



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-Benz Klasy G

Informacja prasowa

Ikona odkryta nowo

15 stycznia 2018 r.

Mercedes-Benz Klasy G objawia się w nowej, topowej formie. Czy to na asfalcie, czy w wymagającym terenie, model imponuje wydajnością, najnowocześniejszymi systemami wspomagającymi, znakomitą prowadzeniem i wysokim poziomem bezpieczeństwa. Równocześnie nowe zawieszenie, system wyboru profilu jazdy DYNAMIC SELECT, program „G-Mode” oraz trzy 100-proc. blokady dyferencjałów zwiększają komfort i zwinność – na każdej nawierzchni.

„Nowa Klasa G we wszystkich istotnych aspektach zawiesza poprzeczkę jeszcze wyżej – w zakresie sprawności na utwardzonych drogach i poza nimi, a także komfortu oraz telematyki. Nasza »najdłuższa stażem« seria modelowa jest zatem idealnie przygotowana, by kontynuować historię swojego sukcesu. W skrócie, nowa Gelenda to wciąż Gelenda, tyle że jeszcze lepsza” – podkreśla Ola Källenius, Członek Zarządu Daimler AG odpowiedzialny za badania w koncernie oraz rozwój Mercedes-Benz Cars.

Prace nad rozwojem nowej Klasy G postawiły przed zespołem projektowym szczególne wymagania. *„Techniczne udoskonalenie takiej ikony stanowiło wyzwanie, ale też nie lada okazję. Każda część i każda śrubka zostały starannie przeanalizowane” – wyjaśnia dr Gunnar Güthenke, szef grupy produktów off-roadowych Mercedes-Benz. „Jeśli chodzi o nadwozie, naszym głównym zamierzeniem było zwiększenie sztywności pojazdu oraz połączeń pomiędzy zawieszeniem i układem napędowym a drabinkową ramą”.*

W chwili rynkowej premiery w czerwcu br. Klasa G trafi do sprzedaży w cenie 439.430 PLN netto (wersja G 500). Specyfikacja modelu obejmuje szereg nowych elementów, takich jak reflektory LED, systemy wspomagające jazdę, wysokiej jakości wykończenie kabiny ze skórzaną tapicerką oraz nowe zawieszenie. Dla wymagających klientów przewidziano opcjonalne wyposażenie zapewniające jeszcze większy poziom ekskluzywności, na przykład pakiet wykończenia wnętrza ze skórą na panelach drzwi.

Klasa G zinterpretowana na nowo

Klasa G, luksusowy pojazd terenowy marki Mercedes-Benz, od dawna uchodzi za ikonę designu. Przez blisko 40 lat karoseria modelu zmieniła się niewiele. Również w przypadku najnowszej odsłony Klasy G ikoniczne elementy będą nadawać jej wyjątkowy charakter, a z drugiej strony nadal będą pełnić konkretne funkcje. Charakterystyczne klamki, nie mniej charakterystyczny dźwięk zamykania drzwi, praktyczna listwa ochronna wokół nadwozia, umieszczone na zewnątrz koło zapasowe czy wyeksponowane lampy kierunkowskazów – wszystko to będzie można znaleźć także w nowej „Gelendzie”. Właśnie takie wyróżniki, w połączeniu z kanciastą bryłą nadwozia, definiują jej szczególny design.

Udoskonalona stylizacja Klasy G hołduje filozofii zmysłowej przejrzystości, a jednocześnie pozostaje wierna oryginałowi. Z tego względu swoje miejsce w nowej generacji modelu znalazły umieszczone na zewnątrz zawiasy drzwi czy wystająca ponad górną płaszczyznę błotników pokrywa silnika. Dzięki przeprowadzonym zmianom off-roadowa ikona – systematycznie

udoskonalana technicznie, ale wizualnie niemal niezmieniona przez kilka dekad – wjeżdża w zupełnie nową epokę, zarówno pod względem techniki, jak i formy. Nowa Klasa G jest o 53 mm dłuższa i o 121 mm szersza od poprzedniczki, przez co wyróżnia się jeszcze bardziej dominującą prezencją.

