



Mercedes-Benz Museum

Informacja prasowa

17 czerwca 2021 r.

## Mercedes 28/95 HP Sport: wyścigowy sukces z hamulcami wszystkich kół w wyścigu Targa Florio sprzed 100 lat

- Innowacyjna technika pozwoliła poprawić precyzję hamowania i bezpieczeństwo jazdy.
- 1921 r.: klasowe zwycięstwo, najlepszy czas okrążenia i drugie miejsce Maxa Sailera w klasyfikacji generalnej.
- Kolejne sukcesy Mercedes-Benz w Targa Florio w latach 1922, 1924 i 1955.
- Przegląd: kamienie milowe Mercedes-Benz w technice hamulców samochodowych na przestrzeni ponad 100 lat.

Co to był za wyścig! 100 lat temu, 29 maja 1921 r., kierowca wyścigowy Max Sailer w ciągu niespełna 7,5 godziny jazdy w uciążliwym upale dotarł do mety Targa Florio. Zaowocowało to drugim miejscem w klasyfikacji generalnej, zwycięstwem w klasie aut turystycznych z silnikiem o pojemności powyżej 5 litrów i najlepszym czasem okrążenia. Na dystansie 432 kilometrów Sailer rywalizował swoim Mercedesem 28/95 HP Sport z silną konkurencją, głównie ze strony kierowców z Włoch. Na wyścig składały się cztery okrążenia 108-kilometrowego toru, wiodącego nieutwardzonymi drogami na północy Sycylii. Trasa liczyła około 1500 zakrętów, a zmiana wysokości sięgała tu 800 metrów.

W tych ekstremalnych warunkach Sailer mógł polegać na nowej technice: Mercedes 28/95 HP Sport był pierwszym pojazdem Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) wyposażonym w hamulce wszystkich czterech kół. Wprowadzenie takiego układu pozwoliło zauważalnie poprawić siłę hamowania, a co za tym idzie – precyzję jej dozowania oraz poziom bezpieczeństwa. Przy wszystkich kołach zastosowano hamulce bębnowe, wyraźnie widoczne za kołami ze szprychowymi obręczami.

### Zwycięstwo na wyciągnięcie ręki

Dwunasta edycja legendarnego wyścigu drogowego, organizowanego przez włoskiego przemysłowca Vincenza Floriego, odbywała się w tumanach kurzu i przy wysokiej temperaturze powietrza. Rywalizację utrudniały rozrzucone po drogach gwoździe do przybijania podków, które zwiększały ryzyko uszkodzenia koła. I właśnie z tego powodu Sailer nie odniósł zwycięstwa. „Sailer musiał aż dziewięćkrotnie zmieniać opony, podczas gdy zwycięzca generalnej klasyfikacji w specjalnym wyścigowym samochodzie Fiata nie złapał ani jednego »kapcia« – a do mety przybył zaledwie 2 minuty przed kierowcą Mercedesu” – podsumowała firma Daimler-Motoren-Gesellschaft w biuletynie handlowym dla sieci dealerskiej z dnia 6 czerwca 1921 r. Mimo tych postojów kierowca

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 CO<sub>2</sub> nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO<sub>2</sub> 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](http://www.dat.de).



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

wyścigowy ze Stuttgartu przejechał trasę Targa Florio w ciągu 7 godzin, 27 minut i 16,2 sekundy, notując średnią prędkość 57,9 km/h – co było mistrzowskim osiągnięciem. W pełni zastąpił na nagrodę w postaci trofeum ufundowanego przez Vincenza Floriego, wręczanego przez Sycylijski Automobilklub dla „najlepszego kierowcy w klasie”. „Coppa” (z wł. trofeum) podarowanego przez pana Florio nie należy mylić z wyścigiem o „Coppa Florio”, który również był przez niego sponsorowany. Wyścig ten odbył się we wrześniu 1921 r. w ramach Grand Prix w Brescii.

