



## **Wielkie urodziny terenowego klasyka**

25 lutego 2019 r.

**Stuttgart. Gratulacje tych 40 lat, w czasie których Mercedes-Benz Klasy G nie znał innej drogi niż tylko w górę: z jednej strony odnosi się to do wysmienitych zdolności terenowych pojazdu z 1979 roku, z drugiej – do faktu, że od prawie czterech dekad „Gelenda” pozostaje wierna sobie i swoim wartościom. Od samego początku Klasa G pięła się w górę także w odniesieniu do swojego statusu motoryzacyjnej ikony. Przez lata nieustannie ewoluowała – z wszechstronnego auta terenowego do wysokiej jakości modelu drogowego. A konsekwentnie prowadzone prace rozwojowe Mercedes-Benz sprawiają, że jest zawsze „na czasie”.**

W dniach 4-9 lutego 1979 r. w Tulon we Francji odbyła się światowa premiera Mercedesa serii 460, oznaczonej literą G. W informacji prasowej producent podkreślał „bezkompromisowe właściwości jezdne w terenie i na drodze”, a także „maksymalną różnorodność zastosowań”. Aspekty te dotyczą również nowej klasy G serii 463, która powstaje w fabryce w Graz w Austrii od maja 2018 r. Prócz tych cech za Klasą G stoi też wyjątkowy charakter. A kolejne sukcesy sprawiały, że w ciągu kolejnych dekad model zyskiwał coraz silniejszą pozycję.

### **Łączenie sił**

Historia Klasy G rozpoczęła się latem 1969 roku. Daimler-Benz AG i austriacka firma Steyr-Daimler-Puch AG rozpoczęły wówczas rozmowy na temat możliwej współpracy. Obaj producenci mieli w swojej ofercie pojazdy

o doskonałych własnościach terenowych – były to Mercedes-Benz Unimog oraz Puch Haflinger i Puch Pinzgauer. W 1971 r. po raz pierwszy sformułowano koncepcję wspólnego zbudowania samochodu terenowego, który miał połączyć ekstremalne zdolności w terenie z dobrym prowadzeniem na utwardzonych drogach. Dyrektorzy generalni dr Joachim Zahn (Daimler-Benz AG) i dr Karl Rabus (Steyr-Daimler-Puch AG) doszli do porozumienia w zakresie wspólnego opracowania lekkiego pojazdu terenowego prawdopodobnie już na jesieni 1972 r. Zespołem konstrukcyjnym kierował Erich Ledwinka, główny inżynier Steyr-Daimler-Puch.

Później rozwój projektu nabrał tempa. W kwietniu 1973 r. powstał pierwszy drewniany model, a w 1974 r. przystąpiono do testów pierwszego zdolnego do jazdy po drogach prototypu. W 1975 r. w wewnętrznej dokumentacji pojawiły się zdjęcia, które dowodzą, jak szybko projektanci i inżynierowie doszli do fazy projektu zbliżonego do finalnego modelu G. Ostateczna stylizacja z wyraźnie nakreślonym profilem powstała w dziale designu Mercedes-Benz, kierowanym przez Bruno Sacco. Projektanci po mistrzowsku połączyli rozległe, gładkie powierzchnie nadwozia z określonymi parametrami technicznymi, takimi jak znaczne kąty natarcia i zjazdu, a także stosunkowo duża wysokość pojazdu przy raczej niewielkiej szerokości.

Od samego początku model G był produkowany w fabryce firmy Puch w Graz-Thondorf – tej samej, gdzie od maja 2018 r. powstaje nowa Klasa G serii 463. Od 1979 r. Mercedes-Benz dostarcza do Graz liczne komponenty z różnych zakładów w Niemczech, w tym: silniki, osie, układy kierownicze oraz duże

elementy tłoczone. Seryjna produkcja pierwszej „Gelendy” ruszyła w lutym 1979 r., wkrótce po światowej premierze pojazdu. Odpowiadała za nią spółka Geländefahrzeug Gesellschaft (GfG), założona przez obie firmy w 1977 r.

Model G debiutował na rynku jako seria 460: uniwersalny pojazd terenowy o względnie prostym wnętrzu, ale z dopracowanym układem przeniesienia napędu. Optymalną charakterystykę jazdy w terenie zapewniał dołączany, standardowy napęd na wszystkie koła ze stuprocentową blokadą międzyosiowego mechanizmu różnicowego oraz opcjonalnymi blokadami dyferencjałów przedniej i tylnej osi (wyposażenie seryjne od 1985 r.). Z kolei ramowa konstrukcja i sztywne osie ze sprężynami śrubowymi oferowały wszechstronność i wytrzymałość poza utwardzonymi drogami. Początkowo zaoferowano wysokoprężne warianty 240 GD i 300 GD oraz benzynowe odmiany 230 G i 280 GE, dwie wersje rozstawu osi (2400 i 2850 milimetrów), a także różne rodzaje nadwozia (otwarte, zamknięte kombi i furgon). Oprócz serii 460 z 12-woltową instalacją elektryczną, klientom wojskowym Mercedes-Benz oferował typoszereg 461 z instalacją 24 V. Jego wersja CKD (budowa od podstaw) została oznaczona jako seria 462.

