



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-Benz G 350 d

Informacja prasowa

Bazowa wersja Klasy G – bez kompromisów

14 stycznia 2019 r.

Stuttgart. Od czerwca 2018 r. pierwsze egzemplarze nowej Klasy G pokonują off-roadowe szlaki całego świata. Ten terenowy pojazd przekonuje swoimi osiągnięciami, poziomem bezpieczeństwa, nowoczesnymi systemami wspomagającymi i pewnym prowadzeniem. Od teraz gama silnikowa modelu zostaje teraz wzbogacona o wariant wysokoprężny. Nowy Mercedes-Benz G 350 d (zużycie paliwa w cyklu łączonym 9,6-9,8 l/100 km; emisje CO₂ w cyklu łączonym 252-259 g/km) oferuje niespotykaną wcześniej wydajność. W rezultacie nabywcy Klasy G mają teraz do wyboru wersje: G 500 (zużycie paliwa w cyklu łączonym 11,5-12,1 l/100 km; emisje CO₂ w cyklu łączonym 263-276 g/km), AMG G 63 (zużycie paliwa w cyklu łączonym 13,1 l/100 km; emisje CO₂ w cyklu łączonym 299 g/km) oraz nowy wariant G 350 d, który można już zamawiać u dealerów Mercedesa. Pierwsze egzemplarze zostaną dostarczone wiosną br.

Nowy silnik wysokoprężny OM 656 także w Klasie G wyznacza standardy w zakresie osiągnięć – zarówno na utwardzonych, jak i na nieutwardzonych drogach. *„Naszym celem było podniesienie osiągnięć przy jednoczesnym ograniczeniu zużycia paliwa i udoskonaleniu charakterystyki akustycznej”* – podkreślił Ola Källenius, Członek Zarządu koncernu Daimler odpowiedzialny za badania w Grupie i rozwój w Mercedes-Benz Cars.

Niezwyczajnie zaawansowana jednostka napędowa wyróżnia się m.in.: stopniowanymi misami spalania, dwustopniowym turbodoładowaniem oraz zmiennymi fazami rozrządu CAMTRONIC. Rezultat: układ wydechowy osiąga temperaturę eksploatacyjną bez zwiększania zapotrzebowania na paliwo. Dodatkowo udoskonalona powłoka ścian cylindrów NANOSLIDE® ogranicza straty tarcia na styku tłok/cylinder i także wpływa na zmniejszenie zużycia oleju napędowego.

Mocny i wyrafinowany jak nigdy

Nowy 6-cylindrowy rzędowy silnik Diesla sprawia, że G 350 d jest najbardziej efektywną jak dotąd wersją „Gelendy”. Jednostka generuje moc 210 kW (286 KM), a za sprawą maksymalnego momentu obrotowego o wartości 600 Nm, dostępnego w zakresie 1200-3200 obr./min, jest mocarna jak nigdy.

Nowy 6-cylindrowy motor wysokoprężny został zaprojektowany z myślą o spełnieniu przyszłych norm emisji spalin (RDE – Real Driving Emissions, emisje w warunkach rzeczywistej jazdy). Wszystkie komponenty odpowiedzialne za efektywne oczyszczanie spalin umieszczono bezpośrednio przy silniku. Pomaga to w szybszym uzyskaniu skuteczności działania katalizatora i filtra cząstek stałych. Dzięki zintegrowanemu podejściu do kwestii technicznych – obejmującemu wykorzystanie nowych, stopniowanych mis spalania, dynamicznej, wielodrożnej recyrkulacji spalin i przysilnikowego układu kontroli emisji spalin – możliwe było dalsze obniżenie zużycia paliwa przy uzyskaniu wyjątkowo niskiej emisji spalin. Przysilnikowa konfiguracja w połączeniu z odpowiednią izolacją sprawiają, że układ kontroli emisji odznacza się niewielkimi stratami ciepła i idealnymi warunkami pracy.

