



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 2.3.2018

Julkaisuvapaa heti

Tiedotteeseen liittyvät kuvat ovat ladattavissa tekstin alla sijaitsevien linkkien kautta.

Uusi Mercedes-Benz CLS

Neliovisessa coupéssa yhdistyvät eleganssi ja käytännöllisyys

- Mercedes-Benz CLS loi neliovisien Coupé-autojen luokan vuonna 2003
- Nelivetoisuus, neliovisuus ja 520 litran tavaratila lisäävät käytettävyyttä merkittävästi
- Uutena teknologiana mukana rinnakkaisella 48 voltin järjestelmällä varustettu EQ Boost-malli
- Ensimmäiset autot Suomeen maaliskuun puolivälissä



Alkuperäinen Mercedes-Benz CLS esiteltiin Frankfurtin autonäyttelyssä vuonna 2003. Malli loi kokonaan uuden, isojen neliovisien coupé-mallien laatu- ja kokoluokan. Toisen sukupolven CLS esiteltiin vuonna 2010 ja farmariperäinen Shooting Brake 2012. Vuodesta 2003 lähtien CLS-malleja on myyty yhteensä 375 000 kappaletta.

Malli uudistuksen yhteydessä Shooting Brake -versio jää pois valikoimista ja CLS Coupé muuttuu viisipaikkaiseksi. CLS:n päämarkkina-alueet ovat Kiina, Etelä-Korea, Yhdysvallat ja Eurooppa. Länsimaissa kohderyhmänä ovat erityisesti 55-60-vuotiaat, johtavissa asemissa työskentelevät miesasiakkaat. Kiinassa ja Koreassa asiakkaiden keski-ikä asettuu 30-35 vuoteen, ja jopa 30 prosenttia heistä arvioidaan olevan naisia. Näissä maissa CLS:n ennakoitaan kiinnostavan yrittäjäasemassa työskenteleviä, perheellisiä nuoria aikuisia, jotka arvostavat uusinta teknologiaa ja designia.

Muotoilu: Selkeät muodot ja pelkistetyt puhtaat linjat

Kolmannen sukupolven CLS kantaa tyylipuhtaasti Mercedes-Benzin uuden Sensual Purity-muotoilufilosofian linjoja. Uutuuden ulkoasua hallitsevat selkeät muodot ja pelkistetyt puhtaat linjat. Samalla autossa toistuu edelleen ensimmäisen CLS:n ajaton säteily, joka merkitsi aikanaan kokonaan uuden autosegmentin ja teki CLS:stä nopeasti automaailman design-ikonin.

Tulokkaan venytetty ikkunoiden alareunalinja, matalat sivuikkunat sekä urheilullisen matala kattolinja muistuttavat aidosta CLS-geeneistä. Toisaalta auto todistaa aistillisen muotokielen avulla uudesta ja johdonmukaisesta kehityksestä: kulmia ja teräviä linjoja on vähennetty selvästi. Monista muotoilun yksityiskohdista löytyy lisäksi yhteneväisyyksiä Mercedes-Benzin nykyisen Coupé-perheen kanssa. Esimerkillinen ilmanvastuskerroin (cd-arvo 0,26) kertoo hiotuista linjoista ja huippuluokan aerodynamiikasta.

"Uusi CLS on neliovisen coupé-auton arkkityyppi ja jo sellaisenaan design-ikoni. Sensual Purity muotoilufilosofiamme mukaisesti olemme pelkistäneet auton DNA:n oleelliseen ja samalla ladanneet siihen eleganttia kauneutta tunteisiin vetoavalla tavalla", Daimlerin muotoilujohtaja **Gorden Wagener** sanoo.

Uusi moottorivalikoima: mukana EQ Boost ja 48 voltin sähköjärjestelmä (ISG)

Kolmannen sukupolven Mercedes-Benz CLS saa täysin uudistetut moottorit, joista ensi vaiheessa tulevat tarjolle kuusisylinteriset rivimoottorit diesel- ja bensiiniversioina:

