



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

11 sierpnia 2025 r.

Newsletter Mercedes-Benz Classic Motorsport 2/2025

Stuttgart. Mercedes-Benz, najstarszy producent samochodów na świecie, angażuje się w rywalizację w sporcie motorowym od ponad 130 lat. Działalność firmy sięga od Formuły 1 aż po rajdy. Oto krótkie podsumowanie najbliższych ważnych rocznic sportowych sukcesów i kamieni milowych. Dodatkowe dane oraz wiele innych historii i zdjęć w rozbudowanej sekcji poświęconej sportom motorowym zawiera [fabryczne multimedialne archiwum Mercedes-Benz – M@RS](#).

- 1905: Mercedes zwycięża w rajdzie Herkomer-Konkurrenz (120 lat temu)
- 1955: Fangio wygrywa Grand Prix Włoch i zostaje Mistrzem Świata Formuły 1 (70 lat temu)
- 1995: potrójne zwycięstwo Mercedes-Benz w Mistrzostwach Europy FIA w Wyścigach Samochodów Ciężarowych (30 lat temu)
- 1955: wycofanie Srebrnych Strzał z motorsportu u szczytu ich sławy (70 lat temu)
- 2005: Gary Paffett, kierowca Mercedes-Benz, zostaje mistrzem DTM (20 lat temu)
- 2015: zespół F1 Mercedes GP PETRONAS dominuje w Formule 1 (10 lat temu)
- 2025: 75. urodziny ambasadora marki Rolanda Ascha

10-17 sierpnia 1905 r. (120 lat temu)

Edgar Ladenburg wygrywa Mercedesem 40 PS pierwszy rajd Herkomer-Konkurrenz

- Trzy zwycięstwa DMG z modelami Mercedesa
- Pojazd niezawodny nawet przy intensywnym użytkowaniu
- Artysta promuje rozwój motoryzacji



Na przełom XIX i XX wieku przypadł rozkwit sportów motorowych: wynaleziony w 1886 roku samochód służył nie tylko jako codzienny środek transportu, ale coraz częściej był też narzędziem rywalizacji. Jednym z pierwszych ważnych wydarzeń w kalendarzu motorsportu był rajd Herkomer-Konkurrenz. Pierwsza edycja, zorganizowana w dniach 10-17 sierpnia 1905 roku, zakończyła się trzykrotnym zwycięstwem Mercedesu: Edgar Ladenburg wygrał przed Hermannem Weigandem, obaj w Mercedesach 40 PS. Trzeci był Willy Pöge w Mercedesie 60 PS. Pomysłodawcą wydarzenia był Hubert von Herkomer, mieszkający w Anglii malarz i artysta

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).

uniwersalny, a przy okazji pasjonat motoryzacji. Impreza została zorganizowana przez bawarski automobilklub z zamiarem „opracowania praktycznego i niezawodnego samochodu turystycznego, który byłby przystępny cenowo dla szerokiego grona odbiorców”. Regulamin przewidywał cztery siedzenia, błotniki, oświetlenie, osłonę przeciwdeszczową i bagażnik. W 1905 roku samochody przejechały około 1000 kilometrów trasą Monachium–Badenia–Norymberga–Monachium. Niezawodność pojazdów była równie ważna, co ich prędkość.

11 września 1955 r. (70 lat temu)

Fangio zostaje Mistrzem Świata w najszybszym wówczas wyścigu Formuły 1 – na torze Monza

- Mercedes-Benz W 196 R „Streamline” (z opływowym nadwoziem) na dystansie 500 kilometrów osiągnął średnią prędkość 206,791 km/h
- Dwa wspaniałe sezony Srebrnych Strzał zakończone podwójnym zwycięstwem
- Owalny tor z wysokimi nachyleniami wydłuża pętlę Grand Prix do 10 kilometrów



