



Mercedes-Benz

Nowe SUV-y o wysokich osiąгах: GLE 63 4MATIC+ oraz GLS 63 4MATIC+

Informacja prasowa

Mocniejsze, efektywniejsze i bardziej funkcjonalne na co dzień

26 listopada 2019 r.

Affalterbach. Wraz z nowymi odmianami GLE o wysokich osiąгах Mercedes-AMG kontynuuje 20-letnią tradycję: w 1999 r. zadebiutował ML 55, topowy wariant ówczesnej Klasy M z silnikiem V8 o mocy 255 kW (347 KM). To samo dotyczy jego najnowszych spadkobierców – GLE 63 4MATIC+ oraz GLE 63 S 4MATIC+ z 4-litrowym silnikiem V8 biturbo AMG o mocy, odpowiednio, 420 kW (571 KM) oraz 450 kW (612 KM). Po raz pierwszym jednostkę połączono z rozrusznikoalternatorem EQ Boost. Granice dynamiki jazdy podnoszą w pełni aktywny napęd 4x4, zawieszenie pneumatyczne i aktywna stabilizacja przechyłów, a także niezwykle szybka przekładnia TCT 9G. Do tego dochodzą wszystkie zalety luksusowego SUV-a: dobra widoczność we wszystkich kierunkach, dużo miejsca dla podróżujących i na bagaż, wysokiej jakości wykończenie oraz najnowsze systemy z zakresu wsparcia kierowcy i łączności. Jeszcze większą wszechstronność zapewniają też zwiększone możliwości jazdy w terenie – to m.in. zasługa dwóch dodatkowych trybów jazdy (Trail i Sand) oraz zmiennego prześwitu. Równocześnie z GLE 63 debiutuje nowy Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+, czyli „Klasa S wśród SUV-ów”, która łączy luksus i przestrzeń nawet dla 7 osób z osiągami AMG. W tym przypadku najwyższą przyjemność z jazdy gwarantuje 4-litrowy silnik V8 biturbo o mocy 450 kW (612 KM), także z rozrusznikoalternatorem EQ Boost.

Nowe Mercedesy-AMG GLE 63 4MATIC+ oraz GLE 63 S 4MATIC+

„Dzięki naszym nowym odmianom GLE o wysokich osiąгах przekształcamy 20-letnią tradycję w przyszłość. Po raz pierwszy elektryzujemy nasz sprawdzony 4-litrowy silnik V8 biturbo z pomocą rozrusznikoalternatora EQ Boost i 48-woltowej instalacji elektrycznej. Podążając w kierunku elektryfikacji i hybrydyzacji, rozpoczynamy nowy rozdział techniki naszych napędów, który sukcesywnie wprowadzamy również w innych seriach modelowych. Nasze nowe SUV-y premium oferują klientom niezrównany pakiet łączący sportowe osiągi, przydatność na co dzień, optymalną trakcję praktycznie na wszystkich nawierzchniach, a także komfort na długich trasach i wysoką efektywność” – mówi Tobias Moers, prezes zarządu Mercedes-AMG GmbH.

Po raz pierwszy z rozrusznikoalternatorem EQ Boost: 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG

4-litrowy benzynowy silnik V8 biturbo nowego GLE 63 w obu wersjach mocy (420 kW/571 KM oraz 450 kW/612 KM) współpracuje ze zintegrowanym rozrusznikoalternatorem EQ Boost. Łączy on rozrusznik i alternator w jedną mocną jednostkę elektryczną. By zaoszczędzić miejsce, umieszczono go między silnikiem spalinowym a przekładnią. Dostępna na krótko dodatkowa moc 16 kW (22 KM) i 250 Nm momentu obrotowego pozwalają na szczególnie szybkie sprinty – ze startu zatrzymanego i w czasie jazdy, np. podczas wyprzedzania. Ten innowacyjny moduł nie tylko zasila 48-woltową instalację elektryczną i służy jako generator energii, ale pozwala także na realizacji funkcji hybrydowych. Należą do nich m.in.: doładowanie („boost”),

rekuperacja, żeglowanie oraz praktycznie nieodczuwalne ponowne uruchomienie jednostki napędowej we współpracy z funkcją start/stop. Po raz pierwszy rozrusznikoalternator EQ Boost odpowiada również za kontrolę prędkości biegu jałowego. To wszystko pozwala na oszczędności paliwa wcześniej zarezerwowane dla wysokonapięciowej techniki hybrydowej.

