



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-AMG GLA 45 4MATIC+

Informacja prasowa

Kompaktowy SUV o sportowych osiągnięciach dopasowany do każdego stylu życia

26 lutego 2020 r.

Affalterbach. Energiczne okrążenie toru wyścigowego albo weekendowa wycieczka w góry, ze sprzętem sportowym w bagażniku: nowe modele Mercedes-AMG GLA 45 4MATIC+ (zużycie paliwa w cyklu łączonym 9,1-9,2 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu łączonym 209-211 g/km) oraz GLA 45 S 4MATIC+ (zużycie paliwa w cyklu łączonym 9,2-9,3 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu łączonym 210-212 g/km) to mistrzowie wielu dyscyplin. W razie potrzeby te kompaktowe, wszechstronne pojazdy mogą popisać się dynamiką prowadzenia, która zaimponuje nawet właścicielom aut stricte sportowych. 2,0-litrowy silnik jest najmocniejszą seryjnie produkowaną 4-cylindrową jednostką turbo i występuje w dwóch wersjach mocy. Już podstawowy wariant, o mocy 285 kW (387 KM), okazuje się mocniejszy od poprzednika. Wariant S o mocy 310 kW (421 KM) może rywalizować z maszynami znacznie wyższych kategorii. Aktywny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ selektywnie kieruje siłą napędową do tylnych kół za pomocą AMG TORQUE CONTROL, zapewniając bazę dla maksymalnej przyczepności w każdych warunkach. To zasługa nowego mechanizmu różnicowego tylnej osi z dwoma sprzęgłami wielotarczowymi – po jednym na każde tylne koło. Dwusprzęgłowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT DCT 8G w ułamku sekundy dobiera przełożenia zgodnie z warunkami jazdy.

Jedną z nowości GLA 45 i GLA 45 S, która w znacznym stopniu przyczynia się do niezrównanych wrażeń z jazdy, jest aktywny, w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+. Zapewnia on selektywny rozdział siły napędowej pomiędzy tylne koła za pośrednictwem AMG TORQUE CONTROL. Efekt: moment obrotowy jest tu „elastycznie” kierowany do lewego i prawego koła, przy różnych przełożeniach, w zależności od sytuacji na drodze – co zapewnia optymalną przyczepność niezależnie od warunków. To rezultat zastosowania przeprojektowanego tylnego dyferencjału z dwoma sprzęgłami wielotarczowymi, które selektywnie dbają o dopływ momentu do każdego z kół. Kontrola jego rozdziału pomiędzy osiami odbywa się elektromechanicznie, nie tylko w oparciu o prędkość jazdy, przyspieszenie boczne i wzdłużne oraz kąt skrętu kół, ale także z uwzględnieniem różnic w prędkości obrotowej poszczególnych kół, aktualnego biegu oraz położenia pedału przyspieszenia. Układ elektromechaniczny pozwala na bardziej wyrafinowane, przede wszystkim szybsze, sterowanie niż elektrohydrauliczny. Charakterystyka napędu zależy od wybranego trybu jazdy oraz ustawienia kontroli dynamiki jazdy AMG DYNAMIC.

Kierowca GLA 45 ma do wyboru 5 lub 6 trybów jazdy, wpływających nie tylko m.in. na reakcję na gaz i działanie przekładni czy napędu 4x4, ale także na dźwięk układu wydechowego.

Nowy 4-cylindrowy silnik turbo

Zupełnie nowy silnik Mercedes-AMG o pojemności 2,0 litrów i mocy do 310 kW (421 KM) jest obecnie najmocniejszą wytwarzaną seryjnie 4-cylindrową jednostką turbo na świecie. Na tle poprzedniego motoru moc

zwiększono nawet o 30 kW (40 KM). Wzrósł również maksymalny moment obrotowy, z 475 do nawet 500 Nm.

Czterocylindrowy silnik występuje w dwóch wersjach mocy: podstawowej (285 kW/387 KM) oraz jako wariant S (310 kW/421 KM). Nowe kompaktowe SUV-y Mercedes-AMG mają sprinterskie osiągi: GLA 45 S 4MATIC+ przyspiesza od 0 do 100 km/h w zaledwie 4,3 sekundy, a podstawowy GLA 45 4MATIC+ potrzebuje na to 4,4 sekundy. Maksymalna prędkość została elektronicznie ograniczona do, odpowiednio, 270 oraz 250 km/h.

Nowa jednostka wyróżnia się natychmiastową reakcją na gaz. Z myślą o tym aspekcie starannie wyważono krzywą momentu obrotowego: jego maksymalna wartość 500 Nm (480 Nm w wersji podstawowej) jest dostępna w zakresie 5000-5250 obr./min (4750-5000 obr./min w wersji podstawowej). Dzięki tej konfiguracji inżynierowie Mercedes-AMG uzyskali charakterystykę oddawania mocy zbliżoną do silnika wolnossącego.

Jednostka korzysta z nowej turbosprężarki typu twin-scroll i przewodzi w swojej klasie także pod względem maksymalnej ciśnienia doładowania (2,1 bara). Po raz pierwszy otrzymała dwustopniowy wtrysk paliwa – bezpośredni, za pomocą piezoelektrycznych wtryskiwaczy, oraz do kolektora dolotowego. Do chłodzenia silnika wykorzystywane są dwie pompy cieczy chłodzącej (jedna, mechaniczna, odpowiada za głowicę, druga, elektryczna, za blok), tak by w miarę potrzeb różnicować docelową temperaturę tych komponentów.

