



Mercedes-Benz

Informacja prasowa
16 listopada 2023 r.

Od komfortowego GT do maszyny na tor – nowy Mercedes-AMG GT Coupé imponuje szerokim zakresem charakterystyki prowadzenia

Druga generacja Mercedesa-AMG GT Coupé to nowy topowy model w gamie sportowej marki z Affalterbach. Wysoce dynamiczne właściwości jezdne łączą się tu ze zwiększoną przydatnością w codziennym użytku. Sportowe coupé po raz pierwszy korzysta z całkowicie zmiennego napędu na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+, a jego sercem jest 4,0-litrowy silnik V8 biturbo AMG. Zaawansowane technicznie komponenty, takie jak zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL z półaktywną stabilizacją przechyłów i seryjna skrętna tylna oś, zapewniają najwyższe kompetencje w zakresie dynamiki. W połączeniu z bogatą gamą trybów jazdy, w tym unikalnymi programami AMG DYNAMICS, nowy Mercedes-AMG GT Coupé oferuje szeroką rozpiętość charakterystyki prowadzenia: od przeznaczonej na śliskie nawierzchnie przez komfortową i efektywną aż po ostre reakcje z myślą o aktywnościach na torze wyścigowym.

Nowy Mercedes-AMG GT Coupé łączy wyjątkowo sportowy charakter z wysokim poziomem komfortu na co dzień. Jego nowa koncepcja wymiarów jeszcze skuteczniej odpowiada na potrzeby klientów. Model korzysta z architektury AMG z dużym udziałem aluminium i ma kabinę z siedzeniami w układzie 2+2, która – jak na samochód sportowy tej klasy – oferuje mnóstwo przestrzeni dla podróżujących oraz na bagaż. Wzornictwo nowego AMG na nowo interpretuje ikoniczny design poprzednika. Muskularne nadwozie kontynuuje ceniony język projektowania zmysłowej wyrazistości, podkreślając zaangażowanie w sportowy luksus. Projekt wnętrza czerpie z genów sportowych aut AMG, które zostały umiejętnie przeniesione do cyfrowego świata.

4,0-litrowy silnik V8 biturbo AMG z dwiema turbosprężarkami typu twin-scroll

W momencie wprowadzenia na rynek nowy Mercedes-AMG GT Coupé będzie dostępny w dwóch wersjach mocy 4,0-litrowego silnika V8 biturbo AMG. Jednostka jest montowana w całości ręcznie, zgodnie z zasadą „jeden człowiek, jeden silnik”, w siedzibie firmy w Affalterbach. Topowy wariant GT 63 4MATIC+ osiąga moc 585 KM i maksymalny moment obrotowy 800 Nm w szerokim zakresie prędkości obrotowej – od 2500 do 4500 obr./min. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje zaledwie 3,2 s, a prędkość maksymalna wynosi 315 km/h. Bazowy GT 55 4MATIC+ rozwija 476 KM i 700 Nm. Od 0 do 100 km/h przyspiesza w 3,9 s, a jego prędkość maksymalna to 295 km/h.

Na potrzeby nowego AMG GT Coupé motor przeszedł liczne modyfikacje względem poprzednika – otrzymał m.in. nową miskę olejową, przeniesiony intercooler i aktywną wentylację skrzyni korbowej. Kanały dolotowe

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-222 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, 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 Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

i wydechowe zostały zoptymalizowane pod kątem jeszcze efektywniejszej wymiany gazu, powiększono też kanały spalin prowadzące do katalizatora i filtra cząstek stałych. Wyższa moc GT 63 4MATIC+ wynika przede wszystkim z większego ciśnienia doładowania, a także zmodyfikowanego oprogramowania. Podsumowując, 8-cylindrowy silnik zapewnia imponujące osiągi i oferuje mocny ciąg we wszystkich zakresach prędkości obrotowych w połączeniu z wysoką efektywnością.

Za przeniesienie napędu odpowiada przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9 G, która łączy emocjonujące wrażenia ze zmiany przełożeń z wyjątkowo krótkimi czasami załączania biegów. Konwerter momentu obrotowego zastąpiono tu mokrym sprzęgłem startowym, co zmniejsza masę i, dzięki mniejszej bezwładności, optymalizuje reakcję na ruchy pedału gazu.

