



Mercedes-Benz

Terenowe ikony Mercedes-Benz

Informacja prasowa

Unimog i Klasa G: szczyt terenowych gigantów

5 sierpnia 2019 r.

Pojazdy, które swoją najwyższą formę prezentują w ekstremalnym terenie. Które od dziesięcioleci zachwycają niesamowitymi osiągnięciami technicznymi i mają oddaną rzeszę fanów na całym świecie. Mercedes-Benz oferuje co najmniej dwa takie modele – Klasę G w segmencie aut osobowych i Unimoga wśród pojazdów użytkowych. Podczas gdy w tym roku Klasa G świętuje w tym roku swoje 40. urodziny, Unimog może pochwalić się ponad 70-letnią tradycją. To wystarczające powody, by oba te samochody spotkały się na wyjątkowym szczycie.

Są pojazdy, które wzbudzają apetyt na przygodę i dzieciinną chęć do zabawy u niemal każdego dorosłego – a Mercedesy Klasy G oraz Unimog zdecydowanie do nich należą. Dwa unikalne charaktery, oba od dekad podążają swoją własną drogą. Drogą, która często zaczyna się tam, gdzie inni osiągnęli już swój kres – dzięki ich nieprzeciętnym możliwościom w terenie. Oba te samochody wielokrotnie udowodniły swoją niezawodność i zdolność dotarcia do dowolnego miejsca świata, choćby podczas Rajdu Dakar. Co więcej, Unimoga wiele łączy z Klasą G: maksymalna wytrzymałość i trwałość, a także ogromna różnorodność oferty, dzięki której potrafi spełnić praktycznie każde życzenie nabywcy. Nic dziwnego, że hołd oddało im również w Hollywood, a w hitach „Jurassic World” z 2015 roku oraz „Transformers: Ostatni rycerz” z roku 2017 terenowe ikony Mercedesa wystąpiły nawet w duecie. Aktualna Klasa G świętowała swoją światową

premierę w styczniu 2018 roku w Detroit, z Arnoldem Schwarzeneggerem na scenie. Prócz własnej „Gelendy” słynny aktor miał kiedyś w swoim garażu także Unimoga.

Mercedes-Benz Klasy G: klasa sama w sobie

Mercedes-Benz Klasy G od samego początku był koncepcją prawdziwie rewolucyjną: stanowił bezprecedensowe połączenie wyśmienitych możliwości terenowych, doskonałej przydatności na utwardzonej nawierzchni i bezpieczeństwa. „Najdłuższa stażem” seria osobowych Mercedesów jest produkowana w austriackim mieście Graz dokładnie od czterech dekad, a jej wytwarzanie wiąże się z dużymi nakładami „ręcznej roboty” i pasji. Ale wysokie standardy jakości zdecydowanie się opłacają: 80% spośród wszystkich egzemplarzy Klasy G, jakie kiedykolwiek wyprodukowano, wciąż jeździ po drogach i bezdrożach świata.

„Klasa G zawsze pozostawała wierna samej sobie – i tak przez cztery dziesięciolecia: od kanciastego profilu aż po charakterystyczny dźwięk zamykania drzwi” – mówi Peter Schoren, kierownik działu produktów i sprzedaży Klasy G. „Jednocześnie pod względem technicznym model stale ewoluował. Obecne wcielenie jest najlepszą Klasą G wszech czasów, i to we wszystkich aspektach – niezależnie od tego, czy mówimy o komforcie, możliwościach terenowych, czy o zwinności na drodze”.

Niepowstrzymana i wszechstronna

Dzięki standardowej ramie typu drabinkowego, 100-procentowym blokadom mechanizmu różnicowego i terenowej przekładni redukcyjnej Klasa G może

dotrzeć praktycznie wszędzie. Na odpowiedniej nawierzchni jej zdolność pokonywania wzniesień sięga 100%. „Gelenda” zachowuje stabilność prowadzenia przy pochyleniu pod kątem 35 stopni, a przy głębokości brodzenia wynoszącej 70 cm jest w stanie bez trudu pokonać nawet niewielkie strumienie. Z tego powodu nadaje się do szerokiego zakresu zastosowań. Swoje mocne strony pokazuje na przykład w wersjach specjalnych – dla policji, straży pożarnej i służb ratowniczych. Terenowa ikona cieszy się światową sławą również jako „Papamobile”. Pomalowany na perłowy kolor, wyposażony w specjalne nadwozie ze szkła egzemplarz modelu w latach 80. towarzyszył papieżowi Janowi Pawłowi II jako jego oficjalny pojazd.

Od 20 lat Klasa G jest dostępna także jako model AMG, z dodatkowym ładunkiem mocy. Ponad 1/3 sprzedaży „Gelendy” stanowi wariant Mercedes-AMG G 63 (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 13,1 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu łączonym: 299 g/km), co czyni go najbardziej popularnym w całej rodzinie modelu.

Fakt, że samochód terenowy może spełniać najwyższe standardy, w 2017 r. udowodnił Mercedes-Maybach G 650 Landaulet, limitowany do 99 egzemplarzy – z silnikiem V12, osiami portalowymi, elektrycznym miękkim dachem i ekskluzywnym wykończeniem tylnej części kabiny pasażerskiej.