Specyficzne komponenty w podwoziu

Za bazę dla wysokiej stabilności kierunkowej i dynamicznych właściwości w zakrętach – przy niewielkich przechyłach – służy nowe zawieszenie AMG. Jednocześnie w porównaniu z poprzednikiem poprawiono komfort jazdy. W konstrukcji przedniej osi zastosowano kolumny MacPhersona; specjalna geometria osi zmniejsza wpływ momentu obrotowego na prowadzenie. Tyłne zawieszenie opiera się na osi wielowahaczowej, czterodrażkowej, i jest przymocowane do nadwozia z użyciem ramy pomocniczej, w sposób zapewniający wysoką sztywność skrętną.

GLA 45 korzysta z adaptacyjnych amortyzatorów AMG RIDE CONTROL z trzema trybami pracy, od komfortowej po sportową. Układ ten działa w pełni automatycznie, dostosowując siły tłumienia dla każdego koła do sytuacji na drodze. Dzieje się to w ciągu milisekund, bezstopniowo, z szeroką rozpiętością charakterystyk tłumienia. W rezultacie wzrasta zarówno poziom komfortu jazdy, jak i zwinność prowadzenia.

Wysokowydajny układ hamulcowy jest odporny na zmęczenie i zapewnia krótkie drogi hamowania. W wersji podstawowej z przodu pracują 4-tłoczkowe stałe, jednoczęściowe zaciski hamulcowe z tarczami o wymiarach 350 x 34 mm, natomiast z tyłu – 1-tłoczkowe zaciski pływające i tarcze o wymiarach 330 x 22 mm. Tarcze są wentylowane wewnątrz i perforowane, aby lepiej odprowadzać ciepło i zapobiegać „puchnięciu” hamulców nawet przy ekstremalnym użytkowaniu. Szare zaciski hamulcowe zdobią białe litery „AMG”. Wariant S i wersję podstawową z opcjonalnym pakietem AMG DYNAMIC PLUS wyposażono w jeszcze większy układ hamulcowy

z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami i tarczami 360 x 36 mm z przodu. W tym przypadku zaciski są polakierowane na czerwono i opatrzone czarnym logo AMG.

Elektromechaniczny układ kierowniczy AMG z siłą wspomagania adekwatną do prędkości wspiera sportowy styl jazdy. Ma przekładnię o zmiennym przełożeniu i dwa tryby pracy: bardziej „napięty” lub zrelaksowany. Sztywne mocowanie na zintegrowanym wsporniku jeszcze lepiej łączy układ kierowniczy z nadwoziem, zwiększając precyzję prowadzenia.

Wzmocnione nadwozie, atletyczny design

Projektanci Mercedes-AMG wszechstronnie wzmocnili nadwozie GLA 45. Jego sztywna konstrukcja tworzy najlepszą podstawę dla precyzyjnego zachowania na drodze i stabilnego prowadzenia kół. Pod silnikiem przykręcono lekką aluminiową płytę, zwiększającą sztywność skrętną przedniego pasa, a z przodu i z tyłu – celem dodatkowego zwiększenia sztywności – zastosowano ukośne rozpórki.

Również wygląd nowego GLA 45 jest pełen emocji: sportowe geny demonstrują długa maska z muskularnymi przetłoczeniami, zwarta kabina i wydatne błotniki. Z profilu w oczy rzucają się 19- lub 20-calowe felgi (zależnie od wersji; opcjonalnie dostępne są także obręcze o średnicy 21 cali), a z tyłu – dwie okrągłe końcówki układu wydechowego „zatopione” w szerokim optycznie zderzaku z masywnym dyfuzorem.

Sportowe akcenty, system operacyjny MBUX oraz wysokiej jakości wykończenie kabiny GLA 45 współtworzą bliską, osobistą więź kierowcy z maszyną. Standardową tapicerkę ze skóry syntetycznej ARTICO i mikrofibry DINAMICA zdobią czerwone przeszycia. Ten sam kolor mają pasy bezpieczeństwa oraz pierścienie wokół otworów wentylacyjnych. W wariancie S motorsportowy charakter podkreślają żółte akcenty oraz standardowa kierownica AMG Performance obszyta skórą nappa i mikrofibry DINAMICA, zaopatrzona w specjalne przyciski AMG.

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG GLA 45 4MATIC+	Mercedes-AMG GLA 45 S 4MATIC+
Silnik	2.0 R4 z turbosprężarką twin-scroll na łożyskach tocznych	2.0 R4 z turbosprężarką twin-scroll na łożyskach tocznych
Pojemność skokowa	1991 ccm	1991 ccm
Moc maks.	285 kW (387 KM) przy 6500 obr./min	310 kW (421 KM) przy 6750 obr./min
Maks. moment obr.	480 Nm przy 4750-5000 obr./min	500 Nm przy 5000-5250 obr./min
Układ napędowy	w pełni zmienny napęd 4x4 AMG Performance 4MATIC+ z AMG TORQUE CONTROL	w pełni zmienny napęd 4x4 AMG Performance 4MATIC+ z AMG TORQUE CONTROL
Przekładnia	dwusprzęgłowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT DCT 8G	dwusprzęgłowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT DCT 8G
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	9,1-9,2 l/100 km*	9,2-9,3 l/100 km*
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym	209-211 g/km	210-212 g/km
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,4 s	4,3 s
Prędkość maksymalna	250 km/h**	270 km/h**

* podane wartości zostały określone zgodnie z zalecaną metodą pomiarową. Są to „wartości CO₂ NEDC” zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153; dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości;

** ograniczona elektronicznie

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22