



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

19 lipca 2024

Przełomowa technologia Benza: 130 lat temu Benz Victoria pokonała trasę liczącą prawie 1000 kilometrów

- 1894: baron Theodor von Liebieg odbywa daleką podróż z Reichenberga (dziś czeskiego Liberca) do Gondorfu nad Mozelą
- 1893: premiera gotowego do produkcji układu kierowniczego z pionowymi sworzniami zwrotnicy w pojeździe Benz Victoria
- Przełomowy wynalazek zapewniający bezpieczne pokonywanie zakrętów
- Wizyta u wynalazcy samochodów Carla Benza w Mannheim

„W zblizeniu” – nazwa cyklu przygotowanego przez Muzeum Mercedes-Benz mówi sama za siebie. Każda część opowiada zaskakującą, ekscytującą lub zakulisową historię, przybliżając detale pojazdu, eksponatu, elementu konstrukcji lub designu. Bohaterem najnowszego odcinka jest Benz Victoria z 1893 r. umieszczona w Sali Legend 1 „Pionierzy – wynalezienie samochodu”.

Nr 5/2024: Benz Victoria

Przygoda: Prawie tysiąc kilometrów jazdy samochodem w 1894 roku stanowiło prawdziwe wyzwanie – i baron Theodor von Liebieg mu sprostał. Syn fabrykanta z Reichenberga (obecnie Liberec w Czechach) i jeden z pierwszych klientów Carla Benza jeździł Benz Victorią, wyposażonym w pionierską innowację – układ kierowniczy z pionowymi sworzniami zwrotnicy.

Większe bezpieczeństwo i komfort: w 1893 roku Carl Benz opracował konstrukcję układu kierowniczego z pionowymi sworzniami zwrotnicy do dojrzałości produkcyjnej i po raz pierwszy wyposażył w nią czterokołowy samochód. Dzięki nowej technologii jazda stała się znacznie bezpieczniejsza i wygodniejsza niż w przypadku konwencjonalnego sterowania za pomocą dyszla. W tym ostatnim przypadku cała oś przednia obracała się wokół punktu obrotu, jak w pojeździe konnym. Ryzyko wywrotki było szczególnie wysokie na ostrych zakrętach. Gottlieb Daimler i Wilhelm Maybach również opracowali alternatywę dla kierowania za pomocą dyszla dla swojego pojazdu ze stalowymi kołami z 1889 roku.

Pionierska innowacja: w Victorii oba przednie koła były kierowane niezależnie od siebie, a ich trakcje schodziły się na wierzchołku zakrętu. Był to pionierski wynalazek w najprawdziwszym tego słowa znaczeniu. Odwiedzający Muzeum Mercedes-Benz mogą zobaczyć ten wysoce innowacyjny układ kierowniczy, zaprojektowany przez wynalazcę samochodu z Mannheim w modelu Benz Victoria z 1893 r., znajdującym się w Sali Legend 1: „Pionierzy – wynalezienie samochodu”.

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | Phone +49 7 11 17-0 | Fax +49 7 11 17-2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Germany | Domicile and Court of Registry: Stuttgart, Commercial Register No.: 19360

Chairman of the Supervisory Board: Martin Brudermüller

Board of Management: Ola Källenius, Chairman; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Zaawansowana technologia z korbą kierowniczą: nadwozie Benz Victoria przypomina bryczkę. Jednakże nowa technologia układu kierowniczego była prawdziwym wydarzeniem we wczesnej erze motoryzacji. Ten innowacyjny projekt wskazał drogę do przyszłości. Do kierowania pojazdem służyła pozioma korba umieszczona pośrodku pojazdu, na górze pionowej kolumny kierownicy. Impuls z kolumny kierownicy przekazywany był na poziomą poprzeczkę, która z kolei przesuwiała dwa ułożone wzdłużnie drążki, biegnące obok siebie pod podłogą pojazdu, aż do przedniej osi. Drążki te poruszały się w przeciwnych kierunkach. Na przedniej osi impuls był ponownie przenoszony z drążka poprzecznego na wał pionowy. Izolowało to układ kierowniczy od wstrząsów powodowanych przez nawierzchnię drogi, która w tamtym czasie była słaba, za pomocą sprężyny śrubowej i resora płytkowego ustawionego pod kątem prostym do kierunku jazdy. Wreszcie dwa drążki kierownicze prowadziły od resora piórowego do przednich kół, prowadzonych w osi widełkowej (tzw. widelcu).

Wyjątkowy klient: Baron Theodor von Liebieg odwiedził Carla Benza w Mannheim w 1893 roku. Będąc pod wrażeniem Victorii, zamówił pojazd, który dostarczono mu wiosną 1894 roku – kolejną, jak to było wówczas w zwyczaju na tak duże odległości.

„Podróż Benzem” w 1894 r.: Liebieg, który miał wtedy zaledwie 22 lata, zafascynował się nowym środkiem transportu i chciał z niego korzystać nie tylko w swoim rodzinnym regionie. Dlatego 130 lat temu odważnie zdecydował się wyruszyć samochodem w niemal tysiąckilometrową podróż z Reichenberga (dziś Liberec) do Gondorfu nad Mozellą.

Unikalny zapis: Archiwum Mercedes-Benz Classic posiada cenny dokument z tej niezwykłej podróży – oryginalny, szczegółowy i bogato ilustrowany dziennik. Zawiera obszernie i szczegółowe informacje o przeżyciach Liebiega i jego towarzysza, czeskiego konstruktora Františka Stránský’ego podczas tej „Podróży Benzem z Czech na brzeg Mozeli”, jak czytamy na okładce dziennika.

