

Mercedes-Benz

140 LET HISTORIE



C PRESS

Mercedes-Benz 140 let historie

Vyšlo také v tištěné verzi

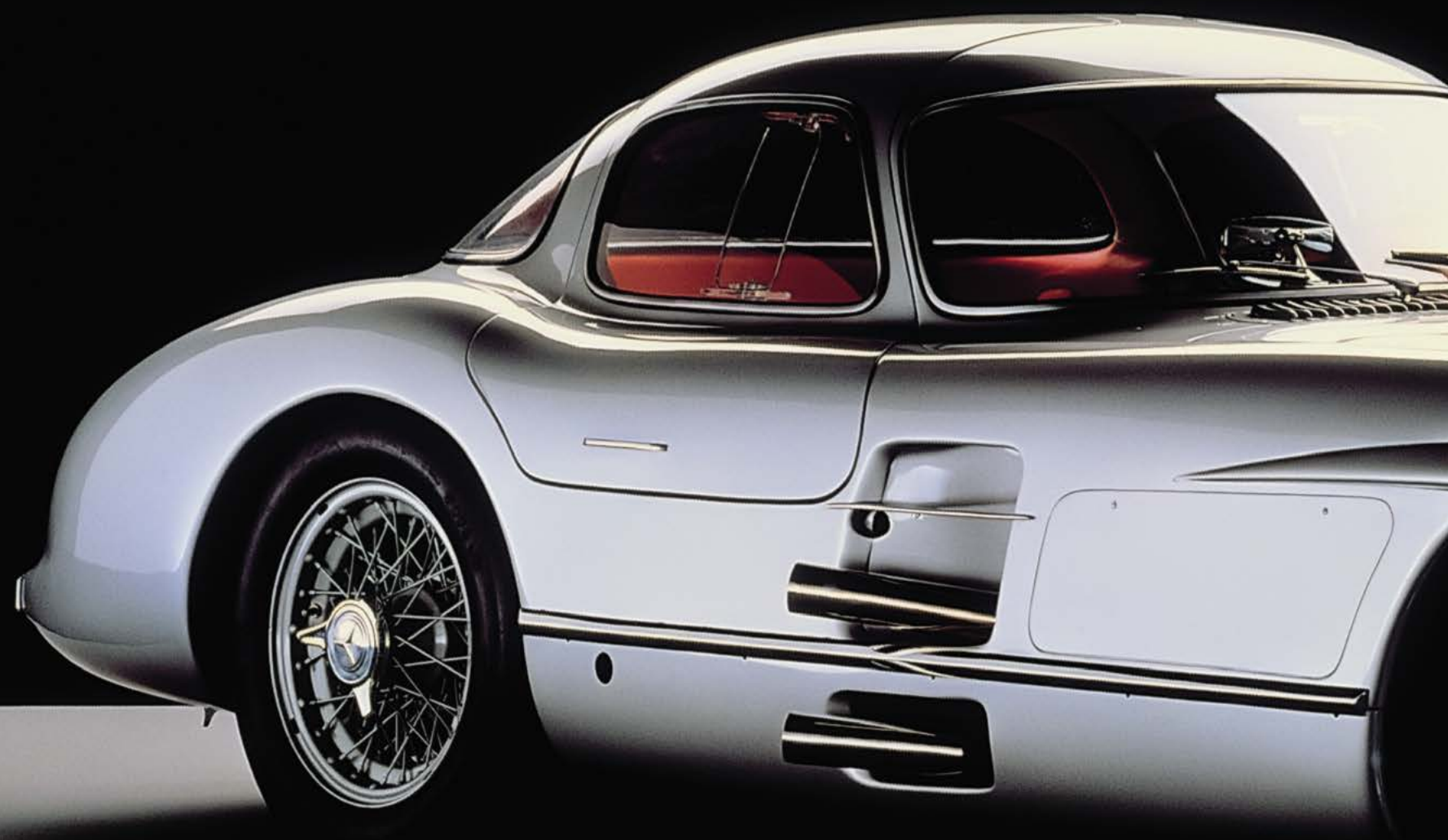
Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Mercedes-Benz 140 let historie – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.









Mercedes-Benz 300 SL coupé – Rací křídla «417» (W 198)

Mercedes-Benz

140 LET HISTORIE



© SUSAETA EDICIONES S.A. – Obra colectiva
Translation © Zuzana Krinková, 2025

ISBN tištěné verze 978-80-264-5771-8
ISBN e-knihy 978-80-264-5783-1 (1. zveřejnění, 2025) (ePDF)



OBSAH

Mercedes-Benz, 140 let historie	8
Ženské jméno pro značku automobilů	20
Filmový vůz	28
Doba soupeření	34
Více než jen auta	44

STĚŽEJNÍ MODELY

BENZ PATENT-MOTORWAGEN	52
BENZ-TROPFENWAGEN	58
SIMPLEX-35 HP	64
60 HP	70
28/95 HP/TOURER	76
26/120/180 S	82
770 GROSSER	88
170 SALOON	97
SSK (L)	100
150 H ROADSTER	106
500/540 K	112
260 D SALOON	118
300 S	124
300 SL	130
190 SL	136
220 SALOON	142
SEDANY FINTAIL	148
230 SL PAGODA	154
600 LIMOUSINE	160
280 SE	166
450 SEL 6.9	172
450 SLC	178
190 E 2.3/2.5 16V	184
500 SL	190
600 SEL (SEC)	196
CLASE C	202
CLASE G	208
350 SL Roadsters	214
SLK 230 KOMPRESSOR	220
SLR MCLAREN	226