Karoseria modelu jeszcze bardziej niż dotąd wydaje się wyrzeźbiona z jednej bryły metalu. Wszystkie powierzchnie zyskały bardziej napięty design, a estetyka wyprofilowania płaszczyzn awansowała na jeszcze wyższy poziom. Efekt: węższe szczeliny i płynniejsze łączenia powierzchni. Co więcej, nadkola i zderzaki są teraz bardziej zintegrowane z karoserią, dzięki czemu mniej przypominają domontowane później elementy.

Wnętrze: prawdziwa ikona

Podczas gdy karoseria zachowała swój klasyczny wygląd, kabina Klasy G przeszła fundamentalną zmianę. Zachowując nawiązania do wyglądu zewnętrznego, projektanci w nowoczesny sposób reinterpreterowali tu geny klasycznego pojazdu. Terenowy charakter i luksusowe wyposażenie sprawiają, że Klasa G od zawsze w wyjątkowo harmonijny sposób łączyła dwa odmienne światy. Do wykończenia nowej generacji modelu posłużyły wyłącznie wysokiej jakości materiały – co widać i czuć już od pierwszej chwili. Każdy detal został wykończony ręcznie, z najwyższą starannością.

Po wejściu na pokład Klasy G w oczy rzucają się elementy inspirowane designem nadwozia. Choćby otwory wentylacyjne, które swoim kształtem nawiązują do okrągłych reflektorów. Albo osłony głośników przypominające klosze przednich kierunkowskazów. Wśród znaków rozpoznawczych nowej

„Gelendy” nie zabrakło uchwytu przed fotelem pasażera z przodu oraz zespołu przełączników blokad dyferencjałów – oprawionych chromem i umieszczonych w zasięgu wzroku. Oba te elementy starannie zoptymalizowano, zachowując jednak ich charakterystyczną formę.

Przejrzysty, kompletnie przeprojektowany panel instrumentów standardowo składa się z ponadczasowych, okrągłych wskaźników analogowych. Innymi słowy, miłośnicy klasycznych, okrągłych zegarów nie będą nową Klasą G zawiedzeni. Podobnie jak w nowych Klasach E i S, na życzenie dostępny jest alternatywny panel instrumentów z dwoma dużymi ekranami: jeden prezentuje wskaźniki w polu widzenia kierowcy, a drugi umieszczono ponad konsolą centralną. Dwa 12,3-calowe wyświetlacze łączą się w panoramiczny kokpit, przykryty wspólną szklaną pokrywą. Kierowca ma do wyboru trzy różne wersje interfejsu: klasyczną, sportową oraz progresywną, a odpowiednie informacje i widoki może konfigurować zgodnie ze swoimi preferencjami.

Sygnały haptyczne i dźwiękowe sprawiają, że kierowcy Klasy G mogą obsługiwać umieszczony na konsoli środkowej panel dotykowy z kontrolerem bez odrywania oczu od drogi. Zakres możliwości sterowania uzupełniają umieszczone przed kontrolerem multimedialnych klawisze skrótów do często używanych funkcji oraz opcjonalny zestaw instrumentów do obsługi systemów wspomagających, zlokalizowany nad obrotowym włącznikiem świateł. Kierowca siedzi blisko przedniej szyby, ciesząc się dobrą widocznością we wszystkich kierunkach.

