

DRIVE \_ MERCEDES 230 CE BRABUS SGS BIARRITZ (1989)

**WHO**  
Sgs Styling Garage era un elaboratore tedesco. Produceva Mercedes speciali per i magnati del petrolio e per le star di Hollywood. Era famoso per le sue Sec "Gullwing" e limousine iper mega stretch

**WHY**  
Si chiama Biarritz Cabrio questa fuoriserie. Ne hanno prodotte appena 70 di cui, alcune come questo esemplare, elaborate da Brabus. Una rarità vera: pare che in Italia ne siano arrivate 20, ma questa è l'unica conosciuta oggi

**WHAT**  
La capote ripiegabile non è a filo della carrozzeria e i rinforzi della scocca sono tutti differenti della successiva CE Cabrio di serie. Il motore, a dispetto della sigla 230 CE, è un 2 litri potenziato a 150 cv preparato nell'atelier di Brabus



# RITORNO AL FUTURO

SEMBRA UNA NORMALISSIMA CE CABRIO, MA SE LA OSSERVI CON ATTENZIONE, È TUTTA DIVERSA: INFATTI, NON È UNA MERCEDES, BENSÌ UNA SGS STYLING GARAGE BIARRITZ. PER GIUNTA, ELABORATA DA BRABUS. NATA BEN SETTE ANNI PRIMA CHE A SINDELFINGEN COSTRUISSERO IL MODELLO CABRIO DI SERIE, ISPIRATO PROPRIO DA LEI

TESTO MARCO DI PIETRO FOTOGRAFIE ALBERTO NOVELLI



**Copricapote a sbalzo**  
A differenza della successiva CE Cabrio ufficiale, quando è aperta la capote non scompare sotto una copertura rigida, ma rimane in rilievo e necessita di un tonneau cover (applicabile con bottoni automatici). Le prime Biarritz cabrio nascevano su base W124 berlina, con modifiche alla scocca molto complesse e costose. Soltanto dal 1986, con l'esordio della CE coupé ufficiale, fu possibile razionalizzare un po' la produzione

**Dettagli che fanno la differenza**

La strumentazione, in apparenza simile a quella delle Mercedes W124 più comuni, in realtà è firmata da Brabus e da Prestige Car, l'azienda bresciana che al tempo importava ufficialmente le Brabus per il mercato italiano. Molti gli optional presenti, anche se il climatizzatore è nella versione manuale

# G

li anni 80 dell'edonismo reaganiano sono un periodo magico per l'automobile. Gli atelier che trasformano auto lussuose e sportive di serie in oggetti unici, stravolti nel design ed elaborati nella meccanica (spesso in maniera pacchiana) sono moltissimi in ogni parte del globo terracqueo. Ma la vera patria del tuning ante litteram è la Germania. Nomi come Oettinger, Amg, Lorinser, Koenig, Gemballa, Ruf, BB (Buchmann), Brabus, Abt, muovono i primi passi o si consolidano e si affacciano al mercato internazionale. Per i modelli più esclusivi i clienti principali appartengono a due categorie: le star di Hollywood e i magnati arabi del petrolio, con relativi discendenti dei rampolli delle famiglie reali. Tra i nomi che si distinguono per questa produzione raffinata, spesso ben al di sopra delle righe, c'è anche Chris Hahn, ingegnere navale di Amburgo, che presto si fa notare per le sue fantasmagoriche trasformazioni sulle Mercedes di gamma top: le 500/560 Sec con le porte ad ala di gabbiano (tra i clienti, l'attore Eddie Murphy) e le 1000 Sel, versioni *stretch* (anche oltre 2 metri in più) dell'ammiraglia per eccellenza, la 500 Sel. Per i "poveracci" sono disponibili anche le 600 Sel e le 800 Sel, di dimensioni appena più contenute (ma non più di tanto). Gli ordini piovono a catinelle: tra i vip, il re Fahd dell'Arabia Saudita e il sultano del Brunei, che in quegli anni inizia i suoi acquisti automobilistici

compulsivi, con l'obiettivo di diventare il collezionista d'auto più esagerato del mondo (obiettivo centrato, ovviamente).

Le fuoriserie sibiriche di herr Hahn portano il nome Sgs, acronimo di Styling Garage Special. Nel 1986 un piccolo infortunio finanziario porta l'azienda al fallimento, ma subito rinasce come Design & Technik, sebbene continui a usare il logo Sgs Styling Garage perché ormai è affermatissimo. Nella produzione di piccola serie si distingue per originalità il modello Biarritz, che è una Mercedes CE Cabrio.

