Informazione stampa




Le icone off-road della Stella

Luglio 2019

Unimog e Classe G: summit dei giganti del fuoristrada

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Sommario  | Pagina |
|  |  |
|  |  |
| **Le icone off-road della Stella** |  |
| Unimog e Classe G: summit dei giganti del fuoristrada | 2 |
|  |  |
| **Mercedes-Benz Classe G** |  |
| Una Classe a sé | 3 |
|  |  |
| **Mercedes-Benz Unimog** |  |
| Veterano dell’off-road | 5 |
|  |  |
| **Pietre miliari della storia di Classe G** |  |
| Lo storia di Classe G | 9 |
|  |  |
| **Pietre miliari della storia di Unimog** |  |
| La storia di Unimog | 12 |
|  |  |

Le descrizioni ed i dati riportati in questa cartella stampa riguardano la gamma internazionale delle vetture Mercedes-Benz. Sono possibili differenze specifiche per Paese.

Le icone off-road della Stella

Unimog e Classe G: summit dei giganti del fuoristrada

Veicoli in grado di dare il meglio nel fuoristrada estremo, capaci di evolversi coerentemente da decenni a livello tecnologico e di conquistare una schiera di fedeli appassionati in tutto il mondo: Mercedes-Benz ne vanta ben due. Unimog rappresenta per i veicoli industriali ciò che Classe G simboleggia nel settore delle autovetture. Quest’anno la Classe G celebra il suo 40° anniversario, mentre la tradizione Unimog risale a oltre 70 anni fa. Non esiste, dunque, occasione migliore per convocarli entrambi per un incontro al vertice.

Ci sono veicoli che accendono il desiderio di avventura e risvegliano negli adulti l’istinto fanciullesco di giocare: Mercedes-Benz Classe G e Mercedes-Benz Unimog rientrano a pieno titolo in questa categoria. Due caratteri inimitabili che, da molti decenni ormai, vanno diritti per la propria strada, che spesso inizia proprio dove gli altri gettano la spugna, grazie alle loro doti off-road. Entrambi hanno già più volte dato prova della loro affidabilità e forza inarrestabile, come dimostrano, tra l’altro, i successi ottenuti al Rally Dakar. Unimog e Classe G condividono, inoltre, massima robustezza e longevità, unite a una gamma di versioni particolarmente ampia, con cui riescono a soddisfare praticamente qualsiasi esigenza dei Clienti. Non c’è, dunque da stupirsi che abbiano brillato anche a Hollywood: nei blockbuster ‘Jurassic World’ del 2015 e ‘Transformers: L’ultimo cavaliere’ del 2017 queste due icone si sono presentate addirittura insieme sullo stesso set. Nel gennaio 2018 l’attuale Classe G è comparsa in anteprima mondiale sul palcoscenico di Detroit al fianco di Arnold Schwarzenegger. Non a caso, in passato nel garage del celebre attore erano parcheggiati sia una Classe G sia un Unimog.

Mercedes-Benz Classe G

Una Classe a sé

La Mercedes-Benz Classe G è stato un concept rivoluzionario fin dalla sua nascita:
mai prima di allora si erano viste eccellenti doti off-road abbinate a guidabilità su strada e sicurezza senza compromessi. La Serie di autovetture Mercedes, la più longeva in assoluto, è prodotta da quattro decenni a Graz (Austria) con grande passione e cura artigianale. L’elevato livello qualitativo ha dato i suoi frutti: l’80% di tutte le Classe G prodotte circola ancora sulle strade asfaltate e fuoristrada di tutto il mondo.

“Nel corso dei decenni, Classe G è sempre rimasta fedele a se stessa: dal suo profilo squadrato al caratteristico rumore quando si chiude la portiera”, ha dichiarato Peter Schoren, Responsabile Product Management & Sales Classe G. “Allo stesso tempo si è costantemente evoluta a livello tecnologico. Il modello attuale è sotto molti aspetti la Classe G migliore di tutti i tempi, sia in termini di comfort sia di prestazioni su terreno non asfaltato o di agilità su strada.”

**Inarrestabile e versatile**

Grazie al suo telaio a longheroni e traverse di serie, ai tre bloccaggi del differenziale al 100% ed al rapporto fuoristrada LOW RANGE, Classe G riesce ad arrivare praticamente ovunque. A seconda del terreno, la sua capacità di salita arriva fino al 100%. In posizione inclinata di 35 gradi, la stabilità di Classe G consente di proseguire la marcia, mentre grazie alla profondità di guado di 70 cm si possono attraversare agevolmente anche piccoli corsi d’acqua.

