



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz GLE 350de 4MATIC oraz GLC 300e 4MATIC: nowe hybrydy plug-in trzeciej generacji

Informacja prasowa

Kolejny przeskok w dziedzinie zasięgu

9 września 2019 r.

Stuttgart. Światowa premiera: Mercedes-Benz GLE 350de 4MATIC z hybrydowym napędem plug-in (ważone zużycie paliwa 1,1 l/100 km, ważne emisje CO₂ 29 g/km, ważne zużycie prądu 25,4 kWh/100 km)* imponuje swoim zasięgiem w trybie elektrycznym: przy zachowaniu odpowiedniego stylu jazdy, dzięki akumulatorowi o pojemności 31,2 kWh, może przejechać „na prądzie” ponad 100 kilometrów (zgodnie z NEDC). Jego maksymalna prędkość wynosi wówczas 160 km/h. Również najnowocześniejszy 4-cylindrowy silnik wysokoprężny jest bardzo efektywny. Kolejna nowość to GLC 300e 4MATIC (ważone zużycie paliwa 2,2-2,5 l/100 km, ważne emisje CO₂ 51-57 g/km, ważne zużycie prądu 16,5-17,8 kWh/100 km), który także wykorzystuje technikę trzeciej generacji hybrydowego napędu plug-in Mercedes-Benz.**

Znacznie większy zasięg GLE 350de 4MATIC na tle innych hybryd plug-in toruje drogę do jeszcze bardziej satysfakcjonujących wrażeń z jazdy w trybie elektrycznym. Miejsce na duży akumulator wygospodarowano dzięki specjalnej konstrukcji tylnego pasa i zmodyfikowaniu tylnej osi. W bagażniku nie ma dodatkowego stopnia – wciąż jest on bardzo pojemny i ma objętość do 1915 l. Udział jazdy w trybie elektrycznym zwiększa się nie tylko za sprawą długiego zasięgu, ale i szybkiego „tankowania”. Z tego względu SUV może być ładowany zarówno prądem zmiennym (AC),

jak i stałym (DC); gniazdo ładowania które znajduje się po lewej stronie pojazdu, naprzeciwko klapki wlewu oleju napędowego. Na odpowiednich stacjach ładowania prądem stałym akumulator GLE 350de 4MATIC można „zatankować” w ciągu ok. 20 minut (10-80 % stanu naładowania) lub w ok. 30 minut (10-100 %).

Jako największy członek rodziny modeli EQ Power, GLE 350de 4MATIC w szczególnym stopniu korzysta z najnowocześniejszych rozwiązań technicznych. Wśród nich – układ odzyskiwania energii o dużym potencjale, możliwym dzięki rekuperacji przy wszystkich czterech kołach (maksymalny moment rekuperacji wynosi 1800 Nm). W tym trybie w większości sytuacji na drodze można posługiwać się jedynie pedałem przyspieszenia. Także jako hybryda typu plug-in GLE ma uciąż do 3500 kg. Asystent manewrowania z przyczepą sprawia, że manewry przeprowadzane z przyczepą są łatwe nawet dla niedoświadczonych kierowców – automatycznie kontroluje on kąt skrętu samochodu.

Kluczowe dane:

- Zasięg operacyjny w trybie elektrycznym: 106 km (NEDC)
- Moc silnika elektrycznego: 100 kW/136 KM
- Moc systemowa: 235 kW/320 KM
- Systemowy moment obrotowy: 700 Nm
- Prędkość maksymalna: 160 km/h (w trybie elektrycznym)/210 km/h (ogólnie)
- Przyspieszenie 0-100 km/h: 6,8 sekundy

Pozostałe cechy charakterystyczne GLE 350de 4MATIC:

- Nowoczesny luksus zarówno na asfalcie, jak i poza utwardzonymi drogami: to przesłanie, jakie niesie za sobą design nowego GLE i jego proporcje, z długim rozstawem osi, krótkimi nawisami oraz dużymi, harmonijnie dopasowanymi do bryły kołami.
- GLE wyróżnia się wyjątkowo skutecznym wyciszeniem i płynnością jazdy. Cicha, bezwibracyjna jazda sprawia, że obecnie jest pod tym względem najlepszy w klasie. A jeszcze lepiej wypada w trybie elektrycznym.
- Długi rozstaw osi – prawie 3 metry (2995 mm) – przynosi szczególnie korzyści podróżującym z tyłu, zapewniając im dużo miejsca na nogi. I tu nowy GLE oferuje rozwiązanie niedostępne wcześniej w segmencie SUV-ów: w pełni regulowany drugi rząd siedzeń.
- Również jako hybryda GLE dysponuje w pełni aktywnym napędem na wszystkie koła (moment obrotowy na żądanie). Dzięki temu prowadzi się jeszcze zwinniej i bezpieczniej.
- Nowy GLE wyznacza także debiut najnowszej generacji systemów wspomagających z rodziny Intelligent Drive. Poziom bezpieczeństwa czynnego wzrósł nie tylko w porównaniu z poprzednikiem – niektóre funkcje, takie jak aktywny tempomat z asystentem jazdy w korku, nie mają sobie równych także poza segmentem SUV-ów.
- Nowy GLE wyróżnia się najniższą wartością współczynnika oporu powietrza (od 0,29) spośród wszystkich SUV-ów na rynku – a to przyczynia się do uzyskania imponującego zasięgu.

