



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

1 lipca 2024 r.

Fascynująca historia Mercedesa w motorsporcie na wyciągnięcie ręki: Mercedes-Benz Classic podczas Solitude Revival 2024

- W weekend 22 i 23 czerwca 2024 r. na legendarnym niemieckim torze spotkało się około 400 samochodów wyścigowych i sportowych
- Jedną z gwiazd biorących udział w wydarzeniu jest odrestaurowany 2-litrowy Mercedes z 1924 r., zbudowany na potrzeby udziału w sycylijskim wyścigu Targa Florio
- 100 lat temu Otto Merz wygrał Mercesem górski wyścig Großer Solitude Bergpreis
- Dla Mercedes-Benz rywalizowali kierowcy wyścigowi Karl Wendlinger i Bernd Schneider
- Okazja, by usłyszeć przeszywający dźwięk silnika wyścigowego Mercedesa C 11 z Grupy C

Stuttgart. Choć bieżące wyścigi na słynnym torze Solitude w pobliżu Stuttgartu nie odbywają się już od prawie 60 lat, wciąż żywe pozostają wspomnienia z tamtejszej rywalizacji – w szczególności za sprawą odbywającego się co 2 lata wydarzenia Solitude Revival. W dniach 22 i 23 czerwca 2024 r., na wymagającej trasie o długości 11,4 km, zapanowała atmosfera wielkich wyścigów z przeszłości. Podczas tegorocznej edycji Mercedes-Benz Classic zaprezentował pojazdy ze 130-letniej historii aktywności marki w sporcie motorowym. Dwa z nich wyruszyły na tor.

Jednym z sensacyjnych gości był 2-litrowy samochód wyścigowy Mercedesa przygotowany na Targa Florio w 1924 r., który od kwietnia 2024 r. znów jest sprawny technicznie. W połowie maja 2024 r. kierowca wyścigowy Formuły 1 ekipy Mercedes-AMG, George Russell, jako pierwszy poprowadził tę odrestaurowaną legendę w wyścigowym środowisku, na torze Grand Prix Emilii-Romanii we Włoszech. Wcześniej centrum Mercedes-Benz Classic poddało oryginalny, 100-letni samochód wyścigowy kompleksowej fabrycznej renowacji. 27 kwietnia 1924 r. Christian Werner zajął bliźniaczym egzemplarzem pierwsze miejsce w sycylijskim wyścigu Targa Florio. Kilka tygodni później pokonał zwycięską maszyną honorowe okrążenie podczas górskiego wyścigu Grand Prix Solitude Hill Climb – było to 18 maja 1924 r.

Właśnie w tym wyścigu Otto Merz wygrał w klasie samochodów wyścigowych, za kierownicą Mercedesa z 2-litrowym doładowanym silnikiem, identycznego z tym startującym w Indianapolis 500 w maju 1923 r. Kierowca osiągnął wtedy najlepszy czas dnia – 3:28,8 minuty – i ustanowił nowy rekord toru. W następnym roku powtórzył swój sukces w inauguracyjnym wyścigu Rund um die Solitude, tym razem w 2-litrowym samochodzie wyścigowym Mercedesa przygotowanym na Targa Florio, i po raz kolejny ustanowił rekord toru. Merz, urodzony w 1889 r., świętował liczne sukcesy jako fabryczny kierowca Mercedesa i Mercedes-Benz, zwłaszcza po pierwszej wojnie światowej. Jednym z jego triumfów było zwycięstwo odniesione 17 lipca 1927 r. w Grand Prix Niemiec, na otwartym kilka tygodni wcześniej torze Nürburgring, za kierownicą Mercedesa Typ

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).

S (W 06). Wspaniałą karierę Merza w 1933 r. przerwał śmiertelny wypadek, do którego doszło podczas treningów przed Międzynarodowym Wyścigiem AVUS w Berlinie.

100-letni samochód wyścigowy zbudowany na Targa Florio podczas Solitude Revival 2024 poprowadził ambasador marki Karl Wendlinger z Austrii, który w latach 1990 i 1991 brał udział w Mistrzostwach Świata Samochodów Sportowych, startując maszynami Grupy C w barwach szwajcarskiego zespołu Sauber. W sezonie 1990 mistrzostwa te wygrał Mercedes-Benz C 11, a jeden z egzemplarzy można było oglądać podczas minionego weekendu. Goście mieli okazję posłuchać jego regularnie uruchamianego 8-cylindrowego silnika o mocy około 537 kW (730 KM), wspomaganego dwiema turbosprężarkami.

Od 1996 r. Mercedes-Benz dostarcza Oficjalny Samochód Bezpieczeństwa Formuły 1. Podczas Solitude Revival 2024 paradę około 400 samochodów wyścigowych i sportowych różnych klas poprowadził oryginalny samochód bezpieczeństwa F1 z sezonu 2008, Mercedes-Benz SL 63 AMG. W jego kokpicie zasiadł jeden z najbardziej uznanych kierowców DTM w historii, pięciokrotny mistrz tej serii Bernd Schneider.