Więcej przestrzeni dla wszystkich

Nowa Klasa G ma zmienione wymiary – jest większa od poprzedniczki. Korzysta z tego nie tylko kierowca i pasażer z przodu, ale też podróżujący w drugim rzędzie siedzeń. Oto najważniejsze dane w skrócie:

Parametr	Różnica
Miejsce na nogi: przód	+ 38 mm
Miejsce na nogi: tył	+ 150 mm
Szerokość na wysokości ramion: przód	+ 38 mm
Szerokość na wysokości ramion: tył	+ 27 mm
Szerokość na wysokości łokci: przód	+ 68 mm
Szerokość na wysokości łokci: tył	+ 56 mm

Tylnie siedzenia można składać w 40, 60 lub 100%. Fotele Klasy G zostały ergonomicznie wyprofilowane z myślą o zapewnieniu większej wygody i skuteczniejszego trzymania bocznego. Standardowo wyposażono je w liczne udogodnienia, takie jak pamięć ustawień po stronie kierowcy, podgrzewanie z przodu i z tyłu czy luksusowe przednie zagłówki. Komfort jazdy można dodatkowo podnieść, zamawiając pakiet aktywnych foteli wielokonturowych. Poza specjalnymi, wielokonturowymi siedzeniami obejmuje on funkcje masażu, wentylacji czy szybkiego ogrzewania, a także elektryczną regulację podparcia lędźwiowego dla kierowcy i pasażera z przodu. Boczne poduszki siedisk i oparcie wielokonturowych przednich foteli mają wbudowane komory powietrzne, które płynnie napędniają się bądź opróżniają zależnie od dynamiki jazdy, zapewniając lepsze podparcie boczne w zakrętach. Siedzenia te mają certyfikat ekspertów z niemieckiej organizacji ds. zdrowego kręgosłupa AGR (Aktion Gesunder Rücken e.V.).

Off-road: legenda, która przewyższa samą siebie

Głównym celem przy opracowywaniu najnowszej generacji „Gelendy” było zdefiniowanie nowej jakości prowadzenia na drogach każdego rodzaju. I udało się ten cel osiągnąć. W terenie nowa Klasa G spisuje się jeszcze lepiej od poprzedniczki, a na asfalcie jest od niej znacznie zwinniejsza, bardziej dynamiczna i komfortowa. Pozostaje więc w 100 proc. autentyczna – dzięki drabinkowej ramie, 100-proc. blokadom dyferencjałów oraz przekładni redukcyjnej.

Nowe zawieszenie stworzono w ramach współpracy pomiędzy Mercedes-Benz G GmbH oraz Mercedes-AMG GmbH. Rezultat: z przodu zastosowano niezależne zawieszenie z podwójnymi wahaczami, a z tyłu – oś sztywną. Podczas prac projektowych inżynierowie musieli walczyć o każdy milimetr, ponieważ zdolność do jazdy w terenie wiąże się także z jak największym prześwitem. Swój istotny wkład ma tu podniesienie osi. Jednocześnie spełnienie celów w zakresie wytrzymałości wymagało zastosowania rozpórki kielichów w komorze silnikowej.

Elementy przedniego zawieszenia z podwójnymi wahaczami są mocowane bezpośrednio do ramy typu drabinkowego. Punkty mocowania dolnego wahacza na ramie (ułożenie na kształt litery „Z”) zostały umieszczone tak wysoko, jak to możliwe. Takie ustawienie przyczynia się do uzyskania korzystnych właściwości jezdnych na nieutwardzonych szlakach. Przednią oś zaprojektowano w sposób tak solidny, aby nowa Klasa G zachowała zdolności terenowe poprzednika – a w niektórych przypadkach nawet je przewyższa. 270-milimetrowy prześwit (do przedniej przekładni) zapewnia duży potencjał,

jeśli chodzi o pokonywanie przeszkód. Pozostałe parametry mówią same za siebie:

- Zdolność pokonywania wzniesień: do 100%, zależnie od nawierzchni
- Prześwit pomiędzy osiami: +6 mm, obecnie 241 mm
- Maksymalna głębokość brodzenia: obecnie 70 cm przy przejeżdżaniu przez wodę i błoto (wzrost co najmniej o 10 cm)
- Kąt zjazdu: 30°, kąt natarcia: 31°, plus 1°
- Kąt rampowy: 26°, plus 1°

