



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

22 kwietnia 2025 r.

1 maja 1955 r., 7:22 rano: Mercedes-Benz 300 SLR „722” wyrusza ku zwycięstwu, które zostanie zapamiętane na zawsze

- W Muzeum Mercedes-Benz można oglądać oryginalny samochód wyścigowy z Mille Miglia z 1955 r.
- Liczne rozwiązania na potrzeby długodystansowego wyścigu odbywającego się na publicznych drogach
- Samochód wyścigowy z techniką z Formuły 1 w 1955 r. zdobył mistrzostwo świata

Stuttgart. „W zblizeniu” – nazwa cyklu Muzeum Mercedes-Benz mówi sama za siebie. Każda część opowiada zaskakujące, ekscytujące, zakulisowe historie, przybliżając detale samochodów, eksponatów lub elementów designu. Bohaterem najnowszego odcinka – z okazji 70-lecia motorsportowego sezonu 1955 – jest samochód wyścigowy Mercedes-Benz 300 SLR z numerem 722, który można oglądać w Sali Legend nr 7: Srebrne Strzały – wyścigi i rekordy.

Nr 3/2025: samochód wyścigowy Mercedes-Benz 300 SLR „722”

Imponujący numer: duża, czerwona liczba „722” natychmiast przykuwa wzrok – znajduje się z przodu, po bokach i z tyłu Mercedesa 300 SLR stojącego w Muzeum Mercedes-Benz. To jeden z najsłynniejszych samochodów wyścigowych marki spod znaku gwiazdy – Srebrna Strzała, którą Stirling Moss i Denis Jenkinson 70 lat temu wygrali kultowy wyścig Mille Miglia. Cóż to był za wyścigowy debiut dla 300 SLR-a! Numer na karoserii oznacza 7:22 rano. Właśnie o tej godzinie 1 maja 1955 r. brytyjska załoga miała minąć linię startu. Wtedy zaczął się epicki wyścig drogowy na dystansie 1000 mil, wiodący trasą z Brescii do Rzymu i z powrotem.

Stworzony do jazdy po drogach: Srebrna Strzała z kierunkowskazami i światłami, tablicą rejestracyjną oraz identyfikatorem kraju? Wyposażenie 300 SLR-a lśniącego na zakręcie w Sali Legend nr 7 jak na pojazd sportowy wydaje się dość nietypowe. Deska rozdzielcza wygląda niemal jak z samochodu osobowego z lat 50. Ale pozory mogą mylić: to rasowy wyścigowy wóz oparty na bolidzie Formuły 1 W 196 R. W przeciwieństwie do tego ostatniego miał jednak homologację drogową. Został zbudowany na potrzeby wyścigów długodystansowych na drogach publicznych, które w tym celu wyłączano z ruchu, a także do zawodów na torach wyścigowych.

Miejsce pracy: w kabinie 300 SLR-a znajduje się rozbudowany zestaw elementów obsługi. Na przykład obrotowy przełącznik po lewej stronie kierownicy aktywuje zapłon i przełącza światła postojowe, mijania i drogowe. Bezpośrednio po jego lewej stronie znajduje się przycisk rozrusznika. Po prawej stronie kierownicy

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-222 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

zlokalizowano przełącznik kierunkowskazów. Po prawej stronie obrotomierza umieszczono czerwone lampki kierunkowskazów i zapłonu, a po lewej – niebieską kontrolkę świateł drogowych. Dla porównania W 196 R ma tylko trzy okrągłe wskaźniki i jeden przełącznik.

Świeże powietrze i iskra: dźwignią u dołu, po lewej stronie deski rozdzielczej, kierowca 300 SLR-a obsługuje klapkę sterującą dopływem świeżego powietrza, a po prawej stronie reguluje ssanie, czyli rozruch na zimno. Obok, pod obrotomierzem, znajduje się wskaźnik rezerwy paliwa. Jest tu także włącznik zapłonu Scintilla, umieszczony niemal przy siedzeniu pasażera. Wybór między ustawieniami 0, 1, 2 i 1+2 pozwala włączać magneto – jedno lub dwa. Szwajcarski producent Scintilla (z włoskiego „iskra”) od 1954 r. w większości jest własnością firmy Bosch.

Pełne skupienie: kierowca ma bezpośredni widok na duży, centralnie umieszczony obrotomierz Veglia. Jego skala sięga 11 000 obr./min, a przy 7000 obr./min umieszczono czerwony znacznik oznaczający optymalną prędkość obrotową silnika – to właśnie wtedy 3-litrowy 8-cylindrowy rzędowy silnik M 196 S generuje moc 203 kW (276 KM). Po lewej i prawej stronie znajdują się mniejsze wskaźniki ciśnienia oleju i temperatury płynu chłodzącego. Jedyne, czego brakuje, to prędkościomierz, zgodnie z hasłem: jedź tak szybko, jak tylko pozwalają technika i trasa.