Sukces Mercedesa 28/95 HP Sport stanowił przykład na to, jak wyścigi torują drogę nowym rozwiązaniom technicznym: od czerwca 1921 r. 28/95 HP Sport trafił do oferty modeli standardowych. Triumfy w Targa Florio i innych wyścigach okazały się skutecznym narzędziem marketingowym. Na przykład wiedeński sprzedawca samochodów Mercedesa, firma Auto-Palast, w całostronicowym ogłoszeniu w austriackim „Allgemeine Automobil-Zeitung” z dnia 6 listopada 1921 r. wykorzystał hasło „Siedem wyścigów – siedem zwycięstw!” i ogłosił: „Właśnie przybył sześciocyldrowy model 28/95 HP, rocznik 1921!”.

W 1923 r. również produkcyjna wersja topowego sportowego modelu 28/95 HP otrzymała „układ hamulcowy wszystkich kół”. Z biegiem czasu stał się on standardem w inżynierii motoryzacyjnej na całym świecie. Różnica pomiędzy nowymi hamulcami, a układem hamulcowym działającym tylko na koła jednej osi była uderzająca: samochody wyposażone w hamulce czterech kół hamowały tak skutecznie, że w połowie lat 20. w Niemczech dyskutowano nawet o umieszczaniu z tyłu takich pojazdów odpowiedniego znaku ostrzegawczego dla innych użytkowników drogi.

### **Sycylijska przygoda**

Wyścig drogowy Targa Florio organizowano od 1906 r., a edycja 1921 uchodzi za pierwszą, w której rywalizowały profesjonalne zespoły fabryczne. Firma DMG wystąpiła na Sycylię dwa egzemplarze 28/95 HP Sport: Max Sailer, od 1934 r. dyrektor techniczny i zastępca członka zarządu ówczesnego koncernu Daimler-Benz AG, kierował autem z numerem startowym 25, a Carlo Ferrario – z numerem 24. Pojazd zaprezentował swoje możliwości już wcześniej. 22 maja 1921 r. Otto Salzer uzyskał nim najlepszy czas w wyścigu górskim nieopodal Pragi, ustanawiając tam nowy rekord trasy. Ale udział w Targa Florio stanowił wyzwanie zupełnie innej kategorii. Najpierw trzeba się tam dostać: Max Sailer osobiście pojechał swoim samochodem wyścigowym na Sycylię, pokonując ok. 2000 km. W tamtych czasach w sporcie motorowym było to normą.

Mercedes, a później Mercedes-Benz świętowali jeszcze wiele sukcesów w późniejszych edycjach Targa Florio. W 1922 r. hrabia Giulio Masetti wygrał tu udoskonalonym wyścigowym Mercedesem 115 HP Grand Prix z 1914 r., a Max Sailer zwyciężył w klasie aut turystycznych o pojemności skokowej powyżej 4,5 litra, znowu Mercedesem 28/95 HP – ale tym razem wyposażonym w doładowanie. W 1924 r. Christian Werner triumfował 2-litrowym wyścigowym Mercedesem ze sprężarką – a w ramach pewnego rodzaju kamuflażu samochód pomalowano na czerwono, ponieważ był to kolor typowy dla włoskich maszyn. Z kolei w 1955 r. Stirling Moss i Peter Collins zdobyli w Targa Florio mistrzostwo świata samochodów sportowych, wyprzedzając drugich na mecie kolegów z ekipy – Juana Manuela Fangio i Karla Klinga – w wyścigowych Mercedesach 300 SLR (W 196 S).

### **Samochody wyścigowe zbliżone do produkcyjnych**

Mercedes 28/95 HP Sport stanowił ewolucję luksusowego pojazdu o wysokich osiągnięciach, który „wyprzedził” tradycję doładowanych samochodów Mercedes-Benz z serii S: Paul Daimler zaprojektował Mercedesa 28/95 HP przed I wojną światową i zaprezentował go w 1914 r. Do napędu służył tu 6-cylindrowy rzędowy silnik o pojemności 7280 cm<sup>3</sup> i mocy 66 kW (90 KM). Do 1915 r. firma DMG zbudowała około 25 takich samochodów. Ich produkcję wznowiono po zakończeniu wojny, w 1920 r.

