



Nowa Klasa A: TecDay, design wnętrza

Informacja prasowa

Nowoczesny luksus

22 listopada 2017 r.

Spis treści	Nr str.
<u>Wersja skrócona</u>	
Design wnętrza nowej Klasy A Nowa definicja współczesnego luksusu	2
<u>Wersja pełna</u>	
Kabina i fotele Wewnętrzna rewolucja	4
Krótki wywiad z Hartmutem Sinkwitzem, szefem ds. designu „Znaczący krok w kierunku awangardy”	8
Przedział bagażowy i widoczność z wnętrza W pełni dojrzała	10
Ciekawostki dotyczące Klasy A Czy wiedziałeś, że...	13

Nowa definicja współczesnego luksusu

Stuttgart. Wnętrze Klasy A reprezentuje zupełnie nowe podejście do projektowania i rewolucjonizuje segment kompaktowych aut od środka, zapewniając wyjątkowe poczucie przestronności. Unikalną architekturę podkreśla awangardowy design deski rozdzielczej. Na podróżujących czeka znacznie więcej przestrzeni niż w poprzednicze.

W przyszłym roku na rynku pojawi się nowa Klasa A – pierwszy z nowej rodziny kompaktów z gwiazdą. Model zajmie miejsce prawdziwego bestsellera, który zdecydowanie przyczynił się do odmłodzenia wizerunku marki Mercedes-Benz: średnia wieku europejskiego kierowcy obecnej Klasy A (typoszereg W 176) jest o 13 lat niższa niż w przypadku poprzedniczki (W 169). Teraz ta rewolucja wkracza w kolejny etap: nadchodząca Klasa A całkowicie na nowo definiuje pojęcie współczesnego luksusu w kabinie. Jednocześnie oferuje znacznie lepsze walory użytkowe – tym samym jest równie młodzieńcza jak dotąd, ale jednocześnie dorosła jak nigdy.

„Nowa Klasa A ucieleśnia kolejny rozdział w naszej filozofii projektowania – filozofii zmysłowej przejrzystości, i ma potencjał, by zapoczątkować nową erę designu” – mówi Gordon Wagener, szef designu Daimler AG. „Jej wnętrze reprezentuje współczesny luksus na poziomie nieosiągalnym wcześniej w tym segmencie, a interfejs użytkownika wprowadza w epokę cyfrową”.

Architektura wnętrza oraz układy obsługi i wyświetlania nowej Klasy A są wyjątkowe na skalę kompaktowych aut. Deska rozdzielcza dzieli się na dwie trójwymiarowe, poziome sekcje: jej dolna część jest w wyraźny sposób oddzielona od górnej i wydaje się swobodnie unosić przed tablicą przyrządów. Efekt ten potęguje opcjonalne nastrojowe oświetlenie.

Standardowy panoramiczny kokpit ma wolnostojącą formę i po raz pierwszy został pozbawiony jakichkolwiek osłon nad instrumentami. Wzrok przyciągają również sportowo stylizowane kanały powietrzne, które swoim kształtem przywodzą na myśl turbiny.

Także w przypadku wielu innych szczegółów Klasa A wzoruje się na luksusowych modelach Mercedes-Benz. Przykładowo, wielofunkcyjna kierownica pochodzi z Klasy S, a przednie fotele oferują komfortowe udogodnienia znane z wyższych klas, w tym wentylację, funkcję masażu oraz wielokonturową architekturę. Elementy ozdobne mają „otulającą” formę, a paleta dostępnych materiałów (np. drewno o otwartych porach) podkreśla progresywne, wysokojakościowe pozycjonowanie.

Wnętrze Klasy A wyróżnia się nie tylko znacznie większym poczuciem przestronności, ale i lepszą widocznością we wszystkich kierunkach oraz dodatkową ilością miejsca dla podróżujących. Wartość użytkową zwiększa dodatkowa przestrzeń na wysokości ramion (+9 mm z przodu, +22 mm z tyłu), łokci (+35 mm z przodu, +36 mm z tyłu) oraz nad głowami (+7 mm z przodu, +8 mm z tyłu). Kolejnym atutem nowej generacji modelu jest łatwiejszy dostęp do tylnych siedzeń. Przestrzeń ładunkowa jeszcze lepiej odpowiada potrzebom związanym z rodzinną i rekreacyjną eksploatacją – pojemność bagażnika wynosi 370 litrów, czyli o 29 litrów więcej niż w poprzedniczce. Dzielone tylne lampy pozwoliły na poszerzenie otworu załadunkowego (+20 cm), a podłoga bagażnika została wydłużona o 11,5 cm. Na życzenie oparcia tylnych siedzeń można ustawić pod większym kątem, np. aby zmieścić duże pudełka. Widoczność z miejsca kierowcy względem aktualnej Klasy A poprawiła się o około 10%.

