



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

15 marca 2021 r.

Tradycja Mercedesu SL

Mercedes-Benz SL – rys historyczny

12 marca 1952 r. Mercedes-Benz zaprezentował mediom zjawiskowy wyścigowy samochód sportowy – 300 SL. Jego liczne sukcesy na trasach wyścigów w różnych zakątkach świata szybko skłoniły producenta do opracowania wersji seryjnej, dając początek tradycji „drogowych” Mercedesów SL. W 2021 r. swoją premierę będzie świętować nowa generacja modelu (wewnętrzne oznaczenie R 232), zbudowana z wykorzystaniem kompleksowej wiedzy i doświadczenia marki aut sportowych Mercedes-AMG. Nowy Mercedes-Benz SL zadebiutuje w roku 69. urodzin pierwszego SL-a.

Na miejsce prezentacji nowego Mercedesu 300 SL (W 194), zorganizowanej 12 marca 1952 r., wybrano odcinek autostrady nieopodal Stuttgartu. Zapraszając wybranych dziennikarzy na to wydarzenie, biuro prasowe producenta spod znaku trójjramiennej gwiazdy wywołało niemałą sensację. Nie chodziło tu jedynie o premierę *„nowego sportowego samochodu Mercedes-Benz 300 SL (superlekkiego) [...] w formie pierwszych jazd testowych po publicznych drogach”*. Był to również jednoznaczny sygnał, że wraz z nowym modelem marka wraca do świata sportu motorowego: trzy egzemplarze 300 SL zarejestrowano już do udziału w *„słynnym włoskim wyścigu drogowym Mille Miglia, organizowanym 3 i 4 maja 1952 r.”*.

Przełane wraz z zaproszeniem zdjęcie prasowe przedstawiało dynamicznie narysowany samochód sportowy o archetypicznych liniach serii SL. Unoszone do góry drzwi kończyły się tuż pod szybami; dopiero później, dla ułatwienia wsiadania, otwory drzwiowe zostały powiększone. Zupełną nowością była architektura ukryta pod karoserią z cienkiej blachy aluminiowo-magnezowej. Mowa tu o ramie rurowej, opracowanej na potrzeby nowego samochodu sportowego przez Rudolfa Uhlenhauta, głównego inżyniera ówczesnej firmy Daimler-Benz. Pełniła ona funkcję klatki bezpieczeństwa i ważyła jedynie ok. 50 kilogramów. To właśnie ta konstrukcja wymogła zastosowanie drzwi z zawiasami na dachu. Do napędu 300 SL posłużył silnik M 194, wywodzący się z seryjnej jednostki M 186 stosowanej w reprezentacyjnym modelu Mercedes-Benz 300 (W 186) zaprezentowanym w 1951 r. Na potrzeby wyścigowego pojazdu inżynierowie zwiększyli jej moc do ok. 125 kW (170 KM). Dzięki przechyleniu silnika o 50 st. w lewo i zastosowaniu układu smarowania z suchą miską olejową można było obniżyć pozycję jego mocowania. Z Mercedesu 300, czyli legendarnej limuzyny zwanej „Adenauerem”, oraz sportowo-luksusowego modelu 300 S (W 188) wywodzi się również wiele innych rozwiązań technicznych 300 SL.

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com

Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, 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 Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

300 SL okazał się „samochodem sezonu”. W Mille Miglia w 1952 r., w swoim wyścigowym debiucie, zajął drugie i czwarte miejsce. Odnosił także potrójne zwycięstwo w wyścigu samochodów sportowych w Bernie, podwójne zwycięstwo w 24-godzinnych maratonie Le Mans i zajął pierwsze cztery miejsca w wyścigu aut sportowych na torze Nürburgring. Ostatni wyścig 300 SL w 1952 r. – już z silnikiem wzmocnionym do 132 kW (180 KM) – to trzecia edycja Carrera Panamericana w Meksyku. Karl Kling i Hans Klenk oraz Hermann Lang i Erwin Grupp odnieśli w nim owiane legendą, podwójne zwycięstwo.

