

Mercedes-Benz

ИСТОРИЯ
ЛЕГЕНДАРНОГО
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва

УДК 629.371(430)

ББК 39.335.6

В37

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:

1933 Media Productions, 24K-Production, AJ165, Alejandro Camacho B, Andriy Baidak, Armensl, Art Kononov, bodrumsurf, C-S, Dmitry Eagle Orlov, Eduard Goricev, emirhan-karamuk, FernandoV, Fingerhut, Flying Camera, Fotokon, Frederic Legrand - COMEO, Gabriel Nica, Gaschwald, gd_project, Grzegorz Czapski, Haggardous50000, Harazaki Ananta Hondro, Harmony Video Production, Ingrid Pakats, Jonathan Weiss, JoshBryan, JustPhotos22, Karasev Viktor, Karolis Kavolelis, KKulikov, Lorenzo Dottorini, Mike Mareen, minik, Mino Surkala, Miroshnichenko Tetiana, Octavian Lazar, odecam, Osandi Yenulya, Plam Petrov, rebinworkshop, RikoBest, Roman Belogorodov, S.Candide, Sergey Kohl, Simlinger, Stoqliq, Tada Images, Tanase Sorin Photographer, Ulf Nammert, VanderWolf Images, VEN PHOTO, VG1, William's photo, Yauhen_D, YURY LEDENTSOV, Zavatskiy Aleksandr, Zuuny / Shutterstock / FOTODOM

Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM

Вершинин, Максим Владимирович.

В37 Mercedes-Benz. История легендарного производителя / Максим Вершинин. — Москва : Эксмо, 2026. — 304 с. : ил. — (Культовые автомобильные марки).

ISBN 978-5-04-229349-8

За почти полтора века компания Mercedes-Benz прошла путь от пионера автомобилестроения до одного из главных технологических лидеров современной индустрии. Именно под трехлучевой звездой появились решения, изменившие представление о безопасности, комфорте и инженерном совершенстве.

Легендарный 300 SL с дверями «Крыло чайки», представительский 600 Pullman, поколения S-Class, десятилетиями задававшие стандарты роскоши, спортивные модели AMG и современные электромобили — каждая из этих машин стала отражением своей эпохи и очередным шагом вперед для всей автомобильной отрасли.

УДК 629.371(430)

