



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

5 maja 2023 r.

Gdzie fani Mercedes-Benz mogą podziwiać transporter Blue Wonder?

- Transporter wyścigowych maszyn przygotowany na sezon 1955
- Efektowny wygląd i wysoka prędkość przelotowa
- Szybki transport wyczynowych maszyn z fabryki na wyścigowe imprezy
- Wykorzystanie komponentów z ówczesnych samochodów seryjnych

„W zbliżeniu” – nazwa cyklu materiałów Muzeum Mercedes-Benz mówi sama za siebie. Każda część opowiada ciekawą historię, często zza muzealnych kulis, rzucając nowe światło na szczegóły wybranego pojazdu, eksponatu lub elementu architektonicznego. Tym razem w centrum uwagi znalazł się szybki transporter samochodów wyścigowych zbudowany na sezon 1955 – Blue Wonder.

Dzieło sztuki: odwiedzający Muzeum Mercedes-Benz mogą zobaczyć Blue Wonder w sali nr 2. Szybki transporter samochodów wyścigowych Mercedes-Benz z 1955 roku wygląda niczym rzeźba. Jego płynne kształty pokrywa charakterystyczny niebieski lakier. Muzealny egzemplarz jest pieczołowitą rekonstrukcją oryginału.

Szybki dowóz na miejsce: pierwotnie samochód został zbudowany przez dział testowy Mercedes-Benz w 1954 roku, z myślą o kolejnym wyścigowym sezonie. Sylwetka transportera jest zdecydowanie sportowa: umieszczona przed przednią osią kabina znajduje się tuż nad drogą, a przedni pas nawiązuje do seryjnych modeli z gwiazdą. Tylne błotniki z dumą głoszą informację: „Maks. prędkość 105 mil na godzinę” – czyli blisko 170 km/h. W tamtych czasach taka wartość plasowała Blue Wonder w elicie drogowych pojazdów. Umieszczono ją na lakierze pod koniec sezonu 1955, co dokumentują historyczne zdjęcia.

Ekskluzywny ładunek: przeznaczenie transportera najlepiej pokazuje umieszczony na nim eksponat – przymocowany do platformy ładunkowej 300 SLR (W 196 S). To właśnie ten wyścigowy model zapewnił Mercedesowi tytuł w Mistrzostwach Świata Samochodów Sportowych 1955. Przez cały ówczesny sezon transporter służył do przewozu 300 SLR oraz bolidów Formuły 1 W 196 R po całej Europie. Stanowił szybkie i niezłomne ogniwo logistyki pomiędzy fabryką w Stuttgarcie a torami wyścigowymi.

Pierwszy z hamulcem powietrznym: wyścigowy samochód sportowy umieszczony na transporterze był pierwszym wyprodukowanym egzemplarzem tej serii modelowej. Jego cechą szczególną jest zlokalizowany za fotelem kierowcy hamulec powietrzny, uruchamiany podczas hamowania z wysokich prędkości w celu

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).

odciążenia hamulców bębnowych. Korzystały z niego egzemplarze 300 SLR startujące w 24-godzinnych wyścigu Le Mans oraz w Grand Prix Szwecji.

Blue Wonder: fani wyścigowych aktywności Mercedes-Benz byli zachwyceni transporterem. W przeciwieństwie do tradycyjnych ciężarówek ten jedyny w swoim rodzaju model wyróżniał się niepowtarzalnym wyglądem, elegancją i osiągami. Te atrybuty w połączeniu z niebieskim lakierem, typowym dla pojazdów serwisowych Mercedes-Benz, wkrótce przyniosły mu przydomek Blue Wonder – czyli błękitny cud.

Rodzinne podobieństwo: na wyścigowy sezon 1955 zbudowano tylko jeden egzemplarz szybkiego transportera. Technicznie był on ściśle powiązany z ówczesnymi pojazdami seryjnymi – inżynierowie i projektanci wykorzystali wiele elementów przejętych z osobowych modeli produkowanych w połowie lat 50. Na przykład zawieszenie użyczył ekskluzywny model 300 S (W 188). Limuzyna Ponton (W 120) z klasy wyższej średniej wniosła wiele części nadwozia. Z kolei sześciocyldrowy silnik M 198 o pojemności skokowej 2996 cm³ pochodził z sportowego samochodu 300 SL Gullwing (W 198). Jego moc ograniczono jednak ze 158 kW (215 KM) przy 5800 obr./min do 141 kW (192 KM) przy 5500 obr./min. Osłona chłodnicy z centralnie umieszczoną gwiazdą przypomina sportowe oraz wyścigowe Mercedesy tamtych lat.