Czterolitrowy silnik V8 AMG korzysta ze sprawdzonego układu podwójnego turbodoładowania, w którym dwie turbosprężarki umieszczono nie na zewnątrz, ale pomiędzy głowicami cylindrów. Zaletą takiej architektury jest zwarta konstrukcja jednostki napędowej i natychmiastowa reakcja turbosprężarek. Aby optymalnie wykorzystać przepływ spalin i jeszcze bardziej poprawić responsywność, mają one konstrukcję typu twin-scroll.

Lepsza efektywność: inteligentne odłączanie cylindrów

Z myślą o uzyskaniu jeszcze większej efektywności inżynierowie Mercedes-AMG zaopatrzyli silniki V8 w system dezaktywacji cylindrów AMG Cylinder Management. Przy częściowym obciążeniu cylindry numer 2, 3, 5 i 8 są odłączane w celu obniżenia zapotrzebowania na paliwo. System dezaktywacji cylindrów działa w trybie jazdy Comfort, w szerokim zakresie prędkości obrotowych – od 1000 do 3250 obr./min. Specjalny widok na panelu wskaźników informuje kierowcę, czy układ jest aktywny oraz czy silnik aktualnie pracuje na 4, czy na 8 cylindrach. Przejście od jednego do drugiego typu pracy następuje natychmiast, błyskawicznie i bezwibracyjnie, tak że podróżujący nie odczuwają żadnego dyskomfortu.

Jeszcze więcej sportowego charakteru: zawieszenie pneumatyczne z ciągłą regulacją tłumienia

Standardowo montowane zawieszenie pneumatyczne AMG RIDE CONTROL+ z adaptacyjną regulacją tłumienia ADS+ (Adaptive Damping System), skonfigurowane z myślą o charakterystyce typowej dla SUV-a, łączy wyjątkową zwinność i dynamikę jazdy z maksymalną trakcją oraz wysokim komfortem. Charakterystykę tłumienia można trzystopniowo regulować (Comfort – komfort na długich trasach, Sport i Sport+ – sportowa dynamika).

Dzięki funkcji samopoziomowania GLE 63 4MATIC+ utrzymuje stały prześwit niezależnie od obciążenia pojazdu. Wartość prześwitu można regulować, zmieniając tryb jazdy, lub ręcznie, za pomocą przełącznika w konsoli środkowej. Zasadniczo w programach Sport i Sport+ (oraz RACE w wersji S) prześwit zostaje zmniejszony o 10 mm. W trybie Comfort pojazd obniża się o 10 mm, gdy prędkość przekroczy 120 km/h, i wraca do normalnego poziomu, gdy spadnie poniżej 70 km/h. Zmniejsza to opór aerodynamiczny, a tym samym – zużycie paliwa. Ponadto, dzięki obniżeniu położenia środka ciężkości, wzrasta stabilność prowadzenia.

Na nawierzchniach marnej jakości lub podjazdach prześwit można zwiększyć o 55 mm, wybierając programy Trail lub Sand – za naciśnięciem przycisku, zarówno na postoju, jak i podczas jazdy z prędkością do 70 km/h.

Precyzyjna stabilizacja przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL

Typową dla maszyn AMG konfigurację pod kątem wysokiej dynamiki jazdy w istotnym stopniu uzupełnia aktywna stabilizacja przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL. Korzystając z instalacji elektrycznej 48 V i dwóch niezależnie działających elektromechanicznych siłowników – przy przedniej i tylnej osi, każdy ze zintegrowaną przekładnią planetarną, funkcja ta starannie kompensuje ruchy nadwozia i zapewnia precyzyjne, bezpośrednie prowadzenie nawet w pobliżu granicy przyczepności. Układ stabilizacji nie tylko zmniejsza przechyły nadwozia na łukach, ale zapewnia też lepsze wyczucie pojazdu w zakrętach i przy zmianach obciążenia. Ponadto AMG ACTIVE RIDE CONTROL zwiększa komfort podczas jazdy na wprost – równoważy np. ruchy nadwozia wywoływane przez nierówności po jednej stronie drogi. Kolejną korzyścią w porównaniu ze zwykłymi układami hydraulicznymi jest znacznie szybsza reakcja. Sterowanie AMG może zaktualizować status działania systemu w ciągu milisekund. Co więcej, na tle „zwykłych” rozwiązań komponenty AMG ACTIVE RIDE CONTROL wyróżniają się niższą masą.

Napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozdziałem momentu obrotowego

Zorientowany na wysokie osiągi napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ nieprzerwanie zapewnia najlepszy możliwy stosunek dynamiki, przyczepności i efektywności. Elektromechanicznie sterowane sprzęgło w zmiennym stopniu łączy stałe napędzaną na stałe oś tylną z osią przednią. Najlepszy możliwy rozdział momentu obrotowego jest obliczany na bieżąco, zgodnie z warunkami jazdy i zachowaniem kierowcy. Przejście z napędu

na koła tylne do 4x4 i odwrotnie następuje płynnie, ponieważ inteligentne sterowanie zostało zintegrowane z architekturą pojazdu. Oprócz poprawy trakcji i dynamiki poprzecznej napęd 4x4 poprawia dynamikę wzdłużną, zapewniając jeszcze lepsze przyspieszenie. Czynniki wpływające na rozkład momentu obrotowego to nie tylko prędkość jazdy, przyspieszenie poprzeczne i wzdłużne oraz kąt skrętu kół, ale także różnica w prędkości obrotowej między poszczególnymi kołami i wybrany bieg.

Napęd na wszystkie koła jest kontrolowany w zależności od wybranego progu 3-stopniowego ESP® (elektronicznego systemu kontroli stabilności) – od sportowego, z naciskiem na bezpieczeństwo, aż po bardzo dynamiczny. Bezpieczeństwo i zwinność prowadzenia dodatkowo zwiększa system kontroli dynamiki prowadzenia 4ETS – w szczególności na nawierzchniach śliskich lub o różnych współczynnikach tarcia. Aby zapobiec poślizgowi napędzanych kół podczas ruszania lub przyspieszania, generuje on impulsy w układzie hamulcowym. Jednocześnie efekt blokady mechanizmu różnicowego umożliwia przekazanie momentu napędowego na te koła, które się nie ślizgają.

Większa przyczepność i dynamika: blokada mechanizmu różnicowego

Aby jeszcze bardziej poprawić przyczepność i dynamikę, GLE 63 i GLE 63 S są standardowo wyposażone w elektronicznie sterowaną blokadę mechanizmu różnicowego tylnej osi. Chroni ona przed poślizgiem wewnętrznego koła w zakręcie, zapewniając optymalną przyczepność i maksymalne bezpieczeństwo prowadzenia. W rezultacie kierowca może wcześniej i mocniej przyspieszyć na wyjściu z łuku. Mechanizm różnicowy

o ograniczonym poślizgu poprawia również przyczepność podczas przyspieszania ze startu zatrzymanego.

Bezpośredni i spontaniczny: sportowy układ kierowniczy AMG ze wspomaganie zależnym od prędkości

Układ kierowniczy z elektromechanicznym wspomaganie zależnym od prędkości ma zmienne przełożenie i zachwyca precyzją przekazywanych informacji zwrotnych. Charakterystyka wspomaganie jest przypisana do różnych progów systemu AMG DYNAMICS. Konfiguracja w trybach Basic i Advanced jest zorientowana na komfort, a w Pro i Master wspiera sportowy styl jazdy.

Dobra kontrola i odporność na zmęczenie: wysokowydajne układy hamulcowe AMG

Wysoka moc i sportowe osiągi GLE 63 mają swoje „pokrycie” w możliwościach układu hamulcowego – z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami i tarczami o wymiarach 400 x 38 mm z przodu oraz pływającymi 1-tłoczkowymi zaciskami i tarczami w rozmiarze 370 x 32 mm z tyłu. Wariant S wyróżnia się czerwonymi zaciskami hamulcowymi, podczas gdy w podstawowym mają one kolor szary.

Na życzenie dostępny jest układ hamulcowy z elementami ceramicznymi, z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami z przodu i pływającymi 1-tłoczkowymi zaciskami z tyłu (wszystkie lakierowane na brązowo). Hamulce ceramiczne są lżejsze od standardowych, a to przekłada się na niższe masy nieresorowane. Kolejne ich zalety to wysoka ogólna stabilność i odporność na zmęczenie

pod dużym obciążeniem, a także zwiększona żywotność oraz szczególnie szybka reakcja.

