



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

21 września 2023 r.

Benz RH z nadwoziem w kształcie ły: premiera futurystycznego samochodu wyścigowego z 2-litrowym centralnie umieszczonym silnikiem

- Pierwszy w historii samochód wyścigowy z centralnie umieszczonym silnikiem kończy 100 lat
- Pionier nowoczesnej aerodynamiki samochodowej
- Premiera niezależnego tylnego zawieszenia z dwuprzegubową osią wahliwą w motorsporcie
- Wyścigowy debiut: 9 września 1923 r. na Monzy, podczas Grand Prix Europy

Stuttgart. Nawet zwycięski samochód Grand Prix Europy 100 lat temu nie wywołał takiej sensacji jak 2-litrowe „łezkowate” samochody wyścigowe Benz RH, które zajęły wtedy 4. i 5. miejsce. Futurystyczna konstrukcja zadebiutowała właśnie w wyścigu zorganizowanym 9 września 1923 r. na torze Monza we Włoszech. Benz RH to pierwszy w historii motoryzacji samochód wyścigowy z silnikiem umieszczonym centralnie. Na tle konwencjonalnych pojazdów wyczynowych tamtej epoki wyróżniało go jednak coś jeszcze: konsekwentna optymalizacja pod kątem aerodynamiki, zgodna z ówczesnym stanem wiedzy.

Ferdinando Minoia (numer startowy 1) w jednym z nowych samochodów wyścigowych zajął 4. miejsce, a za nim, na 5. miejscu, uplasował się jego kolega z zespołu Franz Hörner (numer startowy 7). Z rywalizacji odpadł trzeci egzemplarz Benza RH, kierowany przez Willy’ego Walba (numer startowy 13). Wyścig wygrał Carlo Salm w Fiacie. Prawdopodobnie najważniejsze dla Benz & Cie. wyróżnienie nie zostało przyznane wtedy kierowcy wyścigowemu, ale Maxowi Wagnerowi – inżynier producenta z Mannheim otrzymał honorową nagrodę za pionierski projekt „łezkowatego” samochodu wyścigowego. W ten sposób organizatorzy Grand Prix Europy zaakcentowali przełomową rolę pojazdu Benza w technologii samochodów wyścigowych.

Kamień milowy w samochodowej aerodynamicie

Historia 2-litrowego samochodu wyścigowego Benz RH z nadwoziem w kształcie ły rozpoczęła się dwa lata wcześniej, podczas salonu motoryzacyjnego w Berlinie (23 września–2 października 1921 r.). Dr Hans Nibel, szef rozwoju w Benz & Cie, oraz jego projektant Max Wagner byli pod wrażeniem prezentowanego tam „łezkowatego” samochodu Edmunda Rumplera. Za sprawą centralnie umieszczonego silnika i aerodynamicznie zoptymalizowanego – w tunelu aerodynamicznym – nadwozia w kształcie ły ten osobowy samochód wyznaczał techniczny przełom. Nie odniósł jednak rynkowego sukcesu. Mimo to Nibel i Wagner dostrzegli jego potencjał: Benz zawarł umowę licencyjną z Rumplerem i otrzymał otwarty egzemplarz wraz z powiązаныmi zestawami rysunków. Firma postanowiła rozwijać ten projekt. Poligonem doświadczalnym dla nowej koncepcji

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).

był motorsport: w 1922 r. zbudowano cztery samochody wyścigowe z nadwoziem w kształcie łży. W każdym z nich tylne zawieszenie korzystało z dwuprzegubowej osi wahliwej.