Najoszczędniejsza Klasa G wszech czasów

Za sprawą dodatkowo udoskonalonych rozwiązań z zakresu kontroli emisji 6-cylindrowy motor z rodziny nowoczesnych silników OM 656 plasuje się poniżej wszelkich limitów obecnego standardu Euro 6d-TEMP – nawet w wymagających sytuacjach drogowych i warunkach środowiskowych. Osiągnięto to dzięki zastosowaniu w układzie wydechowym dodatkowego katalizatora SCR (selektywna redukcja katalityczna) z katalizatorem nieprzereagowanego amoniaku (ASC). Poprzez zaaplikowanie czynnika AdBlue® – wodnego roztworu mocznika – katalizator SCR ogranicza poziom tlenków azotu (NO_x) w spalinach. Wykorzystując amoniak, podczas reakcji chemicznej przekształca tlenki azotu w nietoksyczny azot i wodę, co pozwala zredukować nawet 80% NO_x . Korek wlewu AdBlue® został umieszczony obok wlewu paliwa, dzięki czemu uzupełnianie poziomu płynu nie następuje trudności.

W oszczędzaniu paliwa pomaga również funkcja żeglowania, dostępna w trybie jazdy ECO. Gdy kierowca odpuści pedał gazu, następuje rozłączenie sprzęgła przekładni. Prędkość obrotowa silnika spada do prędkości biegu jałowego, a oporów jazdy nie zwiększają w tym czasie siły kompresji i tarcia jednostki napędowej. Klasa G „żegluje” i na pewnej odległości korzysta z własnej, bieżącej energii kinetycznej. Pozwala to dodatkowo zmniejszyć zużycie paliwa. Sprzęgło załącza się, gdy tylko kierowca wciśnie pedał gazu lub hamulca.

Dane techniczne w skrócie:

	G 350 d
Pojemność skokowa	2925 ccm
Średnica x skok	82,0 x 92,3 mm
Stopień kompresji	15,5:1
Silnik i moc	OM 656, 210 kW (286 KM) przy 3400-4600 obr./min
Maksymalny moment obr.	600 Nm przy 1200-3200 obr./min
Średnie zużycie paliwa (NEDC)	9,6-9,8 l/100 km
Emisje CO ₂	252-259 g/km
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,4 s
Prędkość maksymalna	199 km/h

Komfort (również) na najwyższym poziomie

Klasa G okazuje się niezwykle komfortowa, nawet na długich trasach – w czym także zasługa nowego, cichego i harmonijnie pracującego silnika Diesla. Układ wydechowy i jednostka napędowa, która z chęcią osiąga wyższe prędkości obrotowe, generują znacznie mniejsze wibracje i hałas w kabinie.

Aby ograniczyć poziom hałasu, po raz pierwszy zastosowano aktywnie sterowane poduszki silnika. Przy niskich prędkościach, poniżej 5 km/h, ich zestrojenie jest miękkie, tak aby optymalnie tłumić przenoszenie drgań skrętnych na drabinkową ramę samochodu. Przy wyższych dwie poduszki automatycznie się usztywniają, co ma korzystny wpływ na komfort w zakresie wibracji oraz na dynamikę jazdy.

Automatyczna przekładnia 9G-TRONIC na pokładzie

Za przeniesienie siły napędowej odpowiada 9-biegowa skrzynia automatyczna 9G-TRONIC, specjalnie dostosowana do potrzeb off-roadowej ikony. Projektanci zmodyfikowali jej oprogramowanie w celu skrócenia czasów zmiany biegów i poprawy responsywności – sprawiając, że Klasa G jeszcze żwawiej reaguje na wciśnięcie pedału gazu. Szeroka rozpiętość przełożeń nie tylko zapewnia cichszą, bardziej komfortową jazdę – zwłaszcza przy niskich prędkościach obrotowych silnika, ale równocześnie przyczynia się do obniżenia zużycia paliwa. Szczególnie na pierwszym biegu „Gelenda” znacznie sprawniej reaguje na wciśnięcie pedału gazu – co klienci docenią na przykład podczas ruszania na skrzyżowaniu. Auto zachowuje się teraz znacznie zwinnie także podczas krótkich sprintów przy częściowym obciążeniu.