Mercedes-Benz Classic pokazał na Solitude Revival znacznie więcej fascynujących aut, a wśród nich turystyczny samochód sportowy 300 SLS (W 198), wystawiony w punkcie fotograficznym zorganizowanym wspólnie z marką Porsche, a także limuzyna 300 SEL 6.3 (W 109) w torowej specyfikacji. Ekscytujące atrakcje dla publiczności uzupełniały symulator jazdy oraz wymiana kół w wyścigowym samochodzie turystycznym Mercedes-AMG C 63 DTM z serii C 205.

Tor Solitude niemal jak za starych czasów

Solitude w pobliżu Stuttgartu to obok północnej pętli Nürburgringu jeden z najtrudniejszych torów wyścigowych w Europie – ze swoimi odcinkami podjazdów i zjazdów, sekcjami wymagającymi wysokich prędkości oraz licznymi zakrętami na ostatnich kilometrach przed metą. Obiekt, który zmodyfikowano jedynie w kilku miejscach, łączy się z siecią publicznych dróg, zamykaną jedynie z okazji wydarzeń takich jak Solitude Revival, które regularnie odbywają się tu od 2008 r.

Aktualna trasa jest wykorzystywana od 1935 r. Wcześniej, do 1924 r. włącznie, wyścigi w Solitude odbywały się na górskich drogach, a od 1925 r. – na długiej pętli. W tym czasie w przebieg imprezy włączono zamek Solitude Palace, zbudowany w latach 1763-1769. W latach 30. i 50. XX wieku w wyścigowe weekendy obecny tor odwiedzało nawet 400 000 widzów. Mimo że organizowane tam wydarzenia nigdy nie zaliczały się do Mistrzostw Świata Formuły 1, startowało w nich wielu wybitnych kierowców wyścigowych, w tym mistrzowie i zwycięzcy Grand Prix, m.in.: Jim Clark, John Surtees, Dan Gurney, Jochen Rindt, Jack Brabham, Wolfgang Graf Berghe von Trips oraz Hans Herrmann, kierowca Srebrnych Strzał oraz ambasador Mercedes-Benz.

Samochody Mercedes-Benz Classic obecne na Solitude Revival 2024

2-litrowy samochód wyścigowy Mercedes na Targa Florio, 1924 r.

Firma Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) opracowała ten ultranowoczesny jak na swoje czasy samochód wyścigowy w 1924 r., z myślą o udziale w najważniejszej wyścigowej imprezie sezonu – sycylijskim wyścigu Targa Florio. Samochód nosił podpis Paula Daimlera, ale do wyścigowej dojrzałości został doprowadzony przez jego następcę, Ferdinanda Porsche. Od strony konstrukcyjnej charakteryzował się niską masą i wysokoobrotowym silnikiem M 7294 z doładowaniem – była to wtedy popularna koncepcja napędu. Dwulitrowa, czterocylindrowa jednostka osiągała moc 50 kW (67,5 KM), a doładowanie zwiększało ją niemal dwukrotnie, do 93 kW (126 KM). Wyścigowy motor wyróżniały cztery zawory na cylinder, dwa wałki rozrządu w głowicy oraz cylindry zintegrowane z głowicą (tzw. ślepe cylindry). Zaprocentowało również doświadczenie DMG zdobyte podczas opracowywania wysokoobrotowych silników zdolnych osiągać prędkość obrotową do 4500 obr./min – w czym zasługa łożysk tocznych wału korbowego. Aby znacząco usprawnić odprowadzanie ciepła, inżynier Porsche po raz pierwszy w wyścigowym silniku zastosował zawory wydechowe z trzonkami wypełnionymi rtęcią. Aluminiowe nadwozie ze stalowymi rozpórkami pozwoliło ograniczyć masę pojazdu – z

płynami gotowy do jazdy dwumiejscowy samochód wyścigowy ważył zaledwie 1015 kg. Jego kompaktowa konstrukcja stanowiła szczególny atut na krętych torach, właśnie takich jak Targa Florio czy Solitude. W legendarnym wyścigu drogowym na Sycylii w 1924 r. Mercedes wystawił trzy polakierowane na czerwono egzemplarze pojazdu. Christian Werner był pierwszym kierowcą spoza Włoch, który zapewnił sobie zwycięstwo w klasyfikacji generalnej w Targa i Coppa Florio. Dwa pozostałe wyścigowe Mercedesy zajęły 11. (Christian Lautenschlager) i 16. (Alfred Neubauer) miejsce w Targa Florio oraz, odpowiednio, 9. i 13. w Coppa Florio. Od 2022 r. Mercedes-Benz Classic prowadził szeroko zakrojoną renowację jednego z tamtych samochodów. Zakończono ją kilka miesięcy temu, w sam raz, aby uczcić przypadającą w tym roku 100. rocznicę sycylijskiego sukcesu Mercedes-Benz. Pojazd zachwyca teraz publiczność podczas różnych wydarzeń. Jednym z jego kierowców jest obecny zawodnik ekipy Formuły 1 Mercedes-AMG, George Russell.

