



Mercedes-Benz

Wilhelm Maybach - 175. rocznica urodzin „Króla konstruktorów”

Informacja prasowa

5 lutego 2021 r.

- Towarzysz wspólnych przedsięwzięć Gottlieba Daimlera urodził się 9 lutego 1846 roku.
- We Francji zyskał honorowe miano „Króla konstruktorów”.
- Liczne wynalazki i projekty Maybacha ukształtowały oblicze nowoczesnego samochodu.

9 lutego 1846 roku, a więc 175 lat temu, w niemieckim Heilbronn urodził się Wilhelm Maybach. W przyszłości ten drugi syn stolarza miał znacząco wpłynąć na rozwój motoryzacji. Dotyczy to szczególnie okresu przedsięwzięć realizowanych wspólnie z Gottliebem Daimlerem, aż do jego śmierci w roku 1900. Maybach był obdarzony wybitnym talentem technicznym; jego wynalazki znacząco przyczyniły się do realizacji wizjonerskich motoryzacyjnych pomysłów Daimlera, urzeczywistnionych w postaci najróżniejszych środków lokomocji.

Augustus Wilhelm Maybach przyszedł na świat w Heilbronn, jako drugi syn stolarza Carla Maybacha. Na początku lat 50. XIX wieku rodzina Maybachów przeprowadziła się do Stuttgartu. Tam Wilhelm został ciężko doświadczony przez los – w 1854 r. zmarła jego matka, a zaledwie dwa lata później stracił również ojca. Przyjaciele rodziny na różne sposoby szukali możliwości zapewnienia sierotom dalszej opieki; zamieścili między innymi stosowne ogłoszenie w gazecie „Stuttgarter Anzeiger” z dnia 20 marca 1856 r. W rezultacie Wilhelm Maybach trafił do zakładu opiekuńczego „Dom Braterski” (niem. Bruderhaus) w Reutlingen, instytucji założonej przez ewangelickiego

teologa Gustava Wenera i jego małżonkę Albertine. Dom Braterski prowadził tzw. ochronki dla sierot, szkoły oraz fabryki.

Od cukiernika do konstruktora

Początkowo Wilhelm Maybach miał w Domu Braterskim wyuczyć się zawodu piekarza i cukiernika. Jednak pastor Werner dostrzegł olbrzymie zdolności techniczne chłopca i zadbał o jego rozwój właśnie w tym kierunku. W 1861 r. Maybach rozpoczął więc praktykę w pracowni kreślarskiej przy fabryce maszyn oraz uczęszczał na lekcje fizyki i rysunku odręcznego w miejskiej szkole zawodowej, a później także na lekcje matematyki w szkole średniej. Ponadto przed rozpoczęciem dnia pracy pobierał lekcje języka angielskiego i francuskiego. W roku 1863 Gustav Werner zaangażował 29-letniego inżyniera Gottlieba Daimlera na stanowisku inspektora połączonych warsztatów Domu Braterskiego.

Praca Daimlera w Reutlingen wyznacza początek owocnej współpracy Daimlera i Maybacha. Inspektor warsztatów rozpoznał i wsparł zdolności Maybacha. Naturalną konsekwencją było więc dla niego pójście w ślady młodego konstruktora, gdy we wrześniu 1869 r. Daimler został powołany do zarządu spółki Maschinenbau-Gesellschaft w Karlsruhe. Maybach pracował tam w biurze konstrukcyjnym. Kolejna zmiana pracodawcy i miejsca działalności obu panów nastąpiła w roku 1872, kiedy to Daimler został szefem fabryki silników gazowych – Gasmotoren-Fabrik Deutz AG. Przedsiębiorstwo to założył w tym samym roku w formie spółki akcyjnej Nicolaus August Otto wraz z rodzinami przedsiębiorców Langen i Pfeiffer.

Także i tym razem Maybach podążył za Daimlerem, obejmując w 1873 r. posadę kierownika działu konstrukcyjnego w Deutz, gdzie pracował nad przygotowaniem do produkcji czterosuwowego silnika Otto. Już w roku 1875 rozpoczął próby z zastosowaniem paliwa ciekłego w zmodyfikowanym silniku gazowym. Na zlecenie firmy w roku 1876 Maybach udał się w podróż do Stanów Zjednoczonych, gdzie dzięki pośrednictwu swojego starszego brata, Karla, nawiązał kontakty z producentem fortepianów Steinway & Sons. W roku 1888 Gottlieb Daimler wraz ze Steinwayem rozpoczęli wspólną działalność na rynku północnoamerykańskim.

