



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Concept GLB

Informacja prasowa

Oto jak przestronny i praktyczny może być samochód kompaktowy

17 kwietnia 2019 r.

Stuttgart/Szanghaj. Podczas targów motoryzacyjnych Auto Shanghai (od 18 do 25 kwietnia 2019 r.) Mercedes-Benz pokazuje, jakie pomysły na SUV-a zbudowanego na platformie aut kompaktowych można zrealizować obok sportowo usposobionego modelu GLA. Podczas gdy ten ostatni stawia na linie typowe dla coupé, Concept GLB kładzie nacisk na przestronność i praktyczność. Długi rozstaw osi (2829 mm) sprawia, że prototyp oferuje miejsce nawet dla siedmiu podróżujących (długość/szerokość/wysokość z boksem dachowym: 4634/1890/1900 mm), a szereg podkreślających solidność elementów sygnalizuje, że na nierównych drogach Concept GLB czuje się jak w domu.

„Zadaliśmy sobie pytanie, czy w gamie naszych docenianych SUV-ów istnieje jeszcze przestrzeń pomiędzy GLA i GLC. Odpowiedzią na to pytanie jest właśnie Concept GLB. To także pokaz pomysłów, jakie mamy na ten segment” – mówi Britta Seeger, członek zarządu Daimler AG odpowiedzialna za sprzedaż w Mercedes-Benz Cars. „Concept GLB to wytrzymały i praktyczny SUV o kompaktowych rozmiarach. Niezależnie od tego, czy traktujemy go jako przestronny, siedmioosobowy pojazd rodzinny, czy wszechstronnego kompana do spędzania wolnego czasu, jesteśmy pewni, że jego koncepcja zainteresuje naszych klientów”. A klienci zdecydowanie doceniają zróżnicowane portfolio SUV-ów Mercedes-Benz. Do tej pory dostarczono je w liczbie ponad 6 mln egzemplarzy na całym świecie.

W 2018 r., z wynikiem ponad 820 000 sztuk, SUV-y były najszerzej reprezentowanym segmentem w światowej sprzedaży Mercedes-Benz.

Wygląd zewnętrzny: geny SUV-a na pierwszym planie

W świecie kompaktowych SUV-ów Mercedes-Benz Concept GLB wyróżnia się charakterystyczną sylwetką. Muskularne proporcje, przejrzystsze, zaakcentowane kontury o zredukowanych liniach i precyzyjne łączenia z jednej strony podkreślają jego wszechstronne zdolności, z drugiej – nowoczesność. Off-roadowe geny zdradza niemal pionowy przedni pas z matrycowymi reflektorami MULTIBEAM LED, a także krótkie zwisy z przodu i z tyłu. Długi rozstaw osi i „pudełkowata” bryła pozwalają wygospodarować znaczną przestrzeń nawet dla siedmiu osób.

Z profilu dominują zmysłowe przetłoczenia tylnych błotników, podkreślone podniesioną linią szyb. Odpowiednio ukształtowane drzwi ułatwiają dostęp do wnętrza, a jednocześnie zapobiegają osadzaniu się brudu na krawędziach otworów drzwiowych. Terenowy charakter pojazdu akcentują osłony ochronne. Na harmonijną koncepcję kolorystyczną składa się biały lakier designo magno z kontrastowymi, czarnymi elementami z wykończeniem na wysoki połysk (m.in. osłony lub boks dachowy), a także dyskretne pomarańczowe elementy na osłonie chłodnicy i napisy na obudowach lusterek zewnętrznych.

Terenowe właściwości prototypowego GLB podkreślają chromowane osłony podwozia – przednia z dodatkowymi wlotami powietrza, z wykończeniem o wyglądzie ze stali nierdzewnej.

Dodatkowe akcesoria prototypu: przygotowany na najróżniejsze wyprawy

Solidny charakter pokazowego egzemplarza podkreśla szereg charakterystycznych dodatków – m.in. LED-owe reflektory na dachu, czarne relingi, bagażnik dachowy i terenowe ogumienie z 17-calowymi, dwukolorowymi obręczami.

