



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

14 września 2021 r.

Motorsportowa historia Mercedes-Benz - newsletter 3/2021

- Jochen Mass obchodzi swoje 75. urodziny
- 20 lat temu Bernd Schneider został mistrzem DTM za kierownicą Mercedesa CLK
- 65 lat temu Walter Schock i Rolf Moll zdobyli Mistrzostwo Europy Samochodów Turystycznych (ETCC)
- 150 lat temu urodził się Adolf Daimler, który w 1906 r. rywalizował w rajdzie Herkomer-Konkurrenz
- 30 kwietnia 2021 r., w wieku 86 lat, zmarł kierowca wyścigowy Mercedes-Benz Albert Pfuhl

Ich sportowe osiągnięcia zasługują na podziw: Jochen Mass za kierownicą wyścigowych Mercedesów współkształtował epokę Grupy C – włącznie ze zwycięstwem w klasyfikacji generalnej Le Mans. Bernd Schneider w Mercedesie CLK AMG zdominował sezon 2001 niemieckich mistrzostw samochodów turystycznych (DTM). W 1956 r. Walter Schock i Rolf Moll wspólnie z Mercedes-Benz świętowali rajdowe sukcesy w całej Europie. A w 1906 r. najmłodszy syn Gottlieba Daimlera, Adolf, rywalizował Mercedesem 70 hp w rajdzie Herkomer-Konkurrenz – najtrudniejszym wówczas sprawdzianem niezawodności automobili. Jednym z najlepszych kierowców finansowanych z prywatnych środków, startujących w wyścigach aut turystycznych i rajdach wytrzymałościowych za kierownicą samochodów z gwiazdą, był Albert Pfuhl. Ceniony zawodnik, a prywatnie poszukiwacz przygód zmarł 30 kwietnia 2021 r., w wieku 86 lat. Każda z tych postaci wywodzi się z innej epoki, ale wszystkie na trwałe zapisały się w sportowej historii Mercedes-Benz.

8 września 1871 r. w Karlsruhe urodził się Adolf Daimler

150 lat temu, jako drugi syn Gottlieba Daimlera, urodził się Adolf Daimler. Podobnie jak jego brat Paul Daimler (dyrektor techniczny Daimler-Motoren-Gesellschaft w latach 1907-1922) zrobił karierę w branży motoryzacyjnej. Pracę w firmie DMG rozpoczął w 1899 r., po ukończeniu studiów inżynierskich, a 8 lat później został powołany do zarządu i został dyrektorem operacyjnym. W 1907 r. Adolf Daimler wystartował Mercedesem 70 hp, zasilanym 4-cylindrowym silnikiem, w rajdzie Herkomer-Konkurrenz – jednej z najpopularniejszych wówczas imprez motoryzacyjnych. Pojazd ten miał być wzmocnioną wersją Mercedesa 65 hp, z jednostką o pojemności 9,2 litra. Nazwa rajdu wywodzi się od nazwiska malarza, artysty i miłośnika motoryzacji Huberta von Herkomera. W drugiej edycji wydarzenia, w 1906 r., stawka liczyła 159 pojazdów, a łączny dystans do przebycia wynosił 1700 km.

Pierwszy rajd Herkomer-Konkurrenz w 1905 r. uznano za „następcę” wyścigów o puchar Gordona Bennetta, a Mercedes odniósł w nim duży sukces. Flinsch & Co., ówczesny generalny dystrybutor marki w Niemczech, z dumą zamieścił w gazecie „Berliner Tageblatt” z 27 sierpnia 1905 r. całostronicowe ogłoszenie, które informowało, że „w stawce 80 startujących pojazdów było 15 Mercedesów, a 7 z nich znalazło się w pierwszej

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com

Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, 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 Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

piętnastce sklasyfikowanych na mecie. Trzy Mercedesy zdobyły pierwszą nagrodę”. Poprowadzili je Edgar Ladenburg, Herman Weigand i Willy Pöge. W reklamie za cel rajdu uznano „specjalistyczny test użyteczności i wydajności pojazdu”. Czteromiejscowe automobile, wyposażone w cztery siedzenia, błotniki, oświetlenie, osłony przeciwdeszczowe i bagażniki, musiały udowodnić swoją wytrzymałość, przydatność na co dzień oraz niezawodność.

