



Informacja prasowa
1 września 2021 r.

Światowa premiera pierwszej hybrydy Mercedes-AMG o wysokich osiąгах

Pierwsza hybryda Mercedes-AMG o wysokich osiąгах wchodzi do produkcji seryjnej – i czerpie z techniki Formuły 1. Jej koncepcja obejmuje zespół napędowy z silnikiem elektrycznym i akumulatorem przy tylnej osi; sam wysokowydajny akumulator inżynierowie AMG opracowali we własnym zakresie. W rezultacie Mercedes-AMG GT 63 S E PERFORMANCE łączy doskonałe osiągi i imponującą dynamikę jazdy z maksymalną efektywnością (ważone zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 8,6 l/100 km; ważona emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 196 g/km; ważne zużycie energii elektrycznej: 10,3 kWh/100 km). Tym samym pierwszy z modeli E PERFORMANCE przenosi DNA AMG w zelektryfikowaną przyszłość.

Zespół złożony z 4,0-litrowego silnika V8 biturbo oraz jednostki elektrycznej generuje moc systemową 620 kW (843 KM) i maksymalny systemowy moment obrotowy o wartości ponad 1400 Nm. Natychmiastowa reakcja elektrycznego napędu tylnej osi, szybki przyrost momentu obrotowego i lepszy rozkład masy zapewniają nowe, niezwykle dynamiczne wrażenia z jazdy. Podobnie jak w Formule 1 akumulator został specjalnie zaprojektowany pod kątem szybkiego dostarczania i pobierania energii. Zasięg w trybie elektrycznym, wynoszący 12 km, jest przydatny do odbywania codziennych przejazdów np. w obszarze zabudowanym. Mercedes-AMG i ambasador marki will.i.am wyznaczają nowe standardy w komunikacji na temat elektryfikacji: światowej sławy muzyk i wielokrotny zdobywca nagrody Grammy jest bohaterem kampanii marketingowej „Everything but quiet” (z ang. Wszystko, ale cicho). Nie tylko przyczynił się do powstania jej koncepcji, ale napisał też piosenkę do klipu o nowej hybrydzie.

Sportowe geny czterodrzwiowego coupé podkreśla jego ekspresyjny design – z nisko poprowadzoną płaszczyzną przedniego pasa, muskularną stylizacją, niskimi szybami i dynamiczną linią dachu. Z przodu uwagę zwracają szersze boczne wloty powietrza, które kierują strumień powietrza do chłodziw w nadkolach za pomocą trzech pionowych żeber. Z tyłu hybrydowy wariant wyróżnia zderzak z klapką kryjącą gniazdo ładowania oraz zaakcentowane na czerwono oznaczenie modelu, a także debiutujące tu zewnętrznie rowkowane podwójne końcówki układu wydechowego w kształcie trapezu. Na rodzaj napędu wskazuje emblemat „E PERFORMANCE” na błotnikach.

Podobnie jak w odmianach strictly spalinowych nabywcy AMG GT 63 S E PERFORMANCE mają do wyboru liczne odcienie lakieru (w tym matowe), pakiety i elementy wyposażenia, takie jak nowe wzory obręczy o średnicy 20 i 21 cali. Wygląd zewnętrzny można dodatkowo zindywidualizować, zamawiając np. nowy pakiet AMG Night II lub połączenie pakietów Night i Carbon. Sportowa hybryda jest również dostępna w ekskluzywnej, premierowej serii Edition.

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com

Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

Jako nowy okręt flagowy w gamie AMG GT 4-drzwiowego Coupé, hybryda AMG GT 63 S E PERFORMANCE jest szczególnie bogato wyposażona. Otrzymała wszystkie udoskonalenia wprowadzone przy okazji ostatniego liftingu, takie jak zawieszenie AMG RIDE CONTROL+ z nowym systemem tłumienia. Standardowo na pokładzie znajduje się także szerokoekranowy kokpit i system multimedialny MBUX ze specyficznymi dla hybrydy widokami. W zestawie wskaźników kierowca może odczytać dostępny zasięg w trybie elektrycznym, zużycie energii, moc i moment obrotowy silnika elektrycznego oraz temperatury akumulatora i jednostki elektrycznej. Wysokiej jakości grafika na ekranie systemu MBUX dodatkowo wizualizuje przepływ siły napędowej w całym zespole. Pasażerowie tylnych foteli otrzymują informacje o przepływie energii oraz mocy i momencie obrotowym silnika elektrycznego na opcjonalnym wyświetlaczu systemu operacyjnego.

