



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-Benz GLE: trendsetter wśród SUV-ów stworzony na nowo

Informacja prasowa

3 września 2018 r.

Stuttgart. Nowy Mercedes-Benz GLE wyróżnia się bogactwem innowacji.

Przykład: pierwsze na świecie aktywne zawieszenie E-ACTIVE BODY CONTROL korzystające z 48-woltowej instalacji elektrycznej czy układ Active Stop-and-Go Assist, czyli kolejny krok naprzód w dziedzinie systemów wspomagających. Kabina jest jeszcze bardziej przestronna i komfortowa, a na życzenie oferuje trzeci rząd siedzeń. System infrozrywki dysponuje większymi wyświetlaczami, kolorowy ekran head-up ma rozdzielczość 720 x 240 pikseli, a asystent wnętrza MBUX potrafi rozpoznawać ruchy dłoni i ręki, ułatwiając obsługę. Design karoserii podkreśla mocną postawę SUV-a, a jednocześnie ustanawia najwyższe klasowe standardy w dziedzinie aerodynamiki. W chwili rynkowej premiery w Europie, na początku 2019 roku, GLE będzie dostępny z gamą najnowszych silników. Nowy napęd 4Matic zapewnia większą zwinność na utwardzonych drogach i świetne właściwości jezdne w terenie. W późniejszym okresie do oferty dołączy hybryda plug-in o wyjątkowo długim zasięgu. Ceny nowego GLE zostaną podane późną jesienią.

„W 1997 r. Mercedes-Benz zaprezentował Klasę M, dając początek segmentowi SUV-ów premium. Od tamtej pory na zakup tego modelu zdecydowało się ponad 2 mln klientów” – mówi Ola Källenius, Członek Zarządu Daimler AG odpowiedzialny za badania i rozwój w Mercedes-Benz Cars. „Nowa koncepcja obsługi, innowacyjne systemy wspomagające, gama

najnowszych silników i znacznie więcej przestrzeni – nowy GLE ma wszystko, by kontynuować historię sukcesu poprzedników”.

„GLE eksponuje ikoniczny design Mercedesa, a jednocześnie pozostaje wierny swojemu off-roadowemu charakterowi” – mówi Gordon Wagener, szef designu Daimler AG. „Ze swoim językiem projektowania doskonale ucieleśnia naszą filozofię zmysłowej przejrzystości i reprezentuje nowoczesną interpretację luksusu. Wnętrze fascynuje kontrastem eleganckiego designu i cyfrowej techniki w postaci naszego systemu MBUX”. Nowy GLE wyróżnia się najlepszą aerodynamiką w segmencie – jego współczynnik oporu powietrza C_d wynosi od 0,29.

W 1997 roku, wraz z premierą Klasy M, Mercedes-Benz zapoczątkował segment SUV-ów premium. Od jesieni 2015 roku model nosi nazwę GLE, podkreślającą jego pozycjonowanie jako SUV-a w rodzinie Klasy E.

Dotychczas kolejne generacje Klasy M i GLE znalazły łącznie ponad 2 mln nabywców, co czyni ten model najlepiej sprzedającym się SUV-em w historii Mercedes-Benz. Obecnie producent ze Stuttgartu ma szeroką ofertę tego rodzaju pojazdów, obejmującą aż 7 modeli (GLA, GLC, GLC Coupé, GLE, GLE Coupé, GLS, Klasa G). SUV-y stanowią dziś istotny filar portfolio produktów Mercedes-Benz i w znacznym stopniu przyczyniają się do rozwoju firmy. Jak do tej pory na zakup SUV-a z gwiazdą zdecydowało się już ponad 5 mln klientów.

Nowy Mercedes-Benz GLE po raz pierwszy zadebiutuje przed światową publicznością podczas salonu samochodowego w Paryżu (4-14 października 2018 r.). W salonach w Europie i USA pojawi się na początku 2019 r., a w Chinach – wiosną 2019 r. Produkcja modelu będzie odbywać się w Tuscaloosa (Alabama/USA).