Technologia silnika lotniczego i charakterystyczna chłodnica

Pojazd napędzał sześciocylindrowy rzędowy silnik o mocy 66 kW (90 KM) i pojemności skokowej 1997 ccm, z dwoma wałkami rozrządu w głowicy, opracowany przez dra Arthura Bergera. Jego konstrukcja nawiązywała do lotniczej jednostki Benz Kaiserpreis z 1912 r. Motor zaopatrzono w dwa udoskonalone poziome gaźniki Zenith oraz wał korbowy z siedmioma łożyskami tocznymi. Podłuznice i poprzecznice ramy, pedały, ramiona kierownicy, dźwignia przekładni i przednia oś otrzymały liczne otwory zmniejszające masę. Po fuzji Benz & Cie. z DMG – w ten sposób w 1926 r. powstał koncern Daimler-Benz AG z marką Mercedes-Benz – to charakterystyczne rozwiązanie na rzecz lekkiej konstrukcji można było odnaleźć m.in. w sportowym samochodzie z kompresorem SSKL; również za projekt jego podwozia odpowiadał Max Wagner.

Zewnętrzny wygląd wyścigowego samochodu Benz różnił się od tradycyjnych konstrukcji ówczesnych pojazdów nie tylko opływowym kształtem i centralnym umiejscowieniem silnika, ale także między innymi chłodnicą – zakrzywioną i umiejscowioną za kokpitem. Na jej szczycie umieszczono zbiornik w kształcie łży, przywodzący na myśl rzeźbę na cześć prędkości. Na potrzeby pierwszego wyścigu podczas Grand Prix Europy na Monzy, które odbyło się 9 września 1923 r., samochody wyposażono w dodatkową mniejszą chłodnicę po prawej stronie kokpitu.

Od samochodu wyścigowego do sportowego

Po sensacyjnej premierze podczas Grand Prix Europy na Monzy w następnym roku wyścigowe Benze z „łezkowym” nadwoziem wystartowały w kolejnych zawodach. Innowacyjne pojazdy nie odniosły jednak upragnionych zwycięstw, ponieważ w międzyczasie swój triumf rozpoczęły silniki z mechanicznym doładowaniem – na przykład konkurencyjna maszyna Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG), czyli 2-litrowy samochód wyścigowy Mercedes z kompresorem, zaprojektowany przez dyrektora ds. rozwoju Ferdinanda Porsche. Pojazd ten był znacznie mocniejszy i szybszy – przy pojemności skokowej 1989 ccm legitymował się mocą 93 kW (126 KM). Benzowi brakowało środków finansowych, aby rozwijać swój pionierski pojazd wyścigowy z „łezkowatym” nadwoziem i nowym, doładowanym silnikiem. Mimo to firma nie dawała za wygraną i pod koniec 1924 r. opracowała samochód sportowy pozbawiony specjalnego oznaczenia. Otrzymał on wyraźnie inne nadwozie, ze zintegrowanymi reflektorami, przesuniętym na przód zbiornikiem paliwa oraz osłonami przeciwbłotnymi. Sukcesy osiągnęli nim fabryczny zawodnik Willy Walb oraz kierowcy prywatni: Adolf Rosenberger i Carl Hermann Tilger.

Technologia samochodów wyścigowych po 1926 r.

Po fuzji Benz & Cie. i Daimler-Motoren-Gesellschaft w 1926 r. Ferdinand Porsche nie kontynuował prac nad samochodami wyścigowymi z nadwoziem w kształcie łży. Po odejściu z firmy w 1928 r. realizował jednak podobne koncepcje w Auto Union. Ich wyścigowe maszyny z centralnie umieszczonym silnikiem o 16 cylindrach były najzacieklejszymi konkurentami Srebrnych Strzał Mercedes-Benz z 1934 r. Za kierownicą takiego bolidu Rudolf Caracciola, kierowca wyścigowy Mercedesa, w latach 1935, 1937 i 1938 zdobył Mistrzostwo Europy, pod względem międzynarodowej pozycji porównywalne do tytułów mistrza świata późniejszej Formuły 1. Jego kolega z zespołu Hermann Lang został mistrzem Europy w 1939 r. Dopiero w 1936 r. mistrzostwo przypadło zawodnikowi Auto Union Berndowi Rosemeyerowi. W 1934 r. tytuł mistrza Europy nie został jeszcze przyznany. Koncepcja samochodów wyścigowych z centralnie umieszczonym silnikiem zadebiutowała w Formule 1 pod koniec lat 50. ubiegłego stulecia.

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 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”, wiodącej 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.