



Tajniki Muzeum Mercedes-Benz: prędkościomierz

Informacja prasowa

Ogromna stała ekspozycja Muzeum Mercedes-Benz liczy około 160 pojazdów i łącznie 1500 eksponatów. Na szczególną uwagę zasługują rozwiązania, które przyciągają uwagę zwiedzających swoją zaskakującą historią i mają niebagatelny wkład w motoryzacyjną kulturę. Przybliża je muzealny newsletter. W dzisiejszym odcinku – prędkościomierz. 25 lutego 2021 r.

Niespieszne początki: 16 km/h – tyle wynosiła prędkość maksymalna pierwszego samochodu na świecie. Z jednej strony nie była to wartość imponująca nawet jak na standardy 1886 r., biorąc pod uwagę, że lokomotywy parowe dużo wcześniej pokonały barierę 100 km/h. Z drugiej strony opatentowany pojazd Carla Benza i tak osiągał prędkość dwukrotnie większą niż pieszy. Prędkościomierza nie miał, bo i nie było takiej potrzeby – nie obowiązywały wówczas żadne przepisy ograniczające prędkość.

Ceniony dodatek: wraz ze wzrostem popularności samochodów prędkościomierze stały się jednak dostępne jako dodatkowe wyposażenie. Uważano bowiem, że dobre samochody to szybkie samochody. A każdy chciał wiedzieć, jak „dobry” jest jego pojazd. Jeden z takich dodatkowych prędkościomierzy jest prezentowany w Muzeum Mercedes-Benz w ramach wystawy „33 dodatki”, w sali nr 3 pt. „Czasy zmian – olej napędowy i turbosprężarka”. Jego skala sięgała 100 km/h.

Limity: ponieważ pojazdy stawały się coraz szybsze, zaczęły pojawiać się pierwsze ograniczenia prędkości – początkowo dostosowane do czasów

sprzed epoki samochodu. Od 1909 r. na terenach zabudowanych całej Rzeszy Niemieckiej najwyższa prędkość wynosiła 15 km/h – co odpowiadało prędkości kłusującego konia. Od tamtej pory kierowcy pojazdów musieli nie tylko pilnować sytuacji na drodze, ale także kontrolować szybkość jazdy.

Wskazania: przez dekady prędkościomierze miały głównie postać analogowej, skalowanej tarczy ze wskazówką. W latach 80. zaczęły pojawiać się pierwsze prędkościomierze cyfrowe. Dziś coraz częściej funkcję zestawu wskaźników w samochodzie pełni wyświetlacz o wysokiej rozdzielczej. Niezależnie od rozwiązania prędkościomierze zawsze wskazują wartość nieco wyższą niż rzeczywista szybkość jazdy – to wymóg prawny, wprowadzony z myślą o uwzględnieniu niedokładności pomiarów.

Integracja: początkowo prędkościomierz nie był montowany w polu widzenia kierowcy. Zaczął się tam pojawiać dopiero od lat 50. XX wieku. Najczęściej miał postać klasycznej tarczy, ale nie brakowało innych rozwiązań – jak na przykład poziomy wskaźnik w limuzynach Mercedesa W 180/W 128 zwanych „pontonami” (1954-1959) lub pionowy szybkościomierz, przez miłośników pieśczośliwie nazywany „termometrem”, w seriach W 111/W 112 (tzw. skrzydlaki, lata 1959-1965).

Monitorowanie: ten, kto nie obserwuje prędkościomierza i przekracza dozwoloną prędkość, może zapoznać się z niepopularnym urządzeniem, które w Niemczech jest używane od 1959 r. – fotoradarem, który również można obejrzeć w ramach ekspozycji „33 dodatki” w Muzeum Mercedes-Benz. To stacjonarne lub przenośne urządzenie do monitorowania prędkości,

wykorzystywane do egzekwowania przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Komfort i ochrona przed mandatami w jednym: w nieprzekraczaniu dozwolonej prędkości może pomóc używanie tempomatu albo – jeszcze lepiej – ogranicznika prędkości. Mercedes-Benz odegrał pionierską rolę w upowszechnianiu tych rozwiązań. Wystarczy osiągnąć żądaną prędkość, a tempomat ją utrzyma. Z kolei ogranicznik zapobiega przekroczeniu zdefiniowanej szybkości.

Ruch obrotowy: od strony technicznej prędkościomierz to... obrotomierz. Wskazuje, jak szybko obracają się koła samochodu. Na marginesie: większość kierowców wyścigowych obywa się bez prędkościomierza. Bardziej interesuje ich prędkość obrotowa silnika, dlatego w polu widzenia zazwyczaj mają obrotomierz. Zawodowcy dokładnie wiedzą na przykład, jak szybko jadą na czwartym biegu przy 6800 obr./min.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22

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.