



Mercedes-Benz

Światowa premiera samochodu pokazowego Mercedes-AMG Project ONE

Informacja prasowa

Mercedes-AMG Project ONE – z Formuły 1 na publiczne drogi

26 września 2017 r.

Frankfurt/Affalterbach. Podczas międzynarodowego salonu samochodowego we Frankfurcie swoją światową premierę miał Mercedes-AMG Project One. Po raz pierwszy dwuosobowy supersamochód – na targach prezentowany w wersji pokazowej – wprowadza na publiczne drogi najnowszą, najwydajniejszą, kompletną technikę hybrydowego napędu z bolidu Formuły 1. Debiut zbiega się z 50-leciem marki z Affalterbach. Hipersportowa hybryda ma rozwijać moc ponad 1000 KM i osiągać prędkość maksymalną przekraczającą 350 km/h. Pokazowy model łączy niezrównane osiągi torowe oraz codzienną użyteczność hybrydowego napędu z Formuły 1 z wzorową efektywnością.

Za stworzenie Project ONE w całości odpowiada Mercedes-AMG.

Kompleksowe prace rozwojowe przeprowadzono w ścisłej współpracy z ekspertami Formuły 1 w ośrodku budowy napędów Mercedes-AMG High Performance Powertrains w Brixworth oraz w siedzibie zespołu Mercedes-AMG Petronas Motorsport w Brackley. Mercedes-AMG Project ONE stanowi kolejne obok czterodrzwiowego prototypu AMG GT Concept spojrzenie w przyszłość strategii wysokowydajnych napędów hybrydowych AMG – sportowej marki Mercedes-Benz.

Od samych początków motorsportu inżynierowie i projektanci marzyli, żeby rozwiązania z pojazdów wyścigowych stosować w samochodach cywilnych. Mercedes-AMG zamienia te marzenia w rzeczywistość – i to na najwyższym poziomie. „Motorsport nie jest dla nas celem samym w sobie. W starciu z silną konkurencją pracujemy nad rozwiązaniami, z których korzystają również nasze auta seryjne. Nasze doświadczenia i sukcesy, w tym trzy mistrzostwa świata konstruktorów i kierowców, wykorzystujemy teraz, aby technologię Formuły 1 przenieść na publiczne drogi – w Mercedesie-AMG Project ONE” – powiedział dr Dieter Zetsche, Prezes Zarządu Daimler AG i szef Mercedes-Benz Cars.

„Mercedes-AMG Project ONE to pierwszy bolid Formuły 1 z homologacją drogową. Nasz wydajny zespół hybrydowy pochodzi ze świata wyścigów, a elektrycznie napędzana przednia oś stanowi fascynującą mieszankę osiągow i efektywności. Przy mocy systemowej ponad 1000 KM oraz prędkości maksymalnej przekraczającej 350 km/h ten hipersamochód prowadzi się tak samo jak wygląda – po prostu zapiera dech w piersiach” – powiedział Ola Källenius, Członek Zarządu Daimler AG odpowiedzialny za badania w koncernie Daimler i rozwój osobowych Mercedesów.

Prototyp wyraźnie wskazuje, czego można spodziewać się po nadchodzącym modelu produkcyjnym. „Hipersamochód to najbardziej ambitny projekt, nad którym kiedykolwiek pracowaliśmy. Stanowi kolejne ukoronowanie sukcesu i strategicznego rozwoju Mercedes-AMG jako marki aut sportowych i o wysokich osiąгах. Project ONE podnosi poprzeczkę obecnych możliwości technologicznych, a dzięki połączeniu swojej efektywności i osiągow stanowi

absolutny punkt odniesienia (w branży motoryzacyjnej – przyp. tłum.).

Jednocześnie zdradza, w jaki sposób AMG zdefiniuje swoje hasło »driving performance« w przyszłości” – wyjaśnił Tobias Moers, szef Mercedes-AMG GmbH.

Zespół napędowy: turbodoładowany silnik spalinowy i cztery elektryczne

Wysokowydajny hybrydowy napęd plug-in Mercedesa-AMG Project ONE pochodzi wprost z Formuły 1. Stworzono go w ścisłej współpracy z ekspertami w dziedzinie motorsportu z ośrodka budowy napędów Mercedes-AMG High Performance Powertrains w Brixworth. Zintegrowany, inteligentnie połączony zespół wykorzystuje jeden turbodoładowany silnik spalinowy i cztery jednostki elektryczne: jedną zintegrowano z turbosprężarką, kolejną zamontowano bezpośrednio przy silniku spalinowym i połączono z wałem korbowym, a dwie dodatkowe pracują przy przedniej osi i napędzają przednie koła.

