



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

8 października 2021 r.

Eleganckie coupé w standardzie Klasy S: Mercedes-Benz SLC z 1971 r.

- Światowa premiera na salonie samochodowym w Paryżu (7-17 października 1971 r.)
- W latach 1971-1981 na zakup C 107 zdecydowało się 62 888 klientów
- Model technicznie spokrewniony z serią R 107
- Sukcesy w sportach motorowych jako 450 SLC 5.0 i 500 SLC

To była olśniewająca premiera: w październiku 1971 r., podczas salonu samochodowego w Paryżu, Mercedes-Benz zaprezentował światu SLC Coupé. Cztermiejskowy model łączył wysokie osiągi ze znakomitą komfortem jazdy – w rezultacie idealnie nadawał się do odbywania dalekich podróży. Pierwszym wariantem, zaprezentowanym na wystawie w stolicy Francji, był 350 SLC. Później pojawiły się kolejne odmiany, w tym wersje 450 SLC 5.0 i 500 SLC, z którymi Mercedes-Benz świętował liczne sukcesy w sporcie motorowym: fabryczne zespoły producenta ze Stuttgartu rywalizowały nimi w rajdach długodystansowych, zdobywając tytuły w klasyfikacji generalnej zarówno w Ameryce Południowej, jak i Afryce. Zadbane egzemplarze SLC dawno stały się cenionymi klasykami, które mają coraz większy potencjał wzrostu wartości.

Decyzja na skróty: 18 czerwca 1968 r. zarząd Mercedesu podjął decyzję o rozpoczęciu seryjnej produkcji nowego SL-a (R 107) – jako następcy serii W 113, zwanej Pagodą. Równocześnie trwały jeszcze dyskusje na temat tego, czy następcy doczeka się coupé z serii W 111. Jedną z rozważanych opcji było wykorzystanie bazy technicznej nowej Klasy S (seria 116) – ale jej projekt wciąż był w fazie opracowywania, a rynkową premierę zaplanowano na wrzesień 1972 r. Jeśli uwzględnić możliwości działu rozwoju, stworzone na „esce” coupé debiutowałoby dopiero w połowie lat 70. Aby skrócić czas wprowadzenia modelu na rynek, podjęto decyzję o wykorzystaniu konstrukcji nowego SL-a. To zasługa działu konstrukcji nadwozi w Sindelfingen – zespół kierowany przez Karla Wilferta nieoficjalnie opracował wariant R 107 w wersji coupé i na próbę zaprezentował go zarządowi. Okazało się, że pomysł przypadł szefostwu do gustu. Luksusowe coupé C 107 zaprezentowano w październiku 1971 r., a więc zaledwie 6 miesięcy po światowej premierze nowego SL-a. Produkcja seryjna rozpoczęła się w kwietniu 1972 r. i trwała do 1981 r. W tym czasie zbudowano łącznie 62 888 egzemplarzy. Najpopularniejszym wariantem był 450 SLC (31 739 sztuk). Model zastąpiono typoszeregiem C 126 – dużym coupé, opartym już na kolejnej Klasie S. SL z serii R 107 SL pozostał w produkcji znacznie dłużej niż SLC, z linii produkcyjnej zjeżdżał bowiem do 1989 r.

Identyczny przedni pas: z przodu, aż do szyby czołowej, modele SL i SLC były identyczne. Coupé zostało jednak wydłużone i podwyższone. Z profilu uwagę zwraca większy rozstaw osi – wynosił 282 cm, czyli o 36 cm więcej niż w przypadku roadstera. Płaski dach kończył dość mocno pochyloną, zakrzywioną tylną szybą. W porównaniu z SL-em lekko zakrzywiona była także pokrywa bagażnika. Podobnie jak wszystkie duże coupé Mercedesu auto

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).

pozbawiono górnej części słupka B, co nadawało mu szczególnie elegancki wygląd. Niewielka przestrzeń pomiędzy drzwiami a tylnym nadkolem nie pozwalała jednak na całkowite schowanie bocznej tylnej szyby – z tego powodu podzielono ją na dwie sekcje, a mniejszy segment zaopatrzone w stylową żaluzję.

Bezpieczeństwo przede wszystkim: z uwagi na bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące bezpieczeństwa – między innymi w USA – roadster R 107 otrzymał wzmocnione słupki A i w rezultacie mógł być homologowany za oceanem bez pałaka „targa”. Z konstrukcji tej skorzystał SLC. Jego bezpieczne nadwozie opierało się na podłodze z arkuszy o różnej grubości, zapewniających przewidywane zachowanie podczas wypadku. Zbiornik paliwa umieszczono przed tylną osią, z myślą o ochronie przed skutkami kolizji. Nowa, czteroramienna kierownica z pochłaniaczem uderzeń została pokryta pianką poliuretanową. Coupé ważyło o około 50 kg więcej niż jego odpowiednik ze składanym dachem. Oba warianty miały jednak niemal identyczne osiągi – współczynnik oporu powietrza SLC, wynoszący 0,423 (1973), był bowiem niższy niż w SL-u z hardtopem (0,489).

