



Informacja prasowa
5 października 2023 r.

Nowy Mercedes-AMG GLC Coupé: stylowy design i sportowa dynamika prowadzenia

- Dwa warianty o wysokich osiąгах – wariant 43 oraz 63 SE Performance
- Pierwszy SUV coupé Mercedesa z ekskluzywną hybrydową technologią AMG E PERFORMANCE
- Zelektryfikowany, czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 litrów z elektryczną turbosprężarką
- Zawieszenie AMG RIDE CONTROL z regulowanym tłumieniem i skrętną osią tylną
- Charakterystyczne dla AMG elementy stylistyczne nadwozia i wnętrza

Kilka tygodni temu zadebiutował nowy Mercedes-AMG GLC z nadwoziem SUV. Teraz marka aut sportowych i wyczynowych z Affalterbach prezentuje nowego GLC Coupé, który uzupełnia cenioną serię modeli klasy średniej i dzięki połączeniu dynamicznej elegancji z charakterystycznymi cechami AMG stanowi kolejną atrakcyjną propozycję w ofercie. Niepowtarzalny wygląd GLC Coupé – z jego proporcjami – łączy się z wysokiej jakości wnętrzem.

GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé to pierwszy hybrydowy SUV coupé Mercedesa o wysokich osiąгах (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 7,5 l/100 km, emisje CO₂ w cyklu mieszanym: 170 g/km, zużycie energii w cyklu mieszanym: 12,7 kWh/100 km), dysponujący mocą systemową 500 kW (680 KM). Drugim jest bazowy wariant GLC 43 4MATIC Coupé (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 9,8–10,2 l/100 km, emisje CO₂ w cyklu mieszanym: 223–232 g/km) o mocy 310 kW (421 KM), z możliwością krótkotrwałego dostarczenia dodatkowych 10 kW (14 KM) za pośrednictwem rozrusznika zespolonego z alternatorem o napędzie pasowym. Dynamiczne wrażenia z jazdy zapewnia także bogate wyposażenie standardowe, obejmujące skrętną tylną oś, napęd na wszystkie koła, skrzynię biegów AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym oraz zawieszenie AMG RIDE CONTROL z adaptacyjnym tłumieniem.

„Nowy Mercedes-AMG GLC Coupé to propozycja dla tych, którzy cenią sportowy styl życia i imponujące osiągi. Zróżnicowane, wysokiej jakości komponenty techniczne gwarantują najwyższy poziom dynamiki oraz przyjemności z jazdy. Topowy wariant GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé oferuje także nasz innowacyjny napęd hybrydowy, który gwarantuje wyjątkowo szerokie spektrum wrażeń zza kierownicy” – powiedział Michael Schiebe, dyrektor generalny Mercedes-AMG GmbH i szef jednostek biznesowych Mercedes-Benz Klasy G oraz Mercedes-Maybach.

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).

Sportowa sylwetka z opadającą linią dachu – oto główna wizualna cecha nowego Mercedesa-AMG GLC Coupé. Reflektory łączą się z górną częścią charakterystycznej dla AMG osłony chłodnicy, akcentując optyczną szerokość pojazdu. Uwagę zwraca także efektowny przedni zderzak AMG z wyprofilowaniem oraz dużymi wlotami powietrza i dodatkowymi wstawkami. Sportowe proporcje oraz muskularne nadkola podkreślają precyzyjne boczne przetłoczenia.

Z elegancką sylwetką harmonijnie łączą się nakładki nadkoli w kolorze nadwozia i osłony progów AMG. Pewny siebie wygląd to także zasługa szeroko rozstawionych kół i obręczy o średnicy 19, 20 lub 21 cali, między innymi w wersjach z błyszczącym, dwukolorowym wykończeniem. Opcjonalne wyposażenie obejmuje ułatwiające wsiadanie stopnie progowe oraz szereg pakietów stylistycznych.

Dwuczęściowe tylne lampy połączone ciemną listwą wizualnie poszerzają tylny pas, a mocarne wrażenie potęguje specyficzny dla AMG tylny zderzak o wyglądzie dyfuzora (GLC 43) lub z dodatkową płytą dyfuzora (GLC 63 S), a także dwie podwójne końcówki rur wydechowych (okrągłe w GLC 43, trapezowe w GLC 63 S).