Najważniejsze innowacje w nowym GLE:

- **E-ACTIVE BODY CONTROL:** w pełni skomunikowane, aktywne zawieszenie hydropneumatyczne, oparte na instalacji 48 V, po raz pierwszy w połączeniu z – również nowym – zawieszeniem pneumatycznym. To jedyny układ na rynku, w którym siły resorujące i tłumiące dla każdego z kół są kontrolowane osobno. W rezultacie może ograniczać nie tylko przechyły, ale także „nurkowanie” i „przysiadanie”. Dodatkowo GLE oferuje znaną z Klasy S funkcję pochylania w zakrętach CURVE, niwelującą działanie sił odśrodkowych, a także system ROAD SURFACE SCAN, który w oparciu o dane z kamery „wykrywa” dziury w jezdni i z wyprzedzeniem na nie reaguje.
- **Active Tailback Assist:** system, który wcześniej rozpoznaje korki i aktywnie wspiera kierowcę podczas jazdy polegającej na częstym ruszaniu i hamowaniu (do około 60 km/h), a nawet pomaga utworzyć korytarz ratunkowy.
- **Funkcja monitorowania skrętu:** układ antykolizyjny Active Brake Assist wzbogacono o funkcję, która uruchamia hamulce, gdy wykryje ryzyko kolizji z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka przy zjeżdżaniu z drogi (np. skręcie w lewo).

- **4Matic:** w pełni aktywny napęd na obie osie, po raz pierwszy dostępny dla modeli z silnikami 6- i 8-cylindrowymi oraz dla hybrydy plug-in, rozdziela moment obrotowy pomiędzy osiami w zakresie 0-100% (Torque on Demand), zależnie od wybranego trybu jazdy. Z opcjonalnym pakietem Offroad po raz pierwszy na świecie Torque on Demand dostępny jest z reduktorem. Efekt: w terenie nowy GLE jest sprawniejszy niż kiedykolwiek.
- **Komfort siedzenia:** nowy GLE ma znacznie większy rozstaw osi (+80 mm), co przekłada się na większą przestrzeń w kabinie. Komfort w szczególności zwiększa opcjonalny, elektrycznie regulowany drugi rząd siedzeń. Na życzenie dostępne są także dwa fotele w trzecim rzędzie.

Design zewnętrzny: silna prezencja

Estetyka nowego GLE bazuje na harmonijnej interakcji pomiędzy emocjami a inteligencją i charakteryzuje się ponadczasowym pięknem. Zaawansowana technika i kunsztowne rzemiosło łączą się tu z wyeliminowaniem tego, co zbędne.

Nowoczesny luksus na asfalcie i w terenie: taki komunikat wysyła design nowego GLE. Już jego proporcje, z długim rozstawem osi, krótkimi zwisami i dużymi kołami, nie pozostawiają wątpliwości – ten samochód czuje się jak w domu w praktycznie każdym terenie. GLE wpisuje się w język zmysłowej przejrzystości. Rezygnuje z mnogości pojedynczych krawędzi na rzecz „czystych” płaszczyzn, które współgrają z precyzyjnie zaprojektowanymi elementami graficznymi.

Przedni pas GLE wyraża siłę i moc, w czym zasługa pionowego profilu osłony chłodnicy w ośmiokątnej stylizacji, charakterystycznej dla SUV-ów Mercedesa, a także rzucającej się w oczy, chromowanej płyty chroniącej podwozie oraz pokrywy silnika z dwoma wybrzuszeniami. Ten efektowny obraz podkreśla wyrazisty design lamp – widoczny zarówno w dzień, jak i po zmroku.

Światła drogowe ULTRA RANGE reflektorów MULTIBEAM LED generują maksymalne natężenie światła dozwolone przez prawo – oznacza to, że jasność ich wiązki utrzymuje się na poziomie przekraczającym 1 luksa na dystansie ponad 650 metrów.

Profil nowego GLE z charakterystycznie wyprofilowanym, szerokim tylnym słupkiem wyraża pewność jego zachowań na drodze. Duże koła z obręczami o średnicy od 18 do 22 cali i mocno zaakcentowane nadkola podkreślają solidność samochodu, podobnie jak kolumnowe relingi dachowe oraz opcjonalne stopnie progowe. Z kolei chromowane obramowanie szyb odwołują się do limuzyn premium.

Także wzornictwo tylnego pasa kładzie nacisk na atletyczną stronę GLE – wystarczy spojrzeć na muskularnie wyprofilowane błotniki. Światła odbłaskowe przeniesiono niżej, by uzyskać wyjątkowo smukły kształt lamp. Efekt: optycznie tył wydaje się jeszcze szerszy, a nocą – za sprawą wzornictwa modułów świetlnych – wpisuje się w charakterystyczny design SUV-ów Mercedesa, w tym przypadku z podświetleniem krawędziowym. Całościowy efekt dopełnia chromowana osłona podwozia.

