



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

27 stycznia 2023 r.

Styczeń 1983 r.: Mercedes-Benz 280 GE wygrywa Rajd Paryż-Dakar

- Wielki sukces Jacky'ego Ickxa i Claude'a Brasseura w pustynnej przygodzie
- Silnik i aerodynamika zoptymalizowane pod kątem pokonania ponad 12 tysięcy kilometrów w ciągu 20 dni
- Mercedes-Benz wygrywa także w klasyfikacji samochodów ciężarowych

40 lat temu Mercedes-Benz triumfował w najtrudniejszym rajdzie świata: kierowca wyścigowy Jacky Ickx i jego pilot, aktor Claude Brasseur, wygrali Rajd Paryż-Dakar 1983 w Mercedesie 280 GE. Wyprawę nadzorował francuski oddział Mercedes-Benz, a przy optymalizacji silnika i aerodynamiki terenowego samochodu asystowali inżynierowie firmy z Niemiec.

W tamtym czasie Rajd Paryż-Dakar cieszył się ogromnym zainteresowaniem na całym świecie. Po raz pierwszy kilkuset poszukiwaczy przygód wyruszyło z francuskiej metropolii do stolicy Senegalu w 1978 r. W 1983 r. odbyła się piąta oficjalna edycja imprezy. Ekipy wystartowały 1 stycznia wczesnym rankiem z paryskiego Place de la Concorde (pol. Plac Zgody). Po około dwudziestu ekstremalnie wymagających codziennych etapach wiodących przez pustynne regiony, takie jak Ténéré na południu Sahary i na północy Nigru, mocno przerzedzony skład uczestników dotarł do Dakaru na wybrzeżu Atlantyku. W drodze do mety zawodnicy startujący w klasyfikacji samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli pokonywali dystans od 10 do 12 tysięcy kilometrów.

Od samego początku rywalizacja w Rajdzie Paryż-Dakar przyciągała renomowanych producentów samochodów. Spektakularną przygodę zainicjował i zorganizował były kierowca wyścigowy Thierry Sabine, który w styczniu 1986 r. zginął w katastrofie helikoptera. Rajd ma swoją kontynuację do dziś; obecnie nazywa się „Rajd Dakar” i odbywa się w pustynnych regionach Arabii Saudyjskiej. W latach 2009-2019 organizowano go w Ameryce Południowej.

Silnik Mercedes 280 GE Paryż-Dakar

Przygotowaniem zwycięskiego egzemplarza 280 GE z serii 460 kierował francuski oddział Mercedes-Benz. Gunter Latour, szef działu obsługi klienta, utrzymywał dobre kontakty z centralą Mercedes-Benz w Untertürkheim. Do projektu przydzielono Georga Berkmana, dyplomowanego inżyniera, który odpowiadał za procesy spalania w silnikach aut osobowych stosowanych w pojazdach użytkowych. Na potrzeby wymagającej

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).

misji rajdowego 280 GE przerobił on 6-cylindrowy motor M 110 z dwoma wałkami rozrządu. Już w 1977 r. Mercedes-Benz 280 E z serii 123 zasilany tą jednostką wygrał prawdopodobnie najdłuższy rajd w historii motorsportu: po ponad sześciu tygodniach rywalizacji i pokonaniu około 30 tysięcy kilometrów Andrew Cowan, Colin Malkin oraz Mike Broad zajęli pierwsze miejsce w rajdowym maratonie Londyn-Sydney.

Jako bazę dla silnika Georg Berkmann wybrał standardową wersję M 110 o mocy 136 kW (185 KM). Dla porównania, motor M 110 od 1979 r. montowany w Mercedesie 280 GE rozwijał 115 kW (156 KM). Na potrzeby startów w Rajdzie Paryż-Dakar w sezonach 1982 i 1983 inżynier chciał jednak dodatkowo wzmocnić jednostkę napędową. W tym celu zastosował wałki rozrządu pierwotnie zaprojektowane z myślą o podniesieniu osiągnięć roadstera 280 SL (R 107), dzięki czemu silnik przygotowany na Rajd Paryż-Dakar generował około 145 kW (197 KM). Jednym z nietypowych rozwiązań była pompa hydrauliczna, która w serii 123 kombi służyła do regulacji prześwitu. W rajdowym 280 GE wykorzystano ją natomiast do chłodzenia manualnej skrzyni biegów.