Zainteresowanie opinii publicznej rajdami Herkomer-Konkurrenz – odbywającymi się w latach 1905-1907 – było ogromne i pomogło rozbudzić w Europie pasję do motoryzacji. W drugiej edycji, odbywającej się w dniach 5-13 czerwca 1906 r., na drugim miejscu uplasował się Emil Neumaier (Benz), a za nim do mety dojechał Willy Pöge i jego Mercedes. W rajdzie udział wzięli także książę pruski Henryk, brat cesarza Wilhelma II, który w latach 1908-1910 kontynuował organizowanie podobnego wyścigu pod nazwą „Prinz-Heinrich-Fahrt”, z praktycznie niezmiennymi przepisami. Adolf Daimler zmarł 24 marca 1913 r. w Tybindze w wieku zaledwie 41 lat. W 1997 r. rajd Herkomer-Konkurrenz został wznowiony jako rajd klasycznych samochodów rozgrywany w Landsberg am Lech, mieście w południowo-zachodniej Bawarii i jego okolicach.

30 września 2021 r. – Jochen Mass obchodzi swoje 75. urodziny

Nawet 30 lat po swoim ostatnim wyścigu Jochen Mass pozostaje jednym z najbardziej znanych kierowców wyścigowych w Niemczech. Na wielu imprezach pojazdów klasycznych ten doświadczony i elokwentny zawodnik jest poszukiwanym partnerem do rozmów. Swój największy indywidualny sukces świętował właśnie z Mercedesem. W 1989 r., wraz z Manuelem Reuterem i Stanleyem Dickensem, wygrał 24-godzinny wyścig Le Mans (Sauber-Mercedes C 9). W latach 1988-1991 Mass był członkiem utytułowanego zespołu Szwajcara Petera Saubera, który wystawiał samochody wyścigowe Grupy C w ścisłej współpracy z Mercedes-Benz. W 1990 r. otrzymał zadanie specjalne – miał zaprowadzić na szczyt motorsportu trzech nowych kierowców: Heinza-Haralda Frentzena, Michaela Schumachera i Karla Wendlingera. Jeszcze w tym samym roku duety Mass/Wendlinger i Mass/Schumacher zapisały na swoim koncie wygraną w wyścigu o mistrzostwo świata. Okazało się, że każdy z trzech juniorów miał przed sobą wspaniałą karierę.

W 1991 r., po finale Mistrzostw Świata na torze Autopolis w Japonii, Mass wycofał się jednak z wyścigowych aktywności. *„Zawsze byłem ciekawy świata”* – powiedział, opisując swój stosunek do życia. Urodzony 30 września 1946 r. w Dorfen koło Erding już jako młody człowiek wyłynął w morze. Po 3 latach pracy jako marynarz zainspirowały go wrażenia akustyczne i zapachowe oraz prędkości w świecie wyścigów aut turystycznych. Zdecydował się więc odbyć staż jako mechanik w słynnej wówczas stajni wyścigowej Helmuta Hähna i tak zaczęła się jego droga do kokpitu Alfy Romeo GTA. W latach 1968 i 1969 talent Massa został dostrzeżony przez kierownictwo fabrycznej ekipy Forda. W 1971 r. zawodnik wygrał mistrzostwa Deutsche Automobil Rundstrecken-Meisterschaft w Capri RS 2600, a rok później został mistrzem Europy w wyścigach samochodów turystycznych (ETCC). Jeszcze w 1971 r. po raz pierwszy wystartował w wyścigach bolidów i w ciągu 2 lat dostał się do Formuły 1. W 105 Grand Prix z McLarenem i Arrows zdobył łącznie 71 punktów. Dzięki swoim różnorodnym doświadczeniom Jochen Mass jest niezwykle ciekawym rozmówcą – a przy tym sympatycznym i pogodnym człowiekiem.

7 października 2001 r. – „Mister DTM” Bernd Schneider świętuje swój trzeci tytuł DTM w Hockenheim

Do dziś Bernd Schneider szczyci się honorowym tytułem „Mister DTM”. Nadal prowadzi w statystykach słynnej serii wyścigów aut turystycznych – w sumie ma na koncie pięć tytułów mistrzowskich. W 226 wyścigach za kierownicą samochodów Mercedes-Benz odniósł 43 zwycięstwa i 100 razy stawał na podium.

