



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

7 lipca 2023 r.

Festiwal Prędkości w Goodwood 2023: Mercedes-Benz Heritage pozwala znów zabłysnąć Srebrnym Strzałom

- Liczne samochody wyścigowe Mercedes-Benz z różnych epok na starcie słynnej wspinaczki
- Mick Schumacher poprowadzi bolid Formuły 1 swojego ojca, Michaela Schumachera
- Wspomnienia wielkich sukcesów Mercedes-Benz w wyścigach, a wśród nich: Grand Prix Trypolisu 1939, podwójne zwycięstwa w 24-godzinnych maratonie Le Mans w latach 1952 i 1989, wygrana w klasyfikacji generalnej Rajdu Paryż-Dakar 1983
- Mercedes-Benz SLR McLaren świętuje 20. urodziny

Na tegorocznym Festiwalu Prędkości w Goodwood oddział Mercedes-Benz Heritage zaprezentuje swoje cenione Srebrne Strzały i samochody supersportowe. W dniach 13-16 lipca 2023 r. fascynująca historia wyścigowych sukcesów trójamiennej gwiazdy zostanie ożywiona na oczach ponad 210 000 spodziewanych gości. Renomowani ambasadory poprowadzą kilkanaście słynnych aut wyścigowych i sportowych Mercedes-Benz oraz Mercedes-AMG zbudowanych w latach 1939-2023 na lekko wznoszącym się asfaltowym pasie liczącym 1,86 km długości, a także na leśnym odcinku rajdowym na terenie posiadłości Goodwood. To wszystko stanowi obietnicę ekscytującego połączenia szybkości, przeszywającego brzmienia i estetyki Srebrnych Strzał.

Festiwal Prędkości załśni srebrem

Już od 30 lat Festiwal Prędkości w Goodwood gości w wiejskiej posiadłości Charlesa Henry'ego Gordona-Lennox, księcia Richmond. Wydarzenie nie bez powodu jest nazywane największym motoryzacyjnym garden party na świecie. Co roku można zobaczyć tu w akcji samochody wyścigowe i sportowe ze wszystkich epok, od wczesnych lat motorsportu po pojazdy współczesne. Atrakcyjny program imprezy wykracza daleko poza sport motorowy i zapewnia też możliwość wglądu w przyszłość mobilności.

Samochody wyścigowe prezentowane w Goodwood przez Mercedes-Benz Heritage przypominają najważniejsze wydarzenia z wyścigowej historii Mercedesa. Będzie można podziwiać je w przerwach pomiędzy przejazdami, w padoku klasycznych aut.

- Najstarszym funkcjonującym pojazdem prezentowanym przez Mercedes-Benz Heritage będzie Mercedes-Benz W 165 – Srebrna Strzała opracowana na potrzeby jednego wyścigu, Grand Prix Trypolisu w 1939 r. Pomimo zmiany przepisów bolid zdołał przystąpić do tych prestiżowych zawodów,

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).

a w dodatku odniósł w nich podwójne zwycięstwo: wygrał Hermann Lang, wyprzedzając swojego kolegę z zespołu Rudolfa Caracciolę.