Charakterystyczne elementy AMG nadają kabinie sportowo-elegancki klimat

We wnętrzu sportowy charakter definiują fotele AMG obszyte skórą syntetyczną ARTICO oraz mikrofibrą MICROCUT z unikalną grafiką. Na życzenie dostępna jest tapicerka ze skóry lub ze skóry nappa z herbem AMG wytłoczonym na przednich zagłówkach. Opcjonalnie oferowane są także fotele AMG Performance. Standardowa specyfikacja obejmuje kierownicę AMG Performance obszytą skórą nappa (GLC 43) lub połączeniem skóry nappa z mikrofibrą MICROCUT (GLC 63 SE) – ze spłaszczonym u dołu wieńcem, perforacją w obszarze uchwytu i aluminiowymi, srebrnymi łopatkami do zmiany biegów. Dwa okrągłe przełączniki na kierownicy umożliwiają szybką i precyzyjną obsługę różnych funkcji z zakresu dynamiki jazdy oraz zmianę trybu jazdy AMG DYNAMIC SELECT. Sportowo-luksusową atmosferę dopełniają sportowe pedały AMG, dywaniki podłogę AMG oraz podświetlane listwy progowe drzwi z napisem AMG.

System informacyjno-rozrywkowy MBUX obejmuje różne specyficzne dla AMG widoki i funkcje. Ekskluzywny styl Supersport oferuje możliwość wyświetlania różnych treści w pionowej strukturze, włącznie z bieżącymi ustawieniami podwozia lub przekładni. Kierowca może także śledzić mapę nawigacji lub dane dotyczące zużycia paliwa.

Do dyspozycji jest również aplikacja AMG TRACK PACE (standard w GLC 63 SE, opcja dla GLC 43), czyli rejestrator danych do użytku na torze wyścigowym. Podczas jazdy torowej oprogramowanie dziesięć razy na sekundę rejestruje ponad 80 specyficznych dla pojazdu danych, takich jak prędkość, przyspieszenie, kąt skrętu i działanie pedału hamulca. Aplikacja wyświetla też czasy okrążeń i te odnotowane w poszczególnych sektorach, a ponadto oferuje dodatkowe narzędzia szkoleniowe oraz analityczne.

Czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 litrów, wspomagany elektryczną turbosprężarką

Sercem nowych modeli Mercedes-AMG GLC Coupé jest czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 litrów, który łączy innowacyjne technologie i wysokie osiągi z wzorową efektywnością. Jednostka pozostaje wierna tradycji AMG: nie tylko została w całości opracowana w siedzibie firmy w Affalterbach, ale jest tam również produkowana, zgodnie z zasadą „jeden człowiek, jeden silnik”. Kunszt wysoko wykwalifikowanych pracowników Mercedes-AMG spotyka się tu z najnowocześniejszymi metodami produkcji Przemysłu 4.0 i wysokim poziomem cyfryzacji.

Silnik, wewnątrz znany jako M139l (l odnosi się do montażu wzdłużnego), jest jak dotąd jedynym na świecie seryjnym motorem z elektryczną turbosprężarką, zasilaną dodatkową 48-woltową pokładową instalacją elektryczną, w skład której wchodzi również rozrusznikoalternator napędzany paskiem (RSG). Układ ten stanowi bezpośrednią pochodną technologii, którą zespół F1 Mercedes-AMG Petronas z sukcesami od wielu lat stosuje w najwyższej klasie sportu motorowego. Nowa forma doładowania gwarantuje szczególnie spontaniczną reakcję w całym zakresie prędkości obrotowych. Efekt: jeszcze bardziej dynamiczna charakterystyka, a jednocześnie większa efektywność.

W GLC 63 S turbosprężarka jest znacznie większa od tej stosowanej w GLC 43. Umożliwia to większy przepływ powietrza, a tym samym pozwala na uzyskanie lepszych osiągnięć. Ponadto zintegrowany silnik elektryczny jest tu zasilany przez wysokonapięciową architekturę 400 V.

Hybryda E PERFORMANCE o mocy systemowej 500 kW (680 KM) i maksymalnym systemowym momencie obrotowym 1020 Nm

W GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé silnik M139l wytwarza moc 350 kW (476 KM) przy 6725 obr./min. Czyni to go najmocniejszym seryjnym silnikiem o 4 cylindrach na świecie. Maksymalny moment obrotowy wynoszący 545 Nm jest osiągany w zakresie 5250–5500 obr./min. Dwulitrowa jednostka współpracuje z synchronicznym silnikiem elektrycznym z magnesami trwałymi, wysokowydajnym akumulatorem opracowanym w Affalterbach i w pełni zmiennym napędem na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+.

Moc systemowa 500 kW (680 KM) i maksymalny systemowy moment obrotowy 1020 Nm zapewniają imponujące osiągi: przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 3,5 sekundy, a elektronicznie ograniczona prędkość maksymalna wynosi 275 km/h.