Schneider urodził się w St. Ingbert w południowo-zachodnich Niemczech w 1964 r. Swoje pierwsze mistrzostwo DTM zdobył w 1995 r., a kolejne – w latach 2000, 2001, 2003 i 2006 roku. W 1997 r., gdy zawody DTM nie były organizowane, zajął pierwsze miejsce w Światowych Mistrzostwach FIA GT za kierownicą Mercedesa CLK GTR. Szczególnie udany był dla niego rok 2001 – po raz pierwszy w bogatej historii DTM kierowca wyścigowy był w stanie utrzymać tytuł. *„Trudno w to uwierzyć”* – wspomina Schneider. *„W 9 na 10 weekendów przynajmniej raz znalazłem się na podium, zdobywając mój trzeci tytuł na dwa wyścigi przed końcem sezonu”*. W 2001 r.

forma Mercedes-Benz była tak dobra, że pierwsze cztery miejsca w mistrzostwach zajęło czterech kierowców zespołu AMG: Bernd Schneider, Uwe Alzen, Peter Dumbreck i Marcel Fässler.

Już w wieku 5 lat Bernd Schneider bardzo chciał rywalizować w wyścigach kartingowych. *„Mój tata Horst pielęgnował moje talenty od najmłodszych lat, dużo inwestował w moją karierę i wciąż we mnie wierzył. Świetna sprawa!”* – wyznał Schneider. Krajowe i międzynarodowe sukcesy kartingowe zaprowadziły go do Formuły Forda, Formuły 3 i, ostatecznie, do Formuły 1. Przed sezonem 1990 Schneider został jednak nagle pozbawiony miejsca w kokpicie i początkowo ścigał się w wyścigach sportowych aut dla różnych zespołów. W 1991 r. spotkał się z Norbertem Haugiem, wówczas nowym szefem Mercedes-Benz Motorsport. Ten powiedział mu: *„Bern, zdecydowanie musisz wystartować w DTM”*. Jako debiutant Schneider zajął trzecie miejsce w swoim pierwszym sezonie DTM w 1992 r., odnosząc cztery zwycięstwa za kierownicą Mercedesa 190 E 2.5-16 Evolution II (W 201) i depreczając po piętach swoim kolegą z zespołu: Klausowi Ludwigowi oraz Kurtowi Thiimowi.

24 listopada 1956 r. – Schock i Moll zdobywają mistrzostwo Europy

W latach 50. i 60. klasyczne limuzyny Mercedes-Benz wygrywały liczne wyścigi i rajdy aut turystycznych. W 1956 r. Walter Schock i jego pilot Rolf Moll – obaj ze Stuttgartu – wystartowali Mercedese 220 a (W 180) w słynnym Rajdzie Monte Carlo. Sześć cylindrów, 2,2 litra pojemności i moc 85 kW (115 KM) wystarczyły, aby zająć drugie miejsce w klasyfikacji generalnej. Decydującym kryterium przemawiającym na korzyść „Pontona” był prześwit, który zapewnił mu przewagę m.in. nad 300 SL (W 198), borykającym się wówczas z dużą ilością śniegu. Druga lokata pomogła załodze w zdobyciu tytułu mistrzów Europy. W 1960 r. Schock i Moll po raz kolejny triumfowali w Rajdzie Monte Carlo, tym razem za kierownicą limuzyny Mercedes-Benz 220 SE (W 111) – tzw. skrzydlaka.

Do rywalizacji w kolejnych rajdach sezonu 1956 rajdowy duet ze Stuttgartu wybrał model 300 SL. I nie przestał wygrywać – zwyciężył zarówno w Rajdzie Sestrière, jak i w Rajdzie Akropolu, a w kolejnych rundach finiszował blisko czołówki. 24 listopada 1956 r., po bardzo wyrównanych wynikach Rajdu Ibérico, zespół Mercedes-Benz z przewagą zaledwie 2 pkt. zdobył Rajdowe Mistrzostwo Europy wśród aut turystycznych.