Niente di speciale, dunque? Affatto: perché nasce ben sette anni prima della versione ufficiale (A124) della Casa di Stoccarda. Dal 1984 al 1986 la Biarritz consiste nella trasformazione radicale delle W124 berlina a quattro porte in cabriolet. Poi, dal 1986, con la nascita della coupé CE (C124), il lavoro si semplifica. Anche se, rispetto alla CE Cabrio nata alla fine del 1991, le differenze sono molto evidenti. Si dice però che la Sgs Biarritz sia stata attentamente studiata dal reparto progettazione di Mercedes prima di realizzare la propria versione cabrio di serie. Secondo fonti confermate dallo stesso Chris Hahn (che è ancora in attività) all'attuale proprietario

**LA BIARRITZ È BRILLANTE SU STRADA GRAZIE ALLA CURA DI BRABUS CHE SPREME DAL QUATTRO CILINDRI MERCEDES 150 CV**



## DRIVE - MERCEDES 230 CE BRABUS SGS BIARRITZ

### Motore

Mercedes M102 quattro cilindri in linea, 1997 cm<sup>3</sup>, alesaggio 96 mm, corsa 90 mm, con elaborazione Brabus stage AB2. Dell'elaborazione Brabus per le Biarritz esistevano tre livelli: con motore 2 litri, 2,3 litri e sei cilindri 2,6 litri.

### Potenza/Coppia

150 cv a 5200 giri/min, 226 Nm a 3300 giri/min

### Trasmissione

Cambio automatico Mercedes a quattro rapporti

### Freni

A disco sulle quattro ruote, con sistema abs di serie

### Sospensioni

Anteriori indipendenti con schema McPherson, posteriori multilink a cinque bracci

**Dimensioni** 466x173x141 cm

**Peso** 1640 kg a vuoto

**Velocità** 210 km/h

**0-100** 10,9 secondi



## Il club

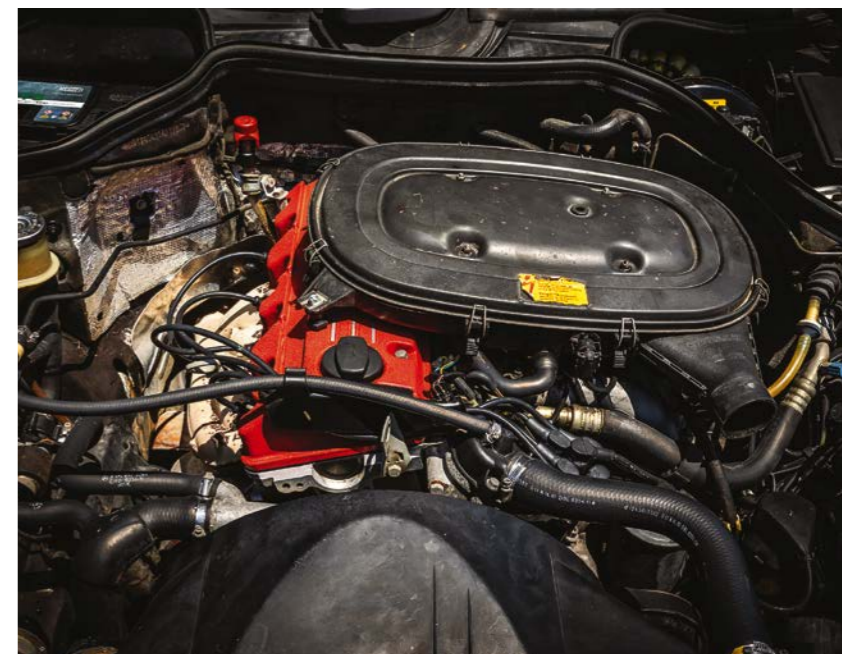
MERCEDES-BENZ  
REGISTRO ITALIA

[registro.mercedes-benz-clubs.com](http://registro.mercedes-benz-clubs.com)

Questo è il riferimento ufficiale per tutti i possessori di modelli Mercedes con almeno 20 anni. Gestito direttamente dalla filiale italiana della casa madre, svolge un'intensa attività di raduni e partecipa a tutte le più importanti fiere di settore. La mission del Club è tutelare e valorizzare i modelli storici del marchio della Stella. Supporta i soci nella ricerca dei ricambi, nel restauro e nello svolgimento delle pratiche amministrative.