Szybka i zwinna: przekładnia AMG SPEEDSHIFT TCT 9G

Przekładnia AMG SPEEDSHIFT TCT 9G została przystosowana specjalnie do wymagań silnika V8 w GLE 63. Systematyczny rozwój sprzętu i oprogramowania umożliwił dalszą optymalizację czasów jej reakcji. Oznacza to, że automatyczne i ręczne polecenia zmiany przełożeń można przeprowadzić szybciej niż kiedykolwiek wcześniej. Jednocześnie zróżnicowane zabiegi wzmacniające konstrukcję zapewniają trwałość przekładni mimo wysokiego momentu obrotowego generowanego przez jednostkę V8. Zastosowanie mokrego sprzęgła rozruchowego zamiast konwertera momentu obrotowego pozwala zmniejszyć masę i bezwładność skrzyni, a tym samym dodatkowo zoptymalizować jej responsywność.

Wszechstronnie dopasowane oprogramowanie pozwala uzyskać niezwykle krótkie czasy zmiany biegów i szybkie wielokrotne redukcje, a przy tym – dzięki funkcji podwójnego wysprzęglenia – zapewnia wyjątkowo emocjonującą zmianę przełożeń. Następują one bez przerw w dostawie siły napędowej. Przekładnia umożliwia zarówno agresywne przyspieszanie i błyskawiczny dobór biegów, jak i oszczędny styl jazdy – w zależności od wybranego trybu pracy.

Radość z jazdy do potęgi siódmej: AMG DYNAMIC SELECT oraz AMG DYNAMICS

Siedem programów jazdy AMG DYNAMIC SELECT (Comfort, Sport, Sport+, Individual, Trail oraz Sand, a w wersji S także RACE) zapewnia różnorodne wrażenia z jazdy, z szeroką rozpiętością pomiędzy maksymalnym poziomem komfortu a zwinnym, sportowym charakterem. Każdy z trybów modyfikuje kluczowe parametry pojazdu, takie jak reakcja silnika, praca skrzyni biegów oraz charakterystyki zawieszenia i układu kierowniczego.

Tryby jazdy są powiązane z kontrolą zwinności AMG DYNAMICS, co oznacza, że właściwości jezdne można jeszcze lepiej dopasować do różnych wymagań i warunków. Pod pojęciem AMG DYNAMICS kryją się programy Basic, Advanced, Pro i Master. W inteligentny sposób dostosowują one istotne dla jazdy parametry, takie jak reakcje jednostki napędowej i zawieszenia lub progi kontroli całkowicie przeprojektowanego systemu ESP®. Ich spektrum waha się od bardzo zachowawczego, zorientowanego na bezpieczeństwo, aż do wyjątkowo dynamicznego. Dodatkowo funkcjonują programy Traction oraz Slide, przypisane do terenowych trybów Trail i Sand, w których ESP® zostaje dezaktywowane.

Wygląd zewnętrzny: muskularny i charakterystyczny

Design nadwozia GLE 63 ucieleśnia najczystsza energię i sportowy luksus. Specjalna osłona chłodnicy z pionowymi listwami potwierdza przynależność do rodziny modeli AMG, a dynamiczny kształt przedniego pasa – z jego subtelnym nachyleniem w stylu rekiniego nosa – podkreśla charakterystyczne proporcje nadwozia. Typowo dla modeli o wysokich

osiągach przedni zderzak z wlotem powietrza wyprofilowanym na kształt skrzydła jest polakierowany na kolor karoserii i ma czarne wypełnienia. Dynamizm GLE 63 podkreślają imponujące przetłoczenia na masce oraz przedni spojler w kolorze srebrnego chromu.

Oslony progów, obudowy lusterek bocznych i poszerzone nadkola – wszystkie te elementy również są lakierowane na kolor nadwozia, dzięki czemu harmonijnie wtapiają się w muskularną sylwetkę. Różne kombinacje felg i opon odpowiadają wszelkim wymaganiom na utwardzonych drogach i w terenie. Podstawowy wariant jest standardowo wyposażony w 20-calowe obręcze z lekkich stopów, a wersja S – w obręcze o średnicy 21 cali. Opcjonalnie dostępne są inne wzory felg o średnicy od 21 do 22 cali.