Aerodynamika: szczegółowe „szlify” pozwoliły uzyskać najlepszy wynik C_d w klasie

Współczynnik oporu powietrza (C_d) nowego GLE wynosi od 0,29. To najlepszy rezultat w tym segmencie rynku, a jednocześnie wynik znacząco lepszy od poprzednika ($C_d = 0,32$). Dobre własności aerodynamiczne mają kluczowe znaczenie w osiągnięciu niskiego zużycia paliwa podczas codziennej jazdy. Aby je uzyskać, w ramach licznych pętli obliczeniowych, symulacji CAE (komputerowe wspomaganie prac inżynierskich) i pomiarów w tunelu aeroakustycznym w Sindelfingen zoptymalizowano liczne detale. Ich lista obejmuje m.in.:

- system kontroli powietrza chłodzącego za osłoną chłodnicy – AIRPANEL, który pozwala regulować przepływ powietrza w zależności od potrzeb;
- spojler nadkoli i zoptymalizowane aerodynamicznie osłony przed przednimi kołami;
- zoptymalizowany kształt lusterek bocznych;
- dodatkowe spojler kół z tyłu;
- boczne spojler z uszczelnieniem słupków D przy tylnej klapie;
- specjalne wyprofilowanie tylnych lamp;
- rozległe osłony podwozia i tunelu środkowego, „gładki” od spodu zbiornik paliwa, aerodynamiczna osłona tylnej osi, aerodynamicznie zoptymalizowana osłona dyfuzora;
- aerodynamicznie zoptymalizowane ogumienie oraz obręcze.

Design wnętr: luksusowy, elegancki, progresywny

Wnętrze nowego GLE czerpie z fascynacji kontrastem pomiędzy luksusową, elegancką atmosferą limuzyny Mercedes-Benz a wytrzymałymi, progresywnymi elementami typowymi dla SUV-ów. Głównym elementem architektury deski rozdzielczej jest sportowy, stylowy kokpit, osadzony w efektownej zabudowie deski rozdzielczej. Zabudowa ta sięga aż do paneli drzwi i wraz ze swoim ozdobnym wykończeniem otacza kierowcę i pasażera z przodu.

Masywna, podniesiona konsola środkowa tworzy mocny kontrast z wolnostojącą koncepcją kokpitu. Typowo dla aut uterenowionych, po bokach znalazły się dwa duże uchwyty – poza użytecznością ich „płynny” kształt i skórzane obszycie wpisują się w nowoczesną, luksusową atmosferę kabiny GLE, którą dopełniają liczne panele ozdobne. Wszystkie instrumenty i przyciski zyskały nowy design. Elementy obsługi, zapewniające użytkownikowi dotykową i akustyczną informację zwrotną, wyglądają jak wykute z jednego kawałka metalu. Drobne, wyglądające niczym dłutowane zdobienia zdradzają zamiłowanie projektantów do perfekcji i szczegółu. Imponujący wygląd wnętrza SUV-a podkreśla nowa sportowa kierownica z efektownymi, „rzeźbionymi” ramionami.

Wnętrze: więcej przestrzeni z tyłu, trzeci rząd siedzeń dostępny na życzenie

Rozmiar większy: w porównaniu z poprzednikiem nowy GLE ma istotnie zwiększony rozstaw osi (2995 mm, +80 mm). Dzięki temu zapewnia więcej przestrzeni, w szczególności dla podróżujących z tyłu. Przestrzeń na nogi

w drugim rzędzie siedzeń wzrosła o 69 mm, do 1045 mm. Miejsca nad głową w wersji ze standardowymi, zamontowanymi na stałe siedzeniami przybyło o 33 mm (obecnie – 1025 mm). A ponieważ słupek jest teraz poprowadzony bardziej pionowo, dodatkowo wzrosła przestronność i wygoda wsiadania z przodu.

Na życzenie – jako pierwszy SUV w tym segmencie – nowy GLE oferuje drugi rząd siedzeń z rozbudowaną elektryczną regulacją w 6 płaszczyznach. Obejmuje ona osobne przesuwanie lewego i prawego fotela w zakresie 100 mm, regulowany kąt i składanie oparc w proporcji 40:20:40 oraz ustawianie wysokości zagłówków. Tradycyjnie dla Mercedesa panel regulacji siedzeń znajduje się na drzwiach. Oparcia można złożyć także, korzystając z przełącznika w bagażniku.

Pojemność bagażnika za tylnymi fotelami wynosi do 825 litrów, a po ich złożeniu wzrasta nawet do 2055 litrów. Szerokość bagażnika wzrosła o 72 mm, co ułatwia przewóz przedmiotów o dużych gabarytach. Transport sprzętu do rekreacji ułatwiają specjalnie opracowane akcesoria – praktyczne uchwyty i elementy ochronne. W połączeniu z zawieszeniem pneumatycznym AIRMATIC, za pomocą przełącznika w bagażniku, tył pojazdu można obniżyć o około 40 mm, co ułatwia załadunek i rozładunek bagażu.