- CLS 350 d 4MATIC: **210 kW** (286 hv)/4600 rpm, 600 Nm/1200–3200 rpm; polttonesteen kulutus yhdistetty 5,6 l/100 km, CO₂-päästöt 148 g/km
- CLS 400 d 4MATIC: **250 kW** (340 hv)/4400 rpm, 700 Nm/1200–3200 rpm; polttonesteen kulutus yhdistetty 5,6 l/100 km, CO₂-päästöt 148 g/km
- CLS 450 **ISG** 4MATIC: **270 kW + 16 kW** (367 hv + 22 hv), 500 Nm/1600- 4000 rpm + EQ Boost 250 Nm; polttonesteen kulutus yhdistetty 7,5 l/100 km, CO₂-päästöt 178 g/km
- AMG CLS 53 4MATIC+: **320 kW + 16 kW** (435 + 22)/6100 rpm, 520 Nm/1800-5800 rpm + EQ Boost 250 Nm; polttonesteen yhdistetty kulutus 8,7 l/100 km, CO₂-päästöt 200g/km

Mercedes-Benzin historian väkevin dieselmoottori

Mercedes-Benz CLS 350 d 4MATIC - ja CLS 400 d 4MATIC -mallin rividieselmoottori on saatavissa kahtena eri tehovaihtoehtona: 210 kW (286 hv) / 600 Nm sekä 250 kW (340 hv) / 700 Nm. Kuusisylinterinen 400 d on Mercedesksen väkevin sarjatuotanto-dieselmoottori koskaan.

Uusien dieselmoottoreiden suorituskyvyn takeena ovat kaksivaiheinen pakokaasuahdattaminen sekä ensi kertaa CLS:ssä käyttöön otettu säätyvä venttiilienohjaus CAMTRONIC. Moottoreissa on yhdistetty alumiininen sylinteriryhmä ja teräsmännät sekä edelleen kehitetty Formula 1-moottorista tuttu sylinteriputkien NANOSLIDE®-pinnoite. Uudessa moottorissa on kaksi turboahdinta: ensimmäinen ahdin on varustettu elektronisesti ohjatuilla säätyvillä johdinsiivillä ja toinen ahdin waste gate-hukkaportilla. Näiden avulla suurin vääntömomentti saadaan käyttöön heti tyhjäkäyntierroksista alkaen.

Kulutus ja päästöt on saatu mahdollisimman pieniksi integroituun teknologiaan pohjautuvan rakenteen avulla: porrastettu, kulhomainen palotila, monitieperiaatteella toimiva dynaaminen pakokaasun takaisinkierrätysjärjestelmä ja moottorin läheisyyteen sijoitettu pakokaasun jälkikäsitteilyjärjestelmä on ensimmäistä kertaa yhdistetty muuttuvaan pakoventtiilien nostoon. Moottorin läheisyyteen sijoitetun eristetyn pakokaasun jälkikäsitteilyjärjestelmän lämpöhäviöt ovat pienet ja toimintaolosuhteet optimaaliset. Pakokaasujen takaisinkierrätys toimii kolmessa vaiheessa, joista ensimmäinen on takaisinkierrätys palotilassa. Toisessa vaiheessa pakokaasut johdetaan korkeapaineella toimivaan EGR-puhdistuslaitteistoon ja kolmannessa vaiheessa kaasut kierrätetään matalapaineisen EGR-puhdistuslaitteiston kautta.

Perusmalliston tehokkain voimanlähde on rinnakkaista EQ Boost 48 voltin sähköjärjestelmää hyödyntävä CLS 450 4MATIC-mallin kuusisylinterinen bensiinimoottori (**270 kW + 16 kW** /367 hv + 22 hv). Hihnaton käynnistysgeneraattori antaa lyhyessä ajassa käyttöön 250 Nm lisää vääntöä ja 16 kW (22 hv) enemmän tehoa. Lisäksi se mahdollistaa rullaamisen polttomoottori sammutettuna syöttäen samalla 48 voltin akkuun energiaa tehokkaasti toimivan energian talteenoton ansiosta. Tällä tavoin polttonesteen kulutuksessa on saatu aikaan säästöjä, joihin aiemmin on päästy ainoastaan korkeajännite-hybriditeknologialla. Kuusisylinterinen rivimoottori tarjoaa siten edeltävän mallisarjan CLS 500:n kahdeksansylinterisen moottorin suorituskyvyn (300 kW/408 hv), mutta huomattavasti pienemmällä kulutuksella.

Matkustamo: yhtenäinen värikonsepti, Widescreen Cockpit

CLS Coupé -auton ylellinen sisätila vakuuttaa selkeän muotoisella tilallaan, joka ulkopuolen tapaan on muotoiltu aistikkaan sulavasti. Materiaalit ovat Mercedes-Benzin tapaan ensiluokkaisia ja työn jälki esimerkillisen laadukasta. Perusolemukseltaan urheilullisen CLS:n mukavuutta lisää AIR BODY CONTROL -ilmajousitus. Viisipaikkaisuus ja 520 litran tavaratila alleviivaavat auton monikäyttöisyyttä.

