



125 lat aktywności Mercedes-Benz w sporcie motorowym

Informacja prasowa

22 października 2019 r.

Stuttgart. Otwartość na alternatywy już od 1894 roku: innowacyjna siła i umysł otwarty na nowości od samego początku współtworzą historię Mercedes-Benz w sporcie motorowym. Już pierwszy w historii samochodowy pojedynek sprzed 125 laty był bitwą na zespoły napędowe. Pojazdy z silnikami spalinowymi Daimlera zdominowały wówczas swoje parowe odpowiedniki, które wcześniej nie miały sobie równych. W XXI wieku producent spod znaku trójramiennej gwiazdy, wraz ze swoimi jednostkami hybrydowymi, może poszczycić się pięcioma kolejnymi podwójnymi tytułami mistrza świata Formuły 1. Pod koniec 2019 roku marka pojawi się również w Formule E.

Żeby zwyciężać w wyścigach, trzeba być gotowym do walki. Dotyczy to nie tylko rywalizacji kierowców i zespołów, ale także konkurencji pomiędzy koncepcjami technicznymi. Z tego powodu napędy alternatywne niezmiennie stanowią część unikalnej historii aktywności Mercedesa w sporcie motorowym – aktywności trwającej już 125 lat.

Systematyczny zwycięzca: w 2014 r. w Srebrnych Strzałach, czyli bolidach Formuły 1 zespołu Mercedes-AMG Petronas Motorsport, zadebiutował nowy 1,6-litrowy silnik V6 z turbodoładowaniem i udoskonalonymi funkcjami hybrydowymi. Od tego sezonu ekipa zdobyła pięć kolejnych tytułów mistrzowskich wśród konstruktorów i kierowców. Z doświadczeń zgromadzonych w motorsporcie korzysta również dział rozwoju nowych aut

osobowych Mercedes-Benz. Zakres zastosowań sięga tu od odzyskiwania energii elektrycznej podczas hamowania aż po wysokonapięciową technikę w przypadku napędów elektrycznych.

Czas na prąd: 22 listopada 2019 r. Mercedes-Benz zadebiutuje w serii wyścigów bolidów całkowicie elektrycznych – Formule E. Zespół Mercedes-Benz EQ przystąpi do rywalizacji z dwiema Srebrnymi Strzałami Mercedes-Benz EQ 01. Ich rozwój bazuje także na wiedzy zdobytej podczas prac konstrukcyjnych nad napędami aktualnych bolidów Formuły 1.

Wielki Wybuch: silnik parowy czy wysokoobrotowy silnik spalinowy – który z nich zwyciężyłby w pierwszym w historii motoryzacyjnym pojedynku? Zarówno widzowie, jak i eksperci zadali sobie to pytanie 22 lipca 1894 r., na starcie rajdu z Paryża do Rouen. Werdykt nie pozostawiał wątpliwości: wspólną pierwszą nagrodę zdobyli Peugeot i Panhard & Levassor. Pojazdy obu tych producentów były napędzane 2-cylindrowymi widlastymi silnikami Daimlera o mocy około 2,6 kW (3,5 KM) każdy. Panhard & Levassor zbudował konstrukcję na licencji. Pierwsza nagroda była jednocześnie zwycięstwem silnika spalinowego – techniki, która w samochodowej inżynierii wciąż była nowością i na tle sprawdzonego silnika parowego oraz niezmiennie popularnych środków transportu, w tym wozów konnych, można ją było nazwać alternatywną.

Transformacja: rozwiązania, które udowodniły swą wartość w sporcie motorowym, mają też wpływ na inżynierię samochodów produkowanych seryjnie. Stało się to oczywiste już podczas rajdu z Paryża do Rouen.

Pierwsze w historii zawody motoryzacyjne były nie tylko wyścigiem na czas, ale przede wszystkim koncentrowały się na niezawodności i przydatności na co dzień. Dwaj francuscy producenci, którzy polegali na silnikach Daimlera, zwyciężyli, ponieważ ich pojazdy najlepiej wypełniały założenia rajdu – były „bezpieczne w użyciu, łatwe w obsłudze i niezbyt drogie w eksploatacji”. Tak kryteria te podsumował organizujący zawody francuski dziennik „Le Petit Journal”.