- Podwójne zwycięstwo w 24-godzinnych wyścigu Le Mans w czerwcu 1952 r. było jednym z największych wyścigowych sukcesów Mercedesa 300 SL (W 194). Producent luksusowych aut świętował wtedy niezwykle udany powrót do sportowej rywalizacji. 300 SL triumfował także w Bernie, na Nürburgringu oraz w wyścigu Carrera Panamericana. W słynnym 24-godzinnych maratonie we Francji kokpit zwycięskiego samochodu dzielili Hermann Lang i Fritz Rieß. Egzemplarz 300 SL z charakterystycznym niebieskim obramowaniem osłony chłodnicy zostanie przywieziony do Goodwood przez prywatnego kolekcjonera.
- Wyścigowy 300 SLR (W 196 S) pozwolił Mercedesowi wygrać Mistrzostwa Świata Samochodów Sportowych w 1955 r. Do jego największych osiągnięć zalicza się legendarne zwycięstwo Stirlinga Mossa i Denisa Jenkinsona w wyścigu Mille Miglia, w którym 300 SLR startował z numerem 722. Egzemplarz prezentowany w Goodwood ma podwozie z numerem 10 i jest ostatnim, który powstał. Nie był używany w wyścigach w sezonie 1955; miał startować w 1956 r., podobnie jak słynny 300 SLR Uhlenhaut Coupé, jednak pod koniec sezonu 1955, u szczytu swoich sukcesów, Mercedes-Benz na pewien czas wycofał się z wyścigów i całkowicie skoncentrował się na rozwoju samochodów osobowych.
- 40 lat temu Mercedes-Benz 280 GE zwyciężył w generalnej klasyfikacji legendarnego Rajdu Paryż-Dakar. Szczególnie niezwykle były udoskonalenia aerodynamiczne wprowadzone w terenowej ikonie. Specjalista od Klasy G, Jörg Sand, zbudował rajdowy egzemplarz 280 GE prezentowany w Goodwood jako wierną replikę oryginalnego zwycięskiego samochodu, którym w 1983 roku startowali Jacky Ickx i Claude Brasseur. Pojazd będzie można zobaczyć w akcji na leśnym odcinku rajdowym.
- W 1989 r. Jochen Mass, Stanley Dickens i Manuel Reuter wygrali 24-godzinny wyścig Le Mans za kierownicą maszyny Sauber-Mercedes C 9. Ich pojazd jest wystawiony w Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie. W Goodwood pojawi się egzemplarz, który zajął drugie miejsce, obsadzony kierowcami w składzie: Mauro Baldi, Kenny Acheson i Gianfranco Brancatelli.
- Bezkompromisowy, otwarty Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss (Z 199) z 2009 r. stanowił ukoronowanie rozwoju tej serii sportowych aut o wysokich osiągnięciach. 20 lat temu Mercedes-Benz wspólnie z McLarenem, ówczesnym partnerem Formuły 1, zaprezentowali SLR-a w wersji coupé, z unoszonymi drzwiami.

Najszybsze Srebrne Strzały w Goodwood to dwa bolidy Formuły 1:

- MGP W02 w sezonie 2011 jeździli Michael Schumacher i Nico Rosberg. W Goodwood bolid swojego ojca poprowadzi Mick Schumacher, od 2023 r. kierowca testowy zespołu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas.
- W 2021 r. Mercedes-AMG F1 W12 E Performance wygrał mistrzostwa konstruktorów Formuły 1, z kierowcami Lewisem Hamiltonem i Valtterim Bottasem. Za kierownicę bolidu z hybrydowej epoki, naznaczonej wieloma sukcesami trójjramiennej gwiazdy, wsiądzie kierowca Grand Prix Esteban Gutiérrez.
- Obie maszyny można oglądać w alei Formuły 1.

Samochody Mercedes-AMG obecne w Goodwood:

- Mercedes-AMG ONE reprezentuje szczyt inżynierii w świecie supersamochodów dzięki. Technika Formuły 1 umożliwia mu osiągnięcie mocy systemowej 782 kW (1063 KM).
- Na tor w Goodwood wyjedzie również zakamuflowany egzemplarz nowej generacji Mercedesa-AMG GT oraz wyścigowy Mercedes-AMG GT2 przeznaczony dla prywatnych klientów.

- Mercedesa-AMG ONE i nowego Mercedesa-AMG GT można zobaczyć w padoku supersamochodów, a model GT2 będzie prezentowany w padoku aut klasycznych.

Mercedes-Benz SLR McLaren świętuje 20. urodziny

Mercedes-Benz zaprezentował wyczynowy samochód sportowy Mercedes-Benz SLR McLaren (seria 199) na salonie samochodowym we Frankfurcie nad Menem (IAA), odbywającym się w dniach 11-21 września 2003 r. Model powstał we współpracy z ówczesnym partnerem Mercedesa w F1, firmą McLaren. Jego 5,5-litrowy doładowany silnik V8 o mocy 460 kW (626 KM; oznaczenie M 155) dostarczył Mercedes-AMG. Do serii 199 należały: SLR McLaren Coupé (2004-2008), SLR McLaren Roadster (2007-2009), SLR McLaren 722 Edition (2006-2008) oraz bezkompromisowy, otwarty SLR McLaren Stirling Moss (2009). SLR McLaren Stirling Moss z kolekcji Mercedes-Benz Heritage pojawi się w padoku klasycznych aut.