Urheilullisen, leveyttä korostavan kojelaudan ja väriyhdistelmien ansiosta syntyy erityisen runsas tilantuntu. Linjakkaan kokonaisvaikutelman täydentää aaltomainen muotoilu, joka ulottuu etuovista takaoviin saakka taittuen B-pilarin tasalla.

Yksilöllisesti säädettävän tunnelmavalaistuksen kokokohta ovat valaistut, lentokoneen turbiineita muistuttavat ilmasuuttimet. Niiden väri muuttuu hetkeksi, kun lämpötilasäätöjä muutetaan

ilmastointilaitteesta. Samalla ne osoittavat, säädetäänkö lämpötila lämpimämmäksi (punainen) tai kylmemmäksi (sininen).

Kuljettaja voi valita digitaalisessa Widescreen Cockpit -mittaristossa näytettävät sisällöt ajotilanteen, omien mieltymysten, mielialan tai sisävarustuksen mukaan kolmesta erilaisesta näyttötyylistä. Tyyli Classic ja Sport sisältävät peruselementteinä kaksi pyöreää mittaria, kun taas Progressive-tyyli vie näytön enemmän kilpa-autoissa käytettyyn tyyliin yhden pyöreän moninäyttömittarin avulla. Keskikonsoliin sijoitettu Touchpad-kosketuslevy antaa tuntopalautteen ja akustisen ilmoituksen, kun sillä käytetään auton lukuisia mukavuustoimintoja ja erilaisia asetusmahdollisuuksia.

Kaikki mallit nelivetoisia

Kaikissa Mercedes-Benz CLS-malleissa on vakiona 4MATIC-nelivetojärjestelmä. Mercedes-Benz SLC 350 d-, 400 d- ja 450 EQ-malleissa voimanjako etu- ja takapyörien välillä on kiinteä 31-69. Mercedes-Benz AMG 53 4MATIC+ -mallissa voimanjako on tilanteen mukaan portaattomasti etu- ja taka-akseleiden mukaan säätävä.

Kolme eri jousitusvaihtoehtoa – mukana myös ennakoiva ilmajousitus

Mercedes-Benz CLS tarjoaa asiakkaille mahdollisuuden valita kolmesta eri jousitusvaihtoehdosta. Vakiojousitus perustuu tilanteen mukaan säätäviin iskunvaimentimiin. Keskimäinen vaihtoehto tarjoaa kuljettajalle mahdollisuuden itse säätää iskunvaimennuksen jäykkyyttä ajo-ohjelman kautta. Kolmas vaihtoehto on mukautuva Air Body Control- täysilmajousitus. Air Body Control-järjestelmän järjestelmän ECU kykenee millisekunneissa muuttamaan jousituksen jäykkyyttä sisään- ja ulosjoustoissa eri anturien antamien tietojen perusteella. Pyöräkohtaisten antureiden lisäksi järjestelmä saa informaatiota ajovakauden- ja pidonhallintajärjestelmästä (ESP), kahdelta G-anturilla (pysty- ja vaakasuuntainen korin liike), korin kiertokulma-anturilta (YAW) sekä ohjauspyörän kulma- ja liikenopeusantureilta. Antureista tärkein on ohjauspyörän liikenopeusanturi, jonka perusteella Dynamic Body Controlin ohjainjärjestelmä voi muutamia millisekunteja ennen korin liikettä ennakoida iskunvaimentimien säätötarpeen.

Tiedotteeseen liittyviä lisätietoja:

Veho-konsernin media-arkisto, tiedotteet ja pienet kuvat löytyvät osoitteesta <http://news.cision.com/fi/veho-oy-ab>
Lisätietoja myös www.veho.fi ja www.mercedes-benz.fi ja <http://media.daimler.com/>.
Suuren resoluution kuvat tehtaan sivuilta <http://media.daimler.com/>

Lisätietoja:

Pekka Koski, Veho Henkilöautot, lehdistöpäällikkö, puh. 0400 210 490, pekka.koski@veho.fi
Pauli Eskelinen, Mercedes-Benz henkilöautoryhmä, tuotepäällikkö, puh. 010-569 2530, pauli.eskelinen@veho.fi