Jeszcze większą elastyczność zapewnia opcjonalny, składany trzeci rząd siedzeń z dwoma dodatkowymi fotelami. Dzięki funkcji Easy Entry (z ang. łatwy dostęp) w pełni elektrycznego składania drugiego rzędu siedzeń podróżujący na dwóch ostatnich miejscach mają do nich wygodny dostęp.

Kolejną innowacją, dostępną dla przednich siedzeń w połączeniu z całkowicie elektryczną regulacją i funkcją pamięci, jest kinetyka foteli ENERGIZING. Pomaga ona w subtelnych zmianach pozycji za pomocą niewielkich ruchów poduszek w siedzisku i oparciu.

Kontrola komfortu ENERGIZING: teraz z przewodnikiem

Kontrola komfortu ENERGIZING wykorzystuje działanie różnych systemów pojazdu z zakresu komfortu, odpowiedni nastrój muzyczny i świetlny oraz szereg trybów masażu, aby zaoferować podróżującym szeroką gamę programów dobrego samopoczucia.

Nowością jest ENERGIZING COACH – funkcja „trenera”, bazująca na inteligentnym algorytmie, która w zależności od sytuacji zaleca wybór konkretnego programu. A jeśli kierowca nosi urządzenie ubieralne Garmin®, algorytm uwzględnia też osobiste dane, takie jak poziom stresu czy jakość snu. Cel: sprawić, aby podróżujący czuli się zrelaksowani nawet podczas wymagających lub monotonnych podróży.

MBUX: teraz z asystentem wnętrza

GLE otrzymał najnowszą generację rewolucyjnego systemu multimedialnego MBUX – Mercedes-Benz User Experience. W porównaniu z Klasą A, w której MBUX świętował swój debiut, specyfikacja standardowo obejmuje dwa wyświetlacze 12,3”. Umieszczone obok siebie, tworzą one imponujący, panoramiczny kokpit. Informacje na panelu wskaźników i ekranie mediów są łatwo widoczne na dużych wyświetlaczach o wysokiej rozdzielczości.

Elementy interfejsu prezentowane w atrakcyjny, emocjonujący sposób podkreślają logikę intuicyjnej struktury menu i imponują wyśmienitą grafiką.

Zależnie od nastroju albo celem dopasowania do wybranego wnętrza użytkownik ma do wyboru cztery różne style graficzne:

- **Modern Classic:** interpretacja klasycznych instrumentów w eleganckiej, lekkiej formie.
- **Sport:** „techniczny”, „turbinowy” wygląd oparty na sportowym kontraście kolorów czarnego i żółtego.
- **Progressive:** cyfrowe instrumenty w minimalistycznej formie.
- **Discreet:** wszystkie wyświetlacze zostają zredukowane do absolutnego minimum.

Opcjonalny asystent wnętrza MBUX pozwala na intuicyjną, naturalną obsługę różnych funkcji komfortu oraz systemu infrozrywki dzięki rozpoznawaniu ruchów i gestów. Kamera w górnej konsoli rozpoznaje ruchy dłoni i ramion kierowcy oraz pasażera z przodu. Gdy ręka zbliża się do ekranu lub panelu dotykowego na konsoli środkowej, wyświetlacz mediów zmienia swoją treść i np. podświetla indywidualne elementy. System potrafi odróżnić ręce kierowcy i pasażera, dzięki czemu wie np., kto z nich chce uruchomić w swoim fotelu funkcję masażu.

Ponadto wybrane funkcje można obsługiwać za pomocą gestów: przykładowo, lampkę do czytania można włączyć lub wyłączyć, wyciągając dłoń w kierunku lusterka wstecznego. Zarówno kierowca, jak i pasażer z przodu mogą zaprogramować swoją osobistą, ulubioną funkcję.

W sumie obsługa MBUX została udoskonalona pod wieloma względami, np. udoskonalono asystenta konfiguracji, a menu ustawień mają nowy wygląd.

Lista nowych funkcji w GLE – a jest ich około 40 – obejmuje m.in.:

- Wsparcie dla terenowych trybów jazdy (tryb swobodnej jazdy i sterowanie zawieszeniem poszczególnych kół)
- Rozbudowane widoki off-roadowe w zestawie wskaźników i na ekranie head-up (nachylenie liniowe i boczne, Torque on Demand, poziom zawieszenia)
- Ustawienie pełnoekranowego widoku mapy w zestawie wskaźników można zmienić bezpośrednio w tym zestawie
- ENERGIZING COACH
- Dopasowanie siedzenia kierowcy ADAPT: jeśli wprowadzono gabaryty kierowcy, fotel automatycznie przesunie się do odpowiedniej zazwyczaj pozycji
- Rozszerzenie funkcji online: np. „Biuro w samochodzie” może teraz czytać e-maile i pozwala na ich dyktowanie
- Integracja muzyki online (Tidal) w Europie
- Rozbudowana gama aplikacji, np. konkretne funkcje w poszczególnych regionach (np. w Chinach muzyka online jest dostępna poprzez dostawcę Kuwo, a obszerne informacje na temat ważnych punktów – POI – są udostępniane przez Baidu Wiki).