W kokpicie wzrok natychmiast przyciąga standardowa kierownica AMG Performance z charakterystycznymi, podwójnymi ramionami i „płynnie” zintegrowanymi panelami dotykowymi. Okrągłe przełączniki z efektownymi wyświetlaczami pozwalają na intuicyjną obsługę podstawowych funkcji auta i zmianę trybu jazdy bez konieczności odrywania rąk od wieńca. Przyciski na kierownicy pozwalają m.in. wybrać poziom rekuperacji.

Szczegóły specyficznego dla AMG napędu hybrydowego Performance: silnik spalinowy z przodu, jednostka elektryczna z tyłu

W AMG GT 63 S E PERFORMANCE 4,0-litrowy silnik V8 biturbo jest połączony z synchronicznym motorem elektrycznym z magnesami trwałymi, opracowanym w Affalterbach wysokowydajnym akumulatorem oraz w pełni zmiennym napędem na cztery koła AMG Performance 4MATIC+. Połączenie obu jednostek daje moc systemową 620 kW (843 KM) i maksymalny systemowy moment obrotowy o wartości ponad 1400 Nm. Najmocniejsza jak dotąd maszyna AMG ma imponujące osiągi: przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje jej tylko 2,9 s, a osiągnięcie prędkości 200 km/h trwa mniej niż 10 s. Rozpędzanie kończy się dopiero przy 316 km/h.

Silnik elektryczny o mocy 150 kW (204 KM) jest umieszczony przy tylnej osi i zintegrowany z elektrycznie sterowaną dwubiegową przekładnią oraz elektronicznie sterowanym tylnym mechanizmem różnicowym o ograniczonym poślizgu. To wszystko umieszczono w kompaktowym module napędu elektrycznego – EDU. Eksperci nazywają taki układ hybrydą P3. Również z tyłu, nad osią, zlokalizowano lekki, wysokowydajny akumulator.

Taka konstrukcja ma wiele zalet. Po pierwsze: umiejscowienie modułu przy tylnej osi poprawia rozkład mas. Po drugie: silnik elektryczny bezpośrednio napędza tylną oś, zapewniając dodatkowy „zastrzyk” momentu podczas ruszania lub przyspieszania. Po trzecie: elektronicznie sterowany tylny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu sprawia, że hybryda jest jeszcze zwinniejsza i ma lepszą trakcję. A w przypadku poślizgu kół tylnej osi siła napędowa motoru elektrycznego jest przekazywana również na przednie koła – to zasługa mechanicznego połączenia aktywnego napędu obu osi za pomocą wału. Koncepcja AMG oferuje przy tym bardzo wysoką wydajność rekuperacji, układ dopuszcza bowiem jedynie minimalne straty mechaniczne i hydrauliczne silnika oraz skrzyni biegów.

Zautomatyzowana dwubiegowa przekładnia przy tylnej osi ma specjalnie skalibrowane przełożenia, dzięki którym zapewnia szeroką rozpiętość – od wysokiego momentu obrotowego na potrzeby sprawnego ruszenia aż do bezpiecznej ciągłej mocy przy wyższych prędkościach. Elektryczny siłownik załącza drugi bieg najpóźniej przy prędkości ok. 140 km/h.