Śladami Berthy Benz: Liebieg i Stránský wyruszyli 16 lipca 1894 roku. Miało to miejsce w niespełna sześć lat po tym, jak Bertha Benz odbyła swoją pierwszą długodystansową podróż samochodem. W sierpniu 1888 roku żona Carla podróżowała z Mannheim do Pforzheim wraz z dwoma synami patentowym samochodem marki Benz Model 3, demonstrując potencjał samochodu jako indywidualnego środka transportu.

Poważne wyzwanie: w latach 1888–1894 nastąpił znaczny postęp techniczny, ale długodystansowa podróż Liebiega była mimo to niezwykle trudnym wyzwaniem. Drogi nie były zaprojektowane dla tego innowacyjnego środka transportu, a także nadal brakowało niezawodnej infrastruktury do tankowania. Kierowcy kupowali po drodze benzynę w aptekach lub drogeriach i wlewali ją do błyszczącego miedzianego zbiornika nad przednią osią. Średnie zużycie paliwa Benza Victoria należącego do Liebiega wyniosło ponad 20 litrów na 100 kilometrów. Po sześciu etapach, składających się na łączny czas podróży wynoszący 69 godzin, po pokonaniu łącznie 939 kilometrów, Liebieg i Stránský dotarli do Gondorfu.

Dobrze wyposażone: zdjęcia historyczne pokazują, jak samochód Liebiega podobny był do Benza Victoria wystawionego w Muzeum Mercedes-Benz. Pojazd charakteryzował się smukłymi kołami ze sprychami drewnianymi o mniejszej średnicy z przodu niż z tyłu, hamulcami blokowymi do zwalniania, napędem łańcuchowym na tylnej osi, wysoko położonym siedziskiem i składanym miękkim dachem. Poziomy, jednocylindrowy silnik wytwarzał moc 2,9 kW (4 KM) przy pojemności skokowej 1990 centymetrów sześciennych. Starszy o rok eksponat muzealny rozwija moc 2,2 kW (3 KM) przy pojemności skokowej 1726

centymetrów sześciennych. Dodatkowo Liebieg wyposażył swoją Victorię w trzecią latarnię z przodu. Oryginalny pojazd barona można obecnie oglądać w Muzeum Techniki w Pradze.

Genialne narzędzie: młody arystokrata był entuzjastą nie tylko technologii, ale także wolności, jaką umożliwiła indywidualna mobilność. Jak zapisał w swoim dzienniku: „Wybraliśmy pojazd, który uwalnia nas od drobnych irytacji i pozwala kierować sprawami samodzielnie. To benzynowy samochód genialnego Benza z Mannheim.”

Nocna jazda do Mannheim: 20 lipca 1894 roku Liebieg i jego towarzysz podróży przybyli do Mannheim. Oznaczało to koniec spektakularnego dwudniowego etapu, który obejmował jazdę nocą, zdecydowanie najdłuższego pojedynczego odcinka podróży. Pierwszym przystankiem było miejsce narodzin Victorii. Theodor von Liebieg: „Natychmiast pojechaliśmy do fabryki Benz & Cie., gdzie czekali na nas panowie [Friedrich] von Fischer i [Carl] Benz; obaj byli zachwyceni naszym odważnym przedsięwzięciem i szczęśliwym rezultatem. Przecież w ciągu ostatnich 26 godzin samochód przejechał 282 kilometry, a to dystans, jakiego nikt wcześniej nie pokonał takim pojazdem[!]”.

Współczesne świadectwo dobrego serwisu: Dziennik z 1894 roku jest imponującym dokumentem dotyczącym wczesnych długodystansowych podróży samochodowych. Świadczy również o wysokiej etyce obsługi w Benz & Cie.: podczas postojów w Mannheim w podróży tam i z powrotem pojazd barona von Liebiega był dokładnie serwisowany. A po awarii podczas kilkutygodniowego pobytu nad Mozelą, gdzie baron jeździł na liczne wycieczki, wysłano tam mechanika Benza, aby dokonał niezbędnych napraw.

Miłe pożegnanie: w drodze powrotnej projektant samochodów Benz wraz z rodziną eskortował swojego klienta. „W niedzielę ponownie wyruszyliśmy w podróż do domu w towarzystwie całej rodziny Benzów, która pojechała z nami aż do Gernsheim. Pożegnaliśmy się ostatnią butelką mozelskiego wina i po sfotografowaniu obu samochodów pojechaliśmy samotnie w stronę Offenbach”. W sumie Liebieg przejechał swoją Victorią w drodze do Mozeli i z powrotem około 2500 kilometrów.

Od jazdy długodystansowej do sportów motorowych: Podróż, którą w 1894 roku odbył Liebieg, była ważnym dowodem na to, że samochód samochodowy doskonale nadaje się do pokonywania bardzo długich dystansów. W tym samym roku idea ta dała początek nowej formie rywalizacji we Francji, a mianowicie wyścigom samochodowym: w pierwszym wyścigu samochodowym z Paryża do Rouen zwyciężyły pojazdy z silnikami na licencji Daimlera. To zapoczątkowało 130-letnią historię sportów motorowych w Mercedes-Benz, w którą zaangażowany był także Theodor von Liebieg. Brał między innymi udział w pierwszym wyścigu samochodowym przez Alpy w 1898 r., a w 1899 r. wygrał pierwszy międzynarodowy wyścig w Wiedniu samochodem wyścigowym Benz o mocy 8 KM.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 698 697 222, 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 technologicznych, jak również na budowie bezpiecznych i doskonałych pojazdów. 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.