AUTOMOBILOVÉ KONCEPTY

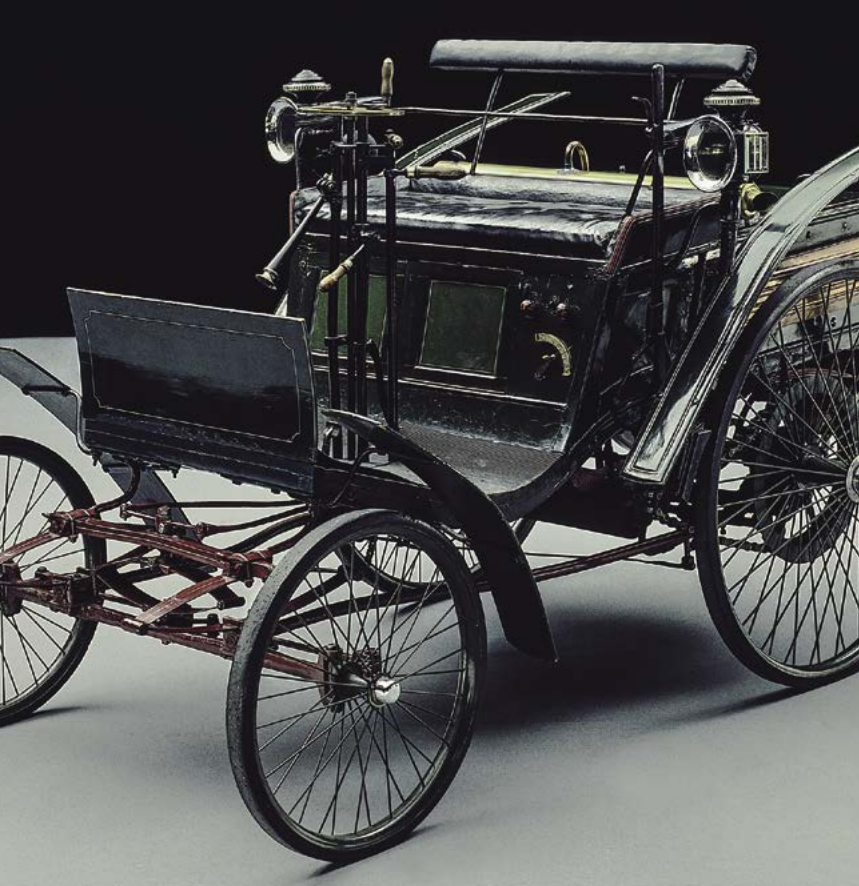
C111-II	234
C-112	240
VISION EQXX	246
AMG ONE	252

REJSTŘÍK	258
VIZUÁLNÍ REJSTŘÍK IKONICKÝCH MODELŮ	260



MERCEDES-BENZ 140 LET HISTORIE



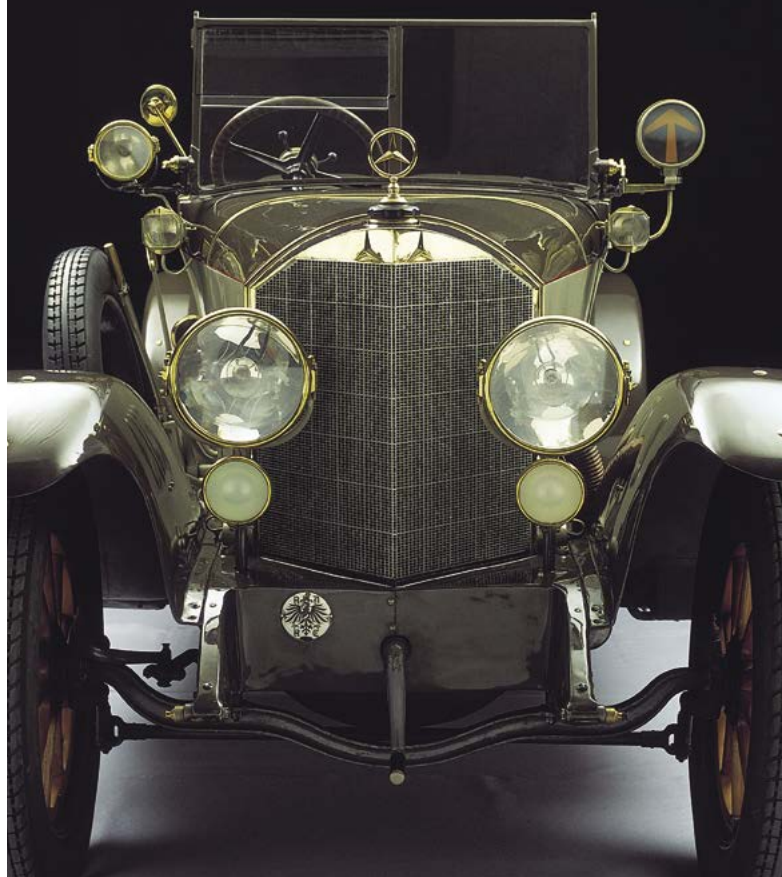


MERCEDES-BENZ 140 LET HISTORIE

Nejproslulejší automobily své doby vyráběli koncem 19. století Karl Benz a Gottlieb Daimler. V 80. letech 19. století měli své vlastní firmy vzdálené od sebe jen několik kilometrů, navzájem se však neznali. První z nich založil v říjnu 1883 společnost Mannheim Benz&Co a druhý vytvořil v listopadu 1890 společnost Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) v Cannstattu. Tam Daimler udělal významný krok vpřed, když sestrojil automobil s ocelovými koly a dvouválcovým motorem s uspořádáním do V.

To ale nebyla jediná inovace. Na konci devadesátých let 19. století mívala vozidla Karla Benze ještě tři kola.

