



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

27 grudnia 2022 r.

W wieku 40 lat „Baby-Benz” jest popularniejszy niż kiedykolwiek wcześniej

- 40 lat temu swoją historię sukcesu rozpoczął Mercedes-Benz 190 „Baby-Benz”
- Seria 201 ustanowiła nowy segment poniżej wyższej klasy średniej i stała się prekursorem późniejszej Klasy C
- Najnowocześniejsza na świecie produkcja samochodów w Sindelfingen i nowo wybudowany zakład Nordwerk w Bremie
- Dziś 190 to poszukiwany bazowy model wśród klasyków z gwiazdą

Szykowny, bezpieczny, zwrotny – mając na uwadze te wymagania, 8 grudnia 1982 r. Mercedes-Benz poszerzył swoją ofertę o nową, bardziej kompaktową serię modelową, plasującą się poniżej klas wyższej średniej i luksusowej. Mercedesy 190 i 190 E (seria 201) wyznaczyły nowe standardy w tym segmencie. Nawet dziś, cztery dekady później, design kompaktowej limuzyny wygląda nowocześnie, a jej technika wcale nie jest przestarzała. Co więcej, podstawowy Mercedes, pieśzcotliwie zwany „Baby-Benzem”, nadal stanowi część ulicznego krajobrazu jako popularny, wygodny i niezawodny klasyk. Po premierze dwóch wersji silnikowych paletę jednostek napędowych systematycznie poszerzano. Już w 1983 r. pojawił się wariant z silnikiem Diesla – 190 D. Od 1984 r. sukcesy w sprzedaży i sporcie motorowym odnosili sportowy, 16-zaworowy 190 E 2.3-16 oraz jego następcy. Dotyczy to zwłaszcza zwycięstw i tytułów w Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (DTM).

Warianty 190 i 190 E wyposażono w 4-cylindrowy benzynowy silnik M 102 o pojemności skokowej 1997 cm³. Od 1980 r. jednostka ta, w zmodyfikowanej formie, była już stosowana w Mercedesach 200 serii 123. Aby wyraźnie pozycjonować swoją nową klasę, producent luksusowych samochodów ze Stuttgartu do jej oznaczenia wybrał mniejszą liczbę – 190. Kiedy w maju 1993 r. Mercedes-Benz przedstawił następcę kompaktowego modelu, czyli serię 202, otrzymała ona nazwę odpowiadającą nowej nomenklaturze – „Klasa C”. Najnowszym reprezentantem tej serii jest obecna Klasa C, zaprezentowana w 2021 r.

Poszerzenie gamy modelowej o atrakcyjną klasę kompaktową

Przez dziesięciolecia samochody osobowe Mercedes-Benz należały do klas wyższej średniej i luksusowej. Zmieniło się to pod koniec 1982 r., wraz z debiutem modelu 190. Poszerzenie portfolio marki spod znaku trójkątnej gwiazdy w tamtych czasach nie było oczywiste. O bardziej kompaktowej serii modelowej mówiło się od 1974 r., kiedy profesor Hans Scherenberg, członek zarządu ds. rozwoju, zainicjował projekt mniejszej

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

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

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

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

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

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



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

limuzyny Mercedesa w następstwie kryzysu naftowego: „To musi być typowy Mercedes-Benz. Nie możemy iść więc na zbyt wiele kompromisów w zakresie kultury jazdy, bezpieczeństwa i odpowiedniej charakterystyki Mercedes-Benz”.

Sukces producenta w realizacji tych wymagań stał się jasny wkrótce po zaprezentowaniu „190” dealerom i kontrahentom. Kompaktowa, poręczna limuzyna przekonywała do siebie przyjemnością z jazdy, a pozycja kierowcy i pasażera z przodu była równie dobra jak w większych Mercedesach, podobnie jak trzymanie się drogi, komfort, jakość oraz solidność. Finalną decyzję o realizacji projektu podjęto 19 października 1978 r. Zarząd firmy ustalił wówczas, że „190” będzie mniejsza, lżejsza i oszczędniejsza od popularnej serii 123. Określono też następujące wymiary nadwozia: długość całkowita 4420 mm (-305 mm względem 123), szerokość 1678 mm (-108 mm), wysokość 1383 mm (-55 mm). Masa 190 względem modelu 200 została zmniejszona do 1080 kg (-280 kg).