W tym samym roku Walter Schock za kierownicą 300 SL wywalczył tytuł mistrza Niemiec w wyścigach GT. Kierowca urodził się 3 kwietnia 1920 r. Szkolił się na mechanika samochodowego w Mercedesie, ale szybko został kierowcą testowym. Wyścigową karierę rozpoczął jednak dopiero po II wojnie światowej, a konkretnie w 1954 r., od startu Mercedese 220 a (W 180) w Rajdzie Solitude. W następnych latach świętował wiele sukcesów, w tym tytuł w Grand Prix Argentyny w 1961 r. w klasie aut turystycznych, rywalizując wraz z Rolfem Mollem 220 SE (W 111). Walter Schock zmarł w Stuttgarcie w 2005 r. w wieku 85 lat. Jego wieloletni pilot, inżynier mechanik Rolf Moll, w latach 1968-1996 był dyrektorem generalnym Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein (Niemieckie Stowarzyszenie Kontroli Pojazdów Samochodowych, DEKRA). Po wycofaniu się z wyścigowych aktywności pozostał blisko związany ze sportem motorowym, piastując wiele honorowych stanowisk. Zmarł w 2018 r. w wieku 89 lat.

Pożegnanie Alberta Pfuha

Albert Pfuhl, odnoszący sukcesy przedsiębiorca, swoją motorsportową karierę rozpoczął w 1953 r., od wyścigów motocyklowych. Do samochodów przesiadł się na początku lat 60. Brał udział w licznych wyścigach górskich z Ferrari i Porsche, a także w rajdach – startując wspólnie ze swoim przyjacielem Manfredem Schikiem, pracownikiem działu testów Mercedes-Benz. Schiek odegrał kluczową rolę w zorganizowaniu ich samochodu – Mercedesa 220 SE (W 111), którym w 1962 r. Ewy Rosqvist i Ursula Wirth wygrały Grand Prix Argentyny wśród aut turystycznych.

Albert Pfuhl był jednym z pierwszych klientów AMG. W latach 1966 i 1967 triumfował w licznych wyścigach za kierownicą dawnej fabrycznej maszyny Mercedesa – wyścigowego 300 SE (W 112) z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Do startów przygotowali go Hans Werner Aufrecht i Erhard Melcher. *„Dzięki mojemu sukcesowi Aufrecht i Melcher zdobyli nowych klientów”* – wspominał później Pfuhl, którego wyścigowa działalność była opłacana

z prywatnych środków. W latach 70. i 80. zawodnik startował w rajdach długodystansowych na różnych kontynentach, pokonując za kierownicą samochodów Mercedes-Benz dystans sięgający 30 000 kilometrów. Na uwagę zasługuje dziewiąte miejsce, które zajął wraz z Alfredem Klingiem w fabrycznie przygotowanym 280 E (W 123) w rajdzie Vuelta a la América del Sud odbywającym się pomiędzy 17 sierpnia a 24 września 1978 r. Andrew Cowan i Colin Malkin odnieśli wtedy zwycięstwo w klasyfikacji generalnej, jadąc fabrycznym 450 SLC (C 107), a marka spod znaku trójramiennej gwiazdy zajęła pięć pierwszych pozycji (druga była załoga Zasada/Zembrzuski).

Kiedy w 1982 r. Mercedes-Benz zamknął swój dział rajdowy, Albert Pfuhl odkupił cały sprzęt, w tym 6 egzemplarzy 500 SLC, części zamienne i 600 opon. Załogi składające się z Alberta Pfuhla i Hansa Schullera oraz Jochena Massa i Stephena Perry'ego za kierownicą dwóch z tych pojazdów zajęły, odpowiednio, 44. i 62. miejsce w wyścigu Paryż-Dakar 1984. Po tym słynnym rajdzie kierowca wyścigowy i poszukiwacz przygód Albert Pfuhl zakończył swoją karierę w sporcie motorowym. Zmarł 30 kwietnia 2021 r., w wieku 86 lat.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 170 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz związanych z pojazdami usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Klasą G oraz markę smart. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2020 r. sprzedał blisko 2,1 miliona samochodów osobowych i ponad 375 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą około 35 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywa zrównoważony rozwój. Dla Mercedes-Benz AG oznacza to generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.