Dane techniczne: 2-litrowy samochód wyścigowy Mercedesa na Targa Florio

Okres użytkowania: 1924–1926

Układ i liczba cylindrów: R4

Pojemność skokowa: 1989 cm³

Moc: 50 kW (67,5 KM), 93 kW (126 KM) z doładowaniem

Prędkość maksymalna: 120 km/h

Mercedes-Benz 300 SLS (W 198), 1957 r. – turystyczny samochód sportowy

Mercedes-Benz 300 SLS (Super Light Sport) to specjalna, wyścigowa wersja modelu 300 SL Roadster (W 198). W 1957 r., na potrzeby startów w Amerykańskich Mistrzostwach Samochodów Sportowych, zbudowano dwa egzemplarze tego turystycznego sportowego samochodu – homologacja wersji produkcyjnej nowego modelu do kategorii „standardowej produkcji” w sezonie 1957 nie była bowiem możliwa. Aby zachować szansę w jedynej alternatywie, wyścigowej kategorii D, na bazie standardowego roadstera stworzono 300 SLS o masie zaledwie 970 kg i mocy 173 kW (235 KM). To, odpowiednio, o 360 kg mniej i o 15 kW (20 KM) więcej niż seryjny wariant. Dzięki fabrycznemu wsparciu Paul O’Shea w swoim 300 SLS-ie wygrał kategorię D Amerykańskich Mistrzostw Samochodów Sportowych w sezonie 1957, i to z wyraźną przewagą nad konkurencją. Wcześniej ten sam tytuł zdobył już za kierownicą 300 SL Gullwinga Coupé w latach 1955 i 1956. Podczas Solitude Revival oddział Mercedes-Benz Classic zaprezentował autentyczną replikę 300 SLS-a.

Dane techniczne: Mercedes-Benz 300 SLS (W 198)

Okres użytkowania: 1957

Układ i liczba cylindrów: R6

Pojemność skokowa: 2996 cm³

Moc: 173 kW (235 KM) przy 5900 obr./min

Prędkość maksymalna: 260 km/h

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109) w roli narzędzia torowego

W marcu 1968 r. Mercedes-Benz zaprezentował luksusową limuzynę o wysokim potencjale w zakresie wysokich osiągnięć, godnych najlepszych aut sportowych tamtych czasów: 300 SEL 6.3 (W 109) z 250-konnym silnikiem V8 oraz automatyczną skrzynią biegów pochodzącymi z modelu 600 (W 100). Prestiżowa limuzyna, która wieńczyła serie W 108 i W 109 wprowadzone na rynek w 1965 r., wywołała prawdziwą sensację i do 1972 r. powstała w liczbie 6526 egzemplarzy. Właśnie na jej bazie Mercedes-Benz Motorsport stworzył torowe narzędzie z myślą o przejazdach w DTM i demonstrowaniu sportowych możliwości limuzyny z jednostką V8. W ramach modyfikacji samochód został wyposażony w 6-biegową manualną przekładnię Getrag z wyścigowym sprzęgłem Sachs, układ wydechowy ze stali nierdzewnej, wyścigowe zawieszenie KW, rozbudowany obieg oleju o dużej pojemności i wydajniejszą chłodnicę. To nie wszystko: 300 SEL 6.3 otrzymał też dwa kubetkowe fotele, klatkę bezpieczeństwa oraz wyścigowy bezpieczny zbiornik paliwa i instalację przeciwpożarową. Specyfikację uzupełniały trzyczęściowe felgi BBS oraz 8-tłoczkowe zaciski ATE z rowkowanymi tarczami. Kierowca miał do dyspozycji typowo wyścigowy zestaw pedałów z belką balansującą (ang. balance beam, balance bar), umożliwiającą precyzyjną regulację siły hamowania.

Dane techniczne: Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109), wersja standardowa
Okres produkcji: 1968–1972
Układ i liczba cylindrów: V8
Pojemność skokowa: 6332 cm³
Moc: 184 kW (250 KM)
Prędkość maksymalna: 220 km/h

Mercedes-Benz C 11, wyścigowy samochód sportowy Grupy C, 1990 r.