1,6-litrowy benzynowy silnik V6 z bezpośrednim wtryskiem i elektrycznie wspomaganą pojedynczą turbosprężarką pochodzi wprost z bolidu Formuły 1 jeżdżącego w barwach Mercedes-AMG Petronas. Cztery wałki rozrządu w głowicach napędzane są przez przekładnie zębate. Aby uzyskać wysokie prędkości obrotowe, mechaniczne sprężyny zaworowe zastąpiono pneumatycznymi. Jednostka została umieszczona centralnie (przed tylną osią) i może z łatwością „rozkręcać się” do 11 000 obr./min, czyli wartości niespotykanej w autach drogowych. Z uwagi na wyższą trwałość i wykorzystanie „zwykłej”, dostępnej na stacjach benzyny wysokooktanowej, najwyższe obroty są tu i tak znacznie poniżej ogranicznika w silniku F1.

Także jednostki elektryczne przy przedniej osi to prawdziwe wysokoobrotowe cuda – osiągają prędkości dochodzące do 50 000 obr./min, podczas gdy aktualny stan rozwoju techniki to około 20 000 obr./min.

Żywiolowy silnik jest dodatkowo wzmocniony turbosprężarką o zaawansowanej konstrukcji. Turbina oraz sprężarka zostały tu zamontowane osobno i zlokalizowane w optymalnej pozycji względem strony wydechowej i ssącej widlastej „szóstki”. Połączono je ze sobą za pomocą wałka, na którym zamontowano silnik elektryczny o mocy około 90 kW. Zależnie od stanu działania może on elektrycznie rozkręcać wirnik kompresora do prędkości nawet 100 000 obr./min – np. podczas ruszania lub po zmianach obciążenia. W Formule 1 taka jednostka nazywa się MGU-H (Motor Generator Unit Heat).

Błyskawiczna reakcja, szybsza niż w wolnossącym silniku V8

Główna zaleta: tak nie lubiana „turbodziura” – opóźniona reakcja na wciśnięcie pedału gazu spowodowana bezwładnością dużej sprężarki – zostaje całkowicie wyeliminowana. Czas reakcji został znacząco skrócony i jest nawet szybszy niż w wolnossącym silniku V8. Elektryczna turbosprężarka ma jeszcze jedną zaletę: generuje prąd, wykorzystując część nadwyżki energetycznej z układu wydechowego, i albo przekazuje go do wysokonapięciowego akumulatora litowo-jonowego w ramach procesu rekuperacji, albo zapewnia dodatkową siłę napędową dla jednostki elektrycznej zamontowanej bezpośrednio przy silniku. Ta ostatnia, o mocy 120 kW, jest połączona z wałem korbowym za pomocą przekładni zębatej (MGU-K = Motor Generator Unit Kinetic) i stanowi kolejny przykład rozwiązania służącego zapewnieniu maksymalnych osiągnięć oraz efektywności w F1.

Nowy napęd na cztery koła z całkowicie elektrycznie napędzaną przednią osią

Kolejne dwa silniki o mocy 120 kW każdy pracują przy przedniej osi – każdy połączono z przednim kołem za pomocą przekładni redukcyjnej. Pozwala to na osobne napędzanie i wyhamowywanie każdego z kół i selektywną dystrybucję momentu obrotowego (tzw. wektorowanie), zapewniającą szczególnie wysoką dynamikę jazdy. Inżynierowie Mercedes-AMG przewidują, że podczas codziennej jazdy, dzięki wykorzystaniu silników osiowych, będzie można odzyskać nawet 80 % energii hamowania. Energia ta będzie magazynowana w akumulatorze w celu wydłużenia zasięgu w trybie elektrycznym. Każda jednostka elektryczna ma swój własny układ sterowania, zlokalizowany w podłodze w pobliżu silnika.

Najwyższe noty w zakresie sprawności

Sprawność cieplna silnika spalinowego z elektryczną turbosprężarką (MGU-H) w połączeniu z jednostką elektryczną na wale korbowym (MGU-K) będzie przekraczać 40 %. To poziom nieosiągalny dotąd dla aut seryjnych, potwierdzający dominującą pozycję układu napędowego Project ONE w dziedzinie efektywności. Oznacza to, że samochód pokazowy uzyskuje znacznie więcej energii z 1 litra benzyny niż inne auta – jest więc mocny i ekonomiczny równocześnie. Dla porównania, sprawność termodynamiczna konwencjonalnych silników wytwarzanych seryjnie wynosi około 33-38 %.