Na potrzeby wyścigów w 1921 r. inżynierowie DMG zmodyfikowali Mercedesa 28/95 HP – na tyle wszechstronnie, że powstał osobny model z przydomkiem „Sport”. Moc silnika wzrosła do 81 kW (110 KM), a dla poprawy zwrotności rozstaw osi zmniejszono o 325 mm, do 3065 mm. Chłodnicę umieszczono niżej

i przesunięto ku tyłowi. Obniżono również mocowanie fotela kierowcy. Ponadto wyścigowy pojazd, jako pierwszy model DMG, został wyposażony w hamulce czterech kół. Dalszy rozwój Mercedesa 28/95 KM Sport z doładowanym silnikiem rozpoczął się najprawdopodobniej w 1921 r., a w 1922 r. gotowy samochód wystartował w Targa Florio. Z włączoną mechaniczną sprzężarką wytwarzał moc 107 kW (145 KM) przy 2000 obr./min.

Mercedes 28/95 HP Sport był jednym z licznych pojazdów wyścigowych Mercedes-Benz zbliżonych do aut produkcyjnych. Do tego grona należą również doładowane modele turystyczne S, SS, SSK i SSKL z końca lat 20. i początku lat 30. XX wieku. Po II wojnie światowej producent odnosił sukcesy na torach wyścigowych i w rajdach z 300 SL Coupé (W 198) oraz limuzynami z serii W 111, W 112 i W 123, a także z SLC Coupé (C 107).

### **Kamienie milowe w technice układów hamulcowych Mercedes-Benz**

- 1921 r.: hamulce czterech kół, po raz pierwszy zastosowane w Mercedesie 28/95 HP Sport, który od czerwca 1921 r. trafił do standardowej oferty;
- 1931 r.: hydrauliczny układ hamulcowy, po raz pierwszy zamontowany w Mercedesie 170 (W 15);
- 1961 r.: pierwsze hamulce tarczowe przednich kół (Mercedes-Benz 220 SE Coupé, W 111, luty) oraz Mercedes-Benz 300 SL Roadster (W 198, marzec) z hamulcami tarczowymi przednich i tylnych kół;
- 1963 r.: dwuobwodowy układ hamulcowy, seryjnie zastosowany po raz pierwszy w Mercedesie 230 SL „Pagoda” (W 113, marzec), od sierpnia 1963 r. montowany standardowo we wszystkich osobowych samochodach Mercedes-Benz;
- 1970 r.: Mercedes-Benz zaprezentował układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS) pierwszej generacji
- 1978 r.: Mercedes-Benz zaprezentował układ ABS drugiej generacji. Jeszcze w tym samym roku ta światowa innowacyjna po raz pierwszy trafiła do Klasy S (seria 116).
- 1980 r.: układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS) dostępny dla wszystkich osobowych modeli Mercedes-Benz;
- 1981 r.: ABS wprowadzony do pojazdów użytkowych;
- 1995 r.: nowy Mercedes-Benz Sprinter jako pierwszy pojazd dostawczy otrzymał hamulcowe tarcze wszystkich kół i układ ABS w standardzie;
- 1996 r.: wprowadzenie systemu wspomagania hamulców BAS, początkowo jako standard w Klasach S i SL;
- 1996 r.: nowa seria ciężkich pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Actros z układem hamulcowym Telligent z elektronicznym sterowaniem i kompletem hamulców tarczowych;
- 2000 r.: Mercedes-Benz CL 55 AMG „F1” (C 215) jako pierwszy na świecie seryjny samochód z hamulcami ceramicznymi;
- 2005 r.: układ hamulcowy ADAPTIVE BRAKE montowany w Klasie S (seria 221);
- 2009 r.: dzięki automatycznemu hamowaniu awaryjnemu układ PRE-SAFE może złagodzić skutki nieuchronnej kolizji.

### **Kontakt dla mediów:**

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