Wizje Daimlera i wynalazki Maybacha

Daimler już w Deutz pracował nad zastosowaniem szybkoobrotowego silnika spalinowego o niewielkich gabarytach również do napędzania pojazdów, jednak nie udało mu się tam urzeczywistnić swoich pomysłów. W połowie 1882 r. opuścił fabrykę silników gazowych Deutz i założył własną firmę w Cannstatt koło Stuttgartu. Już w kwietniu 1882 r. podpisał umowę o pracę z Wilhelmem Maybachem.

To w Cannstatt Maybach i Daimler zrealizowali swoje pionierskie marzenie motoryzacyjne o zastosowaniu silników do przemieszczania się „na lądzie, w wodzie i w powietrzu” – od 1882 r. w posiadłości Daimlera przy Taubenheimstraße 13 powstawały pierwsze egzemplarze szybkoobrotowego silnika benzynowego, nazywanego z racji swojego wyglądu „zegarem stojącym” (niem. Standuhr), a wraz z nimi: pierwszy na świecie motocykl („Reitwagen”, 1885), pierwsza na świecie motorówka (1886) i wreszcie pierwszy na świecie czterokołowy automobil („Motorkutsche” Daimlera, 1886).

Następnie pojawiły się napędy do pojazdów szynowych (wagonetki Daimlera, 1887) oraz silnikowego statku powietrznego Wölferta (1888).

Dalszy rozwój młodej techniki motoryzacyjnej przyspieszyły takie konstrukcje Maybacha, jak czterobiegowa przekładnia zmianowa z przesuwными kołami zębatymi i dwucylindrowy silnik widlasty (od 1890 r. wytwarzany na licencji przez Peugeota). Wynalazcy nie zniechęcił nawet konflikt między Daimlerem a założoną przez niego na początku lat 90. firmą; w wynajętym pawilonie ogrodowym Hotelu Hermann skonstruował dwucylindrowy silnik rzędowy „Phoenix” oraz gaźnik z dyszą wtryskową. Sukces silnika Phoenix był tak ogromny, że w 1895 r. międzynarodowi licencjobiorcy przeforsowali powrót Daimlera i Maybacha do spółki Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG).

Pierwszy nowoczesny samochód

Wilhelm Maybach, teraz jako dyrektor techniczny DMG, nieustannie opracowywał jeden ważny wynalazek za drugim – w 1897 r. zarejestrował jako wzór użytkowy chłodnicę rurkową; w 1899 r. powstał jego silnik czterocylindrowy, przeznaczony do statku powietrznego grafa Ferdinanda von Zeppelina. W roku 1900 firma DMG zgłosiła do opatentowania skonstruowaną przez Maybacha chłodnicę o strukturze plastra miodu. Natomiast 22 listopada tego samego roku ukończono w Cannstatt pierwszego Mercedesa 35 KM. Uważa się go za pierwszy nowoczesny samochód. Pojazd powstał na zamówienie Emila Jellinka – najważniejszego wówczas przedstawiciela handlowego Daimlera. Samochód ten, zaprojektowany całkowicie na nowo przez Maybacha (lekka konstrukcja, mocny silnik z innowacyjną chłodnicą, duży rozstaw osi i nisko położony środek ciężkości), zdominował „Tydzień Nicejski” – cieszące się międzynarodową sławą zawody motorowe,

rozgrywane od 25 do 29 marca 1901 r. Ów oszałamiający sukces zapewnił Maybachowi ostatecznie honorowy tytuł „Króla konstruktorów”.

W kolejnych latach, do 1904 r., Maybach doskonalił konstrukcję Mercedesa Simplex 40 KM, konstruując kolejno modele Simplex 60 KM i Simplex 90 KM. Jednak po śmierci Daimlera, 6 marca 1900 r., nie cieszył się już pełnym wsparciem w firmie. Uwidoczniło się to szczególnie wyraźnie po śmierci przewodniczącego rady nadzorczej DMG, Maxa von Duttendorfa, w sierpniu 1903 r. Różnice zdań pogłębiły się jeszcze w roku 1906; Maybach był gorącym zwolennikiem sportu motorowego, jako bodźca do rozwoju techniki umożliwiającej seryjną produkcję samochodów: „Uczymy się więc z wyścigów. Nie ma wątpliwości, że to właśnie one w tak szybkim tempie udoskonaliły nasze samochody turystyczne, i że dziś są tak samo niezbędne, jak przed laty. A więc nie rezygnujemy z wyścigów!”. W tym czasie zaprojektował wóz wyścigowy z sześciocylindrowym silnikiem, wyposażonym w umieszczony w głowicy wałek rozrządu napędzany wałkiem królewskim oraz wysokonapięciowy zapłon iskrownikowy z dwiema świecami zapłonowymi. Jednak zamiast tego nowatorskiego projektu Maybacha, zrealizowano bardziej konserwatywną konstrukcję autorstwa Paula Daimlera. Po zamknięciu przez DMG podlegającego Maybachowi warsztatu doświadczalnego, konstruktor opuścił firmę.

