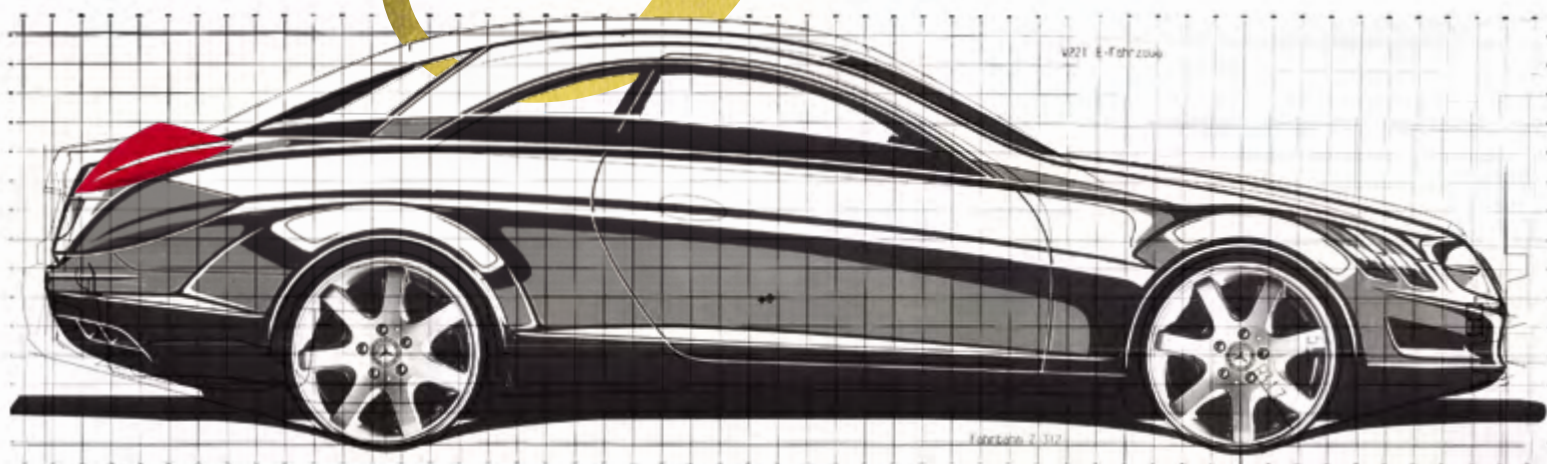


me

25lat
Mercedes-Benz Polska



NUMER PEŁEN JUBILEUSZY

20 lat złotych StarDrive
20 lat Mercedes-Benz Classic

ernestrust®
[1968 >>]



ernestrust® showrooms

GALERIA JURAJSKA **Częstochowa** | CENTRUM MEBLOWE DOBRODZIEŃ **Dobrodzień** | NOWY ROZDZIEŃ **Katowice**
GALERIA TETMAJERA 83 **Kraków** | POLSKIE MEBLE **Poznań** | HOMEPARK **Warszawa Janki**
DOMOTEKA **Warszawa** | ALEJA BIELANY **Wrocław**

GAGGENAU



Drodzy Czytelnicy,

najnowszy numer magazynu „Mercedes me” jest wydaniem urodzinowym – Mercedes-Benz Polska (MBPL) obchodzi właśnie 25-lecie oficjalnej obecności w naszym kraju. Z okazji tej wyjątkowej rocznicy opowiadamy o lokalnych siedzibach firmy, przybliżamy historię lokalnej ekspansji Mercedesa oraz sylwetki ludzi, którzy stoją za obecną pozycją tróiramiennej gwiazdy na polskim rynku: od Sobiesława Zasady aż po Wolfganga Bremma von Kleinsorgen, obecnego prezesa MBPL, który udzielił naszemu magazynowi specjalnego wywiadu.

Jednak to nie jedyne powody do świętowania. Niebawem czeka nas jubileuszowy dwudziesty zlot Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska. Ten StarDrive – identycznie jak pierwszy – odbędzie się w Toruniu. Więcej o historii i działalności klubu, o pasji do klasycznej motoryzacji oraz o samym wydarzeniu opowiadają była i obecny prezes organizacji oraz komandor rajdu.

Swoje urodziny w tym roku świętuje również „Mercedes Classic”. Ten wyjątkowy magazyn już od 20 lat jednoczy społeczność miłośników youngtimerów oraz zabytkowych modeli spod znaku gwiazdy, doradza w zakupie i przy kwestiach eksploatacji aut, przedstawia historie ludzi, dla których klasyczny Mercedes to po prostu styl życia.

Jest też coś dla miłośników Formuły 1 – ekskluzywny wywiad z Toto Wolffem przeprowadzony podczas jego wizyty w Polsce. Szef zespołu F1 Mercedes-AMG Petronas razem z żoną odwiedzili warszawskie przedstawicielstwo Biura Wysokiego Komisarza Narodów Zjednoczonych ds. Uchodźców (UNHCR).

O codzienności z samochodem elektrycznym opowiada Andrzej Bargiel – słynny skialpinista, który za kierownicą zelektryfikowanych Mercedesów pokonał już ponad 100 tys. km. Teraz przesiadł się do modelu EQB, kompaktowego SUV-a na prąd. Jak sam mówi, do ładowania dawno się przyzwyczaił, a z cichej i bezemisyjnej jazdy „elektrykiem” nie chciałby już rezygnować.

Czas więc zapiąć pasy i w drogę – zapraszam do lektury.

Z poważaniem

TOMASZ MUCHA

redaktor naczelny „Mercedes me”,
menedżer ds. komunikacji korporacyjnej
i produktowej w Mercedes-Benz Polska Cars.

6 Rozgrzewka

25 LAT MERCEDES-BENZ POLSKA

12 **Prywatnie lubię kabriolety**
Wolfgang Bremm von Kleinsorgen

14 **Kalendarium 25-lecia**

16 **Tak to się zaczęło**
Bogusław Kowalski

20 **Stołeczne siedziby Mercedesa**



WYWIADY Z GWIAZDĄ

26 **Wilk z Grand Prix**
Toto i Susie Wolff

32 **Najważniejsze są małe kroki**
Andrzej Bargiel



KLUB ZABYTKOWYCH MERCEDESÓW POLSKA



38 **Postawiłam na transparentność**
Małgorzata Przebindowska

40 **Musimy być elitarni**
Łukasz Twardoch

42 **20-lecie StarDrive.**
Paweł Góras



20 LAT „MERCEDES-BENZ CLASSIC”

44 **„Niech żyje nam”**
Życzenia na urodziny

58 **Siedem jubileuszowych historii**
Z czterech krajów na dwóch kontynentach



ZDJĘCIA: VIKTOR ARANCHIEV, ROBERT GRISCHKE, MAX DREHER, MAGALI HAUSER, DAVID KLAMMER/AYHAN BELGE, CONSTANTIN MIRBACH, AMY SHORE

ŚWIAT KLASYKÓW

76 **Kabriolet – dzieło sztuki**
Artystyczne wizje grafików

82 **Pokój z widokiem**
Sprinterem przez Europę (i Maroko)

90 **Spotkanie na szczycie**
Mercedes-Benz CL coupé i jego twórcy



Jak Mercedes-Benz realizuje cele zrównoważonego rozwoju

Inicjatywy lokalne:

Prowadzimy warsztaty z prawidłowej segregacji odpadów – by zmotywować pracowników do segregowania śmieci także we własnych domach.

Likwidacja indywidualnych pojemników na śmieci pozwoliła ograniczyć ilość zużywanych plastikowych toreb. W przestrzeniach wspólnych stanęły pojemniki do segregacji odpadów.

Zamiast wody w plastikowych butelkach dostępne są filtry kranowe do wody niegazowanej i gazowanej, a butelki w salach konferencyjnych zastąpiono szklanymi dzbankami i szklankami.

Rozdajemy „ekologiczne wyprawki” – butelkę na wodę wielokrotnego użytku i bawełnianą torbę na zakupy.

Prowadzimy akcje specjalne – np. warsztaty z ekologicznego pakowania prezentów.

Promujemy ekozmiany także na zewnątrz – od 7 lat patronujemy konkursowi „Eko Gwiazda” dla uczniów. Zadaniem w tegorocznej edycji było przygotowanie filmu o tym jak poprawnie utylizować baterie i akumulatory.

Warszawska siedziba firmy rozpoczęła korzystanie z tzw. zielonej energii pochodzącej z odnawialnych źródeł.



96 **Festiwal w tropikach**
Klub Mercedes-Benz Sri Lanka

108 **Nasz przegląd**
Mercedes-Benz Klasa G

Na dachu budynku znajduje się 10 uli, a w każdym z nich mieszka rój liczący ok. 25 tys. owadów.

Hybrydy plug-in i pojazdy w 100% elektryczne systematycznie zastępują pojazdy we flocie aut służbowych. Są także dostępne w ramach leasingu pracowniczego. Na terenie firmy można je ładować prądem z odnawialnych źródeł energii.

Mercedes-Benz Polska zrealizował założenia w zakresie emisji CO₂, a jednocześnie został liderem sprzedaży pojazdów typu xEV wśród marek premium, zarówno wśród hybryd plug-in, jak i samochodów w 100% elektrycznych.

Inicjatywy globalne:

Do 2030 r. połowę sprzedaży aut osobowych Mercedes-Benz będą stanowiły hybrydy plug-in i pojazdy w 100% elektryczne.

Już od br. fabryki samochodów osobowych i dostawczych Mercedes-Benz na całym świecie są neutralne pod względem emisji CO₂.

me

Odwiedź nas online:
media.daimler.pl

Wydawca

Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.
ul. Gottlieba Daimlera 1
02-460 Warszawa
tel. +48 22 312 50 00
faks +48 22 312 72 21

Redaktor Naczelny
Tomasz Mucha

Redakcja
Marek Krześniak
Elżbieta Wygoda

Współpracownicy
Łukasz Załuski
Jerzy Piechociński
Leszek Belke
Tomasz Szmandra
Bartosz Jakubowski
Piotr Kanikowski
Andrzej Rocki
Teresa Jasińska

Redakcja graficzna
Anna Angerman

Tłumaczenia
GEMRA tłumaczenia
specjalistyczne

Biuro Reklamy
Jolanta Kurek, tel. 692 440 107

Opracowanie i produkcja

BurdaInternational

Burda Publishing Polska Sp. z o.o.
ul. Marynarska 15,
02-674 Warszawa
tel. 22 360 36 10,
www.burdamedia.pl

* Podane wartości ustalono zgodnie z przewidzianą przepisami procedurą pomiarową. Są to „wartości CO₂ WLTP” w rozumieniu art. 2 pkt 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Wartości zużycia paliwa obliczono na bazie tych danych.

Podane ceny stanowią niewiążące rekomendacje dla dealerów w zakresie cen detalicznych. Przedstawione informacje o produktach i usługach, w tym w szczególności ceny, nie stanowią oferty w rozumieniu przepisów kodeksu cywilnego. W celu uzyskania informacji o aktualnie dostępnych produktach, usługach oraz ich cenach należy zwrócić się do autoryzowanego dealera.

SZYBKI FAKT

1440

minut emocji
24-godzinny wyścig na torze Nürburgring to legendarne wydarzenie w świecie motosportu. W tym roku (26–29 maja) obchodzi swą 50. rocznicę. Około 130 aut stanie przed linią startową w górach Eifel, by ścigać się na 73 zakrętach toru o 18-procentowym nachyleniu. Tego-roczny wyścig jest też szczególnie dla AMG, gdyż marka obchodzi 55-lecie istnienia i jej kierowcom będzie zależało, by dopisać się do historii sukcesów teamu w tym „Zielonym Piekłe”, jak nazywany jest legendarny tor.
→ [mercedes-amg.events](#)



1 | 2
3

- 1
Wejście w świat klasyków.
Marcus Breitschwerdt, nowy szef działu Mercedes-Benz Classic, z energią podjął się nowego zadania. Pragnie postawić nowe akcenty w strategii marki.
- 2
Dla miłośników motoryzacji, ale i dla spacerowiczów, czyli spotkania „Classics & Coffee” w Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie, które będą trwały aż do początku października.
- 3
Tradycja i przyszłość w zasięgu wzroku.
Nowy szef działu Classic wie, że odpowiedzi na pytania współczesności możemy znaleźć w historii. Dla niego każda wizyta w muzeum jest źródłem inspiracji.

„Auta przyspieszają bicie mego serca”

Marcus Breitschwerdt (60 l.) kieruje działem Mercedes-Benz Classic od początku tego roku. Przy tak bogatym dziedzictwie marki to naprawdę ekscytujące zadanie.

WYWIAD Rüdiger Abele ZDJĘCIA Thomas Niedermüller i Mercedes-Benz AG

- **Co pana ekscytuje w Mercedesie?**
← To jak bardzo marka jest zakorzeniona w tradycji i jak zawsze myśli z wyprzedzeniem o wykorzystywaniu możliwości technologicznych, by przekraczać kolejne granice i brać za to na siebie odpowiedzialność. Od 136 lat zapewniamy ludziom mobilność i Mercedes-Benz rozwija te możliwości z każdym nowym produktem.
- **A czym kieruje się Mercedes-Benz Classic?**
← Możemy mówić o całej historii motoryzacji w sposób, w jaki żadna inna firma nie jest w stanie. Oznacza to, że możemy udzielać inspirujących odpowiedzi na ważne pytania w dobie wielkich zmian technologicznych i społecznych. Prywatnie dla mnie istotne jest, że auta przyspieszają bicie mego serca: zarówno pojazdy historyczne, jak i współczesne, które są przecież klasykami przyszłości. Nie mogą już się doczekać kolejnego startu w rajdzie 1000 Miglia i wspaniałych spotkań organizowanych przez nasze kluby zlokalizowane na całym świecie. Ważną rolę w działalności tej społeczności pełni magazyn „Mercedes-Benz Classic”. Moje gratulacje z okazji Waszych 20. urodzin!
- **Podoba się panu magazyn?**
← O tak. Ze względu na świetne teksty i zdjęcia, ale też ze względu na to, jak blisko jest związany ze społecznością fanów marki. Proszę tak trzymać! ◇



WSPANIAŁOŚCI OCEANU INDYJSKIEGO



Pozdrowienia z raju

Malediwy uważane są za najbardziej magiczne wyspy świata. I choć niemal na żadnej z wysp archipelagu nie ma dróg ani samochodów, to ten tropikalny kraj znany jest z wydawania znaczków z klasycznymi samochodami. Najpiękniejszymi, oczywiście!

Jeśli przylecisz samolotem do stolicy Male, możesz zobaczyć je od razu: samochody przemierzające miasto. Nie jest ich zbyt wiele, więc ruch uliczny jest względnie spokojny. Malediwy, raj na Oceanie Indyjskim, zamieszkuje 350 tys. osób. Archipelag położony jest na południowy zachód od Indii. Tworzy go 26 atoli, na które składa się 1196 wysp koralowych. Poza Male praktycznie nie ma samochodów; ludzie podróżują łodziami, statkami lub wodnosamolotami. A żeby dostać się z punktu A do punktu B na jednej z tych przepięknych turystycznych wysp jak Baros (na zdj. powyżej) lub Milaidhoo i położyć się na otoczonej palmami kokosowymi plaży obmywanej

ciepłą turkusową wodą oceanu, wystarczy króciutki spacer. Życie może być piękne! Ale dlaczego teraz piszemy o tej tropikalnej idylli jak z pocztówki? Właśnie z powodu znaczków! Na kilku z nich malediwska poczta pokazała prawdziwe perełki motoryzacji jak 300 SLR i 300 SL (na zdj. powyżej). „Ludzie zawsze marzą o pięknych rzeczach, gdziekolwiek są. Zwłaszcza o tych, których nie mogą mieć” – mówi Dominik Babel z Elegant Travel. Można przynajmniej kupić znaczki, aby mieć choć taki kontakt z klasycznymi samochodami. Jak widać, to sprawdza się nawet pod palmami na najpiękniejszych wyspach świata. ◇

ROCZNICOWE IKONY

SUPERGWIAZDA JAKO OBIEKT SZTUKI
„Żaden inny samochód sportowy nie inspirował mnie tak bardzo jak legendarny Gullwing, który sam w sobie jest dziełem sztuki. Dlatego na 70-lecie modelu SL wpadłem na pomysł wykonania krótkiej serii rzeźb 300 SL z gipsu malowanych farbami akrylowymi. Każda z moich ręcznie rzeźbionych prac to wyjątkowe dzieło, w które wkładam wiele godzin pracy. Wierzę, że moje prace dla wielu ludzi odzwierciedlają ich tęsknotę za przeszłością”.



Artysta
Magnum Ferra (47 l.), mieszka w Kolonii, gdzie specjalizuje się w pop-artcie i fotografii. Prowadzi małe studio w Kunsthafen nad Renem. → magnumferra.com

SZYBKI FAKT

1008 kilometrów
Mercedes Vision EQXX na jednym ładowaniu przejechał ponad 1 tys. km! Konceptyjny samochód wyruszył ze Stuttgartu, jechał autostradami z prędkością do 140 km/h i górkami drogami Szwajcarii przy temperaturze bliskiej 0°C. Gdy dotarł do Mediolanu, zostało mu jeszcze 140 km zasięgu! Więcej o rekordowej wyprawie napiszemy w następnym numerze.



CENOWY REKORD

Najdroższy na świecie

Mercedes-Benz 300 SLR został sprzedany na aukcji za 135 mln euro, co czyni go najdroższym autem na Ziemi.



ZDJĘCIA: MERCEDES-BENZ AG, MAGNUM FERRA, MAURITIUS IMAGES/ALAMY STOCK PHOTOS/FILIP FUXA, MPMPHOTOS/ALAMY STOCK PHOTO, JÖRG HEUER

Piątego maja na aukcji zorganizowanej w Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie model 300 SLR Uhlenhaut Coupé z 1955 r. został wylicytowany przez prywatnego kolekcjonera za 135 mln euro. Samochód, nazwany na cześć swego twórcy inżyniera Rudolfa Uhlenhauta, uważany jest za arcydzieło technologii i designu. To także absolutna rzadkość – powstały tylko dwa takie prototypy.

Pieniądze z aukcji zasilą nowy Fundusz Mercedes-Benz wspierający młodych ludzi – studentów i uczniów – starających się zadbać o zrównoważony rozwój naszej planety. Jak zapewnia nowy właściciel auta, 300 SLR Uhlenhaut Coupé będzie pokazywany szerszej publiczności na specjalne okazje. Drugi prototyp pozostaje w Muzeum w Stuttgarcie i nadal można go tam podziwiać.

- 1

Rodowód z F1
Samochód przywołuje na myśl seryjnego 300 SL, ale wywodzi się od bolidu Formuły 1 W 196 R, czyli Srebrnej Strzały mistrza świata Juana Manuela Fangio.

2
- 3

Osiągi
Mercedes 300 SLR Uhlenhaut ma 8-cylindrowy, 3-litrowy silnik, dzięki mocy 303 KM rozpędza się do 290 km/h.

3
- 4

Auto na co dzień
Rudolf Uhlenhaut swego czasu jednym z prototypów jeździł na co dzień do pracy.

2
- 5

3

Z WIZYTĄ



Statek kosmiczny Lema

Jeśli ktokolwiek znał się na gwiazdach, to był to Stanisław Lem. Słynny pisarz i wizjoner science fiction jeździł Mercedesem 280 SE w kolorze helios yellow. Samochód do dziś przemierza ulice Krakowa.

Statek kosmiczny! Tak można opisać tego Mercedesa 280 SE z serii W 126. Rok produkcji 1981, sześć cylindrów, pojemność 2746 cm³, prędkość maksymalna na Ziemi: 210 km/h.

Robimy rundkę po Krakowie tym niezwykłym wozem, zachwycając się jego rodowodem. Od dawna jest poszukiwanym klasykiem, ale ten konkretny samochód to przecież jeżdżąca legenda. Motoryzacyjna perełka o wymiarze literackim. Bo właśnie ten Mercedes 280 SE należał do najsłynniejszego autora science fiction na świecie: Stanisława Lema, którego 100-lecie urodzin obchodziliśmy w ubiegłym roku. Lem uwielbiał swego futurystycznie

pomalowanego Mercedesa. Kupił go w Berlinie Zachodnim w 1981 r., pojechał nim do Wiednia, gdzie mieszkał kilka lat, po czym wrócił do Polski. Raz po raz wybierał się nim na przejażdżki ulicami Krakowa, kiedy pogrążony w myślach prawdopodobnie wymyślał kolejne fantastyczne historie.

Lem był nie tylko pisarzem, ale także filozofem, eseistą i futurologiem. Napisał setki opowiadań i kilkanaście powieści. Jego prace zostały przetłumaczone na 57 języków i sprzedały się w ponad 45 milionach egzemplarzy. Jego najsłynniejsza powieść „Solaris” została zekranizowana trzykrotnie, ostatnio w 2002 r. z George'em Clooneyem w roli głównej.

Mercedes Lema jest doskonale zachowany. Ma tylko małe wgniecenie z tyłu. Pamiątkowe. Pisarz, cofając, uderzył w jabłoń w ogrodzie.

„Wciąż mam nawet kredkę do korekty lakieru, którą Mercedes-Benz dostarczył w latach 80.” – mówi 48-letni Krzysztof Ślusarz, obecny właściciel tego cudeńka. Dzisiaj, w ciepły wiosenny dzień wybiera się na przejażdżkę swoim Mercedesem. Tak dla zabawy, jak kiedyś Stanisław Lem.

„Kocham to!” – wykrzykuje. Zapewne ma na myśli rozkwitającą przyrodę, Mercedesa Stanisława Lema i całą tę sentymentalną podróż. Prawdziwy odlot. 

1	4
2	
3	

1 + 2 + 3

Runda po mieście

Krakowianin Krzysztof Ślusarz od kilku lat jest posiadaczem klasycznego Mercedesa należącego wcześniej do światowej sławy pisarza Stanisława Lema.

4

Wyjątkowy kolor

Stanisław Lem kupił nowego Mercedesa 280 SE w kolorze helios yellow (DB 680) w 1981 r. w Berlinie Zachodnim.

WYPOSAŻENIE NA WYMIAR.



HUELSTA.COM

dealers: Katowice: www.domatoria.pl, Łódź: www.dobrystyl.net.pl, Kraków: www.arka-meble.pl, Warszawa: www.aksonometria.pl, Reda: www.empir.com.pl, Poznań: www.terrano.pl, Rzeszów: www.natalia.rzeszow.pl

contact hülsta: Milo Strach, miloslav.strach@huelsta.com



Prywatnie lubię kabriolety

Wolfgang Bremm von Kleinsorgen jest prezesem Mercedes-Benz na Europę Centralną i Wschodnią. Teraz wspólnie z nami obchodzi 25-lecie Mercedes-Benz Polska. Z tej okazji zapytaliśmy go o prywatne i biznesowe refleksje na temat Polski, a także o przyszłość marki i całej motoryzacji.

→ **Gratulacje z okazji 25-lecia spółki Mercedes-Benz Polska, której jest pan od 3 lat prezesem. Będzie specjalny toast z tej okazji?**

← Szampan już był na jubileuszowej konferencji dealerskiej z naszymi biznesowymi partnerami. Było też okolicznościowe przemówienie pana Sobiesława Zasady, od którego zaczyna się współczesna historia Mercedes-Benz w Polsce. A na pamiątkę wspólnego ćwierćwiecza każdy dealer otrzymał jubileuszową statuetkę.

→ **To również pana prywatne 25-lecie w firmie.**

← Rzeczywiście, w 1997 r. dołączyłem do koncernu Daimler AG.

→ **Od 3 lat jest pan CEO w Mercedes-Benz Polska, ale też pełni pan tę funkcję w Czechach. Wystarcza panu czasu?**

← Kiedy przyjeżdżam na tydzień do Polski, mój kalendarz jest zapelniony: spotkania z ludźmi w centrali, dealerami, wizyty w salonach. Mogę zapomnieć praktycznie o wolnym czasie. Mam go akurat tyle, żeby... zjeść obiad (śmiech).

→ **Co prywatnie zaskoczyło lub zdziwiło pana w Polsce i Polakach?**

← Polacy są bardzo otwarci na nowoczesność, idą z duchem czasów. A ostatnie wydarzenia w Ukrainie pokazały, że są też bardzo pomocni i mają otwarte serca. Zaimponowała mi postawa Polaków wobec uchodźców. Bardzo to podziwiam i szanuję.

→ **Jak ważny dla Mercedes-Benz jest polski rynek?**

← Polska niedawno awansowała o jedno miejsce i jest już 14. rynkiem samochodów osobowych Mercedes-Benz na świecie. W Europie ogólnie jesteśmy na 7. pozycji, ale np. w sprzedaży nowej Klasy S, Mercedes-Maybacha Klasy S czy AMG GT 4-drzwiowego Coupé Polska jest na drugim miejscu. Sprzedaż modelu GLE Coupé plasuje nas na miejscu trzecim. Polacy pokochali też submarkę AMG – pod względem sprzedaży jesteśmy na 4. miejscu w Europie i możemy pochwalić się takimi obiektami jak AMG Brand Center w Gdańsku, który jest jedynym takim na kontynencie.

→ **Jak na markę luksusową, sprzedajecie w Polsce bardzo dużo samochodów.**

← Sprzedaż Mercedesów znacznie wzrosła w stosunku do poziomu sprzed dekady. Nawet w czasie pandemii udało nam się utrzymać dobry wynik dzięki uruchomieniu salonu on-line i usług

door-2-door. Gdyby tylko była większa dostępność samochodów, to sprzedalibyśmy ich jeszcze więcej. Niestety przez panującą sytuację z półprzewodnikami, sporo klientów musi długo czekać na nowy samochód. Ale jesteśmy więcej niż zadowoleni z liczby osób zainteresowanych kupnem Mercedesa – w Polsce jesteśmy na siódmym miejscu pod względem liczby rejestracji.

→ **A jak zmienia się pojęcie tego co luksusowe?**

← Coś o tym wiemy, bo Mercedes-Benz szósty rok z rzędu pozostaje najcenniejszą marką luksusowych samochodów na świecie – i jedyną tego typu w pierwszej dziesiątce w rankingu „Best Global Brands 2021”. Dobrym przykładem zmian jest Klasa S. Najnowsza generacja ma dużo mniej chromu niż poprzednie. Tymczasem w niższych segmentach rynku jest odwrotnie – przybywa chromu, który kiedyś kojarzył się z prestiżem.