Na rok 1953 opracowano następcę 300 SL, oznaczonego jako W 194/11. Samochód ten nigdy jednak nie startował w wyścigach; Mercedes-Benz zdecydował, że od 1954 r. będzie rywalizować w Mistrzostwach Świata Formuły 1 i skoncentrował się na rozwoju wyścigowego samochodu W 196 R.

Nieprzerwana tradycja seryjnej linii SL od 1954 r.

Sukcesy wyścigowego 300 SL w sporcie motorowym szybko skłoniły producenta spod znaku trójamiennej gwiazdy do zbudowania wersji seryjnej. W lutym 1954 r. Mercedes-Benz zaprezentował supersportowe coupé 300 SL (W 198) oraz sportowy, a zarazem elegancki roadster 190 SL (W 121). Do dziś marka ze Stuttgartu nieprzerwanie podtrzymuje historię sukcesu tej linii modelowej.

Po uznanym samochodzie wyścigowym 300 SL (W 194) entuzjazm wśród klientów na całym świecie wzbudziły trzy kultowe modele seryjne: 300 SL Coupé z serii W 198 (1954-1957), model 190 SL z serii W 121 (1955-1963) oraz 300 SL Roadster z serii W 198 (1957-1963). Wspólnie zdefiniowały one wiele kluczowych cech przyszłych generacji SL. Ich następca – 230 SL serii W 113 – z bezpiecznym nadwoziem zaprojektowanym przez Bélé Barényiego zadebiutował w marcu 1963 r. Ze względu na nietypowy kształt hardtopu szybko nazwano go „Pagodą”. W 1971 r. wprowadzono kolejną odsłonę modelu – R 107, która była z sukcesami wytwarzana przez 18 lat. Na bazie wersji roadster zbudowano wówczas luksusowy model SLC Coupé (C 107). W 1989 r. pojawił się R 129 – prawdziwy pionier techniczny tamtych czasów. Wraz z jego następcą, R 230, w 2001 r. wprowadzono składany dach Vario, łącząc przyjemność z jazdy roadsterem i coupé. Konsekwentnie wdrażana koncepcja lekkiej konstrukcji była wizytówką kolejnej generacji modelu – R 231, zaprezentowanej w 2012 r. W tym roku swoją premierę będzie miał nowy Mercedes-Benz SL, który poprowadzi legendę SL-a w przyszłość.

Mercedes-Benz 300 SL Coupé serii W 198 (1954-1957)

Co za premiera! W lutym 1954 r., podczas międzynarodowej wystawy samochodów sportowych w Nowym Jorku, Mercedes-Benz pokazał seryjny sportowy model 300 SL (W 198). Obok pojawił się zbliżony do wersji produkcyjnej prototyp przyszłego 190 SL Roadstera (W 121). Znaczny wkład w uruchomienie ich produkcji miał Maximilian E. Hoffman, importer samochodów Mercedes-Benz na rynek USA.

300 SL, ze swoimi charakterystycznymi, unoszonymi drzwiami, zachwycił zarówno ekspertów, jak i publiczność. Przypominał wyścigowego protoplastę nie tylko kształtem nadwozia – też miał klatkę bezpieczeństwa. Za sprawą drzwi osadzonych na zawiasach umieszczonych na dachu zyskał przydomki takie jak „Gullwing” (skrzydło mewy) oraz „Papillon” (z fr. motyl).

Pod maskę trafił silnik M 198 z bezpośrednim wtryskiem benzyny, pierwotnie opracowany dla wyścigowego prototypu z 1953 r. W seryjnym samochodzie 6-cylindrowa rzędowa jednostka generowała moc 158 kW (215 KM), co pozwalało mu na rozwinięcie imponującej wówczas maksymalnej prędkości 260 km/h (w zależności od przełożenia tylnej osi). 300 SL udowodnił swoje kompetencje, odnosząc liczne sukcesy w wyścigach i rajdach. Był supersportowym samochodem lat 50. – co miało odzwierciedlenie w jego cenie, wynoszącej 29 000 DM (marek niemieckich). Dla porównania Mercedes-Benz 220 (W 180), przodek dzisiejszej Klasy S, kosztował wtedy około 12 500 DM. 300 SL błyskawicznie zyskał kultowy status, a jego urok nie słabnie do dziś: w 1999 r. międzynarodowe jury ekspertów przyznało mu tytuł „Sportowego samochodu stulecia”.