System MBUX – Mercedes-Benz User Experience – wyróżnia się unikalną cechą: dzięki sztucznej inteligencji ma zdolność uczenia się. Predykcyjne funkcje pozwalają mu przewidywać kolejne kroki użytkownika. Przykładowo

każdy, kto w trakcie wtorkowej podróży powrotnej do domu ma zwyczaj telefonowania do swoich rodziców, otrzyma wtedy sugestię nawiązania połączenia. Każdy, kto o pełnej godzinie przełącza odtwarzacz na stację radiową z wiadomościami, także otrzyma stosowną odpowiedź.

Inne zalety MBUX to obsługa za pośrednictwem ekranu dotykowego multimediiów oraz wykorzystanie rozszerzonej rzeczywistości dla widoku nawigacji – obraz otoczenia z zewnętrznej kamery zostaje tu wzbogacony o pomocne informacje. Przykład: system automatycznie nakłada na niego strzałki czy numery domów. W rezultacie kierowca może z łatwością odnaleźć poszukiwany adres albo skręcić w odpowiednią drogę. Także inteligentna obsługa głosowa z rozpoznawaniem naturalnej mowy została udoskonalona. Można ją aktywować hasłem „Hej, Mercedes”. Funkcja „rozumie” teraz znacznie bardziej skomplikowane komendy i zapytania, wstępnie w trzech popularnych językach – mandaryńskim, amerykańskim angielskim oraz niemieckim.

Dostępna jest również **kolejna generacja wyświetlacza head-up, która – z rozdzielczością 720 x 240 pikseli i poszerzonym obszarem projekcji –** wyznacza nowe standardy. Istotne informacje wyświetlane są na przedniej szybie samochodu, dzięki czemu kierowca może być bardziej skupiony na prowadzeniu. A ponieważ rzadziej przenosi wzrok z drogi przed autem na wskaźniki, jego oczy są mniej obciążone. Układ soczewek i luster projektuje na przedniej szybie kolorowy obraz o wymiarach 45 x 15 cm. Kierowca ma wrażenie, że „unoszą się” on nad pokrywą silnika, w odległości około 3 m. Wirtualny obraz ma teraz ponad dwukrotnie większą powierzchnię, dając

przestrzeń do prezentacji dodatkowych informacji, np. na temat aktualnego źródła audio, nawiązywanego właśnie połączenia telefonicznego oraz dostępności zasięgu i stopnia naładowania baterii w podłączonym telefonie. Jest przy tym o 20 % jaśniejszy, co zapewnia lepszą czytelność w warunkach silnego nasłonecznienia. Ponadto, po uaktywnieniu nawigacji, ekran head-up wskazuje czas przyjazdu i odległość do celu. Kierowca może sam wybrać zakres informacji, które mają być podawane; mogą to być również dodatkowe dane off-roadowe, takie jak nachylenie pojazdu, rozdział momentu obrotowego oraz przyspieszenia.

Układ napędowy: rzędowa „szóstka” z EQ Boost w GLE 450 4MATIC

Początkowo najnowszy Mercedes-Benz GLE trafi do sprzedaży z nowym, rzędowym 6-cylindrowym silnikiem benzynowym; później wprowadzone zostaną kolejne jednostki, w tym wysokoprężne, oraz hybrydowa odmiana plug-in.

Mercedes-Benz GLE 450 4MATIC, jako pierwszy benzynowy wariant modelu, zasilany jest 6-cylindrowym silnikiem zelektryfikowanym przy wykorzystaniu techniki 48 V (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 8,3-9,6 l/100 km; emisje CO₂ w cyklu łączonym: 190-220 g/km; dane wstępne). Jego moc wynosi 270 kW (**367 KM**), a maksymalny moment obrotowy – 500 Nm; dodatkowe 250 Nm momentu oraz 16 kW (**22 KM**) mocy jest krótkotrwale dostępne za pośrednictwem układu EQ Boost. Rozrusznik zintegrowany z alternatorem (ISG) odpowiada tu za realizację funkcji hybrydowych, takich jak rekuperacja energii czy doładowanie (boost), pozwalając oszczędzać paliwo w stopniu zarezerwowanym wcześniej dla wysokonapięciowych układów hybrydowych.