W ostatnim wyścigu Mistrzostw Świata Formuły 1 w 1955 roku Juan Manuel Fangio za kierownicą Mercedesa W 196 R z opływowym nadwoziem osiągnął średnią prędkość 206,791 km/h. To ówczesny rekord: w Mistrzostwach Świata Formuły 1, odbywających się od 1950 roku, nie było wcześniej szybszego wyścigu niż Grand Prix Włoch zorganizowane 11 września 1955 roku na przeprojektowanym torze Monza. Fangio wygrał, wyprzedzając swojego kolegę z zespołu Piero Taruffiego. Dziś jego zwycięski bolid można podziwiać w Muzeum Mercedes-Benz, na wyścigowym zakręcie w Sali Legend nr 7: Srebrne Strzały. Stirling Moss wycofał się z tamtego wyścigu z powodu usterki. Jego W 196 R z opływowym nadwoziem okazał się jednak najcenniejszym samochodem wyścigowym Grand Prix, jaki kiedykolwiek wystawiono na aukcji. Pojazd, będący własnością Muzeum Indianapolis Motor Speedway, w lutym 2025 roku został sprzedany za 51,155 mln euro.

8 października 1995 r. (30 lat temu)

Mistrzostwa Europy FIA w wyścigach ciężarówek zappełniają trybuny

- Znani wyścigowi kierowcy szybkich ciężarówek
- Wyścigowa technika pod sylwetkami drogowych ciągników
- Dwie oryginalne wyścigowe ciężarówki można zobaczyć w Muzeum Mercedes-Benz



Sport motorowy z udziałem szybkich ciężarówek zawsze cieszył się dużą popularnością wśród fanów, zwłaszcza w latach 90. Wyścigi takie jak Grand Prix Ciężarówek na Nürburgringu przyciągały nawet ponad 70 000 widzów. W latach 1989-1999 kierowcy ciężarówek Mercedes-Benz zdobyli łącznie 13 tytułów w Mistrzostwach Europy w Wyścigach Ciężarówek (ETRC) w różnych klasach. 30 lat temu, 8 października 1995 roku na torze Jarama, zakończyły się Mistrzostwa Super Race Truck, gdzie kierowcy Mercedes-Benz: Slim Borgudd, Steve Parrish i Markus Oestreich odnieśli potrójne zwycięstwo. To mocne nazwiska: Borgudd startował również w Formule 1 i był perkusistą studyjnym zespołu ABBA, Parrish brał udział w motocyklowych mistrzostwach świata, a Oestreich rywalizował w DTM. Poza kształtem nadwozia ich Mercedes-Benz 1843 S nie miał nic wspólnego ze standardowym ciągnikiem siodłowym. W klasie Super Race Truck limit pojemności

silnika wynosił maksymalnie 11 999 centymetrów sześciennych, a minimalna masa całkowita – 5 ton. Wysokoprężny silnik generował moc ponad 846 kW (1150 KM), moment obrotowy przekraczał 5500 Nm, a prędkość maksymalna była ograniczona do 160 km/h. Obniżone podwozie było niezwykle sztywne, potężne hamulce tarczowe miały chłodzenie cieczą, a wewnątrz zdominowała klatka bezpieczeństwa, fotel kubekowy, gaśnica i sportowa kierownica. Muzeum Mercedes-Benz prezentuje dwa takie oryginalne samochody wyścigowe: Mercedesa 1450 S z 1990 roku oraz Atego z 2001 roku.

24 października 1955 r. (70 lat temu)

Koniec pewnej ery – Alfred Neubauer nakłada białe pokrowce na Srebrne Strzały

- Mistrzostwa Świata Formuły 1 w latach 1954 i 1955 oraz Mistrzostwa Świata Samochodów Sportowych w 1955 roku
- Decyzja o wycofaniu się z rywalizacji w Formule 1 zapadła już w kwietniu 1955 roku
- Inżynierowie i technicy z działu wyścigowego potrzebni do rozwoju produkcji seryjnej