Po zdobyciu mistrzostw zespołów i kierowców w Mistrzostwach Świata Grupy C w 1989 r. modelem C 9, na sezon 1990 duet Sauber-Mercedes opracował pojazd C 11. Konstruktorzy skupili się tu na nowym monokoku, wykonanym z materiału kabronowo-kevlarowego. Ponadto czterozaworowy silnik V8 o oznaczeniu M 119 HL został udoskonalony w obszarach sterowania zaworami, wtryskiem i elektroniką, a jego moc wzrosła do 537 kW (730 KM). Przy okazji nieznacznie zwiększył się rozstaw osi – o 70 mm, do 2770 mm. Całkowicie przeprojektowana architektura w porównaniu z poprzednią, wykonaną z klejonego i nitowanego aluminium, legitymowała się dwukrotnie większą sztywnością skrętną przy jedynie drobnym zwiększeniu masy. Efekt: doskonałe prowadzenie. Nowa konstrukcja z włókna węglowego cechowała się także zoptymalizowanym projektem podwozia, który pozytywnie wpływał na parametry docisku. W 1990 r. C 11 wygrały 7 z 8 wyścigów mistrzostw świata, po raz kolejny zapewniając ekipie Sauber-Mercedes tytuł w klasyfikacji zespołowej, a Jean-Louis Schlesser, Mauro Baldi i Jochen Mass zajęli wtedy trzy pierwsze miejsca w rankingach kierowców.

Dane techniczne: Mercedes-Benz C 11, samochód wyścigowy Grupy C
Okres użytkowania: 1990–1991
Układ i liczba cylindrów: V8
Pojemność skokowa: 4973 cm³
Moc maksymalna: 537 kW (730 KM)
Prędkość maksymalna: około 400 km/h

Mercedes-Benz SL 63 AMG (R 230) z 2008 r., Oficjalny Samochód Bezpieczeństwa F1

Wiosną 2008 r. Mercedes-Benz zaprezentował gruntownie zmodernizowane wydanie modelu SL Roadster z serii R 230. Dla wizualnego podkreślenia zmian samochód otrzymał szeroką, dominującą osłonę chłodnicy przedzieloną poziomą listwą, czym nawiązywał do wcześniejszych pokoleń roadstera. To samo dotyczyło przetłoczeń na masce i przypominających skrzela wlotów powietrza w przednich błotnikach, odwołujących się do 300 SL Coupé (W 198) z 1954 r. Nowym topowym wariantem V8 w gamie zaktualizowanej serii R 230 był SL 63 AMG o mocy 386 kW (525 KM), zasilany 6,2-litrowym silnikiem M 156. Służył on jako Oficjalny Samochód Bezpieczeństwa Formuły 1 w sezonach 2008 i 2009. W spełnieniu wyśrubowanych wymagań panujących w najwyższej klasie motorsportu pomagała mu imponująca dynamika jazdy. Sygnowany przez AMG roadster przyspieszał od 0 do 100 km/h w 4,4 s, a sportowy układ wydechowy nie tylko pozwalał silnikowi swobodniej „oddychać”, ale także akcentował jego charyzmatyczne, sportowe brzmienie.

Dane techniczne: Mercedes-Benz SL 63 AMG (R 230), wersja standardowa
Okres produkcji: 2008–2011
Układ i liczba cylindrów: V8
Pojemność skokowa: 6208 cm³
Moc maksymalna: 386 kW (525 KM)
Prędkość maksymalna: 250 km/h (ograniczona elektronicznie)

Mercedes-AMG C 63 DTM (C 205), 2018 r.

Wyścigowy samochód turystyczny Mercedes-AMG C 63 DTM o sylwetce Klasy C Coupé z serii C 205 startował w serii DTM (Deutsche Tourenwagen Masters, pol. Niemieckie Mistrzostwa Samochodów Turystycznych) w

latach 2016–2018. Za kierownicą takiej maszyny kierowca wyścigowy Mercedes-AMG Gary Paffett idealnie zwieńczył 30-letnie zaangażowanie Mercedesa w niemieckiej serii wyścigów aut turystycznych: w swoim 436. i ostatnim wyścigu DTM, po raz drugi po 2005 r., zdobył mistrzostwo kierowców dla Mercedes-AMG Motorsport. Bilans osiągnięć zespołu przez trzy dekady to: siedem tytułów mistrza producentów, 11 mistrzostw kierowców, 14 zwycięstw w klasyfikacji zespołowej, 190 wygranych oraz 140 pole position. Mercedes-AMG wycofał się z DTM u szczytu swoich sukcesów, z końcem sezonu 2018. Marka powróciła do serii w sezonie 2021, wraz z wprowadzeniem regulaminu GT3.

Dane techniczne: Mercedes-AMG C 63 DTM (C 205)

Okres użytkowania: 2016–2018

Układ i liczba cylindrów: V8

Pojemność skokowa: 4000 cm³

Moc maksymalna: 386 kW (525 KM) przy 7500 obr./min

Prędkość maksymalna: około 280 km/h

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.