W latach 1954-1957 wyprodukowano łącznie 1400 egzemplarzy 300 SL Coupé; 29 z nich miało karoserię wykonaną z aluminium, a 1 – z GRP (tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym), nowego wówczas materiału, zastosowanego w celach testowych.

Mercedes-Benz 190 SL serii W 121 (1955-1963)

Mercedes-Benz 190 SL został zaprojektowany jako elegancki, otwarty samochód sportowy. Producent zaprezentował go w 1954 r., obok 300 SL, podczas targów motoryzacyjnych w Nowym Jorku. Design nadwozia nawiązywał do Gullwinga, a nabywcy mieli do wyboru odmianę z miękkim dachem oraz, opcjonalnie, ze zdejmowanym hardtopem (z miękkim dachem lub bez). Na życzenie oferowano trzecie siedzenie, instalowane bokiem do kierunku jazdy. 190 SL był technicznie blisko związany z typoszeregami W 120/W 121 i dlatego został przypisany do serii W 121, podobnie jak 190 „Ponton”, który pojawił się w 1956 r. Z sedana pochodziły skrócona podłoga, przednie zawieszenie i koncepcja ramy pomocniczej roadstera. Począwszy od 1956 r. modele 190 sedan i 190 SL dzieliły jednoprzegubową oś wahliwą z nisko położonym punktem obrotu.

Model otrzymał przeprojektowany 1,9-litrowy silnik benzynowy o 4 cylindrach, rozwijający moc 77 kW (105 KM). W rezultacie wersja z miękkim dachem przyspieszała od 0 do 100 km/h w 14,5 s, a jej maksymalna prędkość wynosiła 170 km/h. W czasie produkcji, od 1955 do 1963 r., 190 SL był kilkakrotnie udoskonalany; łącznie w fabryce w Sindelfingen powstało 25 881 egzemplarzy.

Mercedes-Benz 300 SL Roadster serii W 198 (1957-1963)

W 1957 r. Gullwinga zastąpił 300 SL Roadster. Podobnie jak poprzednik samochód ten powstał z inicjatywy Maximiliana E. Hoffmanna. Pod względem technicznym w dużej mierze odpowiadał modelowi coupé; dzięki modyfikacji bocznych sekcji klatki bezpieczeństwa możliwe było zmniejszenie wysokości progu i zastosowanie normalnych drzwi. W porównaniu z Gullwingiem zasadniczo udoskonalono tylne zawieszenie. 300 SL Roadster otrzymał odpowiednio przystosowaną jednoprzegubową oś wahliwą z nisko położonym punktem obrotu, w 1954 r. wprowadzoną w 6-cylindrowych modelach Ponton z serii W 180; po raz pierwszy zaopatrzono ją tu w sprężynę kompensacyjną. Od 1957 r. na życzenie montowano pasy bezpieczeństwa, a od października 1958 r. dostępny był opcjonalny zdejmowany dach coupé z panoramiczną tylną szybą. Konstrukcja samochodu była regularnie modernizowana, co zaowocowało m.in. wprowadzeniem hamulców tarczowych Dunlop na przedniej i tylnej osi (od marca 1961 r.) oraz aluminiowego bloku silnika (od marca 1962 r.).

Produkcja 300 SL Roadstera w Sindelfingen zakończyła się w tym samym czasie, co modelu 190 SL, czyli 8 lutego 1963 r. W sumie sportowy wóz powstał w liczbie 1858 egzemplarzy. Obie wersje serii W 198 – roadster i coupé – od samego początku były samochodami kolekcjonerskimi. Dziś należą do najbardziej poszukiwanych i najdroższych klasyków.