Lata 1954 i 1955 były dla działu wyścigowego Mercedes-Benz pełne sukcesów: bolidy Formuły 1 W 196 R i samochody wyścigowe 300 SLR (W 196 S) zdominowały swoje mistrzostwa świata. Ale 24 października 1955 roku, blisko 70 lat temu, wszystko dobiegło końca: u szczytu sławy Mercedes-Benz wycofał się z wyścigów samochodowych, aby całkowicie skoncentrować się na rozwoju aut seryjnych. Firma potrzebowała w tym celu potencjału wysoko wykwalifikowanych pracowników działu wyścigowego. Jego dyrektor Alfred Neubauer podczas wzruszającej ceremonii w pożegnalnym geście założył na Srebrne Strzały białe pokrowce. Decyzja o odejściu z Formuły 1 zapadła już 14 kwietnia 1955 roku. Po zdobyciu Mistrzostw Świata Samochodów Sportowych 1955, dzięki wspaniałemu zwycięstwu Stirlinga Mossa i Denisa Jenkinsona w wyścigu Targa Florio, Mercedes-Benz wycofał się również z tych zawodów. Tak zakończyła się druga era Srebrnych Strzał. Ponad 40 lat później rozpoczął się nowy rozdział: w 1989 roku, na krótko przed rozpoczęciem nowego sezonu Grupy C, prezes Mercedes-Benz Werner Niefer zdecydował, że granatowy Sauber-Mercedes C9 wystartuje w kolorze srebrnym. Srebrne Strzały wróciły na tor i wkrótce wygrały Mistrzostwa Świata Samochodów Sportowych i świętowały podwójne zwycięstwo w 24-godzinnych wyścigu Le Mans.

23 października 2005 r. (20 lat temu)

Tytuł Mercedesa w DTM po emocjonującym sezonie

- Trzech producentów i znani kierowcy zgromadzeni na starcie
- Wyścigi śledziły tysiące kibiców na trybunach i miliony w domach
- Kierowcy Formuły 1 i specjaliści od samochodów turystycznych za kierownicą maszyn AMG-Mercedes



Sezon 2005 był punktem zwrotnym w fascynującej historii DTM: o zwycięstwa w Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych 20 lat temu walczyły zespoły Mercedes-Benz, Audi i Opel. W zespole AMG-Mercedes wspólnie ze specjalistami od samochodów turystycznych, Berndem Schneiderem i Garym Paffettem, rywalizowali kierowcy Formuły 1: Mika Häkkinen oraz Jean Alesi. Górą był Paffett z Wielkiej Brytanii, który

wywalczył 5 pierwszych miejsc w 10 wyścigach i został mistrzem. Z kolei AMG-Mercedes zdobył wyróżnienia w kategoriach marek i zespołów. Sekret sukcesu w DTM z jednej strony tkwił w ściśle określonych przepisach, które w latach 2000-2018 zapewniały warunki do zaciętej rywalizacji – samochody korzystały z niezawodnych jednostek 4.0 V8 o mocy prawie 500 KM. Z drugiej strony publiczność identyfikowała się z pojazdami konkretnych marek. Nadwozie wyścigowego Mercedesa było oparte na Klasie C serii 203. Telewizyjne transmisje z poszczególnych rund w 2005 roku jednorazowo oglądało nawet 2 miliony widzów. W tym roku w sezonie DTM startuje Mercedes-AMG GT3.

29 listopada 2015 r. (10 lat temu)

Ekipa Formuły 1 Mercedes GP PETRONAS kończy sezon 16 zwycięstwami w 19 Grand Prix

- Trzeci tytuł mistrza świata dla Lewisa Hamiltona
- Jednostka napędowa Mercedes-Benz wyznacza standardy w początkach epoki hybrydowej
- Od 2007 roku trwa rozwój systemów odzyskiwania energii