Wysokiej jakości wykończenie i niespotykana przestronność

Pod względem wzornictwa wnętrze Concept GLB zdradza swoją przynależność do rodziny nowych kompaktowych modeli Mercedes-Benz. Jak przystało na prototyp, SUV otrzymał jednak specjalne elementy ze skóry i wyjątkowe elementy wykończeniowe. Po raz pierwszy w kompaktowym Mercedesie występuje tu trzeci rząd siedzeń z dwoma dodatkowymi, pojedynczymi fotelami, które można schować w podłódze bagażnika, zwiększając w ten sposób ładowność. To zresztą coś więcej niż „tylko” awaryjne siedzenia – oferują one wygodne warunki podróży dla dwóch średniej wielkości podróżujących.

Zrób wolne miejsce: elastyczny układ siedzeń w drugim i trzecim rzędzie

Oparcie środkowego rzędu siedzeń jest dzielone 40:20:40 i można je złożyć, aby uzyskać równą powierzchnię ładunkową. Siedziska mają podział 40:60. Drugi rząd siedzeń przesuwa się w przód i w tył w zakresie 140 mm – o 90 mm do przodu, aby zwiększyć przestrzeń bagażową lub uzyskać więcej miejsca na nogi dla pasażerów tylnego rzędu, oraz o 50 mm do tyłu, jeśli potrzebna jest wyjątkowo duża przestrzeń na nogi w konfiguracji 5-osobowej. Również ośmiostopniowa regulacja pochylecia oparcia siedzenia

w drugim rzędzie siedzeń pozwala lepiej dostosować GLB do aktualnych potrzeb przewozowych lub wymagań w zakresie komfortu.

Aby ułatwić dostęp do ostatnich miejsc, fotele w drugim rzędzie oferują funkcję łatwego wchodzenia: po naciśnięciu zlokalizowanej z boku fotela dźwigni odblokowującej następuje złożenie jego oparcia, a całe siedzenie przesuwa się do przodu. W drugim i trzecim rzędzie można zamontować łącznie cztery foteliki dziecięce.

Ekskluzywna skóra i orzechowe drewno o otwartych porach

Fotele, okładziny i panele drzwiowe są częściowo obite skórą nappa i skórą nubukową, a dominującym odcieniem we wnętrzu prototypowego GLB jest „kasztanowy brąz”. W nawiązaniu do akcentów karoserii w kilku miejscach kabiny widoczne są pomarańczowe listwy ozdobne oraz przeszycia w tym samym kolorze. Środkowe sekcje przednich siedzeń, z tapicerką z nubukowej skóry, mają dwa równoległe rzędy perforacji, odsłaniające pomarańczową podszewkę.

Do wykończenia deski rozdzielczej i konsoli środkowej zastosowano orzechowe drewno o otwartych porach. Zdobi je rzeźbiony wzór plastra miodu, zanikający przy krawędziach poszczególnych paneli. Także pedały z polerowanego metalu mają ozdobne drewniane wstawki – również z wzorem plastra miodu.

Kokpit: MBUX i elementy off-roadowe

Podstawowa architektura deski rozdzielczej odpowiada Klasie B – z panoramicznym kokpitem oraz systemem multimedialnym Mercedes-Benz User Experience (MBUX). Kokpit GLB wzbogacono o rurowe, typowe dla aut terenowych elementy z frezowanego aluminium, podkreślające wrażenie solidności, a jednocześnie nawiązujące do radości z jazdy. Poniżej trzech środkowych otworów wentylacyjnych zlokalizowano panel sterowania klimatyzacją – celowo w analogowej formie. Jego przyciski sprawiają wrażenie, jakby zostały wyfrezowane z jednego kawałka aluminium.

Układ napędowy: czterocylindrowy silnik turbo o mocy 224 KM

Concept GLB jest napędzany 4-cylindrowym benzynowym silnikiem M 260 o mocy 165 kW (224 KM) i maksymalnym momencie obrotowym 350 Nm, połączonym z dwusprzęgłową przekładnią 8G-DCT. Odlany z aluminium blok silnika z żeliwnymi tulejami cylindrowymi korzysta z technologii CONICSHAPE®, w Mercedesie znanej pod nazwą „trąbkowego honowania”. Aby dodatkowo zminimalizować tarcie tłoka i zmniejszyć zużycie paliwa, otwór cylindra na dole tulei cylindrowych zostaje poszerzony. Powstały, stożkowy kształt przypomina ustnik trąbki.