Mercedes-Benz SL serii W 113 (1963-1971)

Podczas salonu samochodowego w Genewie w 1963 r. Mercedes-Benz zaprezentował następcę roadsterów 190 SL (W 121) i 300 SL (W 198) – model 230 SL (W 113). Zaprojektowano go jako wygodny, dwumiejscowy samochód turystyczny o wysokich osiąгах. Design karoserii definiowały proste, oszczędne linie, a opcjonalny hardtop z wysokimi oknami, smukłymi słupkami i wklęsłym dachem swoim wyglądem przywołał na myśl azjatyckie świątynie – stąd W 113 szybko zyskał przydomek „Pagoda”. Platformy użyły mu „skrzydłaki” serii 111, pierwsze samochody osobowe na świecie z tzw. bezpiecznym nadwoziem. Również nowy SL skorzystał z tej koncepcji. Podwozie pochodzące z sedana 220 SE przystosowano do potrzeb samochodu sportowego – z zachowaniem wysokiego poziomu komfortu. Z sedana pochodził także 6-cylindrowy silnik, który na potrzeby SL-a został jednak zmodyfikowany. 2,3-litrowa jednostka rozwijała moc 110 kW (150 KM).

W 1967 r. wariant 230 SL zastąpił model 250 SL. Zmiany dotyczyły głównie silnika i układu hamulcowego. Motor o większej pojemności zapewniał o 10% wyższy moment obrotowy, a co za tym idzie – lepszą elastyczność. Oprócz trzech znanych wersji nadwoziowych (roadster ze składanym dachem, coupé ze zdejmowanym dachem oraz coupé ze zdejmowanym dachem i miękkim poszyciem) na życzenie samochód oferowano także jako coupé

2+2 z tylną kanapą. Niecały rok po prezentacji 250 SL zadebiutowało kolejne wcielenie tej generacji – Mercedes-Benz 280 SL z silnikiem 2.8 o mocy 125 kW (170 KM). Od 1963 do 1971 r. zbudowano łącznie 48 912 egzemplarzy „Pagody”.

Mercedes-Benz SL serii R 107 (1971-1989)

SL z serii modelowej R 107 miał swoją premierę wiosną 1971 roku, początkowo w wersji 350 SL. To pierwsza generacja modelu, w której zastosowano jednostkę o 8-cylindrach – otrzymała ją odmiana 450 SL, wprowadzona w 1973 r. Dwumiejscowy roadster emanował elegancją, a jego osiągi znacznie wyprzedziły swoje czasy. W konstrukcji nadwozia uwzględniono wyniki najnowszych badań Mercedes-Benz z dziedziny bezpieczeństwa; także wnętrze zostało zaprojektowane pod kątem ochrony podróżujących.

W ciągu swojej udanej 18-letniej kariery rynkowej R 107 otrzymał szeroką gamę 6- i 8-cylindrowych jednostek napędowych. Dziś taki wybór nie jest niczym niezwykłym, ale w tamtym okresie stanowił nowość w ofercie linii modelowej SL. Do zakończenia produkcji w sierpniu 1989 r. wszystkie warianty silnikowe zostały zmodernizowane pod kątem zgodności z aktualnymi normami emisji spalin, które w międzyczasie zostały zaostrzone w większości europejskich krajów.

R 107 to obok Klasy G najdłużej produkowana seria Mercedes-Benz w historii marki. W ciągu ponad 18 lat w Sindelfingen powstało łącznie 237 287 roadsterów. Liczba ta podkreśla znakomitą pozycję „107” wśród klientów. Oprócz SL-a z otwartym nadwoziem w latach 1971-1981 produkowano spokrewnione technicznie luksusowe coupé SLC (seria C 107), które zbudowano w liczbie 62 888 sztuk.