Wewnętrzna rewolucja

Kabina Klasy A reprezentuje zupełnie nowe podejście do projektowania i, zapewniając wyjątkowe poczucie przestronności, rewolucjonizuje klasę kompaktowych aut od środka. Unikalną architekturę w szczególności podkreśla awangardowy design deski rozdzielczej. Ponieważ po raz pierwszy całkowicie zrezygnowano z osłony nad instrumentami, jej korpus – przywodzący na myśl skrzydło samolotu – rozciąga się od drzwi do drzwi bez żadnych wizualnych zakłóceń. Standardowy panoramiczny kokpit ma wolnostojącą formę. Uwagę zwracają również sportowo stylizowane otwory wentylacyjne, swoim wyglądem przypominające turbiny. Przednie fotele oferują udogodnienia znane z aut wyższych klas, w tym funkcje wentylacji i masażu oraz wielokonturową budowę.

Architektura wnętrza oraz układy obsługi i wyświetlania nowej Klasy A są wyjątkowe wśród kompaktowych aut. Deska rozdzielcza dzieli się na dwie trójwymiarowe, poziome sekcje: jej dolna część jest w wyraźny sposób oddzielona od górnej i wydaje się swobodnie unosić przed tablicą przyrządów. Efekt ten potęguje opcjonalne nastrojowe oświetlenie.

Dolna sekcja deski rozdzielczej zapewnia podstawę dla „turbinowych” kanałów wentylacyjnych i całkowicie wolnostojącego, panoramicznego ekranu. Ten dostępny jest w trzech rozmiarach: z dwoma wyświetlaczami o przekątnej 7” (17,78 cm), jednym 7” i jednym 10,25” (26 cm) lub z dwoma ekranami 10,25”. W przypadku dwóch ostatnich wariantów Mercedes-Benz wykorzystuje technologię klejonego szkła. Integracja ekranu klimatyzacji z centralnym wyświetlaczem w znacznym stopniu przyczynia się też do zachowania czystości linii kokpitu. Do sterowania wentylacją służą poziome

przełączniki na panelu obsługi klimatyzacji albo odpowiednie menu na ekranie.

Strona 5

Rezygnacja z pokrywy instrumentów sprawia, że deska rozdzielcza wraz z jej ozdobnym wykończeniem rozciąga się od drzwi do drzwi, a panoramiczny ekran zdaje się unosić swobodnie w przestrzeni. Elementy ozdobne mają „otulającą” formę, a paleta dostępnych materiałów (np. drewno o otwartych porach) podkreśla progresywne, wysokojakościowe pozycjonowanie.

Pięć otworów wentylacyjnych zyskało nowy, „turbinowy” wygląd, inspirowany światem awiacji. Pieczołowicie zaprojektowane łopatki mają koncentryczny układ, przywodzący na myśl turbinę silnika odrzutowego. W jednej z linii wyposażenia nawiew wyróżnia się trójwymiarowym kolorowym akcentem, tworzącym wrażenie dopalacza. Otwory wentylacyjne pośrodku zostały skierowane w stronę kierowcy, podkreślając sportową aurę panującą w kabinie.

Środkowe panele drzwi płynnie łączą się z podłokietnikami, zgodnie ze zmysłowym, nowoczesnym idiomem projektowania. Podąża za nim również design nowo opracowanej, trójramiennej kierownicy, klamek drzwi, konsoli centralnej oraz foteli. Szczególną uwagę zwracają tu ergonomiczne klamki o nietypowym kształcie pierścieni.

Nastrojowe oświetlenie: awangardowy schemat oświetlenia

Od 12 do 64 odcieni – nowa generacja Klasy A zaoferuje pięciokrotnie więcej odcieni nastrojowego oświetlenia. Ale nie chodzi tylko o różnorodność. Także efektywność iluminacji wyznacza nowy standard w segmencie: różne odcienie łączą się w 10 schematów kolorystycznych, zapewniając awangardową poświatę z dynamiczną zmianą barwy.

Schematy można dopasować do różnych wersji interfejsu multimedialnych, podkreślając w ten sposób wrażenie ogólnej harmonii. Podróżujący mogą też osobno aktywować poszczególne efekty świetlne.