Przekładnię 9G-TRONIC zaprojektowano tak, aby przekazywała 40% momentu obrotowego na przednią oś, a 60% – na tylną. Taka konfiguracja szczególnie korzystnie wpływa na charakterystykę prowadzenia na utwardzonych drogach. Stały napęd na cztery koła zapewnia maksymalną trakcję. Jednak Klasa G nie byłaby sobą, gdyby nie miała w zanadru czegoś więcej. Przełożenie redukcyjne znacząco zwiększa moment obrotowy na napędzanych kołach, pozwalając na pokonywanie nawet bardzo trudnych przeszkód w terenie.

Wypożalenie: to, co najlepsze

Już standardowo G 350 d oferuje znacznie szerszy zakres wyposażenia od poprzednika. Specyfikacja obejmuje wysokiej jakości skózaną tapicerkę, panel wskaźników obszuty syntetyczną skórą ARTICO oraz wykończenie z drewna o otwartych porach. Aby móc w pełni dopasować model do swoich preferencji, do wyboru są nowe opcje wyposażenia. Poza opcjonalnymi dodatkami Mercedes-Benz oferuje elementy z popularnej, fabrycznej oferty manufaktury designo. Po raz pierwszy G 350 d można zamówić z pakietem „Ekskluzywnego wnętrza Plus” z diamentowymi przeszyciami tapicerki.

Efekt: G 350 d doskonale wpisuje się w ofertę Klasy G, która jak żaden inny model Mercedes-Benz ucieleśnia rzemieślniczy kunszt i możliwości dopasowania do własnych potrzeb. W praktyce „Gelenda” jest niemal w całości budowana ręcznie, przez co całkowity proces jej produkcji zajmuje przynajmniej 100 godzin. Podkreśla to wyjątkowość i wysoką jakość każdego egzemplarza Klasy G.

Standardowo Klasa G jest teraz oferowana z systemem trybów jazdy DYNAMIC SELECT z nawet pięcioma programami do wyboru. Pozwala on w jednej chwili, za dotknięciem przycisku dopasować charakter pojazdu do swoich potrzeb – wpływa na sposób pracy silnika, przekładni, zawieszenia i układu kierowniczego. Co więcej, Klasa G oferuje szereg nowych systemów wspomagających, np. Active Braking Assist, który może zapobiegać kolizji lub łagodzić jej konsekwencje, a także wspomagać kierowcę podczas awaryjnego hamowania. W razie potrzeby, jeśli kierowca nie podejmie

żadnych reakcji na wykrytą niebezpieczną sytuację, system zainicjuje autonomiczne hamowanie.

Jeszcze lepsza w terenie, dynamiczniejsza niż kiedykolwiek na asfalcie

Nową przednią oś Klasy G zaprojektowano z myślą o zachowaniu, a nawet przewyższeniu zdolności terenowych poprzedniczki. Komponenty przedniego zawieszenia z podwójnymi wahaczami przymocowano bezpośrednio do ramy drabinkowej, bez stosowania ramy pomocniczej. Punkty mocowania dolnego wahacza (ułożenie na kształt litery „Z”) zostały umieszczone tak wysoko, jak to możliwe. Takie ustawienie przyczynia się do uzyskania korzystnych właściwości jezdnych na nieutwardzonych szlakach.

Z tyłu, w przeciwieństwie do poprzednika, nowa oś sztywna współpracuje z czterema wahaczami na stronę oraz z dźwignią 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.

Równocześnie, za sprawą nowej konstrukcji przedniej oś, udoskonalono właściwości jezdne Klasy G na utwardzonych drogach. Na asfalcie „Gelenda” jest zwinna, stabilna i komfortowa, zapewniając kierowcy lepsze wyczucie kół.

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. 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. Firmy zdecydowały się na prostą, ale charakterystyczną nazwę w postaci litery „G”, pochodzącej od słowa „Geländewagen” (pojazd terenowy). W tamtym czasie nikt nie mógł podejrzewać, że w świetle późniejszych zmian w nazewnictwie klas osobowych Mercedesów – z pojedynczą literą w nazwie – była to decyzja niemal wizjonerska.

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.

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).

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22