→ **Co jest więc dziś luksusem?**

← Współczesny luksus to zmniejszanie i ostatecznie wyeliminowanie naszego wpływu na planetę. Dlatego od stycznia wszystkie fabryki produkujące samochody osobowe i akumulatory elektryczne Mercedes-Benz na świecie przeszły na produkcję neutralną pod względem emisji CO₂, sieć ładowarek Mercedes me Charge wykorzystuje już wyłącznie energię odnawialną, pracujemy również nad wprowadzeniem stali ekologicznej do produkcji seryjnej, a w Fabryce 56 w Sindelfingen mamy systemy magazynowania energii w częściowo zużytych akumulatorach, a dach fabryki jest z paneli fotowoltaicznych, które zapewniają 30 proc. energii w zakładzie.

→ **A jak ten nowy luksus wygląda w samych samochodach?**

← To np. skóra... pochodzenia wegańskiego, wyprodukowana z grzybni, włókna imitujące jedwab, wykładziny z bambusa. Już teraz w elektrycznym Mercedesie EQS materiały z recyklingu ważą 90 kg, a ten udział będzie się jeszcze zwiększać.

→ **No właśnie, samochody elektryczne. Jak wygląda ich sprzedaż w Polsce?**

← W ubiegłym roku co dziesiąty nowy Mercedes zarejestrowany w Polsce był modelem zelektryfikowanym. Większość z nich to hybrydy plug-in. Mamy osobną submarkę Mercedes-EQ i pozycję lidera wśród marek Premium w rejestracjach pojazdów xEV na koniec 2021 r. Do końca tego roku w ofercie będziemy mieć już 10 modeli w pełni elektrycznych i 25 hybryd plug-in.

→ **Które z hybryd lubi pan najbardziej?**

← Te, które oferują duży zasięg. GLE ma 100 km, co oznacza realny zasięg bezemisyjny na poziomie 70–80 km, więc po naładowaniu samochodu można cały dzień jeździć bez spalania paliwa. To pokazuje, że hybrydy plug-in są na dziś najlepszym rozwiązaniem.

→ **A w przyszłości?**

← Nasza strategia zakłada, że jeśli pozwolą na to warunki rynkowe, to za 8 lat – w 2030 r. chcemy oferować wyłącznie pojazdy bezemisyjne. Chcemy przekonać klientów do przejścia na elektrycznego Mercedesa dzięki całemu ekosystemowi usług związanych z elektromobilnością.

→ **Jakie to usługi?**

← Po pierwsze karta Mercedes me Charge pozwalająca korzystać z sieci ponad 310 000 punktów ładowania w Europie. Po drugie indywidualne wallboxy Mercedesa – szybkie ładowarki do montowania w garażu. Po trzecie inteligentna nawigacja z aplikacją



Mercedes Me i funkcją planowania podróży. Po czwarte cykl szkoleń „EQ Tour”, na których nasi potencjalni klienci mogą przeszkolić się w prowadzeniu i użytkowaniu samochodów elektrycznych i hybrydowych. Najważniejsze są jednak same auta, a biorąc pod uwagę zasięg, np. EQS-a wynoszący 785 km, zbliżyliśmy się parametrami do samochodów z konwencjonalnymi napędami. A to nie koniec, bo już za kilkanaście lat będziemy dysponować nowymi technologiami: baterie będą miały większe pojemności, a przy tym będą tańsze i lżejsze. Nasz koncepcyjny model EQXX zakłada zasięg 1000 km na jednym ładowaniu. Jeśli więc nie będzie różnicy w cenie zakupu, a koszty podróży będą niższe niż w przypadku auta spalinowego, nietrudno będzie podjąć decyzję.

→ **A teraz? Wybiera pan EQS czy Klasę S?**

← Szczerze uwielbiam obydwa, choć każdy z nich ma inny charakter. Klasa S od dekad jest ikoną, to model, który wprowadził rewolucyjne rozwiązania technologiczne do branży motoryzacyjnej i od początku mocno wspiera prestiż naszej marki. Z kolei EQS to pierwsza w pełni elektryczna luksusowa limuzyna Mercedesa, która „elektryzuje” już samym designem. Wewnątrz w oczy rzuca się ultranowoczesny panoramiczny wyświetlacz Hyperscreen, a rekordowy zasięg pozwala na bezstresową jazdę.

Natomiast ja prywatnie wybieram... kabriolety i mojego klasycznego Mercedesa SL.

→ **Jakie nowości czekają nas w tym roku w salonach?**

← To kolejny rok premier wyjątkowych modeli – pojawią się elektryczne SUV-y EQS i EQE, zupełnie nowy GLC, a także na 55-lecie Mercedesa-AMG nowe wcielenia modeli AMG Klasy C i S. Odświeżymy również Klasę A, B oraz model GLE. No i oczywiście bardzo się cieszę na premierą nowego SL-a.

→ **Czego życzyć panu i klientom Mercedes-Benz Polska na 25-lecie marki?**

← Żeby w Polsce przybyło punktów ładowania!

1904 r.

Jeszcze w czasie zaborów na terenach Polski pojawił się pierwszy samochód marki Benz



1996 r.

Stworzenie 25 października spółki Mercedes-Benz Polska jako spółki joint venture Mercedes-Benz AG i Sobiesław Zasada Ltd.



1999 r.

Połączenie spółek Daimler i Chrysler. Zmiana nazwy z Mercedes-Benz Polska na DaimlerChrysler Automotive Polska.

1674 sprzedane samochody

2000 r.

Przejęcie przedstawicielstwa marek Chrysler i Jeep.

2132 sprzedane samochody

2002 r.

Utworzenie oddziału Mercedes-Benz w Sosnowcu.

3220 sprzedanych samochodów

2003 r.

Zakończenie budowy nowej siedziby przy ul. Daimlera 1 w Warszawie.

3527 sprzedanych samochodów



2004 r.

Przeprowadzka do nowej siedziby.

2787 sprzedanych samochodów

2005 r.

Premiera nowej Klasy S w Pałacu w Helenowie.

2494 sprzedane samochody

2006 r.

10-lecie spółki Daimler Chrysler Automotive Polska.

2951 sprzedanych samochodów

Mercedes-Benz Polska



2008 r.

Gala z okazji uznania Mercedes-Benz Polska najlepszą spółką w gronie mniejszych organizacji handlowych w UE.

4344 sprzedane samochody

2011 r.

Rozpoczęcie programu Lease&Drive – Mercedes-Benz jako pierwszy w Polsce wprowadził produkt leasingowy z gwarantowaną wartością końcową i niską ratą miesięczną.

4718 sprzedanych samochodów



2013 r.

Otwarcie Stacji Mercedes na warszawskim Powiślu – bezprecedensowego i wielokrotnie nagradzanego konceptu kulturalno-marketingowego. W tym samym roku zainaugurowano szkolenia AMG Driving Academy Poland.

5570 sprzedanych samochodów

2016 r.

Uroczyste obchody 20-lecia Mercedes Benz-Polska.

11787 sprzedanych samochodów

2018 r.

Utworzenie spółki Mercedes-Benz Trucks Polska

19609 sprzedanych samochodów

2019 r.

Przekroczenie 20 tys. sprzedanych aut. Powstaje spółka Mercedes-Benz Financial Services, której celem jest oferowanie finansowania samochodów dla osób fizycznych.

21755 sprzedanych samochodów



2020 r.

Na dachu siedziby Mercedes-Benz Polska pracę podjęło 300 tys. nowych pracowników. To pszczoły z 10 ustawionych tam uli.

19359 sprzedanych samochodów

2021 r.

W ramach dnia Ziemi zorganizowano akcję zgaszenia świateł w siedzibach (obecnej i poprzednich) Mercedes-Benz Polska.

20381 sprzedanych samochodów



**IMPREZA Z OKAZJI 25-LECIA
MERCEDES-BENZ POLSKA.**
Sobiesław Zasada podpisuje książkę
Bogusławowi Kowalskiemu.



TAK TO SIĘ ZACZEŁO

Bogusław Kowalski. Prezes grupy Auto Idea. W momencie powstania Mercedes-Benz Polska został wiceprezesem firmy, a później prezesem MB Warszawa.

→ **Można powiedzieć, że jest pan ojcem Mercedes-Benz Polska?**

← Nie, to pan Sobiesław Zasada. To on był najważniejszy dla rozwoju Mercedesa w Polsce: jego przedstawicielstwo, jego wizja i rozmach w prowadzeniu działalności. Ja raczej byłem wykonawcą jego różnych koncepcji.

→ **Jak wyglądały początki MBPL?**

← Trudno mówić o Mercedes-Benz Polska bez wspomnienia o przedstawicielstwie marki, które otworzył pan Sobiesław Zasada. Moim zdaniem było to w 1990 r., a formalnie zaczęło działać w 1991 r. Pierwsze biuro sprzedaży było w hotelu Forum. Po prostu w pokojach hotelowych. Potem powstał salon Mercedesa w Domu Bez Kantów przy Krakowskim Przedmieściu w Warszawie. To był chyba maj 1991 r., a w listopadzie ja przyszedłem do pracy.

→ **Jak pan trafił do Sobiesława Zasady?**

← Skończyłem elektronikę na Politechnice Warszawskiej i Handel Zagraniczny na SGH. Dzięki temu świetnie pasowałem do pierwszej pracy jako przedstawiciel szwajcarskich firm sprzedających maszyny dla przemysłu elektronicznego w Polsce. Zajmowałem się tym w latach 1986–90. Miałem kontakty z dyrektorami fabryk i centralami handlu zagranicznego. Kiedy skończył się PRL, to centrale się rozpadły, fabryki zbankrutowały i ten biznes przestał mieć rację bytu. Jednak miałem już doświadczenie, dzięki któremu dostałem propozycję od pana Sobiesława. Zostałem dyrektorem handlowym. Ciężko pracowałem przez długie godziny. Czasami jak pan Sobiesław pytał dlaczego coś nie jest zrobione, tłumaczyłem, że to, że tamto... Pan Zasada pytał: „A o której pan wstaje?” – O siódmej... – To niech pan wstaje wcześniej” (śmiech). Ale trzeba dodać, że pan Sobiesław często sam bardzo intensywnie pracował: od 6 rano do 12 w nocy. Aczkolwiek potem potrafił się zrelaksować i odpocząć. Miałem to szczęście, że mogłem wiele się od niego nauczyć i poznać takich ludzi jak nasz dyrektor finansowy Grzegorz Wójtowicz, który był wcześniej prezesem NBP, Jerzy Ambroziewicz, który był korespondentem telewizji we Włoszech. Spotykałem wiele ciekawych osób. A ponieważ byłem odpowiedzialny za całe kontakty z Mercesem, poznałem bardzo dużo ludzi w Stuttgarcie. Wielu z nich, było wówczas szeregowymi pracownikami, potem zrobili potężne kariery, ale pozostali moimi znajomymi, łącznie z szefem banku leasingu na cały świat.

→ **Wróćmy do początków. O pierwszym zamówieniu pana Zasady krążą legendy.**

← Wcześniej Mercedesy w Polsce można było kupić za dewizy w tzw. domkach w Transaktorze, ale to było ze 20 sztuk rocznie. A jak pan Sobiesław rozpoczął działalność, to sprzedał 1800

samochodów w rok. To jego słynne pierwsze zamówienie na 300 samochodów wylądowało w Stuttgarcie w koszu, bo ktoś nie mógł uwierzyć w taką liczbę, gdy rocznie sprzedawano u nas 20 aut. Ten dynamiczny rozwój wiązał się ze zmianami w Polsce. Olbrzymim sukcesem było też to, że pan Sobiesław od razu zaczął sprzedawać samochody w leasingu, bo wtedy powstawało wiele firm, które chętnie z tego korzystały.

→ **Pan też się tym zajmował?**

← Tak, odpowiadałem za sprzedaż wszystkich produktów od samochodów osobowych, poprzez dostawcze, ciężarowe i autobusy. We wszystkich tych działach sprzedaż na początku lat 90. eksplodowała. Wśród aut osobowych najpopularniejszym modelem była klasa E (W 124). Było to marzenie każdego polskiego przedsiębiorcy. Samochody dostawcze to poprzednik Sprintera T1. Zapewnił on Mercedesowi prawie 30 proc. udziału w polskim rynku. Jako Sobiesław Zasada LTD sprzedawaliśmy także autobusy turystyczne. Temat trudny, ale w tamtych czasach nic nie było niemożliwe. Miałem dobre relacje z szefem stowarzyszenia przewoźników. Oni posiadali głównie starsze autobusy. Wymyśliliśmy więc, że spróbujemy zaoferować im nowe w bardzo atrakcyjnym leasingu. No i to się udało, zebrałem dosyć dużą grupę chętnych. Pojechaliśmy z panem Sobiesławem do fabryki w Niemczech. Pan Sobiesław po drodze pytał mnie ile mogą tych autobusów sprzedać. Odparłem, że 60, a jakby mocno nad tym popracować, to może 80. Na spotkaniu z szefem fabryki autobusów słyszę, jak pan Sobiesław mówi, że musi mieć te autobusy w produkcji marcowej, bo u nas sezon zaczyna się od kwietnia. Dyrektor pyta, ile nam potrzeba, a pan Sobiesław odpowiada, że 120 sztuk. Zbladłem. 120 autobusów to była cała miesięczna produkcja fabryki. No, ale udało się. Sprzedaliśmy ze sto, dwudziestu chyba nie odebraliśmy.

→ **Biura mieliście wtedy nad salonem na Krakowskim Przedmieściu?**

← Tak, firma Sobiesław Zasada LTD miała siedzibę w Warszawie w Domu Bez Kantów. Przedstawicielstwo nie mogło jednak funkcjonować bez zaplecza technicznego. I takie powstało w Warszawie przy ul. Omulewskiej. Tu główną rolę odegrał pan Wincenty Zeszuta, który dzisiaj jest dealerem Mercedes-Benz w Radomiu. Wtedy odpowiadał za całą stronę techniczną, czyli magazyny, samochody, przeglądy – przy Omulewskiej była stacja serwisowa. A potem poszedł cały rozwój montażu SKD, a w 1997 r. utworzono montaż CKD.

→ **Proszę mi wyjaśnić te skróty.**

← CKD to completely-knocked-down, czyli montaż od podstaw,

natomiast SKD to semi-knocked-down – częściowe rozłożenie na elementy składowe. Samochód był podzielony na duże komponenty, np. zawieszenie z tylną osią, nadwozie z wyposażeniem itd.

→ Czyli samochody sprowadzane były w kilku częściach i trzeba było je złożyć?

← Można tak powiedzieć. To dawało pewne przywileje celne. I pod kątem tego montażu Centrum Sobiesław Zasada kupowało kolejne fabryki: w Głownie, potem w Jelczu itd. To trwało tylko kilka lat, ale bardzo wiele się wówczas działo, łącznie z uruchomieniem w Jelczu montażu autobusów miejskich i turystycznych. To było zupełne novum, że w polskich miastach pojawiały się nowoczesne autobusy Mercedesa.

→ I wtedy Mercedes-Benz złożył wam propozycję?

← Biznes bardzo szybko się rozwijał, mieliśmy coraz większy udział w rynku – w modelach dostawczych do 30 proc. Pojawiła się jednak bariera dalszego rozwoju, głównie ze względu na skalę przedsięwzięcia i jego finansowanie. A polski rynek zrobił się na tyle duży, że Mercedes-Benz był zainteresowany, aby mieć nad nim kontrolę. Najpierw pojawiła się więc spółka Mercedes-Benz Leasing Polska, a chwilę potem Mercedes-Benz Polska. Obie były spółkami joint venture pana Sobiesława Zasady (49%) z Daimlerem (51%). Negocjacje na temat powołania MBPL trwały prawie cały 1996 rok. W październiku została podpisana umowa, a operacyjnie zaczęliśmy działać od 1 grudnia.

→ Przy Krakowskim Przedmieściu?

← Nie. Biuro mieściło się przy Omulewskiej, ale mieliśmy już podpisaną umowę na powierzchnię w nowo powstającym biurowcu Ilmetu przy rondzie ONZ. Jednak to się troszeczkę opóźniało i przeprowadziliśmy się tam w lutym 1997 r. Mieliśmy trzy piętra, więc cała firma, łącznie z leasingiem, się pomieściła.

→ Ile było osób na początku?

← Bazowaliśmy na zespole Sobiesław Zasada LTD, w którym było 27 osób. Zakładaliśmy, że będziemy początkowo potrzebować 67 pracowników, ale bardzo szybko ta liczba się podwoiła. Trzeba tu jednak uwzględnić, że w 1998 r. doszło do globalnej fuzji Mercedesa i Chryslera i tak się akurat składało, że pan Zasada był także przedstawicielem Chryslera i Jeepa. W kraju te firmy też zostały scalone. W 1999 r. powstał DaimlerChrysler Automotive Polska. Jednak tak szybko jak firmy się połączyły, równie szybko Chrysler się rozstał i wróciliśmy do nazwy Mercedes-Benz Polska. Po tej fuzji firma była rozłożona na parę biur: w Ilmecie, na Mokotowie, w Ożarowie. Powstał pomysł, by zbudować nową siedzibę. Był także plan, by zbudować własną filię sprzedaży detalicznej. Na początku to były dwa różne projekty. Ja po trzech latach bycia wiceprezesem MB Polska ubiegałem się, by zostać prezesem MB Warszawa i szukałem działki pod MB Warszawa, a MB Polska niezależnie szukało terenu na własną siedzibę. Jednak gdy w końcu znaleźliśmy tę działkę przy Al. Jerozolimskich wszyscy uznaliśmy, że najlepiej jak będzie to jedna wspólna inwestycja. Wtedy powstał projekt siedziby z salonem i serwisem.

→ Ta siedziba Mercedes-Benz Polska mieści się w Warszawie przy ul. Gottlieba Daimlera 1. Ekskluzywny adres, ale to oczywiście nie jest przypadek.

← No tak. Lokalne władze zgodziły się, tym bardziej że pan Daimler to człowiek, który stworzył samochód. Z drugiej strony, to bodaj



jeden z tylko dwóch budynków, które są przy tej ulicy.

→ Przeprowadzka była spektakularna.

← Tak. Wtedy to było już olbrzymie przedsiębiorstwo zatrudniające z 250 osób, do tego jakieś 180 w Leasingu. W 2004 r. nowy budynek został ukończony. Miał być oddany w drugiej połowie roku, ale ponieważ wchodziliśmy do Unii Europejskiej 1 maja, pojawiła się koncepcja, żeby przyspieszyć pracę. I udało się. Uroczyste otwarcie nastąpiło 30 kwietnia, była wielka impreza, sztuczne ognie i o północy Polska weszła do Unii, a my do nowej siedziby. I to był jedyny wieczór, kiedy na dachu budynku stała gwiazda Mercedesa. Mieliśmy zgodę, by ją tam postawić, jednak tylko nieformalną. W tym miejscu jest podejście dla samolotów do lotniska Chopina i budynek z gwiazdą przekraczał dozwoloną wysokość, więc musieliśmy ją zdemontować.

→ Jakie modele Mercedesa były hitami na polskim rynku?

← Kiedy zaczynaliśmy na początku lat 90., 60 proc. sprzedaży stanowiła Klasa E. W 124 był absolutnym hitem. Była oczywiście Klasa S, była „stodziewięćdziesiątka” i następnie Klasa C. Te podstawowe



1 JEGO WYSOKOŚĆ AMBASADOR

W 2016 r. ambasadorem marki został siatkarz Karol Kłos. Pan Bogusław przekazał mu kluczyki do GLC Coupé.

2 SKROJONY NA MIARĘ

Debiutujący w 1996 r. Mercedes Vito był strzałem w dziesiątkę. Jego doskonała sprzedaż bardzo pomogła w rozwoju sieci dealerskiej w Polsce.

modele i do tego dochodził SL. Nie było tego wiele, ale paleta się rozszerzała i przełomem pod koniec lat 90. stała się Klasa A. To była koncepcja miejskiego samochodu, dość kontrowersyjna i wydaje mi się, że nie do końca się przyjęła. Potem nadeszła ogromna nowa fala, która spowodowała wielki skok sprzedaży i obrotów całej firmy. Mam na myśli wprowadzenie samochodów kompaktowych: nowej Klasy A, B, CLA itd. To były lata 2012–13. Sprzedaż skoczyła z kilku tysięcy do 20 tys. sztuk rocznie.

→ W rocznicowych materiałach wychwalany jest dostawczy Mercedes Vito. Czym sobie na to zasłużył?

← Mówimy o Mercedes-Benz Polska, a MB Polska nie istniałoby bez dealerów. Mieliśmy w kraju kilka fal rozwoju sieci dealerskich. Pierwsza w latach 1991–93, kiedy powstało przedstawicielstwo pana Sobiesława Zasady. Pan Stanisław Kłos był odpowiedzialny za

serwis, ale też za rozwój sieci dealerskiej. Wtedy założono właściwie połowę z dzisiejszych przedstawicielstw. Wcześniejsze obiekty to były w zasadzie garaże przy domach, a w tej pierwszej fali powstały salony z prawdziwego zdarzenia z nowoczesnymi serwisami. W 1996 r. pojawił się Vito. Jego koncepcja była dopasowana do potrzeb rynku. Wtedy wiele osób chciało mieć samochód, którym można wozić towar, a w niedzielę wybrać się nim na wycieczkę. Stworzyliśmy więc projekt 5-osobowego Vito z dość komfortową przestrzenią pasażerską, ale też z możliwością solidnego załadunku. Ten samochód świetnie został przyjęty. Sprzedaliśmy mnóstwo egzemplarzy i Vito stworzył potęgę dealerów w tym sensie, że pozwolił im zarobić dużo więcej pieniędzy niż samochody osobowe. Wtedy nastąpiła druga fala inwestycji. Trzecia – w 2004 r., kiedy pojawiła się unijna dyrektywa GVO (dająca prawo naprawy w niezależnym serwisie bez utraty gwarancji producenta – przyp. red.), która wymusiła podniesienie standardów. A najnowsza fala inwestycji jest teraz związana z MAR 2020, nowym standardem Mercedes-Benz, który wszedł kilka lat temu i trzeba go spełnić do 2023 r.

→ Pan, elektronik i handlowiec, zaczynał karierę w branży motoryzacyjnej, kiedy samochody były zdecydowanie „pojazdami mechanicznymi”...

← No tak, nigdy nie znałem się na mechanice. Kiedy miałem malucha i miałem w nim zmienić olej, kupiłem na CPN-ie puszkę, którą trzeba było przedziurawić. Zrobiłem to. W aucie wyjąłem bagnet i lałem przez ten otwór olej złorzeczając, kto to wymyślił. Dopiero jakiś dobry człowiek się zlitował, podszedł, odkręcił wlew i wlał ten olej (śmiejch).

→ ...Dziś mamy auta elektryczne i pierwsze skrzypce zaczyna grać elektronika. Motoryzacja sama poszła w pańską stronę.

← Napęd elektryczny jest znany tak długo jak spalinowy. Jest jednak dużo bardziej efektywny. Sprawność silnika spalinowego jest rzędu 40 proc., a elektrycznego ponad 90. Poza tym jak patrzę na silnik spalinowy to od 130 lat w sumie niewiele się zmieniło – jak te tłoki latały, tak samo latają. Oczywiście są bardziej szczelne, lepiej sterowane. Silnik obróśli więc milionem różnych rzeczy optymalizujących jego pracę, ale w motoryzacji w zasadzie technologia się nie zmieniła od dziesięcioleci. A ile przełomów doświadczyliśmy w elektronice? Były lampy elektronowe, potem tranzystory, układy scalone analogowe, cyfrowe... Zmian było multum. A jeśli chodzi o sam napęd, to silnik elektryczny jest bardzo prosty. Nie ma się co zepsuć, nie ma oleju...

→ Czy w takim razie samochody elektryczne mogą być zagrożeniem dla serwisów?

← Mamy wyniki z rynku norweskiego, bo tam jest bardziej restrykcyjna polityka motoryzacyjna i w najbliższych latach przesiądą się całkowicie na samochody elektryczne. Z ich doświadczenia wynika, że przy autach elektrycznych obroty serwisów spadają co najmniej o połowę. Trzeba więc będzie dopasować do tego nasze moce przerobowe i profil osób obsługujących samochody. Oczywiście, że jest to zagrożenie, jeśli spadną nam obroty o połowę, ale musimy sobie z tym poradzić.

→ A pan jeździ elektrykiem?

← Tylko czasami, bo mieszkam w centrum miasta. Ale to się zmienia, bo buduję dom i w garażu już będą dwie ładowarki. ♦

Stołeczne siedziby Mercedes-Benz



1. Dom Bez Kantów ul. Krakowskie Przedmieście 11

Jak głosi anegdota marszałek Piłsudski, podpisując zgodę na inwestycję budynku Funduszu Kwaterunku Wojskowego, miał powiedzieć: „Tylko macie budować bez kantów”, mając na myśli machlojki finansowe. Twórcy mieli jednak zrozumieć go dosłownie i tak w latach 1933–35 powstał modernistyczny Dom Bez Kantów. Historia zabawna, lecz raczej to nieprawdopodobne, by wybitny architekt Czesław Przybylski nie zrozumiał słów naczelnika.

Budynek pełen śladów po kulach przetrwał II wojnę światową. W 1992 r. został wpisany do rejestru zabytków, a rok wcześniej Sobiesław Zasada otworzył na parterze salon Mercedes.

„Na dole był salon, na górze biura Sobiesław Zasada LTD. Wynajmowaliśmy także dodatkowe mieszkania przerobione na biura – wspomina Bogusław Kowalski, który był wówczas dyrektorem sprzedaży. – Nie było tam komfortowo, ale to świetna lokalizacja w samym centrum, więc na lunch mogliśmy chodzić do Victorii. W pobliskim Bristolu co roku organizowaliśmy bale Mercedes. Wszyscy chcieli się na nie dostać. Było mnóstwo znanych ludzi, politycy z lewa, z prawa. Potem były komentarze w prasie, że pan Zasada jednoczy polityków pod jednym dachem” – śmieje się pan Kowalski, wspominając też mniej radosne momenty. To były czasy, gdy samochody kradziono na potęgę i panu Zasadzie też ukradziono Mercedes. Spod samego salonu. Na szczęście auto odzyskano.

Salonu nie ma przy Krakowskim Przedmieściu już od dwóch dekad, ale neon Mercedes-Benz nad budynkiem pozostał. Na pamiątkę.