Awangardowe nastrojowe oświetlenie zostało uwzględnione już na wczesnym etapie projektowania samochodu. W rezultacie zostało płynnie zintegrowane z koncepcją kabiny. Widać to np. w obszarze, gdzie łączą się dolna i górna sekcja deski rozdzielczej. Dzięki połączeniu pośredniej i bezpośredniej iluminacji we wnętrzu panuje wyjątkowa atmosfera, porównywalna z nocnym oświetleniem historycznej architektury. Także wnętrza „turbiniowych” otworów wentylacyjnych o galwanizowanej powierzchni są w efektowny sposób rozświetlane po zmroku.

Oświetlenie kabiny korzysta wyłącznie z trwałych, energooszczędnych diod LED.

Fotele: komfortowe udogodnienia z aut wyższych klas

Przy opracowywaniu siedzeń nowej Klasy A inżynierowie Mercedes-Benz – po raz pierwszy w segmencie kompaktowych samochodów – wykorzystali komputerowe symulacje komfortu. W oparciu o dane CAD proces ten pozwala rzetelnie przewidzieć wrażenie wygody, jaką zapewnia podróż na danym fotelu, nim ten zostanie fizycznie wyprodukowany.

Równocześnie model zaoferuje komfortowe udogodnienia znane z modeli wyższych klas: na życzenie, po raz pierwszy w Klasie A, oferowane będzie nie tylko podgrzewanie foteli, ale też funkcja wentylacji oraz pakiet wielokonturowych siedzeń z przodu. Wentylowane fotele mają wbudowane w poduszki siedziska i oparcia wentylatory (po jednym w każdej poduszce), przepuszczające powietrze przez perforowaną tapicerkę w obu kierunkach. Nawet w przypadku mocno nagrzanego wnętrza wentylacja siedzeń

pozwała błyskawicznie schłodzić ich powierzchnię dzięki przepływowi chłodnego powietrza. Funkcja ma trzy poziomy intensywności działania.

W pakiecie wielokonturowych siedzeń poduszki boczne i podparcie lędźwiowe można ustawiać osobno za pomocą sterowanej elektrycznie pompki pneumatycznej. Efekt masażu w obszarze lędźwiowym zapewniają umieszczone w obszarze lędźwiowym komory powietrzne, napełniane i opróżniane w ramach ruchu pulsującego lub falowego.

Łącznie, nowa Klasa A będzie dostępna z trzema rodzajami foteli: poza bazowym będą to komfortowe siedzenia zapewniające do 20 ustawień oraz zintegrowane fotele sportowe, oferowane w połączeniu z poszczególnymi liniami wyposażenia.

Tylna kanapa ma składane oparcie i jest standardowo dzielona w proporcji 60/40. W połączeniu z liniami wyposażenia dostępny jest też wariant trójdzielny (40/20/40), zapewniający jeszcze większą elastyczność przy przewożeniu ładunków. Dodatkowy, opcjonalny pakiet przestrzeni ładunkowej pozwala ustawić oparcia kanapy pod większym kątem, zbliżonym do pionu, np. w celu zmieszczenia dużych pudeł.

„Istotny krok w kierunku awangardy”

Trzy pytania do Hartmuta Sinkwitsza, szefa designu wnętrz. 51-latek studiował wzornictwo przemysłowe, a do Mercedes-Benz dołączył w 1995 r.

Panie Sinkwitz, obecna Klasa A, wyróżniająca się bardzo progresywnym wyglądem zewnętrznym, zdecydowanie przyczyniła się do odmłodzenia marki Mercedes-Benz. Czy radykalny projekt wnętrza nowej Klasy A ma na celu wywołanie podobnego efektu „wow” w młodszej grupie docelowej?

Sinkwitz: Cóż, poczekajcie, aż zobaczycie nadwozie (śmiech). Również w tym przypadku dynamizm i nowoczesność, w postaci purystycznych, zaakcentowanych płaszczyzn, łączymy z minimalistycznymi liniami oraz zredukowaną liczbą szczelin. Ale racja: wnętrze nowej Klasy A stanowi znaczący krok w kierunku awangardy i jest prawdziwie unikalne, zwłaszcza pod kątem poczucia przestrzeni oraz nowoczesnej koncepcji oświetlenia i obsługi. Tym samym nadaje nowe znaczenie pojęciu „nowoczesnego luksusu” w segmencie kompaktowych aut. I stanowi wewnętrzną rewolucję.