Formuła 1 nigdy wcześniej nie widziała takiej passy zwycięstw: w latach 2014-2021 zespół Mercedes-AMG PETRONAS zdobył siedem tytułów mistrza świata kierowców i osiem tytułów mistrza świata konstruktorów. W 2015, drugim roku tej wspaniałej serii sukcesów, ekipa świętowała 16 zwycięstw w 19 wyścigach, od 15 marca 2015 roku (Australia) do 29 listopada 2015 roku (Abu Zabi). Stary i nowy mistrz Lewis Hamilton wygrał 10 razy, a Nico Rosberg – 6. Od strony technicznej do tej przewagi przyczyniło się wprowadzenie napędów hybrydowych w 2014 roku: 1,6-litrowy silnik V6 turbo został zaopatrzony w dwa systemy odzyskiwania energii. Dzięki wykorzystaniu ciepła spalin i energii hamowania moc systemowa wynosiła około 735 kW (1000 KM). Prekursorem był tutaj system KERS (Kinetic Energy Recovery System), nad którym zakład Mercedes-AMG High Performance Powertrains w Brixworth w Wielkiej Brytanii rozpoczął prace rozwojowe w 2007 roku. W 2025 roku z obecnych jednostek napędowych Mercedes-Benz w Formule 1 korzysta nie tylko zespół Mercedes-AMG PETRONAS F1, z kierowcami George'em Russellem i Kimim Antonellim, ale także McLaren (Lando Norris/Oscar Piastri), Williams (Alex Albon/Carlos Sainz) oraz Aston Martin (Fernando Alonso/Lance Stroll).

12 października 2025 r.

75. urodziny Rolanda Ascha, „Szwabskiej Strzały”

- Dwukrotny wicemistrz DTM za kierownicą turystyczno-wyścigowej wersji Mercedesa 190 E
- Jeden z najpopularniejszych kierowców niemieckiego motorsportu
- Roland Asch reprezentuje markę spod znaku gwiazdy jako jej ambasador na imprezach poświęconych klasycznej motoryzacji



Kiedy Roland Asch zakończy karierę? Nie spieszy mu się. Na przykład podczas popularnego wyścigu Hockenheim Historic w maju 2025 roku był na czele stawki samochodów turystycznych, prowadząc Mercedesa 190 E 2.5-16. Przed i po wyścigu rozdawał autografy, rozmawiał z kibicami i... jako wykwalifikowany mechanik zdążył jeszcze zająć się kontrolą układu hamulcowego swojej „190”. Asch jest blisko związany z „Baby-

Benzem”. W 1988 roku jako prywatny kierowca, wówczas dealer samochodowy z Ammerbuch-Altingen, zajął drugie miejsce w obiecujących Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (DTM). Niedługo później Mercedes-Benz oficjalnie powrócił do aktywności w sportach motorowych, a Asch znalazł się w składzie zawodników DTM i został zarejestrowany również jako kierowca testowy. W 1993 roku ścigał się dla AMG i znów zajął wtedy drugie miejsce za Nicolą Larinim (Alfa Romeo), a przed swoimi kolegami z marki, Berndem Schneiderem oraz Klausem Ludwigiem. W kolejnych latach reprezentował Mercedes-Benz jako ambasador marki na licznych imprezach. Stałym elementem trwającej ponad cztery dekady kariery wyścigowej Rolanda Ascha – zwanego „Szwabską Strzałą” – jest popularność: to jeden z najbardziej cenionych kierowców wyścigowych w niemieckim sporcie motorowym.

Kontakt dla mediów:

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

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG jest częścią grupy Mercedes-Benz Group AG, która na całym świecie zatrudnia łącznie około 175 000 pracowników i odpowiada za globalną działalność Mercedes-Benz Cars oraz Mercedes-Benz Vans. Prezesem zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i użytkowych oraz usług związanych z pojazdami. Ponadto aspiruje do bycia liderem w obszarach elektromobilności i samochodowego oprogramowania. Portfolio produktów obejmuje markę Mercedes-Benz, w tym marki Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Klasa G z ich modelami w pełni elektrycznymi, a także produkty marki smart. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów samochodów osobowych klasy premium na świecie. W 2024 r. sprzedał około 2,4 miliona aut osobowych i użytkowych. W ramach obu segmentów biznesowych – Mercedes-Benz Cars oraz Mercedes-Benz Vans – nieustannie rozszerza swoją światową sieć produkcyjną, która obecnie liczy ponad 30 zakładów na czterech kontynentach, a przy tym przygotowuje się do spełnienia wymagań elektromobilności. Jednocześnie firma rozbudowuje swoją globalną sieć produkcji akumulatorów na trzech kontynentach. Przewodnią zasadą strategii Mercedes-Benz jest zrównoważony rozwój – oznacza to tworzenie trwałej wartości dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Firma bierze zatem odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej, uwzględniając cały łańcuch wartości.