

Un viaggio di oltre 2mila chilometri a cavallo delle Alpi tra Germania, Svizzera e Italia oggi può sembrare poco più di una gita fuoriporta, ma nel 1925 assumeva i contorni di un atto di audacia e privilegio. Da un vecchio diario di nozze l'idea di una rievocazione, sempre al volante di Maybach

IN LUNA DI MIELE *un secolo dopo*

DI CESARE SASSO



Ulrich Schmid-Maybach, pronipote del fondatore dell'omonima casa automobilistica Wilhelm, posa davanti a una Mercedes-Maybach Classe S sullo sfondo del Colle del Gran San Bernardo in compagnia di cani San Bernardo. Il motore V12 biturbo da 6 litri e la trazione integrale 4Matic garantiscono un'esperienza di guida appagante nonostante la stazza da grande ammiraglia. Filantropo, venture capitalist e imprenditore, Ulrich è ambassador del marchio e presidente della Maybach Foundation.



IN UN'EUROPA ANCORA AVVOLTA NELL'EUFORIA DELL'ETÀ DEL JAZZ E DEL PROGRESSO MECCANICO, DUE GIOVANI SPOSI PARTIRONO DALLE SPONDE DEL LAGO DI COSTANZA A BORDO DI UNA MAYBACH TIPO 22/70 HP W3. Dieci giorni attraverso le Alpi in un'epoca in cui valicare quei passi montani era un'impresa temeraria e affascinante, custodita tra le pagine di un vecchio diario sbucato dagli archivi di un museo dedicato a un marchio automobilistico senza tempo: Maybach, oggi la divisione più esclusiva di Mercedes-Benz. Dal ritrovamento è nata l'idea di una rievocazione dell'impresa, con qualche differenza rispetto alla spedizione originale degli anni 20: nessuna fresca sposina ad accompagnare chi scrive nel viaggio (condensato in due giorni), ma tutta la gamma di vetture che ostentano il doppio monogramma M che oggi adorna le più preziose auto di Stoccarda. Conservato presso il Museum of Historic Maybach Vehicles di Neumarkt, il diario registra episodi come la salita senza intoppi al Colle del Gran San Bernardo, un picnic tra le nevi e una cena a base di spaghetti e Asti Spumante a bordo lago. Un documento che racconta un'unione amorosa, ma anche il gusto della scoperta, la passione per la tecnica e la voglia di evasione dalla vita normale.

Così, nell'ottobre del 1925 una Maybach W3, con la sua silhouette realizzata dalla allora celebre carrozzeria Spohn di Ravensburg, si preparava ad affrontare le Alpi. Due novelli sposi, il dr. Karl Schmid, ingegnere e direttore commerciale della Maybach-Motorenbau, e signora, avevano scelto di sublimare la loro unione con un viaggio a bordo della prima automobile di serie del marchio tedesco. Dal cuore della Germania alle rive scintillanti dei laghi svizzeri e italiani, per un totale di circa 2.200 chilometri, senza troppa intimità vista la compagnia di altri viaggiatori, tra cui un giornalista. La Maybach W3 divenne un salotto mobile, un osservatorio privilegiato da cui ammirare un mondo che si svelava lentamente, curva dopo curva, su strade accidentate dove le rare vetture erano generalmente poco prestanti e ancor meno confortevoli. Non le Maybach, però. La W3 dell'ingegner Schmid dimostrò un'affidabilità meccanica impressionante, accuratamente annotata nel diario, d'altronde era un commerciale, senza che venisse riscontrato alcun problema se non la necessità di fissare nuovamente il portapacchi durante una sosta. Da qui la fama di Bergbezwinger o conquistatrici di montagne delle Maybach in un'epoca in cui l'esclusività di un'automobile era principalmente funzione di potenza e prestazioni.

La storia della luna di miele dei coniugi Schmid è riaffiorata grazie al ritrovamento di un diario di viaggio a opera del Museum of Historic Maybach Vehicles di Neumarkt, in Baviera: in alto, ricordi fotografici dai passi del Falzarego, Pordoi e Sella. Il nome dei coniugi non è espressamente menzionato nelle pagine del taccuino, ma spulciando negli archivi si è riusciti a identificarli. Tante anche le testimonianze sulla Maybach Type 22/70 hp W3 impiegata, con 70 cavalli più che ragguardevoli per l'epoca.



Passato e futuro. In alto, una foto di insieme delle vetture protagoniste dell'avventura transalpina, che ha visto partecipare alcuni modelli iconici della storia passata di Maybach e la gamma attuale di vetture. Qui sopra, l'ultima arrivata: si tratta della Maybach SL 680 Monogram Series (263.800 euro), spavalda in cima al Colle del Gran San Bernardo. È la prima due posti del marchio, condivide lo stesso cuore della cugina Amg ma con una configurazione meno spinta da 800 Nm di coppia e 585 cv di potenza.



