



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

16 sierpnia 2024 r.

Design obręczy Mercedes-Benz: idealny wyraz wyrafinowania i ducha kultury

- Obręcze definiują charakter samochodu i wpływają na sztukę oraz kulturę
- Podróż w czasie przez historię felg Mercedes-Benz
- Legendarne projekty, takie jak „baroki”, wciąż wpływają na trendy

Stuttgart. Podobnie jak para wysmakowanych ręcznie robionych butów lub stylowych sneakersów dopełnia czyjś strój, tak felgi i koła wpływają na estetykę samochodu. Idealna równowaga pomiędzy funkcjonalnością a wyglądem sprawia, że definiują one charakter każdego Mercedesa, doprowadzając go do wizualnej perfekcji. Od setek lat koła stanowią element ulicznego krajobrazu – od wozów po samochody – i w szczególny sposób wyrażają indywidualność właścicieli pojazdów. Od ponadczasowych klasyków i ikon stylu, takich jak „baroki” legendarnego Mercedes C 111 z 1969 r., po nowoczesne aerodynamiczne felgi o rzeźbiarskim wyglądzie – obręcze często wyrażają ducha epoki i wpływają na sztukę oraz kulturę.

Klienci mogą wybierać dziś spośród szerokiej gamy obręczy. Zgodnie z tradycją wiele wzorów nawiązuje do wiodących motywów Mercedes. Jednym z przykładów jest tu spłaszczony design, który w różnych postaciach można odnaleźć w modelach Mercedes-Benz, Mercedes-AMG i Mercedes-Maybach. Równie istotną część oferty stanowią felgi z krzyżującymi się ramionami, dostępne w różnych konfiguracjach, oraz ażurowe modele wieloramienne; do wyboru są obręcze z pojedynczymi, podwójnymi lub potrójnymi ramionami. Paletę urozmaicają różne kolory i polerowane powierzchnie. Najwyższą półkę reprezentują kute felgi Mercedes-Maybach o polerowanej powierzchni.

Pierwszy Mercedes przemieszczał się na kołach z drewnianymi ramionami

Wynalazca samochodu wyprzedził swoje czasy także, jeśli chodzi o dobór kół. Carl Benz zbudował swój opatentowany samochód w 1886 r. Zaopatrzył go w koła z drucianymi metalowymi szprychami. Przez wiele dziesięcioleci w samochodach dominowała konstrukcja, która łączyła mocno przykręcone drewniane ramiona ze stalową obręczą. Pierwszy model Mercedes – 35 HP, który w czasie wyścigowego tygodnia w Nicei w 1901 r. jechał od zwycięstwa do zwycięstwa, przemieszczał się na kołach z dwunastoma drewnianymi ramionami. W historii zapisał się nie tylko jako sensacyjny pojazd sportowy, ale uchodzi również za pierwszy nowoczesny samochód na świecie.

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).

Koła z filigranowymi ramionami były popularne w wyścigach w latach 20. i 30. XX wieku

Lekkie, wytrzymałe koła szprychowe szybko stały się popularne w samochodach sportowych. Były o około 50% lżejsze od swoich solidnych drewnianych odpowiedników. W przypadku wyścigów i bicia rekordów często wyposażano je w osłony z blachy stalowej lub aluminium. Taka konstrukcja pozwalała ograniczyć turbulencje powietrza, a zatem przynosiła znaczne korzyści aerodynamiczne. Jednym z wybitnych przykładów jest tu 200-konny Blitzen-Benz, który w 1911 r. był najszybszą maszyną świata – osiągał prędkość maksymalną 228 km/h. Nawet samoloty i lokomotywy nie mogły dotrzymać mu kroku. Blitzen-Benz stał się światowym symbolem rekordowych osiągnięć i legendarnym trendsetterem – nawet w świecie sztuki. Na przykład w 1944 r. magazyn „Esquire” opublikował serię wyścigowych ilustracji nowojorskiego artysty Petera Helcka, który uwiecznił m.in. ówczesnego kierowcę rekordzistę Barneya Oldfielda, właśnie za kierownicą Blitzen-Benz.

Kolorowe kołpaki i perforowane pierścienie: ikony boomu lat 50. i rock'n'rolla z lat 60.