Vynález systému řízení vozidla pomocí rejdových čepů však již předznamenal vývoj ke čtyřkolovým automobilům, z nichž prvním byl Benz Victoria z roku 1893. O rok později vyvinul Wilhelm Maybach, zakladatel společnosti Maybach-Motorenbau GmbH vyrábějící nejprve motory pro vzducholodě a poté pro luxusní automobily, motor Phoenix, který byl propojen s plně funkčním systémem řízení. Technologický vývoj těchto automobilů vedl k tomu, že v roce 1896 pověřil podnikatel Friedrich Greiner Daimlera sestavením vozu typu Victoria s taxametrem pro dopravní společnost s „motorovými vozy“ ve Stuttgartu. V roce 1897 pak sestrojila firma DGM první automobil s motorem umístěným vpředu.



V roce 1890 přijel do Cannstattu Emil Jellinek, rakousko-uherský generální konzul v Nice, nadšenec do závodních vozů a zástupce společnosti Daimler pro francouzskou Riviéru, a navrhl vývoj nového závodního automobilu. Vůz byl vybaven dvouválcovým motorem s uspořádáním do V o výkonu 6 koní a dosahoval rychlosti 20,5 km/h. Čtyři vozidla vybavená těmito motory, nazývaná Panhard-Levassor, systém Daimler, se umístila na prvních místech v mezinárodním závodě Paříž–Rouen.

V roce 1898 zvítězil poprvé v závodě Berlín–Lipsko–Berlín vůz Daimler z Cannstattu, registrovaný společností Allgemeine Motorwagen-Gesellschaft. Jellinek, který si u DMG objednával stále rychlejší vozidla, vyhrál o rok později s Wilhelmem Bauerem za volantem automobilu o výkonu 12 koní závod Nice Week (Nice–Magagnone–Nice).

Jellinek získal výhradní práva na prodej těchto vozů ve Francii, Belgii, Rakousku-Uhersku a Spojených státech, avšak Panhard držel výhradní práva společnosti Daimler ve Francii. Jellinek se chtěl vyhnout problémům s Panhardem, a tak zvolil pro svůj vůz jméno po své desetileté dceři Mercédès. Jméno je španělského původu a znamená „laskavost“.

Během jednoho roku se Daimler 35 HP stal všeobecně známým jako Mercedes. Nevyhlížel už jako „kočár bez koní“ z 19. století a stal se tak předchůdcem „moderního“ automobilu. Jako silniční vůz byl milníkem a jako závodní vůz byl nepřekonatelný. Jeho jméno je nejstarším v dějinách automobilismu.

Na začátku 20. století hledali Benz a Daimler snadno zapamatovatelná jména a zvolili jména vynálezců. V roce 1909 vyměnila společnost Benz&Cie ve znaku



Model 3; 1,5 koní, 1886–1894. Ve vozidle Josef Brecht, za volantem Carl Benz. Typ III měl dřevěná kola, která byla mnohem odolnější při špatných podmínkách na silnici

ozubené kolo, které od roku 1903 obklopovalo název, za vavřínový věnec. DMG si 23. června 1902 zaregistrovala jako ochrannou známku Mercedes.

První Mercedes byl Jellinekovi dodán 22. prosince téhož roku. Byl považován za první moderní automobil a vyvinul jej hlavní inženýr DMG Wilhelm Maybach. Jednalo se o závodní vůz s výkonem 35 koní, nízkým těžištěm a lisovaným ocelovým podvozkem, v němž byl

umístěn lehký a výkonný motor s voštinovým chladičem. V polovině následujícího roku se objevily modely 12/16 PS a 8/11 PS.

V roce 1903 vznikla řada Parsifal, jež se skládala ze tří typů dvouválcových vozidel s kardanem a čtyřválcového modelu o výkonu 15 koní s řetězovým převodem. Výrobci usilovali o sportovní úspěch, a proto připravili devět vozů o výkonu 90 koní, které se měly zúčastnit

prestižního poháru Gordona Bennetta v Irsku. Dne 10. června však téměř veškeré výrobní zařízení v továrně v Cannstattu i samotné závodní vozy zničil požár. Aby se DMG mohla zúčastnit, musela požádat své zákazníky o tři automobily s výkonem 60 koní, které byly odeslány do Irska. Za volantem jednoho z nich zvítězil Belgičan Camille Jenatzy, jenž je považován za prvního profesionálního jezdce.

Po požáru se DMG přestěhovala do Untertürkheimu, kde v letech 1902–1905 vyvíjela nové vozy, jež v půltuctu případů překonaly pozemní rychlostní rekord. Benz, který byl do té doby zastíněný Daimlerovým úspěchem v konstrukci závodních i silničních vozů, však také začal překonávat pozemní rychlostní rekordy se svými vozy, jakým byl např. obávaný Blitzen Benz, který v roce 1911 překonal rekord rychlostí 227 km/h. Tyto úspěchy se opakovaly před první světovou válkou na GP Francie, kde vozy Mercedes o výkonu 140 koní obsadily první a páté místo a vozy Benz&Cie druhé, třetí a čtvrté místo.

Před první světovou válkou vyrobil Daimler svůj první šestiválcový vůz 28/95 Tourer, nejrychlejší silniční automobil své doby. Mezitím Mercedes představil model Knight, v němž použil vynález bezventilových šoupátkových motorů Američana Charlese J. Knighta. V roce 1911 doplnil řadu 8/18 nový vůz s nízkým zdvihovým objemem a o dva roky později se objevil vůz určený pro začínající řidiče, 14/30, vycházející z modelu 15/20 PS z roku 1909. Výkon těchto modelů se postupně navyšoval až do roku 1913, přičemž model 14/30 měl díky zdvihovému objemu 3,6 litru výkon 30 koní. V roce 1914 byl navíc model 28/95 PS prvním sériově vyráběným Mercedesem, který měl charakteristický lomený chladič a vnější výfuky opatřené ohebnými kovovými hadicemi.