Zastosowanie z przodu niezależnego zawieszenia pozwoliło zwiększyć sztywność przedniego pasa. Sztywność skrętną drabinkowej ramy zwiększono dzięki wykorzystaniu wspomnianej rozpórki kielichów. Z tyłu, w przeciwieństwie do poprzednika, nowa oś sztywna współpracuje z czterema wahaczami z każdej strony oraz z drążkiem Panharda. W rezultacie Klasa G oferuje jeszcze większy komfort na utwardzonych drogach. W terenie bezpieczeństwo nawet w ekstremalnych sytuacjach pomagają zapewnić: 82-milimetrowe ugięcie i 142-milimetrowe odbicie tylnych sprężyn plus 241-milimetrowy prześwit pod tylną przekładnią.

À la carte: Comfort, Sport, Individual lub Eco

Dzięki systemowi DYNAMIC SELECT kierowca Klasy G ma teraz do wyboru nawet pięć trybów jazdy. Może w ten sposób w mgnieniu oka zmieniać charakterystykę pojazdu – wystarczy naciśnięcie przycisku. System modyfikuje pracę zespołu napędowego, zawieszenia, układu kierowniczego i układów wspomagających zgodnie z preferencjami. Spośród czterech programów (Comfort, Sport, Eco i Individual) można wybierać za pomocą

przełącznika DYNAMIC SELECT. System zmienia wówczas punkty zmiany przełożeń, sposób reagowania przepustnicy, parametry wspomagania kierownicy oraz działanie kłap w układzie wydechowym. W trybie ECO największy nacisk położony jest na ograniczenie zużycia paliwa, a w Sport – odwrotnie, na uzyskanie najlepszych osiągnięć. Program Individual pozwala z kolei własnoręcznie skonfigurować działanie poszczególnych podzespołów.

W połączeniu z nowym zawieszeniem z dostępnym na życzenie tłumieniem adaptacyjnym DYNAMIC SELECT oferuje dodatkowe opcje. Kierowca może modyfikować wówczas charakterystykę tłumienia nierówności, wybierając spośród trybów Sport i Comfort. W skrócie, Klasa G monitoruje stan drogi i dobiera odpowiednią charakterystykę tłumienia – na przykład w trybie Sport samochód reaguje na ruchy kierownicą bardziej spontanicznie.

Nowy tryb „G-Mode” toruje drogę wszędzie tam, gdzie jej nie ma

Charakterystykę prowadzenia w terenie poprawia z kolei nowy tryb off-roadowy – „G-Mode”. Klasa G włącza go niezależnie od wybranego programu jazdy, gdy tylko kierowca aktywuje jedną z trzech blokad dyferencjałów lub uruchomi przełożenie redukcyjne. Tryb ten dostosowuje charakterystykę adaptacyjnego tłumienia, wspomagania kierownicy oraz przepustnicy tak, aby uniknąć niepotrzebnych zmian biegów i zapewnić w ten sposób maksymalne zdolności terenowe. Na panelu wskaźników pojawia się wówczas dyskretna ikona „G”, a Klasa G z łatwością pokonuje wymagającą nawierzchnię. Kierowca otrzymuje szczegółowe informacje zwrotne na temat przyczepności kół i może precyzyjnie manewrować pojazdem nawet na stromych zboczach.

Na drodze: zwinna, komfortowa, słowem – wyśmienita

Specyfikacja nowej Klasy G uwzględnia nie tylko solidność i znakomite walory terenowe, ale również większą dynamikę jazdy oraz wyższy komfort na utwardzonych drogach. Nowa architektura przedniej osi sprawia, że „Gelenda” oferuje bardziej „osobowe” właściwości jezdne na asfalcie – jest równie zwinna co komfortowa i zapewnia kierowcy lepsze wycucie układu kierowniczego. Jednocześnie model stabilniej utrzymuje kierunek jazdy, a w terenie pozostaje nieustrudzony i zwinny.