ББК 39.335.6

ISBN 978-5-04-229349-8

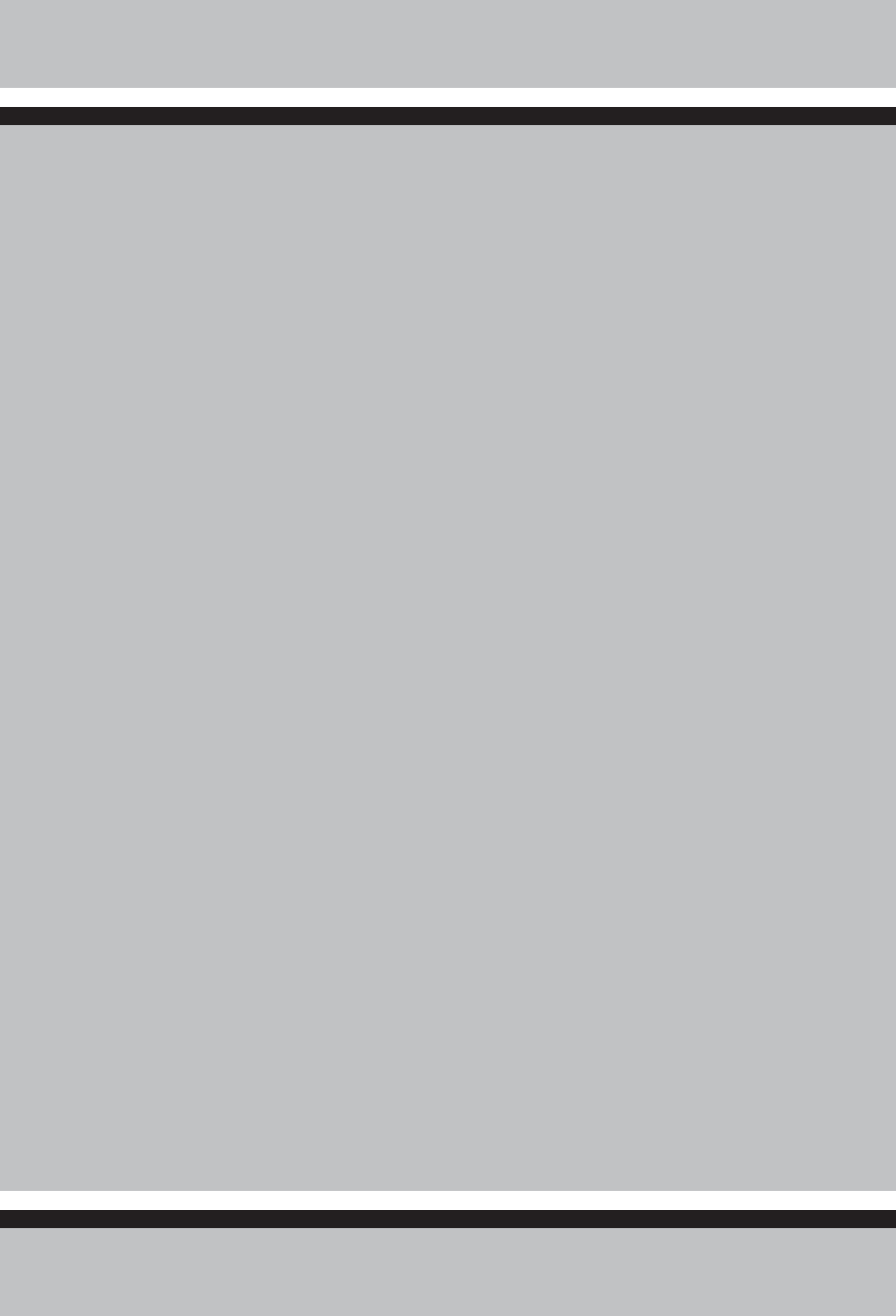
© Вершинин М. В., текст, 2026

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026



ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	7
Глава 1. Бенц, Даймлер, Еллинек и Мерседес	11
Глава 2. От Мерседес к Mercedes	35
Глава 3. 1920–1930-е: автогонки как реклама	55
Глава 4. 1940-е: военное лихолетье	73
Глава 5. 1950-е: от «Понтона» до «Крыла чайки»	79
Глава 6. 1960-е: ставка на безопасность и «Большой Mercedes»	95
Глава 7. 1970-е: эпоха легендарных моделей	109
Глава 8. 1980-е: Baby-Benz и сближение с AMG	125
Глава 9. 1990-е: скандал с «лосем» и рождение класса SUV.	143
Глава 10. 2000-е: неудачный минивэн и суперкар McLaren	171
Глава 11. 2010-е: эксперименты с классами и новое «Крыло чайки».	199
Глава 12. 2020-е: электрическая авантюра и «Формула-1» для дорог общего пользования	255
Послесловие	299





ПРЕДИСЛОВИЕ

История Mercedes-Benz — это история рождения непосредственно автомобиля в привычном всем нам виде. В какой-то момент судьба свела вместе сразу нескольких талантливых и предпринимчивых людей — Карла Бенца, Готлиба Даймлера, Вильгельма Майбаха и Эмиля Еллинека, — чтобы вместе они создали компанию, известную во всем мире уже на протяжении века.

Если брать за точку отсчета построенный в 1885 году Benz Patent-Motorwagen, то как производитель прославленная марка существует уже 140 лет. Если прародителем Mercedes-Benz считать основанную в 1883 году фирму Benz & Companie Rheinische Gasmotoren-Fabrik, обычно именуемую Benz & Cie., то легендарный немецкий бренд будет еще старше. Но даже если за референс брать первые автомобили под маркой Mercedes-Benz, которые были выпущены в 1926 году после слияния компаний Карла Бенца и Готлиба Даймлера в компанию Daimler-Benz 28 июня того же года, то все равно получается, что именно эта немецкая компания является старейшим автопроизводителем в мире.

За 100 с лишним лет Mercedes-Benz пережил многочисленные успехи и неудачи, стал автором знаковых побед и потерпел сокрушительные провалы, оказался участником серьезных катастроф и фигурантом громких скандалов, но, несмотря ни на что, оставалась на вершине автомобильного олимпа. Легковые автомобили и грузовики, автобусы и гоночные машины, авиационные двигатели — культовая трехлучевая звезда за время своего существования побывала на тысячах наименований продуктов, которые выпускал и продолжает выпускать Mercedes-Benz. Фирма, которая подарила миру множество технических инноваций, ставших сегодня стан-

дартом для автомобильной индустрии, внесла бесценный вклад в развитие отрасли.