Dane techniczne w skrócie:

	Samochód pokazowy Mercedes-AMG Project ONE
Napęd na tylne koła	silnik 1.6 V6 z bezpośrednim wtryskiem paliwa, 4 zawory na cylinder, 4 wałki rozrządu w głowicach i elektrycznie wspomagana pojedyncza turbosprężarka, jednostka elektryczna połączona z wałem korbowym
Pojemność skokowa	1600 ccm
Moc napędu tylnych kół	> 500 kW
Moc napędu przednich kół	2 x 120 kW
Moc systemowa	> 740 kW (> 1000 KM)
Zasięg w trybie elektrycznym	25 km
Układ napędowy	Aktywny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ z hybrydowym napędem tylnych kół, elektrycznie napędzanymi przednimi kołami i wektorowaniem momentu
Przekładnia	Zautomatyzowana przekładnia 8-biegowa AMG SPEEDSHIFT
Przyspieszenie 0-200 km/h	< 6 s
Prędkość maksymalna	> 350 km/h

Akumulator litowo-jonowy z technologią z Formuły 1

Ogniwa akumulatora, ich układ i system chłodzenia są takie same jak te stosowane w bolidzie Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas. Za sprawą liczby wykorzystanych ogniw AMG Project ONE będzie jednak pojazdem znacznie praktyczniejszym w eksploatacji na co dzień. Wysokonapięciowy akumulator litowo-jonowy oraz przetwornica DC/DC, które uzupełniają i ładują 12-woltową pokładową instalację elektryczną, umieszczono w podłodze samochodu, w sposób optymalny z punktu widzenia wykorzystania przestrzeni.

Kolejna innowacja: wysokonapięciowy układ napędowy EQ Power+ pracuje pod napięciem 800 V, a nie stosowanym zazwyczaj 400 V. Wyższe napięcie korzystnie wpływa na konstrukcję pojazdu – umożliwia np. znaczne

zmniejszenie średnicy przewodów, a tym samym pozwala zaoszczędzić ceną przestrzeń i ograniczyć masę własną.

Inteligentne strategie działania napędu na rzecz optymalnych osiągnięć i efektywności

Wysokowydajny układ hybrydowy napędowy plug-in EQ Power+ wykorzystuje szereg inteligentnych strategii działania, dobranych pod kątem różnych scenariuszy zastosowań. Zakres programów jazdy obejmuje zarówno tryb w pełni elektryczny, jak i ekstremalnie dynamiczny, odpowiadający ustawieniom spotykanym w kwalifikacjach Grand Prix Formuły 1. Mimo znacznego stopnia zaawansowania ustawień kierowca zawsze będzie miał do dyspozycji optymalną kombinację osiągnięć i efektywności, dopasowaną do aktualnych wymagań. Aby uzyskać taki efekt, inżynierowie Mercedes-AMG wykorzystali wiele lat doświadczenia i wiedzę zdobyte w Formule 1, przy projektowaniu SLS-a AMG Electric Drive oraz w działach badań i rozwoju Daimler AG.

Przykładowo, kierowca może ruszać z miejsca w trybie całkowicie elektrycznym – hipersamochód wprawiają w ruch wówczas tylko silniki przy przedniej osi, a podczas krótkotrwałych przyspieszeń pomaga im jednostka elektryczna umieszczona na wale korbowym. Jeśli kierowca wciśnie pedał gazu bardziej zdecydowanie, włączy się też benzynowa V-szóstka. Układ napędowy rozwija swą pełną moc, wzrasta prędkość obrotowa silnika. Na życzenie jeszcze bardziej imponujące przyspieszenie zapewnia funkcja Race Start: sprint od 0 do 200 km/h zajmuje mniej niż 6 sekund.

Gdy kierowca odpuści pedał gazu, rozpocznie proces „żeglowania”. System z powrotem przełączy się na elektryczny napęd korzystający z przedniej osi. Podczas hamowania w normalnych warunkach drogowych odzyskuje w ten sposób nawet do 80 % energii, trafiającej później do akumulatora litowo-jonowego.

Całkowicie nowa, zautomatyzowana 8-stopniowa przekładnia manualna

Siła napędowa trafia do tylnych kół za pośrednictwem 8-biegowej skrzyni manualnej, opracowanej od zera na potrzeby Mercedesa-AMG Project ONE. Skrzynia jest sterowana hydraulicznie i może działać w trybie zautomatyzowanym lub manualnym – zmiana przełożeń odbywa się za pomocą łopatek przy kierownicy.