Classe G, di conseguenza, è predestinata alle più svariate destinazioni d’uso. Numerose versioni speciali mettono in evidenza i suoi punti di forza, per esempio al fianco di Polizia, Vigili del Fuoco e servizi di soccorso. L’icona dell’off-road è anche famosa in tutto il mondo come ‘Papa-mobile’: verniciata in tonalità madreperla e dotata di un allestimento speciale vetrato, è stata la vettura di servizio che ha accompagnato Papa Giovanni Paolo II negli anni ’80.

Da 20 anni Classe G è, inoltre, disponibile come modello AMG ancora più performante. Più di una Classe G su tre è una Mercedes-AMG G 63\* (consumo di carburante nel ciclo combinato: 13,1 l/100 km; emissioni di CO2-nel ciclo combinato: 299 g/km), diventando così la variante più apprezzata all’interno di tutta la famiglia di Classe G.[[1]](#footnote-1)\*

Il fatto che un fuoristrada sia in grado di soddisfare anche le persone più esigenti, è stato confermato nel 2017 dalla Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, prodotta in serie limitata a 99 esemplari ed equipaggiata con motore V12, assi a portale, capote in tessuto a comando elettrico ed esclusivo allestimento per il vano posteriore.

Attualmente il programma di personalizzazione G manufaktur offre la possibilità di creare una Classe G ancora più esclusiva, consentendo al Cliente di trasformare una G nella ‘sua G’. Da settembre 2019, si possono così realizzare complessivamente oltre un milione di combinazioni diverse in fase di produzione. Questo vale non solo per le Classe G ancora da ordinare, ma anche per le ordinazioni esistenti, addirittura fino a poche settimane prima della produzione. In teoria, lo stabilimento di Graz potrebbe sfornare vetture per i prossimi decenni senza mai realizzarne due identiche.

A partire da quest’anno, i Clienti di tutto il mondo hanno la possibilità di provare le straordinarie doti di Classe G, perfezionando le proprie abilità al volante nell’off-road estremo e sperimentando in prima persona cosa rappresenta il sigillo di qualità ‘Schöckl proved’. Il G-Class Experience Center apre i suoi cancelli presso l’ex-campo d’aviazione militare Nittner a Feldkirchen, situato circa 15 chilometri a sud di Graz.

Mercedes-Benz Unimog

Veterano dell’off-road

Mentre Classe G brilla anche come vettura all’insegna del ‘lifestyle’, Mercedes-Benz Unimog è, come si suol dire, un vero e proprio ‘mulo’. In Francia viene impiegato come veicolo antincendio per gli incendi boschivi, in Sicilia come ‘shuttle-bus’ per accompagnare i turisti sull’Etna; supporta inoltre la Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (Associazione Tedesca di Ricerca e Soccorso in Mare) come veicolo di soccorso. Le sue doti off-road e la sua affidabilità ne fanno un partner su cui potere sempre contare in tutto il mondo, grazie anche agli oltre 650 Punti di Assistenza Unimog presenti in più di 130 Paesi. I lettori della rivista specializzata ‘Off Road’ lo hanno eletto per ben 15 volte consecutive come Fuoristrada dell’anno nella categoria ‘Veicoli speciali’.

Ralf Forcher, Direttore Marketing, Sales & Service Mercedes-Benz Special Trucks: “I nostri veicoli Mercedes-Benz Unimog sono, in un certo senso, una classe a sé: autentici specialisti per compiti molto particolari, estremamente versatili e, quindi, adatti a qualsiasi impiego possibile ed immaginabile. A questo proposito, i percorsi più impegnativi in fuoristrada esaltano le straordinarie prestazioni dei nostri leggendari veicoli a cabina semiavanzata Unimog. Il nostro ‘factotum’ raggiunge livelli d’eccellenza anche in termini di efficienza, longevità e costi di manutenzione.”