Inspirowany Formułą 1, opracowany w Affalterbach: wysokowydajny akumulator AMG

Inspiracją do opracowania litowo-jonowego akumulatora były rozwiązania, które sprawdziły się już w najtrudniejszych warunkach w hybrydowych bolidach Formuły 1 ekipy Mercedes-AMG Petronas. Wysokowydajny akumulator AMG łączy wysoką moc, którą można często pozyskiwać, z niewielką masą. W rezultacie podczas szybkiej jazdy w górzystym terenie kierowca może natychmiast skorzystać z pełnego potencjału osiągnięć na podjazdach i silnej regeneracji podczas zjazdów. Bateria ma pojemność 6,1 kWh, 70 kW

mocy ciągłej i 150 kW mocy szczytowej (przez 10 s). Niewielka masa, wynosząca zaledwie 89 kg, pozwala na uzyskanie bardzo wysokiej gęstości mocy – 1,7 kW/kg. Dla porównania: konwencjonalne baterie bez bezpośredniego chłodzenia ogniw osiągają około połowę tej wartości. Ładowanie odbywa się za pomocą pokładowej ładowarki AC o mocy 3,7 kW: ze stacji ładującej, wallboxa lub domowego gniazdka. Akumulator zaprojektowano z myślą o szybkim dostarczaniu i pobieraniu energii, a nie jak największym możliwym zasięgu. Mimo to zasięg „na prądzie” wynoszący 12 km pozwala na cichy i lokalnie bezemisyjny przejazd na przykład z dzielnicy mieszkalnej na obrzeża miasta lub dojazd do drogi szybkiego ruchu.

Podstawą wysokiej wydajności akumulatora AMG o napięciu 400 V jest innowacyjne, bezpośrednie chłodzenie: po raz pierwszy zaawansowany technologicznie płyn chłodzący, bazujący na cieczy nieprzewodzącej prądu, opływa każde z 560 ogniw i indywidualnie je chłodzi. Równomierna temperatura akumulatora ma decydujący wpływ na jego wydajność, żywotność oraz bezpieczeństwo. Na potrzeby bezpośredniego chłodzenia specjaliści AMG musieli opracować nowe moduły chłodzące o grubości pojedynczych milimetrów. Około 14 l płynu chłodzącego krąży od góry do dołu przez cały akumulator, obok każdego ogniwa, z pomocą specjalnie opracowanej elektrycznej pompy. W rezultacie akumulator zawsze znajduje się w stałym, optymalnym oknie temperatury roboczej, średnio 45 stopni Celsjusza – bez względu na to, jak często jest ładowany lub rozładowywany. Efekt: nawet podczas szybkich okrążeń na torze, gdzie kierowca często przyspiesza (akumulator jest rozładowywany) i zwalnia (bateria jest ładowana), system magazynowania energii zachowuje swoją wysoką wydajność.

Strategia działania: energia zawsze dostępna

Podstawowa strategia działania napędu AMG GT 63 S E PERFORMANCE wywodzi się z hybrydowego zespołu napędowego bolidu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas. Podobnie jak w najwyższej „lidze” sportu motorowego kierowca zawsze ma tu do dyspozycji maksymalne osiągi. Koncepcja niezależnego akumulatora zapewnia optymalny kompromis pomiędzy maksymalną dynamiką a efektywnością. Do wyboru jest siedem trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT: Electric, Comfort, Sport, Sport+, RACE, Slippery oraz Individual, zapewniających szeroką rozpiętość doświadczeń – od jazdy oszczędnej do bardzo dynamicznej. Tryby jazdy modyfikują pracę istotnych układów, takich jak reakcje napędu i skrzyni biegów, charakterystyka układu kierowniczego, tłumienie zawieszenia czy brzmienie. Zwykle hybryda uruchamia się bezgłośnie w trybie Comfort, gdy włączony jest tylko silnik elektryczny. Z głośników emitowany jest wówczas typowy dla AMG, mocarny dźwięk rozruchu, wskazujący na gotowość do jazdy. Przy wyższych prędkościach kierowca może wybrać brzmienie napędu – zrównoważone lub mocne – za pomocą przycisków na konsoli środkowej lub na kierownicy. Wybrane ustawienie wpływa na dźwięk układu wydechowego w momencie uruchomienia silnika spalinowego. W każdej sytuacji jedno pozostaje bez zmian: już po samym po dźwięku hybryda o wysokich osiągnięciach natychmiast daje się poznać jako maszyna AMG.