Только о легковушках Mercedes-Benz можно написать многотомный труд, а отдельные модели марки заслуживают собственной обстоятельной монографии, так что в рамках одной научно-популярной книги рассказать полную историю всех автомобилей немецкой марки физически невозможно. За рамками повествования останутся грузовики (за редким исключением) и автобусы, а все внимание будет уделено легковым автомобилям компании, которая, кроме прочего, подарила уникальную по меркам мирового масштаба модель — единственный в мире дорожный гиперкар с силовой установкой реального болида «Формулы-1». В чемпионате мира участвуют многие автопроизводители, но только Mercedes-Benz смог реализовать подобный проект.

То, что по тем или иным причинам не могут себе позволить заводские специалисты, воплощают в реальность многочисленные тюнинг-ателье. Доработка машин Mercedes-Benz — одна из самых распространенных специализаций независимых компаний по тюнингу, а сами модели марки силами энтузиастов превращаются в сногшибательные проекты. Одни поражают смелостью технических решений, другие — эпатажным обликом, третьи — выдающейся практичностью получившихся автомобилей.

Модели Mercedes-Benz с равной вероятностью можно встретить как на парковке дорогого ресторана, так и на стройке; как в руках профессионального гонщика, так и под управлением наемного водителя, ведущего по магистральной автобус. На базе Mercedes-Benz созданы тысячи вариантов спецтехники, которая трудится по всему миру, так что вряд ли найдется хоть один человек на Земле, ни разу не ездивший на Mercedes-Benz. А это значит, что при всем своем престижном статусе и премиальном уровне, автомобили немецкой марки можно с полным правом назвать народными.



**БЕНЦ,
ДАЙМЛЕР,
ЕЛЛИНЕК
И МЕРСЕДЕС**



Mercedes-Benz Niederlassung Stuttgart



ГЛАВА 1

Карл Бенц родился 25 ноября 1844 года в Мюльбурге (ныне город Карлсруэ, земля Баден-Вюртемберг) в небогатой семье, которая почти сразу после рождения сына осталась без главы семейства — отец Карла, Иоганн Георг Бенц, скончался от пневмонии, оставив свою жену Франциску Жозефу Вайянт с ребенком. Несмотря на все сложности, мать постаралась дать сыну хорошее образование, что вкупе с врожденными способностями Карла и его любознательностью дало свои плоды. Окончив школу, Бенц получил университетское образование и на протяжении нескольких лет набирался опыта в реальных компаниях, меняя работодателей, профессии и города. В 1871 году Бенц вместе с Августом Риттером открыл в Мангейме чугунолитейный завод и механическую мастерскую, но бизнес не заладился, поскольку партнер Карла оказался человеком ненадежным. В итоге невеста Бенца, Берта Рингер, потратила свое приданое, чтобы выкупить долю Августа Риттера и сделать Карла единоличным владельцем компании.

Законы того времени позволяли такие вложения, но вот став женой Карла, Берта бы уже не могла инвестировать свои средства в его дело. Бенцу очень повезло с женой, которая была не просто родом из состоятельной семьи, но еще и всерьез увлекалась техническими инновациями. Сама она не могла получить высшее образование, потому что в те годы женщинам учиться в университетах не разрешалось, но судьба свела ее с человеком, который позволил

Слева

Музей Mercedes в Штутгарте



Вверху
Mercedes Velo

ей полностью реализовать свою тягу к инженерии. 27 июня 1869 года она познакомилась и мгновенно влюбилась в Карла Бенца, который был старше ее на пять лет и без гроша в кармане, но зато был полон безумных идей и постоянно рассуждал о технике, чем покорила девушку. В 1870 году она вложила деньги в его дело, а 20 июля 1872 года Берта Рингер вышла замуж за Карла Бенца. На приданое своей невесты инженер воплощал в жизнь мечту о создании автомобиля, причем работа эта сопровождалась финансовыми сложностями и принудительным взысканием долгов, но чета Бенц верила в свои силы и активно работала над новыми инженерными решениями, патентуя разработки.

В 1878 году, чтобы поправить финансовое положение, Карл Бенц бросил все силы на создание надежного двухтактного бензинового двигателя. Работа завершилась 31 декабря 1879 года, и уже 28 июня 1880 года инженер получил патент на свое изобретение. На пути к автомобилю Бенц разработал и запатентовал то, что в дальнейшем стало стандартом для автомобилей индустрии, — акселератор, зажигание с использованием искры от батареи, свечу за-

жигания, карбюратор, сцепление, коробку переключения передач и водяной радиатор.