Charakterystyczny kształt: różne standardowe komponenty zostały harmonijnie połączone w unikalny projekt. Oparty na płynnych formach język designu obejmuje zarówno przód, jak i tył kabiny. Uzupełniają go chromowane wykończenia, począwszy od zderzaków aż po obramowania szyb i lamp. Szczególnie organiczne wrażenie robi dwuczęściowa tylna szyba. Jej zakrzywiona powierzchnia jest do dopasowana do kształtu kabiny.

Wygodne miejsce pracy: wnętrze transportera zostało zaprojektowane z myślą o komforcie na długich dystansach. Powierzchnie siedzeń i oparcie oraz panele drzwi zdobi tkanina w klasyczną kratkę, stosowana w ówczesnych samochodach wyścigowych i sportowych. Deska rozdzielcza jest obszyta skórą, a środkowy tunel pokrywa wykładzina. Obrotomierz i prędkościomierz są optymalnie umieszczone w polu widzenia kierowcy, za dużą kierownicą. Skala szybkościomierza kończy się na 140 km/h.

Ręczny załadunek i rozładunek: komfort załogi nie obejmował jednak załadunku i rozładunku – transporter nie oferował mechanicznego wspomagania, takiego jak winda załadunkowa. Załodze musiały wystarczyć cztery umieszczone na platformie lekkie szyny, które mogły stworzyć rampę dla cennego ładunku. Podczas wyścigów szosowych bez przytorowych boksów szyny służyły również jako improwizowana rampa warsztatowa – na przykład w trakcie sycylijskiego wyścigu Targa Florio w 1955 roku.

Staranna rekonstrukcja: oryginalny transporter o długości 6,75 m i rozstawie osi 2,9 m już nie istnieje. Po wycofaniu się marki z wyścigów samochodowych pod koniec sezonu 1955 był używany przez dział badań drogowych, aż w 1967 roku został zezłomowany. Dawny koncern Daimler-Benz AG zlecił jednak odbudowę tego wyjątkowego pojazdu jako autentycznej rekonstrukcji na podstawie historycznych dokumentów z archiwów Mercedes-Benz Classic. Projekt pomyślnie ukończono w 2001 roku. Od tamtej pory miłośnicy Srebrnych Strzał Mercedes-Benz ponownie mogą podziwiać błękitny cud.

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 Group AG jest jedną z odnoszących największe sukcesy firm motoryzacyjnych na świecie. Dzięki Mercedes-Benz AG grupa jest jednym z wiodących światowych dostawców wysokiej klasy samochodów osobowych i aut dostawczych z segmentu premium. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje finansowanie, leasing, subskrypcję oraz wynajem pojazdów, zarządzanie flotą, cyfrowe usługi ładowania i płatności, pośrednictwo ubezpieczeniowe, a także innowacyjne usługi z zakresu mobilności. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, gdy w 1886 r.

wynaleźli samochód. Mercedes-Benz – jako pionier samochodowej inżynierii – postrzega kształtowanie przyszłości mobilności w bezpieczny i zrównoważony sposób zarówno jako swoją motywację, jak i obowiązek. Firma koncentruje się zatem na innowacyjnych i ekologicznych rozwiązaniach technicznych oraz technologiach, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, urzekających i inspirujących. Mercedes-Benz nadal systematycznie inwestuje w rozwój efektywnych układów napędowych i wyznacza kurs na całkowicie elektryczną przyszłość: marka spod znaku trójkątnej gwiazdy dąży do tego, by do 2030 r., o ile pozwolą na to warunki rynkowe, przejść na napędy w pełni elektryczne. Przechodząc od priorytetu prądu do koncepcji „tylko prąd”, wiodący na świecie koncern motoryzacyjny przyspiesza swój rozwój w kierunku całkowicie elektrycznej, opartej na oprogramowaniu przyszłości. Jego wysiłki koncentrują się również na inteligentnej łączności pojazdów, autonomicznej jeździe i nowych koncepcjach mobilności. Mercedes-Benz traktuje to bowiem jako swoją aspirację oraz zobowiązanie do wywiązywania się z odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Firma sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi niemal we wszystkich krajach świata, a jej zakłady produkcyjne znajdują się w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej luksusowej marki motoryzacyjnej na świecie (źródło: badanie Interbrand, 3.11.2022 r.), portfolio obejmuje marki: Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ i Mercedes me, a także marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services oraz Athlon. Spółka jest notowana na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (symbol MBG). W 2022 r. grupa zatrudniała około 170 000 pracowników i sprzedała około 2,5 miliona pojazdów. Jej przychody wyniosły 150,0 mld euro, a EBIT – 20,5 mld euro.