Mercedes-Benz GLC 300e 4MATIC: wolność w uniwersalnej formie

Mercedes-Benz GLC jest w swoim żywiole na każdym terenie. Ten średniej wielkości SUV oferuje inteligentne połączenie funkcjonalności i zwinności w nowoczesnym „opakowaniu”, a jego przestronne, funkcjonalne wnętrze zapewnia wyjątkowy komfort. Uniwersalny charakter sprawia, że GLC jest atrakcyjną propozycją dla klientów, którzy chcą jeździć wszechstronnym SUV-em klasy premium. W nowym roku modelowym model może pochwalić się jeszcze bardziej efektownym designem, intuicyjnym systemem informacyjno-rozrywkowym MBUX (Mercedes-Benz User Experience) oraz najnowocześniejszymi systemami wsparcia. W przypadku nowego GLC 300e 4MATIC nabywcy muszą zaakceptować jedynie niewielkie ograniczenia w zakresie przestrzeni ładunkowej. Jako SUV z napędem na wszystkie koła nadaje się on także do holowania – jego uciąg wynosi 2000 kg (przyczepa z hamulcem).

Z zewnątrz GLC zwraca uwagę sportowym stylem. Jego wyrazisty, „terenowy” charakter podkreślają muskularne kontury i szereg detali, takich jak chromowane dodatki, które teraz standardowo występują z przodu i z tyłu, czy mocno „wyrzeźbiona” osłona chłodnicy. Seryjne wyposażenie odnowionego GLC obejmuje wysokowydajne reflektory LED o nowym, smuklejszym kształcie, a także diodowe lampy z tyłu. Na życzenie oferowane są reflektory LED MULTIBEAM.

Od samego początku GLC zaprojektowano z myślą o oszczędzającym przestrzeń montażu akumulatora. Pomaga w tym obniżona tylna oś i odpowiednio zaprojektowane nadwozie. W rezultacie użytkownik hybrydowej

wersji plug-in ma do dyspozycji duży, równy bagażnik o pojemności 395–1445 litrów, czyli niewiele mniejszej niż w przypadku innych odmian modelu.

Dane techniczne w skrócie

	GLE 350 de 4MATIC	GLC 300 e 4MATIC
Układ i liczba cylindrów	wysokoprężny/R4	benzynowy/R4
Pojemność skokowa (ccm)	1950	1991
Moc silnika spalinowego (kW/KM przy obr./min)	143/194 przy 3800	155/211 przy 5500
Maksymalny moment obrotowy silnika spalinowego (Nm przy obr./min)	400 przy 1600-2800	350 przy 1200-4000
Moc silnika elektrycznego (kW)	100	90
Moment obrotowy silnika elektr. (Nm)	440	440
Moc systemowa (kW/KM)	235/320	235/320
Systemowy moment obrotowy (Nm)	700	700
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	6,8	5,7
Prędkość maksymalna (km/h; ogr. elektr.)	210	230
Prędkość maksymalna w trybie elektr. (km/h)	do 160	ponad 130
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym od (l/100 km)	1,1	2,2-2,5
Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym od (g/km)	29	51-57
Łączna pojemność akumulatora (kWh)	31,2	13,5
Zużycie energii elektr. w cyklu mieszanym (kWh/100 km)	25,4	16,5-17,8
Zasięg w trybie elektrycznym (km; NEDC)	106	46-49
Zasięg w trybie elektrycznym (km; WLTP) - w cyklu łączonym	90-99	39-43

* Podane wartości są zmierzonymi „wartościami CO₂ NEDC” zgodnie z art. 2 nr 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153, określonego według załącznika XII rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości. Zużycie energii elektrycznej i zasięg określono na podstawie rozporządzenia (WE) nr 692/2008. ** Dane dotyczące zużycia paliwa oraz emisji CO₂ są tymczasowe i zostały określone przez służby techniczne na potrzeby procesu certyfikacji zgodnie z cyklem WLTP i skorelowane z danymi NEDC. Homologacja typu oraz certyfikat zgodności z oficjalnymi danymi nie są jeszcze dostępne. Możliwe są różnice między podanymi danymi a danymi oficjalnymi.

Trzecia generacja hybryd plug-in Mercedes-Benz

Więcej mocy, większy zasięg, więcej przyjemności z jazdy. Hybrydowe zespoły napędowe modeli z silnikiem montowanym wzdłużnie, od Klasy C do S i od GLC do GLE, reprezentują już trzecią generację hybryd z gwiazdą od czasu wprowadzenia na rynek S 400 Hybrid w 2009 r. Obecny silnik elektryczny został przeprojektowany na potrzeby hybrydowych napędów plug-in i przekładni 9G-TRONIC – zgodnie z zasadą silnika synchronicznego z magnesami trwałymi w wirniku. Przy okazji zastosowano nową, ulepszoną energoelektronikę, która pozwoliła na znaczne zwiększenie mocy i gęstości momentu obrotowego.