La Sgs Styling Garage e il suo fondatore Chris Hahn sono ancora attivi, anche se la produzione di modelli Mercedes elaborati non avviene più da decenni. Oggi Hahn svolge attività di consulenza e restauro delle sue auto e non disdegna di commercialiarle. Per esempio, in questo momento ha in vendita una SGS 500 Sec Marbella Cabrio, l'esclusivissima versione scoperta della C126. Il suo sito web è: [styling-garage.com](http://styling-garage.com)

**Fanaleria di serie**  
Il cofano modificato sulla falsariga di quello delle coupé Sec consente comunque di mantenere i fanali anteriori di serie. Però la parte che rimane nascosta sotto il cofano è coperta da una striscia di plastica per evitare il surriscaldamento della mascherina





#### Capote elettrica rapida

Il tetto si scopre in circa 25 secondi grazie a un sistema di otto motorini elettrici: complicato, ma affidabile. Il copricapote appare decisamente meno rifinito rispetto alla copertura rigida della successiva CE Cabrio ufficiale di Mercedes. Nel corso degli anni questa Sgs Biarritz ha subito piccoli aggiornamenti, come per esempio gli indicatori anteriori di direzione bianchi e i fanali posteriori

della Biarritz che puoi vedere in queste pagine (Diego Stanchieri, commerciante specializzato in auto storiche e sportive, titolare della Classic Car Excellence di Ciampino, Roma), di Biarritz cabriolet ne sono state prodotte 70 unità. Praticamente una diversa dall'altra.

Questa è ufficialmente una 230 CE Brabus Sgs Biarritz. Eh sì, perché, tanto per renderla un pizzico ancora più esclusiva, è elaborata dal celebre preparatore tedesco (con tanto di annotazione a libretto). Destinato fin dall'origine al mercato italiano, questo esemplare è stato costruito a fine 1988, immatricolato nel 1989 e importato dalla Prestige Car di San Zenò, in provincia di Brescia. All'epoca, l'importatore ufficiale Brabus.

Per aggirare l'iva pesante, ha il motore 4 cilindri M102 con cilindrata di 2 litri ma, grazie al kit Brabus AB2, la potenza è 150 cv. Brabus aveva con Prestige Car un rapporto particolare che permetteva all'azienda bresciana di avere versioni specifiche di molti modelli Mercedes con motore al di sotto della soglia dei 2 litri.

**LA PRODUZIONE DELLA  
STYLING GARAGE BIARRITZ  
È STATA DI APPENA 70  
ESEMPLARI, COSTRUITI  
TRA IL 1984 E IL 1992**

La trasformazione della CE Sgs comprende il taglio del tetto, l'aggiunta di numerosi rinforzi al pianale e nella scocca a livello della linea di cintura, oltre l'adozione di una specifica capote elettroidraulica che, a differenza della successiva CE Cabrio ufficiale, una volta reclinata, non si occulta completamente tra abitacolo e bagagliaio, ma rimane parzialmente a vista ed è coperta da un telo sagomato applicabile con bottoni automatici (come molte cabrio tradizionali). Un altro segno distintivo è il cofano anteriore Sec, che avvolge il frontale e integra la mascherina con la stella a tre punte, in tutto e per tutto simile a quello della coupé Mercedes top di gamma. Una modifica comune a molti elaboratori Mercedes, questa. I cerchi sono da 17", hanno disegno a stella specifico, sono omologati e con misure differenti di larghezza davanti e dietro. All'interno, cambiano parecchi dettagli, a cominciare dalla strumentazione, che è firmata Brabus e Prestige Car.

Su strada, la Biarritz è brillante. Ben più di una 200 CE di serie (modello nato successivamente). L'elaborazione Brabus permette di non sentire l'aggravio di peso rispetto a una comune CE coupé (cioè, quasi 300 kg). Contrariamente alla M102 da cui deriva, è un quattro cilindri che ama girare alto, ben coadiuvato dal cambio automatico a quattro rapporti, ottimamente scalati. Con capote chiusa non passano spifferi: merito del rivestimento a triplo strato con un sistema di chiusura perfetto. Sembra che di Sgs Biarritz ne siano state importate in Italia una ventina. Dove siano finite le altre non è dato sapere: questo esemplare è l'unico noto, e ha una storia ben conosciuta e trasparente. All'attivo ha appena 115.000 km e rappresenta una bella storia dei mitici anni 80. *Elze*