Wyjątkową cechą kokpitu jest sam układ deski rozdzielczej...

Sinkwitz: ...tak, zgadza się. Dzięki wizualnemu oddzieleniu dolnej części deski rozdzielczej od jej głównego korpusu ta pierwsza zdaje się unosić w przestrzeni. Równocześnie Klasa A jest pierwszym seryjnym autem, w którym całkowicie zrezygnowano z klasycznej osłony kokpitu. W ten sposób duży, panoramiczny ekran z technologią klejonego szkła pasuje się dosłownie na czołowym miejscu. Co więcej, nie ma już wyświetlacza na panelu sterowania wentylacją – zastąpiło go menu na głównym ekranie centralnym. Dzięki temu udało się nam uzyskać czyste, purystyczne, zredukowane podejście do designu.

Co jest Pana ulubionym elementem w kabinie?

Strona 9

Sinkwitz: Biorąc pod uwagę bogactwo inspirujących rozwiązań stylistycznych, niełatwo wskazać jeden konkretny element. Ale jestem dumny z nastrojowego oświetlenia. To unikalne rozwiązanie na skalę tego segmentu, które dzięki szerokiej gamie kolorów, schematów kolorystycznych oraz łączeniu pośredniego i bezpośredniego oświetlenia tworzy bardzo szczególną atmosferę w kabinie. Udało się to zrealizować wyłącznie dlatego, że koncepcję nastrojowego oświetlenia uwzględniliśmy, nim jeszcze zdążyliśmy narysować pierwsze szkice.

W pełni dorosła

Chociaż Mercedes-Benz pozostał wierny sportowej stylizacji nowej Klasy A, jej wartość użytkowa znacznie wzrosła: model oferuje więcej miejsca na wysokości ramion, łokci i nad głowami oraz łatwiejszy dostęp do tyłu, a także pojemniejszy i bardziej funkcjonalny bagażnik. W efekcie wzrasta zarówno poziom bezpieczeństwa, jak i poczucie przestronności.

Pojemność bagażnika za tylnymi siedzeniami wynosi 370 litrów, czyli o 29 litrów więcej niż w poprzedniczce. Dzielone tylne lampy pozwoliły na poszerzenie otworu załadunkowego (+20 cm), a podłoga bagażnika została wydłużona o 11,5 cm. Ale postęp dotyczy nie tylko liczb: projektanci nowej Klasy A szczególną uwagę przywiązywali do funkcjonalności i wygody załadunku i już na wczesnym etapie koncepcyjnym praktycznie przetestowali wykorzystanie bagażnika z dużym koszem na zakupy.

Zawartość kosza obejmowała ponad 70 przedmiotów. Załadunek symulowano z wykorzystaniem danych CAD pojazdu oraz poszczególnych artykułów. Tam, gdzie wystąpiła taka potrzeba, projekt bagażnika został skorygowany. W efekcie bagażnik Klasy A może zmieścić nie tylko wózek dziecięcy, ale także rower z odkręconymi kołami. W porównaniu z poprzedniczką można w nim schować dwie dodatkowe skrzynki z napojami. W bagażniku da się także przewieźć torbę golfową – lub dwie, jeśli wymontuje się pokrywę zasłonę ładunkowej. Na życzenie oparcia tylnych siedzeń można ustawić pod większym kątem, np. aby zmieścić duże pudełko.

Równie praktyczna jest koncepcja schowków: przed dźwignią zmiany biegów skrzyni manualnej lub przekładni DCT znajduje się znacznie obszerniejsza niż dotąd półka na drobiazgi, mieszcząca przedmioty takie jak

smartfon, portfel, klucze czy pilot. Nowym elementem wyposażenia standardowego jest uchwyt na napoje w tunelu centralnym, dostosowany do kubków, puszek lub butelek o pojemności do 0,5 l. Instrukcja obsługi ma teraz mniejszy rozmiar i może być przechowywana w osobnej przegródce w schowku na rękawiczki.

Znacznie obszerniejsze są kieszenie w panelach drzwi: w przednich można przewozić 1,5-litrowe butelki lub magazyny formatu A4, w tylnych – butelki o pojemności 1 litra. Z myślą o bezpieczeństwie w bocznych wszystkich czterech drzwi wygospodarowano schowki na kamizelki odblaskowe.