Jedną z największych innowacji w porównaniu z poprzednią wersją jest zastosowanie przekładni hydrokinetycznej ze zintegrowanym sprzęgłem blokującym w roli urządzenia rozruchowego oraz dodatkowego sprzęgła pomiędzy silnikiem spalinowym a jednostką elektryczną do jazdy wyłącznie „na prądzie”. Stojan silnika elektrycznego jest na stałe zintegrowany z obudową modułu trakcyjnego, podczas gdy wirnik znajduje się pomiędzy sprzęgłem oddzielającym a wejściem do przekładni. Chłodzenie stojana i wirnika na żądanie pozwala na bezproblemowe wykorzystanie szczytowej i ciągłej mocy silnika elektrycznego.

Pokładowa wysokonapięciowa instalacja elektryczna zasila nie tylko elementy napędu i pompę próżniową rekuperacyjnego układu hamulcowego, ale także elektryczną sprężarkę klimatyzacji oraz wysokonapięciową grzałkę elektryczną. Oba te komponenty pozwalają na działanie wstępnej wentylacji –

zarówno latem, jak i zimą, ponieważ mogą działać również bez potrzeby uruchamiania silnika spalinowego.

Strategia hybryd plug-in Mercedes-Benz

Do końca 2019 r. Mercedes-Benz będzie miał w swojej ofercie ponad 10 hybryd plug-in – od modeli kompaktowych po flagową Klasę S. Celem na 2020 rok jest zaoferowanie klientom ponad 20 takich wariantów.

Hybrydy plug-in oferują klientom to, co najlepsze z obu światów: w mieście działają w trybie całkowicie elektrycznym, podczas gdy na długich trasach korzystają z możliwości silnika spalinowego. W rezultacie sprawiają, że wzrasta ogólna efektywność pojazdu – po pierwsze mogą odzyskiwać energię podczas hamowania, a po drugie pozwalają na pracę silnika spalinowego w korzystnych zakresach roboczych. Inteligentna, oparta na przebiegu trasy strategia działania aktywuje tryb jazdy elektrycznej wszędzie tam, gdzie jest on najbardziej odpowiedni. Uwzględnia przy tym np. dane nawigacji, topografię terenu, ograniczenia prędkości i warunki drogowe dla całej zaplanowanej trasy.

Hybrydy plug-in są również ważnym kamieniem milowym na drodze do bezemisyjnej jazdy. Mercedes-Benz Cars systematycznie rozwija je pod marką EQ Power. Przy okazji modele EQ Power wyróżniają się bardzo dobrymi osiąganiami. Za nazwą „EQ Power+” stoi wysokowydajna technika hybrydowa, która jest już z powodzeniem stosowana w Formule 1 i którą w przyszłości Mercedes-AMG będzie wdrażać w samochodach produkowanych seryjnie. Niedawno swoją premierę świętowali pierwsi

członkowie rodziny EQ Power z napędem na przednie koła: Klasy A i B są filarem ofensywy hybryd plug-in Mercedes-Benz.

Mercedes me Charge pomaga w ładowaniu na trasie

Nowa pokładowa ładowarka zwiększa moc ładowania ponad dwukrotnie, z 3,6 kW do 7,4 kW, i oferuje idealny kompromis pomiędzy rozmiarem, wagą i mocą ładowania. Za pomocą ściennej ładowarki (wallbox) rozładowany akumulator może być w pełni naładowany w ciągu 1,5 godziny, np. w zaciszu własnego domu. Przy wykorzystaniu konwencjonalnego domowego gniazdka „tankowanie” trwa około 5 h.

Poza korzystaniem z domowego źródła prądu (np. wallboxa Mercedes-Benz) dostępne jest również wygodne, nieskomplikowane ładowanie podczas podróży – stacje można wygodnie wyszukiwać poprzez system informacyjno-rozrywkowy MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Rozpoznaje on naturalne komendy głosowe, pozwalając na łatwe rozpoczęcie wyszukiwania – wystarczy powiedzieć „Hej Mercedes, znajdź stacje ładowania w pobliżu”.

Za pośrednictwem Mercedes me Charge kierowcy hybrydowych modeli plug-in mogą opcjonalnie uzyskać dostęp do jednej z największych na świecie sieci ładowania, która w samej Europie liczy ponad 300 różnych operatorów (gminy, parkingi, autostrady, centra handlowe itp.). Dzięki fabrycznej nawigacji użytkownicy samochodów Mercedes-Benz mogą znaleźć te stacje z łatwością i wygodnie korzystać z nich za pomocą karty Mercedes me Charge, aplikacji Mercedes me lub bezpośrednio z samochodu. Nie są do tego potrzebne

żadne osobne umowy: pomijając proste uwierzytelnienie, regulowanie rachunku bazuje na zintegrowanej funkcji płatności z prostym fakturowaniem – wystarczy jednorazowa rejestracja. Każde ładowanie jest automatycznie zapisywane i wyraźnie wyszczególnione na comiesięcznym rachunku.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22