ISG eliminuje potrzebę stosowania napędu pasowego osprzętu z przodu silnika, a zatem pozwala skrócić łączną długość jednostki. Smukła konstrukcja, w połączeniu z fizycznym oddzieleniem układów dolotowego i wydechowego, tworzy przestrzeń dla zamontowania w pobliżu silnika komponentów odpowiadających za oczyszczanie spalin. 48-woltowa pokładowa instalacja elektryczna służy nie tylko do zasilania odbiorników dużej mocy, takich jak pompa cieczy chłodzącej czy sprężarka klimatyzacji, ale obsługuje także rozrusznik zintegrowany z alternatorem (ISG), który dostarcza również energię do akumulatora – pozyskiwaną podczas wysoce efektywnej rekuperacji.

Napęd na obie osie 4MATIC: zwinność na drodze, dzielność w terenie

Wszystkie warianty nowego GLE wyposażono w 9-biegową przekładnię automatyczną 9G-TRONIC. Szeroka rozpiętość przełożeń pozwala na znaczące obniżenie prędkości obrotowej silnika, co w decydującym stopniu przyczynia się do uzyskania wysokiego poziomu efektywności oraz komfortu jazdy. W przypadku wersji z silnikami 4-cylindrowymi napęd na obie osie 4MATIC realizowany jest za pomocą skrzyni rozdzielczej, która kieruje moment obrotowy do obu osi w stałej proporcji 50:50. Koła, które wpadną w poślizg i będą obracać się szybciej niż pozostałe, zostaną przyhamowane poprzez ingerencję układu hamulcowego.

Pozostałe odmiany silnikowe, w tym GLE 450, korzystają ze skrzyni rozdzielczej z elektronicznie sterowanym sprzęgłem wielopłytkowym. Takie rozwiązanie pozwala całkowicie zmieniać rozkład momentu obrotowego

między kołami – w zakresie od 0 do 100% (tzw. Torque on Demand – moment na życzenie). Nowością, dostępną opcjonalnie, jest skrzynia rozdzielcza skonfigurowana specjalnie z myślą o znakomitych właściwościach terenowych. Poza sprzęgłem wielopłytkowym z funkcją Torque on Demand dysponuje ona zestawem przełożeń redukcyjnych oraz efektem automatycznego blokowania od 0 do 100%.

Dwie połączone ze sobą skrzynie rozdzielcze z funkcją Torque on Demand zapewniają dalszą poprawę bezpieczeństwa i zwinności prowadzenia także podczas jazdy po asfalcie, a zwłaszcza w trakcie pokonywania zakrętów. Wpływają bowiem na stopień odchylenia od toru jazdy, tak aby wywoływać pod- lub nadsterowność.

Systemy wspomagające: doskonała pomoc podczas jazdy w korku

W nowym GLE debiutuje najnowsza generacja systemów wspomagających Mercedes-Benz. Poziom aktywnego bezpieczeństwa przewyższa tu nie tylko poprzednika, ale – w przypadku niektórych funkcji z rodziny Intelligent Drive – nie ma sobie równych nawet poza segmentem SUV-ów.

Nie tylko kierowcy, którzy pokonują znaczne przebiegi, miewają do czynienia z tą trudną sytuacją w ruchu autostradowym: za łukiem drogi nagle pojawia się koniec korka. Właśnie wtedy GLE wspiera kierowcę – już na wczesnym etapie „widzi” zator, pomaga w jeździe polegającej na częstym ruszaniu i zatrzymywaniu się, a następnie w powrocie do płynnego ruchu.

Jak to działa? Jeśli aktywowany jest układ aktywnej kontroli odległości **Active Distance Assist DISTRONIC** z opartą na nawigacji regulacją prędkości, GLE może – korzystając z informacji LiveTraffic – rozpoznać i zareagować na korek albo wolno poruszający się strumień pojazdów, jeszcze zanim kierowca będzie miał świadomość zagrożenia. Gdy zator zostanie rozpoznany, a kierowca nie podejmie innych czynności, DISTRONIC zapobiegawczo zmniejszy prędkość samochodu do około 100 km/h. W ten sposób system antykolizyjny Active Brake Assist zyskuje czas, by odpowiednio wcześniej zatrzymać wóz przed końcem zidentyfikowanego korka.

Podczas jazdy w korku **Active Stop-and-Go Assist** (aktywny asystent zatrzymywania się i ruszania) może znacznie zmniejszyć obciążenie kierowcy: tam, gdzie droga ma widoczne oznakowanie poziome, system jest w stanie wykonywać zadania utrzymywania samochodu w pasie ruchu i zachowywania bezpiecznej odległości do prędkości około 60 km/h. Ruszanie może odbywać się automatycznie do 1 minuty po zatrzymaniu.