Lepsza przyczepność i stabilność: w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+

Obydwa warianty V8 są standardowo wyposażone w całkowicie zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+. Ten inteligentny system łączy zalety różnych koncepcji napędu: w pełni zmienny rozdział momentu obrotowego na przednią i tylną oś umożliwia zrównoważenie bezpieczeństwa i przyczepności podczas codziennego podróżowania oraz dynamiki jazdy na granicy fizycznych ograniczeń, nawet przy włączonym ESP® (ON). Kierowcy mogą cieszyć się radością z jazdy niezależnie od stanu nawierzchni – przy zachowaniu maksymalnej stabilności. W trybach ESP® Sport i ESP® OFF rozdział napędu na wszystkie koła jeszcze większy priorytet kładzie na tylną oś. Przejście z napędu tylnych kół do 4x4 i odwrotnie odbywa się w sposób ciągły, w oparciu o wyrafinowaną matrycę, która integruje algorytmy sterujące z architekturą wszystkich systemów pojazdu.

Elektromechanicznie sterowane sprzęgło w zmienny, aktywny sposób łączy stale napędzaną oś tylną z osią przednią. Najlepszy możliwy rozkład momentu obrotowego jest obliczany na bieżąco. Nowe coupé oferuje bezstopniowe przekazywanie siły napędowej, od konfiguracji 4x4 z rozdziałem do 50:50 aż po 100% napędu tylnych kół. Oprócz przyczepności i dynamiki poprzecznej układ AMG Performance 4MATIC+ poprawia dynamikę wzdłużną, zapewniając jeszcze lepsze przyspieszenia. Do dyspozycji jest też tryb Drift, który pozwala aktywować tylny napęd w całym zakresie prędkości.

Wielowahaczowa przednia oś i półaktywna stabilizacja przechyłów

Z przodu nowego AMG GT zastosowano wielowahaczową oś z pięcioma wahaczami umieszczonymi całkowicie wewnątrz obręczy. Znacząco poprawia to kinematykę osi. Aby zmniejszyć masę nieresorowaną, wszystkie wahacze i zwrotnice przedniej i tylnej osi nowego AMG GT Coupé wykonano z kutego aluminium. Wysokie pochylenie kół i sztywność ich rozstawu nie tylko umożliwiają osiąganie wysokich prędkości w zakrętach, ale odpowiadają też za optymalny kontakt z nawierzchnią w górnym zakresie limitów pokonywania łuków. Znajduje to odzwierciedlenie w doskonałej dynamice poprzecznej i stabilności jazdy przy znacznych prędkościach, a także w dobrych reakcjach na zmiany obciążenia (np. manewry omijania lub zmiana pasa ruchu) i wpływy zewnętrzne (np. boczny wiatr lub nierówności). Niezależne elementy odpowiadające za prowadzenie i zawieszenie kół umożliwiają osiąganie wysokich przyspieszeń poprzecznych przy minimalnym wpływie na pracę układu kierowniczego – co przekłada się też na wyższy poziom komfortu. Również koła tylnej osi są prowadzone za pomocą pięciowahaczowej konstrukcji przestrzennej.

Nowością są lekkie sprężyny śrubowe – dzięki specjalnemu procesowi obróbki cieplnej możliwe było zmniejszenie ich masy bez utraty wydajności. Podkładka sprężynująca jest łączona ze sprężyną w trakcie produkcji. To sztywne połączenie zapobiega zużyciu spowodowanemu zanieczyszczeniami, takimi jak piasek, w okresie użytkowania pojazdu. Sprężyna nie koroduje przez cały okres użytkowania, dlatego można zwiększyć

maksymalne obciążenie elementu przy niższym ciężarze. Pozwala to zaoszczędzić około 0,2 kilograma na każdą sprężynę.

Jeszcze większy komfort i sportowy charakter: adaptacyjne amortyzatory z dwoma zaworami

Standardowe wyposażenie nowego coupé obejmuje innowacyjne zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL z półaktywną hydrauliczną stabilizacją przechyłów. Aktywne elementy hydrauliczne zastępują tu konwencjonalne mechaniczne stabilizatory i w ułamku sekundy kompensują przechyły nowego AMG GT Coupé. System ten zapewnia jeszcze stabilniejsze prowadzenie i poprawia zachowanie przy zmianie obciążenia, przy typowej dla maszyn AMG dynamice oraz precyzji. Jednocześnie zwiększa komfort podczas pokonywania nierówności.

Inteligentne hydrauliczne połączenie czterech kolumn oraz regulacja ciśnienia pompy i zaworów sterujących owocują bardzo szeroką charakterystyką pracy i umożliwiają wyraźne akcentowanie różnicy pomiędzy komfortem a sportem w różnych programach jazdy. Podczas jazdy na wprost hydrauliczny układ jest całkowicie otwarty, w zależności od trybu jazdy i sytuacji na drodze. Skutecznie kompensuje przy tym przechyły generowane przez nierówności występujące po jednej stronie pojazdu, zwiększając codzienny komfort. Z kolei przy szybkim pokonywaniu zakrętów system aktywnie wygasza poprzeczne ruchy nadwozia. W połączeniu z wysoką sztywnością pochylenia kół sprawia to, że nowe coupé AMG prowadzi się bardzo precyzyjnie i z doskonałym wyczuciem.