Wojskowa tradycja

Budynek przetrwał II wojnę światową. Dziś mieści się tu Dowództwo Garnizonu Warszawa.

2. Wieżowiec Ilmetu
al. Jana Pawła II 15

Wieżowiec projektu Miljenko Dumenčica i Mirosława Kartowicza wzniesiono w latach 1995–97 przy rondzie ONZ. Budynek ma 83 m do dachu, 22 kondygnacje naziemne i 3 podziemne. Trzy piętra wynajmował Mercedes-Benz Polska. Przez lata budynek był charakterystycznym miejscem ze względu na dużą obracającą się gwiazdę Mercedesa, która zwiększała wysokość budowli do 103 m. Z tego względu w tekstach anglojęzycznych wieżowiec po prostu nazywany jest Mercedes Logo Tower.

„Od początku planowaliśmy postawić gwiazdę na wieżowcu Ilmetu – wspomina Bogusław Kowalski. – To było duże przeżycie, bo Ilmet może nie jest wysoki, ale ma ponad 20 pięter. Do zamontowania gwiazdy potrzebny był więc specjalny dźwig, który, jak pamiętam, cały dzień składali na parking. A kiedy już mieli podnosić gwiazdę, rozpętała się burza z piorunami. Bałem się, że to wszystko runie. Staliśmy na górze i obserwowaliśmy dźwig, który miał taką amplitudę wahań, że byłem pewny, iż to wszystko zwali się na rondo ONZ. Jednak udało się i gwiazda była tam przez wiele lat. Kręciła się nawet kiedy już się wyprowadziliśmy z budynku”.

W ubiegłym roku gwiazda została zdemontowana, odrestaurowana i przewieziona do Jawora, gdzie mieści się nowoczesna fabryka silników i baterii elektrycznych Mercedes-Benz Manufacturing Poland. Budynek Ilmetu zostanie zburzony, a w jego miejsce ma powstać 188-metrowej wysokości wieżowiec o nazwie Warsaw One. →



1
2

1

Gwiazda Ilmetu

Wraz z podstawą miała wysokość 9 m, ważyła ponad 3 tony. Zdemontowano ją w 2021 r.

2

Prestiżowy punkt

Do Ilmetu Mercedes-Benz Polska przeniósł się w lutym 1997 r. z biur przy ul. Omulewskiej.

ZDJĘCIA MERCEDES-BENZ





Piękna bryła
Projekt siedziby stworzyła
firma JSK Architekci
z Warszawy, ta sama pracownia,
w której zaprojektowano
m.in. Stadion Narodowy.

STOLECZNE SIEDZIBY MERCEDES-BENZ

3. Siedziba Mercedes-Benz Polska ul. Gottlieba Daimlera 1

Gdy firma MBPL się rozrosła, zaczęto poszukiwania terenu pod własną siedzibę. Miała też powstać powiązana z producentem stacja dealerska Mercedes-Benz Warszawa. Gdy znaleziono działkę przy stacji kolejowej WKD Al. Jerozolimskie, zdecydowano oba projekty połączyć. Budynek miał zostać oddany we wrześniu 2004 r., ale gdy stało się jasne, że 1 maja będzie datą wprowadzenia Polski do Unii Europejskiej, prace przyspieszono. 30 kwietnia Grażyna Torbicka poprowadziła wielką imprezę i przy huku sztucznych ogni rozświetlających niebo o północy Polska weszła do Unii, a pracownicy Mercedes-Benz Polska do supernowoczesnej siedziby.

Do dyspozycji mają prawie 17 tys. m² powierzchni na 9 kondygnacjach nadziemnych. Podziemny parking pomieści 60 samochodów, a ten na powierzchni aż 410. Jak pisze firma, która budowała tu stację serwisową: „Wszystko w tym obiekcie musiało być naj: największe, najlepsze, najdoskonalsze”.

Mercedes-Benz położył też duży nacisk na ekologię: od drobnych rzeczy jak energooszczędne oświetlenie czy to, że w siedzibie ograniczono zużycie plastiku, zamiast wody w plastikowych butelkach są filtry kranowe, a w salach konferencyjnych woda jest w dzbankach i szklankach, aż po technologiczne rozwiązania, jak to, że budynek korzysta z tzw. zielonej energii pochodzącej z odnawialnych źródeł. Tym prądem można też ładować samochody elektryczne na terenie siedziby, a elektryki systematycznie zastępują pojazdy we flocie służbowych aut.

Najciekawsze jest jednak nad nami. Na dachu budynku znajduje się 10 uli, w których mieszka w sumie 300 tys. pszczoł. Hodowla tych owadów zwiększa świadomość pracowników i klientów na temat zachodzących zmian klimatycznych, ale też co roku przynosi nawet 70 kg pysznego miodu. ◇

ZDJEŃCIA: J. MACIEJ GOLIŚZEWSKI/EPOKA



1
2
3

1 **Przyjazny środowisku**

Od 2021 r. w budynku korzysta się z tzw. zielonej energii, pochodzącej z odnawialnych źródeł.

2 **Elegancki salon**

Samochody prezentowane są w komfortowym i przestronnym salonie o powierzchni prawie 2000 m².

3 **Słodka robota**

Na dachu siedziby mieszka 300 tys. pszczoł. Miodu więc nie brakuje.





Wilk z Grand Prix

Toto Wolff. Najbardziej utytułowany szef zespołu Formuły 1. Poprowadził zespół Mercedes-AMG Petronas do siedmiu mistrzostw świata kierowców i ośmiu konstruktorów. Teraz z żoną pojawił się na jeden dzień w Polsce. W drodze powrotnej na lotnisko umówiliśmy się z nimi na wywiad, by zapytać o powód wizyty, obecną sytuację w F1 i przyszłość wyścigów, a także o wszelkie ciekawostki z życia – a tych jest mnóstwo.

ROZMAWIAŁ Marek Krześniak



W WARSZAWIE
Nasza rozmowa w czasie drogi na lotnisko. Toto nie unikał odpowiedzi na żadne pytania.

Szef Mercedes-AMG Petronas F1 Team sam był jednym z największych kierowców (pod względem wzrostu). W karierze za kółkiem przeszkodziły mu nie tylko centymetry, ale i późny start – dopiero w wieku 17 lat zafascynował się motosportem. Mimo to i tak osiągnął sporo sukcesów. Startował w austriackiej i niemieckiej Formule Ford, zwyciężył w Nürburgring 24 Hours w 1994 r. Później już jako biznesmen w 2002 r. wygrał jeden z wyścigów FIA GT Championship, w 2006 triumfował z kolegami w 24-godzinny wyścig w Dubaju i zdobył rajdowe wicemistrzostwo Austrii. W 2009 r. pobił rekord toru Nürburgring w kategorii samochodów GT. Kolejna próba skończyła się wypadkiem, który okazał się bardzo brzemienny w skutki, o czym więcej w wywiadzie.

Toto to zdrobnienie. Jego pełne imię brzmi Torger – z norweskiego włócznie Thora. Urodził się 50 lat temu w Wiedniu. Jego ojciec pochodził z Rumunii, a mama z Polski. Tata zmarł, gdy chłopak miał 15 lat. Ze względu na trudną sytuację finansową relegowano go z prywatnej szkoły. Jak sam wspomina, od 18. do 20. roku życia interesowały go tylko wyścigi, ale kiedy zdał sobie sprawę, że nie będzie najlepszy, postawił na karierę w biznesie. Studia na Uniwersytecie Ekonomicznym w Wiedniu pomagał opłacić mu dziadek. Toto przez kilka miesięcy pracował w banku, potem otworzył firmę kojarzącą – dziś byśmy powiedzieli, start-upy technologiczne – i spółki giełdowe z inwestorami w zamian za część ich akcji. Pieniądże dalej skutecznie inwestował. W 2009 r. został udziałowcem Williams F1, a trzy lata później dyrektorem wykonawczym zespołu. Jego praca została doceniona przez Mercedesa. W 2013 r. nie tylko kupił udziały w Mercedes-AMG Petronas F1 Team, ale został też szefem zespołu, od tej pory zdobywając tytuł za tytułem.

ZDJĘCIA: MERCEDES-BENZ

→ **Dlaczego przyjechał pan do Polski?**

← Toto: Razem z Susie (żoną) odwiedziliśmy centrum pomocy uchodźcom w Warszawie przy ul. Kamionkowskiej. Przedstawicielstwo Biura Wysokiego Komisarza Narodów Zjednoczonych ds. Uchodźców (UNHCR) udziela uciekinierom z Ukrainy informacji, pomocy prawnej i rejestruje ich, aby mogli ubiegać się o wsparcie finansowe. Spotkaliśmy się z ukraińskimi uchodźcami, rozmawialiśmy z zarządzającymi UNHCR, którzy wykonują tu wspaniałą robotę. Cały dzień spędziliśmy w centrum.

→ **Wspieracie tę akcję?**

← Toto: Tak, jesteśmy zaangażowani w działania UNHCR od jakiegoś czasu. Wcześniej byliśmy w Jordanii w obozie dla uchodźców z Syrii. Te sprawy są bliskie naszym sercom, dlatego aktywnie wspieramy UNHCR.

→ **To godne naśladowania. Wróćmy jednak do codziennej pracy. Najpierw zapytam, czy jest pan przesądny.**

← Toto: Nie za bardzo. Może troszeczkę.

→ **Pytam, gdyż tegoroczny bolid Mercedes-AMG F1 ma oznaczenie W13...**

← Toto: Nie myślałem o tym, aż do niedawna, kiedy ktoś zwrócił mi uwagę, że 13 to pechowa liczba. Mnie by to przez myśl nie przeszło, ale teraz pan mówi to samo. Może powinniśmy więc zastanowić się nad tym.

→ **W takim razie będziecie udoskonalać ten model, czy od razu pomyślicie o wprowadzeniu W14?**

← Toto: Przede wszystkim najpierw musimy zrozumieć dlaczego nasz bolid nie jest tak szybki jak byśmy chcieli. I nad tym zadaniem musimy się głowić przed każdym wyścigowym weekendem. Kiedy



PREZENTACJA W13
Bolid Mercedes-AMG Petronas F1 Team na sezon 2022. Na razie trzynastka jest pechowa, ale trzymamy kciuki.

zrozumiemy, co nie działa prawidłowo, dopiero wtedy możemy podjąć decyzje co robić dalej, jakie zmiany wprowadzić. To czy będziemy poprawiać ten bolid, czy wprowadzać całkiem nowy nie jest jeszcze przesądzone. (Rozmawiamy przed GP w Barcelonie – przyp. aut.)

→ **Co jest lepsze dla zespołu: sytuacja, kiedy obaj kierowcy z drużyny się przyjaźnią, czy kiedy bezustannie ze sobą rywalizują?**

← Toto: Sądzę, że kierowcy z jednego zespołu zawsze będą rywalami, bez względu na wszystko. Ci najlepsi rywalizują ze sobą, ale wiedzą, że muszą współpracować, aby pomóc stworzyć jak najlepszy bolid. I że stoi za nimi cała ogromna machina organizacyjna. I uważam, że George (Russell) i Lewis (Hamilton) dobrze to rozumieją.

→ **Zapytam o inną parę kierowców: pana i pańską żonę. Widziałem filmik, jak zmieniacie się za kierownicą AMG na torze Suzuka. Zabawna rzecz. Jak sądzicie, które z was jest lepszym kierowcą?**

← Susie: Byłam zawodowym kierowcą i mam nadzieję, że lepiej jeżdżę, ale teraz poruszam się głównie w ruchu ulicznym i jestem... dobrym pasażerem.

→ **No właśnie, chciałem zapytać, które z was jest gorszym pasażerem. Na filmiku oboje – delikatnie mówiąc – nie byliście zadowoleni, gdy nie siedzieliście za kółkiem.**

← Toto: Tak, nie jestem najlepszym pasażerem, ale ty, Susie, wtedy byłaś chyba jeszcze gorsza.

→ **Trudno zawodowemu kierowcy odnaleźć się w roli pasażera?**

← Toto: Tak, bo wiesz, że nie masz kontroli nad samochodem. Jeśli kierowca wyścigowy ma być szybki, to czasem musi jechać na granicy bezpieczeństwa. Żeby wiedzieć, gdzie jest ta granica, czasem musi ją przekraczać. Dlatego jesteśmy przygotowani na najgorsze nawet

podczas takich wyścigów organizowanych dla zabawy. Oczywiście wtedy nie przekracza się granic, ale z tyłu głowy siedzi myśl, co mogłoby się stać gdyby...

→ **Znana jest historia, jak w 2009 r. Toto postanowił pobić rekord Nürburgringu w samochodzie GT. Udało mu się to, ale chciał jeszcze bardziej wyśrubować czas. Wówczas w samochodzie pękła opona. Po wypadku Toto wydostał się z auta, ale stracił przytomność i trafił do szpitala. Susie została wybrana jako przedstawicielka kierowców DTM, aby potem do niego zadzwonić i zapytać jak się czuje. Tak się poznaliście. Mnie nurtuje jedno pytanie, Susie: Czy naprawdę została pani wyznaczona, czy sama się zgłosiła?**

← Susie: Pamiętam dokładnie, że Gary Paffett, który był wtedy moim kolegą z zespołu, podszedł do mnie w strefie odpoczynku kierowców i powiedział, że zdarzył się ten okropny wypadek, i że ktoś z nas powinien zadzwonić do Toto. Dodał: „Susie, myślę, że ty powinnaś to zrobić”.

→ **Dlaczego pani?**

← Susie: Może dlatego, że byłam jedyną kobietą w zespole i uważał, że będę umiała serdeczniej niż inni kierowcy z nim porozmawiać i złożyć życzenia powrotu do zdrowia.

→ **I taki był początek waszego związku?**

← Susie: To nie był początek związku, ale bardzo miła rozmowa.

→ **Dziś jesteście małżeństwem i macie 5-letniego syna.**

Czy już wam powiedział, że zostanie kierowcą wyścigowym?

← Toto: Niestety tak. Zresztą przed momentem dostaliśmy filmik, jak ścigali się gokartami z kolegą i się zderzyli. Nie wiedzą kto wpadł na kogo. Tłumaczyłem, że nie zderzamy się, ale rywalizacja była chyba zbyt ostra. Już mówi, że zostanie kierowcą, ale ma dopiero



TROJE KIEROWCÓW
Syn Susie i Toto już zapowiada, że zostanie kierowcą.

5 lat, więc mam nadzieję, że to tylko słowa dziecka, które opowiada, że np. zostanie pilotem, ale potem nim nie zostaje.

→ **Dlaczego ma pan taką nadzieję?**

← Toto: Bo uważam, że to zbyt niebezpieczne zajęcie, a kariera kierowcy jest bardzo trudna. W mediach czytamy tylko o tych, którym się powiodło w sporcie. Nie mówi się o tych, którym się nie udało. Ale mówiąc to, mam świadomość, że nie można powstrzymywać dziecka przed robieniem tego, co kocha. Ja w każdym razie nie stanę na jego drodze do kariery. Teraz ściga się w minigokartach i na razie to tylko zabawa.

→ **Kiedy wy byliście mali, jacy kierowcy byli waszymi idolami?**

← Susie: Ponieważ mój ojciec mocno interesował się MotoGP, jednym z moich idoli był motocyklista Kevin Schwantz. Jednak nie byłam dziewczynką, która dorastała otoczona plakatami kierowców. Na pewno bohaterem dla nas w Szkocji był David Coulthard. Ścigało się wtedy wielu wspaniałych kierowców, ale on był Szkotem.

← Toto: Ja nie miałem idoli wśród kierowców. W ogóle nie śledziłem F1. Sam zacząłem się ścigać dopiero jak miałem 18 lat. Wtedy Formuła 1 wydawała mi się zbyt odległą od serii wyścigowych, w których jeździłem.

→ **Urodził się pan w Austrii, ale mama pochodzi z Częstochowy. Jakie było jej panińskie nazwisko?**

← Toto: Szyszło.

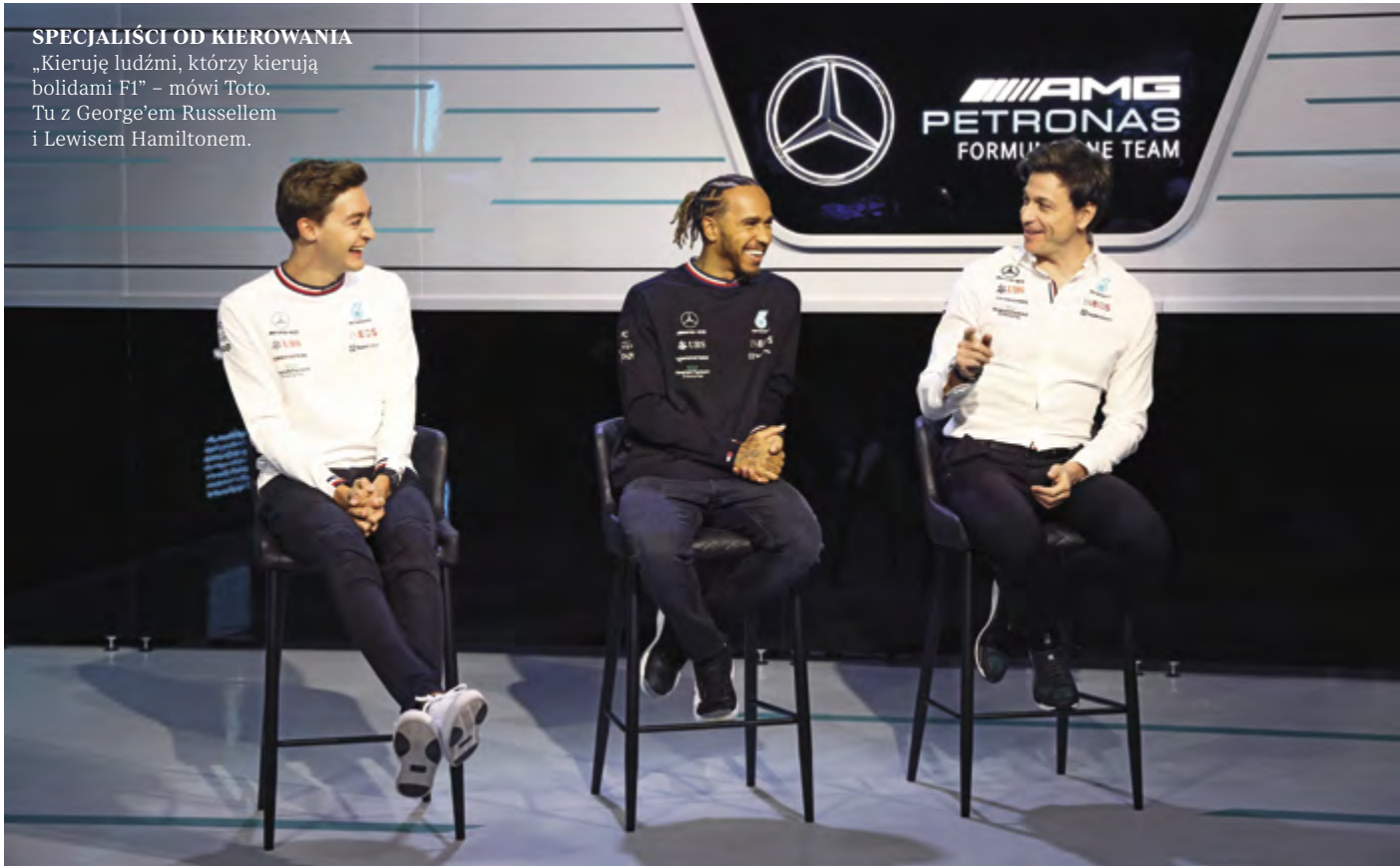
→ **Dzięki niej świetnie pan mówi po polsku. Jako młody człowiek trafił pan też do Warszawy...**

← Toto: Pracowałem w oddziale banku Raiffeisen.

→ **Dziwne, miałem tam konto, ale pana nie pamiętam (śmiech).**

NA TORZE
Jak Susie i Toto zachowują się za kółkiem i na fotelu pasażera zobaczycie na filmiku w sieci.





SPECJALIŚCI OD KIEROWANIA

„Kieruję ludźmi, którzy kierują bolidami F1” – mówi Toto. Tu z George’em Russellem i Lewisem Hamiltonem.

← Toto: Byłem w dziale wymiany walut, więc jeśli wymieniał pan dolary albo inną walutę na złotówki, to mogliśmy się spotkać. Ale w Polsce byłem tylko 2 miesiące. O, bank był tu za rogiem (Toto pokazuje przez szybę, gdy jedziemy przez centrum Alejami Jerozolimskimi).

→ Skoro rozmowa zeszła na pieniądze, było takie powiedzenie: „Jak zostać milionerem w Formule 1? – Trzeba zacząć jako miliarder”. Pan udowadnia, że to nieprawda?

← Toto: (Śmiech) Co mogę powiedzieć? To biznes jak każdy inny. Wierzę, że trzeba być specjalistą, koncentrować się na tym, na czym się człowiek zna. I uważam, że odnalazłem swoją niszę w połączeniu finansów i sportów motorowych.

→ Susie, pani w zespole Williamsa była bardzo blisko tego, by zostać pierwszą kobietą, która będzie się ścigać bolidem F1 podczas Grand Prix. Czy teraz jakaś dziewczyna ma na to szansę?

← Susie: Przede wszystkim jest zbyt mało dziewczyn, które rywalizują w niższych seriach wyścigowych. Ja odkryłam dwie, które teraz biorą udział w programie FIA Girls On Track mającym zachęcić dziewczyny do ścigania. Teraz kierowcy F1 muszą posiadać superlicencję FIA, która faworyzuje kierowców osiągających sukcesy w niższych klasach, więc tam musi zaczynać więcej dziewczyn.

← Toto: Wystarczy spojrzeć na gokarty, gdzie na 400 chłopców są 2 dziewczynki. Więc na tym trzeba się skupić, na pracy u podstaw.

A z drugiej strony takim dziewczynom potrzebne są idolki do naśladowania, czy to te za kierownicą, czy w innych rolach w zespole Formuły 1.

→ Dziewczyny w bolidach mają tę przewagę, że zwykle są drobniejsze. Robert Kubica, który ma 184 cm wzrostu, często mówił, że mu ciasno. A pan jeździł waszym bolidem F1?

← Toto: Nie. Ja mam jeszcze 10 cm więcej – 194.

→ W internecie piszą, że 196.

← Toto: Może tyle miałem, ale się kurczę (śmiech). Nie jechałem bolidem, bo nie na tym polega moja praca. Ja mam kierować ludźmi, którzy kierują bolidami F1.

→ Tegoroczne zmiany w regulacjach F1 są największe od dekady. Co pan o nich sądzi?

← Toto: Uważam, że zmiany w regulacjach były... OK. Ale nie więcej, bo wcześniej mieliśmy dobre bolidy i emocjonujące, wyrównane wyścigi. Im dłużej nie zmienia się regulacji, tym lepsze jest ściganie. W tym sezonie my nie wygrywamy, ale poza tym nadal w czołówce jest Red Bull i Ferrari, a czasem dołącza Alfa Romeo. Czy podobają mi się te zmiany i czy były konieczne? Zapewne nie, ale jest jak jest.

→ W jaką stronę pójdzie Formuła 1?

← Toto: Dla nas najważniejsze jest, że obecne regulacje pozostaną z nami przez najbliższe lata i wyścigi będą bardziej wyrównane. Największa zmiana jaka nas czeka to wprowadzenie nowych silników w 2026 r., które w 50 procentach będą elektryczne, a w 50 spalinowe



SZYBKĄ PIŁKĄ

Jechaliśmy elektrycznym Mercedesem, więc mogliśmy korzystać z bus-pasa. Na lotnisko dotarliśmy szybko. Chciałoby się dłużej...



na paliwo z biokomponentów, bo taki jest realistyczny obraz świata.

→ A co pan sądzi o całkowicie elektrycznej Formule E? Wiem, że oboje z Susie jesteście w nią zaangażowani.

← Toto: W ten weekend w Berlinie poszło nam bardzo dobrze, zajęliśmy pierwsze 4 miejsca (Susie jest CEO zespołu ROKiT Venturi Racing, Toto odpowiada za Mercedes-EQ Formula E Team). Formuła E ma swoje miejsce, ale to trudny biznes i jako Mercedes-Benz zdecydowaliśmy, że więcej da nam Formuła 1, która ma silniejszą markę. Inwestowanie w nią przyniesie nam większe korzyści w stosunku do nakładów.

→ Czy któregoś dnia to Formuła E stanie się główną serią wyścigową albo F1 będzie w pełni elektryczna?

← Toto: Nie, nie sądzę. Formuła E ma swoją niszę, ale F1 to globalny sport z 1,5 mld widzów.

→ Jednak od 2030 r. Mercedes-Benz nie będzie już produkował aut spalinowych. Inni producenci zapewne pójdą



w ślad za nim. Czy wtedy bolidy spalinowe nie będą czymś dziwnym?

← Toto: Mercedes-Benz przechodzi na produkcję aut elektrycznych i jest to jasna strategia, ale nawet potem po drogach będzie jeździło mnóstwo w miarę nowych spalinowych Mercedesów. Albo hybrydowych. I dlatego hybrydowe silniki F1 nadal będą odzwierciedlały rzeczywistość na drogach.

→ Na koniec zapytam, na co kibice Mercedesesa mogą jeszcze liczyć w tym sezonie F1.

← Toto: Za nami dopiero kilka wyścigów. Bardzo wiele zostało do rozegrania. Z drugiej strony wiemy, gdzie obecnie jesteśmy i nie podoba nam się miejsce za plecami Red Bulla i Ferrari. Teraz musimy się skupić na doprowadzeniu bolidu do takiego stanu, kiedy kierowcy uznają, że jest dobry. Jeśli będzie wystarczająco dobry, by sięgnąć po mistrzostwo, zrobimy to. Jeśli nie – i tak musimy wykonać swoją pracę jak najlepiej. ◇

Najważniejsze są małe kroki

Jak przygotowuje się do tegorocznych akcji. I mówimy tu o pędzeniu na nartach po dachu świata, a nie o przejechaniu 100 tys. km samochodami elektrycznymi, bo tego już dokonał niejako przy okazji. Andrzej Bargiel, himalaista, narciarz i człowiek od wysokogórskich zadań specjalnych.