Aby uczcić 20. rocznicę premiery SLR-a, na Festiwal Prędkości w Goodwood przyjedzie reprezentacja klubu SLR.CLUB, który pokaże łącznie 20 egzemplarzy tej ekskluzywnej serii modelowej (cztery z nich to SLR McLaren Stirling Moss). Pojazdy będą zaparkowane w padoku aut o wysokich osiągnięciach, a 13 lipca przystąpią do legendarnego wyścigu wspinaczkowego.

Ambasadorzy Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Heritage i Mercedes-AMG sprowadzą do Goodwood swoich obecnych i byłych kierowców wyścigowych – jako dobrze poinformowanych ambasadorów marki, którzy nie tylko profesjonalnie poprowadzą cenne klasyki z wyścigową prędkością, ale będą też cenionymi partnerami do rozmów. W Festiwalu Prędkości w Goodwood wezmą udział następujący kierowcy:

- Esteban Gutiérrez
- Thomas Jäger
- Jochen Mass
- Bernd Mayländer
- Jörg Sand
- Bernd Schneider
- Mick Schumacher
- Karl Wendlinger

30 lat Festiwalu Prędkości w Goodwood

Goodwood ma ugruntowaną pozycję w sporcie motorowym już od połowy XX wieku. W 1936 r. dziadek obecnego księcia zorganizował wyścig w parku na terenie swojej tamtejszej posiadłości – i wygrał go Lancią. W 1948 r. otwarto tor Goodwood Motor Circuit. Wyścigi samochodowe organizowano na nim do 1966 r. Urodzony w 1955 r. Charles Henry Gordon-Lennox, jedenasty książę Richmond, uczestniczył w ostatniej z tych imprez u boku swojego dziadka, znanego z zamiłowania do sportu motorowego, a w 1993 r. został gospodarzem pierwszego Festiwalu Prędkości. Kilka lat później władze zezwoliły, by na uznanym torze zorganizować dodatkowe wyścigi z udziałem pojazdów zabytkowych. Pokłosiem tego wydarzenia jest impreza Goodwood Revival, która w tym roku odbędzie się 10 września 2023 r.

Samochody Mercedes-Benz Heritage biorące udział w Festiwalu Prędkości w Goodwood 2023

Wyścigowy Mercedes-Benz W 165 (1939) – prezentacja dynamiczna

Mercedes-Benz opracował W 165 na potrzeby jednego wydarzenia – Grand Prix Trypolisu, organizowanego w Libii w 1939 r. Włoscy organizatorzy imprezy ogłosili wyścig wyłącznie dla pojazdów typu voiturette (lekkie

auta wyścigowe) z silnikiem o pojemności do 1,5 litra. Ich celem było przerwanie zwycięskiej passy niemieckich producentów, ponieważ ani Mercedes-Benz (zwycięzca Grand Prix Trypolisu w sezonach 1935, 1937 i 1938), ani Auto Union (triumfator z 1936 r.) nie mieli odpowiedniego wozu dla tej kategorii. Jednak dział wyścigów w Stuttgarcie podjął wyzwanie i zbudował całkowicie nowy samochód o pojemności 1,5 litra w mniej niż osiem miesięcy. W Grand Prix Trypolisu 1939, 7 maja, wystartowały zaledwie dwa egzemplarze nowego W 165 – i musiały zmagać się ze znacznie liczniejszą konkurencją, bowiem Alfa Romeo i Maserati wystawiły łącznie 28 polakierowanych na czerwono maszyn. Bolidy Mercedes-Benz odniosły jednak sensacyjne podwójne zwycięstwo: Hermann Lang po raz trzeci wygrał ten spektakularny pustynny wyścig, a Rudolf Caracciola zajął drugie miejsce. Najszybszy włoski samochód minął linię mety dobre 4 minuty po Srebrnych Strzałach.