Adaptacyjne, regulowane amortyzatory mają po dwa zawory ciśnieniowe, które umożliwiają uzyskanie znacznie szerszego rozkładu sił tłumienia: jeden z nich kontroluje odbicie, a drugi ugięcie. Niezależna kontrola odbicia i ugięcia w połączeniu z wyrafinowanym sterowaniem sprawia, że zawieszenie lepiej filtruje dziury, starannie reagując na zmiany stanu nawierzchni, a jednocześnie stabilizuje nadwozie w najlepszy możliwy sposób. Efekt: równoczesny wzrost poziomu komfortu oraz poszerzenie sportowych kompetencji w zakresie dynamiki jazdy.

Kierowca może wybrać podstawowe ustawienia tłumienia za pośrednictwem trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT, a także osobno regulować je w trzech etapach za pomocą przycisku, niezależnie od wybranego programu jazdy.

Bazową zasadą pracy zawieszenia jest połączenie strony ugięcia i odbicia poszczególnych amortyzatorów samochodu. Zawór regulacji ugięcia lewego przedniego amortyzatora jest połączony przewodem hydraulicznym z zaworem odbicia prawego przedniego amortyzatora. Co więcej, przewodem biegnącym przez samochód łączy się również z regulacją ugięcia lewego tylnego amortyzatora i odbicia prawego tylnego amortyzatora. W ten sam sposób, drugim obwodem, połączono ze sobą pozostałe strony komór tłumiących. Uproszczone prowadzenie przewodów hydraulicznych przedstawia kształt litery H.

System jest bardzo efektywny, ponieważ aby pozytywnie wpływać na zachowanie podczas przechyłów, wykorzystuje energię kinetyczną pojazdu. Hydrauliczny układ AMG ACTIVE RIDE CONTROL zasila również opcjonalny układ podnoszenia przedniej osi. W razie potrzeby przód samochodu można podnieść o 30 mm, co ułatwia np. wjazd na parking podziemny. Funkcję obsługuje się za pomocą centralnego wyświetlacza lub przycisków AMG na kierownicy. Co więcej, lokalizacje miejsc, gdzie często używa się podnoszenia osi, można zapisywać na podstawie sygnału GPS, dzięki czemu przód automatycznie podnosi się przy następnym przejeździe przez odpowiednie punkty.

Mechanizm różnicowy tylnej osi o ograniczonym poślizgu zapewnia optymalną stabilność jazdy

Nowy Mercedes-AMG GT jest standardowo wyposażony w elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy tylnej osi o ograniczonym poślizgu na, który zapewnia doskonałą przyczepność i maksymalne bezpieczeństwo jazdy w każdych warunkach. Poprawia także stabilność podczas zmiany pasa ruchu, zwłaszcza przy wysokich prędkościach. System działa z całkowicie zmiennym efektem blokowania i stale komunikuje się z innymi jednostkami sterującymi, a w trybie Drift korzysta ze specjalnie przystosowanej strategii kontroli.

Wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG zapewnia krótką drogę hamowania

Wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG gwarantuje doskonałe wartości opóźnienia i precyzyjną kontrolę. Zachwyca krótkimi drogami hamowania, czułą reakcją i, co nie mniej ważne, wysoką stabilnością – nawet przy znacznych obciążeniach. Kompozytowe tarcze hamulcowe są szczególnie lekkie; ograniczenie masy nieresorowanej korzystnie wpływa na dynamikę jazdy i reakcje układu kierowniczego. Stalowa tarcza hamulcowa oraz aluminiowe mocowanie (kapelusz) są teraz połączone specjalnymi sworzniami. Taka konstrukcja pozwala zaoszczędzić miejsce, które wykorzystuje się na jeszcze lepsze chłodzenie hamulców. Nowością jest także kierunkowa perforacja: oprócz oszczędności masy i lepszego odprowadzania ciepła rozwiązanie to wyróżnia się szybszą reakcją na mokrej nawierzchni oraz skuteczniejszym czyszczeniem powierzchni po hamowaniu.

Wentylowane i perforowane kompozytowe tarcze hamulcowe mają wymiary 390 x 36 mm z przodu (6-tłoczkowe zaciski stałe) oraz 360 x 26 mm z tyłu (1-tłoczkowe zaciski pływające).