Nowo zaprojektowany tylny zderzak z charakterystycznymi dla AMG detalami, takimi jak efektowny dyfuzor i srebrna listwa ozdobna, wizualnie akcentuje szerokość pojazdu. Sportowe wzornictwo kompletuje specjalny układ wydechowy AMG z dwiema prostokątnymi podwójnymi końcówkami (w GLE 63 S – z charakterystycznym karbowaniem) i spojler dachowy.

Wnętrze: progresywna elegancja i elementy typowe dla SUV-ów

W kabinie GLE 63 panuje wysokiej próby sportowa atmosfera z ekskluzywnymi akcentami. Standardowe fotele AMG obite skórą nappa zapewniają optymalne podparcie boczne i mają specyficzny dla AMG wzór tapicerki z plakietką „AMG” na oparciach z przodu. Seryjna specyfikacja

obejmuje indywidualnie regulowane nastrojowe oświetlenie. Na życzenie drugi rząd siedzeń jest dostępny z regulacją w pełni elektryczną.

Typowe dla AMG elementy obsługi nadają kokpitowi GLE 63 aurę charakterystyczną dla maszyn z Affalterbach i wspierają sportowy styl jazdy. Trójramienna kierownica AMG Performance obszyta skórą nappa, z aluminiowymi łopatkami zmiany biegów, zachwyca ergonomią. W wariancie S wyróżnia ją obszycie ze skóry nappa i mikrofibry DINAMICA. Konsola środkowa wzbogaciła się o specjalny panel AMG z dodatkowymi przełącznikami, za pomocą których można m.in. sterować pracą 3-stopniowego ESP®, manualnym trybem skrzyni biegów, adaptacyjną regulacją tłumienia, opcjonalnym układem wydechowym AMG Performance i prześwitem.

Obok pedałów sportowych AMG ze szrotowanej stali nierdzewnej, zaopatrzonych w gumowe wypustki, sportowy wygląd akcentują osłony progów drzwi i czarne dywaniki z napisem „AMG”. Oferta obejmuje też szeroką gamę wysokojakościowych elementów indywidualizacji, takich jak elementy ozdobne z włókna węglowego.

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG GLE 63 4MATIC+	Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+
Silnik	4.0 V8 biturbo, rozrusznikoalternator EQ Boost	4.0 V8 biturbo, rozrusznikoalternator EQ Boost
Pojemność skokowa	3982 ccm	3982 ccm
Moc maksymalna	420 kW (571 KM) przy 5750-6500 obr./min + 16 kW (22 KM) z EQ Boost	450 kW (612 KM) przy 5750-6500 obr./min + 16 kW (22 KM) z EQ Boost
Maksymalny moment obrotowy	750 Nm przy 2250-5000 obr./min	850 Nm przy 2500-4500 obr./min

Układ napędowy	Napęd 4x4 AMG Performance 4MATIC+ ze zmiennym rozdziałem momentu obrotowego	Napęd 4x4 AMG Performance 4MATIC+ ze zmiennym rozdziałem momentu obrotowego
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G, 9-biegowa, aut.	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G, 9-biegowa, aut.
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	11,4 l/100 km*	11,5 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	261 g/km*	262 g/km*
Klasa efektywności	E	E
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,0 s	3,8 s
Prędkość maksymalna (ogr. elektr.)	250 km/h (w opcji – 280 km/h)	280 km/h***

* Dane dotyczące zużycia paliwa i emisji CO₂ są tymczasowe i zostały określone przez służbę techniczną na potrzeby procesu homologacji zgodnie z metodą badania WLTP i skorelowane z danymi NEDC. Zatwierdzenie typu i certyfikat zgodności z oficjalnymi danymi nie są jeszcze dostępne. Możliwe są różnice między podanymi wartościami a danymi oficjalnymi.

Nowy Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+

„Klasa S wśród SUV-ów” w połączeniu z luksusem i osiągam i AMG: nowy Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+ jest bardziej dynamiczny i wszechstronny niż kiedykolwiek wcześniej. Emocjonujący design, ekskluzywne wykończenie, mnóstwo przestrzeni nawet dla 7 osób oraz dalsza poprawa dynamiki jazdy sprawiają, że w segmencie luksusowych SUV-ów GLS 63 oferuje niezrównany zestaw kompetencji. Najwyższą przyjemność z jazdy gwarantuje 4-litrowy silnik V8 biturbo o mocy 450 kW (612 KM) ze zintegrowanym rozrusznikoalternatorem EQ Boost. Pomocnicza jednostka o mocy 16 kW (22 KM) zasila 48-woltową instalację elektryczną, a funkcja doładowania („boost”) zapewnia wsparcie przy niskich prędkościach obrotowych silnika. Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+ spełnia wysokie oczekiwania w zakresie dynamiki także za sprawą w pełni aktywnego napędu na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+, 9-biegowej automatycznej przekładni AMG SPEEDSHIFT TCT oraz pneumatycznego zawieszenia AMG RIDE CONTROL+ z aktywną stabilizacją przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL.

