



Mercedes-Benz

35 lat temu Mercedes-Benz W 201 otworzył pierwszy rozdział w historii Klasy C

Informacja prasowa

## **Kompaktowa rewolucja w dziedzinie bezpieczeństwa** 1 grudnia 2017 r.

8 grudnia 1982 roku Mercedes-Benz oficjalnie zaprezentował serię modelową 190 (W 201). Tak zaczęła się pełna sukcesów historia Klasy C, jak nazywa się modele tego segmentu od 1993 roku. Mała limuzyna stanowiła prawdziwy przełom, techniczny i estetyczny. Zdobyła mocną pozycję na rynku, a równocześnie zapisała na swoim koncie liczne osiągnięcia w motorsporcie, takie jak triumfy w Niemieckich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych (DTM). Dziś W 201 to popularny młody klasyk, niemal tak rzeński jak w dniu swojego debiutu.

Stuttgart. 35 lat temu swoją premierę świętowały modele Mercedes-Benz 190 oraz 190 E (typoszereg W 201). Rozpoczęły one zupełnie nowy rozdział w najnowszej historii marki ze Stuttgartu – stanowiły bowiem poszerzenie gamy produktowej Mercedesa o czwartą, kompaktową serię modelową. „190” dołączyły do luksusowych limuzyn Klasy S, modeli klasy średniej wyższej (poprzednicy Klasy E) oraz sportowych wozów z serii SL. Dziś W 201, produkowany w latach 1982-1993, ma świeżość popularnego youngtimera i zadatki na fascynującego klasyka. Jego geny są obecne również w najnowszej Klasie C (typoszereg W 205; średnie zużycie paliwa: 3,9-8,4 l/100 km; średnie emisje CO<sub>2</sub>: 99-195 g/km), oferowanej w najszerszej w historii gamie wersji nadwoziowych: jako Limuzyna, Kombi, Coupé i Cabriolet.

Nieźródlny poziom techniczny i estetyczny limuzyny serii W 201 odzwierciedlał wielką wagę, jaką Mercedes-Benz niezmiennie przywiązuje do opracowywania nowych konstrukcji. Potocznie zwany „190” albo „Baby-Benzem”, model debiutował z dwoma 4-cylindrowymi, benzynowymi silnikami do wyboru: jako 190, z gaźnikową jednostką rozwijającą moc 66 kW (**90 KM**), oraz 190 E, z zasilanym wtryskiem paliwa motorem o mocy 90 kW (**122 KM**).

Mercedes-Benz systematycznie poszerzał paletę modelową, wprowadzając kolejne innowacyjne warianty. Wystarczy przytoczyć tylko kilka z nich: przykładowo, 190 D (53 kW/**72 KM**, w produkcji od 1983 r.) znany był z cichej pracy, w czym swój udział miało zastosowanie wygłuszenia silnika – po raz pierwszy w seryjnie produkowanym aucie osobowym. Nieznany wcześniej poziom osiągnięć modelu wysokoprężnego zaoferowano w roku 1986 (początkowo, do jesieni 1987 r., tylko na rynku północnoamerykańskim) – zadebiutował wówczas 5-cylindrowy wariant 190 D 2.5 Turbo (90 kW/**122 KM**). W przypadku mocnej wersji benzynowej 190 E 2.6 (122 kW/**166 KM**, również od 1986 r.) inżynierowie podoleli wyzwaniu zmieszczenia pod maską W 201 rzędowej „szóstki” M 103.

Odmiana 190 E 2.3-16 (136 kW/**185 KM**), zaopatrzona w przełomową głowicę z 4 zaworami na cylinder, już w chwili swojej premiery jesienią 1983 r. miała na koncie imponujący sportowy sukces: trzy prototypy modelu ustanowiły długodystansowe rekordy świata, pokonując odległość 25 000 km, 25 000 mil oraz 50 000 km ze średnimi prędkościami ocierającymi się o 250 km/h. Wyczynu tego dokonali na torze Nardò w południowej Italii.

Swoje sportowe zdolności 190 E 2.3-16 zademonstrował również na otwarciu „nowego” Nürburgringu: w dniu inauguracji toru, 12 maja 1984 r., około 20 kierowców wystartowało tam w wyścigu właśnie za kierownicą tego modelu. Zwycięzcą został Brazylijczyk Ayrton Senna, wówczas znany jedynie miłośnikom motorsportu.

Topowym wariantem W 201 był 190 E 2.5-16 Evolution II (173 kW/**235 KM**). To na jego bazie powstał odnoszący liczne sukcesy samochód wyścigowy, od 1990 r. startujący w serii DTM.

Triumfy, które producent ze Stuttgartu odnosił w DTM w latach 80. i 90., są zresztą ściśle powiązane ze „190”: w latach 1988-1993 wyścigowe auta turystyczne bazujące na tym modelu z sukcesami startowały w mistrzostwach z fabrycznym wsparciem. W tym czasie Mercedes-Benz zdobył dwa mistrzostwa konstruktorów (1991 oraz 1992), a w 1992 r. Klaus Ludwig został mistrzem DTM w 190 E 2.5-16 Evolution II. Prócz tego małe limuzyny z gwiazdą wywalczyły cztery tytuły wicemistrzowskie oraz trzy trzecie miejsca.