Na życzenie oba warianty nowego Mercedesa-AMG GT Coupé mogą być wyposażone w wysokowydajny ceramiczno-kompozytowy układ hamulcowy AMG z tarczami o wymiarach 420 x 39 mm z przodu i 360 x 32 mm z tyłu. Dodatkowo pozwala to zmniejszyć masę. Jednocześnie ceramiczne tarcze wytrzymują nawet ekstremalne obciążenia i stale zapewniają krótkie drogi hamowania – rozwiązanie idealne na przykład na torze wyścigowym. Brązowe wykończenie zacisków sprawia, że można je natychmiast rozpoznać jako komponenty o wysokich osiągnięciach. Wszystkie pokrycia nie zawierają miedzi i dlatego są bardziej przyjazne dla środowiska.

Zwinność i stabilność w jednym: aktywna tylna oś skrętna

Nowy Mercedes-AMG GT Coupé standardowo korzysta z aktywnego kierowania tylną osią. W zależności od prędkości jazdy tylne koła skręcają w tym samym lub przeciwnym kierunku co przednie. Układ łączy znakomitą zwrotność i stabilność prowadzenia, ułatwia kontrolę nad samochodem na granicy przyczepności, a do tego zmniejsza wysiłek potrzebny podczas kierowania i manewrowania.

Serce układu stanowią dwa elektromechaniczne siłowniki (silniki elektryczne wrzecionowe), które nie są mechanicznie połączone z kierownicą. Zastępują one konwencjonalne drążki reakcyjne tylnej osi. Ten elektronicznie sterowany system typu by-wire reguluje skręt tylnych kół zgodnie z określoną mapą charakterystyki. Kąt skrętu wynosi do 2,5 stopnia. Poniżej prędkości 100 km/h tylne koła skręcają w kierunku przeciwnym do przednich, co prowadzi do wirtualnego skrócenia rozstawu osi. Korzyści: nowy AMG GT Coupé jest znacznie bardziej zwrotny i wymaga mniejszego wysiłku podczas kierowania, co dodatkowo zwiększa przyjemność z jazdy. W codziennych sytuacjach, np. podczas skręcania lub parkowania, łatwo docenić też mniejszą średnicę zawracania.

Gdy coupé porusza się z prędkością powyżej 100 km/h, system skręci tylne koła równolegle do przednich (maksymalny kąt skrętu to 0,7 stopnia). To wirtualnie wydłuża rozstaw osi i zauważalnie poprawia stabilność

prowadzenia. Jednocześnie przy zmianie kierunku na tylnych kołach znacznie szybciej narasta siła poprzeczna, co przyspiesza reakcję na polecenia ze strony układu kierowniczego.

Aktywny układ skrętnej tylnej osi nie tylko poprawia prowadzenie w zakrętach, ale i wspiera kierowcę w przypadku nagłych manewrów omijania, zwiększając w ten sposób czynne bezpieczeństwo. Dzięki temu AMG GT jest łatwiejszy w prowadzeniu w granicach przyczepności. Charakterystyka reakcji systemu zależy również od trybu jazdy AMG DYNAMIC SELECT: na przykład w trybie Sport+ skrętna tylna oś reaguje jeszcze bardziej bezpośrednio. Możliwe są tu również późniejsze bezprzewodowe aktualizacje.

Bogata paleta trybów jazdy zapewnia szeroki zakres charakterystyk prowadzenia

Sześć trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT: Slippery, Comfort, Sport, Sport+, Individual i RACE umożliwia uzyskanie szerokiej rozpiętości charakterystyki prowadzenia, od komfortowej po dynamiczną – w dopasowaniu do warunków lub preferencji kierowcy. Do tego dochodzą funkcje kontroli dynamiki jazdy AMG DYNAMICS, takie jak sterowanie napędem wszystkich kół, charakterystyką układu kierowniczego i ESP®, a także regulacja układu wydechowego oraz tłumienia.

Tryb Slippery jest optymalnie dostosowany do śliskich i oblodzonych nawierzchni i wyróżnia się spłaszczoną krzywą momentu obrotowego. Wcześniejsza zmiana biegu na wyższy wspiera zorientowany na stabilność styl jazdy. Program Comfort sprzyja wygodnej, efektywnej jeździe. I tu zmiana przełożeń następuje wcześniej, a praca zawieszenia i układu kierowniczego jest skoordynowana pod kątem komfortu. Aktywna jest też funkcja ECO start/stop.