Dane techniczne: Mercedes-Benz W 165

Sezon: 1939

Układ i liczba cylindrów: V8

Pojemność skokowa: 1493 cm³

Moc maksymalna: 187 kW (254 KM)

Prędkość maksymalna: 272 km/h

Wyścigowy Mercedes-Benz 300 SL W 194 (1952) – prezentacja statyczna

Mercedes-Benz 300 SL (W 194) wygrał wyścig Le Mans w 1952 r. Egzemplarz prezentowany w Goodwood należy do prywatnego kolekcjonera. To właśnie nim Hermann Lang i Fritz Rieß wygrali w 24-godzinnym maratonie. Wóz o numerze podwozia 00007/52, z numerem startowym 21, wyróżnia niebieska obwódka wokół osłony chłodnicy. Drugie miejsce zajęli wtedy Theo Helfrich i Helmut Niedermayr, również w 300 SL. W 194 symbolizował powrót Mercedes-Benz do świata wyścigów po drugiej wojnie światowej. Początkowo rozwój bolidu Formuły 1 hamowały ograniczone zasoby – na sezon 1954 ogłoszono bowiem wprowadzenie nowych przepisów. Osie, skrzynia biegów i silnik 300 SL bazowały na komponentach prestiżowej limuzyny Mercedes-Benz 300 (W 186). Zupełną nowością stanowiła niezwykle lekka, a jednocześnie cechująca się wysoką sztywnością skrętną rama przestrzenna otoczona opływową karoserią z lekkiego stopu. Ponieważ wysokość ramy przestrzennej ograniczała otwór drzwi, wyścigowy samochód sportowy został wyposażony w charakterystyczne unoszone drzwi z zawiasami na dachu – tzw. skrzydła mewy. Stąd przydomek Gullwing. 300 SL odniósł natychmiastowy sukces: oprócz podwójnego zwycięstwa w Le Mans lista jego imponujących wyścigowych sukcesów w sezonie 1952 obejmuje potrójną wygraną w wyścigu w Bernie (Szwajcaria), podwójny triumf w Carrera Panamericana w Meksyku oraz poczwórne zwycięstwo na Nürburgringu.

Dane techniczne: Mercedes-Benz 300 SL (W 194)

Sezon: 1952

Układ i liczba cylindrów: R6

Pojemność skokowa: 2996 cm³

Moc: 125 kW (170 KM)

Prędkość maksymalna: 240 km/h

Wyścigowy Mercedes-Benz 300 SLR W 196 S (1955) – prezentacja dynamiczna

Mercedes-Benz opracował model 300 SLR (W 196 S) na potrzeby startów w Mistrzostwach Świata Samochodów Sportowych w 1955 r. Oparto go na odnoszącym sukcesy bolidzie Formuły 1 – W 196 R. Pomijając dwumiejscowe nadwozie, główna różnica sprowadzała się do silnika: 300 SLR (W 196 S) nie był ograniczony limitem pojemności skokowej, tak jak maszyny Formuły 1, dlatego napędzała go trzylitrowa wersja ośmiocylindrowego rzędowego motoru, który nie wymagał specjalnego wyścigowego paliwa i jeździł na zwykłej

benzynie premium. Wysoki potencjał osiągnięć oraz niezrównana trwałość i niezawodność sprawiły, że w 1955 r. 300 SLR znacząco górował nad swoimi rywalami. W imponującym stylu pokazało to podwójne zwycięstwo w Mille Miglia, a także w wyścigu Eifel na Nürburgringu, Grand Prix Szwecji oraz Targa Florio (Sycylia). Do tego dochodzi trzykrotne zwycięstwo w Tourist Trophy w Irlandii i wreszcie wygrana w Mistrzostwach Świata Samochodów Sportowych. Na festiwalu prezentowany jest egzemplarz o numerze podwozia 10. Był on przeznaczony na sezon 1956 i nigdy nie brał udziału w wyścigach.