Najnowocześniejsza produkcja samochodów na świecie

Seryjną produkcję W 201 uruchomiono najpierw w Sindelfingen, a później w Bremie, w fabryce Mercedes-Benz zbudowanej w 1978 r. na terenie dawnych zakładów Borgwarda. Specjalnie dla modelu 190 powstał tam Nordwerk Im Holter Feld, uważany wówczas za najnowocześniejszy zakład produkcji samochodów na świecie. Przykład: po raz pierwszy w branży osie były montowane automatycznie. Były koncern Daimler-Benz AG zainwestował w nową fabrykę około 1,4 mld DM i była to największa pojedyncza inwestycja w ówczesnej historii firmy.

Produkcja „190” ruszyła we wrześniu 1982 r. w hali nr 7, od elementów surowego nadwozia, które początkowo dostarczano na linię montażową w Sindelfingen. Budowa kompletnych aut rozpoczęła się w 1984 r., wraz z oddaniem do użytku hal nr 8 (lakiernia) i nr 9 (montaż). Wielki sukces kompaktowej limuzyny skutkował systematycznym zwiększaniem mocy produkcyjnych i miejsc pracy w zakładzie w Bremie. Do sierpnia 1993 r. zbudowano tam łącznie około 1 miliona „190”. A do dziś Brema pozostaje wiodącą na świecie fabryką Klasy C.

Doskonała aerodynamika i wzorowe bezpieczeństwo

Istotnym argumentem za produkcją małego Mercedesa było stanowisko Kongresu Stanów Zjednoczonych, który w 1975 r. zdecydował o dalszym zaostrzeniu wprowadzonej pięć lat wcześniej „Ustawy o czystości powietrza”. Nowelizacja stanowiła, że od roku modelowego 1985 średnie zużycie paliwa całej floty danego producenta nie mogło przekraczać 8,3 l/100 km. Na ważnym eksportowym rynku USA kompaktowy Mercedes-Benz miał szanse w decydujący sposób przyczynić się do osiągnięcia tego celu – między innymi dzięki wyrafinowanej aerodynamice. W chwili wprowadzenia na rynek w 1982 r. seria modelowa 201 notowała najlepszy współczynnik oporu powietrza spośród wszystkich limuzyn Mercedes-Benz ($C_d = 0,34$).

Lekkiej konstrukcji nowego modelu w żadnym wypadku nie można było jednak osiągnąć kosztem czynnego i biernego bezpieczeństwa podróżujących. Wręcz przeciwnie – nadwozie W 201 w niektórych obszarach stało się wzorem dla innych serii Mercedes-Benz. Za przykład mogą służyć tu skierowane na zewnątrz, podłużne wzmocnienia dachu. Po raz pierwszy zastosowano też rozwidlone wzmocnienia z blachy o wysokiej wytrzymałości. Ich ekstremalna sztywność zapewniała określone odkształcenia podczas zderzeń i równocześnie pozwoliła zmniejszyć masę o 8 kg.

Innowacyjna technika, ponadczasowy design i szeroka gama silników

W przypadku podwozia szczególnie przełomowa była pięciowahaczowa architektura tylnej osi. Precyzyjne rozmieszczenie drążków pozwalało na indywidualne prowadzenie każdego z tylnych kół, a w konsekwencji – na

znaczną kompensację sił poprzecznych i wzdłużnych we wszystkich warunkach jazdy, która skutkowałą bardzo zbalansowanym prowadzeniem. Przednia oś – z kolumnami amortyzującymi i układem zapobiegającym nurkowaniu – korzystała z pojedynczych trójkątnych wahaczy. Taka konfiguracja gwarantowała dobrą stabilność podczas jazdy na wprost i zapewniała przestrzeń w komorze silnikowej przy niewielkiej całkowitej wysokości.

Klarowny design serii 201 powstał pod kierownictwem głównego projektanta Bruno Sacco, pod znaczącym wpływem Petera Pfeiffera. Jego maksyma brzmiała: „Nawet Baby-Benz musi wyglądać jak Mercedes-Benz – ale nie jak pomniejszona Klasa S”. Wspominając te słowa, projektant wyjaśnia: „Nawet po 40 latach ten Mercedes-Benz nie wygląda jak klasyczny samochód. I nadal doskonale się nim jeździ”. Podobnie sądzą miłośnicy klasycznych samochodów: ceny zadbanej egzemplarzy W 201 od lat rosną.