**Tempi duri, soluzioni inconsuete: l’ora zero di Unimog**

Nel 1946 l’ing. Albert Friedrich di Daimler-Benz progettò l’Unimog in collaborazione con la società Erhard & Söhne di Schwäbisch Gmünd, che in realtà forniva posaceneri per le berline della Stella. Il nuovo veicolo fu concepito come ‘macchina multiuso a motore’ destinata all’agricoltura. Rispetto alla tecnica dei trattori dell’epoca, presentava numerose novità: la sua velocità massima di 50 km/h, per esempio, era il doppio di quella di un normale trattore agricolo. Queste le altre caratteristiche:

* Assali smorzati e molleggiati
* Trazione integrale e bloccaggi dei differenziali all’anteriore ed al posteriore
* Freni non solo al retrotreno ma anche sull’assale anteriore
* Cabina di guida a due posti con capote chiusa e sedili imbottiti
* Superficie di carico ausiliaria sopra l’assale posteriore con una portata di 1,0 t
* Ripartizione statica del peso di 2/3 sull’asse anteriore ed 1/3 sull’asse posteriore
* Possibilità di montare attrezzi sulla parte anteriore, posteriore ed al centro
* Prese di forza anteriore, centrale e posteriore
* Prese di forza per attrezzi

Il successo andò oltre ogni aspettativa; nel 1949 fu avviata la produzione di serie presso la Maschinenfabrik Boehringer a Göppingen. Anche il nome del veicolo risale a quel tempo: Unimog, l’abbreviazione di **Uni**versal-**Mo**tor**g**erät (veicolo universale a motore).

**La patria di Unimog: Gaggenau in Baden**

La domanda per questo ‘genio universale’ superò ben presto la capacità produttiva a Göppingen. Dal giugno 1951 lo stabilimento per truck Daimler-Benz di Gaggenau, presso Baden, divenne la nuova patria dell’Unimog. Una scelta azzeccata, dato che il primo fuoristrada ‘made in Gaggenau’ risale già al 1907.

Il primo Unimog U 25 doveva accontentarsi di soli 25 CV: sotto il cofano del veicolo, lungo 3,57 metri, era montato un motore a quattro cilindri con una cilindrata di 1,7 litri. Dell’U 25 furono prodotti 5.846 esemplari.

Nel 1955 l’avvento dell’Unimog S rappresentò la prima grande evoluzione di rilievo. Ancora oggi è il ‘bestseller’ tra i modelli Unimog. Il propulsore era un sei cilindri a benzina da 2,2 litri con una potenza di 80 CV, che fu montato anche sulla 220 S, la berlina di lusso dell’epoca. Dato che anche il suo consumo di benzina era un autentico lusso, la successiva Serie 416 del 1965 fu prodotta esclusivamente con motori diesel.

Durante il miracolo economico i modelli Unimog andarono a ruba: in 24 anni di produzione furono venduti complessivamente 45.336 esemplari dell’U 416, che diventò così la seconda Serie Unimog più venduta dopo l’Unimog S. Le destinazioni d’uso furono, di conseguenza, molteplici: come veicolo per convogli umanitari, su rotaia in versione bimodale o anche come ambulanza. A questi si aggiunsero diverse varianti come motrice con semirimorchio o adattamenti per veicoli a tre assi e cingolati.

L’Unimog ‘numero 250.000’ uscì dalle linee di montaggio già nel 1984, fino al 2002 furono prodotti a Gaggenau 320.748 esemplari ed a tutt’oggi è stata superata quota 350.000. Una cifra ragguardevole per un veicolo altamente specializzato come l’Unimog. Dal 2002 la produzione è concentrata a Wörth, nello stabilimento per veicoli industriali più grande a livello mondiale. Nel 2006 è stato inaugurato a Gaggenau un museo dedicato all’affascinante mondo dell’Unimog, che può essere provato in prima persona anche su un circuito di prova dedicato, con una pendenza del 100%.

**Imbattibili nel fuoristrada: U 4023 ed U 5023**

Oltre al portattrezzi Unimog, la cui livrea arancione lo rende un veicolo municipale riconoscibile a prima vista, esistono due varianti dell’Unimog fuoristrada:
U 4023 con un peso totale ammesso pari a 10,3 t ed U 5023 con un peso totale ammesso di 14,3 t. Le due cifre finali indicano rispettivamente la potenza di 231 CV (170 kW), sviluppata da un motore a quattro cilindri da 5,1 litri. A prima vista sembrano pochi in confronto a Classe G, tuttavia sui veicoli commerciali ciò che fa la differenza è la coppia. E sotto questo aspetto Unimog sviluppa la bellezza di 900 Nm, costantemente disponibili tra 1.200 e 1.600 giri/min, che corrispondono all’intera fascia di regime prevalentemente utilizzata nella guida.