Korzystając z cyfrowego prototypowania, projektanci zasymulowali okres eksploatacji indywidualnych elementów i systemów zamkniętych. Mogli w ten sposób wykryć, w których miejscach da się zastosować lżejsze materiały. Dieta zadziałała – Klasa G jest o około 170 kg lżejsza od poprzedniczki. To zasługa wykorzystania nowej mieszanki materiałów, zawierającej wysokowytrzymałe i ultrawysokowytrzymałe stale oraz aluminium, a także usprawnienia procesów produkcyjnych w austriackiej fabryce Magna Steyr. Sztywne nadwozie jest teraz wytwarzane z różnych gatunków stali, a błotniki, pokrywa silnika i drzwi są wykonane z aluminium.

Aby zachować typowe dla Klasy G zewnętrzne zawiasy i klamki, projektanci zmodyfikowali je celem dopasowania do nowej, aluminiowej konstrukcji. Do produkcji słupków A i B z uwagi na ich nośną funkcję służy wysokowytrzymała stal. Niższa masa własna nie wiąże się jednak z mniejszą stabilnością – wręcz przeciwnie, sztywność skrętna ramy, karoserii i mocowań nadwozia wzrosła o około 55%, z 6537 do 10 162 Nm/st. Poza poprawą dynamiki jazdy i komfortu prowadzi to również do ograniczenia poziomu hałasu oraz wibracji.

Mocna i wydajna

Do napędu nowego modelu G 500 (zużycie paliwa, średnie: 11,1 l/100 km; średnie emisje CO₂: 263 g/km) służy wysokowydajny, benzynowy silnik 4.0 V8 biturbo o mocy 310 kW (422 KM) i maksymalnym momencie obrotowym 610 Nm, dostępnym w zakresie 2000-4750 obr./min.

Nowa przekładnia automatyczna na pokładzie

Za transfer siły napędowej odpowiada skrzynia automatyczna 9G-TRONIC z przekładnią hydrokinetyczną, specjalnie przystosowana do wymogów terenowej ikony. Modyfikując jej oprogramowanie, projektanci skrócili czas reakcji i zmiany biegów. Szeroka rozpiętość przełożeń nie tylko pozwala obniżyć poziom hałasu w kabinie, ale i przyczynia się do ograniczenia zapotrzebowania na paliwo.

Bezpośredni, na ile to możliwe, pośredni, gdy trzeba

Standardowo Klasa G jest teraz wyposażona w elektromechaniczne wspomaganie układu kierowniczego z zębatkową przekładnią. Dzięki temu samochód można było wyposażyć w systemy wspomagające, takie jak asystent parkowania Parking Assist. Dodatkowo, układ elektromechaniczny zużywa mniej energii niż hydrauliczny. Zależnie od trybu jazdy, dostępne są trzy charakterystyki działania wspomagania: Comfort, Sport oraz Off-Road. Pierwsza z nich zapewnia komfortowe, a druga – sportowe wyczucie układu kierowniczego. Trzecia kładzie nacisk na przekazywanie jasnych i precyzyjnych informacji zwrotnych podczas jazdy po nieutwardzonej

nawierzchni lub w wymagającym terenie – zawsze w połączeniu z niezbędną siłą wspomagania kierowcy.

Silniejsza niż czas

Klasa G to topowy model wśród luksusowych aut terenowych. To nie tylko najdłużej produkowany osobowy samochód w historii Mercedes-Benz, ale i przodek wszystkich SUV-ów z trójramienną gwiazdą – dlatego każdy z nich nosi w swojej nazwie literę „G”.