Nowy początek – silniki do statków powietrznych

W roku 1909 Maybach założył wraz z grafem von Zeppelin spółkę Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH w Bissingen. Przedsiębiorstwo to, zarządzane przez syna Wilhelma Maybacha – Karla, w roku 1912 przeniosło się do Friedrichshafen nad Jeziorem Bodeńskim. Po zakończeniu

pierwszej wojny światowej, już pod nazwą Maybach-Motorenbau, rozpoczęło produkcję samochodów. Pierwsze seryjne auto tej firmy, Maybach 22/70 KM (W 3), zaprezentowane zostało w roku 1921 i było produkowane do roku 1928. W ten sposób zamknął się w życiu Wilhelma Maybacha pewien krąg.

Po odejściu z DMG Maybach otrzymał liczne wyróżnienia w uznaniu dorobku całego życia – w 1915 r. Królestwo Württembergii nadało mu tytuł królewskiego nadradcy budowlanego, a rok później otrzymał honorowy doktorat Wyższej Szkoły Technicznej w Stuttgarcie. Wreszcie w roku 1922 wynalazca został uhonorowany najwyższym wyróżnieniem stowarzyszenia inżynierów niemieckich, Verein Deutscher Ingenieure (VDI) – Złotym Medalem Grashofa. Wilhelm Maybach zmarł 29 grudnia 1929 r. Został pochowany w Cannstatt, na cmentarzu Uff-Kirchhof, na którym spoczywa także Gottlieb Daimler. W ostatnim roku życia zdążył jeszcze być świadkiem światowego rejsu sterowca LZ 127 „Graf Zeppelin”, napędzanego dwunastocylindrowymi silnikami Maybach, zaprojektowanymi przez Karla Maybacha. W 1996 r. Wilhelm Maybach został uwieczniony w galerii sław motoryzacji „Automotive Hall of Fame”, a w roku 2004 również w „European Automotive Hall of Fame”.

Marka Mercedes-Maybach

Firma Maybach zaprzestała produkcji samochodów w 1941 r. Jednak w roku 2002 ta legendarna marka odrodziła się jako luksusowa marka ówczesnego koncernu DaimlerChrysler AG. Luksusowe limuzyny Maybach 62 i Maybach 57 typoszeregu 240 na nowo zdefiniowały wzorce na najwyższym poziomie motoryzacyjnej inżynierii.

Klasa S Mercedes-Maybach typoszeregu 222 miała swoją światową premierę w listopadzie 2014 r. Od tego momentu marka ta jest synonimem ekskluzywnych pojazdów o wyjątkowym komforcie i eleganckim wzornictwie – wyposażonych w najnowocześniejszą technikę. Do najważniejszych wydarzeń w dziejach marki należą debiuty modeli Mercedes-Maybach S 600 Pullman (2015) oraz S 600 Pullman Guard z ochroną specjalną (2016). Od końca 2020 r. jej znakomitą tradycję kontynuuje nowa Klasa S Mercedes-Maybach typoszeregu 223. Jednym z ekskluzywnych modeli marki jest model Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC (średnie zużycie paliwa: 12,0 l/100 km; średnia emisja CO₂: 275 g/km).

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22

Opisy zdjęć

20C0637_001

Wilhelm Maybach (ur. 9 lutego 1846 r., zm. 29 grudnia 1929 r.). Sygnowane zdjęcie portretowe. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: A2002F640)

20C0637_002

Wizerunek Wilhelma Maybacha (ur. 9 lutego 1846 r., zm. 29 grudnia 1929 r.) na pojeździe *Reitwagen*, opatentowanym przez Gottlieba Daimlera w roku 1885. Ten pierwszy na świecie motocykl posłużył jako pojazd testowy dla

szybkoobrotowego silnika czterosuwowego – wynalazku Daimlera i Maybacha. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: B31358)

