



Mercedes-Benz Classic

Informacja prasowa

2 czerwca 2021 r.

Wyścigowa historia Mercedes-Benz - newsletter

- 110 lat temu urodził się pięciokrotny mistrz świata Formuły 1 Juan Manuel Fangio
- 115 lat temu urodził się szef rozwoju Mercedes-Benz Rudolf Uhlenhaut
- 90 lat temu Rudolf Caracciola za kierownicą Mercedesa SSKL wygrał wyścig Mille Miglia
- 50 lat temu firma AMG odniosła swój pierwszy znaczący sukces – Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG zajął drugie miejsce na torze Spa-Francorchamps (od 20 lipca do 19 września 2021 r. można go bezpłatnie podziwiać w atrium Muzeum Mercedes-Benz)

To były niezapomniane sukcesy: w piątej edycji Mille Miglia w 1931 r. Rudolf Caracciola i jego pilot Wilhelm Sebastian wygrali jako nie-Włosi – i zrobili to Mercedesem SSKL, rywalizując z lokalnymi gwiazdami. Kolejny słynny debiut miał miejsce w 1971 r., podczas 24-godzinnego wyścigu na torze Spa-Francorchamps, w którym Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG odniósł zwycięstwo w swojej klasie i zajął drugie miejsce w klasyfikacji generalnej z załogą w składzie: Hans Heyer i Clemens Schickentanz. Są i inne powody do świętowania: 110 lat temu urodził się Juan Manuel Fangio, niesamowity argentyński kierowca wyścigowy, a 115 lat temu – Rudolf Uhlenhaut, który był nie tylko genialnym inżynierem Mercedes-Benz, ale i świetnym kierowcą.

24 czerwca 1911 r. w Balcarce w Argentynie urodził się Juan Manuel Fangio, który zdominował pierwszą dekadę Mistrzostw Świata Formuły 1, zainicjowanych w 1950 r. Argentyńczyk pięć razy został mistrzem świata w barwach czterech różnych producentów – w tym w latach 1954 i 1955 za kierownicą Mercedesa W 196 R. 4 lipca 1954 r., podczas pierwszego występu tej maszyny, Fangio wygrał Grand Prix Francji w Reims, dojeżdżając do mety przed swoim kolegą z ekipy Karlem Klingiem. Kierowca miał już wtedy 43 lata. Jeszcze w tym samym sezonie zwyciężył w Grand Prix Europy na torze Nürburgring, Grand Prix Szwajcarii w Bernie oraz Grand Prix Włoch na Monzie – i ostatecznie zdobył tytuł mistrzowski.

Sezon 1955 rozpoczął od sukcesu na swojej ojczystej ziemi, w Grand Prix Argentyny. W niesamowitym upale Fangio był jedynym, który jechał bez zmiany kierowców. Zwycięstwa w Grand Prix Holandii i Włoch przyniosły mu drugi tytuł mistrza świata z Mercedes-Benz. Po wycofaniu się Mercedesa ze świata motorsportu Fangio został mistrzem świata z Ferrari (w 1956 r.) i Maserati (w 1957 r.). W 1958 r. zakończył karierę. Z 24 zwycięstwami w 51 Grand Prix osiągnął niemal 50-proc. skuteczność. Aby sprawdzić, kto jest najlepszym kierowcą Formuły 1 wszech czasów na bazie wyników 1000 pierwszych Grand Prix, w 2019 r. magazyn „auto motor und sport” wykorzystał kompleksową formułę, która pozwoliła porównać wszystkich kierowców F1. Najlepszy okazał się Fangio – wyprzedzając Michaela Schumachera i Lewisa Hamiltona.

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).

Tak Alfred Neubauer, ówczesny dyrektor wyścigowy Mercedes-Benz, mówił o Fangio: *„Wiedział, jak osiągnąć maksimum w każdych warunkach i ekonomicznie korzystać ze swojej maszyny. To znaczy, że nie był dzikim śmiałkiem, ale miał zdolności, taktykę i umiejętność widzenia maszyny jako całości i dostosowania jej do wymagań danej chwili”*. Biograf Fangio i dziennikarz Günther Molter scharakteryzował dorastającego w skromnych warunkach kierowcę wyścigowego następującymi słowami: *„Fangio był zawsze nieśmiały, powściągliwy, niemal nieufny. Z drugiej strony, nawet jako wielka gwiazda, zawsze pozostawał skromny, bezpretensjonalny, po prostu ludzki”*. Słynny sportowiec zmarł 17 lipca 1995 r. w Buenos Aires.

15 lipca 1906 r. w Londynie urodził się Rudolf Uhlenhaut – człowiek wyjątkowo wszechstronny. Był nie tylko utalentowanym inżynierem, ale i uzdolnionym kierowcą. W Mercedesie udało mu się połączyć obie te pasje. Uhlenhaut był synem Angielki i Niemca, którzy prowadzili w Londynie lokalny oddział Deutsche Banku. Mieszkał w Wielkiej Brytanii do czasu przeprowadzki z rodziną do Brukseli w 1914 r. Pięć lat później wszyscy przenieśli się do Berlina, a później – do Bremy.