ROZMAWIAŁ Filip Konopiński ZDJĘCIA Michał Pawłowski – Collab Studio



Andrzej Bargiel przed kolejną wyprawą trenuje m.in. jeżdżąc na rowerze. Na trasę dojeżdża Mercedesem EQB 300 4Matic. Samochód dysponuje dwoma silnikami elektrycznymi o łącznej mocy 228 KM, a jego zasięg w realistycznym cyklu WLTP wynosi 420 km.

→ Słyniesz już na cały świat z wyzwań, których się podejmujesz i je realizujesz. Jak ty to robisz?

← Konsekwencja jest kluczowa, jeśli chcemy osiągać swoje cele. Tylko ona pozwala nam na co dzień przybliżać się do nich.

→ **A szczęście? Talent?**

← Licząc jedynie na szczęście i talent, pewnie czasami uda się coś znaczącego osiągnąć, ale nie da się tego powtarzać. Szczęście bywa jednorazowe.

→ **Ty masz jasno zdefiniowane cele na ten rok. Możesz o nich opowiedzieć?**

← Niestety nie mogę. Nigdy tego nie robię, bo w tym, czym się zajmuję, zbyt wiele zależy od czynników zewnętrznych, szczególnie warunków atmosferycznych. Konferencję prasową zwołujemy zwykle na kilka dni przed wyprawą i dopiero wtedy ogłaszamy, czego tym razem chcę się podjąć. Wyruszymy zapewne w połowie sierpnia. Zapewniam jednak, że nigdy nie zaczynam roku tylko z jednym planem. Oprócz jednego, najbardziej wymarzonego planu, mam też kilka planów awaryjnych. Dzięki temu nigdy nie tracę czasu. Zamiast stać z rozłożonymi rękami, bo plan A nie może się w tym roku powieść, biorę się za realizację planu B.

→ **Jak przygotowujesz się do osiągnięcia przewidywanych na ten rok celów?**

← Od lat staram się dbać o formę na co dzień, a bezpośrednio przed każdym wyjazdem w wysokie góry obowiązkowo przechodzę trwający minimum trzy miesiące cykl przygotowań. Na szczęście w Tatrach wciąż trwa zima (rozmawiamy na początku maja – przyp. red.), a tuż za rogiem mamy Alpy, dzięki czemu łatwo mi dużo jeździć na nartach i chodzić na skiturach. To bardzo ważny element przygotowań, bo podczas wyjazdu muszę czuć się na nartach komfortowo jak w kapciach. W wysokich górach nie da się przesuwac swoich granic. Będąc tam, musimy korzystać z tego potencjału, który wypracowaliśmy wcześniej.

→ **Coś poza nartami?**

← Rower szosowy, rower enduro, bieganie po górach, wspinaczka, siłownia – to wszystko formy treningu, które mi się przydają. Oczywiście im bliżej do wyjazdu, tym bardziej precyzyjne zadania treningowe sobie narzucam.

→ **Nawet mimo najbardziej drobiazgowych przygotowań czasami zdarza się, że celu nie udaje się osiągnąć. Jaki masz sposób na radzenie sobie z takimi sytuacjami?**

← Przez wiele lat startowałem w zawodach – tam była rywalizacja i porażki mogły irytować. Z tym, co robię teraz, jest inaczej. Góry wymagają cierpliwości. Z czasem nauczyłem się bardziej doceniać to, że po prostu mogę w tych górach być i próbować. Jeżdżę tam z ludźmi, z którymi dobrze się czuję i ciągle cieszę się tym, co razem robimy, bo to kawał przygody. Jesteśmy szczęściarzami.

→ **Czyli ważniejsze jest gonienie króliczka niż łapanie go?**

← To może lekka przesada, bo oczywiście momenty kulminacyjne dają nam niesamowicie wiele emocji... ale przecież życie nie składa się tylko z nich. Proces też jest ciekawy, a po drodze zawsze dzieje się mnóstwo ciekawych rzeczy, które zostają z nami na zawsze. Zupełnie tak samo jak osiągnięte cele. Oczywiście zawsze chcielibyśmy więcej i lepiej, ale fakt, że czasami przyroda z nami



1
—
2

1

Rower w bagażniku

Bagażnik EQB w wersji 5-miejscowej ma 495 l. Po złożeniu oparcia tylnej kanapy to już 1710 l.

2

Tryby jazdy

Można wybrać w zależności od potrzeb i priorytetyzować np. zasięg.



nie współpracuje, jest wpisany w to, co robimy. Trzeba umieć to z pokorą przyjąć i zrobić krok w tył.

→ **Jak wyznaczać sobie cele, które z jednej strony nie są zbyt dalekosiężne, ale z drugiej – zbyt łatwe do osiągnięcia, za mało ambitne?**

← Najważniejsze jest robienie małych kroków bez rzucania się od razu na głęboką wodę. Jeśli myślimy o czymś niebywale ambitnym – wydawałoby się nieosiągalnym – zawsze musimy zacząć od realizacji innych, przygotowawczych celów. Ludziom wydaje się, że robię niewiarygodne, zupełnie szalone rzeczy, ale kiedy patrzy się na to z mojej perspektywy, to te cele już wcale takie szalone nie są... A w każdym razie z moim doświadczeniem mogę pozwolić sobie na podchodzenie do nich z dużym spokojem.

→ **W twoich wyprawach i codziennym życiu towarzyszą ci samochody z alternatywnym napędem. To prawda, że przejechałeś już ponad 100 tys. kilometrów hybrydami i elektrykami?**

← Tak, to prawda. Nie zawsze było to łatwe, ale przejechałem.

→ **Dlaczego nie zawsze było to łatwe?**

← Nie ze względu na samochody, ale na infrastrukturę. Niestety wciąż jest z nią problem. Musimy sukcesywnie zachęcać →



Oslonięta bateria

Bateria 66,5 kWh składa się z pięciu modułów i znajduje się pośrodku pojazdu, pod kabiną pasażerską. Aluminiowa obudowa oraz sama konstrukcja nadwozia chronią ją przed potencjalną stycznością z podłożem czy ewentualnymi odpryskami.

„O ile to możliwe, zawsze wybieram przesiadkę do auta elektrycznego. Poza mniejszą ingerencją w środowisko naturalne zwłaszcza w terenie górskim, w jakim mieszkam i poruszam się na co dzień, niezwykle ważna jest dla mnie cisza pozwalająca na wyjątkowy komfort jazdy”.



władze, żeby rozwijały sieć ładowarek. Pierwszy samochód elektryczny miałem w 2019 r. i na przykład w Zakopanem od tamtej pory nie wydarzyło się zupełnie nic... A przecież samochody spalinowe już bardziej ekologiczne nie będą! Elektromobilność to przyszłość.

→ **I wszędzie jest tak samo jak w Zakopanem?**

← Na pewno duże miasta są pod tym względem lepiej przygotowane, zwłaszcza na północy Polski. A w momencie, kiedy dojeżdżasz do Niemiec czy Austrii – problem znika. Nie tylko istnieje tam odpowiednia infrastruktura, ale też ładowarki są dużo mocniejsze, co wyraźnie skraca czas ładowania. Mam nadzieję, że wszelkie działania skierowane w stronę zielonej energii przyspieszą i niedługo u nas będzie podobnie. Zresztą nie mamy wyjścia. Wojna w Ukrainie sprawiła, że uzależnienie Europy od gazu i ropy odbiło nam się czkawką.

→ **Największe zalety ekologicznych aut to według ciebie?**

← Bardzo cenię sobie ciszę. Te samochody jeżdżą bezgłośnie i wyjątkowo płynnie, szczególnie w porównaniu z autami z manualną skrzynią biegów. Najważniejsze jest jednak to, że jeżdżąc samochodem na prąd, robimy coś, co ma sens, czyli przybliżamy się do przyszłości, w której podróżowanie będzie bardziej ekologiczne. Oczywiście wciąż mamy w tej materii wiele do zrobienia, ale bez serii pierwszych kroków to nie może się udać. Na przykład ja zamontowałem u rodziców na wsi instalację fotowoltaiczną, dzięki której mogę naładować swój samochód zupełnie niezależnie i ekologicznie. Polecam każdemu.

→ **Od kilku tygodni jeździsz nowym Mercedesem EQB. Jak wrażenia?**

← Najważniejszą rzeczą odróżniającą EQB od EQC, którym jeździłem wcześniej, jest prześwit między osiami. Nie ukrywam, że czekałem na tę zmianę! EQB dużo lepiej radzi sobie na wyboistych, mniej przygotowanych drogach, a chyba domyślasz się, jak bardzo tego potrzebowałem. Mercedesem EQB można wjechać tam, gdzie większością samochodów się nie wjedzie. EQC też był świetnym samochodem, ale to jasne, że w górach czasami trzeba przejechać po nierównym podłożu... Drugą różnicą jest to, że w EQB mam do dyspozycji więcej miejsca, mimo że z zewnątrz ten samochód wcale nie wygląda na bardziej pakowny. Jeśli chodzi o technologię, EQB jest właściwie kontynuacją EQC. I bardzo dobrze, bo niektórych rozwiązań konkurencja mogłaby się od Mercedesa uczyć. Elektryczne samochody mają niestety spore ograniczenie zimą, a mianowicie ścinają zasięg. Baterie nie są odporne na mrozy, więc ich wydajność zimą spada, a kierowca może na jednym ładowaniu przejechać mniej kilometrów. Najlepiej z tym problemem radzi sobie właśnie Mercedes, który zaproponował technologię podgrzewania baterii. Dla mnie to bardzo potrzebna sprawa. ◇



1	
2	4
3	

1
Przyjaźń?

„Przyznam, że z EQB od razu się polubiliśmy” – mówi Andrzej Bargiel.

2
Napęd 4x4

„W autach elektrycznych działa intuicyjnie i płynnie – czuć tu zdecydowaną różnicę względem rozwiązań mechanicznych”.

3
Szybkie ładowanie

W optymalnych warunkach czas ładowania od 10 do 80% wynosi 32 minuty. A w kwadrans można naładować baterię na 300 km.

4
Inteligentna nawigacja

Oblicza najszybszą trasę i sama wyznacza postoje na ładowanie. Dynamicznie reaguje na zmieniające się warunki, np. korki.



Postawiłam na transparentność

Małgorzata Przebindowska – pierwsza kobieta prezydent Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska zakończyła swoją kadencję. Jak wspomina te 4 lata, z czego jest dumna i jakie wyzwania widzi przed nowym prezydentem.

→ **Cztery lata temu została pani pierwszą kobietą prezydentem Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska.**

Jak w ogóle do tego doszło?

← Mój mąż Maciek był jednym z założycieli klubu i w 2001 r. zasiadał w pierwszym zarządzie. Ja byłam luźno związana z klubem – jeździłam na zloty. Mnie przyjęto do klubu oficjalnie w 2014 r., rok po tym, jak Maciek zmarł. Wykazałam wtedy aktywność, proponując ujednolicenie naszych strojów klubowych. Sama się tym zajęłam i teraz mamy piękne dwurzędowe marynarki ze srebrnymi guzikami z gwiazdą i do tego popielate spodnie. W kolejnym roku zorganizowałam pierwszy kobiecy zlot She's Mercedes. To też spodobało się w klubie i kontynuowałam organizowanie kolejnych zlotów. Trzeba tu zaznaczyć, że jest to praca *pro bono*, więc trzeba mieć czas i chęci, żeby coś zdziałać. Przed wyborami na prezydenta klubu w 2018 r. zaczęto mnie podpytywać, czy nie chciałabym trafić do zarządu. Wcześniej ponad 20 pracowałam w bankowości na kierowniczych stanowiskach, więc miałam doświadczenie w zarządzaniu. Jeden z kolegów zgłosił moją kandydaturę i gdy doszło do głosowania, wygrałam.

→ **Ile kobiet było wówczas w klubie?**

← Może dwanaście, na prawie sto sześćdziesiąt osób.

→ **Czy to, że kobieta została prezydentem klubu, ośmieliło inne panie do ubiegania się o członkostwo?**

← Myślę, że tak, bo w tej chwili jest dziewiętnaście członkiń. Stworzyłyśmy kobiecą społeczność She's Mercedes i w tym roku odbędzie się już nasz siódmy zlot.

→ **Jakie było największe wyzwanie dla pani jako prezydent?**

← Jak to w stowarzyszeniu, gdzie wszystko opiera się na pracy społecznej, najtrudniej jest namówić inne osoby, aby chciały coś zrobić dla klubu. Wiele osób chętnie przyjeżdża na zloty, ale na co dzień nikt nie ma czasu. Średnia wieku w klubie to 55 lat i wiele osób jest jeszcze aktywnych zawodowo, więc rzeczywiście specjalnie czasu nie mają. Rozmawiałam na ten temat z prezydentami klubów Mercedes-Benz Classic z innych krajów i potwierdzają, że zaktywizować i zmotywować ludzi jest trudno. No ale taka jest specyfika stowarzyszenia – jest wąska grupa, która pracuje i działa, a reszta to pasażerowie.

→ **Czy stanowisko prezydenta klubu to tylko zaszczytny tytuł i ciężka praca, czy są też jakieś plusy tego stanowiska?**

← Dla mnie plusem była możliwość wpływu na działalność klubu, na wybranie priorytetów. I jeżeli coś uda się wprowadzić w życie,

to sprawia ogromną przyjemność. Kiedy udało się zorganizować dodatkowy zlot, dodatkowe wydarzenia, a koleżanki i koledzy byli zadowoleni, to czerpałam z tego prawdziwą satysfakcję.

→ **Z czego jest pani najbardziej dumna w tej 4-letniej kadencji?**

← To trudne pytanie, bo moja ocena tych czterech lat może być odmienna niż innych osób i to co mnie się podobało i z czego jestem dumna może być inaczej oceniane przez te osoby. Jestem dumna z tego, że klub ugruntował swoją pozycję na tle podobnych organizacji w Polsce, ale i staliśmy się widoczni wśród klubów Mercedes-Benz Classic w Stuttgarcie. Różnych klubów Mercedes w Polsce jest sporo, ale to my jesteśmy tym oficjalnym i u nas jest najwięcej wyjątkowych Mercedesów, które były widoczne na wielu eventach. Bardzo dobrze ułożyłam też naszą współpracę z Mercedes-Benz Polska. Dumna jestem ze zlotów She's Mercedes, które już na stałe wpisały się w kalendarz, a my stworzyłyśmy zgraną kobiecą społeczność. I „last but not least”: za mojej kadencji uporządkowaliśmy wiele procesów i działalność klubu, szczególnie finansowa była całkowicie transparentna. Wszystkie rozliczenia, co do zlotówki były prezentowane na walnych zebraniach klubowiczów, co ucinano natychmiast wszelkie dyskusje w kuluarach.

→ **Zbliża się StarDrive w Toruniu. Czy bierze pani udział?**

← Nie wyobrażam sobie, żeby nie jechać! „Grunwald”, czyli mój kabriolet R 107 jest gotowy.

→ **A pani? Bo te zloty to także stylizacja załóg.**

← Koncepcja też jest gotowa. Moja „stosiódemka” jest z 1989 r., więc ówczesna moda nie różniła się znacząco od współczesnej. Oczywiście były trwale ondulacje i wielkie fryzury jak w „Dynastii”, szerokie watawone ramiona i nadmiar biżuterii, ale trudno się dziś tak wystylizować, żeby się wyróżnić. W ubiegłych latach z koleżanką wybierałyśmy przerysowany styl chanelowski. Kiedyś ubierałyśmy się à la Michael Jackson czy Madonna. Na ten zlot mamy pomysł nieco bardziej stonowany, ale zaprezentujemy się na miejscu.

→ **Nowym prezydentem klubu został pan Łukasz Twardoch.**

Jak pani sądzi, jakie największe wyzwanie przed nim stoi?

← Myślę, że wyzwaniem będzie utrzymanie jedności klubu. Silne i aktywne jest środowisko śląskie, z którego pochodzi, a w okolicach Warszawy mieszka 1/3 członków klubu i ważne jest, aby imprezy były dla osób z całej Polski. Wyzwanie będzie takie jakie ja miałam, czyli zmobilizować towarzystwo w różnych częściach Polski, aby organizowało wspólne eventy dla klubowiczów. ♦

Musimy być elitarni

Łukasz Twardoch został nowym prezydentem Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska. W którą stronę zamierza go poprowadzić? Jak sam definiuje stojące przed nim wyzwania?

KLUB ZABYTKOWYCH MERCEDESÓW POLSKA



→ **Zacznę od gratulacji i pytania, co skłoniło pana do ubiegania się o prezydenturę klubu?**

← Dziękuję. Może to dziwnie zabrzmieć, ale prawda jest taka, że ja się o to nie ubiegałem (śmiech). Od dłuższego czasu grupa klubowiczów pytała mnie, czy nie chciałbym przewodniczyć naszemu stowarzyszeniu. Ja po organizacji dwóch zlotów StarDrive uznałem, że nie mogę się temu poświęcić, bo mam jeszcze pracę zawodową i sprawy osobiste. Wybory były 9 kwietnia, koledzy naciskali, namawiali i w końcu 7 kwietnia późnym wieczorem zdecydowałem się kandydować.

→ **Jakie w tej kadencji ma pan plany względem klubu?**

← Planuję się trzymać programu moich wyborców, którzy głosowali na mnie, bo wiedzieli, że mam takie samo zdanie jak oni – chcielibyśmy powrócić do elitarności. Klub Zabytkowych Mercedesów Polska został założony przez 20 osób w 2000 r., a już w kolejnym dostaliśmy certyfikat ze Stuttgartu, który wpisał nas w rodzinę klubów oficjalnie związanych z Mercedes-Benz. Po 20 latach certyfikat został odnowiony i przyznany na nowo. Uważam, że to zobowiązuje. Oczywiście klub powinien się rozwijać, ale w sposób kontrolowany. Chcielibyśmy zrzeszać osoby z pasją i z pięknymi, nietuzinkowymi samochodami...

→ **Czy to oznacza, że będą większe obostrzenia dla kandydatów na członków klubu?**

← Z dyplomatycznego punktu widzenia powinienem odpowiedzieć wymijająco, ale chcąc być twardym na tym stanowisku i po głębszych analizach uważam, że nie powinniśmy iść na ilość tylko stawiać na jakość. Teraz mamy prawie 160 członków, ale niestety większość z tych osób jest nieaktywna w klubie. Karta członkowska jest dla nich wyznacznikiem prestiżu, ale na tym się to kończy. A przy obecnej sytuacji ekonomicznej, obciętych budżetach i największej od 20 lat inflacji, zorganizowanie zlotu na ponad 100 samochodów jest praktycznie niemożliwe. Były w ubiegłych latach sytuacje, że musieliśmy klubowiczom odmawiać możliwości zgłoszenia na StarDrive. Przyjmowanie kolejnych osób w szybkim tempie doprowadzi do „zakorkowania się” naszych imprez, do chaosu organizacyjnego, a wręcz może dojść do rozłamu w klubie.

→ **Jakie będą zaostrzone kryteria?**

← Zależy nam na nietuzinkowych samochodach, ale to nie wszystko. Przywracamy zasadę, która obowiązywała od początku – kandydat musi się pokazywać na naszych zlotach i zebraniach, ma być aktywny, abyśmy widzieli, że on naprawdę coś z siebie da. No i że pasuje do naszego towarzystwa. Z drugiej strony chcemy wprowadzić status członka honorowego przyznawany automatycznie kolegom w wieku powyżej 80 lat, co zwolni ich z pewnych obowiązków.

→ **Wiem, że myślał pan o stworzeniu muzeum motoryzacji. Czy teraz, kiedy został pan prezydentem klubu, ten pomysł ma większą szansę na realizację?**

← Nie. Akurat byłem na spotkaniu z prezydentem Rybnika i wiem, że to jest już nierealne. W tej sytuacji ekonomicznej, po pandemii, w obliczu wojny w Ukrainie, muzeum to sprawa nawet nie drugo- a trzeciorzędna. Nikt teraz nie odważy się, aby przeznaczyć pieniądze – i to duże – na tworzenie takich instytucji. Złożyłem broń i sprzedałem samochody, które były przeznaczone na ekspozycje.

Przynajmniej wiem, że trafiły do osób, które zadbają o nie, tak jak chciałbym to robić.

→ **Zawodowo jest pan dentystą. Czy w pana gabinecie jest jakiś ślad motoryzacyjnej pasji?**

← Oczywiście. Mam nawet małą filię Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska. To pokój, w którym wszystkie ściany są obwieszone zdjęciami. Jest pełno pamiątek, pucharów, modeli, książek motoryzacyjnych. Podejrzewam, że drugiego takiego gabinetu w Polsce nie ma. Gwiazda witała też pacjentów, bo na wejściu miałem duże zdjęcie nieba odbijającego się w masce mojego Mercedesa. W poczekalni są też czasopisma motoryzacyjne, w tym „Mercedes Me”. Natomiast w samym gabinecie zachowuję standardy związane wyłącznie z zawodem.

→ **Nadchodzący StarDrive to pierwszy od 3 lat, którego pan nie organizuje. Startuje pan jako uczestnik?**

← Tak, choć złamię niepisaną zasadę, że na zlot przyjeżdża się swoim najstarszym samochodem. Ja staram się na każdy przyjeżdżać innym Mercedesem. W tym roku to będzie model z 1989 r. Mieści się w limicie wieku, bo ma ponad 30 lat, ale i tak zapytałem komandora, czy mnie z takim samochodem przyjmie. Odpowiedział: „Pan prezydent może przyjechać czym chce” (śmiech).

→ **Co to za model?**

← To bardzo ciekawy samochód, którym w tej chwili jeżdżę. Byłem nim nad morzem, niedawno wróciłem z majówki w Niemczech i śmieję się, że Niemcy dwa razy płakali: raz jak sprzedawali i teraz po latach, jak go widzą. Pojeździłem trochę po Bawarii i nie spotkałem drugiego W 126.

→ **StarDrive to także stylizacje kierowców. Przygotowuje pan coś specjalnego?**

← Tak. Nie bez powodu pojechałem tym W 126 do Niemiec. Spełniłem swoje dawne marzenie. Na początku lat 90. byłem w Norymberdze. Czekając na mamę na starówce obserwowałem starszego dystyngowanego pana, który parkował swoim Mercedesem. Pamiętam dokładnie oznaczenie na klapie – 300 SE, czyli takie samo jak mój W 126. Samochód był złoty, miał jasne wnętrze i beżowe futrzaki. Pan miał modną marynarkę w pepitkę, żona była równie elegancko ubrana. I ten złoty Mercedes ze wszystkimi chromami oraz jego właściciele zrobili na mnie takie wrażenie, że po latach chciałem to odtworzyć. Pojechałem w to samo miejsce. Otoczenie trochę się zmieniło, moje auto też nie jest złote tylko stalowe, ale zaparkowałem i zrobiłem zdjęcie. Na StarDrive założę teraz podobną marynarkę jaką miał ów pan. Czekala na ten moment i na ten samochód 30 lat. ◇



20 LAT STARDRIVE

Pierwszy zlot Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska odbył się dokładnie dwie dekady temu. Teraz, 16-19 czerwca w Toruniu będzie więc co świętować. O szczegóły pytamy **Pawła Górasa**, współzałożyciela klubu i komandora rajdu.

→ **Tegoroczny StarDrive odbędzie się w Toruniu, podobnie jak 20 lat temu pierwsza impreza z tego cyklu. To chyba nie przypadek?**

← Tak, to świadomy powrót do Torunia, aby historia zatoczyła koło i abyśmy wrócili do miejsca, w którym się to wszystko zaczęło. To uczczenie 20. Zlotu Zabytkowych Mercedesów.

← **Ile osób się zgłosiło?**

← Będzie 75 załóg z Polski, Litwy, Niemiec i Hiszpanii.

→ **Czy na tegorocznym StarDrive zadebiutują jakieś samochody, których wcześniej na tych imprezach nie oglądaliśmy?**

← Z mojej wstępnej analizy wynika, że każde ze zgłoszonych aut już się wcześniej pojawiło na zlocie, ale z doświadczenia wiem, że właściciele lubią nas czasem zaskoczyć w ostatniej chwili informując, że mają gotowe do pokazania świeżo wyremontowane auto. Sytuacja jest dynamiczna.

→ **Zapewne każdy ze zgłoszonych Mercedesów to swego rodzaju perelka. A na które pan zwróciłby uwagę czytelników?**

← Rzeczywiście przyjadą same perełki, trudno zatem wskazać na konkretny egzemplarz. Gdybym miał się jednak pokusić o jakieś wskazania, to proponuję zwrócić uwagę na najstarszego Mercedes na zlocie – 200 Cabrio B Lang z 1934 roku. Wyróżniłbym też m.in. Mercedesy: 170V, 220 S Automatic czy też 350 SEL. Dlaczego akurat te? Ponieważ przyjadą te same egzemplarze, które brały udział w pierwszym zlocie w Toruniu w maju 2002 r. Właściciele zmienili się nieznacznie, a samochody w ogóle (śmiech).

← **Jakie są przewidziane atrakcje dla załóg podczas StarDrive?**

← Bazą zlotu jest hotel Copernicus w Toruniu, pięknie położony nad Wisłą, niedaleko rynku staromiejskiego. Tam zjeżdżamy się w czwartek w Boże Ciało. Wieczorem mamy spotkanie bankietowe, gdzie można swobodnie porozmawiać, opowiedzieć co u kogo słychać, bo zlot ma też wymiar bardzo towarzyski. W piątek wyjeżdżamy na około 100-kilometrową trasę. Tam na uczestników czekają różne konkurencje – jazda na orientację, zagadki do rozwiązania i konkursy sprawnościowe w różnych dziwnych miejscach. Oczywiście nie mogę zdradzić szczegółów, bo to ma być jednak niespodzianka. Ponadto załogi konkurują o jak najlepsze miejsca w swoich klasach opartych na latach produkcji.

← **To proszę tylko powiedzieć, czy konkursy sprawnościowe bardziej sprawdzą samochody czy kierowców?**

← Chyba kierowców, bo człowiek za kółkiem musi się wykazać sprawnością, przytomnością umysłu i umiejętnością oceny różnych zdarzeń. A samochody dadzą sobie radę same, wystarczy im nie przeszkadzać (śmiech).

→ **Co po tych konkurencjach?**

← W piątek wieczorem będzie kolacja w Dworze Artusa. Towarzyszyć jej będzie przyjemny koncert, aby ochłoniąć z wrażeń. Natomiast w sobotę na rynku staromiejskim mamy pokaz elegancji. Co ciekawe, odbędzie się dokładnie w tym samym miejscu, w którym był 20 lat temu. Czytając zgłoszenia widziałem, że niektórzy pisali, iż byli na tym pierwszym zlocie w 2002 r. Ciekawie będzie porównać to z perspektywy czasu. A w niedzielę już rozjeżdżamy się do domów.