204-konny silnik elektryczny umieszczony na tylnej osi zintegrowano z elektrycznie przetącaną dwubiegową przekładnią oraz elektronicznie sterowanym tylnym mechanizmem różnicowym o ograniczonym poślizgu. Eksperci nazywają ten układ hybrydą P3. Również lekki wysokowydajny akumulator znajduje się nad tylną oś. Ta kompaktowa konstrukcja przynosi wiele korzyści. Silnik elektryczny bezpośrednio napędza tylną oś, co zapewnia dodatkowe wsparcie podczas ruszania lub przyspieszania. Elektryczna jednostka natychmiast oddaje pełny moment obrotowy, umożliwiając szczególnie sprawne ruszanie. To nie wszystko: elektronicznie sterowana blokada mechanizmu różnicowego tylnej osi zwiększa zwinność przy przyspieszaniu na wyjściu z zakrętu, zapewniając optymalną przyczepność, a tym samym większe bezpieczeństwo jazdy.

W razie poślizgu kół tylnej osi siła napędowa silnika elektrycznego jest przenoszona również na koła przedniej osi. To rezultat mechanicznego połączenia w pełni zmiennego napędu na wszystkie koła za pośrednictwem wału napędowego i przednich półosi. Umieszczenie elektrycznego zespołu napędowego z tyłu poprawia rozkład masy oraz nacisku na osie – i stanowi podstawę dla satysfakcjonującego prowadzenia.

Koncepcja AMG oferuje również bardzo wysoką efektywność rekuperacji, system dopuszcza bowiem jedynie minimalne straty mechaniczne i hydrauliczne w silniku oraz skrzyni biegów. Automatycznie przetącana dwubiegowa przekładnia ze specjalnie skoordynowanym przełożeniem zapewnia odpowiedni rozdział momentu obrotowego między kołami, od wysokiej siły napędowej przy ruszaniu po bezpieczną, ciągłą pracę przy wyższych prędkościach. Siłownik elektryczny włącza drugi bieg najpóźniej przy prędkości około 140 km/h, co odpowiada maksymalnej prędkości obrotowej silnika elektrycznego wynoszącej około 13 500 obr./min.

Zainspirowany Formułą 1, opracowany w Affalterbach: wysokowydajny akumulator AMG

Rozwój litowo-jonowych magazynów energii jest inspirowany technologiami sprawdzonymi już w hybrydowych bolidach Formuły 1 zespołu Mercedes-AMG Petronas. Akumulator AMG łączy dużą gęstość mocy oraz możliwość szybkiego pozyskiwania i oddawania energii z niską masą. Jego pojemność wynosi 6,1 kWh, moc ciągła to 80 kW, a moc szczytowa – 150 kW (dostępna przez 10 sekund). Ładowanie odbywa się poprzez rekuperację lub pokładową ładowarkę prądu przemiennego (AC) o mocy 3,7 kW – na stacji ładowania, za pomocą wallboxa lub z domowego gniazdka. Bateria została zaprojektowana z myślą o szybkim dostarczaniu i pochłanianiu energii, a nie o uzyskaniu możliwie najdłuższego zasięgu. Niemniej zasięg w trybie elektrycznym wynoszący 12 kilometrów zapewnia możliwość cichego, lokalnie bezemisyjnego przemieszczania się, np. z terenu zabudowanego na obrzeża miasta lub drogę szybkiego ruchu.

Zastrzyk innowacji: bezpośrednie chłodzenie ogniw

Podstawą wysokiej wydajności 400-woltowego akumulatora AMG jest innowacyjne bezpośrednie chłodzenie ogniw: zaawansowany technologicznie płyn przepływa wokół wszystkich 560 ogniw i indywidualnie je chłodzi. Aby zapewnić optymalne dostarczanie energii, każdy akumulator potrzebuje określonej temperatury. Jeśli będzie za zimny lub zbyt rozgrzany, chwilowo traci wydajność, a nawet musi zostać wyłączony, aby w przypadku zbyt wysokiej temperatury nie uległ uszkodzeniu. Dlatego zachowanie odpowiedniej temperatury ma decydujący wpływ na utrzymanie parametrów akumulatora, jego żywotność i bezpieczeństwo. System AMG ma za zadanie zapewnić równomierne rozprowadzanie ciepła w akumulatorze.

Strategia działania: energia zawsze dostępna

Podstawowa strategia pracy wywodzi się z hybrydowego zespołu napędowego bolidu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas. Podobnie jak w topowej klasie motorsportu maksymalna siła napędowa jest zawsze dostępna, gdy tylko kierowca korzysta z funkcji kick-down – aby optymalnie przyspieszyć na wyjściu z zakrętu lub błyskawicznie odbyć manewr wyprzedzania. Energia elektryczna jest zawsze dostępna i może być często pozyskiwana dzięki wysokiej wydajności rekuperacji oraz ładowaniu opartemu na zapotrzebowaniu.