Pierwsza kompaktowa klasa Mercedes-Benz oferowała silniki spełniające niemal wszystkie wymagania: wariant gaźnikowy pierwszej „190” z 1982 r. osiągał moc 66 kW (90 KM), a 190 E z wtryskiem benzyny – 90 kW (122 KM). Paleta jednostek napędowych była systematycznie poszerzana. W 1983 r. pojawił się 190 D (53 kW/72 KM), czyli tzw. szepczący diesel z dźwiękochłonną matą wygłuszającą komorę silnikową. W 1984 r., od wariantu 190 E 2.3-16 (136 kW/185 KM), rozpoczęła się seria odnoszących sukcesy motorów o 16 zaworach. W 1988 r. jego miejsce zajęła odmiana 190 E 2.5-16 (143 kW/195 KM). W latach 1989 i 1990 powstały homologowane, sportowe wersje 190 E 2.5-16 Evolution i 190 E 2.5-16 Evolution II. W 1992 r., pod koniec roku, pojawiły się atrakcyjne serie specjalne AVANTGARDE (190 E 1.8, 190 E 2.3 i 190 D 2.5), wyróżniające się wyjątkowym w segmencie aut wolumenowych poziomem indywidualizacji.

Rekordy i sukcesy w sporcie motorowym

W 1983 r. 190 E 2.3-16 ustanowił trzy rekordy świata w jeździe długodystansowej na torze testowym Nardò na południu Włoch. Dwa lata później został dopuszczony do startów w wyścigach (homologacja) i po raz pierwszy przystąpił do rywalizacji na torze – wówczas we francuskich mistrzostwach samochodów turystycznych. W Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (DTM) w 1986 r. Volker Weidler za kierownicą 190 E 2.3-16 z technicznym wsparciem AMG zajął drugie miejsce w klasyfikacji kierowców. Dwa lata później Mercedes-Benz postanowił wrócić do świata motorsportu, a od 1991 r. Norbert Haug, nowy szef Mercedes-Benz Motorsport, połączył wyścigowy rozwój 190 E 2.5-16 EVO II z zasobami AMG. Po zwycięstwach w poprzednich latach EVO II w 1992 r. zajął pierwsze trzy miejsca w DTM (Klaus Ludwig, Kurt Thiim i Bernd Schneider), a Mercedes-Benz obronił swój tytuł w tabeli producentów. W 1993 r. Roland Asch po raz drugi wywalczył wicemistrzostwo z modelem 190 E „Class 1”.

Kontakt dla mediów:

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

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz Group AG

Mercedes-Benz Group AG to jeden z odnoszących największe sukcesy koncernów motoryzacyjnych na świecie. Grupa obejmująca Mercedes-Benz AG jest jednym z największych oferentów samochodów osobowych luksusowych i klasy premium oraz samochodów dostawczych. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje kredyty, leasing, abonamenty samochodowe, wynajem samochodów, zarządzanie flotą, usługi cyfrowe związane z ładowaniem i płatnościami, pośrednictwo w zakresie ubezpieczeń oraz innowacyjne usługi mobilnościowe. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, konstruując w 1886 roku pierwszy samochód. Motywacją i zobowiązaniem dla Mercedes-Benz, jako pioniera motoryzacji, jest kształtowanie przyszłości mobilności w sposób bezpieczny i zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju. Firma stawia przy tym na innowacyjne i zielone technologie oraz na bezpieczne, wysokiej jakości pojazdy, które fascynują i zachwycają. Mercedes-Benz nieprzerwanie inwestuje w rozwój wydajnych napędów oraz wyznacza kierunek ku całkowitej elektrycznej przyszłości: Marka z trójkątną gwiazdą dąży do osiągnięcia celu, jakim jest motoryzacja w pełni elektryczna – wszędzie tam, gdzie pozwolą na to warunki rynkowe. Obierając ten strategiczny cel – przejście od „Electric first” do „Electric only” – Mercedes-Benz przyspiesza transformację prowadzącą do motoryzacji bezemisyjnej i opartej na oprogramowaniu. Ponadto przedsiębiorstwo intensywnie rozwija rozwiązania w zakresie inteligentnej łączności sieciowej swoich pojazdów i autonomicznej jazdy, a także nowe koncepcje mobilności. Odpowiedzialność za społeczeństwo i środowisko naturalne Mercedes-Benz postrzega jako wyzwanie oraz zobowiązanie. Mercedes-Benz oferuje swoje pojazdy i usługi w niemal wszystkich krajach świata, a jego zakłady produkcyjne zlokalizowane są w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej na świecie luksusowej marki motoryzacyjnej (źródło: badanie Interbrand, 20.10.2021 r.), oraz Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes EQ i Mercedes me, portfolio marek obejmuje również marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services i Athlon. Przedsiębiorstwo notowane jest na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (skrót giełdowy MBG). W 2020 roku koncern zatrudniał łącznie ok. 288 500 pracowników i sprzedał 2,8 mln pojazdów. Obroty w tym okresie kształtowały się na poziomie 154,3 mld euro, a zysk operacyjny EBIT wyniósł 6,6 mld euro.