ZDJĘCIA ARCHIWUM PRYWATNE, MERCEDES-BENZ



1
2

1

Paweł Góras
Komandor
tegorocznego,
jubileuszowego
StarDrive.

2

Pierwszy StarDrive
Zlot odbył się w maju
2002 r. w Toruniu.
Wówczas przyjechały
43 załogi. Teraz na tym
samym rynku
będzie ich 75.



→ **Kiedy turyści i widzowie będą mieli najlepszą okazję, by podziwiać te piękne Mercedesy?**

← Jak ktoś ma ochotę, to może któregoś dnia późnym popołudniem udać się w stronę hotelu Copernicus i obejrzeć samochody na parkingu, choć nie wszystkie auta tam będą. Część zaparkuje w garażu podziemnym. Dlatego najlepszą okazją do zobaczenia samochodów i załóg będzie sobotni pokaz elegancji na rynku staromiejskim. Zacznie się o godzinie 10 i potrwa mniej więcej do 13. Wszystkie auta będą po kolei przejeżdżały, staną na jakąś minutę do dwóch. Wówczas załogi prezentują się w strojach z epoki, aby jak najlepiej dopasować się do samochodu. Niektórzy sami opowiadają coś o swoich autach, czasami jury tudzież prowadząca zadaje jakieś pytania.

→ **Czy jako komandor zlotu będzie miał pan czas i możliwość, aby pokazać się na StarDrive w swoim oldtimerze?**

← Nie, nie będzie ani czasu, ani możliwości. Jest za dużo pracy związanej z organizacją. Komandor musi doglądać każdego szczegółu. Poza tym gdybym miał wziąć udział w konkursach, byłoby to nie fair, bo przecież znam wszystkie konkurencje i zadania.

→ **Jakiego samochodu więc tym razem zabraknie?**

← Zwykle na zloty jeżdżę Mercedesem 180D dieslem z 1958 r. To W 120 zwany „Kubusiem” lub „Pontonem”. Tym razem zostanie w domu... ◇

„Niech żyje

TEKST Jörg Heuer ZDJĘCIA Robert Grischke

Deniz Simon (41 l.) ze Szwajcarii
Piosenkarka i muzyk, jeżdżąca
modelem 450 SE (W 116).
Dla nas zaśpiewała „Sto lat”
na zaimprowizowanym występie
pod gołym niebem.



Pierwszy numer magazynu „Mercedes-Benz Classic” ukazał się 20 lat temu. Teraz świętujemy wejście w wiek dojrzały huczną imprezą razem z naszymi gośćmi, którzy zasypali nas podarunkami. Ale i tak najważniejsze, że jesteście tu Wy – nasi czytelnicy!

nam!”

20

„Ponieważ droga do serca
prowadzi przez żołądek,
pozdrawiam z mojej
wielokrotnie
nagradzanej kuchni!”

Volker Huck (58 l.) z Niemiec
Przedsiębiorca, który oprócz
modelu 450 SL (R 107) w kolorze
icon gold, ma jeszcze kilka aut
z gwiazdą na masce. Dla nas
upiekł czekoladowy tort
z wiśniami ozdobiony, oczywiście,
trójamenną gwiazdą.

Marianna (55 l.) i Mario Darok (56 l.) z Austrii. Ta para stojąca przed swoim 560 SEL (V 126) wręczyła nam wiosenną gałązkę obwieszoną miniaturowymi Mercedesami.

„Pozostańcie tacy,
jacy jesteście:
energiczni, kolorowi,
zaskakujący
i rozrywkowi!”

„Niech żyje prawdziwa sztuka: ta w ramach, ta na czterech kołach i ta na papierze!”



Amy (19 l.) i Christoph Rieger (49 l.) z Niemiec
Urodzona w 2002 r. Amy, która w tym roku przystępuje do matury, jeździ SLK (R 170). Dla nas namalowała ten obraz. Jej ojciec jest prezydentem klubu Mercedes-Benz W 201 16V, także obchodzącego w tym roku 20. urodziny.



Fiete Kania (22 l.) z Niemiec
Musujące różowe wino być może
nie zakręci tak w głowie jak ten
model 180 „Ponton” (W 120)
należący do młodego asystenta
produkcji filmowych, jednak
toast jest częścią
urodzinowej celebracji.

„Zdrówko!”



„Uderzajcie
w klawisze.
Niech żyje
druk!”

Irmgard (61 l.)
i Ralf Weber (71 l.) z Niemiec
Przedsiębiorca kolekcjonuje
wszystko, co związane z wyścigami
samochodowymi i motoryzacją.
A ta historyczna maszyna do pisania
marki Mercedes nie jest jego jedyną.



Khondker Mandood Ahmed,
(40 l.) i jego dwie córki:
Filza (6 l., z lewej) i Anayah (8 l.)
z Bangladeszu
Współwłaściciel restauracji
w stolicy Dhace i posiadacz
modelu W 123 na
urodzinowy prezent
dla nas wybrał coś typowego
ze swojego kraju – jaskrawo
pomalowaną riksę.

„Szczęśliwej podróży!”

classic



20



20 -lecie magazynu „Mercedes-Benz Classic” – dwie dekady fascynacji dziełami sztuki na czterech kołach. Fascynacji motoryzacyjnym dziedzictwem kulturowym spod znaku trójramiennej gwiazdy. Fascynacji oldtimerami, youngtimerami i klasykami przyszłości, którą dzielimy z naszymi czytelnikami i członkami klubów zabytkowych Mercedesów w 84 krajach świata na sześciu kontynentach. Słowo Classic ma siedem liter. Każda litera skierowała nas w inne miejsce, gdzie odwiedziliśmy fanów marki, która stworzyła pierwszy samochód napędzany silnikiem spalinowym. Odwiedziliśmy cztery kraje na dwóch kontynentach – Niemcy, Austrię i Szwajcarię oraz Dhakę, stolicę Bangladeszu w południowej Azji. Siedem krótkich historii składa się na wielką opowieść, w której pierwszą rolę – i wszystkie drugoplanowe – odgrywa liczba 20.



1

„20 lat temu zaplanowałam swoją pierwszą podróż do USA, nagrałam płytę demo i rozpoczęłam karierę w branży muzycznej. Kiedy miałam 17 lat, byłam właścicielką W 116, mojej pierwszej wielkiej samochodowej miłości”.

Deniz Simon, wokalistka i instrumentalistka

Mieszkanca Zurychu lubi charakterystyczny dźwięk ośmiocylindrowego silnika swojego auta.

Czuję się zaszczycona, że moje nazwisko pojawi się w jubileuszowym magazynie – mówi Deniz Simon z szerokim uśmiechem na twarzy. Pogodna 41-latką mieszka w Zurychu i jest wielką fanką stylu życia i mody lat 60. i 70. Z zawodu jest muzykiem.

„Komponuję i śpiewam piosenki” – wyjaśnia. A jeśli mowa o jubileuszach, model jej klasycznego samochodu, którym przyjechała na nasze spotkanie, też obchodzi okrągłą rocznicę – W 116 kończy właśnie 50 lat. Czapki z głów!

Kiedy chodzimy wokół stojącej na parkingu limuzyny, świeci jasne słońce i jest ciepło. Deniz opowiada nam, że jej Mercedes 450 SE, który kryje pod maską silnik V8, został wyprodukowany w 1975 r. Kupiła model w kolorze metalizowanego szarego antracytu (DB 172) prawie sześć lat temu. Mercedes W 116 był też pierwszym samochodem, w którym się zakochała. W wieku 17 lat, zanim jeszcze zrobiła prawo jazdy, już miała pierwszą Klasę S – 280 SE z 1976 r., samochód prawie pięć lat od niej starszy.

„W naszej rodzinie jeździmy wyłącznie starszymi, większymi i fajnymi samochodami. Z tego słyniemy – przyznaje. – Ja też kontynuuję tę tradycję. Wolę rozwiązania analogowe od cyfrowych, chrom od plastiku, wybieram winyle zamiast plików MP3 i lubię czasem iść pod prąd, jeśli chodzi o trendy. Dzień po zdaniu egzaminu na prawo jazdy – a skończyłam wtedy 18 lat – wybrałam się na pierwszą jazdę modelem W 116 autostradami Badonii-Wirtembergii. To był strzał w dziesiątkę, lecz silnik M 110 z dwoma

wałkami rozrządu w głowicy miał niesamowitą moc, a na to nie byłam przygotowana. Jednak jazda potężną i majestatyczną Klasą S sprawiała mi przyjemność, którą odbierałam wszystkimi zmysłami już od pierwszych kilometrów. I nic się w tej materii nie zmieniło. Uważam, że W 116 po prostu ma to coś. Coś, co mi pasuje. I mam nadzieję, że ja też do niego pasuję, naprawdę w to wierzę!”

Obecnie Deniz jest dumną właścicielką dwóch klasycznych modeli z gwiazdą: Mercedesa 450 SE, którym jeździ na co dzień oraz 250 E coupé (W 111) z 1966 r., który opuszcza garaż, kiedy wiosną i latem świeci słońce. Bierze też nim udział w rajdach na najszybsze pokonanie górskiego podjazdu.

Razem wybieramy się na przejażdżkę wokół Zurychu jej W 116, którego Deniz nazywa „Panem Eddym”, nawiązując do bohatera kultowego filmu Davida Lyncha „Zagubiona autostrada” (choć w filmie gangsterzy jeździli modelem 450 SEL 6.9). Zwiedzamy pagórkowate okolice szwajcarskiej stolicy biznesu. Deniz zapakowała do bagażnika keyboard, mikrofon, głośniki, wzmacniacz oraz kolekcję kostiumów w stylu retro. Garnitury i długie suknie. W odważnych kolorach, ale na luzie.

Wspólnie szukamy odpowiedniego pleneru, w którym Deniz wykona dla nas specjalnie zaaranżowaną urodzinową piosenkę i po kilku chwilach znajdujemy idealne miejsce: położone pośród sielskiego krajobrazu, tuż za gospodarstwem rolnym. Wąska żwirowa ścieżka biegnie skrajem soczyste zielonej łąki na zboczu. Deniz zakłada długą jedwabną sukienkę w psychodeliczne →



2
3 | 4

1

Próby

W swoim pokoju muzycznym Deniz ćwiczy na pianinie piosenkę, którą skomponowała z okazji jubileuszu magazynu.

2

Przejażdżka

Pochodząca ze Szwajcarii Deniz zabiera nas swoim Mercedese 450 SE na długą przejażdżkę wokół Jeziora Zuryckiego.

3

Pozowanie

Na pierwszym planie widzimy bohaterkę z jej ukochanym samochodem, a w tle tzw. Gold Coast (Złote Wybrzeże) nad Jeziorem Zuryckim.

4

Poszukiwania

Deniz w drodze na plenerową scenę, na której wykona dla nas jubileuszową piosenkę.

1
Koneser
Volker Huck korzysta z pięknej pogody, żeby odbyć przejażdżkę przez miasteczka skąpane w promieniach słońca, leżące na szlaku Muru Pruskiego.

2
W blasku słońca
Życie jest piękne – tak pewnie myśli mężczyzna, który siedzi na ławce w ogrodzie. I ma rację!

3
Ostre zakręty
Miasteczko Hanau-Steinheim leży na niemieckim szlaku turystycznym Muru Pruskiego.

4
Cukiernik gwiazd
Czym są urodziny bez tortu? To pytanie zadał sobie „Dr DJet”, a potem upiekł dla nas tort.



„Fanklub Sternzeit, który zrzesza około 16,5 tys. wielbicieli modelu R/C 107 i serii W 116 z całego świata, obchodzi właśnie – podobnie jak magazyn – swój 20. jubileusz. A to powód do świętowania!”

Dr Volker Huck, człowiek, który doszedł do wszystkiego własną pracą i właściciel strony sternzeit-107.de
Mieszkaniec Hanau uwielbia wyrazisty kolor lakieru swojego modelu 540 SL: icon gold!

wzory, którą kupiła kiedyś w USA – „kraju, w którym uwielbia spędzać wakacje i uważa za swój drugi dom”. Miała ją na sobie podczas występów w klubach muzycznych i nagraniach do teledysków. Potem śpiewająca pianistka wyciąga keyboard, mikrofon i wzmacniacz z bagażnika swojego 450 SE, aranżuje na trawie niewielką scenę i zaczyna śpiewać w blasku słońca: „Sto lat dla magazynu...”

W

ierny fan Volker Huck nie musi długo się zastanawiać, bo instynktownie wie, jaki prezent przygotować na 20. jubileusz magazynu. Będzie to tort czekoladowy z wiśniami „i naturalnie, z gwiazdą Mercedesa”. Dosłownie godzinę temu udekorował urodzinowy tort. Przyprószył go cukrem pudrem i umieścił na górze dwie czerwone świece – w kształcie cyfr 2 i 0. Okolicznościowy wypiek jest nadal ciepły i rozciąca kuszący aromat.

„Przepis dostałem od jednego z uczestników wyprawy do Austrii, zorganizowanej we wrześniu zeszłego roku przez naszą internetową społeczność sternzeit-107.de. Wrześniowe wypad są przez nas organizowane już od trzech lat” – wyjaśnia 58-latek, który był prezesem spółki giełdowej. Volker mieszka w Hanau niedaleko Frankfurtu nad Menem.

Sternzeit-107 to społeczność fanów modelu R/C 107 i serii W 116, która powstała dokładnie 20 lat temu. Od sześciu lat klub, do którego dołącza coraz więcej coraz młodszych członków, jest prowadzony i koordynowany przez Volkera Hucka. Ilu członków ma aktualnie fanklub? „Okolo 16,5 tys. na pięciu kontynentach,

ale większość z nich pochodzi z Niemiec, Austrii i Szwajcarii”. Nie pobieramy opłat za członkostwo, a fani marki Mercedes-Benz nie tylko wymieniają się swoimi motoryzacyjnymi doświadczeniami, ale organizują także wycieczki w mniejszych lub większych grupach liczących od 5 do 30 samochodów, czego doskonałym przykładem jest rajd po alpejskich serpentynach najwyższej drogi w Austrii na szczyt góry Grossglockner. „Organizujemy także lokalne warsztaty oraz spotkania dla osób zainteresowanych mechaniką, w których udział biorą dwie grupy do 16 uczestników każda” – wyjaśnia Volker.

Przydomek „Dr DJet”, pod jakim znany jest w kręgach fanów motoryzacji, zawdzięcza doskonale znajomości układu D-Jetronic, pierwszego w historii sterowanego elektronicznie wielopunktowego systemu wtrysku, który był instalowany w modelu 107: „Stałem się prawdziwym ekspertem w tej dziedzinie i bardzo chętnie dzielę się swoim doświadczeniem”.

„Dr DJet” jest nie tylko właścicielem Mercedesa 450 SL w kolorze icon gold (DB 419) z 1973 r., który lśni teraz w pełnym słońcu. W jego kolekcji znajdują się także inne klasyczne modele takie jak kabriolet 280 SE (W 111), 500 SE (W 126) i 300 TE (S 124), którymi regularnie jeździ. Ale zanim fotograf, jego asystent, autor tego artykułu i naturalnie Volker, który występuje dzisiaj w roli amatora cukiernika, złączą kroić urodzinowy tort, wyruszamy roadsterem na krótką przejażdżkę. Naturalnie, ze złożonym dachem. Wiele osób ogląda się za nami z zachwytem, kiedy przejeżdżamy przez stare miasteczko Hanau-Steinheim, w którym króluje pruski mur. Gardłowy warkot silnika i idealny stan samochodu zapewniają naszemu jubileuszowemu spotkaniu →





1



„Od 20 lat jeździmy modelem 560 SEL z 1986 r. Zachwycił nas czerwony welur i lakier ze złotą poświatą. Chcielibyśmy pojechać nim kiedyś na Przylądek Północny”.

Dr Mario Darok, patolog medycyny sądowej
Mieszkaniec Grazu nazywa swojego Mercedesa V 126 „dyrektorską limuzyną”

odpowiednią oprawę. „Zawsze proszę członków naszego klubu, żeby zabierali na wydarzenia swoje dzieci lub wnuki, by mogły przejechać się tymi pięknymi roadsterami, modelami coupé lub limuzynami i jak najwcześniej złapać bakcyła motoryzacji” – przyznaje fizyk jądrowy, siedzący w słońcu na drewnianej ławce podczas krótkiego postoju. Jego zapal zaczyna powoli przynosić pierwsze efekty – średni wiek w klubie Sternzeit-107 regularnie spada – kiedyś wynosił około 55 lat, a teraz 50.



Mario Darok zainteresował się klasycznymi modelami w bardzo młodym wieku: „To było około 1970 r. Mieszkaliśmy wtedy w stolicy Węgier w Budapeszcie. Mój ojciec był muzykiem i pewnego razu wrócił z podróży do Niemiec „skrzydlakiem” horizon blue. Takim niebieskim cudem z gwiazdą na przodzie maski. Usiadłem na tylnym siedzeniu i zaniemówiłem z zachwytu. Byłem bezgranicznie szczęśliwy. W czasach Węgierskiej Republiki Ludowej ten niezwykły samochód robił piorunujące wrażenie na ulicy” – wspomina 56-letni patolog sądowy, który od wielu lat mieszka w austriackim Grazu ze swoją 55-letnią żoną Marianną, praktykującą psychoterapeutką. W ich garażu od zawsze goszczą same gwiazdy.

Takie jak kabriolet (serii 124), Mercedes serii 216 CL i dwa modele klasy S (seria 221 i 126). Postanawiamy wybrać się na krótką

przejażdżkę jednym z nich – modelem 560 SEL z 1986 r. w metalizowanym kolorze smoke silver (DB 702), którego wnętrze jest wykończone welurem w tonacji medium red. To samochód, który został przez nich znaleziony 20 lat wcześniej w okolicach jeziora Wörthersee. Poprzedni właściciel „dyrektorskiej limuzyny”, jak Mario nazywa swój model klasy S, prowadził hotel w Wörthersee. „Ten samochód to kolejna miłość od pierwszego wejrzenia. Uwielbiam stare Mercedesy. Tylko Mercedesy. Wszystkie inne marki to dla mnie gruchoty” – podkreśla Marianna w drodze do miejskiej opery. Przygotowała dla nas prezent, który podczas sesji chcemy wyeksponować przed neobarokowym teatrem, gdzie zrobimy zdjęcie jej, mężowi i modelowi 560 SEL. Podarunkiem jest gałązka kwitnącej wiśni, na której wisi kilka przymocowanych cienką nitką miniaturowych modeli Mercedes-Benz. Każdym z nich jeździli lub nadal jeżdżą. Po zakończeniu sesji jedziemy do drugiego pod względem wielkości miasta w Austrii, a stamtąd na widokową przejażdżkę po górzystej Styrii. 36-letnia limuzyna klasy S z silnikiem V8 sunie majestatycznie po wiejskich drogach.

„Jeden z naszych synów chce sam zawieźć swoją przyszłą żonę do urzędu stanu cywilnego naszym modelem SEL. To samochód, który wybrał na ten ważny dzień” – przyznaje Mario. Jego córka jest już mężatką. Który z klasycznych modeli wybrała, żeby pojechać na swój ślub? „Żaden” – odpowiada Mario z uśmiechem na twarzy. Jej ślub odbył się w rezerwacie przyrody pod Wiedniem, gdzie obowiązuje zakaz wjazdu wszelkich pojazdów silnikowych.” →



2 | 3
4 |
5

1
Kwiat Mercedesów
Gałązkę kwitnącej wiśni zdobią wyłącznie modele, którymi Marianna i Mario Darokowie kiedyś jeździli lub nadal jeżdżą.

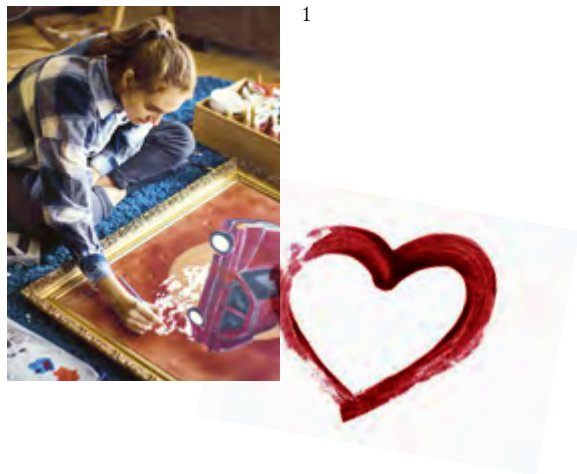
2+3
Styria
Zwiedzamy okolice Grazu, stolicy Styrii.

4
Wnętrze
Wnętrze modelu 560 SEL, wykończone welurem w kolorze medium red, jest w doskonałym stanie.

5
Opera
Darokowie podjeżdżają z klasą pod operę swoimi Mercedesami klasy S.



Ogromna przyjemność z jazdy Maturzystka Amy (w SLK) i jej ojciec Christoph Rieger (za kierownicą modelu 190 E 2,3-16) jadą lokalnymi drogami.



1

„Urodziłam się w 2002 r., a mój tata jest prezesem fanklubu Mercedes-Benz W 201 16V, który także powstał 20 lat temu. A to znaczy, że obchodzimy potrójne 20-lecie wraz z magazynem Classic”.

Amy Rieger, maturzystka

Kreatywna dziewczyna z południowych Niemiec w tym roku także kończy 20 lat.

la Amy Rieger, która ma na razie 19 lat, ale za kilka dni będzie rówieśniczką magazynu „Mercedes-Benz Classic”, nauka w liceum dobiega końca. „Zdaję maturę w lokalnym liceum artystyczno-muzycznym w Markgröningen” – wyjaśnia. Z myślą o prezentacji młodych klasyków, zorganizowanej z okazji jubileuszu magazynu, Amy postanowiła puścić wodze fantazji. Kilka dni przed naszą wizytą przygotowywała w swojej pracowni w domu rodziców niespodziankę, która jest już oprawiona w ramę. To kolorowy kolaż, pośrodku którego znajduje się – „oczywiście Baby Benz”. „Można powiedzieć, że moje całe życie obracało się wokół serii 201 z 16-zaworowym silnikiem” – mówi Amy i puszcza do nas oko.

Jej ojciec, inżynier w firmie Bosch, który siedzi teraz obok niej przy kuchennym stole i pije kawę, uśmiecha się i potakuje. „Sukcesy w serii wyścigowej DTM, ogromna przyjemność z jazdy i wszechstronność, która sprawdza się w codziennym użytkowaniu. Tego właśnie synonimem są modele z 16-zaworowym silnikiem” – podkreśla 49-letni Christoph Rieger, prezes fanklubu Mercedes-Benz W 201 16V, założonego wraz z kilkoma przyjaciółmi 20 lat temu w czerwcu.

Fanklub „szybkich modeli Baby Benz” ma obecnie 106 członków z całej Europy. Najmłodszy ma 17 lat, a najstarszy 86. Średni wiek to mniej więcej 53 lata. Na doroczne złoty członkowie klubu, którymi są w większości mężczyźni, przyjeżdżają w towarzystwie żon, partnerek i czasem dzieci. Christoph Rieger jest prezesem tej prężnej i dość usportowionej społeczności od dnia jej powstania. Kiedy został ojcem, odebrał swoją córkę Amy, a potem jej młodszą siostrę, ze szpitalnego oddziału położniczego samochodem z 1985 r. w kolorze smoke silver metallic (DB 702). Model ma pod maską 16-zaworowy silnik o mocy 185 KM, który może

rozвивać do 230 km/h. Tym właśnie samochodem mała Amy została przywieziona ze szpitala do domu w czerwcu 2002 r. „Mam poczucie, że zawsze byłam obecna na spotkaniach klubu – mówi maturzystka, która chce studiować wzornictwo przemysłowe. – Kiedy byłam mała, jeździłam slalomem między nogami dorosłych dziecięcym samochodziem. A kiedy podrosłam, pomagałam tacie podczas napraw samochodu i dokręcałam śruby, bo sam nie był w stanie dosięgnąć komory silnika, a ja miałam dużo szczuplejsze palce”.

W jej przypadku wybór pierwszego samochodu po otrzymaniu prawa jazdy był oczywisty: „To był bardzo wyjątkowy model z 1992 r. – 190 E 1,8 Berlin 2000. Łącznie wyprodukowano ich zaledwie 180 sztuk”. Dzisiaj nie jedziemy na przejażdżkę modelem z tej limitowanej edycji, ale należącym do rodziców SLK 200 z 1999 r. w jasnożółtym kolorze (yellowstone, 685), który Amy też bardzo lubi prowadzić. A najbardziej ze złożonym dachem. Dzisiaj pogoda nam dopisuje. Naturalnie jej tata wyjeżdża z garażu swoim ukochanym modelem z 16-zaworowym silnikiem.

„Często wybieram się nim na przejażdżkę w niedzielę rano, kiedy wszyscy jeszcze śpią. Robię kilka kółek po okolicy. Jest to dla mnie chwila relaksu – opowiada z zapałem. – Czterozaworowa technologia sprawia, że 16V nic się nie zestarzał. Ponadczasowy jest też design tego modelu. Nie znam żadnego innego samochodu, z którego komory silnika wydobywałby się tak rasowy dźwięk. Powyżej 3 tysięcy obrotów na minutę to prawdziwa muzyka, która zaczyna przypominać pomruk lwa”.

Dzisiaj ojciec i córka wciskają mocniej gaz, bo na drodze panuje mniejszy ruch. Trasa wiedzie nas przez kręte drogi, które przecinają pola kwitnącego rzepaku. Przez większość czasu samochód z 16-zaworowym silnikiem jedzie z przodu. Christoph nie odda prowadzenia. →



2
3 | 4
5

1

Dzieło sztuki

Amy tworzy w swoim atelier kolaż przedstawiający model Baby Benz.

2 + 3

Społeczność

Ojciec i córka wyruszają w drogę przez Badenię-Wirtembergię.

4

Pierwszy samochód

Kiedy nasza bohaterka zdała egzamin na prawo jazdy, dostała w prezencie model 190 E 1.8 Berlin 2000 (W 201).

5

Wysokie obroty

Dla Christoph'a przejażdżka samochodem z 16-zaworowym silnikiem to także chwila relaksu po wyczerpującym dniu pracy.

