



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

14 lutego 2024 r.

Newsletter Mercedes-Benz Classic 1/2024: ważne rocznice z historii marki oraz szeroka oferta części do klasycznych Mercedesów

- 1954 r.: światowa premiera modeli 300 SL (W 198) oraz 190 SL (W 121) w Nowym Jorku
- 1934 r.: Mercedes-Benz 500 K (W 29) z mechanicznie doładowanym silnikiem debiutuje w Berlinie
- 2004 r.: premiera drugiej generacji roadstera SLK (seria R 171)
- 1954 r.: debiut Mercedesesa 220 Pontona (W 180)
- 2004 r.: limitowany Mercedes-Benz CLK DTM AMG
- Oryginalne części Mercedes-Benz Classic dla pierwszej generacji SLK (seria R 170)
- Urodziny Gottlieba Daimlera i Berthy Benz

Stuttgart. Mercedes-Benz, najstarszy producent samochodów na świecie, od 1886 r. nieustannie wymyśla samochód na nowo. W ten sposób marka nieprzerwanie wyznacza nowe standardy, a jednocześnie dotrzymuje kroku zmianom społecznym. Historia firmy obfituje w epokowe wydarzenia i inspirujące historie. Oto krótkie podsumowanie wybranych jubileuszy i kamieni milowych, których rocznice przypadają w najbliższym czasie.



70 lat temu w Nowym Jorku (6 do 14 lutego 1954 r.) zadebiutowały modele 300 SL (W 198) i 190 SL (W 121)

70 lat temu podczas międzynarodowych targów motorsportu w Nowym Jorku Mercedes-Benz zaprezentował dwa nowe samochody sportowe. Publiczność zachwycił zarówno samochód supersportowy 300 SL Gullwing (W 198), jak i turystyczny, sportowy roadster 190 SL (W 121). Impuls do zaprojektowania obu modeli dał Maximilian E. Hoffman, importer Mercedes-Benz we wschodnich Stanach Zjednoczonych. Oblicze seryjnego SL-a to dzieło zespołu projektowego pod wodzą Friedricha Geigera. Model 300 SL z charakterystycznymi, unoszonymi drzwiami wywodził się z wyścigowego samochodu sportowego o tej samej nazwie z 1952 r. (typoszeręg W 194) i z miejsca stał się kultowym wozem XX wieku. Kompaktowy roadster 190 SL, zaprezentowany w Nowym Jorku jeszcze w przedprodukcyjnej formie, trafił do sprzedaży w 1955 r. Na północnoamerykańskim rynku odniósł niemały sukces: do 1960 r. stanowił prawie 18% wszystkich dostarczonych do USA samochodów Mercedesesa. Potwierdziło to wizjonerstwo Maximiliana E. Hoffmana, który w 1953 r. zasugerował, że marka powinna wykorzystać fascynację luksusowo-sportowym charakterem do budowy kompaktowego roadstera. 190 SL otrzymał rozwiązania techniczne z limuzyn klasy średniej wyższej

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).



z serii W 120 – tzw. Pontonów. Również zaprezentowany w 1957 r. 300 SL Roadster (W 198) był inspirowany sugestiami Hoffmana.

90 lat temu (8–18 marca 1934 r.): Mercedes-Benz 500 K (W 29) z 8-cylindrowym doładowanym silnikiem zaprezentowany w Berlinie

W marcu 1934 r. na międzynarodowej wystawie samochodów i motocykli (IAMA) w Berlinie Mercedes-Benz zaprezentował mocny, sportowy samochód turystyczny najwyższej klasy – model 500 K (W 29). Pojazd z 8-cylindrowym doładowanym silnikiem generował moc 100 KM oraz 160 KM po aktywacji doładowania. Był on adresowany do wymagających klientów, którzy pod koniec lat 20. XX wieku zachwycali się wielkogabarytowymi automobilami Mercedes-Benz o wysokich osiągnięciach z serii S. Do jego technicznych wyróżników należało nowoczesne podwozie, z przednią osią z wahaczami trapezowymi oraz dwuprzegubową osią wahliwą z tyłu. Prędkość maksymalna wynosiła 160 km/h – to wartość, którą w tamtym czasie mogło osiągnąć niewiele seryjnych aut sportowych. Do 1936 r. powstały 354 egzemplarze Mercedesa 500 K, a wiele z nich otrzymało indywidualnie dostosowane nadwozia. Dziś ten sportowo-luksusowy samochód jest jednym z najbardziej pożądanych klasyków z gwiazdą. Szczególnie fascynującą wersję Special Roadster 500 K można obejrzeć w Muzeum Mercedes-Benz, w sali legend nr 3.