Kiedy ruch na drodze stanie się płynny, GLE z powrotem przyspieszy do prędkości zadanej wcześniej w układzie Active Distance Assist DISTRONIC. Jeśli kierowca nie ustawi określonej szybkości, to w Niemczech próg będzie wynosić zalecane na autostradach 130 km/h. Jeśli oznakowanie drogi wskazuje inaczej, priorytet automatycznie zyska ograniczenie prędkości zarejestrowane przez system rozpoznawania znaków.

Aby zidentyfikować korek, Active Stop-and-Go Assist ocenia kategorię drogi, prędkość jazdy, a także odległość od pojazdów poruszających się przed

samochodem i na sąsiednich pasach. Aby zidentyfikować ich pozycje, poza kamerą stereoskopową (SMPC) oraz radarem dalekiego korzysta z zamontowanych z przodu narożnych czujników radarowych. Jeśli systemy **Active Steering Assist** (aktywny asystent kierowania) oraz **Active Distance Assist** są aktywne, po rozpoznaniu korka na autostradzie automatycznie włącza się Active Stop-and-Go Assist. Informuje o tym komunikat „Stop-and-Go Assist aktywny” w zestawie wskaźników. Gdy tylko Stop-and-Go Assist zostaje aktywowany i pojazd porusza się w korku, na ekranie zegarów obok ikony zielonej kierownicy, symbolizującej działanie Active Steering Assist, pojawia się ikona zatoru drogowego.

Nową funkcją Active Steering Assist jest **wsparcie przy formowaniu pasa ratunkowego** na drogach wielopasmowych: zgodnie z wymogami prawnymi pojazd jest sprowadzany do krawędzi pasa, który obecnie zajmuje. Po rozpoznaniu zatoru na autostradzie, przy prędkości niższej niż 60 km/h, samochód jest prowadzony wzdłuż zewnętrznej krawędzi pasa (bez jej przekraczania). Jeśli oznakowanie poziome nie zostanie zidentyfikowane, GLE podąży za poprzedzającym pojazdem.

Zawsze gotowe do pomocy: inne systemy wspomagające dostępne w nowym GLE

Nowy GLE wspiera kierowcę nie tylko w korkach – w dalszym stopniu poszerza zakres działania systemów Mercedes-Benz z rodziny Intelligent Drive i podejmuje kolejny krok na drodze do autonomicznej jazdy. Active Distance Assist DISTRONIC oraz Active Steering Assist zapewniają teraz jeszcze wygodniejsze wsparcie w utrzymywaniu bezpiecznego dystansu od

innych pojazdów i obieraniu toru jazdy. Prędkość jest regulowana automatycznie z uwzględnieniem najbliższych zakrętów czy skrzyżowań. Działanie asystentów uzupełnia funkcja Evasive Steering Assist, znacząco udoskonalony asystent pasa ruchu Active Lane Keeping Assist oraz dodatkowe funkcje systemu Active Emergency Stop Assist.

Zupełną nowością jest **funkcja wsparcia przy skręcaniu** – element systemu Active Brake Assist: jeśli podczas skręcania wystąpi ryzyko kolizji z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka, GLE może zahamować w zakresie prędkości typowym dla tego rodzaju manewrów. Interwencja w układzie hamowania następuje, kiedy kierowca zasygnalizuje zamiar skrętu (za pomocą kierunkowskazów). Samochód może się całkowicie zatrzymać, nim przetnie wykrytą linię rozdzielającą pasy ruchu. Za rozpoznawanie nadjeżdżających pojazdów odpowiada przedni radar dalekiego zasięgu oraz wielozadaniowa kamera stereoskopowa.

Ponadto, podobnie jak wprowadzona niedawno Klasa A, nowy GLE wyposażony jest w **aktywnego asystenta martwego pola Active Blind Spot Assist z funkcją ostrzegania przy wysiadaniu**. Może ona ograniczyć ryzyko kolizji z innymi użytkownikami drogi, np. z przejeżdżającym rowerzystą. Active Blind Spot Assist monitoruje martwe pole także podczas postoju i może ostrzegać kierowcę przed zbliżającymi się pojazdami – samochodami, motocyklami i rowerami – przy otwieraniu drzwi. Funkcja pozostaje aktywna do 3 minut po unieruchomieniu silnika. Ostrzeżenie pojawia się w lusterkach bocznych oraz w postaci sygnału dźwiękowego z panelu wskaźników.