Questo concentrato di potenza unito alla trazione integrale inseribile, al bloccaggio longitudinale e trasversale inseribile dei differenziali nonché alle otto marce avanti ed alle sei retromarce con rapporto fuoristrada, rendono Unimog il ‘Master off the road’. È in grado di superare salite con una pendenza fino a 45 gradi, pari al 100%, può inclinarsi fino a 38 gradi, che corrispondono a una posizione inclinata massima del 76% e vanta una profondità di guado massima di 1,20 m.

Queste prestazioni estreme sono rese possibili, tra l’altro, grazie agli assi a portale di serie, che consentono di ottenere un’altezza libera dal suolo davvero notevole pari a 41 cm. Le ampie escursioni delle molle elicoidali permettono una torsione degli assali fino a 30 gradi. Un Unimog, pertanto, può trovarsi con la ruota anteriore sinistra sopra un masso e con la ruota anteriore destra in una buca, mantenendo comunque il contatto con il terreno con tutte e quattro le ruote. Un altro highlight concepito per la marcia in fuoristrada è l’impianto di regolazione della pressione pneumatici ‘Tirecontrol plus’: la pressione di gonfiaggio degli pneumatici adeguata viene selezionata, premendo un pulsante, in funzione della tipologia del terreno (‘Strada’, ‘Sabbia’ o ‘Percorso accidentato’), affinché Unimog disponga sempre del grip necessario.

**Il giro del mondo a bordo di un Unimog**

In virtù di queste doti straordinarie Unimog si fa apprezzare anche come veicolo per viaggi esplorativi e spedizioni. Un esempio è rappresentato dall’U 4023 elaborato dall’azienda costruttrice di veicoli speciali Hellgeth engineering Spezialfahrzeugbau, il cui peso massimo ammesso è di appena 7,49 tonnellate.

Questo risultato è frutto di una progettazione all’insegna della massima leggerezza sia a livello di sovrastruttura furgonata ed arredamento interno, sia per l’adozione di componenti leggeri in alluminio per gli elementi applicati ed i cerchi. Il peso a vuoto, compreso conducente e carburante, pertanto, è di appena 6.925 kg, il che consente di realizzare il sogno di molti globetrotter: poter guidare un Unimog moderno con eccellenti doti off-road, completo di sovrastruttura furgonata abitabile, con la vecchia patente ‘Classe 3’.

Pietre miliari della storia di Classe G

**1979** I primi modelli G vengono presentati alla stampa. Avvio della produzione con i modelli 240 GD, 300 GD, 230 G e 280 GE.

**1980** In occasione della sua visita in Germania nel novembre 1980, Papa Giovanni Paolo II viaggia per la prima volta a bordo della ‘Papa-mobile’, basata sulla 230 G.

**1981**  Ora sono disponibili a richiesta, tra l’altro, climatizzatore, panchetta posteriore laterale per la superficie di carico ed Hardtop per la Cabrio. Una gamma di 22 tonalità tra cui scegliere.

**1983**  Jacky Ickx e Claude Brasseur tagliano per primi il traguardo del Rally Parigi-Dakar a bordo di una 280 GE.

**1985**  La ‘G’ viene ampiamente riveduta ed affinata nell’ambito del restyling. La dotazione di serie comprende ora, tra l’altro, bloccaggi del differenziale, chiusura centralizzata e contagiri.

**1987**  Ulteriore restyling con l’adozione di alzacristalli elettrici, antenna automatica e serbatoio più capiente.

**1989**  Avvio della Serie 463 con equipaggiamento di livello superiore e quattro motorizzazioni: 250 GD, 300 GD, 230 GE e 300 GE. Sono disponibili tre versioni di carrozzeria: Cabrio, Station-wagon a passo corto e Station-wagon a passo lungo.

**1993** Debutto della 500 GE, il primo modello di fuoristrada con motore V8. Il propulsore in lega leggera da 5 litri del modello in edizione limitata eroga 177 kW/240 CV. Da settembre i modelli G si chiamano ufficialmente Classe G. Le relative denominazioni modello sono G 230, G 300, G 350 TURBODIESEL ecc.