Dane techniczne: Mercedes-Benz 300 SLR (W 196 S)

Sezon: 1955

Układ i liczba cylindrów: R8

Pojemność skokowa: 2982 cm³

Moc: 222 kW (302 KM)

Prędkość maksymalna: ponad 300 km/h

Rajdowy Mercedes-Benz 280 GE Paryż-Dakar W 460 (1983) – prezentacja dynamiczna

40 lat temu producent luksusowych aut ze Stuttgartu triumfował w najtrudniejszym rajdzie świata: kierowca wyścigowy Jacky Ickx i jego pilot, aktor Claude Brasseur, w 1983 r. wygrali Rajd Paryż-Dakar w Mercedesie 280 GE. Projekt był pilotowany przez Mercedes-Benz France i wspierany przez inżynierów firmy z Niemiec. Sześciocylindrowy silnik z dwoma wałkami rozrządu został zoptymalizowany pod kątem rygorów rajdu. Przede wszystkim poprawiono jednak aerodynamikę Klasy G. Rezultatem było zwiększenie prędkości maksymalnej o ponad 20 km/h – i to przy niższym zużyciu paliwa. Los oryginalnego zwycięskiego samochodu Rajdu Paryż-Dakar z 1983 r. jest nieznany. Fan rajdów i specjalista od Klasy G, Jörg Sand, zbudował na jego podstawie wierną replikę. Pomogły mu zdjęcia i wsparcie inżynierów Mercedes-Benz zaangażowanych w ówczesny projekt. Ten właśnie pojazd Jörg Sand zaprezentuje w Goodwood.

Dane techniczne: Mercedes-Benz 280 GE Paryż-Dakar (W 460)

Sezon: 1983

Liczba cylindrów: 6

Pojemność skokowa: 2746 cm³

Moc: 145 kW (197 KM)

Prędkość maksymalna: nieco poniżej 200 km/h

Wyścigowy Sauber-Mercedes C 9 grupy C (1989) – prezentacja dynamiczna

Koniec lat 80. upłynął pod znakiem powrotu Mercedes-Benz na tory wyścigowe. Jako pierwsze trójramienną gwiazdę otrzymały nowe samochody wyścigowe Grupy C. Od 1987 r. maszyny Sauber-Mercedes C 9 zwykle pojawiały się w czarnych lub ciemnoniebieskich barwach, ale w 1989 r. zostały zaktualizowane również wizualnie. Ich nowe, srebrne wykończenie wyraźnie nawiązywało do tradycji Srebrnych Strzał. Tylko w 1989 r. nowe samochody wyścigowe zwyciężyły w ośmiu z dziewięciu wyścigów. Jednym z nich był 24-godzinny wyścig Le Mans, który odbył się 10 i 11 czerwca 1989 r. Kierowcy Mercedes-Benz: Jochen Mass, Manuel Reuter, Stanley Dickens oraz Mauro Baldi, Kenny Acheson i Gianfranco Brancatelli odnieśli swoimi C 9 podwójne zwycięstwo. Z końcem sezonu Jean-Louis Schlesser jedną z tych maszyn wygrał ówczesne Mistrzostwa Świata Samochodów Sportowych.

Dane techniczne: Sauber-Mercedes C 9 grupy C

Sezony: 1989-1990

Układ i liczba cylindrów: V8

Pojemność skokowa: 4973 cm³
Moc: 530 kW (720 KM)
Prędkość maksymalna: 400 km/h

Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss (Z 199), 2009 r. – prezentacja dynamiczna

Wyczynowy samochód sportowy SLR McLaren zadebiutował w 2003 r. Powstał we współpracy z ówczesnym partnerem Mercedesa w Formule 1, firmą McLaren. Jego design, z drzwiami typu Gullwing i elementami stylistycznymi nawiązującymi do Srebrnych Strzał, odwoływał się do legendarnych wyścigowych SLR-ów z lat 50. oraz do maszyn, którymi McLaren-Mercedes wygrał Mistrzostwa Świata Formuły 1 w sezonach 1998 i 1999. 5,5-litrowy doładowany silnik V8 został opracowany przez Mercedes-AMG, podobnie jak skrzynia biegów AMG Speedshift. W 2006 r. na rynek trafił Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition, w 2007 r. pojawił się SLR McLaren Roadster, a w 2008 r. – SLR McLaren 722 Edition Roadster. Rok 2009 przyniósł zwieńczenie serii SLR: Mercedes-Benz i McLaren zaprezentowali spektakularny, bezkompromisowy model SLR McLaren Stirling Moss, pozbawiony dachu oraz przedniej i bocznych szyb. Efekt: kierowca i pasażer mogą cieszyć się fascynującymi atrybutami szybkiego speedstera. Doładowany silnik V8 o mocy 478 kW (650 KM) rozpędza go od 0 do 100 km/h w mniej niż 3,5 s i pozwala osiągnąć prędkość maksymalną 350 km/h. Pojazd ten był ostatnim modelem serii 199, a jego produkcję ograniczono do 75 egzemplarzy.