Mieszanka: silnik spalinowy ledwie zaczynał dominować jako preferowane źródło napędu pojazdów mechanicznych, a sprytni inżynierowie zaczęli już opracowywać napędy alternatywne. Niespełna rok po pierwszym rajdzie, w długodystansowych zawodach na trasie Paryż-Bordeaux-Paryż w czerwcu 1895 r., wystartował pojazd z napędem elektrycznym. Nie dojechał jednak do mety. Ferdinand Porsche, który w 1906 r. zostanie dyrektorem technicznym Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) w Austrii, a następnie, w 1923 r., przejmie to stanowisko w DMG w Untertürkheim, już na początku XX wieku pracował nad napędem hybrydowym: wykorzystał silnik Daimlera jako generator energii elektrycznej do napędzania silników elektrycznych w piastach kół. 7 maja 1902 r. Porsche wygrał wyścig na szczyt Exelberg nieopodal Wiednia samochodem wyścigowym Mixte na bazie pojazdu Mercedes-Simplex o mocy 28 KM.

Silnik z zapłonem samoczynnym: czterosuwowy silnik benzynowy od początku XX wieku dominował w samochodach wyścigowych. Mercedes-Benz odniósł na tym polu duży sukces. Jednak marka ze Stuttgartu przyglądała się również jednostce wysokoprężnej – przede wszystkim

pod kątem aut rajdowych i pojazdów próbujących bić rekordy. W tym przypadku kamienie milowe obejmowały m.in.:

- klasowe zwycięstwo w Mille Miglia w 1955 r. (Mercedes-Benz 180 D/W 120)
- zwycięstwo w generalnej klasyfikacji rajdu Méditerranée-Le Cap Africa w 1959 r. (Mercedes-Benz 190 D/W 121)
- rekordy świata dla silników Diesla uzyskane przez Mercedesy C 111-II D oraz C 111-III (1976 i 1978)
- 30-dniowy rekord świata z 2005 r. (Mercedes-Benz E 320 CDI/W 211)
- klasowe zwycięstwo w wyścigu Pikes Peak International Hill Climb w 2015 r. (Mercedes-Benz C 300 d 4MATIC/W 205)

Zwycięzca na energię słoneczną: w 1985 r. praktykanci z fabryk Mercedes-Benz w Sindelfingen oraz Untertürkheim zaprojektowali i zbudowali samochód napędzany energią słoneczną – Alpha-Real. Panele fotowoltaiczne z 432 ogniwami zasilają energią dwa silniki elektryczne generujące moc 1,8 kW (2,4 KM). Wyścigowy pojazd na energię słoneczną zajął pierwsze miejsce w rajdzie „Tour de Sol” na trasie znad Jeziora Bodeńskiego nad Jezioro Genewskie, z 21-letnim Peterem Bauerem za kierownicą. Maksymalna prędkość pojazdu wynosiła 71 km/h. Dziś stanowi on element stałej ekspozycji Muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie – można go zobaczyć w sekcji Legends 7 pt. „Srebrne Strzały – wyścigi i rekordy”.

Hybrydowa premiera: w 2009 roku po raz pierwszy dopuszczono montaż systemu odzyskiwania energii kinetycznej KERS w układach napędowych bolidów Formuły 1. Lewis Hamilton wygrał w tym sezonie Grand Prix Węgier

i Grand Prix Singapuru za kierownicą McLarena-Mercedesa MP4-24. Rok później Mercedes-Benz powrócił do świata Formuły 1 z własnym zespołem, a od 2014 roku firma ponownie znajduje się w czołówce historii motorsportu wraz ze swoją wyjątkową serią zwycięstw. Hybrydowy napęd bolidów jest wciąż rozwijany i doskonalony. Przykład: w porównaniu do zespołu z 2009 r. waga systemu akumulatorowego spadła o ponad 80%, a efektywność zasobnika energii wzrosła z 70 do 96%.

Zrodzony w piekle: w 2013 roku Mercedes-Benz SLS AMG Electric Drive ustanowił nowy rekord na północnej pętli Nürburgringu. Pokonał okrążenie „Zielonego piekła” – jak nazywa się ten słynny tor – w 7:56,234 min. Był więc pierwszym seryjnie produkowanym pojazdem elektrycznym, który przejechał Nürburgring w niecałe 8 minut. W muzeum Mercedesesa, w sekcji Legends 6 zatytułowanej „Nowy start – droga do bezemisyjnej mobilności, od 1982 do dziś”, SLS AMG Electric Drive reprezentuje rozwój alternatywnych napędów w najwyższej klasy seryjnych autach sportowych.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22