**1994** Secondo restyling per la Serie 463 con freni a disco anteriori autoventilanti ed airbag lato guida.

**1996**  Nuova presentazione della G 300 TURBODIESEL con motore a sei cilindri in linea (130 kW/177 CV).

**1997** La Cabrio di Classe G debutta in una nuova variante con capote a comando elettroidraulico.

**1998** La G 500 con motore V8 (218 kW/296 CV) amplia la normale gamma di modelli.

**1999** Con la G 55 AMG, la gamma di vendita ufficiale di Classe G comprende per la prima volta una variante AMG.

**2001** Un restyling regala a Classe G interni nettamente più raffinati. A settembre viene presentata alla IAA la dotazione di serie ampliata con l’aggiunta dei nuovi sistemi per la dinamica di marcia, che comprendono ESP®, il dispositivo di assistenza alla frenata BAS ed il nuovo sistema di trazione elettronico ETS.

**2004** Anteprima mondiale della nuova G 55 AMG con motore V8 dotato di compressore volumetrico: la Classe G più potente prodotta fino ad allora sviluppa 350 kW (476 CV).

**2006** La dotazione di serie di Classe G comprende i fari bixeno con luce di svolta. La G 320 CDI sostituisce i precedenti modelli diesel G 270 CDI e G 400 CDI.

**2007** Ulteriore aggiornamento:
Classe G sfoggia una nuova strumentazione con quattro strumenti circolari analogici.

**2008**  Introduzione del nuovo motore V8 da 5,5 litri con una potenza di 285 kW (388 CV). Mascherina del radiatore modificata con tre lamelle.

**2012**  Plancia portastrumenti e consolle centrale completamente ridisegnate; il moderno sistema infotainment COMAND Online è compreso nella dotazione di serie. La società affiliata di Affalterbach schiera la G 65 AMG, alimentata da un motore a dodici cilindri da 6,0 litri con copertura in alluminio e carbonio. Con i suoi 1.000 Nm, la G 65 AMG è all’epoca il fuoristrada di serie più potente del mondo. La gamma comprende anche la G 63 AMG con motore biturbo V8 da 5,5 litri.

**2013** La G 63 AMG 6x6 a tre assi assicura doti off-road di livello superiore grazie a 400 kW (544 CV), sei ruote motrici, rapporto fuoristrada nel gruppo ripartitore, assi a portale, cinque bloccaggi dei differenziali ed un sistema di regolazione della pressione degli pneumatici.

**2015**  Il programma di personalizzazione designo offre per la prima volta esclusive combinazioni di colori e materiali sia per gli interni sia per gli esterni. Viene avviata anche la produzione di serie della nuova G 500 4x42 con assi a portale.

**2017**  Con un esuberante motore V12, assi a portale, capote in tessuto a comando elettrico ed un esclusivo equipaggiamento per il vano posteriore, la Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, prodotta in edizione limitata a 99 esemplari, soddisfa le esigenze dei Clienti che pretendono il massimo dalla propria vettura.

**2018**  Nuova Classe G viene presentata in anteprima mondiale al North American International Auto Show di Detroit: forte dell’inconfondibile carrozzeria squadrata e degli interni di nuova concezione, fissa ancora una volta nuovi standard di riferimento sul fronte tecnologico. Classe G si reinventa come vettura onroad, con moderni sistemi di assistenza, prestazioni straordinarie e sicurezza al top. Nel fuoristrada riesce addirittura a superare se stessa: il nuovo assetto, i programmi di marcia DYNAMIC SELECT, la ‘modalità G’ ed i tre bloccaggi dei differenziali al 100% , migliorano prestazioni, comfort di marcia ed agilità su qualsiasi terreno.

**2019** Classe G compie 40 anni, la versione AMG ne festeggia 20. Grazie al nuovo programma di personalizzazione G manufaktur, i Clienti possono trasformare la Classe G nella propria personalissima Classe G. Viene inaugurato il G-Class Experience Center, situato circa 15 chilometri a sud di Graz: su un’area di oltre 100.000 m2, i Clienti e gli appassionati di Classe G possono guidarla in condizioni estreme all’interno di due settori off-road, del G-Rock con diverse rampe di accesso e di un settore onroad.

Pietre miliari della storia di Unimog

**1946** Viene realizzato il prototipo dell’‘U 1’ equipaggiato con un motore a benzina Daimler OM 136 (25 CV). Il 9 ottobre 1946 l’Unimog Prototipo 1 completa il suo primo test su strada (ed in fuoristrada), allora denominato ‘Prova di guida’. Il capo-progettista Heinrich Rößler guida e collauda personalmente il prototipo ancora privo di cabina di guida, ma appesantito con un carico di legna fino al limite massimo consentito, lungo impervi sentieri in mezzo ai boschi nei pressi di Schwäbisch Gmünd.