Felgi tarczowe z blachy stalowej były coraz częściej używane także poza kwitnącym sektorem sportu motorowego. Można je było bowiem produkować znacznie wydajniej i w dużych liczbach. Jako pierwsza otrzymała je pionierska limuzyna 170 z 1931 r. Obręcze wieńczyły małe kołpaki z subtelnymi ozdobnymi liniami, a każdy miał na środku gwiazdę Mercedesa. Różne kolory, od głębokiej czerni po kolor nadwozia, a także chromowane obramowania umożliwiały spełnianie indywidualnych życzeń nabywców. W ten sposób klienci mogli wyrazić siebie podobnie jak poprzez własne obuwie. Mercedes-Benz dodatkowo udoskonalił ten projekt na początku lat 50., wzbogacając kołpaki o perforowane pierścienie ozdobne. Nowe koła debiutowały w 1954 r., wraz z Mercedesem „Pontonem” typu 220 (W 180) i ambasadorską limuzyną Mercedes-Benz 300 b (W 186 III). W latach 60. otrzymał je również królewski Mercedes-Benz 600 Pullman (W 100). Ta kultowa limuzyna uchodziła za najlepszy samochód swoich czasów i cieszyła się popularnością nie tylko wśród przywódców państw – jeździli nią także muzycy tacy jak John Lennon, Elvis Presley i Udo Jürgens.

Na kołach z blachy stalowej nie jeździł natomiast legendarny 300 SL „Gullwing” Coupé. Był to pierwszy model Mercedes-Benz z felgami kompozytowymi; front był tu wykonany ze stali, a obręcz – z aluminium. Zamiast pięćśrubowego mocowania dostępna była opcja centralnej śruby z dużą motylkową nakrętką, jak w wyścigach. Ze swoim kultowym wzornictwem 300 SL szybko zdobył serca entuzjastów i celebrytów. Do grona jego licznych właścicieli należały gwiazdy Hollywood, w tym Sophia Loren, Gina Lollobrigida, Tony Curtis i Clark Gable.

SL stał się samochodem marzeń dla fabryki marzeń. Na przestrzeni dekad pojawił się w wielu filmach, np. „Ostatni brzeg” z 1959 r. z Gregorym Peckiem, „Betsy” z 1978 r. z Laurence'em Olivierem i Robertem Duvallem, „Żółtodziób” z 1990 r. z Clintem Eastwoodem, Charliem Sheenem i Raulem Julią, „Batman i Robin” z 1997 r. z Arnoldem Schwarzeneggerem i George'em Clooneyem oraz „Green Hornet” z 2011 r. z Sethem Rogenem i Christophem Waltzem. Pop-artowy artysta Andy Warhol w latach 80. wyniósł 300 SL „Gullwinga” na piedestał dzięki swojej serii „Cars”. Dziś model ten jest niekwestionowaną ikoną designu.

Wieloramienne „baroki” napędzały buntownicze lata 70.

Kolejnym kultowym i wciąż popularnym motywem artystycznym jest inny Mercedes-Benz z unoszonymi drzwiami: legendarny C 111 z 1969 roku. Dzięki swojej supersportowej sylwetce i kutym aluminiowym felgom jest ikoną designu lat 70. Design jego felg interpretował wysokie osiągi w nowoczesnym stylu. Pieszczołtliwie nazywane „barokami” wieloramienne obręcze występowały w wielu modelach z lat 70. i 80. – na przykład w Klasie S, poprzednikach Klasy E oraz roadsterach SL i coupé SLC.

Felgi aluminiowe z płaskim frontem zmobilizowały szalone lata 80.

W latach 80. Mercedes-Benz opracował minimalistyczne aluminiowe obręcze z 15 i 8 otworami. Gładkie wzornictwo zapewniało im wyrazisty wygląd. Felga z płaskim, talerzowym frontem znalazła zastosowanie we wszystkich seriach modelowych, również w najbardziej dynamicznym Mercedesie tamtych lat – 190 E 2.3-16. „Baby-Benz”, jak go pieszczotliwie nazywano, szybko stał się kolejnym kultowym pojazdem z gwiazdą. Jeden z egzemplarzy można dziś zobaczyć w muzeum marki w Stuttgarcie: to 190 E 2.3 użytkowany przez aktora Nicolasa Cage'a. Inny znamienity przykład felgi z 15 otworami trafił do limuzyny 500 SEL (typoszereg 126), którą w swojej flocie miał również Michael Jackson. Felgi o 15 i 8 otworach to ponadczasowa klasyka. Ich design był później wielokrotnie interpretowany na nowo – i przewija się nawet w obecnych felgach typu monoblok AMG i Maybacha.