Trzy lub cztery ramiona: perfekcja Mercedes-Benz pozwoliła kierowcom wyścigowym wybierać kierownicę. 70 lat temu Stirling Moss zdecydował się na wersję z trzema ramionami, tak aby zawsze mieć optymalny widok na wskaźniki. Zaraz po wygranej w Mille Miglia brytyjski kierowca otrzymał ją jako pamiątkę, a mechanicy zamontowali wariant czteroramienny. Dzisiaj 300 SLR „722” jest ponownie wyposażony w autentyczną reprodukcję trójramienną kierownicy. Stirling Moss w roli ambasadora marki zawsze używał swojej oryginalnej kierownicy z 1955 r. – było to kwestią honoru.

Wielka litera D: wyścigowy samochód sportowy ma na tylnej pokrywie wielką literę D, która oznacza Republikę Federalną Niemiec. To przemysłowy detal – można go podnieść i odblokować klapę. Pod spodem znajdują się dwa koła zapasowe. W konstrukcji samochodu zrezygnowano z tylnego tłumika na rzecz rur wydechowych po prawej stronie, dlatego nie ma tam drzwi. Łatwe wsiadanie i wysiadanie po uniesieniu niewielkiej klapy jest jedynie przywilejem kierowcy.

Jak w siodle: rzut oka do środka roadstera ujawnia nietypowy układ pedałów – te od przyspieszenia i hamulców znajdują się po prawej stronie szerokiego tunelu skrzyni biegów, a sprzęgło obsługuje się po lewej. Kubełkowy fotel pokrywa tapicerka z niebieskiej tkaniny typu gabardyna w kratę, znana również z 300 SL Gullwinga (W 198). Boczne podparcia wykończono niebieską skórą. Wał napędowy w tunelu przekładni obraca się z prędkością do 7800 obr./min i przekazuje moc 8-cylindrowego silnika do skrzyni biegów umieszczonej przy tylnej osi.

Aerodynamika: nadwozie 300 SLR przeszło aerodynamiczne optymalizacje, które obejmują dwa opływowe wyrzuszenia za siedzeniami. Można je szybko odchylić za pomocą specjalnego mechanizmu; osłona po stronie kierowcy odłania korek wlewu paliwa. Przed strumieniem powietrza załogę osłaniała plastikowa przednia szyba. Użycie tego materiału w 1955 r. pozwoliło wyprodukować bezramkową szybę o silnym zakrzywieniu.

Jazda z pełną prędkością... i notatkami: ze względu na specjalny układ pedałów siedzenie kierowcy rozszerza się ku przodowi. Pilot musiał więc zadowolić się węższym i niższym fotelem kubełkowym. Kluczowe było jednak, aby miał dobry widok na trasę. Nawigacja w wykonaniu Denisa Jenkinsona była jednym z głównych czynników decydujących o zwycięstwie w Mille Miglia w 1955 r. Ten brytyjski dziennikarz motoryzacyjny odczytywał Stirlingowi Mossowi szczegóły ich trasy z rolki papieru umieszczonej w solidnej metalowej obudowie przykręconej do deski rozdzielczej. Autentyczna reprodukcja tych notatek jest eksponowana jako część ekspozycji „33 Extras” w Muzeum Mercedes-Benz.

Na granicy: podczas Mille Miglia w 1955 r. brytyjska gwiazda wyścigów samochodowych wycisnęła z 300 SLR maksimum możliwości. Niezależnie od tego, czy mowa o wąskich górskich przetęczach, miejskich ulicach czy długich, płaskich prostych – Stirling Moss z pomocą nawigującego Jenkinsona zawsze jechał na granicy. Dystans 1600 kilometrów pokonał w 10 godzin, 7 minut i 48 sekund, osiągając sensacyjną średnią prędkość 157,6 km/h. „Prawie 100 mil na godzinę!” – to magiczna liczba, której nigdy nie zapomniał, i najlepszy czas, jaki kiedykolwiek uzyskano w Mille Miglia. Wyjątkowa szybkość zapewniła załodze spektakularne zwycięstwo. Sukces Mercedes-Benz dopełnił Juan Manuel Fangio, z drugim miejscem w klasyfikacji generalnej.