**1951** Dopo l’avvio della produzione, il 4 giugno 1951 esce dallo stabilimento di Gaggenau il primo U 2010. Nell’esercizio ridotto 1951, con soli sette mesi di produzione, vengono realizzate 1.005 unità.

**1953** Con la seconda Serie Unimog U 401 viene introdotto per la prima volta il ‘4’ come prima cifra per le denominazioni a tre cifre delle Serie relative all’Unimog. La Stella Mercedes si aggiunge ora al marchio di fabbrica introdotto dalla Boehringer per l’Unimog: l’inconfondibile testa di bue.

**1963** La Serie U 406 segna l’inizio della Serie Media.

**1970**  Il 12 agosto 1970 l’Unimog ‘numero 150.000’, un U 421, viene donato a un’istituzione di interesse collettivo dall’allora Presidente del Consiglio di Amministrazione di Daimler-Benz, Hanns-Martin Schleyer.

**1975** Anteprima della Serie Pesante Unimog (SBU) con la Serie 425 (U 1300, U 1500, U 1500 T).

**1987** Dal 1987 Unimog U 1300 L (Serie 436) ed U 4000 (Serie 437.4) vengono prodotti in una variante turca nello stabilimento di Mercedes-Benz Trucks ad Aksaray. In Turchia sono stati finora prodotti oltre 10.000 esemplari.

**1996**  La Divisione Unimog dell’allora Mercedes-Benz AG prende la decisione di suddividere la gamma in due Serie costruttive, con conseguente separazione tra l’Unimog fuoristrada e la serie porta-attrezzi per uso professionale.

**2000**  Presentazione del nuovo Unimog portattrezzi della Serie 405 (U 300–U 500).

**2001**  Poco dopo il debutto del nuovo veicolo porta-attrezzi, viene presentata la nuova generazione dell’Unimog fuoristrada (Serie 437.4) dedicata ai pompieri, al settore energetico e ai trasporti con i modelli U 3000–U 5000.

**2002** Con il trasferimento da Gaggenau allo stabilimento di assemblaggio di Mercedes-Benz Trucks a Wörth sul Reno si apre un nuovo capitolo nella storia di Unimog. 6.000 tonnellate di inventario e 2.600 posizioni registrate con oltre 34.000 articoli percorrono il tragitto di 48 chilometri lungo il Reno. Il 26 agosto 2002 si festeggia l’avvio della produzione. Fino al trasferimento della produzione di Unimog, a Gaggenau furono complessivamente prodotte 27 Serie, le cui vendite totali superarono quota 320.000 unità.

**2006** All’Unimog viene dedicato un museo: il 3 giugno 2006 viene inaugurato a Gaggenau il Museo Unimog. Nel primo weekend di apertura si registrano circa 8.000 visitatori.

**2011**  Mercedes-Benz riceve l’ambito Premio di design ‘red dot award design concept’ per un sensazionale progetto di design relativo all’Unimog.

**2013**  Gli attuali Unimog portattrezzi sono presentati a seguito delle disposizioni di legge relative alla norma sui gas di scarico Euro VI.

**2015**  Introduzione dei nuovi Mercedes-Benz Unimog fuoristrada U 4023 ed U 5023.

**2015**  Un’intera flotta di veicoli Mercedes-Benz, tra cui la Classe G ed un Unimog in versione ’Ambulanza dei dinosauri’, è sotto i riflettori nel seguito della trilogia di Jurassic-Park, Jurassic World.

**2019** Finora sono state introdotte sul mercato 30 Serie dell’Unimog (compreso il Boehringer Unimog 70.200) con più di 260 modelli. In oltre 70 anni ne sono stati venduti più di 350.000 esemplari: un risultato davvero unico per un veicolo speciale

Ulteriori informazioni su: **media.mercedes-benz.it** **media.daimler.com**

1. \* I dati indicati sono i ‘valori di CO2 NEDC’ ai sensi dell’Art. 2 Nr. 1 Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I dati sui consumi di carburante sono stati elaborati sulla base di tali valori. Come base di calcolo per la tassazione sugli autoveicoli può essere richiesto un valore maggiore. [↑](#footnote-ref-1)