Wygląd zewnętrzny: wyrazisty, sportowy, dominujący

Design nowego Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+ jednoznacznie wskazuje na jego ogromną moc. Charakterystyczna dla AMG osłona chłodnicy z pionowymi, chromowanymi poprzeczkami jest tu większa niż w innych modelach AMG i łączy się z muskularnie „wyrzeźbioną” pokrywą silnika oraz standardowo montowanymi reflektorami LED MULTIBEAM.

Sportowe wzornictwo podkreśla nowy przedni zderzak AMG ze zintegrowanym „skrzydłem” w kolorze lśniącej czerni i masywnymi wlotami powietrza.

Poszerzone nadkola, osłony progów oraz obudowy lusterek bocznych zostały polakierowane na kolor pojazdu, a listwy wokół szyb mają chromowane wykończenie o wysokim połysku. Z tyłu dominuje nowy, akcentujący szerokość karoserii tylny zderzak AMG ze sportowym dyfuzorem, sąsiadującym z układem wydechowym AMG z dwiema prostokątnymi, podwójnymi rurami wydechowymi.

Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+ jest standardowo wyposażony w 21-calowe 10-ramienne obręcze kół z lekkich stopów, polakierowane na kolor szary (tantalit), z błyszczącym wykończeniem. Gama obejmuje sześć alternatywnych wzorów felg o średnicy do 23 cali.

Wnętrze: wysokiej jakości, przestronne i autentyczne

Wnętrze GLS-a 63 jest przestronne, wyróżnia się wyjątkową jakością i oferuje mnóstwo miejsca nawet dla siedmiu osób. Autentyczną atmosferę AMG współtworzą sportowe pedały AMG ze szczotkowanej stali nierdzewnej, z gumowymi wypustkami, podświetlane listwy progowe z napisem „AMG”, czarne dywaniki z napisem „AMG” oraz nastrojowe oświetlenie. Ekskluzywną atmosferę podkreślają wysokiej jakości wykończenie deski rozdzielczej i drzwi ze skóry syntetycznej ARTICO oraz elementy ozdobne z drewna lipowego w kolorze antracytowym o wysokim połysku.

Najwyższą wygodę obsługi zapewnia nowoczesny panoramiczny kokpit, z zestawem wskaźników i wyświetlaczem systemu multimedialnego ukrytymi pod wspólną szklaną taflą. Dotykowy ekran multimediiów jest duży i ma wysoką rozdzielczość. Zestaw wskaźników AMG wyróżnia się specyficzną zawartością, taką jak funkcja RACETIMER oraz menu startowe AMG, i oferuje cztery style wyświetlania do wyboru – klasyczny, sportowy, dyskretny oraz supersportowy.

Przednie fotele AMG zapewniają optymalne podparcie boczne, a ich tapicerka jest typowa dla AMG – z emblematami „AMG” na przednich oparciach. Standardowo pokrywa je czarna skóra nappa. Do wyboru jest siedem innych wariantów kolorystycznych i materiałowych. Z myślą o najwyższym poziomie komfortu wielokonturowe fotele kierowcy i pasażera z przodu wyposażono w wentylację oraz pakiet pamięci. Siedzenia w drugim rzędzie są standardowo podgrzewane. Za dopłatą oferowany jest trzeci rząd foteli.

Nowy model otrzymał również trójramienną, ergonomiczną kierownicę AMG o sportowym wzornictwie, ze spłaszczonym u dołu wieńcem oraz aluminiowymi łopatkami zmiany biegów. Opcjonalne przyciski na kierownicy AMG zapewniają szybki i precyzyjny dostęp do funkcji z zakresu dynamiki jazdy.