Niezrównana charakterystyka dynamiczna Mercedesa-AMG Project ONE to również zasługa jego lekkiego, a jednocześnie wytrzymałego monokoku z włókien węglowych. I ta technologia swoje korzenie ma w Formule 1. To samo dotyczy integracji silnika i skrzyni: zarówno jednostka napędowa, jak i przekładnia pełnią funkcje nośne. Stanowią też podparcie dla elementów tylnego zawieszenia.

Wielowahaczowa konstrukcja z innowacyjnym zawieszeniem typu push-rod

Także w architekturze układu jezdnego inżynierowie Mercedes-AMG nie uznawali kompromisów. Z przodu i z tyłu zastosowano konstrukcje wielowahaczowe. Gwintowane zawieszenie ma kilka szczególnych cech: obie kolumny typu push-rod (drażek przenoszący siły z koła na podwozie jest

ustawiony „do góry”) zamontowano poprzecznie do kierunku jazdy. Zadania konwencjonalnych poprzecznic rurowych przejmuje innowacyjny układ sprężyny i amortyzatora. Takie rozwiązanie skutecznie i niezawodnie zapobiega przechyłom w trakcie gwałtownych korekt toru jazdy, a przy tym nie wpływa na komfort.

Zestrojenie sprężyn i amortyzatorów dobrano pod kątem idealnego balansu, intuicyjnego prowadzenia i, przede wszystkim, sportowej charakterystyki. Swój wpływ na dynamikę jazdy ma również zastosowanie napędu na cztery koła oraz możliwość wektorowania momentu obrotowego. Do standardowego wyposażenia należy system ABS. Układ ESP®, tradycyjnie dla AMG, ma trzy tryby pracy: ESP® ON, zapewniający wysoki poziom bezpieczeństwa, ESP® SPORT HANDLING MODE z podniesionymi progami interwencji, pozwalający na dynamiczniejszy styl jazdy, oraz ESP® OFF, który całkowicie dezaktywuje kontrolę stabilności i jest przeznaczony do sportowej jazdy na zamkniętych torach.

Ekskluzywne, kute obręcze z innowacyjnymi osłonami z włókien węglowych

Kolejną nowością są 10-ramienne, kute aluminiowe obręcze mocowane centralną śrubą, opracowane specjalnie dla Mercedesa-AMG Project ONE. W ich konstrukcji zastosowano promieniste osłony z włókien węglowych o opływowym kształcie – charakterystyczne wyprofilowanie poprawia przepływ powietrza wokół kół i pozwala zoptymalizować współczynnik oporu powietrza.

Z kolei trzy płaskie szczeliny wentylacyjne w każdym ramieniu zapewniają skuteczne odprowadzanie ciepła z hamulców – co stanowi kolejny przykład na to, jak wielką uwagę zespół projektantów AMG przywiązuje do każdego szczegółu mogącego poprawić wydajność hipermaszyny.

Z przodu zastosowano obręcze o wymiarach 10,0 x 19 cali, a z tyłu – 12,0 x 20 cali, z oponami Michelin Pilot Sport Cup 2 opracowanymi specjalnie na potrzeby Mercedesa-AMG Project ONE (przód: 285/35 ZR 19; tył: 335/30 ZR 20).

Samochód wyposażono w zaawansowane, zoptymalizowane pod kątem masy hamulce ceramiczno-kompozytowe. Ich niska waga przyczynia się do obniżenia mas nieresorowanych, a tym samym zwiększa dynamikę jazdy i zwinność. Co więcej, ceramiczne hamulce cechują się większą trwałością i odpornością na korozję oraz wyższą stabilnością termiczną. Optycznie wyróżnia je specjalny kolor zacisków z napisami „AMG Carbon Ceramic”.

Z zewnątrz: piękny i bestia

Design pokazowego modelu w oczywisty sposób odwołuje się do klasy premium w świecie wyścigów. Ale przede wszystkim ucieleśnia zasady projektowania Mercedes-AMG – zasady, według których fascynacja zawsze łączy się z funkcją. Każdy element ma tu swój konkretny cel. Efekt: charakterystyczne dla aut z centralnie umieszczonym silnikiem, muskularne proporcje ze znacznie cofniętym kokpitem, masywne nadkola i wydłużona tylna partia nadwozia.