E come cento anni fa tutto ha avuto inizio sulle rive del lago di Costanza, dove le acque calme riflettono il cielo incorniciate da colline verdeggianti e villaggi pittoreschi. Come Friedrichshafen, cittadina in cui per decenni hanno preso vita i motori e le vetture di Maybach, i dirigibili Zeppelin e altri simboli della potenza industriale del land del Baden-Württemberg. Macchine grandiose, a cui rendere omaggio con quella che è la Mercedes-Maybach più imponente di oggi: la Gls, una vettura che trascende la definizione di Suv. Con le sospensioni pneumatiche che accarezzano l'asfalto, l'abitacolo insonorizzato che isola dal frastuono del mondo e i sedili posteriori che si trasformano in poltrone reclinabili da executive jet. Oltre cinque metri di lunghezza e una massa a vuoto di 2.825 chili, che stupiscono con agilità e rapidità inaspettate. Capace allo stesso tempo di scattare sullo 0-100 km/h in 4,9 secondi o trainare un'imbarcazione. Lasciato alle spalle il Bodensee, il percorso si è snodato attraverso le valli che fanno da contorno alla Foresta Nera, fino all'arrivo a Losanna. Strade da percorrere con calma, lasciandosi inebriare dai profumi della vegetazione o dall'azzurro del cielo magari senza la superflua intermediazione del tetto. La giusta scusa per mettersi al volante dell'ultima arrivata, la Sl Monogram Series. La prima volta di Maybach con una roadster, già nobile nella versione «liscia» di Mercedes, dove le finiture Manufaktur vestono gli interni in una sinfonia di pelli pregiate e ogni elemento sussurra grandeur. Una elegante signora in abito da sera che non deve alzare la voce per attirare l'attenzione, sebbene il suo V8 biturbo da 585 cavalli eroghi una spinta fluida e decisa che non fa rimpiangere la più estrema cugina Amg. Una crociera sensoriale che appaga il viaggiatore, dove la brezza tra i capelli è l'unico disturbo a un comfort dinamico raro anche nel panorama delle roadster premium. All'arrivo la visione del lago di Ginevra, con le Alpi francesi che si stagliano all'orizzonte, è della stessa commovente bellezza raccontata dalle annotazioni sul diario degli Schmid. Il secondo giorno di viaggio ci ha portato al cuore dell'avventura alpina: il leggendario Colle del Gran San Bernardo. Le pagine descrivono una strada del passo bella, ampia, lunga in salita e

un caloroso benvenuto da parte dei cani che dal passo prendono il nome. Un premio alla pazienza dei viaggiatori nell'avvicinarsi alla vetta, dove ciò che cattura è il senso di magnificenza, la vista delle cime innevate che sfiorano l'orizzonte e il silenzio che meriterebbe di essere rotto solo dal fruscio del vento. E allora perché non salire con la più silenziosa tra le vetture della carovana, la Mercedes-Maybach Eqs Suv. Oasi di tranquillità e opulenza dove l'assenza di rumori si fa quasi ultraterrena e i 658 cavalli di potenza elettrica si fondono con l'alto artigianato per creare un'esperienza di mobilità nuova. Esempio perfetto di come il concetto stesso di esclusività sia evoluto col passare dei decenni e il costruttore divenuto atelier interno di Mercedes abbia saputo cogliere il cambiamento, spostando l'essenza della propria eccellenza dal terreno squisitamente tecnico e delle prestazioni a quello della sensorialità e dell'esperienza di viaggio. Un po' come succede ai cagnolini San Bernardo: un tempo essenziali nella ricerca dei viandanti perduti e oggi amati allo stesso modo ma più per la loro indole buona e la mastodontica fisicità, mentre le operazioni di search and rescue sono affidate a razze più agili e scattanti o alle moderne tecnologie. Lasciato il colle è giunto il momento di percorrere l'ultima tratta, quella italiana che conduce al lago di Como e alla fine di questa avventura nella prestigiosa cornice di Villa d'Este. Un saluto finale in grande stile, che ben si addice alla più classica tra le Maybach di oggi: la Classe S, diretta discendente delle Maybach 57 e 62 che furono protagoniste nel 2002 del rilancio del marchio (allora come brand autonomo, fino al 2013). La vettura dei capi di Stato e dei grandi tycoon, che lasciano il volante a fortunati autisti e dal divano posteriore controllano le e-mail con il pratico sistema In-Car Office oppure si rilassano con un film sui monitor posteriori. Eppure, nonostante tutti i progressi e il passare degli anni, l'anima di Maybach rimane la stessa delle origini: dedizione alla qualità assoluta, all'eleganza senza tempo e alla creazione di un'esperienza di viaggio che è, e dovrà sempre essere, straordinaria. Senza mai deviare dal credo di Wilhelm e Karl Maybach: «Ciò che è buono deve essere anche bello». Un po' come i cani San Bernardo, o come i vecchi diari scritti a mano.

In alto, a sinistra, Daniel Lescow, a capo di Maybach: nell'accogliere le vetture ha sottolineato la missione del marchio, oggi come 100 anni fa, di regalare esperienze di viaggio straordinarie. A destra, un momento del tour tra i laghi di Costanza, Ginevra e Como. A fianco, passato e presente a confronto: la nuova 680 SL è equipaggiata con un sistema di sollevamento dell'asse anteriore fino a 30 mm per proteggere il paraurti da danni in caso di rampe e ostacoli (mercedes-benz.it/passengercars/mercedes-maybach).