Rudolf Uhlenhaut studiował inżynierię mechaniczną w Monachium. W 1931 r., jako inżynier, dołączył do działu testów ówczesnego koncernu Daimler-Benz AG i początkowo zajmował się konfiguracją podwozia wprowadzonego w 1936 r. Mercedesa 170 V (W 136). We wrześniu 1936 r. został dyrektorem technicznym działu wyścigów – i aż do lat 50. tworzył samochody wyścigowe. Oznaczało to, że od 1937 r. Srebrne Strzały oraz pojazdy bijące rekordy – a więc i sukcesy trójramiennej gwiazdy – nosiły jego podpis. Po drugiej wojnie światowej Uhlenhaut kontynuował swoje zadania, pracując nad samochodem sportowym 300 SL (W 194), nową maszyną Formuły 1 W 196 R oraz wyścigową maszyną 300 SLR (W 196 S). Pomagał mu fakt, że sam był świetnym kierowcą. Dyrektor działu wyścigów Alfred Neubauer opisał go jako *„jedynego projektanta, który kiedykolwiek rozumiał, jak to jest prowadzić na torze ciężki samochód z wyścigowymi prędkościami. Nie musiał polegać na ocenach kierowców”*. Jego czasy okrążeń były na poziomie profesjonalnych zawodników.

Uhlenhaut wykorzystywał te umiejętności również przy opracowywaniu wielu seryjnych Mercedesów. Jak sam powiedział, *„o wiele trudniej jest zaprojektować dobry samochód osobowy niż wyścigowy. Samochód wyścigowy musi wygrywać wyścigi. Osobowy musi być solidny, wygodny, dobrze wyglądać, mieć dobre zawieszenie, przystępną cenę... i wiele więcej”*. Jako dyrektor ds. rozwoju aut osobowych Uhlenhaut ukształtował wiele seryjnych Mercedesów na przestrzeni prawie 40 lat – czyli kilku motoryzacyjnych epok. Pod koniec swojej kariery zaprojektował nawet Mercedesa Klasy S serii 116, zaprezentowanego w 1972 r. W tym samym roku inżynier odszedł na emeryturę. Jego wiedza techniczna szła w parze ze skromnym zachowaniem kosmopolitycznego dżentelmena. Rudolf Uhlenhaut był prawdziwym ekspertem, który wyróżniał się charyzmą i wdziękiem – i miał wspaniałe zasługi dla firmy. Zmarł 8 maja 1989 r. w Stuttgarcie.

12-13 kwietnia 1931 r. – Rudolf Caracciola wygrywa po 16 godzinach nieprzerwanej rywalizacji

W 1931 r. do udziału w wyścigu szosowym Mille Miglia zarejestrowało się 151 zespołów, w tym Rudolf Caracciola i jego pilot Wilhelm Sebastian. W trudnych ekonomicznie czasach zawodnicy startowali nie jako zespół fabryczny, lecz prywatny – legendarnym Mercedesem SSKL („Super-Sport-Kurz-Leicht”, z niem. super-sport-krótka-lekki, typ W 06 RS). Był to czwarty, a zarazem ostatni model legendarnej serii S, zbudowany w zaledwie czterech wyścigowych egzemplarzach. Drogi do Rzymu były wąskie i wiodły przez łąki; dopiero w drodze powrotnej do miasta Brescia, czyli startu i mety wyścigu, Caracciola mógł przez wiele kilometrów jechać „na pełnym gazie”. Zespół dotarł do mety w rekordowym czasie 16 godzin, 10 minut i 10 sekund ze średnią prędkością 101,6 km/h. Stirling Moss i Denis Jenkinson utrzymują rekord Mille Miglia od 1955 r. Swoim Mercedesem 300 SLR (W 196 S) pokonali trasę słynnego drogowego wyścigu w ciągu 10 godzin, 7 minut i 48 sekund, wyprzedzając kolegę z ekipy Juana Manuela Fangio. Ich średnia prędkość – 157,65 km/h – nie została jak dotąd przekroczona.

24 lipca 1971 r. – pierwszy międzynarodowy sukces Mercedesa-AMG w motorsporcie. W 24-godzinnym wyścigu na torze Spa-Francorchamps Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG zajął drugie miejsce w klasyfikacji generalnej, z załogą w składzie: Hans Heyer i Clemens Schickentanz, i zwyciężył w swojej klasie. W liczącej 80 aut stawce

ciężka limuzyna, ważąca 1635 kg, zdecydowanie nie należała do faworytów. Jednak charakterystyka starego toru Spa o długości 14,863 km „pasowała” do jego możliwości. Heyer i Schickentanz tracili cenne sekundy podczas hamowania i na zakrętach, ale na długich prostych byli w stanie wyprzedzić swoich konkurentów. Po 24 godzinach do mety dojechało tylko 18 aut, a debiutant stawiał się na drugim miejscu. Został pokonany tylko przez Forda Capri RS 2600 Dietera Glemsera i Alexa Solera-Roiga. Glemser, kierowca fabryczny Mercedes-Benz w latach 1963-1965, jest dziś zresztą ambasadorem trójramiennej gwiazdy.

W latach 70. Mercedes-Benz był bardzo daleki od fabrycznego angażowania się w wyścigi. AMG, jako młoda firma, chciało jednak wyrobić sobie markę, prywatnie startując wyścigowym autem turystycznym. Szef AMG Hans Werner Aufrecht wybrał do tego celu zaprezentowanego w 1968 r. Mercedesa 300 SEL 6.3 (W 109). Dzięki zwiększeniu pojemności z 6,3 do 6,8 litra jednostka V8 przygotowana przez współzałożyciela AMG, Erharda Melchera, generowała moc 315 kW (428 KM) i imponujący moment obrotowy 620 Nm. Maksymalna prędkość limuzyny wynosiła 265 km/h.

Za „bazę” posłużyły egzemplarz uszkodzony wcześniej w wypadku oraz nowa karoseria. Dwa lata prac pozwoliło stworzyć samochód, który był o 195 kg lżejszy od modelu seryjnego. Po wyścigu o jego sukcesie donosiły nawet niemieckie wieczorne wiadomości ARD Tagesschau. Rozpoznawalność nazwy AMG wzrosła z dnia na dzień. Oryginalny pojazd został później przerobiony na wóz do testów opon lotniczych i już nie istnieje.

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.