Po raz pierwszy W 201 otrzymał homologację wyścigową dla grup A i N w roku 1985 – był to model 190 E 2.3-16. W 1986 r. do rywalizacji w DTM przystąpiły nim pierwsze prywatne ekipy, a Volker Weidler zdobył za jego kierownicą tytuł wicemistrza tej serii. Sezon 1988 przyniósł oficjalny powrót ekipy Mercedes-Benz do świata sportów motorowych. Startując w DTM z fabrycznym wsparciem Mercedesa, Roland Asch zajął drugie miejsce. W 1989 r. na tory wyjechał 190 E 2.5-16 Evolution, zaś rok później jego miejsce zajął

190 E 2.5-16 Evolution II, w sezonie 1993 zastąpiony przez AMG-Mercedesa 190 E (Klasa 1) – a wszystkie te pojazdy bazowały na W 201.

### **Liczy się bezpieczeństwo**

Kompaktowa limuzyna z 1982 r. stanowiła rewolucję pod względem bezpieczeństwa. Projektanci konsekwentnie wdrażali bowiem nie tylko aktywne, ale i pasywne środki ochrony podróżujących, zapewniające typowy dla Mercedesa wysoki poziom bezpieczeństwa – co w przypadku stosunkowo małego, lekkiego pojazdu stanowiło dla inżynierów ze Stuttgartu pewne wyzwanie. Najważniejszym punktem było tu niezależne, wielodrożkowe zawieszenie tylnej osi z pięcioma wahaczami na koło. Opracowali je: dr Kurt Enke, Alf Müller oraz Manfred von der Ohe. Do dziś konstrukcja ta jest powszechnie stosowana w produkcji pojazdów.

W dziedzinie pasywnego bezpieczeństwa kluczowe było połączenie lekkiej architektury z wysokim poziomem ochrony w trakcie zderzenia. Konstrukcja dachu W 201, z poprowadzonymi podłużnymi belkami na zewnątrz, ze względu na niską masę oraz wyśmienitą stabilność stała się standardem kolejnych serii modelowych Mercedes-Benz. Po raz pierwszy w segmencie kompaktowych limuzyn zastosowano też rozwidlone wzmocnienia stożkowe o określonej odkształcalności, wykonane z wysokowytrzymałej blachy – zapewniały one wysoką odporność na skutki zderzenia, zwłaszcza czołowego z częściowym przesunięciem przeszkody.

Także design W 201, nadzorowany przez Bruno Sacco, wyznaczał standardy. Dając początek zupełnie nowej klasie modeli z gwiazdą, „190” zyskała

nowoczesne linie. Równocześnie została odpowiednio zoptymalizowana pod względem aerodynamiki – ze współczynnikiem oporu powietrza równym 0,34, w chwili premiery w 1982 r. była najbardziej opływową spośród wszystkich oferowanych wtedy limuzyn Mercedesesa.

### **Młody klasyk z historią**

Prace nad W 201 ruszyły w 1973 r., gdy Mercedes-Benz powrócił do starych pomysłów zaprojektowania pojazdu plasującego się poniżej klasy wyższej. Inspiracja przyszła z Ameryki Północnej, gdzie zastrzono wymogi dotyczące zużycia paliwa dla całej floty aut. Co więcej, samochód kompaktowy oferujący standardy komfortu i bezpieczeństwa osobowych Mercedesów wzbudzał wielkie zainteresowanie.

Komentując w 1974 r. koncepcję nowego pojazdu, główny inżynier prof. Scherenberg napisał: „*Nie ulega wątpliwości [...], że musi być to typowy Mercedes-Benz*”. Tu jako o definicji charakteru Mercedesesa wspominał m.in. o wyrafinowaniu i bezpieczeństwie. W sporządzonej nieco później, pierwszej specyfikacji modelu zapisano, że W 201 miał „*świadomie różnić się od innych pojazdów klasy średniej ze względu na cechy, jakich klienci oczekują od marki Mercedes-Benz, odnoszące się do jakości, bezpieczeństwa i wyrafinowania*”.

Seryjna produkcja W 201 ruszyła w Sindelfingen, a później odbywała się także w fabryce Mercedes-Benz w Bremie. Na potrzeby nowej serii modelowej tamtejsze zakłady produkcyjne zostały znacząco rozbudowane. Do dziś fabryka w Bremie pozostaje głównym wytwórcą Klasy C, której pierwsza generacja – W 202 – zastąpiła W 201 w 1993 r.

Idea kompaktowego, wyrafinowanego auta osobowego w historii koncernu Daimler sięga jednak znacznie wcześniej niż narodziny „190”. Benz Velo (1894-1900, pierwszy na świecie samochód wytwarzany na dużą skalę) oraz Mercedes 8/11 hp (1901-1903) uchodzą dziś za protoplastów segmentu kompaktowego. Kluczowym prekursorem tej klasy był również Mercedes-Benz 170 (W 15, produkowany w latach 1931-1936). Od lat 50. Mercedes-Benz regularnie budował prototypy modeli o bardziej kompaktowych rozmiarach.

W przypadku W 201 wszystkie te pomysły i koncepcje połączono w jeden samochód – samochód, który trafiał w potrzeby oraz gusta klientów zarówno pod względem technicznym, jak i estetycznym. To on dał początek pełnej sukcesów historii Klasy C i przetarł szlak dla dynamicznej ofensywy modelowej. Do sierpnia 1993 r. wyprodukowano łącznie około 1 879 630 egzemplarzy serii W 201.

**Kontakt:**

Aleksander Rzepecki

e-mail: [aleksander.rzepecki@daimler.com](mailto:aleksander.rzepecki@daimler.com)

tel. +48 22 312 72 22