava nel 1983: nel 1982 le Mercedes-Benz 280 GE si erano classificate al terzo (Jean-Pierre Jausaud/Michel Brière) e al quinto posto (Jacky Ickx-Claude Brousseau) nella Parigi-Dakar. Ma un aumento radicale della potenza del motore era fuori questione per motivi di affidabilità, dunque fu necessario ottimizzare l'aerodinamica della 280 GE. Faul si procurò alcuni tubi di plastica per le acque reflue del diametro di 70 mm nel reparto costruzioni dello stabilimento di Sindelfingen, fissò segmenti di tubo intorno al parabrezza, ottimizzando così in modo significativo il flusso in questa zona. Nella parte posteriore, Faul applicò estensioni di grande effetto del tetto e delle pareti laterali posteriori. Le misure ridussero la resistenza all'aria, così che il Cd scese dall'originale 0,52 a 0,41, con un beneficio del 20,5%. I risultati? La velocità massima salì di ben 20 km/h, arrivando a sfiorare i 200 km/h, mentre il consumo di carburante scese di 5 litri ogni 100 km.

In questa pagina, la Mercedes-Benz 280 GE di Ickx-Brasseur in azione alla Paris-Dakar del 1983 e ferma al parco assistenza. Nelle immagini della vettura a portellone aperto si nota la presenza del gigantesco serbatoio di sicurezza del carburante, dei sedili anatomici con cinture a 5 punti e del roll-bar. Evidente anche la carenatura posteriore, meglio visibile nelle foto delle pagine precedenti che ritraggono il profilo della vettura vincitrice del 1983, soluzione che ha permesso di incrementare sensibilmente la velocità di punta, fino a quasi 200 km/h, riducendo nel contempo il consumo di carburante, di circa 5 litri di benzina ogni 100 km, grazie al contenimento della resistenza aerodinamica (Cd: 0,41). Risultati ottenuti grazie anche alla profilatura della zona attorno ai bordi laterali del parabrezza, ottenuta con segmenti di tubi di plastica da 70 mm di diametro.