1
2 | 3



1
Styl
Kolory ubrań Fietego i odcień lakieru jego modelu 180 idealnie ze sobą współgrają.

2
Na luzie
Wystrój wnętrza hamburskiego domu naszego bohatera jest dość nietypowy jak na 22-latka.

3
Fascynujące ujęcie
To zdjęcie domu Fietego i modelu Ponton wygląda, jakby zostało wykonane w latach 60.

4
Stosownie do okazji
Z okazji jubileuszu naszego magazynu dostaliśmy w prezencie wielką butelkę różowego wina.



„Bardzo wcześnie zacząłem słuchać muzyki z lat 50. i 60. i oglądać filmy z tamtego okresu. Uwielbiałem Petera Alexandra, Franka Sinatrę i Louisa Armstronga. I samochody z tej epoki”.

Fiete Kania, asystent produkcji filmowej

22-latek uwielbia styl lat 50. i 60., który towarzyszy mu na co dzień

k

lasa! Takie właśnie mamy wrażenie, kiedy odwiedzamy po raz pierwszy 22-letniego Fietego Kanię w jego domu w Hamburgu. Od pierwszej chwili nasza wizyta staje się podróżą w czasie do lat 50. i 60., a jej zapowiedzią jest samochód zaparkowany przed starym, murowanym domem – „Ponton” 180 z 1960 r.

Fiete ma stylowe wąsy, jest ubrany w mokaśniny, garnitur, koszulę, kamizelkę i krawat i wygląda jak aktor z filmu kostiumowego. Ale pomimo to on sam i jego otoczenie są rzeczywiste i wydają się niesamowicie autentyczne.

„Nie ubrałem się tak dzisiaj z powodu waszej wizyty – wyjaśnia, gdy wita nas na progu swojego domu. – No, może trochę podrasowałem moją stylizację, ale zawsze noszę się w podobnym stylu” – przyznaje. Jego prapradziadkowie mieszkali w tym małym murowanym domu w latach 1940–2014. Fiete właśnie skończył remont i wprowadził się do niego. Styl wystroju to lata 50. i 60., z akcentami z kolejnej dekady – telefon z tarczą, stolik w kształcie nerki, czarno-biały telewizor kineskopowy i stare rodzinne zdjęcia, kolorowa tapeta w duże wzory, stare magazyny, regał, gramofon i adapter. Fiete bierze łyk espresso i zastanawia się przez chwilę: „Znajdziesz mnie na Instagramie pod hasztagiem Fiete1950. Mam nowy włoski ekspres do kawy, ale jeśli tylko mogę, unikam nowoczesności. Lubię pisać tradycyjne listy i w większości przypadków korzystam z telefonu, tylko by z niego dzwonić. Moja najnowocześniejsza cecha to może to, że po

4



prostu robię swoje i nie pozwalam sobie nic narzucać. Gdy wsiądziesz do mojego samochodu lub odwiedzisz mnie w domu, usłyszysz wyłącznie moich ulubionych wykonawców: Petera Alexandra, Billa Ramseya, Caterinę Valente, Franka Sinatrę i Louisa Armstronga. To prawda, że moja słabość do lat 60. ma 60 lat, ale czy nie jest to też na wskroś nowoczesne?

Jego prapradziadek miał w Hamburgu studio nagrań i opowiadane przez niego historie zawsze fascynowały chłopaka. Senior, podobnie jak dziadek i ojciec Fietego jeździli wyłącznie samochodami Mercedes-Benz. Fiete, który jest z wykształcenia mechanikiem samochodowym, kupił dość tanio swój pierwszy klasyczny model w wieku 17 lat – 420 SEL (V 126) z 1989 r. Potem był W 110, który przypomina mały krążownik szos, a półtora roku później Fiete znalazł model Ponton. „Wybrałem się nim na jazdę próbną z tatą i dziadkiem – wspomina. – Trzy pokolenia w Pontonie, niezrównane wrażenia z jazdy niesamowitym autem. Mogłem sobie na niego pozwolić, bo sprzedałem z zyskiem krążownika szos, a resztę dołożyła mi rodzina”. Fiete przebiera się kolejny raz, żeby zapozować do zdjęcia z przygotowanym dla nas prezentem. Potem zawiązuje kokardę na butelce musującego różowego wina.

Jak oceniają jego styl życia znajomi i ludzie, z którymi pracuje? Fiete uśmiecha się szelmowsko. „No cóż, jak sami przyznają – odpowiada zadziornie – cieszą się nim”. Wydaje się nieuniknione, że pewnego dnia Fiete zostanie odkryty przez agenta i zagra w filmie kostiumowym. On i jego samochód. →



1

„Mój krążownik jest znany
w środowisku związanym z wyścigami,
bo startował w legendarnym
Carrera Panamericana – rajdzie
po Meksyku – w 2001 i 2002 r.”

Ralf Weber, przedsiębiorca z branży nieruchomości
Mieszkaniec Hofheim jest czytelnikiem magazynu od pierwszego numeru

Kiedy miałem 11 lat, dostałem pierwszą broszurę modelu 300 SL – wspomina 71-letni Ralf Weber. – To było jak olśnienie. Od tej pory jestem zapalonym kolekcjonerem wszystkiego, co ma związek z motoryzacją i wyścigami samochodowymi”.

Przytoczymy teraz krótki wycinek długiej listy samochodów, które kiedyś miał lub nadal nimi jeździ: 300 SE, kabriolet 280 SE 3.5, 230 S, 450 SEL 6,9, 250 SL, SL 500, 500 SEC, 560 SEC, 300 TE, 16-zaworowy W 201, AMG 300 E 3.2, S 55 AMG i ML 63 AMG. „Naturalnie miałem kiedyś czerwonego roadstera 300 SL W 198 – wspomina Ralf Weber. – Było dla mnie jasne, że muszę go mieć”.

Jesteśmy w miasteczku Hofheim niedaleko Frankfurtu nad Menem, w dużym domu z niewielkim ogrodem. Bambus, brugmansje, papirus, płynąca woda i staw z ozdobnymi karpiami japońskimi. Na pierwszym piętrze znajdują się dwa duże pokoje, w których mieszkali kiedyś jego syn i córka.

„Kiedy dzieci wyprowadziły się z domu, ich dawne pokoje przejął mąż, który wprowadził do nich tysiące nowych lokatorów” – mówi z szerokim uśmiechem 61-letnia Irmgard. Ma na myśli broszury, książki, materiały prasowe, plakaty, puchary, resoraki, reflektory, grille, telefony samochodowe, mapy, rysunki, szkice studyjne, złote gałki drążków zmiany biegów w kształcie głowy sokoła i kierownice.

Nie jesteśmy w stanie wymienić wszystkich wspaniałości, które wchodzą w skład kolekcji Webera. Ale musimy wspomnieć

o jednej rzeczy – przedsiębiorca jest czytelnikiem magazynu „Mercedes-Benz Classic” od pierwszego numeru i zebrał wszystkie jego wydania. Z okazji naszego spotkania wyciąga spod sterty rzeczy maszynę do pisania sygnowaną przez Mercedesa. To jego prezent na nasze 20-lecie.

W nasz 20. jubileusz idealnie wpisuje się kultowy samochód z motoryzacyjnej kolekcji Webera – słynny „Wyścigowy krążownik szos”, czyli model 300 SE (W 112), który w 2001 i 2002 r. startował w rajdzie Carrera, bezapelacyjnie najtrudniejszej imprezie tej kategorii. „Gdy pojawiła się okazja, by kupić ten kultowy model, zrobiłem to” – wspomina Weber, który od początku lat 90. do wczesnych lat 2000. z powodzeniem ścigał się historycznymi tourerami.

Wyścigowy krążownik szos, który ma kłatkę bezpieczeństwa i przeszedł wszystkie niezbędne modyfikacje przed startem w rajdzie w Meksyku, ma standardową drogową homologację. Wybieramy się nim na przejażdżkę po okolicznych miasteczkach i zamierzamy przejechać się głównymi drogami w okolicy.

Najlepszy samochód, jakim Weber kiedykolwiek jechał? „Nad tym akurat nie muszę się długo zastanawiać – odpowiada, wskazując ręką na swój otwarty garaż. – To S 55 AMG, długa wersja, V 220, który kupiłem w 2000 r. jako nowy, w pełni wyposażony egzemplarz. Bruno Sacco powiedział mi kiedyś w charakterystyczny dla siebie sposób: „To samochód, którego można nam trochę pozazdrościć”.

Trudno jest się z nim nie zgodzić, bo legendarny szef designu marki Mercedes-Benz miał absolutną rację! →



2	3
4	5
	6

1
Para, która ma moc
Od Irmgardy i Ralfa Weberów dostaliśmy maszynę do pisania sygnowaną przez markę Mercedes.

2
Miniaturowy świat techniki
Na wszystkich ścianach ich domu są półki pełne modeli samochodów.

3 + 5
Pasja kolekcjonerska
Zdobyte nagrody i fascynujące ciekawostki – Ralf po prostu musi je mieć.

4 + 6
Wyścigowy krążownik szos
300 SE, który startował w rajdzie Carrera Panamericana i jest wyposażony w kłatkę bezpieczeństwa, wydaje spod maski rasowy dźwięk i ma sportowy pazur.



1

„Pewnego dnia – mam nadzieję, że niedługo – chciałbym pojechać moim modelem 200 do Niemiec, do muzeum marki Mercedes-Benz w Stuttgarcie i zrobić sobie w nim tam zdjęcie”.

Khondker Mandood Ahmed, współwłaściciel restauracji
Mieszkaniec Bangladeszu jeździ czerwonym klasycznym Mercedesem już od 16 lat

Jak sam przyznaje, najważniejszą cechą W 123 jest jego osobowość: „To solidna i bardzo elegancka konstrukcja, a pod maską nadal jest oryginalny silnik. Jeżdżę nim od 16 lat i wszystko mi się w nim podoba: to, jak wygląda, dźwięki, które wydaje, jak pachnie i komfort jazdy, jaki zapewnia. Kiedy go kupiłem i zacząłem remontować, wszyscy pytali mnie, dlaczego zdecydowałem się na tak stary samochód. Ale to radykalnie się zmieniło. Dzisiaj wszyscy pytają, gdzie mogą taki kupić. Wizerunek klasycznego samochodu bardzo się ostatnio zmienił. To nie tylko starsze, ale także bardzo poszukiwane modele. Inni kierowcy często pokazują mi podniesiony w górę kciuk. To bardzo przeszkadza mojej żonie Humairze, która wolałaby, żebyśmy nie zwracali na siebie uwagi na drodze”.

Pracując nad jubileuszowym artykułem, przyjechaliśmy do stolicy Bangladeszu Dhaki, która jest obecnie jedną z najdynamiczniej rozwijających się azjatyckich metropolii. 40-latek i wszyscy członkowie jego rodziny – 35-letnia żona Humaira oraz dwie córki – 8-letnia Anayah i 6-letnia Filza – są odświętnie ubrane. Współwłaściciel małej sieci restauracji kupił nam w prezencie coś typowego dla swojej ojczyzny znad Zatoki Bengalskiej: model pomalowanej na jaskrawe kolory rikszy, jakich dziesiątki tysięcy można spotkać każdego dnia na tętniących życiem, zatłoczonych ulicach Dhaki. Mandood jeździ modelem W 123 głównie po dynamicznie rozwijającej się metropolii, a co jakiś czas wybiera się nim w dłuższe trasy, m.in. na północ kraju, tuż przy granicy z Indiami. Kultowy model, który ma dokładnie tyle samo lat co Mandood, został sprowadzony do Dhaki przez niemiecką

ambasadę w 1981 r. i był oryginalnie czarny. Pomimo upływu czasu, jego przebieg nie osiągnął jeszcze 200 tys. km. „To ja zrobiłem połowę przebiegu. Ja sam. Bo nie pozwalałem nikomu innemu usiąść za kierownicą” – przyznaje nasz bohater w czasie kolacji w jednej ze swoich restauracji. Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w przypadku nowego samochodu firmowego innej marki. W nim Mandood woli siedzieć na fotelu pasażera.

A w swojej restauracji zawsze wybiera miejsce przy oknie. Zawsze przy tym samym stoliku, z którego ma najlepszy widok na swojego Mercedesa 200, którego parkuje zawsze w tym samym miejscu.

Niemcy to cel jego wymarzonej podróży. Ale chce się w nią wybrać swoim W 123, który zostanie przetransportowany do Europy, aby wspólnie zapozowali przed wejściem do muzeum marki Mercedes-Benz w Stuttgarcie. Jest to wielkie marzenie człowieka, który jest dobrze znany fanom Mercedosów w Bangladeszu, bo co roku w styczniu organizuje zloty właścicieli kultowych samochodów spod znaku gwiazdy. „W pierwszym roku – 2018 – mieliśmy 14 uczestników, a rok później już 25. W 2020 r. zgłosiło się aż 40 chętnych. W 2021 roku na zlot przyjechało 60 samochodów, a w 2022 nasz zjazd padł ofiarą pandemii – wspomina Mandood. – Ale impreza wzbudziła wielkie zainteresowanie, które stale rośnie. W tym roku zarejestrowało się ponad 100 uczestników”.

Restaurator z Dhaki myśli już o remoncie kolejnego samochodu. „To bardzo poszukiwany i rzadki Mercedes w białym kolorze”. Mandood jest w stanie zrobić większość rzeczy sam, bo przez lata wiele się nauczył i doszedł do dużej wprawy. Ma nadzieję, że tajemniczy kultowy model będzie gotowy w październiku – w sam raz na jego urodziny!

ZDJEŃCIA: REZWANUL AHMED SAKIB / ELEMENTY ILUSTRACJUNE S. 19-28, S. 34, S. 37, S. 38, S. 42, S. 45, S. 46 / ISTOCK, S. 50 / SHUTTERSTOCK



2
3 | 4
5

1 Charakterystyczny element

Kolorowe riksze są typowe dla stolicy Bangladeszu.

2 Społeczność

Mandood ma 40 lat, czyli tyle samo co jego W 123.

3 Młodsze pokolenie

Jego córki Filza (po lewej) i Anayah bawią się na urodzinowym przyjęciu. Obie na tę okazję ubrały się odświętnie.

4 + 5 Miłość ma kolor czerwieni

Mandood nie pozwala nikomu usiąść za kierownicą swojej limuzyny, którą jeździ po ulicach stołecznej Dhaki już od 16 lat.



220 SE cabriolet
(W 128)

Lata produkcji
1958-1960

Wyprodukowano
szuk
1112

Kabriolet – dzieło sztuki

Hurra, zrobiło się ciepło! Sezon na kabriolety i roadstery uważamy za otwarty, dlatego prezentujemy trzy auta marzeń w kolorach jak ze snu.

ZDJĘCIA David Klammer ILUSTRACJE Ayhan Belge/David Klammer

300 SL
(R 129)

Lata produkcji
(gama R 129 SL)
1989–2001

Wyprodukowano sztuk
204 940



„Model R 129 z zamkniętym dachem jest prawdopodobnie autem o najpiękniejszym profilu ze wszystkich samochodów, które projektowałem”

Bruno Sacco, długoletni szef projektantów w Mercedes-Benz, pracujący do 1999 r.

300 cabriolet D
(W 189)

Lata produkcji
1958–1962

Wyprodukowano sztuk
65



„Ta rzadko spotykana ślicznotka z mojej kolekcji pochodzi z pierwszej serii z klimatyzacją (w opcji) i ostatniej, w której ten kabriolet można było wybrać w wersji czterodrzwiowej”

Nico Ockhuisen, holenderski kolekcjoner posiadający ponad 130 klasycznych i zabytkowych Mercedesów.

Nasz zespół kreatywny stworzył te ilustracje dla wszystkich koneserów i fanów „dzieł sztuki na czterech kołach”.

Ale nie ogranicza się to jedynie do tych trzech modeli przedstawionych w całkiem nowym świetle. Podobne obrazy zaprezentowane w poprzednim niemieckim numerze „Mercedes-Benz-Classic” (2/2021) w materiale pt. „Kunstwerk Coupé” wzbudziły duże zainteresowanie czytelników. Podoba Wam się to? Napiszcie do nas z tytułem w temacie e-maila „Pop Art”.

→ classic.magazin@mercedes-benz.com

Pokój z widokiem

Alexandra i Max przekształcili swojego Sprintera w wehikuł przygód i wyruszyli w podróż przez Europę i północną Afrykę. W ciągu roku przejechali 40 tys. km i przekroczyli wiele granic państw. Za dwudziestą czekał na nich kraj, o którego istnieniu nie mieli pojęcia.

TEKST Christina Rahmes *ZDJĘCIA* Max Dreher

„Gdziekolwiek jesteśmy, czujemy wdzięczność za to, co mamy”

Wspólne mieszkanie na 7 m² wyzwala w ludziach zarówno najlepsze, jak i najgorsze cechy. Jest testem dla związku. A w przypadku Alexandry „Alex” Bauer i Maxa Drehera doliczyć też trzeba dwa psy z Maroka, które obecnie mieszkają z nimi w Kandern u stóp gór Schwarzwald w południowo-zachodnich Niemczech. „Taka wyprawa samochodem przez Europę uzmysławia, że można cieszyć się z tego, co się ma” – mówi 33-letnia Alex. Jej szyję zdobią wyjątkowe symbole. „Ten tatuaż zrobiłam podczas wakacji w Tajlandii. Oznacza wdzięczność” – zdradza kobieta, która z wykształcenia jest pielęgniarką geriatryczną. 29-letni Max na długo przed wielką wyprawą wiedział, że Alex będzie dla niego idealną partnerką do przeżycia takiej przygody. „Ona dogaduje się z każdym i jest wolna od uprzedzeń” – mówi. Alex z kolei lubi w Maksie to, że potrafi inspirować innych swoim pozytywnym sposobem bycia.

Przed wyruszeniem w podróż para nie przygotowywała szczegółowego planu. Jedna rzecz była jednak pewna: „Chcieliśmy odwiedzić stolicę każdego z państw. To właśnie ona mówi najwięcej o danym kraju – twierdzi Max. – Gdy byliśmy już w podróży po Europie, podążaliśmy tylko z grubsza wytyczoną trasą. Nie zakładaliśmy też z góry, kiedy wrócimy”.

Gdy rozmawiamy, Max przyrządza kawę w domowej kuchni. Podobnie jak wiele rzeczy w życiu zbudował ją własnymi rękami. Drewno blatu pochodzi z jego rodzinnego Schwarzwald. Ponieważ Max i Alex świadomie żyją w sposób zrównoważony, wykorzystali lokalne drewno również w przerobionym Sprinterze (W 906) z 2013 r. „W przeszłości dużo podróżowałem z rodzicami i siostrą, a później – oczywiście – samodzielnie: przemierzyłem z plecakiem Australię, Azję i Nową Zelandię. Poza tym zawsze podobała mi się mentalność mieszkańców Ameryki Południowej i pociągają mnie niekończące się pustkowia Kanady i Alaski” – mówi wesoło Max.

Ekologiczne wnętrze

Tym razem podróżnicy postanowili objechać Europę: odwiedzili Chorwację, Bośnię, Czarnogórę, Albanie, Grecję, Turcję, Bułgarię, Rumunię, Ukrainę, Mołdawię, Serbię, Węgry, Austrię, Słowację, Estonię, Łotwę, Litwę, Finlandię, Czechy, Polskę, Norwegię z Lofotami, Danię, Niemcy, Szwecję, Francję, Hiszpanię i Portugalię. Zahaczyli także o Maroko w północno-zachodniej Afryce.

Alex i Max w wyprawę ruszyli Sprinterem 313 CDI z silnikiem o mocy 129 KM i całkowitej długości 6,98 m. Ale zanim zabrali się za dostosowanie wnętrza auta, które nazywają „Naszym vanem” lub „Naszą willą na czterech kółkach”, zastanowili się nad tym, co jest dla nich naprawdę ważne. „Siedem metrów kwadratowych to niedużo, ale to idealna przestrzeń dla potencjalnego konfliktu” – mówi Alex. Dla niej priorytetem była kuchnia, zaś Max chciał mieć łóżko, w którym oboje mogliby leżeć i śnić pod gwiazdami. „Istotne było dla mnie połączenie ekologii z funkcjonalnością, więc użyłem głównie drewna ze Schwarzwald” – mówi Max, który ma ojca stolarza i już od dzieciństwa spędzał mnóstwo czasu przy takich projektach.

„Dbamy o to, by chronić przyrodę i rozsawnie gospodarować zasobem, jakim jest woda, a przy tym wciąż dobrze się bawić. Wszędzie, gdzie pojedziemy, czujemy wdzięczność →

1	2
	3
4	

1
Podróż vanem
Dwa miesiące od startu wyprawy. Max kieruje Sprinterem w Grecji przy temperaturach dochodzących do 45°C.

2
To jest życie
Nazaré, surferski raj położony na portugalskim wybrzeżu 100 km na północ od Lizbony, to dla naszej dwójki podróżników magiczne miejsce.

3
Można zaczynać
Para wspólnie sprawdza działanie drona, a ich szczeniak Peaky pozuje do próbnego ujęcia.

4
Tam warto wrócić
Alex i Max nazywają Finlandię „Kanałą Europy” ze względu na jej rozległe bezdroża oraz liczne jeziora i parki narodowe. To dla nich idealne miejsce, by odzyskać równowagę.





„Podczas rocznej podróży poznaliśmy się nawzajem lepiej niż w ciągu wcześniejszych 5 lat”

1
2

za to, co mamy” – mówi Max. Wykończenie wnętrza zajęło mu dobre 300 godzin pracy rozłożonych na 86 dni.

„Podczas tej podróży nabraliśmy zupełnie innego stosunku do – zdawałoby się – zwyczajnych rzeczy, takich jak woda. Byliśmy niezmiernie wdzięczni za każdy ciepły prysznic i wróciliśmy z tym uczuciem do domu” – mówi Alex, która nie ma dobrego zdania o życiu wśród zbytku. Jednak łóżko podróżników jest niewątpliwie luksusowe – jak na liczącą 1,4 na 2 m przestrzeń do snu. „To prawie jak spanie pod gwiazdami, a pod spodem jest mnóstwo miejsca do przechowywania rzeczy” – podsumowuje Alex. Urodziła się we wschodnich Niemczech i pewnego dnia przyjechała za pracą do południowo-zachodniej części kraju – prawie 700 km od rodzinnego domu w Chemnitz.

„Bardzo się od siebie różnimy. Mieliśmy świadomość, że ta podróż będzie ryzykowna. Ale podczas roku w trasie poznaliśmy się nawzajem lepiej niż w ciągu poprzednich 5 lat” – zdradza Max, który studiował zarządzanie w służbie zdrowia, a przed wyprawą pracował jako trener personalny. W podróży, kiedy atmosfera między nimi się zagęszczała, zwykle kładł się z rękami pod głową i zamykał oczy, a Alex szła wtedy pobiegać. Sport od dawna dawał jej wytchnienie po wyczerpujących dniach w pracy: „Ćwiczenia fizyczne to wspaniały sposób, by przekraczać własne granice, rzucać sobie wyzwania i odkrywać siebie na nowo”.

Para poznała się – co nie dziwi – na siłowni. Zdali sobie sprawę, że łączą ich nie tylko podobne fryzury, lecz także marzenia o podróżach. Max i Alex bardzo szybko stali się nierozłączni jako... Malex!

Poszerzanie horyzontów i pomaganie innym

W czasie podróży Sprinterem, kiedy pokonali 40 tys. km, zmieniając się za kierownicą, nie było niczego – poza rodziną i przyjaciółmi – za czym by naprawdę tęsknili. „Patrząc w duże lusterko boczne, zawsze czułam się, jakbym oglądała dokument podróżniczy w telewizji – mówi Alex. – A kiedy zatrzymywaliśmy się i otwieraliśmy drzwi, zawsze mieliśmy przed sobą największy salon świata”.

Po drodze Max robił zdjęcia także z drona. „Taka perspektywa uczy pokory. Uczucie, kiedy horyzont poszerza się i zdajesz sobie sprawę, jaki jesteś mały, jest nie do opisania”. Fotografia zawsze była dla niego ważna w podróży. Do wypraw pełnych przygód powracał później podczas pokazów slajdów w domowym salonie. Max nie ma wątpliwości, że gdyby nie podróże, nigdy nie spotkałby tak wiele osób, których poznanie ukształtowało go i pozostawiło w nim niezatarty ślad. Tym bardziej jest wdzięczny swoim rodzicom, którzy zaszczepili w nim to hobby jeszcze w kołysce.

Aby chłonąć nowe kraje nie tylko oczami, lecz także dosłownie poczuć je na własnej skórze, Max najchętniej chodzi bez butów. „Na boso człowiek napełnia się energią, odczuwa temperaturę ziemi i chłonie otoczenie jeszcze większą liczbą zmysłów”.

Oboje wszędzie spotykali się z wielką życzliwością mieszkańców, np. w Maroku, kiedy utknęli w piaskowej wydmie i nie mogli się z niej sami wydostać. Gotowość ludzi do pomocy wszędzie była ogromna. W drodze do Mołdawii Alex i Max przeżyli wydarzenie, które →

1

Marokańska wskazówka

Po tym, jak Max i Alex utknęli w piaskowej wydmie na Saharze, lokalni mieszkańcy, którzy pospieszyli z pomocą, pokazali im przepiękne miejsce, gdzie można spędzić noc.

2

Serpentyny w Rumunii

Droga Transfogarska, wijąca się wśród gór, może i nie wiedzie do zamku legendarnego hrabiego Drakuli, ale i tak zapewnia niesamowite wrażenia.

„Miejsce, do którego bardzo pragniemy powrócić? Finlandia. To dla nas Kanada Europy”

poszerzyło im horyzonty i wspominają je z uśmiechem. „Strażnik graniczny powiedział, że kupiliśmy niewłaściwe zezwolenie na przejazd. Jednak kilka dni wcześniej jechaliśmy już przez Mołdawię, więc wiedzieliśmy, że mamy rację, i obstawaliśmy przy tym, że nasze zezwolenie jest odpowiednie” – mówi Max.

Mundurowy pokręcił głową i wyjaśnił parze, że kraj przed nimi to nie Mołdavia. „Myśleliśmy, że nas nabiera. Zapytaliśmy więc, co to kraj.” Strażnik odpowiedział: „To Naddniestrze, zwane również Naddniestrzańską Republiką Mołdawską”.