Trailer Manoeuvring Assist: wsparcie podczas manewrowania

Trailer Manoeuvring Assist to nowość w Mercedes-Benz i opcja dostępna dla europejskich nabywców nowego GLE. System ułatwia przeprowadzanie manewrów cofania pojazdu z przyczepą, zwłaszcza użytkownikom niedoświadczonym w jeździe z takim zestawem pojazdów. Trailer Manoeuvring Assist automatycznie kontroluje kąt skrętu kół holującego samochodu przy prędkości do 5 km/h. Odpowiednich danych dostarcza czujnik kąt skrętu w szyjce haka holowniczego.

System można włączyć podczas postoju, wybierając wsteczny bieg i wciskając przycisk Park po lewej stronie panelu dotykowego na konsoli środkowej. System jest gotowy do działania, gdy tylko holowana przyczepa zostanie ustawiona prosto względem samochodu – w tym celu należy pokonać krótki odcinek drogi, jadąc na wprost.

Trailer Manoeuvring Assist można intuicyjnie obsługiwać za pośrednictwem MBUX – Mercedes-Benz User Experience: kierowca musi jedynie wybrać odpowiedni manewr na ekranie multimedialnym lub wskazać go za pomocą panelu dotykowego (kierunek wskazuje się poprzez wprowadzenie kąta skrętu lub wybór funkcji „Holuj na wprost”). Następnie manewr można obserwować pod różnymi kątami. Dynamiczne linie prowadzenia wskazują trajektorię ruchu, szerokość samochodu oraz odległość od wykrytych obiektów.

E-ACTIVE BODY CONTROL: zawieszenie 48 V

Jeszcze wyższy komfort jazdy i większa zwinność plus całkowicie nowe funkcje, takie jak tryb swobodnej jazdy – oto zalety opcjonalnego zawieszenia

E-ACTIVE BODY CONTROL. To jedyny na rynku układ, w którym można osobno kontrolować siły resorujące i tłumiące dla każdego z kół. W rezultacie może on nie tylko przeciwdziałać przechyłom nadwozia, ale także „nurkowaniu” przy hamowaniu i „przysiadaniu” w trakcie dynamicznego ruszania. W połączeniu z funkcjami skanowania drogi ROAD SURFACE SCAN oraz pochylania nadwozia w zakrętach CURVE układ E-ACTIVE BODY CONTROL zapewnia niespotykany komfort jazdy – i wpisuje się w deklarację Mercedes-Benz o stworzeniu najinteligentniejszego zawieszenia SUV-a na świecie.

E-ACTIVE BODY CONTROL korzysta z 48-woltowej instalacji elektrycznej i jest dostępny jako opcjonalne wyposażenie dla wariantów z silnikami o 6 lub większej liczbie cylindrów. Na zniszczonej nawierzchni system potrafi nawet odzyskiwać energię – przez co potrzebuje jej o połowę mniej niż układ stosowany wcześniej w Klasie S. Hydropneumatyka generuje dynamiczne siły „nakładające się” na siły zawieszenia pneumatycznego, dzięki czemu aktywnie stabilizuje nadwozie samochodu i tłumi wyboje, np. w trakcie występowania przyspieszeń wzdłużnych i poprzecznych lub podczas jazdy po nierównej drodze.

Zupełną nowością jest przydatny w terenie tryb swobodnej jazdy: GLE może pomóc kierowcy np. w wyjechaniu z piaszczystej muldy. Jeśli to możliwe, poziom zawieszenia jest wówczas kilkukrotnie automatycznie podnoszony i obniżany; zmienia to nacisk ogumienia na podłoże, a tym samym poprawia przyczepność – więc GLE może swobodnie „uwolnić się” z przeszkody. Kolejną off-roadową funkcją jest indywidualne sterowanie zawieszeniem

pojedynczych kół, które pozwala osobno ustawiać prześwit samochodu przy każdym z kół za pośrednictwem dotykowego ekranu multimedialnego. Efekt: większa sprawność w trudnym terenie, np. gdy jedno z kół utknie w rowie lub kiedy kolumna koła osiągnie maksymalne ugięcie.

E-ACTIVE BODY CONTROL w GLE współpracuje też z funkcją pochylania w zakrętach CURVE: podobnie jak motocykl GLE „kłada się” na łukach (trzy stopnie pochylecia) i praktycznie redukuje w ten sposób efekty działania siły odśrodkowej. Z kamerą stereoskopową model oferuje także funkcję ROAD SURFACE SCAN: kamera bez przerwy skanuje nawierzchnię drogi, dzięki czemu zawieszenie może zawczasu przygotować się do kompensacji napotkanych nierówności.

Poza układem E-ACTIVE BODY CONTROL dostępne są także dwa inne nowo opracowane zawieszenia: stalowe oraz pneumatyczne AIRMATIC z adaptacyjną kontrolą tłumienia Adaptive Damping System Plus (ADS+).

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22