Lepsza widoczność we wszystkich kierunkach – większe bezpieczeństwo i komfort

Istotne starania podjęto również w zakresie poprawy widoczności z miejsca kierowcy. Dzięki temu znacznym stopniu ograniczono ryzyko przeoczenia pojazdów lub pieszych przy zawracaniu, zmianie pasa lub parkowaniu. Ogólnie rzecz biorąc, w porównaniu z poprzedniczką zasłonięty obszar zmniejszył się o 10%. To przede wszystkim efekt zastosowania smuklejszych słupków A, B i C oraz ich osłon. Lepsza widoczność to również zasługa umieszczenia lusterek bocznych na zewnętrznych panelach drzwi, a nie w narożnikach przednich bocznych szyb.

Do uzyskania dobrej widoczności do tyłu przyczynia się z kolei nowa tylna wycieraczka. Aby zwiększyć pole jej działania, obudowa spojlera dachowego ma wewnętrzne wgłębienie, pozwalające zastosować dłuższe pióro.

Więcej przestrzeni: zwiększone wymiary kabiny

Nowa Klasa A zapewnia nie tylko lepsze poczucie przestronności, ale i więcej miejsca dla podróżujących. Szczegóły zamieszczono w poniższej tabeli:

Kluczowe wymiary wnętrza w mm	Klasa A (poprzednia)	Klasa A (nowa)	Różnica
Szerokość na wysokości łokci, przód	1422	1457	+35
Szerokość na wysokości łokci, tył	1410	1446	+36
Szerokość na wysokości ramion, przód	1391	1400	+9
Szerokość na wysokości ramion, tył	1350	1372	+22
Maksymalne miejsce nad głową, przód	1017	1024	+7
Maksymalne miejsce nad głową, tył	952	960	+8

Czy wiedziałeś, że...

...historia sukcesu kompaktowych modeli Mercedes-Benz rozpoczęła się już 20 lat temu, wraz z debiutem pierwszej Klasy A? Od marca 1997 roku klienci z całego świata odebrali już ponad 5 555 555 kompaktowych Mercedesów, z czego na samą Klasę A przypada 3 mln egzemplarzy.

...wprowadzenie nowej Klasy A w 2012 roku w znacznym stopniu przyczyniło się do odmłodzenia wizerunku marki Mercedes-Benz? W Europie średnia wieku posiadaczy nowej Klasy A jest o ponad 13 lat niższa od kierowców poprzedniej generacji modelu. W Chinach w 2016 roku jedna trzecia nabywców Klasy A była w wieku poniżej 30 lat.

...Klasa A może pochwalić się szczególnie wysokim „wskaźnikiem przechwytywania klientów”? W ub.r. w Europie Zachodniej 70% nabywców Klasy A jeździło wcześniej samochodem innej marki.

...paleta kompaktowych modeli Mercedes-Benz zostanie dodatkowo poszerzona? Obecnie składa się na nią pięć aut: Klasa A, Klasa B, CLA, CLA Shooting Brake oraz GLA. W przyszłości ta liczba wzrośnie do ośmiu. Zapowiedź kolejnej generacji kompaktowych Mercedesów stanowi prototyp Concept A Sedan. Z kolei Concept EQA pokazuje, jaką reprezentacją w segmencie kompaktów może dysponować rodzina EQ.

...na początku 2012 r. prototypy Klasy A przejechały Niemcy w nietypowym kamuflażu, w całości złożonym z kodów QR? W czasie tego „pucharu QR” miłośnicy motoryzacji mogli skanować kody i wygrać wycieczkę na światową premierę Klasy A na targach motoryzacyjnych w Genewie.

...aktualna generacja Klasy A zdobyła szereg nagród za wzornictwo?

Ich lista obejmuje m.in. „red dot Design Award 2013”, „Design Trophy 2013” (Auto Zeitung) oraz „AUTO BILD Design Award 2012”.

...począwszy od lata 2016 r. klienci car2go mogą jeździć nie tylko

smartami, ale i Mercedesami Klasy A? Pierwsze egzemplarze modelu dołączyły do floty car2go w Berlinie, a później także w Nadrenii, Monachium i Hamburgu.

...w 2012 r. „Focus Online” oraz „Bähr & Fess Forecast” uznały Klasę

A za model o najniższej utracie wartości wśród kompaktowych aut?

Utrzymanie 55,5% wartości początkowej po 4 latach zapewniło jej tytuł „2016 value retention champion”.

...ostatnia generacja Klasy A to pierwszy Mercedes oferowany z

kompleksową integracją samochodu ze smartfonem? Od początku

2016 r. model oferuje interfejsy Apple® CarPlay® (dla użytkowników iPhone'ów®) oraz MirrorLink®.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22