20C0637_003

Wilhelm Maybach (ur. 9 lutego 1846 r., zm. 29 grudnia 1929 r.). Drugi z prawej, podczas rejsu motorówką napędzaną silnikiem Daimlera po rzece Neckar w pobliżu Cannstatt, w 1886 r. Po lewej od Maybacha widoczny Gottlieb Daimler. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 803931)

20C0637_004

Wilhelm Maybach (ur. 9 lutego 1846 r., zm. 29 grudnia 1929 r.) na przednim fotelu pasażera w Mercedesie Simplex 18/22 KM. Zdjęcie z roku 1903, wykonane na dziedzińcu fabrycznym zakładów Daimler-Motoren-Gesellschaft w Cannstatt. Za Maybachem siedzą Adolf Daimler i członek zarządu Gustav Vischer. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: C36871)

20C0637_005

Dwie strony z notatnika Wilhelma Maybacha (ur. 9 lutego 1846 r., zm. 29 grudnia 1929 r.), około roku 1889. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: U1003)

20C0637_006

Dwie strony z notatnika Wilhelma Maybacha (ur. 9 lutego 1846 r., zm. 29 grudnia 1929 r.), około roku 1889. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: U1004)

20C0637_007

Rysunki szybkoobrotowego „silnika gazowego lub naftowego” z ustawionym

pionowo cylindrem, według projektu Gottlieba Daimlera i Wilhelma Maybacha. 3 kwietnia 1885 roku Daimler zgłosił zastrzeżenie patentowe dotyczące tego silnika, ze względu na swoją konstrukcję nazywanego „zegarem stojącym”. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 13634_cl008)

20C0637_008

Rysunek wynalezionej przez Wilhelma Maybacha chłodnicy rurkowej z roku 1897. Chłodnicę rurkową zastosowano po raz pierwszy w modelu „Phoenix” Daimlera. Był to pierwszy samochód osobowy Daimler-Motoren-Gesellschaft z silnikiem zamontowanym z przodu. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 2001DIG67)

20C0637_009

Rysunek skonstruowanego przez Wilhelma Maybacha dwucylindrowego silnika widlastego. Ta jednostka napędowa zadebiutowała w „wozie na stalowych kołach” (Stahlradwagen) w 1889 r. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 67606)

20C0637_010

Rysunek wynalezionej przez Wilhelma Maybacha chłodnicy o strukturze plastra miodu. Po raz pierwszy wyposażono w nią Mercedesa 35 KM – pierwszy nowoczesny samochód, również skonstruowany wg projektu Maybacha. Ta wydajna chłodnica pozwoliła na znaczne zwiększenie mocy pojazdu. Przedstawiony na rysunku, zaokrąglony u góry kształt chłodnicy odpowiada wersji stosowanej od 1903 roku. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 47866A)

20C0637_011

Wynaleziona przez Wilhelma Maybacha chłodnica o strukturze plastra miodu. Detal eksponatu znajdującego się w Muzeum Mercedes-Benz, w sali

„Mythos 2”: „Mercedes – narodziny marki, lata 1900–1914”. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: D579738)

20C0637_012

Niemiecka Wystawa Samochodowa w Berlinie, 1921 r.: spółka Maybach-Motorenbau GmbH prezentuje swój pierwszy samochód – Maybacha W 3. Nadwozie wykonała firma Auer z Cannstatt. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 1981MTU2056)

20C0637_013

Karl Maybach (drugi z prawej) stojący przy Maybachu W 3 przed halą produkcyjną Maybach-Motorenbau GmbH, połowa lat 20. XX wieku. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: a2002f644.)

20C0637_014

Maybach 62 – luksusowa limuzyna typoszeregu 240. Zdjęcie z roku 2003. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: A2002F4847)

20C0637_015

Nowa Klasa S Mercedes-Maybach typoszeregu 223 – gwiazda Mercedesa i napis Maybach na chłodnicy. Zdjęcie z roku 2020. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 20C0535_148)

20C0637_016

Nowa Klasa S Mercedes-Maybach typoszeregu 223 – znak marki Maybach na słupku C. Zdjęcie z roku 2020. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 20C0535_157)

20C0637_017

Nowa Klasa S Mercedes-Maybach typoszeregu 223 – ujęcie podczas jazdy, z przodu po prawej stronie. Zdjęcie z roku 2020. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 20C0535_048)

20C0637_018

Nowa Klasa S Mercedes-Maybach typoszeregu 223, ujęcie podczas jazdy, z tyłu po lewej stronie. Zdjęcie z roku 2020. (Sygnatura zdjęcia w archiwum Mercedes-Benz Classic: 20C0535_065)