Dane techniczne: Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss (Z 199)
Okres produkcji: 2009 r.
Układ i liczba cylindrów: V8
Pojemność skokowa: 5439 cm³
Moc: 478 kW (650 KM)
Prędkość maksymalna: 334 km/h

Ambasadorzy Mercedes-Benz Heritage i Mercedes-AMG na Festiwalu Prędkości w Goodwood 2023

Esteban Gutierrez

Urodzony 5 sierpnia 1991 r. w Monterrey w Meksyku

Esteban złapał bakcyła sportu motorowego w młodym wieku, od swojego starszego brata Andrésa. W wieku 13 lat zaczął ścigać się gokartami i odnosić lokalne sukcesy. W 2007 r. trafił do Formuły BMW w USA. Nie tylko zapewniło mu to pierwsze doświadczenie w wyścigach bolidów – zawodnik okazał się najlepszym debiutantem ówczesnego sezonu, a w klasyfikacji generalnej zajął drugie miejsce. Rok później wystartował w mistrzostwach Europy i zagwarantował sobie tytuł siedmioma zwycięstwami oraz 26-punktową przewagą. Sezon 2008 zakończył trzecim miejscem podczas Światowego Finału Formuły BMW w Meksyku. Jego talent był również widoczny w Formule 3 Euro Series. Pod koniec 2009 r. kierowca miał po raz pierwszy okazję przetestować bolid F1 ekipy BMW Sauber – w nagrodę za zwycięstwo w Formule BMW Europe. W 2010 r., na dwa wyścigi przed końcem sezonu, zapewnił sobie mistrzostwo w swoim pierwszym sezonie serii GP3. Został też kierowcą testowym i rezerwowym zespołu F1 Sauber. Równolegle, także z sukcesami, od 2011 r. startował w serii GP2. W Formule 1 zadebiutował w 2013 r., w barwach Saubera. Sezon był jednak naznaczony trudnościami: Gutierrez osiągnął tylko jeden wynik w pierwszej dziesiątce. W 2014 r. opuścił Saubera, aby zostać kierowcą testowym i rezerwowym Ferrari. Rok później przeszedł do Haasa. Następnie brał udział w różnych seriach wyścigowych, w tym w Formule E oraz IndyCar Series. Od 2019 r. jest kierowcą rozwojowym i symulacyjnym zespołu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas.

Thomas Jäger

Urodzony 27 października 1976 r. w Chemnitz (wówczas Karl-Marx-Stadt), Niemcy

Kierowca wyścigowy i rozwojowy oraz menedżer: Thomas Jäger ma benzynę we krwi pod każdym względem. Początki jego pasji do sportów motorowych sięgają 1990 r. W wieku 14 lat wygrał swój pierwszy wyścig kartingowy, kładąc podwaliny pod przyszłą karierę. W 2000 r., po startach w Formule 3, został zawodowcem i przez cztery lata odnosił sukcesy jako fabryczny kierowca Mercedesa w DTM. W 2009 r. do kolekcji tytułów dodał zwycięstwo w klasyfikacji generalnej Porsche Carrera Cup. W 2010 r., jako absolwent administracji, został koordynatorem nowego sportowego projektu dla klientów Mercedes-AMG, odgrywając kluczową rolę w jego tworzeniu i rozwoju. Kontynuował przy tym sukcesy na torze: w 2010 r., w czterogodzinny wyścigu na północnej pętli Nürburgringu, odniósł pierwsze zwycięstwo SLS-em AMG GT3. Dwa lata później wygrał 24-godzinny maraton w Dubaju, a w sezonie 2013 – 12-godzinny wyścig Bathurst. Sezony 2014 i 2015 przyniosły kolejne triumfy na północnej pętli oraz w 24-godzinny wyścigu w Le Castellet. W latach 2016 i 2018 Thomas Jäger zwyciężył w sześciogodzinny wyścigu kwalifikacyjnym na torze Nürburgring, a w 24-godzinny wyścigu w sezonach 2018 i 2019 ponownie stanął na podium. Dziś nadal pracuje jako kierowca rozwojowy programu Mercedes-AMG Customer Racing dla klientów. I nie przestaje wygrywać: po ukończeniu rozwoju modelu GT2 wygrał nim tegoroczny 24-godzinny wyścig na Nürburgringu w klasie SP-X. Dzięki swojej wiedzy odpowiada również m.in. za zarządzanie programem DTM w AMG.