Jeszcze więcej przestrzeni, opcje z zakresu komfortu i wyjątkowe brzmienie

Nowy GLS 63 ma znacznie większy rozstaw osi niż poprzednik. Wynikający z tego przyrost przestrzeni jest szczególnie odczuwalny przez

pasażerów podróżujących w drugim rzędzie siedzeń. Ilość miejsca na nogi wzrosła tu o 87 mm (przy maksymalnie odsuniętych siedzeniach); ułatwia to także wsiadanie do pojazdu. Standardowo (rynek europejski) drugi rząd foteli ma formę składanej kanapy dzielonej w proporcji 40:20:40 i zaopatrzonej w regulację oparc. Alternatywnie klienci mogą zamówić konfigurację seryjną w USA, czyli z dwoma pojedynczymi siedzeniami i podłokietnikami.

Opcjonalne funkcje zwiększające komfort podkreślają fakt, że GLS 63 jest „klasą S wśród SUV-ów”. Ich lista obejmuje pakiet AIR-BALANCE z rozpylaczem zapachów, pakiety kontroli komfortu ENERGIZING lub ENERGIZING Plus oraz pakiet komfortu cieplnego. Standardowy system nagłośnienia przestrzennego Burmester® lub opcjonalny najwyższej klasy system nagłośnienia przestrzennego Burmester® 3D gwarantują wrażenia akustyczne pełne emocji.

Gotów zapewnić najwyższe osiągi: 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG ze zintegrowanym rozrusznikoalternatorem

Po raz pierwszy 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG w Mercedesie-AMG GLS 63 4MATIC+ został wyposażony w zintegrowany rozrusznikoalternator EQ Boost. Jednostka napędowa rozwija moc 450 kW (612 KM) oraz imponujący moment obrotowy do 850 Nm. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 4,2 sekundy, a maksymalna prędkość wynosi 250 km/h (ograniczona elektronicznie; z opcjonalnym pakietem kierowcy AMG – 280 km/h).

Komfortowa i dynamiczna: automatyczna skrzynia AMG SPEEDSHIFT TCT 9G

9-stopniowa automatyczna skrzynia biegów AMG SPEEDSHIFT TCT (TCT = Torque Converter Transmission, z ang. skrzynia z konwerterem momentu obrotowego) zapewnia bardzo dynamiczne przyspieszenia przy krótkich czasach zmiany biegów, a jednocześnie doskonale sprawdza się przy komfortowym, oszczędnym stylu jazdy. Przekładnia jest bardzo responsywna, szczególnie w programie jazdy Sport+ i w trybie ręcznej zmiany przełożeń. Kolejną zaletą skrzyni AMG SPEEDSHIFT TCT 9G są błyskawiczne wielokrotne redukcje – np. bezpośrednio z 9. na 5. bieg lub z 5. na 3.

Zawieszenie pneumatyczne z ciągłą regulacją tłumienia

Standardowo montowane zawieszenie pneumatyczne AMG RIDE CONTROL+ ze specjalnym zestrojeniem kolumn i adaptacyjnym tłumieniem ADS+ (Adaptive Damping System) łączy wyjątkową dynamikę jazdy z wysokim komfortem. To podstawa wrażeń z jazdy GLS-em 63 – wrażeń, które charakteryzują się dużą zwinnnością, neutralnym zachowaniem na zakrętach i optymalną trakcją. Charakterystykę tłumienia można trzystopniowo regulować (Comfort – komfort na długich trasach, Sport i Sport+ – sportowa dynamika).

Dzięki funkcji samopoziomowania GLS 63 4MATIC+ utrzymuje stały prześwit niezależnie od obciążenia pojazdu. Jego wielkość zostaje zmniejszona o 10 mm w programach AMG DYNAMIC SELECT Sport i Sport+. W trybie Comfort pojazd nie jest obniżany o 10 mm, dopóki prędkość nie przekroczy 120 km/h, i wraca do normalnego poziomu, gdy prędkość

spadnie poniżej 70 km/h. Zmniejsza to opór aerodynamiczny, a tym samym – zużycie paliwa. Ponadto, dzięki obniżeniu położenia środka ciężkości, wzrasta stabilność prowadzenia. Na nawierzchniach marnej jakości lub podjazdach prześwit można zwiększyć o 55 mm – zarówno na postoju, jak i podczas jazdy z prędkością do 70 km/h.