Alex i Max nigdy wcześniej nie słyszeli o takim państwie. A 30 km dalej przekroczyli już kolejną granicę. Tym razem rzeczywiście wjechali do Mołdawii. Takie sytuacje po powrocie do domu wspominają z sentymentem. Ze łzami szczęścia w oczach myślą też o Maroku, pustynnym kraju w północnej Afryce, w którym złamali jedyne postanowienie, z którym wyruszyli w podróż: „Bez względu na to, co zobaczymy lub odkryjemy, nie zabieramy ze sobą niczego do domu”.

Pod gwiazdzistym niebem

Malex przejeżdżali właśnie przez pustkowia, 120 km w linii prostej na wschód od Warzawy, pół godziny drogi od algierskiej granicy. Otaczała ich tylko sucha, niekończąca się przestrzeń Sahary niemal bez śladów cywilizacji. Nagle z siedzenia pasażera Alex dostrzegła troje szczeniąt leżących obok drogi. Później, u weterynarza, dowiedzieli się, że pieski nie miały jeszcze dwóch tygodni, gdy zostały tam porzucone. Na szczęście ta historia ma dobre zakończenie: dwa z trzech szczeniaków przeżyły i wyrosły na duże piękne mieszańce, które nie pozwalają Malex nudzić się w Schwarzwaldzie. A dokładnie rok po tej przygodzie oboje nie tylko świętowali ocalenie życia Elona i Peaky’ego, bo tak nazwali psy, ale też Max oświadczył się Alex.

Z podróży wrócili wiosną 2020 r. Niemal tuż za ich plecami granice państw zamykały się z powodu pandemii. Mówią więc, że mieli szczęście, bo mogli wrócić do domu bez żadnych problemów.

Już w Niemczech, wypoczęci i pełni nowej energii, starali się ponownie znaleźć pracę. Alex zajęła się pielęgniarstwem, zaś Max założył firmę o nazwie Black Forest Vans. „Nie chcieliśmy, żeby nasz Sprinter stał nieużywany, więc zdecydowaliśmy się go wynajmować” – mówi. Ponadto przekształcił w campery dwa kolejne samochody Mercedes-Benz: klasę V i jeszcze jednego Sprintera. „Cieszymy się, że możemy uszczęśliwić innych ludzi, wynajmując im trzy wspaniałe vany, bo wielu klientów wybiera się nimi w miejsca, o których zawsze marzyli”.

Po podróży przez Europę i skrawek Afryki Alex i Max mają problem z wyborem miejsca, do którego najbardziej chcieliby powrócić – w końcu jednak udaje im się ustalić wspólnie, że będzie to Finlandia! Nazwali ją „Kanadą Europy”. Na łapońskim pustkowiu odkryli małą chatkę. „Nie było wokół niej nic oprócz jezior i parków narodowych. Był jednak kod QR, którego użyliśmy, by wypożyczyć kajaki – mówi Alex. – Wśród tych nieskończonych, niesamowitych przestrzeni byliśmy całkiem sami. To zdecydowanie najlepsze miejsce, by odzyskać wewnętrzną równowagę”.

1	3
2	
4	

- 1

Trening

Wysportowana podróżniczka zaczyna dzień w Finlandii od długiej sesji rozciągania tuż obok Sprintera.
- 2

Uśmiech

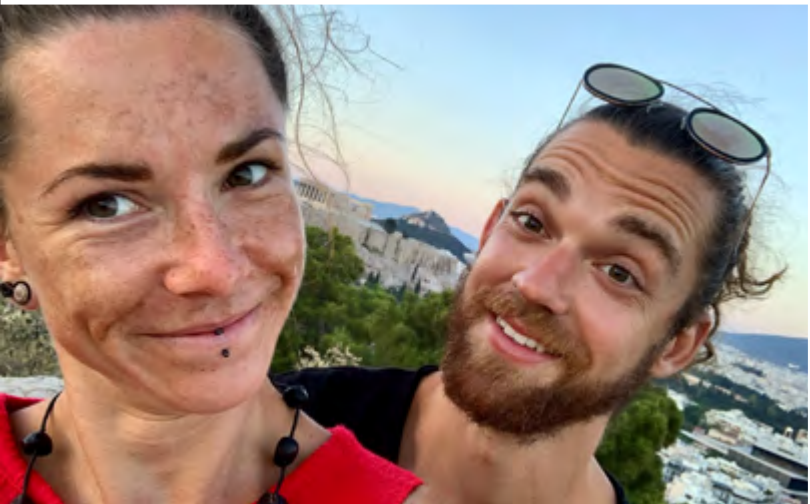
Akropol w Atenach znajduje się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO od 1987 r. Alex i Max uwiecznili ten wyjątkowy widok na selfie.
- 3

Zachwył

W rezerwacie przyrody Las Sithonii w północnej Grecji Morze Śródziemne przypomina Karaiby.
- 4

Odpoczynek

Gdy słońce powoli zanurza się w morzu u wybrzeży Algarve, jego promienie malowniczo odbijają się w drzwiach domu na kółkach. Romantyczny wieczór w Portugalii.





Mercedes-Benz CL coupé i jego dwaj twórcy. Frank Knothe, były główny inżynier, i profesor Peter Pfeiffer, były główny projektant, opowiadają nam o pracach nad modelem C 216, które rozpoczęły się dokładnie 20 lat temu. To rozmowa o przenikaniu się technologii z designem

TEKST Rüdiger Abele **ZDJĘCIA** Constantin Mirbach

Każdy Mercedes-Benz jest na swój sposób wehikułem czasu. Klasyki zabierają nas w podróż do przeszłości, współczesne modele odzwierciedlają teraźniejszość, a auta będące na etapie prac rozwojowych wyznaczają przyszłość.

Nasza podróż w czasie zaczyna się w roku 2002, kiedy przystąpiono do prac nad modelem C 216. Premiera luksusowego coupé została zaplanowana na rok 2006. Ten model ma przebijać wszystko pod względem komfortu, wzornictwa, bezpieczeństwa, a także prowadzenia. Ma być jednym z najlepszych coupé na świecie.

Oczekiwano, że model C 216 będzie jeszcze lepszy niż jego wspa-
niały poprzednik C 215. Miał zapewniać jeszcze wyższy poziom komfortu i bezpieczeństwa, a mimo większych rozmiarów miał być nie mniej dynamiczny” – wspomina 80-letni Frank Knothe, który 20 lat temu był odpowiedzialny za prace nad tym samochodem, a jego kariera w Mercedes-Benz trwała od 1966 do 2006 r. Przytakuje mu 78-letni Peter Pfeiffer – następca Bruno Sacco – odpowiedzialny ze design wszystkich Mercedesów w latach 1999–2008. „Ważne było, by ten samochód spełnił obietnicę Mercedes-Benz, że obok klasy S będzie kolejnym topowym osiągnięciem marki pod względem wyglądu, prestiżu, wywoływanych emocji i fascynacji – mówi Pfeiffer i dodaje: – Design jest zawsze najważniejszym ambasadorem marki”.

Przykuwające wzrok linie

Obaj projektanci przyglądają się CL 500 4MATIC, pomalowanemu grafitowym lakierem z gamy designo. Seria C 216 to nadal fantastyczny samochód. Jego linie nadwozia przykuwają wzrok i współgrają ze stonowanymi powierzchniami, łącząc wyrazistość z dostojnym spokojem – pod tym względem Knothe i Pfeiffer są

„MOIM ZADANIEM JAKO SZEFA DESIGNU BYŁO KSZTAŁTOWANIE PRZYSZŁOŚCI MARKI”



1 | 2
3

1 PODRÓŻ W CZASIE

Frank Knothe (po lewej) i Peter Pfeiffer wspominają, jak powstawał model C 216, którego historia rozpoczęła się dokładnie 20 lat temu.

2 AUTOGRAFY

Projektanci podpisują model CL 500 4MATIC na prośbę Mario Daroka, jego właściciela.

3 OCENA

Eksperci są zgodni. Po 16 latach od premiery C 216 nie stracił nic ze swojej atrakcyjności.

zgodni. Obaj podchodzą do samochodu.

Ich rozpromienione twarze zdradzają radość z ponownego spotkania z tym modelem. Oczami ekspertów lustrują nadwozie i wnętrze, przesuwają czule dłońmi po szlachetnych materiałach. W końcu Pfeiffer siada za kierownicą. „Tak, to rasowy Mercedes-Benz” – mówi, a ton jego głosu potwierdza, że nie jest to banalna uwaga, ale emocjonalna deklaracja wygłoszona przez prawdziwy autorytet. Projektant jest zadowolony: „Od dnia swojej premiery każdy model musi spełniać obietnicę marki Mercedes-Benz. Nie tylko przez kilka lat, ale jeszcze przez długi czas. Miło zobaczyć, że ten samochód nadal przyciąga wzrok”.

Dwóch projektantów marki i dwie biografie. Pytamy Franka Knothe, jak opisałby swoją dawną pracę? „Mogę zacytować profesora Hubberta, który tak zdefiniował moje obowiązki: »Jest odpowiedzialny za to, jak prowadzi się samochód«. A jak opisałby swoją pracę Peter Pfeiffer? „Moim zadaniem jako projektanta było kształtowanie przyszłości marki”.

Nowy wehikuł czasu

Rok 2002. Klasa modeli luksusowych właśnie nabiera kształtów. W koncernie Mercedes-Benz trwają prace nad nową gamą klasy S. Ponieważ jest tworzona od podstaw, projekt został uruchomiony już w 1998 r. – po wprowadzeniu na rynek serii 220, ale jeszcze przed premierą serii 221. Termin światowej premiery wyznaczono na 2005 r. Do luksusowej limuzyny rok później ma dołączyć model coupé. Osoby odpowiedzialne za planowanie szacują, że skoro coupé i limuzyna mają wiele wspólnego konstrukcyjnie i technicznie, prace rozwojowe potrwają 4 lata. Zielone światło dla modelu C 216 zapala się w 2002 r.

Wszystkie działy przystępują do prac, co oznacza, że wchodzą

równocześnie do nowej kapsuły czasu. Punktem wyjścia są jedynie podstawowe parametry. „Model coupé był budowany na płycie podłogowej z limuzyny klasy S, tyle że z rozstawem osi skróconym o 80 mm, więc podstawowe wymiary mieliśmy ustalone” – wspomina Knothe.

Na ich podstawie zespół Pfeiffera szybko tworzy pierwsze szkice i makiety, dzięki czemu model coupé nabiera konkretnych kształtów, urzeczywistnia się wizualnie i wyzwala emocje. „Nasze zadanie polegało na zaprezentowaniu członkom zarządu, jak może wyglądać świat w 2006 r., aby mogli z przekonaniem zatwierdzić ten projekt. C 216 miał być właściwym samochodem zaprezentowanym w odpowiednim czasie. Chcieliśmy, żeby wszyscy w to zaangażowani czuli się komfortowo podczas tej podróży w czasie. Chodziło o to, by porwać wszystkich z nami”.

Działy odpowiedzialne za podwozie, bezpieczeństwo czynne i bierne, projekt nadwozia, układy elektryczne i elektroniczne, stylistykę nadwozia i wnętrza, wyposażenie, dobór materiałów, produkcję, marketing i sprzedaż – to one opracowują wstępne rozwiązania, etapy pośrednie i w końcu docelowy model. „Wszystkie etapy prac nad nowym modelem są ze sobą połączone i wymagają ścisłej koordynacji od pierwszych projektów koncepcyjnych aż po model gotowy do produkcji – opisuje Knothe. – Organizacja projektu i komunikacja są więc kluczowe. Tylko dzięki nim jesteśmy w stanie realizować pośrednie cele i dotrzymać harmonogramu”. Raz w tygodniu działy wymieniają się informacjami. Dodatkowo przesyłają sobie cyfrowe makiety modeli nowej serii. Członkowie zarządu są informowani na bieżąco. Taka ciągła wymiana informacji gwarantuje, że tam, gdzie wymagane są kompromisy, podejmuje się najlepsze



PROF. PETER PFEIFFER
Od 1999 do 2008 r. zarządzał działem designu koncernu Daimler AG (wcześniej Daimler-Chrysler AG). Był odpowiedzialny za wszystkie auta Mercedes-Benz: samochody osobowe, vany, ciężarówki i autobusy. „Design jest najważniejszym ambasadorem marki w oczach ludzi – podkreśla Pfeiffer. – Stał się też najważniejszym czynnikiem przy decyzji zakupu”. Pfeiffer pracował w firmie od 1968 r. Ostatnie sygnowane przez niego modele to m.in. CLS, SLS AMG, klasa S serii 221 i klasa C serii 204.

decyzje już w trakcie prac rozwojowych. Naturalnie wszyscy chcą zastosować idealne rozwiązania ze swoich dziedzin, ale nie zawsze jest to wykonalne, chociażby dlatego że użycie czegoś w jednym obszarze nie pozwoliłoby zoptymalizować czegoś w innym. „Przytoczę przykład, który dobrze to pokazuje: samochód wyglądałby idealnie, gdyby na felgach była tylko bardzo cienka guma” – mówi Pfeiffer, spoglądając na swojego kolegę. Knothe odpowiada mu z uśmiechem: „Tylko jak mam stworzyć wyjątkowe doświadczenia z jazdy na tak cienkich oponach? Albo jak zapewnić optymalny poziom bezpieczeństwa? Opony i wszystko z nimi związane mają ogromny wpływ”.

„Nie przesadzaj! – żartuje Pfeiffer. – Oś w aucie jest tylko po to, żeby zamocować eleganckie alufelgi”. „Zawsze to powtarzałeś – uśmiecha się Knothe. – Aż w końcu zgodziłeś się ze mną, że wielowahaczowa tylna oś nie jest złym wynalazkiem”.

Spotkanie, podczas którego wspominamy dawne czasy, przebiega we wspianej atmosferze. Czy podobnie było 20 lat temu? „Zdecydowanie tak. Nasza współpraca była konstruktywna, ale też bardzo dobrze się dogadywaliśmy. To ważne dla końcowego produktu, żeby wszystkie działy dobrze współpracowały” – podkreśla Pfeiffer. „Poczucie wspólnoty jest ważne przy tworzeniu auta. Jeśli się je osiągnie, wyzwala się większa kreatywność. Naturalnie zawsze są kłótnie o pojedyncze kwestie, ale jest to zupełnie normalne” – dodaje Knothe.

Jazdy próbne także służą wymianie informacji między zespołami. Podczas jazdy nowym samochodem rozwiązania stają się realne, bardziej zrozumiałe dla wszystkich. „Doświadczeń z jazdy nie można wyrazić wyłącznie za pomocą parametrów technicznych, bo →

„DOŚWIADCZEŃ Z JAZDY NIE DA SIĘ WYRAZIĆ WYŁĄCZNIE ZA POMOCĄ PARAMETRÓW TECHNICZNYCH”

wpływ na nie mają wrażenia odbierane wszystkimi zmysłami” – podkreśla Knothe.

W tamtym czasie wewnętrzne prezentacje gamy modelowej odbywały się dwa razy do roku – latem w USA i zimą w Szwecji. „To były spotkania za zamkniętymi drzwiami. Prezentowano wszystkie serie modelowe będące przedmiotem prac rozwojowych, w ich ówczesnym stadium zaawansowania” – wspomina inżynier.

Co jest wyróżnikiem modelu C 216? Był to pierwszy Mercedes-Benz, który wszedł do produkcji bez prototypu. „Budowa prototypu jest zawsze bardzo kosztowna. To wydatki, które idą w miliony za jeden egzemplarz – przyznaje Frank Knothe. – A ponieważ od strony technicznej model C 216 był bardzo podobny do serii 221 klasy S, moim zdaniem nie było potrzeby budowania prototypu. Zapewniłem, że damy radę bez tego. Od tamtej pory modele bazujące na innych robione są bez testowych prototypów”.

Nasza podróż w czasie z modelem C 216 dotarła do 2006 r. Prace dobiegają końca. Już po ich zakończeniu projektanci muszą otrzymać zatwierdzenie od zarządu. Pod koniec maja mają spotkać się pod Barceloną.

Poziom zadowolenia z nowego, luksusowego modelu jest wysoki:

wszystkie cele prac rozwojowych zostały zrealizowane. Podczas ostatniej rozmowy Knothe pyta członków zarządu, czy mają dodatkowe uwagi. Rozgląda się wokół i widzi uśmiechnięte twarze. Zastrzeżenie zgłasza tylko jedna osoba – dr Dieter Zetsche. Miękość fotela w samochodzie nie jest optymalna według prezesa zarządu i jego zdaniem warto byłoby minimalnie ją poprawić. „Wzdrygnąłem się przez chwilę, bo wprowadzanie zmian na końcowym etapie nigdy nie wychodzi na dobre – wspomina Knothe. – Ale wiedziałem, że mamy sposób, żeby zmienić strukturę fotela, nie przesuwając terminu premiery. Jeszcze przed końcem dnia C 216 otrzymał to minimalne udoskonalenie. 26 czerwca 2006 r. nadchodzi ten dzień – nowy model klasy CL jest po raz pierwszy pokazany w Stuttgarcie. „Ekskluzywność w najlepszym wydaniu”, „Wyrafinowany design”, „Przełomowa, niezwykle zaawansowana technologia” – takie recenzje pojawiają się w międzynarodowej prasie. Nikt nie ma wątpliwości: na rynku zadebiutowało właśnie doskonałe coupé. Jego główne atuty to aktywne zawieszenie ABC (Active Body Control), hamulec PRE-SAFE®, inteligentne światła z pięcioma funkcjami i prewencyjny system ochrony pasażerów



FRANK KNOTHE
„Jest odpowiedzialny za to, jak prowadzi się samochód” – tak prof. Jürgen Hubbert (były szef spółki Mercedes-Benz) opisał pracę inżyniera Franka Knothe’a. I chodziło mu o to, żeby samochód prowadził się jak Mercedes-Benz. Knothe zaczął pracować w firmie w 1966 r., a od 1994 r. był odpowiedzialny za prace nad klasą S, SL i SLK. Knothe pracował także nad modelem SLR McLaren. Luksusowe coupé serii C 216 było zwieńczeniem jego kariery, która dobiegła końca 31 grudnia 2006 r.

PRE-SAFE®. Klienci mają do wyboru dwie mocne jednostki napędowe z 8 lub 12 cylindrami i wersje AMG.

Nagle w blasku reflektorów

Kończąc tę bardzo osobistą podróż w czasie, Peter Pfeiffer i Frank Knothe wysiadają z modelu CL 500 4MATIC. Samochód został udostępniony przez doktora Mario Daroka z austriackiego Grazu. Kupił go kilka lat wcześniej. „Lubię samochody, które mają przestronne wnętrza, ale muszę przyznać, ten model nie podobał mi się, kiedy zadebiutował na rynku. Zajęło mi trochę czasu, zanim przekonałem się do jego designu”. Przytakuje mu Pfeiffer: „To zrozumiałe. W dniu światowej premiery samochód jest dla ludzi zaskoczeniem – przecież nie brali udziału w naszej podróży w czasie. I nagle nowy model znajduje się w blasku reflektorów. Oczywiście my jesteśmy przekonani, że idealnie wpisuje się w swoje czasy. Bywa, że musi minąć nieco czasu, aż zostanie zaakceptowany. Co nie jest złe, bo samochód będzie na rynku przez kilka lat. Zdarza się też, że od razu zostaje dobrze przyjęty. Pamiętam premierę Mercedesa CLS, który w 2003 r. został przedstawiony jako model studyjny, a w następnym zadebiutował jako seryjny. To był hit od samego początku”.

Mario Darok kiwa głową ze zrozumieniem. Sam zdecydował się na stylowe coupé z 2010 r. z jeszcze innego powodu. Udało mu się znaleźć rzadki model z limitowanej edycji „100 lat marki” ze specjalnym wyposażeniem. Jego znaki szczególne to dwa emblematy – gwiazda Mercedesa i wieńiec laurowy Benza utrzymane w stylistyce z 1909 r., umieszczone na środkowej konsoli. „To odwołanie do historii marki wywołuje uśmiech na mojej twarzy za każdym razem, kiedy wsiadam do samochodu” – przyznaje kolekcjoner. ♦

GWIAZDA POWRACA

Nowy Mercedes-AMG SL



AMG

Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+, średnie zużycie paliwa 13,0-12,3/100 km; łączna emisja CO₂: 293-278 g/km

Festiwal w tropikach

Przejażdżka w cieniu palm, człowiek z prawdziwą pasją i plaża pełna gwiazd. Kiedy jadą członkowie klubu Mercedes-Benz Sri Lanka, ich auta przyciągają wzrok wszystkich.

TEKST Marc Bielefeld **ZDJĘCIA** Amy Shore, Amrit Alles i Marc Bielefeld





1
Klub gimnastyczny
Makaki można spotkać dosłownie wszędzie. Te zwinne cejlońskie małpy zręcznie wspinają się nawet na dachy budynków.

2
Radość za kierownicą
Młodzieniec w 190 SL: Amrit Alles należy do młodego pokolenia lankijskich miłośników klasyków.

3
Punkt widokowy
Wspaniała panorama Kandy, dawnego miasta królów, ze słynnym jeziorem Temple w tle.

4
Specjalne pozwolenie
Nie każdy może tutaj parkować. 220 SE coupé i 190 SL na świętej ziemi w Kandy.

1	3
2	
4	

Na tętniących życiem ulicach Sri Lanki nic nie szokuje mieszkańców. Słysząc warkot i sapanie pojazdów, autobusy i ciężarówki mijając stragany z kokosami prawie się o nie ocierają. Trójkątowe tuk tuki klaksonami torują sobie drogę przez ten chaos. Krowy i bawoły snują się po drogach, a na poboczu czasem można spotkać też słonia. Dla miejscowych to codzienność.

Jednak tego dnia w południe jest zupełnie inaczej. Ludzie zatrzymują się i wyjmują telefony komórkowe, aby uchwycić w obiektywie ten wyjątkowy widok. Migawki z wydarzenia pokazywane są nawet w telewizji podczas transmisji meczu krykieta między reprezentacją gospodarzy a drużyną z Indii Zachodnich – ktoś musiał je przesłać do stacji ze swojego telefonu komórkowego: trzy klasyki marki Mercedes-Benz z gracją „płyną” po zatłoczonych ulicach.

Urzekająco piękne zabytkowe auta wyglądają, jakby dopiero co zjechały z taśmy produkcyjnej – 220 SE coupé W 111 „Skrzydłak”, 190 SL oraz limuzyna 170 S, zwana niegdyś „sedanem”. W chromowanych elementach, lśniących zderzakach i wypolerowanych maskach odbija się zieleń drzew palmowych.

Radość z jazdy przede wszystkim: ruszamy na południe!

Za kierownicą 190 SL zasiada 61-letni Sidath Fernando – wielki miłośnik klasyków spod znaku trójkątnej gwiazdy, które przywraca do możliwie najlepszego stanu, by następnie dumnie paradować nimi po drogach Sri Lanki. Dzisiaj z rodziną i przyjaciółmi zamierza odwiedzić najpiękniejsze zakątki wyspy. Trudno wymarzyć sobie lepszą okazję – po wielu miesiącach spotkań za pośrednictwem aplikacji Zoom członkowie krajowego Klubu Mercedes-Benz postanowili wreszcie zobaczyć się na żywo. Sidath Fernando już trzecią kadencję pełni funkcję prezesa klubu, jednego z najbardziej aktywnych w całej Azji. Zanim jednak spotkanie się rozpocznie, można w pełni nacieszyć się jazdą. Sidath i pozostali wciskają gaz. Z silników wydobywa się przyjemny głęboki pomruk – auta mkną na południe w stronę położonego na wybrzeżu miasta Bentota!

W kabinie czuć świeży powiew aksamitnej morskiej bryzy, gdy pędzimy z prędkością 60 km/h. Mijamy szpalery palm kokosowych i złote plaże Oceanu Indyjskiego. Trzy majestatyczne klasyki w niesamowitej scenarii, jakiej nie znajdziemy w Europie. Jednak to, że zabytkowe auta tak wspaniale się prezentują, to nie zasługa egzotycznego otoczenia, ale pracy Sidatha. Niektórzy nazywają to obsesją. Jednak w jego przypadku to coś znacznie poważniejszego. „Nic na to nie poradzę – mówi Sidath. – Jestem perfekcjonistą w każdym calu. Zaczyna się już od butów. →

Więzy rodzinne

Sidath Fernando i jego córka Kushali pozują przy swoim 170 S przed słynną świątynią Sri Dalada Maligawa, w której – według buddyjskiej tradycji – przechowywany jest święty ząb Buddy.



Fantastyczna czwórka
Sidath i jego przyjaciele pokonują trasę 18 zakrętów, słynne serpentyny wijące się przez Hill Country wysoko ponad dżunglą.

Nie ruszę się z domu bez wypolerowanych butów”. I używa do tego wyłącznie najlepszej z najlepszych past. Powtarza ten rytuał codziennie rano. Ten przedsiębiorca z Kolombo – potentat na rynku herbatników i inwestor w branży nieruchomości – z pewnością nie musiałby tego robić samodzielnie. Ale precyzja i skrupulatność są zbyt silnie zakodowane w jego DNA. Sidath wychodzi z założenia, że niektóre rzeczy najlepiej i najdokładniej robi sam – czy chodzi o pastowanie butów, czy dbanie o samochody. W swojej kolekcji ma 38 zabytkowych Mercedesów, w większości przywróconych do oryginalnego stanu i w doskonałej kondycji. W tropikalnym klimacie Sri Lanki, gdzie nawet sejfy korodują, nie jest to łatwe. Posiadanie tak imponującej kolekcji klasyków wymaga tu nie lada poświęcenia. „Wszystko zaczęło się, kiedy miałem 16 lat i kupiłem swój pierwszy samochód. Zacząłem uczyć się różnych tricków od mechaników. Wkrótce kupiłem pierwszego Mercedesa – 190 diesel. Od tego momentu nie było już odwrotu”.

Szczęśliwy pasjonat – Sidath Fernando

Na Sri Lance samochody marki Mercedes-Benz zawsze były uważane za synonim luksusu i symbol statusu. Jeżdżą nimi politycy, biznesmeni i lokalni celebryci. Jednak po uzyskaniu niepodległości w 1948 r. na wyspie wprowadzono zakaz importu starych zagranicznych samochodów i obowiązuje on do dziś. Dlatego Sidath skupuje używane egzemplarze, które lata świetności mają za sobą. Wiele było zaniedbanych, niektóre właściciele na lata zostawiali na zabójcze działanie wysokich temperatur i wilgoci. Jednak Sidath w podróże służbowe po Europie zawsze zabierał ze sobą kilka dużych pustych walizek.