Jochen Mass

Urodzony 30 września 1946 r. w Dorfen w Niemczech

Jochen Mass, pierwotnie zdolny żeglarz, rozpoczął swoją bogatą karierę w sporcie motorowym w 1968 r., od wyścigów samochodów turystycznych dla Alfy Romeo. W latach 1970-1975 był z kolei kierowcą fabrycznym Forda. Wygrał wtedy 24-godzinny wyścig na Spa-Francorchamps (rok 1972). W tym samym czasie brał udział w wyścigach Formuły 2 (1973) i wystartował w stu pięciu Grand Prix Formuły 1 (1973-74 – Surtees; 1975-1977 z McLarenem; 1978 z ATS-em; 1979-80 z Arrowsem; 1982 z Marchem). W 1984 r. Mass poprowadził Mercedesa 500 SLC (C 107) w Rajdzie Paryż-Dakar. Po zwycięstwie w niemieckich mistrzostwach samochodów sportowych w sezonie 1985 i okresie pracy jako kierowca fabryczny Porsche w 1988 r. dołączył do zespołu Sauber-Mercedes. Rywalizował dla niego w grupie C do 1991 r. W nowej Srebrnej Strzale – maszynie Sauber-Mercedes C 9 – w 1989 r. Jochen Mass triumfował w 24-godzinny wyścigu Le Mans, wspólnie z Manuelem Reuterem i Stanleyem Dickensem. W tym samym roku skład zajął drugie miejsce w mistrzostwach świata. Trzy lata później dołączył do kierownictwa zespołu DTM. Sir Stirling Moss opisał go kiedyś jako „bratnią duszę” i „kierowcę z ogromnym wyczuciem samochodów wyścigowych oraz ogromną fachową wiedzą, który jest zaznajomiony z historią wyścigów każdej epoki”. Dlatego nie jest przypadkiem, że Jochena Massa można zobaczyć za kierownicą podczas wydarzeń związanych ze światem klasycznych aut. Od Srebrnej Strzały W 125 po Mercedesa SSK – kierowca zna każdy z nich i wszystkimi miał okazję jeździć.

Bernd Mayländer

Urodzony 29 maja 1971 r. w Waiblingen w Niemczech

Bernd Mayländer regularnie pojawia się w Formule 1, przewodząc stawce. To dlatego, że ten kierowca wyścigowy był oficjalnym kierowcą samochodów bezpieczeństwa Formuły 1 dostarczanych od 2000 r. przez Mercedesa-AMG i Astona Martina. Mayländer zaczął ścigać się w 1990 r., najpierw w Porsche Clubsport, Porsche Carrera Cup (zwycięstwo w klasyfikacji generalnej w sezonie 1994) oraz Porsche Supercup, a także w wyścigach długodystansowych. W barwach ekipy Persson Motorsport od 1995 r. brał też udział w Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (DTM) oraz Międzynarodowych Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (ITC). Od 1997 r. rywalizował Mercedesem CLK GTR w mistrzostwach FIA GT Championship. Już w pierwszym sezonie, wspólnie z z Klausem Ludwigiem i Berndem Schneiderem, wygrał wyścig w Spielbergu. W 2000 r. zajął pierwsze miejsce w 24-godzinny maratonie na Nürburgringu, prowadząc Porsche 911 GT3 (996).

Rok później wygrał ostatni wyścig sezonu DTM na starym torze Grand Prix Hockenheim – siedział wtedy za kierownicą Mercedesa AMG CLK DTM. W swoim pożegnalnym sezonie DTM Mayländer startował w 2004 r., jako członek zespołu Rosberga, jeżdżąc Mercedeselem Klasy C DTM.