Dzisiaj gama opcji indywidualizacji G manufaktur oferuje możliwość skonfigurowania Klasy G w jeszcze bardziej ekskluzywnym wydaniu. Od września 2019 roku nabywcy „Gelendy” mają do wyboru ponad milion

możliwych kombinacji specyfikacji samochodu. Dotyczy to zresztą nie tylko aut dopiero skierowanych do produkcji, ale także istniejących zamówień – nawet do kilku tygodni przed produkcją. Teoretycznie model mógłby powstawać przez kilka dziesięcioleci, a żaden z egzemplarzy nie byłby taki sam.

Począwszy od tego roku klienci z całego świata mają okazję przetestować wybitne możliwości Klasy G, poprawić swoje umiejętności jazdy w ekstremalnym terenie i na własnej skórze przekonać się, co symbolizuje znak jakości „Schöckl proved” – swoje podwoje otworzyło Centrum Doświadczeń Klasy G (G-Class Experience Centre), zlokalizowane na terenie byłej bazy lotniczej Nittner w Feldkirchen, około 15 kilometrów na południe od Grazu.

Mercedes-Benz Unimog: terenowa instytucja

Podczas gdy Klasa G doskonale sprawdza się także jako samochód lifestyle'owy, Mercedes-Benz Unimog to prawdziwy wół roboczy. We Francji służy jako pojazd przeciwpożarowy, na Sycylii wspina się na Etnę jako autobus turystyczny, a niemiecką morską służbę poszukiwawczo-ratowniczą wspiera jako pojazd ratunkowy. Jego off-roadowe możliwości i niezawodność sprawiają, że jest lojalnym towarzyszem we wszystkich zakątkach świata – również dzięki współpracy z ponad 650 punktami serwisowymi Unimoga w ponad 130 krajach. Czytelnicy magazynu „Off Road” już po raz 15. z rzędu przyznali mu tytuł „off-roadera” w kategorii „Pojazdy specjalnego przeznaczenia”.

Dr Ralf Forcher, szef działu marketingu, sprzedaży i serwisu Mercedes-Benz Special Trucks: *„W pewnym sensie nasze pojazdy Mercedes-Benz Unimog są klasą samą dla siebie – specjalistami w realizacji wyjątkowych zadań, o zróżnicowanej gamie talentów, przydatnych w każdej możliwej misji. Doskonałe prowadzenie naszych legendarnych Unimogów z krótkim przodem najlepiej docenia się na najbardziej wymagających off-roadowych odcinkach. Nasz wszechstronny specjalista ustanawia standardy także w dziedzinie efektywności, spodziewanej żywotności i kosztów utrzymania”.*

Ciężkie czasy, nietypowe rozwiązania – godzina zero Unimoga

Inżynier Daimler-Benz Albert Friedrich zaprojektował Unimoga w 1946 r. wspólnie z firmą Erhard & Söhne ze Schwäbisch Gmünd, która wcześniej zajmowała się... dostarczaniem popielniczek do limuzyn Mercedesa. Nowy pojazd powstał jako „wielozadaniowa maszyna silnikowa” dla rolnictwa. W porównaniu z ówczesnymi ciągnikami rolniczymi wyróżniał się licznymi innowacjami – m.in. rozwijał maksymalną prędkość 50 km/h, a więc dwukrotnie większą niż typowy traktor. Ponadto otrzymał:

- Osie resorująco-tłumiące
- Napęd na wszystkie koła oraz blokady mechanizmu różnicowego z przodu i z tyłu
- Hamulce nie tylko z tyłu, ale i z przodu
- Dwuosobową kabinę z tapicerowanymi siedzeniami
- Dodatkową przestrzeń ładunkową nad tylną osią, o ładowności 1 tony (statyczny rozkład mas wynosił 2/3:1/3 – przód:tył)
- Możliwość domontowywania sprzętu z przodu, z tyłu i pośrodku
- Obsługę przystawki odbioru mocy z przodu, z tyłu i pośrodku

- Przystawki odbioru mocy dla dodatkowego sprzętu

Reakcja przekroczyła wszelkie oczekiwania; w 1949 r. seryjna produkcja w Maschinenfabrik Boehringer w Göppingen zyskała zielone światło. Właśnie wtedy pojazd otrzymał swoją nazwę: Unimog, co stanowi skrótowiec od niemieckiego wyrażenia „Universal-Motorgerät” lub „Universal Motor Machine”.

Dom Unimoga: Gaggenau w Badenii

Zapotrzebowanie na tego uniwersalnego geniusza szybko przekroczyło możliwości produkcyjne zakładu w Göppingen. Od czerwca 1951 roku nowym domem Unimoga stała się fabryka ciężarówek Daimler-Benz w Gaggenau. Było to zresztą właściwe dla niego miejsce: pierwszy samochód terenowy wyprodukowano tam już 1907 roku.