Autograf na samochodzie: „Zrobiliśmy to razem – moje wyrazy wdzięczności i sympatii” – to dedykacja, którą sir Stirling Moss napisał na srebrnym lakierze maski bezpośrednio przed siedzeniem kierowcy 19 maja 2005 r., 50 lat po swoim legendarnym zwycięstwie. „300 SLR był najlepszym samochodem, jaki kiedykolwiek zbudowano” – powiedział w 2015 r., dodając: „Jazda tym Mercedesem była fantastyczna!”. Jego życie było nierozdzielnie związane z modelem 300 SLR. Kiedy kierowca zmarł – 12 kwietnia 2020 r., w wieku 90 lat, oddział Mercedes-Benz Classic uhonorował go między innymi krótkim filmem „The Last Blast”. Pokazuje on wyjątkowy przejazd „722” przez Londyn, dom wspaniałego kierowcy wyścigowego Mercedes-Benz i wieloletniego ambasadora Mercedes-Benz Classic. Link: [https://media.mercedes-benz.com/article/0c4a0a8f-bb46-43f7-b578-fa5827b921a1/\(lightbox:video/1db0357c-347e-4c0a-bf8b-231cab8b68c5\)](https://media.mercedes-benz.com/article/0c4a0a8f-bb46-43f7-b578-fa5827b921a1/(lightbox:video/1db0357c-347e-4c0a-bf8b-231cab8b68c5))

Udany sezon sprzed 70 lat: 1955 był najbardziej pomyślnym jak dotąd sezonem sportów motorowych dla Mercedes-Benz. W październiku, po emocjonującym finale wyścigu Targa Florio, 300 SLR (W 196 S) wygrał dla marki Mistrzostwa Świata Samochodów Sportowych. Fangio dzięki Srebrnej Strzale W 196 R wywalczył swoje drugie z rzędu Mistrzostwo Świata Formuły 1. Niestety sezon nie obfitował wyłącznie w sukcesy; w Le Mans doszło wtedy do poważnego wypadku, który pochłonął 83 ofiary. Wśród nich był kierowca fabryczny Mercedesa Pierre Levegh. Ta tragedia nie była jednak czynnikiem, który zdecydował o wycofaniu się producenta z wyścigów z końcem sezonu 1955. Decyzja została podjęta wcześniej, ponieważ od 1956 r. firma chciała się całkowicie skoncentrować na rozwoju pojazdów seryjnych. 300 SLR cieszył się więc tylko jednym rokiem na torze wyścigowym – za to wspaniałym.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 698 697 222, e-mail: tomasz.mucha@mercedes-benz.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz Group AG należy do odnoszących największe sukcesy firm motoryzacyjnych na świecie. Dzięki Mercedes-Benz AG grupa jest jednym z wiodących globalnych dostawców wysokiej klasy samochodów osobowych i aut dostawczych z segmentu premium. Mercedes-Benz Mobility AG specjalizuje się w oferowaniu usług finansowania i leasingu, subskrypcji i wynajmu pojazdów oraz zarządzania flotą, a także ubezpieczeń, innowacyjnych usług z zakresu mobilności, cyfrowych rozwiązań płatniczych oraz produktów i usług dotyczących ładowania. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, gdy w 1886 r. wynaleźli samochód. Jako pionier samochodowej inżynierii Mercedes-Benz postrzega kształtowanie przyszłości mobilności w bezpieczny i zrównoważony sposób zarówno jako swoją motywację, jak i obowiązek. Firma koncentruje się na innowacyjnych i ekologicznych rozwiązaniach technicznych oraz technologicznych, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, które urzekają i inspirują. Mercedes-Benz nadal systematycznie inwestuje w rozwój efektywnych układów napędowych i wyznacza kurs na całkowicie elektryczną przyszłość. Konsekwentnie wdraża przy tym swoją strategię transformacji w kierunku całkowicie elektrycznej przyszłości opartej na oprogramowaniu. Wysiłki producenta koncentrują się również na inteligentnej łączności pojazdów, autonomicznej jeździe i nowych koncepcjach mobilności. Mercedes-Benz traktuje to jako swoją aspirację oraz zobowiązanie do wywiązywania się z odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Firma sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi niemal we wszystkich krajach świata, a jej zakłady produkcyjne znajdują się w Europie, Amerykach Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej luksusowej marki motoryzacyjnej na świecie (źródło: badanie Interbrand, 10 października 2024 r.), portfolio grupy obejmuje marki: Mercedes-AMG i Mercedes-Maybach, a także marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services oraz Athlon. Spółka Mercedes-Benz Group AG jest notowana na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (symbol MBG). W 2023 r. zatrudniła około 166 000 pracowników i sprzedała około 2,5 miliona pojazdów. Jej przychody wyniosły 153,2 mld euro, a EBIT – 19,7 mld euro.