Technologický pokrok směřoval k vyšším rychlostem, jako například u Blitzen Benz z roku 1910, který se čtyřmi válci o objemu 2 500 cm³ dosahoval výkonu 200 koní a rychlosti 228,1 km/h. Byl dílem techniků Victora Héméryho a Hanse Nibela, vykazoval první aerodynamické prvky a sklízel sportovní úspěchy až do vypuknutí první světové války, kvůli níž obě firmy přerušily svou účast ve sportovních soutěžích. Jejich modely používali soukromí jezdci, například Američan Ralph de Palma, který v roce 1915 vyhrál s vozem Mercedes závod Indianapolis 500.

Po skončení války si obě společnosti začaly opět konkurovat. Pro silniční provoz vyráběl Benz konvenční modely, které navazovaly na předválečné řady, s občasnými sportovními modely, jako byl 6/18 Sport z roku 1921 nebo čtyřválec 10/30 PS. O dva roky později postavil Benz první sériově vyráběný cestovní automobil s přeplňovaným motorem s ventily do tvaru V a ocelovými válci. Společnost Daimler Motoren Gesellschaft, která měla zkušenosti s leteckými motory,



Vůz Daimler Phoenix, 1898–1902.
Motor byl poprvé umístěn vpředu

zavedla přeplňování na okruzích Grand Prix a od roku 1922 navrhla sérii přeplňovaných závodních a silničních vozů se čtyřmi, šesti a osmi válci a s výkonem až 300 koní.

V roce 1922 nastoupil k Daimleru nový šéfkonstruktér Ferdinand Porsche, který navrhl přeplňované šestiválcové vozy. Tím se ve dvacátých letech zasloužil o slávu značky Mercedes a vytyčil směr vývoje velkých sportovních vozů na počátku třicátých let.

V té době se nacházel Benz ve velkých finančních problémech kvůli slabému německému trhu. V roce 1923 dokonce uvažoval o fúzi s jinou společností. Její hlavní akcionář Jacob Schapiro, známý spekulant, držel Benz ve svých rukou prostřednictvím svých podílů v dodavatelských firmách. To trvalo do doby, než

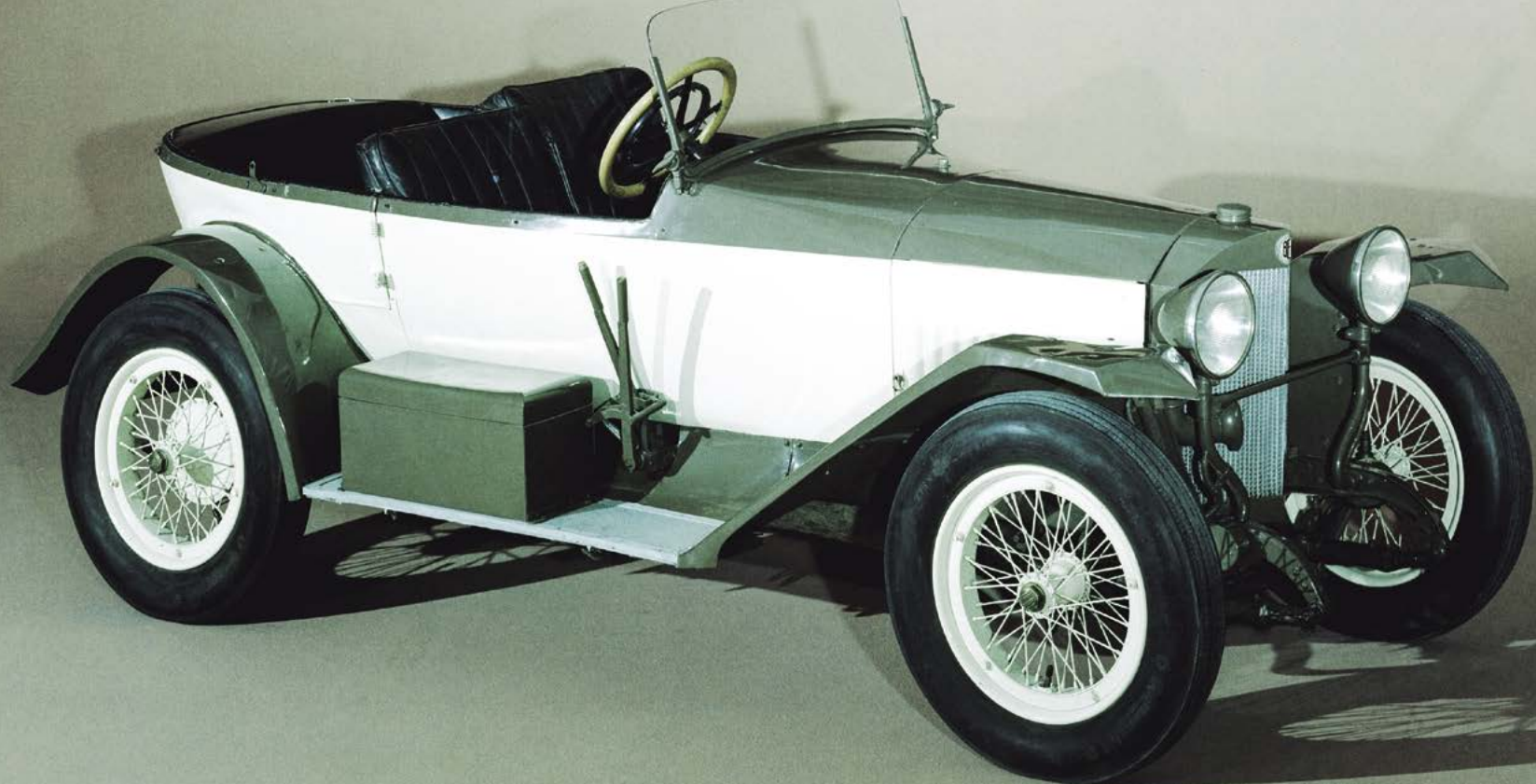
finanční ředitel spolu s Deutsche Bank získal dostatek Schapiroových akcií, aby mohl společnost ovládnout. Deutsche Bank vlastnila také podstatnou část společnosti Daimler, takže ke spojení došlo přirozenou cestou na základě prohlášení o vzájemném zájmu v květnu 1924. Fúze byla dokončena v červenci 1926.