To, co w 1972 r. zaczęło się od współpracy ówczesnego koncernu Daimler-Benz AG i firmy Steyr-Daimler-Puch w austriackim mieście Graz, dziś tworzy pełną imponujących osiągnięć historię. Od pierwszych szkiców nie miał to być zwykły pojazd terenowy. Zespół projektowy stworzył samochód, który imponował zdolnościami terenowymi, a jednocześnie był atrakcyjnym, dobrze wyposażonym i bezpiecznym autem do celów rekreacyjnych. Od samego początku konstrukcja Klasy G uwzględniała zastosowanie napędu na wszystkie koła, 100-procentowych blokad dyferencjałów oraz solidnej ramy typu drabinkowego.

W chwili premiery rynkowej, wiosną 1979 r., „Gelendę” oferowano z czterema silnikami o mocy od 53 kW/72 KM do 115 kW/156 KM. Klienci mogli zdecydować się na Kabriolet z krótkim rozstawem osi lub Kombi z krótkim albo długim rozstawem osi. W 1989 r. pojazdy z serii modelowej 463 zapoczątkowały ewolucyjny proces, w ramach którego auto modernizowano nie tylko od strony technicznej. Ewolucja ta przyniosła systematycznie rosnącą rzeszę miłośników i podkreśliła charakter modelu jako ekskluzywnego pojazdu

na każdą okazję. A od 1993 r. nosi on swoją obecną, oficjalną nazwę: Klasa G.

Na całym świecie słynne są „Gelendy” wykorzystywane jako pojazdy papieskie, tzw. papamobile. Terenowy Mercedes-Benz G 230 w perłowym kolorze, ze specjalnym, przeszklonym nadwoziem, od 1980 r. podczas licznych podróży towarzyszył papieżowi Janowi Pawłowi II.

Z okazji 25. urodzin Klasy G na rynek trafił wyjątkowy wariant, „doszlifowany” przez Mercedes-AMG: G 55 Kompressor. Jego 8-cylindrowy silnik o mocy 350 kW/476 KM i 700 Nm maksymalnego momentu obrotowego zapewniał niezrównane osiągi i pokazał ogromny potencjał Klasy G.

Zaprezentowany w roku 2015 model G 500 4x4² wyróżniał się nie tylko luksusową koncepcją wnętrza, ale i 45-centymetrowym prześwitem oraz imponującymi osiągnięciami na asfalcie. W tym samym roku do oferty wprowadzono opcjonalne elementy z manufaktury designo, pozwalające klientom na indywidualizację ich „Gelendy” zgodnie z najbardziej osobistymi preferencjami.

W 2017 r. zadebiutował G 650 Landulet (średnie zużycie paliwa: 17,0 l/100 km; średnie emisje CO₂: 397 g/km) – samochód naprawdę ekstraordynaryjny. To pierwszy tego rodzaju samochód marki Mercedes-Maybach, zbudowany w zaledwie 99 egzemplarzach. Z wyśmienitą jednostką V12, osiami portalowymi, elektrycznie sterowanym dachem z tkaniny i ekskluzywną specyfikacją

wyposażenia w tylnej części przedziału pasażerskiego, został skierowany do tych nabywców, którzy mają wobec swojego pojazdu najwyższe oczekiwania.

Latem 2017 r. linie produkcyjne w Graz opuściła Klasa G z numerem 300 000

– Mercedes-Benz G 500 w niebieskim, metalicznym kolorze designo

Mauritius, ze skórzaną tapicerką w kolorze czarnym, ozdobioną kontrastującą, białą nicią (średnie zużycie paliwa: 12,3 l/100 km; średnie emisje CO₂: 289 g/km). Zaopatrzony w szereg off-roadowych dodatków, w tym terenowe opony z 16-calowymi, czarnymi obręczami oraz czarny bagażnik dachowy, jubileuszowy egzemplarz wyruszył ubiegłego lata po nową przygodę.

Specyfikację pojazdu określili fani modelu z całego świata, głosując na swoje ulubione elementy wyposażenia i wykończenia na oficjalnym fanpage'u Klasy G na Facebooku. W mediach społecznościowych można śledzić teraz kolejne wyprawy 300-tysięcznej „Gelendy”.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22