Kontrola stabilizacji przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL

Nowa funkcja stabilizacji przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL w znaczący sposób przyczynia się do charakterystycznego dla AMG zestrojenia pojazdu pod kątem wysokiej dynamiki jazdy. Podobnie jak w GLE 63, korzystając z instalacji elektrycznej 48 V i dwóch niezależnie działających elektromechanicznych siłowników – przy przedniej i tylnej osi, funkcja ta starannie kompensuje ruchy nadwozia i zapewnia precyzyjne prowadzenie. Ponadto zwiększa komfort podczas jazdy na wprost.

Wysoka przyczepność: napęd 4x4 AMG Performance 4MATIC+

Z myślą o uzyskaniu maksymalnej trakcji i dynamiki nowy GLS 63 jest wyposażony w aktywny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozkładem momentu obrotowego (od 0:100 do 50:50) oraz elektronicznie sterowaną blokadą tylnego dyferencjału AMG. Inteligentne sterowanie łączy napędzaną na stałe oś tylną z osią przednią, bez przerwy przeliczając optymalny rozkład momentu obrotowego – w zależności od sytuacji na drodze i komend kierowcy.

Zróżnicowane wrażenia z jazdy: AMG DYNAMICS i AMG DYNAMIC SELECT

AMG DYNAMICS korzysta z inteligentnej elektroniki sterującej, która współpracuje ze wszystkimi funkcjami pojazdu decydującymi o zwinności prowadzenia (np. układ kierowniczy, dystrybucja momentu obrotowego, napęd 4x4 i aktywne stabilizatory). Efekt: znaczny wpływ na dynamikę jazdy, a tym samym – bardzo zróżnicowane wrażenia z za kierownicy, od zrównoważonych przez sportowe aż po wyjątkowo dynamiczne. AMG DYNAMICS stanowi podstawę dla trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT. Kierowca wybiera wstępnie skonfigurowany tryb za pomocą przełącznika AMG DYNAMIC SELECT albo sam określa konfigurację pojazdu w trybie indywidualnym. Do wyboru jest 6 programów (Comfort, Sport, Sport+, Individual, Trail – na grząskie lub śliskie nawierzchnie, Sand – sportowa jazda na „luźnych” nawierzchniach).

Progresywne wspomaganie kierownicy i wysokowydajne hamulce AMG

Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy jest zależne od prędkości i współpracuje z przekładnią o zmiennym przełożeniu. Zachwyca bezpośrednim charakterem i precyzją działania. Jego tryb pracy zależy od ustawień AMG DYNAMICS. Konfiguracja w programach Basic oraz Advanced jest zorientowana na komfort, a w Pro wspiera sportowy styl jazdy i zapewnia jeszcze więcej informacji zwrotnych.

Wielka siła ciągu, odpowiednio duże hamulce: wysokowydajny układ hamulcowy niezawodnie spowalnia SUV-a nawet przy większych obciążeniach, zapewniając krótkie drogi hamowania. Na przedniej osi

zastosowano wewnętrznie wentylowane i perforowane, zintegrowane tarcze hamulcowe o wymiarach 400 x 38 mm, z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami polakierowanymi na szaro, z białym napisem „AMG”. Z tyłu zamontowano wewnętrznie wentylowane zintegrowane tarcze hamulcowe o wymiarach 370 x 32 mm i pływające zaciski 1-tłoczkowe.

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG GLS 63 4MATIC+
Silnik	4.0 V8 biturbo, rozrusznikoalternator EQ Boost
Pojemność skokowa	3982 ccm
Moc maksymalna	450 kW (612 KM) przy 5750-6500 obr./min + 16 kW (22 KM) z EQ Boost
Maksymalny moment obrotowy	850 Nm przy 2500-4500 obr./min
Układ napędowy	Napęd 4x4 AMG Performance 4MATIC+ ze zmiennym rozdziałem momentu obrotowego
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G, 9-biegowa, automatyczna
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	11,9 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	273 g/km*
Klasa efektywności	E
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,2 s
Prędkość maksymalna	250 km/h (ogr. elektr.; z pakietem kierowcy AMG – 280 km/h)

* Dane dotyczące zużycia paliwa i emisji CO₂ są tymczasowe i zostały określone przez służbę techniczną na potrzeby procesu homologacji zgodnie z metodą badania WLTP i skorelowane z danymi NEDC. Zatwierdzenie typu i certyfikat zgodności z oficjalnymi danymi nie są jeszcze dostępne. Możliwe są różnice między podanymi wartościami a danymi oficjalnymi.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22