Финансовую ситуацию, однако, это если и исправило, то несущественно. В итоге из-за высоких производственных издержек банки Мангейма потребовали акционирования предприятия Карла и Берты Бенц, так что им ради получения дополнительного финансирования пришлось импровизированно объединиться с фотографом Эмилем Бюлером и его братом, торгующим сыром, и создать в 1882 году акционерное общество *Gasmotorenfabrik in Mannheim A. G.* Но проблемы это не решило, поскольку Карл остался недоволен тем, что после заключения всех необходимых учредительных соглашений ему остались лишь 5% акций и скромная должность директора, а другие акционеры абсолютно не прислушивались к его идеям и не способствовали развитию бизнеса так, как это видел Бенц. В своих воспоминаниях инженер отмечал, что в этот непростой период единственным человеком, который его поддерживал, была Берта. Вместе чета решилась на следующий шаг и в 1883 году вышла из состава *Gasmotorenfabrik in Mannheim A. G.*, основав совместно с Максом Каспаром Розе и Фридрихом Вильгельмом Эсслингером новое предприятие *Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik*.

Компания специализировалась на производстве стационарных силовых установок, пользовавшихся стабильным спросом. Успех предприятия позволил Карлу Бенцу получать необходимые средства, чтобы сосредоточиться на своей давней страсти — конструировании безлошадных экипажей, в которых инженер использовал свой опыт и любовь к велосипедам. В декабре 1885 года, спустя 13 лет после свадьбы, Карл и Берта Бенц закончили работу над первым безлошадным экипажем. Карл подал заявку на патент, а Берта, несмотря на ее финансовый и практический инженерный вклад, не могла законно подать заявку вместе с ним, так что в историю как создатель первого в мире автомобиля вошел именно Карл Бенц. Хотя по справедливости в этом патенте наравне с ним должно была быть указана и его жена Берта Бенц.

29 января 1886 года немецкий инженер подал заявку на патент, так что датой рождения современного автомобиля можно считать именно это число, хотя официально документ под номером DRP-37435 с названием «Автомобиль, работающий на бензине» был получен 2 ноября 1886 года (дата подачи заявки стала датой выдачи патента на изобретение с момента его получения). Именно Benz Patent-Motorwagen Nummer 1 сделал Benz & Cie. первым в истории человечества автопроизводителем: несмотря на то, что к тому моменту уже эксплуатировались различные транспортные средства с паровыми двигателями, историки сходятся во мнении, что именно Карл Бенц создал первый автомобиль, пригодный для массового производства и использования широким кругом людей.

Технически Benz Patent-Motorwagen был близок к велосипедам той эпохи. В основу автомобиля легла сварная рама из стальных труб, частично обшитая деревянными рейками. Задняя ось была подвешена на рессорах, а единственное переднее колесо оставалось неподдрессоренным. Бенц самостоятельно изготовил три колеса с проволочными спицами и литыми резиновыми шинами, использовав в конструкции обода велосипедной компании Adler. В движение разработка Карла приводилась одноцилиндровым четырехтактным двигателем рабочим объемом 0,95 литра и мощностью 0,75 л. с. при максимальных оборотах 250 об/мин. Запас топлива в 4,5 литра хранился в примитивном испарительном карбюраторе, выполняющем одновременно роль бензобака, хотя в то время вместо бензина использовали лигроин, продававшийся в аптеках. Создание мотора потребовало проектирования подходящей испарительной системы охлаждения и новой системы зажигания, так что Бенц стал еще и отцом свечи зажигания в привычном нам виде.

Крутящий момент с двигателя через две цепи передавался на заднюю ось. На промежуточном валу был установлен ведущий шкив со встроенным дифференциалом, рядом с которым находился неподвижный шкив, — у подобной ременной трансмиссии была только одна передача для движения вперед и отсутствовала задняя передача.

Плоский ремень между распределительным и промежуточным валами также играл роль сцепления. Скорость движения регулировалась клапанным механизмом двигателя, а торможение осуществлялось руками с помощью рычага, который воздействовал на шкив промежуточного вала, а привычного ножного тормоза не было. Переход на задний привод вынудил Карла Бенца искать новый вариант рулевого управления, поскольку невозможно было скопировать решение у гужевых повозок. Для выбора направления движения использовалась реечная передача, которая с помощью примитивной рукоятки управляла передним колесом.

Кузова как такового не было, поскольку единственное сиденье крепилось на рессорах непосредственно к раме перед двигателем, установленным на задней оси. Обитое стеганой кожей кресло имело низкие подлокотники и спинку, которые были единственными элементами комфорта для водителя и пассажиров. Тем не менее это был прорыв для начала XIX века, хотя поначалу далеко не все приняли

Внизу
Benz Patent-
Motorwagen