Tehdy společnost Daimler-Benz AG spojila trojčipou hvězdu, jež zdobila vozy Mercedes od roku 1909, s vavřínovým věncem Benz. Zbavila se také francouzských akcentů, které vznikly ve jménu slečny Jellinek, a vytvořila tím do dnešní doby používaný symbol. Společnosti se lišily v metodice, ale obě měly v prvních letech automobilového průmyslu prvořadý význam. Když se 28. a 29. června 1926 spojily pod názvem Daimler-Benz Aktiengesellschaft, jejich sláva ještě vzrostla.

Benz Spider, 1902.

Než se tento vůz dostal do muzea Mercedes-Benz, prošel těžkými časy. Před tím, než byl vytažen na světlo a kompletně zrestaurován, byl dlouhá léta pohřben pod uhelnou skládkou v Irsku





Benz 6/18 koní, 1918–1921.

Tento kabriolet byl v původní verzi vybaven čtyřválcovým motorem o objemu 1,6 litru, pro některé závody byl vybaven motorem o výkonu 45 k. Lehký a obratný vůz 6/18 dosáhl mnoha vítězství

Důsledkem fúze bylo zeštíhlení sortimentu firem, styl značky Mercedes převládl. Vyvinuli model 770 Gran Mercedes (W07), svůj největší, nejtěžší a nejdražší cestovní vůz, který měl řadový osmiválcový motor vybavený tichým kompresorem. Ten byl předzvěstí jejich dalšího technického úspěchu, kyvadlových náprav, které byly použity o rok později v typu 170.

Počátkem 30. let se na trhu objevila kromě sériově vyráběných silničních vozů také úžasná sportovní auta jako typ S (S jako Sport), SS (jako Super Sport, s motorem o výkonu 250 k) a SSK (jako *kurzer radstand* neboli „krátký rozvor“). Když se Ferdinand Porsche v roce 1928 rozhodl jít svou vlastní cestou, Hans Nibel doplnil sérii o nejokázalejší variantu: SSKL s hmotností 1 352 kg a výkonem 300 koní, který dokázal vyvinout rychlost

235 km/h. Písmeno „L“ naznačovalo, že jde o lehčí vůz. Snížení hmotnosti o 125 kg docílili technici vyvrtáním otvorů do podvozku a příčníků.

Velká hospodářská krize donutila firmu šetřit, ale Nibel zachránil situaci tím, že začal vyrábět sérii menších sedanů s moderní technologií 170. Nejvíce kusů tohoto modelu bylo vyrobeno před druhou světovou válkou. Vůz byl vybaven čtyřválcovým motorem. Tento model spolu s 170 H a 260 D napomohly společnosti Daimler-Benz k oživení výroby automobilů po druhé světové válce.

Mercedes pokračoval ve výrobě tak rozmanitých vozů, jako byl roadster 150 H s motorem vzadu. V roce 1933 se objevil Type s osmiválcovým motorem, po němž následoval Type 130. Koncept motoru vzadu



*Sportovní vůz Mercedes, Type 630, 24/100/140 k, 1926.
Zkušenosti s prvními přeplňovanými vozy byly od roku 1923
využity při vývoji větších modelů*

se u Daimler-Benz neprosadil, přestože vůz dosáhl sportovních triumfů a v roce 1935 uvedl na trh roadster Sport s výkonem 55 koní, jehož pouhých pět exemplářů stálo v té době 6 600 marek. V roce 1936 byl představen model 260 D, první sériově vyráběný cestovní automobil se vznětovým motorem, kabriolet 500 K, který se objevil v Paříži za cenu 28 000 marek, a nejvýkonnější model 540 K. Rok 1938 byl rokem takzvaného „Autobahn Kurier“, vozu řady 320, jehož aerodynamická kritéria a jednoduché ovládání mu umožňovaly dosahovat vysokých rychlostí na nově vybudovaných širokých

silnicích. Nesmíme zapomenout ani na konstrukci obrovského modelu 770 neboli „Grosser Mercedes“, který si oblíbili králové a diktátoři kvůli velkolepému dojmu, který vyvolával. Majitelem Grosseru byl Adolf Hitler, jehož vláda financovala návrat Mercedesu do závodů Grand Prix před druhou světovou válkou. „Stříbrné šípky“ drtily francouzské, britské a italské soupeře nejvýkonnějšími a nejrychlejšími závodními vozy, jaké kdy byly k vidění.

Válka však způsobila téměř zánik Mercedesu. Během následujících šesti let byly továrny Daimler-Benz

prakticky zničeny. Společnost se vzpamatovala jen s velkým úsilím. Po německých hospodářských reformách v roce 1948 se vrátila na světový trh a v roce 1950 již přesáhla předválečnou produkci. V roce 1947 byla obnovena výroba osobních vozů 170 V (W136) a již o dva roky později představil Daimler-Benz na hannoverském exportním veletrhu své nově vyrobené vozy 170 S a 170 D.

V roce 1951 byl na prvním mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu uveden model 220 s novým šestiválcovým motorem. V témže roce se technici Daimler-Benz vydali do Le Mans studovat konkurenci. V roce 1952 se na okruh vrátili s vozem, který z velké části vycházel z roadsteru 300 S. Tento vůz obsadil v nejdůležitějším vytrvalostním závodě světa první dvě místa. O rok později byl představen model 180 (W120) s první tříprostorovou karoserií pontonového typu.

