

Historie do roku 1945

V roce 1926 se automobilky Daimler (Mercedes) a Benz spojily do nové firmy Mercedes-Benz, která nabídla velký sortiment osobních a užitkových vozů, průmyslových a leteckých motorů; po určité časové období vyráběla také letadla, kolejová vozidla a motorové čluny. Benz přinesl do společenství vznětové motory (od roku 1923 je montoval do nákladních vozů) a výkyvné polonápravy, Daimler příslovečnou kvalitu. Společnost byla v čele technického pokroku a zaváděla nová technická řešení: nezávislé zavěšení kol (1931), vozy s motory vzadu (1934), osobní vozy se vznětovými motory (1936), vstřikování paliva (od 1936 na leteckých motorech) atd. Osobní vozy dostávaly jména německých měst (Stuttgart, Mannheim, Nürburg), později typové číslo podle zdvihového objemu motoru (např. 320 = 3,2 litru). Překvapením berlínského autosalonu roku 1936 byl typ 260 D se vznětovým motorem 2,6 litru/33 kW, jeden ze dvou prvních sériových "dieselů" na automobilovém trhu. Prestiž značce získaly modely z třicátých let s motory přepřítanými mechanickými dmychadly typu Roots, zvláště pak řada sportovních modelů S, SS, SSK a SSKL z let 1926-34, konstruovaná Ferdinandem Porschem. Mezi zákazníky byli prominenti tehdejšího světa. Výkony šestiválců SSKL 7,1 litru dosahovaly až 221 kW, a zejména Rudi Caracciola za jejich volantem jel od vítězství k vítězství. Až do Vatikánu k papežskému dvoru se dostal velký Mercedes 770, řadový osmiválec 7,7 litru/150 kW, prestižní model let 1930-43. Na autosalonu 1931 v Paříži se představil malý typ 170, ale s šestiválcovým motorem 1,7 litru/24 kW, později nahrazený oblíbeným čtyřválcem 170 V, který se stal i základem poválečné výroby. Většina vozů Mercedes-Benz té doby měla šestiválcové motory, čtyřválcové se objevily také v sérii modelů s motory vzadu (130 H, 170 H) - naopak prestižní kompresorové modely měly osmiválce (500 K, 540 K).

Pod rouškou státní propagandy vstoupil Mercedes-Benz (a Auto Union) ve třicátých letech do závodů Grand Prix. Vítězství Stříbrných šípů s kompresorovými motory v největších závodech té doby se stala legendami - za volanty Mercedesů se o ně zasloužili především Rudi Caracciola, Luigi Fagioli, Manfred von Brauchitsch, Hermann Lang a Richard Seaman. Výkony přepřítaných osmiválců do roku 1937 vzrostly na 480 kW, po snížení zdvihového objemu na tři litry se do roku 1939 u nových dvanáctiválců vyšplhaly až na 350 kW. Mercedesy měly obrovskou technickou nadvládu, které zahraniční konkurence prostě nestačila. Válka však změnila vše. Společnost vyráběla neméně technicky vyspělé letecké motory řady DB 600 a plnila další vojenské zakázky.