Tryb Electric działa od postoju do prędkości 130 km/h, tylko przy wyłączonym silniku spalinowym. Mechaniczne połączenie z komponentami AMG Performance 4MATIC+ oznacza, że zawsze dostępny jest napęd 4x4: gdy nagle dojdzie do znacznego poślizgu tylnych kół, moment obrotowy silnika elektrycznego trafia również do przedniej osi. Gdy energia w akumulatorze się wyczerpie lub kierowca zażąda wyższej mocy, inteligentna kontrola automatycznie przełącza się na tryb jazdy Comfort i uruchamia jednostkę spalinową. W trybie tym silniki spalinowy i elektryczny działają zgodnie z wymaganiami danej sytuacji, a zawieszenie oraz układ kierowniczy zostają ustawione z naciskiem na komfort – przy zachowaniu charakterystycznej dla AMG zwinności.

W trybach sportowych samochód uruchamia się, korzystając z silnika benzynowego. Motor elektryczny mocniej wspomaga wtedy jednostkę spalinową, reakcje napędu są ostrzejsze, a zmiany biegów – krótsze. Doładowanie akumulatora staje się intensywniejsze, a układ kierowniczy i zawieszenie są skonfigurowane z naciskiem na dynamikę jazdy. Kierowca ma również do wyboru program Slippery, zoptymalizowany pod kątem jazdy po śliskiej nawierzchni, z ograniczoną mocą i spłaszczoną krzywą momentu obrotowego. Jazda w trybie całkowicie elektrycznym oraz regulacja rekuperacji są wówczas wyłączone.

Z atutów hybrydowego napędu korzysta również sterowanie dynamiką pojazdu. Zamiast hamowania przez ESP® trakcją może sterować silnik elektryczny. Gdy tylko koło zasygnalizuje zbyt duży poślizg, inteligentny system sterowania zmniejszy moment silnika elektrycznego – w rezultacie ESP® nie musi interweniować w ogóle lub może zrobić to później. Zaletą: silnik spalinowy może być w ten sposób eksploatowany z wyższym momentem obrotowym, co poprawia zwinność, a jego moc można wykorzystać do ładowania akumulatora.

Czterostopniowa rekuperacja do wyboru

Fakt, że akumulator zawsze znajduje się w optymalnym przedziale temperatur, pozwala też zoptymalizować rekuperację. Przy wysokiej mocy rekuperacji zazwyczaj bateria mocno się nagrzewa, więc odzyskiwanie energii musi być wtedy ograniczone. AMG GT 63 S E PERFORMANCE oferuje cztery poziomy rekuperacji do wyboru (za pomocą prawego przycisku AMG na kierownicy) – proces rozpoczyna się, gdy tylko kierowca zdejmie nogę z pedału gazu. Na poziomie 0 pojazd zachowuje się podobnie jak klasyczny samochód spalinowy z ręczną skrzynią biegów „na luzie”. W poziomie standardowym (1) rekuperacja jest już odczuwalna, a w poziomach 2 i 3 w ruchu ulicznym niemal nie trzeba wciskać hamulca. W zależności od sytuacji moc rekuperacji może przekraczać 100 kW.

4-litrowy silnik V8 biturbo AMG z turbosprężarkami twin-scroll

Jako nowy topowy wariant w gamie AMG GT 63 SE PERFORMANCE korzysta z potencjału 4,0-litrowego silnika V8 biturbo AMG o mocy 470 kW (639 KM) i maksymalnym momencie obrotowym 900 Nm, dostępnym w szerokim zakresie obrotów – od 2500 do 4500 obr./min. Doskonale współgra to z możliwościami jednostki elektrycznej, która od samego początku dostarcza 320 Nm.

Za wysoką moc maksymalną częściowo odpowiadają dwie turbosprężarki typu twin-scroll, łączące optymalną reakcję przy niskich prędkościach obrotowych z dużym przyrostem mocy przy wyższych.

Silnik współpracuje z rozrusznikoalternatorem z napędem pasowym, który osiąga moc 10 kW (14 KM) i jest zintegrowany z 400-woltową, wysokonapięciową instalacją elektryczną. Uruchamia on jednostkę spalinową i zapewnia zasilanie urządzeń pomocniczych, takich jak klimatyzacja lub światła drogowe, np. gdy pojazd stoi na skrzyżowaniu, a poziom naładowania wysokonapięciowego akumulatora nie jest już wystarczający do obsługi niskonapięciowej pokładowej instalacji elektrycznej.