Bernd Schneider

Urodzony 20 lipca 1964 r. w St. Ingbert w Niemczech

Pięć tytułów DTM oraz 226 wyścigów za kierownicą samochodów turystycznych Mercedes-Benz DTM uczyniły go najbardziej utytułowanym kierowcą tych mistrzostw – Bernd Schneider słusznie jest nazywany Panem DTM. Choć startował w tej serii przez około 20 lat, jego kariera zaczęła się znacznie wcześniej i obejmuje także inne tytuły. Swoje pierwsze zwycięstwa kierowca świętował w kartingu i Formule 3. Startował również w Formule 1, 24-godzinnym wyścigu Le Mans oraz w mistrzostwach FIA GT Championship, które wygrał w 1997 r. Jednak to w DTM osiągnął najwięcej. Od 1992 r. jeździł dla zespołu AMG-Mercedes, a trzy lata później w barwach tej ekipy wygrał niemieckie mistrzostwa samochodów turystycznych. W sezonach 1992 i 1993 zajął trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej. W nowej epoce DTM – German Touring Car Masters – Schneider jeszcze czterokrotnie zgarnął tytuł: w sezonach 2000, 2001, 2003 i 2006. W 2002 r. zajął drugie miejsce. W 2008 r. ogłosił zakończenie kariery w DTM. 26 października wystartował w swoim ostatnim wyścigu, na Hockenheimringu. Po tej wspaniałej karierze brał udział w sportowym programie Mercedes-AMG (2010-2014), ponownie odnosząc jedno zwycięstwo po drugim. Dziś Bernd Schneider przekazuje swoją ekspercką wiedzę klientom Mercedes-Benz jako profesjonalny instruktor w AMG Driving Academy. Ponadto jest aktywnym kierowcą testowym i ambasadorem Mercedes-AMG oraz Mercedes-Benz Heritage.

Mick Schumacher

Urodzony 22 marca 1999 r. w Vufflens-le-Château w Szwajcarii

Mick Schumacher odgrywa ważną rolę w dalszym rozwoju obecnego Mercedesa-AMG W14. Syn siedmiokrotnego mistrza świata Formuły 1 Michaela Schumachera wspiera zespół w pracach na symulatorze w Brackley. Bierze też udział we wszystkich wyścigach Grand Prix i podejmuje się zadań marketingowych. W latach 2021 i 2022 wystartował w czterdziestu trzech Grand Prix F1 dla zespołu Haas. Wcześniej zapisał na swoim koncie imponujące osiągnięcia w kategoriach juniorskich. W 2018 r. został mistrzem Europy Formuły 3 FIA, odnosząc pięć zwycięstw. Po przejściu do Formuły 2 FIA zdobył tytuł w swoim drugim sezonie – 2020, w czym pomogły mu dwie wygrane.

Karl Wendlinger

Urodzony 20 grudnia 1968 r. w Kufstein w Austrii

Kariera Karla Wendlingera w motorsporcie rozpoczęła się od kartingu – zaczynał w wieku 14 lat. W 1989 r. zdobył tytuł mistrza Niemiec Formuły 3, wyprzedzając Michaela Schumachera i Heinza-Haralda Frentzena. W latach 1990-1991 to trio tworzyło Mercedes Junior Team i rywalizowało w Mistrzostwach Świata Samochodów Sportowych. W 1991 r. Austriak awansował do Formuły 1. Od 1994 r. jeździł w zespole Sauber-Mercedes, wspólnie z Heinzem-Haraldem Frentzenem. Następnie startował w DTM, Formule 3000 i 24-godzinnym wyścigu Le Mans. Do jego głównych sukcesów na torze należą: zwycięstwo w mistrzostwach FIA GT Championship (1999), pierwsze miejsce w wyścigu 24 h Le Mans w klasie GTS (w tym samym roku), wygrana w klasyfikacji generalnej 24-godzinnego wyścigu na torze Daytona w 2000 r. oraz drugie miejsce w 24-godzinnym maratonie na torze Nürburgring (2003). W latach 2004-2011 Karl Wendlinger rywalizował w różnych zespołach w mistrzostwach FIA GT Championship; w 2007 r. zajął drugie miejsce z Jet Alliance Racing. Od 2012 r. jest ambasadorem marki Mercedes-AMG i instruktorem w AMG Driving Academy.

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 technicznych oraz technologiach, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, urzekających i inspirujących. 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 Stuttgartcie (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.