20 lat temu (4–14 marca 2004 r.): premiera SLK serii R 171 na salonie motoryzacyjnym w Genewie

Dwie dekady temu swoją premierę świętował Mercedes-Benz SLK drugiej generacji, serii R 171. Jako pierwsze na rynek trafiły wersje SLK 200 i SLK 350. Pod koniec roku dołączył do nich mocarny SLK 55 AMG o mocy 265 kW (360 KM) – pierwszy SLK z silnikiem V8. Typoszereg R 171 kontynuował udaną koncepcję pierwszego SLK R 170, jako kompaktowego, przystępnego w eksploatacji samochodu sportowego. Jedną z jego głównych cech był wykonany ze stali dach vario, który w ciągu około 20 sekund pozwalał zamienić roadstera w coupé. Do technicznych innowacji serii R 171 należał innowacyjny układ ogrzewania karku AIRSCARF, który Mercedes-Benz wprowadził na rynek właśnie w SLK. Nowy mechanizm składania poszycia pozwolił zwiększyć pojemność bagażnika przy otwartym dachu: podczas zamykania tylna szyba obracała się wokół poprzecznej osi, dzięki czemu po opuszczeniu jej krzywizna była skierowana do góry. W SLK 350 zadebiutowały także nowe silniki V6 w technice czterozaworowej.



70 lat temu (11–21 marca 1954 r.): prezentacja Mercedesa 220 (W 180) na salonie motoryzacyjnym w Genewie

W marcu 1954 r. w Genewie swoją premierę miały nowe 6-cylindrowe limuzyny Ponton. Dzięki zastosowaniu najnowocześniejszej techniki luksusowe pojazdy z serii W 180, W 105 i W 128 wyznaczały standardy w swoim segmencie. Czterocylindrowe modele W 120, z krótszym o 170 mm rozstawem osi, trafiły na rynek już rok wcześniej. Wszystkie samochody bazowały na wyrafinowanej koncepcji dzielenia wspólnych części. Mercedes-Benz 220 charakteryzował się samonośnym trójbrytowym nadwoziem w formie pontonu. Przedział pasażerski łączył się tu z niemal prostopadłościennymi sekcjami przednią i tylną, a błotniki były w pełni zintegrowane z nadwoziem. W porównaniu do swojego poprzednika o tej samej nazwie z serii W 187 nowy Mercedes-Benz 220 Ponton był lżejszy i bardziej opływowy. O ile oś z podwójnymi wahaczami poprzecznymi i ramą pomocniczą z przodu wywodziła się z serii W 120, to oś tylna stanowiła nową konstrukcję: po raz pierwszy w seryjnie produkowanym aucie osobowym Mercedes-Benz zastosowano jednoprzegubową oś wahliwą z obniżonym punktem obrotu, opracowaną dla wyścigowej maszyny Formuły 1 o oznaczeniu W 196. Znacząco wpłynęło to na zwiększenie zarówno bezpieczeństwa, jak i komfortu jazdy.



20 lat temu (30 kwietnia 2004 r.): prezentacja Mercedesa CLK DTM AMG

Sezon 2003 w mistrzostwach DTM (niemieckie mistrzostwa samochodów turystycznych) okazał się dla Mercedes-Benz niezwykle udany: Bernd Schneider po raz czwarty zdobył tytuł. Marka uczciła to, prezentując model CLK DTM AMG Coupé z serii 209, zaprezentowany 30 kwietnia 2004 r. Limitowany do 100 egzemplarzy, najwyższej klasy samochód sportowy z nowo opracowanym zawieszeniem i aerodynamiką zoptymalizowaną w tunelu aerodynamicznym zapewniał imponującą moc 428 kW (582 KM). Jako nowy kosztował nie mniej imponujące 236 060 euro. Jego 5,5-litrowy silnik V8 AMG był wówczas drugą najmocniejszą jednostką napędową w gamie osobowych Mercedesów po silniku supersportowego modelu SLR McLaren. Maksymalny moment obrotowy wynoszący 800 Nm motor osiągał przy 3500 obr./min. Wyczynowe coupé przyspieszało od 0 do 100 km/h w 3,9 sekundy i rozwijało prędkość maksymalną 320 km/h (ograniczoną elektronicznie). CLK DTM AMG wykorzystywał zaawansowaną technikę ze świata sportu motorowego, a jego wygląd był zbliżony do wyścigowych maszyn turystycznych CLK. Specyfikacja obejmowała m.in. automatyczną skrzynię biegów, automatyczną klimatyzację, komputer pokładowy, elektroniczny program kontroli stabilności ESP® oraz owalną kierownicę obszytą skórą jelenia. Na słynnej północnej pętli (Nordschleife) toru Nürburgring CLK DTM AMG był tylko o 0,2 s wolniejszy od SLR-a McLarena, a na krótkiej pętli Hockenheimringu nawet go wyprzedził.