Standardowa specyfikacja AMG GT 63 SE PERFORMANCE obejmuje zawieszenie AMG RIDE CONTROL+, oparte na wielokomorowym zawieszeniu pneumatycznym z automatyczną regulacją prześwitu i adaptacyjną kontrolą tłumienia. System amortyzacji w AMG GT 4-drzwiowym Coupé jest zupełnie nowy: po raz pierwszy zastosowano tu dwa tzw. zawory bezpieczeństwa. Umieszczone na zewnątrz amortyzatora umożliwiają one jeszcze dokładniejsze dostosowanie siły tłumienia do różnych sytuacji. Jeden z nich odpowiada za tłumienie odbicia, a drugi – kompresji. W rezultacie amortyzator szybko i wrażliwie reaguje na zmieniające się warunki, np. inny rodzaj nawierzchni. Ponadto inżynierom AMG udało się znacząco zwiększyć rozpiętość pomiędzy sportowym charakterem a komfortem m.in. dzięki jeszcze większej elastyczności w projektowaniu map sterowania.

AMG GT 63 SE PERFORMANCE standardowo korzysta z odpowiednio przystosowanego do swoich osiągnięć ceramiczno-kompozytowego układu hamulcowego AMG z większymi niż w wersjach spalinowych tarczami (420 x 40 mm z przodu oraz 380 x 32 mm z tyłu). Poza imponującą skutecznością i odpornością na blaknięcie wyróżnia się on długą żywotnością oraz szczególnie szybką reakcją. Co więcej, lekki materiał zmniejsza masy nieresorowane.

Hybrydy AMG mają również zintegrowany system kontroli dynamiki pojazdu AMG DYNAMICS, który wpływa na strategię działania ESP®, napędu na wszystkie koła i elektronicznie sterowanego tylnego dyferencjału o ograniczonym poślizgu. AMG DYNAMIC zwiększa zwinność prowadzenia bez negatywnego wpływu na stabilność pojazdu. Regulacja jest dostosowana do umiejętności kierowcy – bez zauważalnych lub zakłócających ingerencji systemu. Dzięki wysokiej dynamice pokonywania zakrętów i optymalnej przyczepności,

a także wysokiej stabilności oraz przewidywalnemu prowadzeniu kierowca uzyskuje bardzo autentyczne wrażenia z jazdy. Nawet doświadczeni kierowcy nie mają poczucia, że system jest „protekcjonalny”.

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG GT 63 S E PERFORMANCE
Moc systemowa	620 kW (843 KM)
Systemowy moment obrotowy*	1010-1470 Nm
Silnik spalinowy	4.0 V8 biturbo z bezpośrednim wtryskiem paliwa
Pojemność skokowa	3982 ccm
Moc maksymalna silnika spalinowego	470 kW (639 KM) przy 5500-6500 obr./min
Maksymalny moment obr. silnika spal.	900 Nm przy 2500-4500 obr./min
Moc maksymalna silnika elektrycznego	150 kW (204 KM)
Maksymalny moment obr. silnika elektr.	320 Nm
Napęd	Napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ z pełni zmiennym rozdziałem momentu obrotowego i trybem Drift
Przekładnia	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
Ważone zużycie paliwa	8,6 l/100 km**
Ważone emisje CO ₂	196 g/km*
Ważone zużycie energii elektrycznej	10,3 kWh/100 km
Pojemność akumulatora	6,1 kWh
Zasięg w trybie elektrycznym	12 km
Przyspieszenie 0-100 km/h	2,9 s
Prędkość maksymalna	316 km/h

* zależnie od kombinacji przełożeń

** zgodnie z WLTP; dane homologacyjne nie są jeszcze dostępne – możliwe są różnice

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 170 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz związanych z pojazdami usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Klasą G oraz markę smart. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2020 r. sprzedał blisko 2,1 miliona samochodów osobowych i ponad 375 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą około 35 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywa zrównoważony rozwój. Dla Mercedes-Benz AG oznacza to generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.