„Mercedes-AMG Project ONE to najgorętszy i »najfajniejszy« samochód, który kiedykolwiek zaprojektowaliśmy. Łączy naszą filozofię zmysłowej przejrzystości z osiągnięciami bolidów Formuły 1 – i stanowi doskonałe ucieleśnienie sportowego luksusu” – mówi Gordon Wagener, szef designu Daimler AG. „Ekstremalny design tego hipersamochodu stanowi epokowy zwrot w projektowaniu – karoserię pozbawiono wyraźnych krawędzi, a projekt wnętrza ograniczono do niezbędnego minimum”.

Przedni pas: mocarny i funkcjonalny

Widziany z przodu, Mercedes-AMG Project ONE zwraca uwagę masywnym zderzakiem, niemal w całości zdominowanym przez ogromne wloty powietrza. Na trapezoidalnej centralnej sekcji znalazło się białe logo AMG, a powyżej, na panelu karoserii – gwiazda Mercedesa. Charakterystyczne wyprofilowanie zderzaka na kształt litery „A”, znak rozpoznawczy maszyn AMG, jest tu podkreślone srebrną kolorystyką i płynnie łączy się z przednimi nadkolami.

Wloty powietrza po lewej i prawej stronie zderzaka – każdy przedzielony dwiema poziomymi płetwami w kolorze czarnym – sąsiadują z kurtynami powietrznymi w kształcie litery „U”. W kurtyny płynnie „wtapiają się” diodowe światła do jazdy dziennej.

Czarne wyloty na masce wyprowadzają gorące powietrze na boki kabiny – w efekcie świeże powietrze może bez przeszkód opływać kabinę i docierać do kanału dolotowego na dachu. Korzystny wpływ na siłę docisku przedniej osi mają automatycznie wysuwany przedni dolny spojler oraz aktywne żaluzje w

przednich nadkolach, przyczyniające się do uzyskaniu doskonałego balansu aerodynamicznego.

„Napięte” boki, atletyczne błotniki

Dynamicznie stylizowana kabina z nisko poprowadzoną krawędzią dachu ma niepowtarzalną, sferyczną architekturę. W połączeniu z wyrazistą linią okien tworzy kontrast z minimalistyczną sylwetką pojazdu. Dach został zdominowany przez inspirowany bolidami Formuły 1 wlot powietrza, doprowadzający znaczną ilość powietrza do silnika. Czarny element płynnie łączy się z „płetwą”, która poprawia stabilność boczną w szybko pokonywanych zakrętach. Dwa duże wloty powietrza typu NACA zapewniają optymalny dopływ powietrza do zlokalizowanych z tyłu chłodnic silnika i skrzyni. Profil hipersamochodu tworzą zmysłowe, „napięte” płaszczyzny, a atletycznie wyrzeźbione nadkola sprawiają, że maszyna zdaje się gotowa do skoku. Podobnie jak w samochodach wyścigowych powietrze wokół nadwozia prowadzą dolne panele z włókien węglowych. Zieloną grafikę Petronas po bokach stworzył ten sam artysta, który zaprojektował malowanie bolidu Formuły 1 zespołu Mercedes-AMG Petronas. I podobnie jak w motorsporcie, drzwi otwierają się do przodu i do góry. Pokrywa wlewu paliwa znajduje się z tyłu, po prawej stronie nadwozia, a gniazdo ładowania akumulatora hybrydowego napędu plug-in – z tyłu po lewej.

Tylny pas: fascynujący i funkcjonalny

Ostro zakończony pionowy spojler, ogromny, dwuczęściowy dyfuzor przedzielony umieszczonymi pośrodku końcówkami układu wydechowego oraz rozkładane w dwóch pozycjach tylne skrzydło – to wszystko przyczynia

się do efektywności aerodynamicznej i wydajności przy wysokich prędkościach. Design rur wydechowych – jedna duża i dwie mniejsze – został zaczerpnięty wprost ze świata Formuły 1.

Muskularny wygląd dodatkowo podkreśla zderzak z pokaźną, czarną kratą i elementami z włókien węglowych. Każda z tylnych lamp składa się z trzech romboidalnych modułów – ich układ odwołuje się do grafiki w logo AMG, podobnie jak design przednich reflektorów.

Kabina: bolid Formuły 1 dla dwóch osób

Koncepcja kokpitu hołduje nadrzędności funkcji nad formą – i widać to w idiomie projektowania. Liczne instrumenty wzorowane są na rozwiązaniach z Formuły 1. Każdy detal ma tu swoje zadanie: nic nie trafiło do wnętrza wyłącznie z powodów wizualnych. Zredukowany projekt podkreśla minimalistyczne wzornictwo.