V roce 1955 vyhrál vůz 300 SL závody Mille Miglia a Carrera Panamericana. Jeho koncepce se znovu objevila v jednom z nejpozoruhodnějších sériových vozů všech dob: v tzv. „gull-winged“ kupé 300 SL (s dveřmi připomínajícími rozevřená křídla racka). Ve své době to byl nejrychlejší silniční vůz na světě. Byl extrémně drahý a ovládal se tak obtížně, že se mu kvůli vysokému počtu řidičů, kteří v něm zahynuli při nehodách, říkalo „widowmaker“. Kromě modelu 300 Mercedes prodával vozy všech řad, od cenově dostupnějšího sportovního vozu 190 SL až po malé, střední a velké sedany a kupé. Kromě toho představil model 260 D, první sériově vyráběný vůz na světě se vznětovým motorem.

Šedesátá léta byla dobou kabrioletu 220 SE, automatické čtyřstupňové převodovky a posilovače řízení implementovaného do modelu 300 SE, prvního vozu značky se vzduchovým odpružením. Objevil se

Mercedes-Benz Typ 300 S Cabriolet A, 1951–1955





Mercedes-Benz 190 SL Sports version (W 121). Foto z roku 2016

také model 190 C s charakteristickou pagodovou střechou. Model 600 rozšířil exkluzivnější řadu, zatímco 250 S, 250 SE a 300 SE nahradily osobní vozy se zadní kapotou. Obnova probíhala neustále a od roku 1968 byly představeny modely 280 S, 280 SE a 280 SL a také kupé 250 C a 250 CE. Posledně jmenovaný byl jako první sériově vyráběný model vybaven systémem Bosch D-Jetronic.

Od roku 1970 se o vývoj značky staral designér Bruno Sacco. Sacco stvořil nadčasový design, který se promítl do legendární řady W 123. Trval na tom, že „Mercedes-Benz by měl vždy vypadat jako Mercedes-Benz“, a dal podnět k vylepšené verzi experimentálního modelu C 111 s rotačním motorem o výkonu 350 koní.

V roce 1971 byl představen model 350 SL, o rok později následovala generace SE, v níž bylo poprvé použito

označení třídy S. V roce 1974 doplnil řadu střední třídy model 240 D 3.0 s motorem 3.0 o výkonu 80 k, který nabídl první osobní automobil s pětiválcovým vznětovým motorem na světě. V polovině desetiletí bylo uvedeno na trh několik nejvýznamnějších modelů, 230 C, 280 C a 280 CE, kterých bylo do roku 1985 vyrobeno 2 696 915 kusů. V roce 1979 nabízela nová třída S dvě varianty karoserie (normální a dlouhou). Tento vůz byl inovativní aerodynamikou, prvním airbagem na trhu, kontrolou trakce ASR a použitím plastů pro snížení hmotnosti. Dekáda vyvrcholila příchodem třídy G (Geländewagen), terénního vozu, který byl výsledkem spolupráce společností Mercedes-Benz a Steyr-Daimler-Puch. Model značky 450SEL 6.9 soupeřil koncem 70. let s Rolls-Roycem o titul „nejlepšího automobilu na světě“.

A tak to pokračovalo dál, od sportovních vozů SL až po všudypřítomné dieselové taxíky. V 80. letech se model



Mercedes 190 stal milníkem německého výrobce. Firma se rozhodla diferencovat segmenty, v nichž působí. Projevilo se to v různorodých karoseriích řady W 124, v sázce na osobní vozy C a E a na sportovní vůz třídy M. V 80. letech vznikla nová řada malých sportovních sedanů s motorem 190E 2,3-16, v 90. letech se pak objevila řada kupé a limuzín s mimořádně složitým motorem V12.

V roce 1998 se mateřská společnost spojila s americkým Chryslerem a vznikla třetí největší automobilová skupina na světě DaimlerChrysler. V rámci fúze se objevily první moderní terénní vozy, tolik diskutované MPV R a sedmimístné SUV třídy GL. Mercedes také převzal kontrolu nad společností AMG a mohl nabízet vozy upravené na míru.

V roce 2007 spojení s Chryslerem skončilo neúspěchem. Mercedes však pokračoval v inovacích a představil