### **Historia sukcesów**

Wkrótce po premierze rozpoczął się nieprzerwany proces rozwoju modelu G – co okazało się kluczowe dla jego trwałego sukcesu. Istotnymi krokami były tu: wprowadzenie standardowego wspomaganie układu kierowniczego (najpierw w modelach 280 GE i 300 GD, a od 1987 r. we wszystkich pozostałych) i standardowych blokad dyferencjałów (rok 1985), a także trójdrożnego katalizatora pracującego w układzie zamkniętym

(od 1986 r., początkowo jako specjalne wyposażenie 230 GE) i systemu ABS, przeciwdziałającemu blokowaniu kół podczas hamowania, w serii 463 od roku 1990. Optymalizację poziomu komfortu i bezpieczeństwa osiągnięto m.in. dzięki standardowemu połączeniu systemów kontroli dynamiki jazdy i napędu na 4 koła (od 2001 r.). Połączenie to obejmuje elektronicznie sterowany system kontroli trakcji 4ETS, elektroniczny program stabilizacji toru jazdy ESP® oraz układ wspomagania hamowania Brake Assist (BAS).

Ważnym krokiem w rozwoju techniki modelu G były kluczowe modernizacje. W 1990 r. na rynek trafił typoszereg 463, wyposażony w stały napęd zamiast montowanego wcześniej dołączanego. Później w potężnej, luksusowej Klasie G zastosowano silniki o 8, a nawet o 12 cylindrach. Ale Mercedes-Benz kultywował również tradycję modelu G jako uniwersalnego pojazdu użytkowego. Najpierw rolę tę pełniła seria 460, a w 1992 r. zastąpił ją typoszereg 461. Dziś ich możliwości reprezentują profesjonalne warianty Klasy G.

Tradycja oferowania w Klasie G ekskluzywnego wyposażenia rozpoczęła się od wyrafinowanych dodatków, takich jak fotele Recaro dla kierowcy i pasażera z przodu, dostępne jako wyposażenie specjalne już od 1981 r. W 1982 r. zmodernizowano standardowe wnętrze pojazdu, a w 1990 r., wraz z debiutem serii 463, w kabinie „Gelendy” pojawiły się drewniane aplikacje. Ta nieustanna ewolucja pozwoliła Klasie G pozyskiwać nowych prywatnych klientów. Szczególnie doceniali oni mocne warianty modelu. Pierwszym z nich był Mercedes-Benz 500 GE V8, który trafił na rynek w ramach niewielkiej serii pojazdów, począwszy od 1993 r. W tym samym

roku oficjalnie narodziła się Klasa G – zgodnie z nową nomenklaturą osobowych Mercedesów, wedle której litera poprzedzająca trzycyfrową liczbę lub kombinację liter oznacza klasę, do której należy pojazd. Od 1998 r. rolę standardowego topowego wydania modelu pełnił wariant G 500.

Szczególnie udany rozdział w historii Klasy G rozpoczął się w 1999 r., wraz z debiutem nowego okrętu flagowego serii 463 – odmiany G 55 AMG. Dał on podstawę dla osiągnięcia trwałego sukcesu wariantów Klasy G o wysokich osiągnięciach, sygnowanych przez Mercedes-AMG. Dalsze standardy w tym zakresie ustanawiały wersje: G 55 AMG Kompressor (2004 r.), G 63 AMG i G 65 AMG (oba z 2012 r.), G 63 AMG 6x6 (2013 r.) i wreszcie Mercedes-AMG G 63 na bazie nowej Klasy G, zaprezentowany w lutym 2018 r. (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 13,1 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym: 299 g/km\*).

Fakt, że G pomyślnie radziła sobie ze wszystkimi wyzwaniami w czwartej dekadzie swojego „życia”, demonstrowały też inne ekskluzywne modele, takie jak G 500 4x4<sup>2</sup> z 2015 r. oraz Mercedes-Maybach G 650 Landulet z 2017 r. Ten drugi powstał w zaledwie 99 egzemplarzach. Oba warianty kultowego pojazdu terenowego otworzyły przed Klasą G nowe perspektywy: G 500 4x4<sup>2</sup> - dzięki portalowym osiom – w zakresie jeszcze większych możliwości terenowych, a Mercedes-Maybach G 650 Landulet – oferując najwyższy motoryzacyjny luksus także poza utwardzonymi drogami.

W styczniu 2018 r. podczas salonu samochodowego (NAIAS) w Detroit swoją światową premierę świętowała nowa generacja serii 463. To samochód, który

przenosi zalety swojego charyzmatycznego poprzednika w świetlaną przyszłość. Pierwszym z wprowadzonych modeli jest Mercedes-Benz G 500 (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 11,5-12,1 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym: 263-276 g/km \*), a niedługo potem dołączył do niego Mercedes-AMG G 63. W grudniu 2018 r. zaprezentowano trzeci wariant silnikowy – G 350 d (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 9,6-9,8 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym: 252-259 g/km\*), wyposażony w najnowocześniejszą jednostkę wysokoprężną OM 656.

Koncentrując się na istotnych detalach technicznych w nowej serii 463, Klasa G zostaje ponownie „wynaleziona” na nowo. Przykład? Opracowane wspólnie przez Mercedes-Benz i Mercedes-AMG podwozie z tradycyjną, sztywną osią z tyłu i przednią osią z niezależnym zawieszeniem opartym na podwójnych wahaczach poprzecznych. Nie zmieniły się natomiast doskonale możliwości terenowe – w wielu dyscyplinach nowa Klasa G przewyższa nawet swojego znakomitego poprzednika. A na zewnątrz jej podstawowe credo wciąż odnosi się do genów modelu G z 1979 r. – w każdym egzemplarzu widocznych już na pierwszy rzut oka.

**Kontakt:**

Tomasz Mucha

e-mail: [tomasz.mucho@daimler.com](mailto:tomasz.mucho@daimler.com)

tel. +48 22 312 72 22