Z widlastą „ósemką”: również technika roadstera i coupé była bardzo zbliżona. W obu seriach modelowych początkowo montowano silnik M 116 o pojemności 3,5 litra, który już wcześniej sprawdził się w limuzynach z serii W 108 i W 109, a także w coupé i kabrioletcie W 111. Generował on moc 147 kW (200 KM) i rozpędzał 350 SLC do 100 km/h w 9 s, pozwalając uzyskać maksymalną prędkość 210 km/h. W 1972 r. pojawił się wariant 450 SLC z silnikiem M 117 o mocy 165 kW (225 KM), a rok później do gamy dołączyła wersja 280 SLC z 6-cylindrowym motorem o pojemności 2,8 litra (136 kW/185 KM). We wrześniu 1977 r. Mercedes-Benz wprowadził na rynek topowego 450 SLC 5.0 o mocy 177 kW (240 KM), wyróżniającego się subtelnym przednim spojlerem i czarnym tylnym spojlerem z tworzywa. Jego maska, pokrywa bagażnika i wzmocnienia zderzaka zostały wykonane z aluminium. Bardziej rygorystyczne normy emisji doprowadziły do zmodyfikowania układów wtryskowych, a co za tym idzie – do nieznacznych korekt mocy. W ostatnim roku produkcji oferowano tylko warianty 380 SLC oraz 500 SLC. W 1980 r. 3-biegową skrzynię automatyczną z przekładnią hydrokinetyczną zastąpiono wersją 4-biegową; podstawowa odmiana 280 SLC była wyposażona w 5-biegową przekładnię manualną.

SLC w sporcie motorowym: pomiędzy powojenną erą Srebrnych Strzał w latach 1954-1955 a powrotem do wyścigów torowych w 1988 r. z oficjalną fabryczną reprezentacją w Mistrzostwach Świata Samochodów Sportowych i Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (DTM), od 1977 do 1980 r. zespół Mercedesa startował w rajdach. Wszystko zaczęło się od rajdu z Londynu do Sydney. Zespół pod nadzorem inżyniera Ericha Waxenbergera odpowiadał za sześć w dużej mierze standardowych limuzyn 280 E z serii 123. Zastosowany tam silnik M 110 o mocy 136 kW (185 KM) był identyczny jak ten w 280 SLC. Po przejechaniu ponad 30 000 kilometrów czterech kierowców Mercedesa zajęło, odpowiednio, pierwsze, drugie, szóste i ósme miejsce. Zwyciężyła załoga Andrew Cowana. Waxenberger wiedział jednak, że do dyspozycji ma jeszcze lepszy samochód do wyścigów wytrzymałościowych – 450 SLC 5.0. Do rajdu dookoła Ameryki Południowej (Vuelta à la América del Sud), rozgrywanego od 17 sierpnia do 24 września, producent zgłosił cztery egzemplarze SLC i dwa 280 E. Po pokonaniu 30 000 kilometrów w 42 dni ponownie triumfował Andrew Cowan. Pozostałe Mercedesy dojechały do mety na drugim, trzecim, czwartym, szóstym i dziewiątym miejscu. W słynnym Rajdzie Safari Hannu Mikkola i jego 450 SLC 5.0 przez długi czas znajdowali się na czele, ostatecznie zajmując drugie miejsce. Pod koniec tego samego roku cztery SLC zdążyły jeszcze zająć cztery pierwsze miejsca w Rajdzie Wybrzeża Kości Słoniowej, a Mikkola zdobył tam tytuł mistrzowski. Wady materiałowe tylnej osi uniemożliwiły zespołom walkę o tytuł w Rajdzie Safari w 1980 r., jednak Vic Preston Jr i tak zdołał dojechać do mety na trzecim miejscu. Pod koniec Rajdu Bandama, następcy Rajdu Wybrzeża Kości Słoniowej, dwa egzemplarze 500 SLC odniosły podwójną wygraną. Dziś zwycięski wóz, prowadzony przez Björna Waldegårda i Hansa Thorszeliusa, jest prezentowany w Muzeum Mercedes-Benz. Producent spod znaku trójdramiennej gwiazdy wycofał się z rajdów przed sezonem 1981. Wszystkie rajdowe zasoby, składające się z sześciu 500 SLC, części zamiennych i około 600 opon, odkupił finansowany z prywatnych źródeł zawodnik Albert Pfuhl. Za kierownicą tych aut załogi Alberta Pfuhla i Hansa Schullera oraz Jochena Massa i Stephena Perry’ego zajęły, odpowiednio, 44. i 62. miejsce w Rajdzie Paryż-Dakar 1984. SLC odnosił też sukcesy w wyścigach aut turystycznych: w 1980 r. Clemens Schickentanz i Jörg Denzel w 450 SLC AMG o mocy 276 kW (375 KM) wygrali Grand Prix samochodów turystycznych na północnej pętli Nürburgringu. Po 2 latach prac rozwojowych coupé z mocarnym silnikiem spełniło swoją misję – nie tylko w zakresie zdobycia wiedzy technicznej, ale i triumfowania w sporcie.

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.