Różnorodność wzorów w latach 90.

W latach 90. pojawiła się nowa różnorodna gama wzorów obręczy. Absolutnym hitem z tamtego okresu są felgi EVO II stosowane w sportowej limuzynie 190 E 2.5-16, pochodzące wprost ze świata motorsportu. Ich design bazuje na gwieździe z sześcioma ramionami, a otwory zapewniają widok na hojnie zwymiarowany układ hamulcowy. Forma i funkcja tworzą tutaj perfekcyjne połączenie.

Wysoki połysk i wysoki kontrast: aerodynamicznie zoptymalizowane felgi do modeli elektrycznych

Nowe wyzwania i trendy w projektowaniu obręczy pojawiły się wraz z modelami z napędem elektrycznym, które wymagają obręczy aerodynamicznie zoptymalizowanych pod kątem efektywności i zasięgu – a jednocześnie niezwykle efektownych. Formalny konflikt celów pomiędzy zamkniętymi powierzchniami – czego wymaga aerodynamika – oraz sportowym, eleganckim wzornictwem udało się rozwiązać poprzez technologię toczenia na wysoki połysk. Kontrastowe zestawienia tworzą tu srebrne ramiona i akcenty oraz powierzchnie w kolorze czarnym. Po raz pierwszy w gamie elektrycznych modeli Mercedes-Benz dostępne są również aerodynamiczne felgi ze wstawkami z tworzywa sztucznego, zoptymalizowane pod kątem masy. Szczególnie zjawiskowo prezentują się obręcze z wytłoczonymi srebrnymi wzorami gwiazdy na czarnym tle.

Obecnie aerodynamicznym hitem są np. 20-calowe felgi w modelu EQS SUV, które za sprawą plastikowej osłony w kształcie gwiazdy są idealnie dopasowane do aerodynamicznie zoptymalizowanych opon. To dobry przykład udanego zestawienia formy i funkcji.

Spojrzenie w przyszłość: VISION EQXX, Vision One-Eleven i VISION AVTR

Jak będą wyglądać felgi przyszłości? Zapowiedź tego, co przed nami, prezentują samochody pokazowe i pojazdy koncepcyjne. Jeżdżące studium VISION EQXX porusza się na lekkich kutyh obręczach z magnezu, o półprzezroczystym wzorze z podwójnymi ramionami i akcentami w kolorze różowego złota. Do tej pory magnez był stosowany w felgach niemal wyłącznie w sporcie motorowym. Aerodynamiczne felgi VISION EQXX w połączeniu z oponami o niskich oporach toczenia i udoskonalonej geometrii pozwalają uzyskać większy zasięg. Dzięki temu na jednym ładowaniu akumulatora studium uzyskało rekordowy zasięg ponad 1200 km.

Vision One-Eleven to studium samochodu sportowego, które łączy dynamiczny język designu z innowacyjną, całkowicie elektryczną techniką napędu. Jego obręcze przypominają uzwojenia silników elektrycznych, co stanowi wyraźne nawiązanie do przyszłościowego zespołu napędowego, i tworzą żywy kontrast z ikonicznie zredukowanym, gładkim nadwoziem, które przypomina rzeźbiarskie dzieło sztuki.

Niezależnie od tego, czy chodzi o osiągi, czy o status, felga pozostanie środkiem wyrazu wyrafinowania i ducha kultury. Szczególnie futurystycznie wyglądają „bąbelkowe” obręcze Mercedesa VISION AVTR. Inspiracją dla ich projektu był film „Avatar”. Bieżnik i podświetlane ramiona tworzą zupełnie nowy rodzaj rzeźby. Niemal kulisty

kształt pozwala na zupełnie nowy rodzaj ruchu i zmniejsza promień skrętu – wszystkie cztery koła mogą zmieniać kierunek indywidualnie, do przodu, do tyłu, a nawet po przekątnej. Wyjątkowa funkcjonalność łączy się tu z wizualną doskonałością.

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 trójdzielnej 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.