Straty tarcia zmniejszają także innowacyjny, niskotarciowy olej i zoptymalizowane pierścienie tłokowe. Aby uwzględnić wyższą moc, tłoki mają kanały chłodzące – co dodatkowo podnosi efektywność spalania. Wałki wyrównowazające, zapewniające „gładką” pracę silnika, zlokalizowano w dolnej części skrzyni korbowej. By jeszcze bardziej zwiększyć komfort,

w układzie napędowym zastosowano odśrodkowy tłumik drgań typu wahadłowego.

W aluminiowej, czterozaworowej głowicy cylindrów zastosowano z kolei układ zmiennych faz rozrządu CAMTRONIC, który pozwala na dwustopniową regulację skoku zaworów po stronie dolotowej. Przy częściowym obciążeniu pozwala to na dostarczenie mniejszej ilości powietrza do komory spalania (mniejszy skoku zaworu), a tym samym – na ograniczenie strat w cyklu gazowym.

Napęd na wszystkie koła 4MATIC z trzema mapami charakterystyk do wyboru

Concept GLB został wyposażony w stały napęd na wszystkie koła 4MATIC z całkowicie zmiennym rozdziałem momentu obrotowego. Kierowca może wpływać na jego charakterystykę za pomocą przełącznika DYNAMIC SELECT – do wyboru ma trzy mapy sterujące sprzęgłem napędu; niezależnie od ustawienia system i tak elastycznie reaguje jednak na zmieniające się warunki jazdy.

Podczas normalnej jazdy w trybie Eco/Comfort napęd opiera się na rozkładzie 80:20 (przód:tył), a w programie Sport stosunek ten wynosi 70:30. W trybie off-roadowym sprzęgło napędu działa jak międzyosiowa blokada mechanizmu różnicowego, a podstawowy rozkład momentu obrotowego wynosi 50:50.

Komponenty 4MATIC obejmują wałek odbioru mocy do tylnej osi, połączony z dwusprzęgłową skrzynią biegów, oraz mechanizm różnicowy tylnej osi

zintegrowany z elektromechanicznie sterowanym sprzęgłem wielotarczowym. Aby zsunąć lub rozsunąć jego tarcze, silnik elektryczny wywiera osiowy nacisk na pakiet sprzęgieł za pomocą koła koronowego i siłownika ze specjalnie wyżłobioną, okrągłą membraną (z ang. ball ramp). Za kompensację różnych dróg/prędkości obrotowych tylnych kół odpowiada mechanizm różnicowy tylnej osi. Zalety takiego układu sterowania to przede wszystkim praca niezależna od prędkości obrotowej silnika – w całym zakresie regulacji, wstępne sterowanie sprzęgłem jeszcze podczas postoju, a dzięki zastosowaniu koncepcji membrany – także większa wydajność.

Spojrzenie wstecz: światowa premiera prototypu GLA na targach Auto Shanghai 2013

To nie pierwszy raz, gdy prototyp kompaktowego SUV-u świętuje swoją światową premierę na targach Auto Shanghai: 18 kwietnia 2013 r. uwagę gości ówczesnego salonu samochodowego w Szanghaju zwrócił Mercedes-Benz Concept GLA. Jako sportowa, inspirowana autami coupé ewolucja kompaktowego SUV-a, prototyp wskazał nową koncepcję pojazdu tej klasy – łączył sportowego ducha z wszechstronnością.

Utalentowany Mercedes-Benz GLA trafił do sprzedaży z końcem listopada 2013 r., a dostawy modelu ruszyły w marcu 2014 r. Od tego czasu GLA stał się istotnym czynnikiem sukcesu kompaktowych Mercedesów. W 2018 r. nową Klasę A lub B, CLA, CLA Shooting Brake lub GLA odebrało ponad 609 000 klientów na całym świecie. Oznacza to, że jeden na cztery dostarczone wówczas samochody z gwiazdą należał do segmentu aut kompaktowych.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22