Mercedes-Benz SL serii R 129 (1989-2001)

Salon samochodowy w Genewie w 1989 r. był miejscem premiery nowego SL-a – serii modelowej R 129. Stylowe, proste linie lekko klinowatego nadwozia, poszerzone nadkola, spojler przedniego zderzaka, stromo nachylona przednia szyba i standardowo montowane aluminiowe felgi tworzyły wyjątkowo harmonijną całość. Samochód okazał się strzałem w „10”: już wkrótce moce produkcyjne zostały w pełni zarezerwowane. Niektórzy klienci akceptowali ponadroczne terminy dostaw.

Najnowsza generacja roadstera wyznaczyła nowe standardy bezpieczeństwa, co potwierdzały wyniki rygorystycznych testów zderzeniowych Mercedes-Benz. Koncepcja bezpieczeństwa R 129 obejmowała wysuwany pałąk ochronny, który w przypadku nieuchronnego wywrócenia samochodu był stawiany do pionu w ułamku sekundy, oraz siedzenia zintegrowane z pasami bezpieczeństwa, które mogły absorbować siły występujące w czasie zderzenia. Podwozie zostało dostrojone do charakteru eleganckiego, a zarazem sportowego roadstera – łączyło precyzyjne prowadzenie z wysokim poziomem komfortu. Jesienią 1992 r. najwyższą pozycję w gamie zajął wariant 600 SL z silnikiem V12 o mocy 394 KM (290 kW).

Latem 1993 r. producent dostosował oznaczenia swoich otwartych samochodów sportowych do nowo wprowadzonej nomenklatury. Od tamtej pory legendarny skrótowiec „SL” poprzedza trzycyfrową liczbę określającą pojemność/moc silnika – np. nazwę wariantu 600 SL zmieniono na SL 600.

Lifting przeprowadzony jesienią 1995 r. obejmował m.in. lekkie przeprojektowanie nadwozia oraz wzbogacenie wyposażenia. Druga modernizacja, z 1998 r., przyniosła subtelne akcenty stylistyczne podkreślające dynamiczny wygląd SL-a. Przy okazji do oferty wprowadzono zmodyfikowaną gamę silnikową z nowymi jednostkami V6 zamiast stosowanych wcześniej R6 oraz nowy silnik V8. Absolutnie topowym wariantem był SL 73 AMG z 7,3-litrowym motorem V12 o mocy 386 kW (525 KM), zaprezentowany w 1999 r.

Latem 2001 r., po 12 latach, produkcja R 129 dobiegła końca – z wynikiem 204 940 samochodów. I choć całkowity wolumen tej generacji był niższy niż serii R 107, to pod względem średniej rocznej produkcji – ok. 16,5 tys. sztuk – R 129 okazał się jeszcze popularniejszy.

Mercedes-Benz SL serii R 230 (2001-2012)

W 2001 r. zadebiutowała następna generacja SL-a, wewnątrz oznaczona jako R 230. Najważniejszą innowacją był tu stalowy składany dach Vario: po raz pierwszy w historii SL łączył nadwozia roadstera i coupé. Transformacja ta trwała 16 sekund. Z pomocą wyrazistych detali design serii R 230 łączył tradycję z przyszłością – np. mocno zaakcentowane wloty powietrza w przednich błotnikach nawiązywały do charakterystycznego elementu legendarnego 300 SL z lat 50. Do topowych wariantów należały: SL 55 AMG (350 kW/476 KM, 2001 r.), SL 600 (368 kW/500 KM, 2003 r.) oraz SL 65 AMG (450 kW/612 KM, 2004 r.).

Co najmniej od czasów „Pagody” Mercedes-Benz SL jest synonimem pionierskich osiągnięć w dziedzinie bezpieczeństwa czynnego i biernego w segmencie otwartych aut sportowych. Zupełnie nowa koncepcja serii R 230 pozwoliła wyrazić „przebić” wysokie standardy bezpieczeństwa poprzednika. Obejmowała ona elektroniczne systemy z zakresu dynamiki jazdy, takie jak Active Body Control (ABC), Brake Assist (BAS) oraz ESP®, a także nadwozie skonstruowane pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa w wielu różnych rodzajach wypadków. Do środków ochrony podróżujących należały również dwustopniowe poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera, poduszki boczne chroniące tułów i głowę zamontowane w drzwiach, zintegrowane fotele, napinacze pasów, ograniczniki siły ich napięcia oraz kontrolowany czujnikiem pałąk przeciwpotężowy, który działał także przy zamkniętym dachu Vario.