Ergonomicznie ukształtowana kabina mieści dwie osoby. Kubełkowe fotele z regulowanymi oparciami zintegrowano ze strukturą monokoku. Regulowane są również kierownica i pedały – co zapewnia kierowcy możliwość ustawienia idealnej pozycji do jazdy. Siedziska foteli płynnie przechodzą w tunel środkowy, który wznosi się w kierunku tylnej szyby.

Wnętrze z funkcjonalnymi elementami konstrukcyjnymi

Deska rozdzielcza ma smukłą, lekką w rysunku formę przypominającą skrzydło samolotu – a poza funkcjami związanymi z obsługą pojazdu służy też do usztywnienia konstrukcji monokoku Mercedesa-AMG Project ONE. Dwa

wolnostojące 10-calowe ekrany o wysokiej rozdzielczości (jeden nad kierownicą, drugi na konsoli środkowej, zwrócony w stronę kierowcy) mają mocowania z lekkich elementów z litego metalu.

Na konsoli środkowej zlokalizowano też panel wentylacji z dwoma otworami, których kształt nawiązuje do prostokątnej ramki ekranu. Konsola tworzy jeden wspólny moduł i zdaje unosić się w powietrzu, podkreślając opartą na lekkości zasadę projektowania hipersamochodu. Niżej znajduje się przycisk startera, zintegrowany z panelem przełączników oraz schowkiem przykrytym przezroczystą pokrywą.

Kierownica w stylu Formuły 1

Splaszczona u góry i u dołu kierownica z poduszką powietrzną ma instrumenty wzorowane na autach wyścigowych. Dwa przełączniki można wykorzystywać do ustawienia funkcji takich jak tryb jazdy czy program zawieszenia, a diodowy wyświetlacz w górnej części wskazuje optymalny moment zmiany biegu.

Funkcjonalne, pokryte włóknem węglowym panele drzwi są płynnie zintegrowane z resztą kabiny. Ich głębokie wyprofilowanie tworzy dodatkową przestrzeń na instrumenty sterowania. Aluminiowa kaseta z otworem wentylacyjnym i przełącznikami do sterowania szyb naśladują motyw zaokrąglonego prostokąta z konsoli środkowej.

Schowki za fotelami, ekran zamiast lusterka wstecznego

Projektanci Mercedesa-AMG nie zapomnieli o codziennej użyteczności i wygodzie obsługi: drobiazgi można przewozić w dwóch schowkach za lewym i

prawym fotelem. Standardowe wyposażenie obejmuje klimatyzację oraz elektryczne sterowanie szyb. Wszechstronną łączność zapewnia system informacyjno-rozrywkowy COMAND.

Najważniejsze informacje pojawiają się na linii wzroku kierowcy, nad kierownicą. Aby zapewnić optymalną widoczność do tyłu, lusterko wsteczne zastąpiono ekranem, który w czasie rzeczywistym pokazuje obraz z umieszczonej z tyłu kamery. Lusterka boczne zachowały tradycyjną formę, zostały jednak umieszczone na aerodynamicznie wyprofilowanych „skrzydełkach”.

Kolorystyka i materiały z samochodu wyścigowego

Paleta kolorów i materiałów swoją inspirację czerpie z barw bolidu Mercedes-AMG Petronas. Fotele pokrywa antypoślizgowa czarna mikrofibra – materiał jednoznacznie nawiązujący do motorsportu. Uzupełniają go elementy ze skóry nappa w szarym kolorze magma oraz wstawki z siatki, która wspomaga optymalny obieg powietrza. Z ciemnymi odcieniami kontrastują żółte przeszycia tapicerki.

Mercedes-AMG Project ONE: przyszłość „driving performance”

Podsumowując, Mercedes-AMG Project ONE przeniesie aktualnie stosowaną technikę z Formuły 1 na publiczne drogi i połączy najwyższej klasy torowe osiągi z pełną użytecznością na co dzień. Ale nie tylko – jego celem jest też zebranie licznych wniosków na temat wysokowydajnego hybrydowego napędu plug-in i rozwoju układów zawieszenia oraz pokładowej elektroniki. W przyszłości informacje te pomogą w opracowywaniu seryjnych aut AMG. Ekipa

Project ONE intensywnie pracuje nad pomyslną realizacją tej wizji i wprowadzeniem jej na drogi.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22