Oryginalne części Mercedes-Benz Classic

30 lat temu, w 1994 r., Mercedes-Benz zaprezentował dwa zjawiskowe samochody koncepcyjne, które utorowały drogę pierwszej generacji SLK (typoszereg R 170). Pierwszy z nich – purystyczny roadster – debiutował na salonie samochodowym w Turynie, trwającym od 22 kwietnia do 1 maja 1994 r. Niedługo później, podczas targów motoryzacyjnych w Paryżu w dniach 6–16 października 1994 r., zaprezentowano drugi koncept – z charakterystycznym dachem vario. SLK serii R 170 był produkowany w latach 1996–2004 i łącznie powstał w liczbie 311 222 egzemplarzy. Oferta oryginalnych części Mercedes-Benz Classic dla pierwszej generacji SLK obejmuje obecnie kilka tysięcy części zamiennych i eksploatacyjnych. Szczególnym zainteresowaniem cieszą komponenty z zakresów funkcjonalności oraz układu napędowego, a także elementy charakterystycznego dachu vario, takie jak siłownik hydrauliczny (numer A 170 800 00 72, cena ok. 274 euro), pompa hydrauliczna (numer A 170 800 08 48, ok. 601 euro) oraz sekcje przednia (numer A 170 790 04 40, ok. 1037 euro) i tylna (numer A 170 790 05 40, ok. 1365 euro). Kompleksowa oferta części obejmuje także panele nadwozia, takie jak lewy przedni błotnik (numer A 170 880 01 18, ok. 297 euro), i sięga aż po detale, jak np. przednia plakietka „KOMPRESSOR” (numer A 170 817 03 15, ok. 38 euro). Wszystkie podane ceny są kwotami netto. Oryginalne części Mercedes-Benz Classic do konserwacji i naprawy pozwalają utrzymać klasyczny samochód w oryginalnym stanie i pomagają zachować jego wysoką wartość. Więcej informacji oraz wyszukiwarkę części można znaleźć pod adresem: <https://teilesuche.mercedes-benz-classic.com>.

Urodziny

- 190 lat temu, 17 marca 1834 r., w rodzinie piekarzy w Schorndorfie koło Stuttgartu urodził się Gottlieb Daimler. Jako student Daimler okazał się nad wyraz uzdolniony technicznie i po odbyciu stażu rusznikarza otrzymał stypendium, dzięki któremu mógł studiować na stuttgarckiej politechnice. Później pełnił różne stanowiska kierownicze w branży budowy maszyn – aż w 1882 r. założył własną firmę i wspólnie z Wilhelmem Maybachem pracował w Cannstatt nad rozwojem wysokoobrotowego silnika spalinowego. W 1886 r. wykorzystał go do napędu powozu – tak powstał pierwszy czterokołowy samochód na świecie. Gottlieb Daimler zmarł w 1900 r.

- 175 lat temu, 3 maja 1849 r., urodziła się Bertha Benz – jako Bertha Ringer. Odważna wizjonerka, późniejsza żona Carla Benza, odegrała kluczową rolę w rozpowszechnieniu wynalazku swojego męża – samochodu. Młoda kobieta była dla inżyniera ważnym wsparciem już w okresie narzeczeństwa, a później wspierała go w praktyce: w 1888 r., wraz z synami Eugenem i Richardem, wyruszyła w pierwszą w historii dalekobieżną podróż automobilem. Pionierka mobilności zmarła w Ladenburgu w 1944 r.

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.