Tryby Sport i Sport+ charakteryzują się wyostrzoną reakcją na ruchy pedału gazu, krótszymi czasami zmiany biegów, wcześniejszymi redukcjami oraz bardziej dynamicznym zestrojeniem podwozia. Program Sport+ cechują szczególnie emocjonujące wrażenia z jazdy, akcentowane przez wyraźne słyszalne działanie funkcji międzygazu przy redukcji przełożenia. Co więcej, z myślą o uzyskaniu jeszcze lepszych przyspieszeń wzrasta wtedy prędkość obrotowa na biegu jałowym.

Do wyboru są też tryby RACE (bardzo dynamiczna jazda na zamkniętych torach wyścigowych, wszystkie parametry ustawione pod kątem maksymalnych osiągnięć) oraz Individual (możliwość wyboru i zapisania indywidualnych parametrów zgodnie z osobistymi preferencjami).

AMG DYNAMICS: jeszcze większy potencjał dynamiki jazdy

Oprócz trybów AMG DYNAMIC SELECT modele AMG GT są wyposażone w zintegrowaną kontrolę dynamiki jazdy AMG DYNAMICS, która poszerza funkcje stabilizacyjne ESP® o interwencje poprawiające dynamikę poprzeczną. Na przykład krótkie uruchomienie hamulca wewnętrznego tylnego koła podczas szybkiego pokonywania zakrętu generuje określony moment odchylający wokół pionowej osi, co zapewnia jeszcze precyzyjniejsze, bardziej bezpośrednie reakcje. Rozpiętość działania programów AMG DYNAMICS – Basic, Advanced, Pro i Master (dostępność zależnie od wersji) – waha się od ekstremalnej stabilności do wysokiej dynamiki, a poszczególne ustawienia są przypisane do bazowych trybów jazdy. Basic charakteryzuje się bardzo stabilnym prowadzeniem i wysokim tłumieniem odchylenia od toru jazdy. Programy Advanced i Pro oferują kierowcy wsparcie podczas dynamicznych manewrów, dopuszczając większe odchylenia, np. podczas jazdy krętymi drogami. Master jest skierowany do tych, którzy chcą doświadczyć wyjątkowej przyjemności z jazdy na zamkniętych torach. Zapewnia charakterystykę z tendencją do lekkiej nadsterowności i wymaga niewielkich kątów skrętu, pozwalając na maksymalne wykorzystanie dynamicznego potencjału nowego AMG GT Coupé.

Kontakt dla mediów:

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

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz Group AG jest jedną z odnoszących największe sukcesy firm motoryzacyjnych na świecie. Dzięki Mercedes-Benz AG grupa jest jednym z wiodących światowych dostawców wysokiej klasy samochodów osobowych i aut dostawczych z segmentu premium. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje finansowanie, leasing, subskrypcję oraz wynajem pojazdów, zarządzanie flotą, cyfrowe usługi ładowania i płatności, pośrednictwo ubezpieczeniowe, a także innowacyjne usługi z zakresu mobilności. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, gdy w 1886 r. wynaleźli samochód. Mercedes-Benz – jako pionier samochodowej inżynierii – postrzega kształtowanie przyszłości mobilności w bezpieczny i zrównoważony sposób zarówno jako swoją motywację, jak i obowiązek. Firma koncentruje się zatem na innowacyjnych i ekologicznych rozwiązaniach technologicznych, jak również na budowie bezpiecznych i doskonałych pojazdów. Mercedes-Benz nadal systematycznie inwestuje w rozwój efektywnych układów napędowych i wyznacza kurs na całkowicie elektryczną przyszłość: marka spod znaku trójkątnej gwiazdy dąży do tego, by do 2030 r., o ile pozwolą na to warunki rynkowe, przejść na napędy w pełni elektryczne. Przechodząc od priorytetu prądu do koncepcji „tylko prąd”, wiodącej na świecie koncern motoryzacyjny przyspiesza swój rozwój w kierunku całkowicie elektrycznej, opartej na oprogramowaniu przyszłości. Jego wysiłki koncentrują się również na inteligentnej łączności pojazdów, autonomicznej jeździe i nowych koncepcjach mobilności. Mercedes-Benz traktuje to bowiem jako swoją aspirację oraz zobowiązanie do wywiązywania się z odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Firma sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi niemal we wszystkich krajach świata, a jej zakłady produkcyjne znajdują się w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej luksusowej marki motoryzacyjnej na świecie (źródło: badanie Interbrand, 3.11.2022 r.), portfolio obejmuje marki: Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ i Mercedes me, a także marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services oraz Athlon. Spółka jest notowana na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (symbol MBG). W 2022 r. grupa zatrudniała około 170 000 pracowników i sprzedała około 2,5 miliona pojazdów. Jej przychody wyniosły 150,0 mld euro, a EBIT – 20,5 mld euro.