„Zaraz po wylądowaniu – mówi – jechałem na najbliższe złomowisko, aby zdobyć części do moich samochodów”. Z czasem zaczął jeździć po całych Niemczech, uczestnicząc w aukcjach, budując sieć znajomości wśród takich samych pasjonatów, którzy mieli to, czego szukał: reflektory przeciwmgielne, zapalniczki, chromowane elementy, części do silników, zawory, anteny, a nawet rzadkie uchwyty ze sznurka do modelu 170 S. W domowym magazynie piętrzyły się stosy jego znalezisk, aż wypełniły regały do wysokości kilku metrów. Sidath potrzebował tych wszystkich części do odrestaurowania swojej floty i przywrócenia autom dawnej świetności: „Mam to we krwi. Czyste szaleństwo, ale nic na to nie poradzę”.

Na Sri Lance tak długo zajmował się restaurowaniem samochodów, że w pewnym momencie znalazł już nazwę każdej uszczelki pod głowicę czy model każdej opony z białym paskiem, a nawet jej numer seryjny. Jego kolekcja stale się powiększała. Zaczął nawet prowadzić warsztaty, udzielał wskazówek, gdzie za granicą →



1	
2	4
3	

1
Powód do radości
W garażu Sidatha Fernando, przed jego willą w Kolombo, zaparkowanych jest 38 klasyków z gwiazdą.

2
Z pełnym majestatem
Niewielkie stado bydła spokojnie przechadza się środkiem drogi.

3
Perfekcyjne detale
Uchwyty ze sznurka w modelu 170 S są rzadkością. Te są doskonale zachowane.

4
Pod czujnym okiem
Loki – owczarek niemiecki należący do rodziny Fernando – ku zadowoleniu Kushali również dogląda imponującej kolekcji.

„Wszystko zaczęło się, kiedy miałem 16 lat i kupiłem swój pierwszy samochód. Zacząłem uczyć się różnych tricków od mechaników. Wkrótce kupiłem pierwszego Mercedesa – 190 diesel. Od tego momentu nie było już odwrotu”



1 | 2
3

1
Księga dżungli
Nawet zwierzęta patrzą ze zdumieniem na przejeżdżające Mercedesy 220 SE coupé i 170 S.

2
Od serca
Sidath Fernando i Amrit Alles są partnerami biznesowymi. Ale chętniej rozmawiają o klasykach.

3
Minitaksówki
Szybkie i zwinne tuk tuki dowiozą pasażerów w każde miejsce na wyspie, nawet do salonu piękności pod palmami.

Zielona fala
Palmy kokosowe i Ocean Indyjski,
a na ich tle Skrzydlak i 190
SL na Dondra Head – najdalej
wysuniętym na południe
punkcie Sri Lanki.



można kupić oryginalne części do zabytkowych samochodów i jak je restaurować. Z czasem, dzięki swemu entuzjazmowi, skupił wokół siebie grono miłośników klasycznych aut z całej Sri Lanki. W ten sposób w 1990 r. powstał klub, który działa do dziś. Sidath podczas swych podróży natrafiał na kolejne znaleziska: radioodtwarzacze Becker, wycieraczki, klaksony, oryginalne klamki do schowka w jego roadsterze, które zachowały się w nienaruszonym stanie. Import części zamiennych na Sri Lankę był zawsze dozwolony. Dzięki temu Sidath mógł stale dopieszczać swoje cacka w ciągle rosnącej kolekcji: wymieniał śrubki, listwy ozdobne i inne drobne detale. Multimilioner, którego ulubionym sposobem na spędzanie wolnego czasu do dzisiaj jest nurkowanie... pod samochodową maską albo wymienianie osłony przeciwsłonecznej, bo gdzieś wygrzebał inną, w jeszcze lepszym stanie. Co można powiedzieć? Sidath Fernando to człowiek z pasją. Po południu parkuje swojego 190 SL pod palmą przy słynnej latarni morskiej Dondra Head, wysiada i staje w gorącym tropikalnym słońcu tuż obok auta. Człowiek i jego samochód. Tak można by zatytułować tę scenę, gdyby nie fakt, że w garażu czeka na niego jeszcze 37 prawdziwych klejnotów z gwiazdą.

Młode pokolenie pasjonatów
Następnego dnia grupa udaje się w dalszą podróż. Za kierownicą pozostałych samochodów zasiadają Kushali, córka Sidatha, oraz Amrit Alles, przyjaciel rodziny, którego ojciec był jednym ze współzałożycieli klubu. Kushali ma 21 lat, a Amrit 27. Należą do młodego pokolenia miłośników starej motoryzacji. Amrit ukończył studia w Australii, gdzie kupił swojego pierwszego Mercedesa i przejechał nim tysiące kilometrów po całym kontynencie. Odkręcanie i dokręcanie, piaskowanie, szlifowanie, malowanie... Amrit doskonale sobie z tym wszystkim radzi. Dzisiaj razem z bratem sprawują pieczę nad kolekcją klasyków ojca. Sam na Sri Lance jest właścicielem trzech modeli Mercedes-Benz, w tym 190 SL z 1957 r. i 230 TE, rocznik 1985. Pierwszemu dał na imię „Rosie”, a drugiemu „Hendricks”. „Trzeci nie ma jeszcze imienia – mówi Amrit. – Nie otrzyma go, dopóki go nie odrestauruję”.

W południe trzy Mercedesy wjeżdżają do zabytkowego fortu w Galle, który – ze względu na swoją kolonialną architekturę – trafił na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Wiekowe budynki, sztywne hotele butikowe i modne kawiarnie zmieniły dawną dzielnicę handlową w jedną z atrakcji turystycznych Sri Lanki.

Kushali, młodsza córka Sidatha, sprawnie lawiruje swoim Skrzydlakiem coupé i przedziera się przez wąskie uliczki fortu obok latarni morskiej i skał.

„Mam duży sentyment do klasyków, zwłaszcza tych niebieskich” – opowiada. Kiedy była małą dziewczynką, często pomagała ojcu w ręcznym myciu samochodów. A potem z rozrzewnieniem wspomina wyjazdy do →



	1
2	3
	4

1
Z widokiem na ocean
Któż nie chciałby się znaleźć tu, w dodatku w samochodzie z otwieranym dachem!

3
Pokaz siły
Dzikie słonie mają w zwyczaju dumnie przechadzać się wzdłuż lankijskich dróg.

2
Święta skała
Kushali przed skalnym monolitem Sigirija. Ta starożytna twierdza wzniesiona na szczycie Lwiej Skały nazywana jest ósmym cudem świata.

4
Droga wolna
Auta jadą na południe, w tle palmy i soczysta zieleń gór. Prawdziwie filmowa sceneria.



1
Atmosfera zabawy
Wieczorem wielu członków klubu spotyka się przy dźwiękach gitar i silników na nowej plaży w Port City, niedaleko Kolombo.

2
Młode pokolenie przy pracy
Nawet najmłodszy są zabierani klasykami nad ocean, by wspólnie świętować.

3
Uroczysta przemowa
Sidath Fernando (pierwszy od prawej) i Nigel Austin (drugi od prawej) zwracają się do przyjaciół, rodzin i członków klubu.

4
Klasa sama w sobie
Konstelacja dwudziestu migoczących gwiazd na tle oceanu – wyjątkowa magia chwili.

babci. „Przez ponad 17 lat, co tydzień, w każdą niedzielę odwiedzaliśmy babcię jednym z naszych klasyków. Zarówno ja, jak i siostra siadałyśmy z przodu, dzięki czemu wyprawa była jeszcze bardziej ekscytująca”.

Następnego dnia kierowcy udają się w kierunku nieco chłodniejszego Hill Country, regionu malowniczych wzgórz, porośniętych plantacjami herbaty, gdzie dżungla staje się gęstsza, a rezolutne makaki raz po raz zaznaczają swoją obecność. Samochody zatrzymują się przed świątynią Sri Dalada Maligawa, gdzie według buddyjskiej tradycji przechowywany jest ząb Buddy. Następnie kierowcy ruszają słynną „Drogą 18 zakrętów” – serią górskich serpentyn wijących się jak wielokilometrowa kobra.

W Sigiriji do grupy dołącza Nigel Austin, stary przyjaciel Sidatha (76 lat), kolejny współzałożyciel klubu. Na co dzień zajmuje się szlifowaniem diamentów. Szlachetne kamienie sprzedaje najbardziej prestiżowym markom zegarmistrzowskim w Szwajcarii. Jednak zdaniem Nigela nic nie błyszczy tak jak „gwiazdy na maskach”. „Kocham te samochody – mówi – uwielbiam jeździć moim CL 600 z 1997 r., a chyba jeszcze bardziej S 63 AMG z 2010 r.”.

Ale Nigel zdaje sobie sprawę, że prędzej czy później nastąpi moment, w którym przyjdzie mu przekazać klasyki w ręce młodszego pokolenia. „Ale nie wystarczy by chcieli nimi jeździć – zaznacza Nigel. – Muszą czuć prawdziwą pasję”. Zasiada za kierownicą swojego Skrzydlaka coupé i wciska pedał gazu. Konwój trzech samochodów kieruje się z powrotem na południe. Jadą dwa pokolenia, które łączy wspólna pasja, a w tle magiczna atmosfera tropików Sri Lanki. Przy drodze stoi słoń obok pola ryżowego nad rzeką Mahaweli. Na widok przejeżdżających samochodów macha trąbą i odwraca głowę, gdy tylne światła ostatniego pojazdu znikają za zakrętem drogi prowadzącej do stolicy kraju Kolombo. Czas na wielki finał o zachodzie słońca nad brzegiem Oceanu Indyjskiego.

20 gwiazd na plaży to nie przypadek

Gdy przejeżdżamy przez Kolombo, do grupy Sidatha dołącza coraz więcej samochodów. Wszyscy kierują się nad ocean, do Port City. Tuż przed zachodem słońca 20 samochodów z gwiazdami ustawia się na plaży w idealnym szyku. Liczba 20 nie jest przypadkowa – świętujemy 20-lecie magazynu „Mercedes-Benz Classic”. Serdecznie dziękujemy członkom klubu Mercedes-Benz Club Sri Lanka za tę wspaniałą gościnę!

Właściciele i miłośnicy tych bezcennych motoryzacyjnych perełek mają okazję podziwiać je wszystkie razem – auta stoją w podwójnym szpalerze, niczym ekspozycja w galerii. Około godziny 18 słońce zanurza się w wodach oceanu. Sidath Fernando, jego córka Kushali, Amrit Alles, Nigel Austin i pozostali zebrani celebryści radośnie wspólne chwile nad brzegiem oceanu. Dzisiejszego wieczoru gwiazdy na plaży wyjątkowo błyszczą. ◇

KLUB MERCEDES-BENZ SRI LANKA

3 maja 1990 r. dwunastu miłośników marki spotkało się w hotelu Ramada Renaissance w Kolombo, by założyć klub. Dziś liczy 150 członków (posiadających około 300 samochodów) i jest jednym z najstarszych w całej Azji. Członkiem może zostać każdy, kto od co najmniej dwóch lat jest posiadaczem samochodu Mercedes-Benz, jego kandydatura zostanie zgłoszona przez członka komitetu i finalnie przegłosowana większością głosów. Członkostwo jest otwarte dla kierowców w każdym wieku. Najważniejszym wydarzeniem w historii klubu były obchody 30-lecia jego istnienia w 2020 r. Z tej okazji wykonano elegancką 200-stronicową księgę pamiątkową. Jej bohaterami są samochody marzeń z różnych dekad oraz ich dumni właściciele, opowiadający bardzo osobiste historie spod znaku trójamiennej gwiazdy.



Martwa natura
Słońce powoli zanurza się w toni Oceanu Indyjskiego, a gwiazdy błyszczą w magicznym świetle tropikalnego wieczoru.

Mercedes-Benz Klasa G

Wyraziste linie nadwozia i ogromna przyjemność z jazdy: od ponad dwóch lat G 320 rocznik 2002 jest niezawodnym towarzyszem Mandy Matthew.

TEKST Thomas Wirth ZDJĘCIA Magali Hauser



Zawsze czeka w gotowości, pewny siebie i efektowny, niezmiennie w dobrym stylu. Jak na dwudziestolatka wydaje się dość dojrzały. I doskonale pasuje do tego jubileuszowego wydania, bo gdy w 2002 r. ukazało się pierwsze wydanie magazynu „Mercedes-Benz Classic”, nowy G 320 Mandy Matthew właśnie wyjeżdżał z fabryki w Grazu.

Ale czym właściwie jest dzisiaj ten wszechstronny samochód? Jeszcze długo nie będzie oldtime-rem, jeśli trzymać się ściśle granicy 30 lat. Określenie Youngtimer także nie do końca pasuje: tu zgadza się jedynie wiek, ale nie nawyki. Być może słowo „klasyk” najlepiej charakteryzuje model G. Klasyk, który niezmiennie fascynuje od 1979 r., potrafi niemal wszystko i jest niezłomny. Jeśli szukać porównania, to jest twardy i grubo ciosany, niczym John Wayne, ale taki, który potrafi też zatańczyć i coś ugotować, nie tracąc przy tym twarzy. A jednocześnie jest niesamowicie wyluzowany.

Nie da się? Skądże! Dowodem na to jest ten egzemplarz G 320, którym Mandy Matthew przybywa na umówione spotkanie. Parkuje swój wypielegnowany terenowy samochód w kolorze metalicznej zieleni (Andraditgruen DB 816) przed wejściem do klubu golfowego Royal Homburger. „Nazywam go Georg – mówi 44-latka na powitanie. – Wyprodukowany w 2002 r., prosty w formie, a jakże piękny. Mogę nim dojechać naprawdę wszędzie”.

Ma tu na myśli m.in. wyjątkowo praktyczny zimą skrót do Wehrheim, gdzie mieszka. Tą trasą zwinnie omija korek, który tworzy się po opadach śniegu, gdy wiele osób dojeżdżających do Frankfurtu tkwi na bardziej stromych podjazdach. Mandy Matthew gra w golfa z Handicap 1, →



1 | 3 | 4
2 |

1
Charakterystyczny
Z tyłu dominuje stalowa osłona koła zapasowego.

2
Jedyny w swoim rodzaju
Ten przód zna każdy: klasyczny, a mimo to wyjątkowy.

3
Praktyczny
Matthew wykorzystuje G 320, uprawiając swoje hobby. Szczególnie ceni sobie tylne drzwi.

4
Niezłomny
Georg, jak nazywa go Mandy, nie zatrzyma się przed niczym. Czarne felgi w rozmiarze 16 cali sprawdzają się.

a jako łowczyni kontynuuje starą rodzinną tradycję polowań: „Georg jest do tego po prostu stworzony: doskonały!”.

Jej znajomy, również miłośnik samochodów terenowych, ma nowy model, bardzo szybki i z najlepszym wyposażeniem – z dużym rozstawem osi. Mandy mówi, że to świetny samochód, ale nie uważa, żeby był tak wygodny w eksploatacji jak jej auto. Szukała krótkiej klasycznej Klasy G, z rozsądnym przebiegiem. „Ten model podobał mi się już kiedy miałam 20 lat – mówi Mandy Matthew – a ponad dwa lata temu znalazłam go w Szwabii. Miał wtedy zaledwie 48 tys. km przebiegu”. Zdecydowała się na Georga także dlatego, że jego historia była udokumentowana i przejrzysta. Nowy egzemplarz kupił prokurator z Wiesbaden,

przechodząc na emeryturę. Nie zamówił wówczas skórzanych foteli, co było ważne dla Mandy Matthew. Uważa, że wytrzymała tkanina we wnętrzu Georga jest lepsza niż skóra, która z upływem lat zużywa się przy braku odpowiedniej pielęgnacji. A skoro o tym mowa: prawdopodobnie w pierwszych latach G 320 zabiegów pielęgnacyjnych doświadczał raczej sporadycznie. Niewielki przebieg sugeruje użytkowanie na krótkich dystansach, przypuszczalnie po leśnych drogach. „Najwyraźniej pierwszy właściciel zbyt rzadko go czyścił – mówi Mandy Matthew – dlatego Georg nie był w najlepszej kondycji”. A dzisiaj jest. I to jej zasługa, nawet jeśli na początku nie spodziewała się, że będzie musiała tak dogłębnie się nim zająć.

„Gdy go kupowaliśmy, nie zauważyliśmy tego, ale ktoś bardzo się postarał, by ukryć rdzę w dolnej części nadwozia” – wspomina. Trzeba było wykonać sporo nieoczekiwanych prac, ale z pomocą przyszedł Arslan Krichinsky, który prowadzi w Niedernbergu w Dolnej Frankonii warsztat samochodowy uważany za jeden z najlepszych dla Klasy G, bez względu na rok produkcji. Zna te modele od prawie 40 lat, jest fachowcem. Kiedy w 1983 r. pracował w Kalifornii, po raz pierwszy zetknął się z Klasą G.

„Mercedes-Benz w USA jeszcze wtedy nie importował oficjalnie tego modelu – wspomina Arslan. – Niemniej byli już fani, którzy go posiadali. Nikt go nie potrzebował, ale każdy chciał go mieć”. Krichinsky zauważa,

że emocjonalny związek z tym – w gruncie rzeczy – tak pragmatycznym samochodem nie zmienił się do dziś: „Są to zazwyczaj wyluzowani klienci, którzy naprawdę cenią swoje auta”.

Zalicza się do nich także Mandy Matthew. Krichinsky odkrył zardzewiałe miejsca pod szlachetnym metalicznym lakierem w dolnej części jej G 320. „Modele produkowane od końcówki 2004 r. są uznawane za znacznie odporniejsze” – mówi. W przypadku starszych egzemplarzy radzi, aby przed zakupem starannie sprawdzić kilka punktów. Trzeba skontrolować obramowanie przedniej szyby, blachę wokół tylnych świateł, listwy na drzwiach oraz progi. Przy tylnej osi czasami pojawiają się uszkodzenia w górnych mocowaniach amortyzatorów. „Dotyczy to zwłaszcza samochodów, które często były użytkowane w terenie, a potem nie były dokładnie myte przez właścicieli”.

Mandy Matthew zawsze chętnie kąpie Georga. Co prawda często zabiera go poza utwardzone drogi, na przykład na tereny łowieckie, ale zawsze potem go myje, a nawet spłukuje od dołu myjką ciśnieniową. „Polerowanie na koniec to też moja robota. Nie lubię, gdy stoi brudny w garażu” – mówi.

Jej troska jest zrozumiała: po zakupie samochodu zainwestowała w jego remont ponad 20 tys. euro. To dużo pieniędzy. Był to jednak uzasadniony wydatek, jak zauważa Arslan Krichinsky, zwraca uwagę na sytuację na rynku:

„Dziś trudno znaleźć dobrze zachowany model G za mniej niż 35–40 tys. euro”. Oferty ze znacznie niższymi cenami to w najlepszym przypadku „składaki” – samochody zbudowane z części z odzysku. Ceny odzwierciedlają realną wartość auta. Dla czego miałyby być tanie, →



„Ten model G był i jest moim marzeniem. Jest dokładnie taki, jak go sobie wyobrażałam”



skoro oferuje tak wiele? W przypadku starszych modeli czasem nawet poważniejsze remonty mogą być ekonomicznie uzasadnione.

Arslan Krichinsky uważa, że szczególnie godne polecenia są benzynowe modele serii W 463 (produkowane w latach 1990–2018). Przede wszystkim warte zainteresowania są modele 500 wyposażone w dwa warianty silnika V8: produkowany w latach 1998–2007 G 500 z pięciolitrowym M 113 oraz jego następca o tej samej nazwie z 5,5-litrowym M 273, oferowany przez Mercedes-Benz od 2007 do 2015 r. „To dwa najlepsze silniki, o wyjątkowo płynnej pracy, niezwykle mocne i trwałe” – mówi. W praktyce nowocześniejsza, bardziej wyrafinowana technologia zastosowana w późniejszym modelu zapewnia nieco niższe zużycie paliwa. Na długich trasach da się uzyskać spalanie 14–15 l. G 320 Mandy Matthew z 3,2-litrowym silnikiem V6, który jest także solidną jednostką napędową, ma spalanie na podobnym poziomie. Silniki Diesla co prawda są bardziej oszczędne, a także – zwłaszcza duże wersje jak G 400 CDI – oferują niesamowity

moment obrotowy, ale wymagają sporo zabiegów konserwacyjnych.

Na rynku dostępny jest duży wybór modeli Klasy G produkowanej już od 43 lat. Nic dziwnego, że w tak długim czasie powstało wiele odmian. Oprócz trzydrzwiowej krótkiej wersji, której produkcja zakończyła się w 2012 r., występuje również wersja pięciodrzwiowa z dużym rozstawem osi. Ponadto atrakcyjny i bardzo poszukiwany jest kabriolet, który powstał na krótkiej trzydrzwiowej wersji G.

W tym przypadku trzeba zapłacić kwotę, która znacznie przewyższa pierwotną cenę nowego samochodu. Kabriolety G 500 z niskim przebiegiem kosztują obecnie nawet ponad 300 tys. euro. Dużym popytem cieszą się również modele specjalne. Gama takich aut jest naprawdę różnorodna – od zdecydowanie rustykalnego G 280 CDI Edition 30 PUR, który został zaprezentowany w 2009 r. dla uczczenia 30-lecia modelu G, po trzyosiowy G 63 AMG 6x6 lub Mercedes-Maybach G 650 Landulet, niezwykle luksusowy samochód wyprodukowany w zaledwie 99 egzemplarzach. Również modele G z wczesnej,

1 | 2
3 | 4

1
Wysoki połysk
Obramowanie szyby przedniej uważa się za krytyczny obszar w pojazdach terenowych. Tu stan jest nienaganny.

2
Luksus
Już model G 320 z 2002 r. oferował w standardzie luksus elektrycznie regulowanych foteli.

3
Niezawodność
Zwracanie uwagi na szczegóły jest istotne. Regularna konserwacja zapobiega wielu uszkodzeniom.

4
Bezpieczeństwo
Poduszki powietrzne i ESP® już w 2002 r. zapewniały ochronę na pokładzie G 320.

jeszcze skromnie wyposażonej, pierwszej serii (W 460, 1979–1992) mają grono swoich entuzjastów.

Mandy Matthew już dawno odnalazła własną gwiazdę na tym firmamencie. Samochód wymagał pewnych prac, ale ma doskonałe wyposażenie – od szyberdachu po klimatyzację i dodatkowe ogrzewanie. Pozostaje jeszcze ostatnie pytanie do właścicielki 20-letniego G 320: Czy jest cokolwiek, co przeszkadza jej w tym cacku? „Nie – mówi. – Zupełnie nic. Ta terenówka to moje wymarzone auto”.

Jednak jej marzenia na tym się nie kończą. Nowym celem jest pokonanie wkrótce z Georgem trudnej offroadowej trasy, po pas w błocie, ze stromymi podjazdami i solidną dawką adrenaliny. Jak mówi, chętnie go po wszystkim umyje. ◇

Historia

Ten terenowy samochód wspólnie opracowały firmy Mercedes-Benz i Steyr-Daimler-Puch. Od 1979 r. do 2000 r. produkowano również wariant o nazwie Puch G. Model G był oparty na ramie drabinkowej i sztywnych osiach, uzupełnionych o przełączane blokadę mechaniczną różnicowych. W efekcie uzyskano doskonałe właściwości terenowe, moc trakcyjną i wytrzymałość.

Pierwsza seria otrzymała oznaczenie W 460 (1979–1992). Zastąpiły ją w 1992 r. W 461 przeznaczone głównie dla różnych służb oraz W 463 (od 1990 r.). W 2018 r. seria przeszła gruntowną przemianę. Obecne modele są nieco większe, a mimo to lżejsze. Mają również niezależne przednie zawieszenie.

Ten udany model do dziś cieszy się dużą popularnością wśród szerokiego grona klientów na całym świecie.



Do kontroli

Ze względu na długi okres produkcji i różnorodność modeli możemy pozwolić sobie jedynie na ogólny opis. W każdym przypadku ważny jest stan pojazdu – zarówno sprawność techniczna, jak i stan karoserii. Ogólnie jednak Klasa G i jej poprzedniczki okazują się niezwykle wytrzymałe i trwałe. Zwróć szczególną uwagę na:

Karoseria: Tylne mocowania amortyzatorów, progi, nakładki progowe, obramowanie przedniej szyby, blachy wokół tylnych świateł, okolice listew i zawiasów w drzwiach oraz szyberdach.

Silnik i napęd: Standardem są wysokie bezproblemowe przebiegi. Duże turbodiesle wymagają sporych zabiegów konserwacyjnych i stwarzają ryzyko zużycia w przypadku nadmiernego wykorzystania ogromnego momentu obrotowego. Warto sprawdzać przednią oś i blokadę mechanizmów różnicowych.

Podwozie: Należy zachować ostrożność przy tuningu robionym przez firmy zewnętrzne. W ofercie Mercedes-AMG pojawiło się wiele opcji, dla osób pragnących jeszcze większej mocy.

Dane techniczne

Typ: G 320 kombi krótki
Oznaczenie serii: W 463
Rok produkcji: 2002
Silnik: V6 (M 112 E 32)
Pojemność silnika: 3199 cm³
Moc: 158 kW (215 KM) przy 5500 obr./min
Moment obrotowy: 300 Nm przy 2800–4800 obr./min
Prędkość maksymalna: 175 km/h
Cena nowego pojazdu (2002): 58 348 euro (bez dodatkowego wyposażenia)





EQB

DLA CIEBIE.
W KAŻDYM WYMIARZE.

Przestronne wnętrze nowego, w pełni elektrycznego EQB pasuje do Twoich życiowych planów. Do każdej zmiany planów też dzięki opcjonalnemu trzeciemu rzędowi siedzeń, które po złożeniu pozwalają zyskać jeszcze więcej przestrzeni w bagażniku.

Więcej informacji na: mercedes-benz.pl/eqb



EQB 300 4M i 350 4M: średnie zużycie energii elektrycznej: 18,2 kWh/100 km; średnia emisja CO₂: 0 g/km.*

*Podane wartości ustalono zgodnie z przewidzianą przepisami procedurą pomiarową. Są to „wartości CO₂ WLTP” w rozumieniu art. 2 pkt 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Wartości zużycia energii elektrycznej obliczono na bazie tych danych. Zużycie prądu zostało określone na podstawie rozporządzenia 692/2008/WE.

 success is earned



www.ariafund.com