Lifting z 2006 r. przyniósł m.in. nowe silniki w technice 4-zaworowej, łączące niższe zużycie paliwa z lepszymi osiągnięciami. Standardowym wyposażeniem stała się 7-biegowa automatyczna przekładnia 7G-TRONIC (z wyjątkiem odmian AMG). Kolejna modernizacja, przeprowadzona w 2008 r., skoncentrowała się przede wszystkim na przeprojektowanym przednim pasie, zaktualizowanym zgodnie z ówczesnym językiem projektowania osobowych Mercedesów. W tym samym roku gamę uzupełniły mocne warianty SL 63 AMG z nowym 6,2-litrowym wolnossącym silnikiem AMG (386 kW/525 KM) oraz ekskluzywna odmiana SL 65 AMG Black Series (493 kW/670 KM) z zamkniętym nadwoziem.

W latach 2001-2012 w fabryce Mercedes-Benz w Bremie zbudowano łącznie 169 433 sportowych aut z serii R 230. Najchętniej wybierany był wariant SL 500 (99 556 egzemplarzy). Duży udział w łącznej produkcji miały trzy odmiany AMG, które znalazły 29 570 nabywców.

Mercedes-Benz SL serii R 231 (2012-2020)

W styczniu 2012 r., z okazji 60. urodzin SL-a, podczas targów motoryzacyjnych w Detroit zaprezentowano nową generację modelu – serię R 231. Jednym z celów jej projektantów było zmniejszenie masy własnej. Efekt: aluminiowa karoseria ważyła 256 kg. Pomimo zwiększenia wymiarów była o 110 kg lżejsza niż w poprzedniku i charakteryzowała się o 20% wyższą sztywnością skrętną. Pokrywa bagażnika stanowiła konstrukcję kompozytową (stal i tworzywo sztuczne), a elektrohydraulicznie składany dach składał się z magnezowej ramy z plastikowymi panelami. Jego poszycie było standardowo lakierowane na kolor nadwozia, ale na życzenie można było zamówić je z przeszkloną sekcją środkową i roletą (standardowe wyposażenie od 2016 r.) lub w wersji przeszklonej o regulowanym stopniu przyciemnienia (MAGIC SKY CONTROL).

Wyposażenie R 231 z zakresu bezpieczeństwa obejmowało m.in. sprężynowe pałąki przeciwpotężowe za fotelami kierowcy i pasażera, czołowe poduszki powietrzne, poduszki boczne oraz poduszki chroniące głowę zamontowane w drzwiach, adaptacyjny system mycia szyby przedniej MAGIC VISION CONTROL, a także aktywną pokrywę silnika chroniącą pieszych w przypadku potrącenia oraz nowoczesne systemy aktywnego bezpieczeństwa (m.in. ESP®, PRE-SAFE®, ADAPTIVE BRAKE i ATTENTION ASSIST).

Do początkowo wprowadzonych wersji – SL 350 (silnik V6 o mocy 225 kW/306 KM) oraz SL 500 (silnik V8 o mocy 320 kW/435 KM) – w marcu 2012 r. dołączyły mocarne odmiany SL 63 AMG (V8, 395 kW/537 KM) i SL 65 AMG (V12, 463 kW/630 KM). Za przeniesienie napędu odpowiadały automatyczne przekładnie o 7 lub 9 przełożeń (od kwietnia 2016 r.: 9G-TRONIC).

W 2021 r. odbędzie się premiera nowego SL-a: Mercedes-AMG, marka samochodów sportowych i o wysokich osiągnięciach z Affalterbach, wykorzystała swoje kompleksowe doświadczenie i wiedzę do zbudowania kolejnej generacji modelu, oznaczonej jako R 232.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.