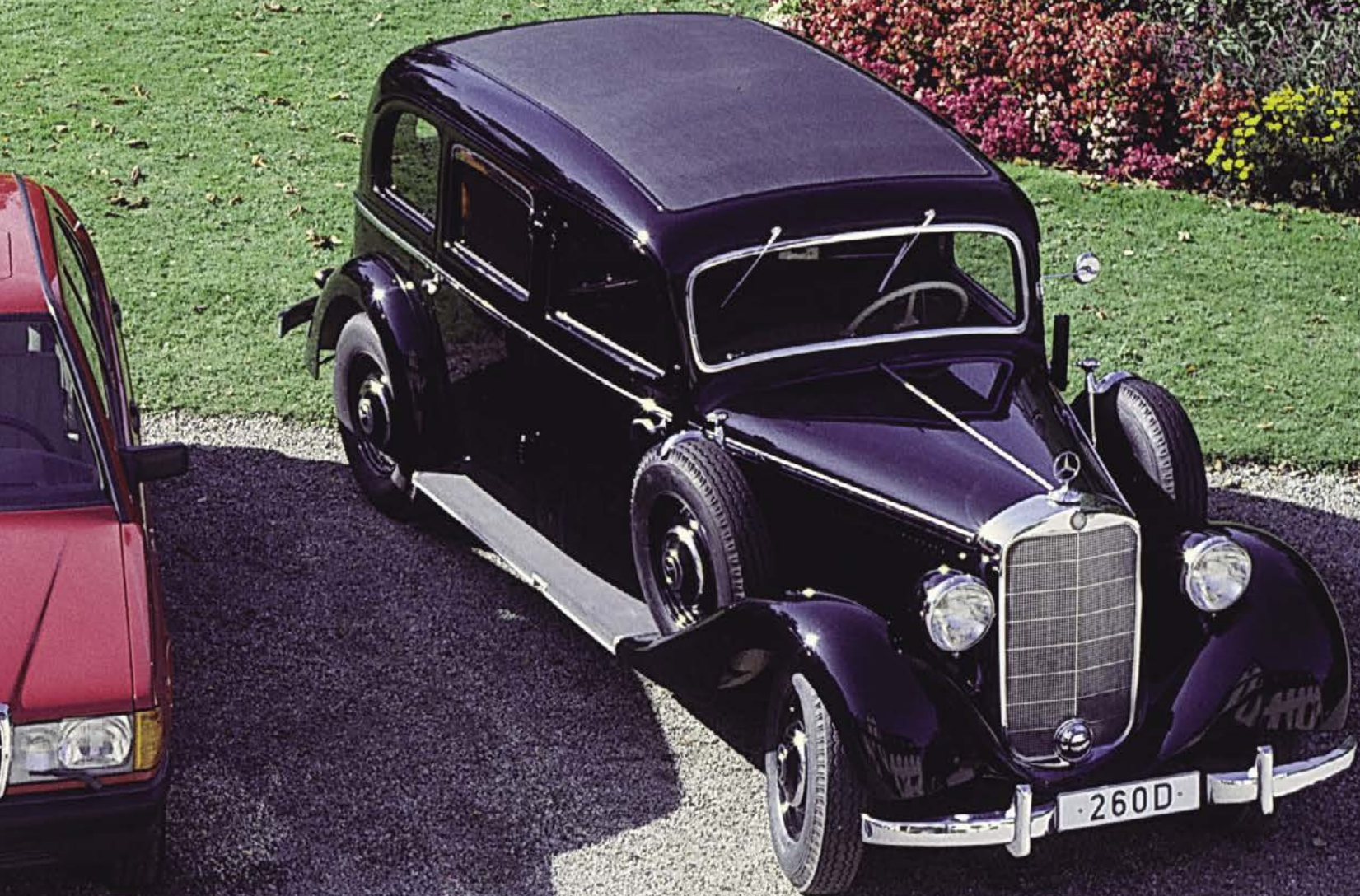
svůj první hybridní vůz F700. O tři roky později byla podepsána dohoda s francouzským Renaultem o sdílení technologií a na trh byly uvedeny modely tříd A a B s motory Renault, zatímco model Kangoo se prodával jako Mercedes Benz Citan.

Mercedes se potýkal s řadou problémů, ale kvalita vždy zvítězila. Věhlas dokonalého designu a inženýrské integrity je stále bezkonkurenční a vozy jsou stejně osobité jako kdykoli předtím. V automobilové historii je jen málo jmen, která se mohou s touto značkou měřit.



Mercedes-Benz 170 D Limousine, 190 D a 260 D Pullman-Limousine

ŽENSKÉ JMÉNO PRO ZNAČKU AUTOMOBILŮ





Mercedes Jellinek (vlevo) a její otec Emil Jellinek (vpravo). DMG a Jellinek se 2. dubna dohodli na společné distribuci těchto vozidel. Měla se prodávat pod jménem „Mercedes“, Jellinekovým pseudonymem a zároveň křestním jménem jeho desetileté dcery

ŽENSKÉ JMÉNO PRO ZNAČKU AUTOMOBILŮ

Mercedes-Benz má za sebou více než stoletou historii. Vyznačuje se technologickou vyspělostí a kvalitou svých vozidel, které jsou pro tuto značku, jež vždy usilovala o dokonalost, charakteristické. Právě proto je od roku 2016 Mercedes-Benz považován za nejhodnotnější luxusní značku na světě ve svém odvětví a za jediného evropského výrobce zařazeného mezi deset nejlepších značek v žebříčku Best Global Brands prestižní americké poradenské společnosti Interbrand. V posledním vydání z roku 2021 ji předstihly pouze společnosti Apple,

Amazon, Microsoft, Google, Samsung, Coca-Cola a Toyota.

Mercedes se také vymyká tím, že je jedinou automobilkou na světě s ženským jménem v odvětví, kterému tradičně dominují muži. Společnost byla pojmenována po dceři Emila Jellineka, rakouského podnikatele, známého jako „Monsieur Mercedes“, který prodával vozy Daimler, s nimiž se účastnil různých soutěží. Jeho dcera se jmenovala Mercedes Adrienne

Manuela Ramona Jellinek a její jméno se poprvé objevilo na voze Mercedes 35 PS, který se zúčastnil závodu v Nice v roce 1901 a vyhrál jej.

Emil Jellinek (1853, Lipsko – 1918, Ženeva) byl synem známého rabína Adolfa/Aarona Jellineka (1821–1893) a bratrem právníka Georga Jellineka (1851–1911) a filologa Maxe Hermanna Jellineka (1868–1938). Sám byl diplomatem a obchodníkem a o automobily se začal zajímat v Nice, kde trávil zimní období. Zpočátku Emil nakupoval automobily od různých výrobců se záměrem prodávat je dále důležitým lidem, evropským podnikatelům, milionářům a aristokratům. Nakonec s automobily i závodil. V roce 1899 se s vozem DMG-Phoenix účastnil pěti závodů, které se každoročně konaly na francouzské Riviéře, a všechny vyhrál. Na těchto závodech zvolil pro svůj závodní tým jméno Mercedes, které zdobilo karoserii závodního vozu, proto se mu začalo říkat „Monsieur Mercedes“.