Głównymi problemami podczas jazdy po pustynnych regionach afrykańskiego kontynentu były: ekstremalne temperatury, pył oraz niska jakość paliwa. Berkmann przemieścił wlot powietrza do silnika w kierunku wnętrza, do miejsca, gdzie temperatury zwykle są niższe, a zawartość pyłu w powietrzu jest mniejsza. Na złą jakość benzyny wybrał proste, ale skuteczne lekarstwo. Tak wspomina je cztery dekady później: „Na rozdzielaczu zapłonu umieściłem żółte i czerwone oznaczenia. Dzięki temu kierowcy mogli szybko dostosować kąt wyprzedzenia zapłonu, gdyby silnik stukał z powodu złej jakości paliwa”. Aby zrobić to błyskawicznie, bez konieczności szukania odpowiedniego narzędzia, na łańcuszku w pobliżu rozdzielacza zapłonu zaradny inżynier zawiesił czteromilimetrový klucz imbusowy. Dokładnością wykazał się także Jacky Ickx, który w ramach przygotowań do rajdu opisał każdy przełącznik, tak aby móc szybko wykryć ewentualne usterki.

Zoptymalizowana aerodynamika

Ze swoim ulepszonym silnikiem 280 GE osiągał maksymalną prędkość 175 km/h, o 25 km/h wyższą niż wariant seryjny. Po doświadczeniach z 1982 r. Berkmann był jednak przekonany, że takie tempo nie wystarczy do zwycięstwa, do którego ekipa dążyła w 1983 r. Rok wcześniej dwa Mercedesy 280 GE zajęły w Rajdzie Paryż-Dakar miejsca trzecie (Jean-Pierre Jaussaud/Michel Brière) i piąte (Jacky Ickx/Claude Brasseur). Z uwagi na kwestie niezawodności radykalne zwiększenie mocy silnika nie wchodziło jednak w rachubę. Berkmann zwrócił się więc do Rüdigera Faula, innego inżyniera, który pracował nad aerodynamiką różnych sportowych samochodów wyścigowych Mercedes-Benz, a także koncepcyjnego modelu C 111-IV. Ten ostatni podczas rekordowych przejazdów po torze Nardò w 1979 r. rozwinął prędkość ponad 400 km/h.

Przy optymalizacji aerodynamiki 280 GE Faul przyjął pragmatyczne podejście. „W dziale konstrukcyjnym w Sindelfingen zorganizowałem kilka plastikowych rur kanalizacyjnych o średnicy 70 mm” – wspomina inżynier. Rury połączył i zamocował wokół przedniej szyby, co pozwoliło znacząco poprawić przepływ powietrza w tym obszarze. Z tyłu zdecydował się efektywne przedłużenia dachu oraz ścian bocznych. Wśród pracowników zmodyfikowane 280 GE zyskało nazwę „przystanku autobusowego”. Rezultat był jednak zgodny z założeniem – opór powietrza został znacząco zoptymalizowany. Pomiary w tunelu aerodynamicznym w Untertürkheim wykazały, że wartość współczynnika oporu powietrza C_d spadła z pierwotnych 0,52 do 0,41 – czyli o 20,5%. Georg Berkmann podsumowuje: „Dzięki zmianom w aerodynamice prędkość maksymalna wzrosła o ponad 20 km/h, do prawie 200 km/h, a zużycie paliwa spadło o 5 litrów na 100 kilometrów”.

Jacky Ickx i Claude Brasseur

Jacky Ickx urodził się w Brukseli 1 stycznia 1945 r. To jeden najlepszych kierowców wyścigowych z okresu od końca lat 60. do końca lat 80. ubiegłego stulecia. W latach 1966-1979 wygrał osiem Grand Prix Formuły 1,