Pierwszy Unimog, U 25, miał zaledwie 25 KM: pod maską pojazdu o długości 3,57 m pracował czterocylindrowy silnik o pojemności 1,7 litra. Zbudowano go w 5846 egzemplarzach. Pierwsza poważna modernizacja nadeszła w 1955 r., kiedy zadebiutował Unimog S. Do dziś to bestseller wśród modeli Unimoga. Napędzał go 2,2-litrowy silnik benzynowy o 6 cylindrach i mocy 80 KM. Ta sama jednostka trafiała wówczas do luksusowej limuzyny 220 S. Niestety, równie „luksusowe” było jej zużycie paliwa – dlatego kolejna seria modelu, 416 z 1965 r., powstawała już wyłącznie z silnikami wysokoprężnymi.

W latach cudu gospodarczego modele Unimoga okazały się rynkowym hitem. W ciągu 24 lat produkcji nabywcy kupili 45 336 sztuk U 416 – pod względem wyników sprzedaży seria ta jest drugą najpopularniejszą po wspomnianym Unimogu S. W czasach swojej świetności służyła do najróżniejszych zastosowań: jako konwojowy pojazd pomocniczy, jako pojazd szynowy – w specyfikacji drogowo-kolejowej, a nawet jako karetka do transportu pacjentów. Ponadto istniały warianty w postaci ciągnika siodłowego oraz przebudowane na pojazdy trzyosiowe i gąsienicowe.

W 1984 r. Unimog doczekał się wyprodukowania ćwierćmilionowego egzemplarza. Do 2002 r. w Gaggenau wyprodukowano 320 748 sztuk modelu, a do dziś powstało ich łącznie ponad 350 000 sztuk – to wyjątkowo wysoki wynik jak na tak wyspecjalizowany pojazd. Od 2002 r. produkcją Unimoga zajmuje się w największa na świecie fabryka samochodów ciężarowych w Wörth. Cztery lata później otwarto muzeum modelu w Gaggenau. Można tam również wypróbować pojazd na wewnętrznym torze testowym, z drogą o 100-procentowym nachyleniu.

W terenie nic im nie dorówna: U 4023 i U 5023

Oprócz nośnika narzędzi Unimog, znanego jako pomarańczowy pojazd służb drogowych, istnieją dwa warianty Unimoga o ekstremalnych właściwościach terenowych: U 4023 (dopuszczalna masa całkowita 10,3 t) oraz U 5023 (dopuszczalna masa całkowita 14,3 t). W obu przypadkach dwie ostatnie cyfry oznaczają moc 231 KM (170 kW), którą wytwarza czterocylindrowy silnik o pojemności 5,1 litra. Na pierwszy rzut oka nie jest to wygórowana wartość, zwłaszcza w odniesieniu do Klasy G. Jednak w przypadku pojazdów

użytkowych kluczowy jest moment obrotowy. I właśnie tu Unimog ma się czym pochwalić: osiąga imponujące 900 Nm, stale dostępne w całym głównym zakresie roboczym – od 1200 do 1600 obr./min.

Taki „agregat”, a także przełączany napęd na wszystkie koła, międzyosiowe i międzykołowe blokady na żądanie, osiem przełożeń do przodu i sześć do tyłu wraz z przekładnią redukcyjną do jazdy w terenie, sprawiają, że Unimog jest „mistrzem bezdroży”. Pokonuje nachylenia do 45 stopni lub 100%. Może przechylać się nawet o 38 stopni (co odpowiada 76%), a jego głębokość brodzenia wynosi do 1,20 m.

Tak ekstremalne parametry to m.in. zasługa standardowych osi portalowych, które zapewniają imponujący prześwit 41 cm. Sprężyny śrubowe o dużym skoku umożliwiają 30-stopniową artykulację osi. Dlatego Unimog może mieć lewe przednie koło na szczycie skały, a prawe przednie koło w zagłębieniu – i nadal wszystkimi czterema kołami potrafi utrzymywać kontakt z podłożem. Jego kolejną wizytówką jest system kontroli ciśnienia w oponach Tirecontrol plus: właściwe ciśnienie w ogumieniu dla określonej nawierzchni wybiera się za naciśnięciem przycisku (pozycje Road – droga utwardzona, Sand – piach – lub Rough Road – teren). Efekt: Unimog zawsze ma niezbędną przyczepność.

Unimogiem dookoła świata

Te wyjątkowe zdolności sprawiają, że Unimog jest interesujący także jako pojazd ekspedycyjny. Jednym z przykładów jest egzemplarz U 4023 zmodernizowany przez firmę Hellgeth Engineering Spezialfahrzeugbau Company. Jego dopuszczalna masa całkowita wynosi zaledwie 7,49 tony.

To możliwe dzięki konsekwentnej lekkiej konstrukcji skrzyniowego nadwozia i umeblowania oraz wykorzystania lekkiego aluminium do produkcji domontowanych części oraz obręczy. W rezultacie masa własna pojazdu z kierowcą i paliwem wynosi zaledwie 6925 kilogramów. Tym samym spełniło się marzenie wielu globtroterów: mogą jeździć nowoczesnym Unimogiem z kempingowym nadwoziem, o ekstremalnych możliwościach terenowych, mając „stare” prawo jazdy „trzeciej kategorii”.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22