V roce 1901 vznikl jako výsledek spolupráce Jellineka a DMG model 35 HP, který navrhl Wilhelm Maybach. Vůz měl dostat název Daimler-Mercedes, ale Jellinek argumentoval tím, že „jméno, kterým byla pokřtěna moje dcera... ztrácí svou reklamní hodnotu, pokud se k němu přidá jakékoli jiné jméno. Je to poněkud exotické jméno, ale je atraktivní, snadno se vyslovuje a dobře zní. Chcete-li, prodávejte nový Daimler nebo Daimler-Mercedes, ale já budu prodávat jen Mercedes“. Jméno se osvědčilo, zejména když byl vůz představen na závodním týdnu v Nice, takže se společnost od roku 1902 rozhodla takto pojmenovávat všechny své modely.

Na soutěži se veřejnosti představil vůz, který kombinoval vyspělou konstrukci a technologii s mimořádně elegantním designem. Tyto charakteristiky z Mercedesu

35 HP dělaly první prototyp moderního automobilu a snadno tak díky nim zvítězil v několika závodech. Revoluci, kterou tento vůz přinesl, dokresluje výrok generálního tajemníka Automobile Club de France Paula Meyana, který na počátku 20. století prohlásil: „Vstoupili jsme do éry Mercedesu.“

Od té doby se na chladičích všech vozů Daimler objevovala zakřivená písmena „Mercedes“. Název byl zaregistrován jako ochranná známka 23. června 1902 a po spojení společností Daimler a Benz se z nové společnosti stal Mercedes-Benz.

Jellinekova iniciativa dospěla tak daleko, že si o rok později legálně změnil jméno na Emil Jellinek-Mercedes se slovy, že „je to pravděpodobně poprvé,



Emil Jellinek testuje automobil, 1898



Emil Jellinek za volantem vozu Daimler Phoenix o výkonu 16 koní po vítězství v závodě v Semmeringu v roce 1899

kdy otec přijal jméno své dcery“, ačkoli ve skutečnosti dosáhl toho, že všechny jeho děti měly příjmení Jellinek-Mercedes. Pojmenoval takto také své tři vily (Villa Mercedes a Villa Mercedes II v Nice a Villa Jellinek-Mercedes v Badenu) a několik jachet. Pravděpodobně měla na toto rozhodnutí vliv předčasná smrt jeho manželky Rachel, když byly jeho dceři Mercedes pouhé čtyři roky, a také jeho pověřivá povaha a pozitivní význam (merced – milost, přízeň) samotného jména.

Příběh o tom, proč Středoevropan vybral pro svou dceru španělské jméno, sahá až do doby, kdy se diplomatický asistent Emil Jellinek seznámil v Tetuánu s Rachel Gogmannovou. Tam se mu stala před Racheliným domem nehoda na koni, zlomil si kotník a byl v domě ošetřen. Původ ženy je nejasný. Je známo, že se narodila v roce 1854 v Tlemcenu (Alžírsko), byla francouzsko-sefardského původu a byla pokřtěna jako Rachel Carmen.

O jejím příjmení se však pochybuje. Často je uváděna jako Rachel Goggmann/Gogman Canrobert nebo Cenrobert, ale také jako Azoulay, dcera Moise Gogmana a Meriem Azoulay, což je sefardské příjmení francouzského původu, které je velmi časté mezi severoafrickými Židy, přestože jsou potomky Španělů.

Co se týče jejího původu, „říkalo se, že je nemanželskou dcerou maršála Certain Canroberta a že ji tento vynikající voják svěřil panu Goggmanovi, který ji přivezl z Krymu a adoptoval, když se v roce 1865 oženil“.

Ačkoli existují i prameny, které tvrdí, že Rachel byla Španělka (přesněji Katalánka), jisté je pouze to, že Tetuán se stal hlavním městem španělského protektorátu v Maroku v letech 1913–1956. Město bylo obývané nejen Španěly, ale také početnou kolonií sefardských Židů (španělských Židů vyhnaných katolickými panovníky v roce 1492 po dobytí Granady), kteří hovořili sefardsky (starou španělštinou, v Maroku známou jako *haketía*).

Podobná situace byla i v Tangeru, kde Emil působil jako diplomatický asistent. Společenská situace na obou místech vysvětluje jak sefardský původ Rachel, tak důvod jejího druhého jména Carmen. Toto všechno nám pomáhá pochopit, proč první dcera Emila Jellineka, která se narodila ve Vídni v roce 1889 a měla dva starší bratry (Adolfa a Fernanda, narozené v Alžírsku v roce 1876, resp. 1883), měla typicky španělská jména jako Mercedes Adrienne Manuela Ramona. Je třeba pamatovat i na to, že podle Guye Jellineka „Španělsko zaujímalo mezi otcovými rozmazy čestné místo. Zdokonalil se ve [španělském] jazyce a rád jím mluvil“.

Sama Mercedes Jellineková měla krátký život, zemřela ve věku 39 let. Když bylo její jméno použito při křtu vozu 35 HP, bylo jí pouhých 11 let. V roce 1909, když jí bylo 20 let, se provdala za vídeňského barona Karla Freiherra von Schlossera, s nímž měla dvě děti. Díky práci jednoho z nich, Hanse-Petera, je příběh Mercedes Jellinek známý, protože Daimlerovi poskytl všechny dokumenty dokládající její jméno. Z dokumentů je známo, že byla zámožnou ženou (i když některé prameny uvádějí, že ji zruinovala první světová válka a žebrela ve vídeňských ulicích o jídlo). Po rozvodu se znovu provdala za sochaře Rudolfa von Weigla, brzy



Benz 70 HP Triple Phaeton s princem Jindřichem Pruským za volantem, během jeho návštěvy továrny Benz Mannheim v roce 1907