a w sezonie 1970 był wicemistrzem motorsportu. Z kolei w okresie 1969-1982 sześciokrotnie triumfował w 24-godzinnych wyścigach Le Mans. W Rajdzie Paryż-Dakar oprócz zwycięstwa z 1983 r. kierowca zajął piąte miejsce rok wcześniej i drugie w 1986 – we wszystkich przypadkach za kierownicą Mercedesa 280 GE. „Rok 1982 pozwolił nam odkryć potencjał 280 GE. Możesz traktować go bez taryfy ulgowej i całkowicie zaufać jego inżynierii – a w Rajdzie Paryż-Dakar to kluczowe walory” – powiedział Ickx w wywiadzie krótko po zwycięstwie w 1983 r. Zawodnik bardzo dobrze dogadywał się ze swoim pilotem Claudem Brasseurem. „Nie startowaliśmy jako zwyczajni koledzy, lecz jako wspólnicy. Z pewnością miało to fundamentalne znaczenie”. Brasseur, który zmarł w 2020 r., był wówczas jednym z najbardziej znanych francuskich aktorów filmowych i telewizyjnych.

Rajd Paryż-Dakar 1983

Już w 1982 r. udział francuskiego oddziału Mercedes-Benz w Rajdzie Paryż-Dakar zaowocował zdobyciem trzeciego i piątego miejsca. Wśród pierwszych dziesięciu pojazdów, które przekroczyły linię mety, znalazły się jeszcze dwa egzemplarze 280 GE oraz prototypowa maszyna Mercedes-Benz. W 1983 r. do pokonania dystansu 12 tysięcy kilometrów – z Francji przez Algierię, Niger, Burkinę Faso, Wybrzeże Kości Słoniowej, Mali i Mauretanię do Senegalu – przystąpiły 193 samochody, buggy i ciężarówki oraz 111 motocykli. Najważniejszą pomocą nawigacyjną w trakcie wyprawy był... kompas. Jacky Ickx i Claude Brasseur szybko objęli prowadzenie swoim 280 GE. Przed metą etapu w Agadez (Niger) Ickx zauważył poważny spadek mocy, jednak kolega z zespołu podarował mu jednostkę napędową ze swojego samochodu. Wymiana kompletnych głównych zespołów z innym pojazdem biorącym udział w rywalizacji była dozwolona. Ickx mógł niebawem wrócić do swojego szybkiego tempa.

Z powodu wysiłku związanego z codziennymi etapami, liczącymi od 300 do 1000 kilometrów, z rywalizacji odpadło wielu uczestników. Stawkę zdziętkowały awarie sprzętu oraz wypadki, w tym te z udziałem motocyklistów. Niektórzy rezygnowali z wyczerpania – albo dlatego, że po wielogodzinnej tułaczce po pustyni nie dotarli na czas do mety. Rajd ukończyło tylko 61 samochodów osobowych i ciężarowych oraz 28 motocykli. Także Ickx i Brasseur dojechali na plażę w Dakarze wyczerpani – ale wygrana zapewniła im sławę. Kolejne egzemplarze 280 GE uplasowały się na piątym, szóstym i ósmym miejscu. Producent spod znaku trójamiennej gwiazdy świętował zresztą podwójne zwycięstwo: Georges Groigne, Thierry de Saulieu i Bernard Malférol dotarli do Dakaru jako triumfatorzy w kategorii aut ciężarowych, Mercedese 1936 AK z napędem na wszystkie koła (261 kW/355 KM).

Kontakt dla mediów:

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

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie około 172 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych, dostawczych oraz usług związanych z pojazdami. Ponadto aspiruje do bycia liderem w dziedzinie elektromobilności oraz samochodowego oprogramowania. Portfolio produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z markami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Klasa G oraz produkty marki smart. Marka Mercedes me oferuje dostęp do cyfrowych usług Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG to jeden z największych producentów luksusowych samochodów osobowych na świecie. W 2021 roku sprzedał około 1,9 mln aut osobowych i blisko 386,2 tys. pojazdów dostawczych. W obu tych segmentach biznesowych Mercedes-Benz AG stale rozwija swoją światową sieć produkcyjną, która obecnie liczy około 35 zakładów produkcyjnych na czterech kontynentach, a równocześnie przygotowuje się do spełnienia wymagań elektromobilności. W tym samym czasie firma tworzy i rozbudowuje globalną sieć produkcji akumulatorów, zlokalizowaną na trzech kontynentach. Naczelną zasadą strategii Mercedes-Benz i samej firmy jest zrównoważony rozwój, co oznacza tworzenie trwałej wartości dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Za podstawę służy tu zrównoważona strategia biznesowa Mercedes-Benz Group. W ten sposób firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej i patrzy na cały łańcuch wartości.