Napęd hybrydowy może regulować przyczepność danego koła

Kolejne zalety hybrydowego napędu AMG zapewnia kontrola dynamiki jazdy. Gdy tylko jedno z kół zasygnalizuje zbyt duży poślizg, zamiast ingerencji w układ hamulcowy ESP® przyczepność może regulować silnik elektryczny. W tym celu inteligentne sterowanie zmniejsza moment jednostki elektrycznej, przenoszony na koło za pośrednictwem tylnego mechanizmu różnicowego. Efekt: ESP® nie musi interweniować w ogóle lub może interweniować później. Dzięki temu silnik spalinowy może pracować z wyższym momentem obrotowym. Ponadto moc, która w przeciwnym razie zostałaby zmarnowana podczas hamowania, może zostać wykorzystana do ładowania akumulatora.

GLC 43 4MATIC: 310 kW (421 KM) i 500 Nm zapewniają sportowe osiągi

W bazowym wariantcie GLC 43 4MATIC Coupé czterocylindrowy rzędowy silnik o pojemności 2,0 litrów generuje moc 310 kW (421 KM) przy 6750 obr./min. Maksymalny moment obrotowy 500 Nm jest osiąganym przy 5000 obr./min. W zależności od sytuacji system na krótko zapewnia dodatkowe 10 kW (14 KM) z rozrusznika zespolonego z alternatorem z napędem pasowym (RSG). To tak zwana miękka hybryda, która w celu uzyskania maksymalnej efektywności oferuje też funkcje żeglowania i rekuperacji. Ponadto instalacja 48 V zwiększa komfort – system start-stop i żeglowania działają prawie niezauważalnie. GLC 43 4MATIC przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,8 sekundy. Prędkość maksymalna jest elektronicznie ograniczona do 250 km/h.

Skrzynia biegów AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym

W obu wariantach Mercedesa-AMG GLC Coupé siła napędowa jest przekazywana za pośrednictwem przekładni AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission), w której konwerter momentu obrotowego zastąpiono mokrym sprzęgłem startowym. Zapewnia to niższą masę, a dzięki mniejszej bezwładności masy optymalizuje reakcje na wciśnięcie pedału gazu, zwłaszcza podczas sprintu oraz zmiany obciążenia. Starannie skoordynowane oprogramowanie umożliwia wyjątkowo krótkie czasy przełączania biegów i, w razie potrzeby, szybką wielokrotną redukcję. Ponadto funkcja podwójnego wysprzęglenia w programach jazdy Sport i Sport+ zapewnia szczególnie ekspresyjną zmianę przełożeń. Do dyspozycji jest też funkcja RACE START, która gwarantuje optymalne przyspieszenie ze startu zatrzymanego. W trybie jazdy Comfort automatycznie włącza się funkcja ECO start/stop, a funkcję żeglowania można uruchomić w trybie Individual.

W GLC 43 napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC zapewnia stały rozdział mocy między przednią i tylną osią w proporcji 31 do 69%. Taka konfiguracja zwiększa dynamikę jazdy, w tym przyspieszenie poprzeczne i przyczepność podczas przyspieszania. W GLC 63 S siłę napędową na drogę przenosi w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+ z trybem Drift, oferujący jeszcze większą przyjemność z jazdy.

AMG DYNAMICS – standardowy element trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT

Programy jazdy AMG DYNAMIC SELECT (pięć w GLC 43, osiem w GLC 63 SE) oferują szeroki zakres charakterystyk pojazdu, od komfortowej po dynamiczną. Indywidualne tryby zapewniają zróżnicowane wrażenia z jazdy, precyzyjnie dostosowane do różnych warunków. Zintegrowano z nimi kontrolę dynamiki jazdy AMG DYNAMICS, która poszerza stabilizacyjne funkcje ESP® o dodatkowe funkcje zwiększające zwrotność. Na przykład krótka interwencja hamulca wewnętrznego tylnego koła w zakręcie powoduje wytworzenie określonego momentu odchylenia wokół pionowej osi, zwiększając precyzję prowadzenia. Kierowca może samodzielnie określić konfigurację systemów w trybie Individual, a także wybrać jeden z trzech progów pracy ESP®: od wysokiego poziomu bezpieczeństwa, dostosowanego do sportowego charakteru pojazdu, przez sportowy tryb pozwalający na większe uślizgi, aż po całkowite wyłączenie systemu w celu uzyskania szczególnie sportowego stylu jazdy na zamkniętych obiektach wyścigowych.

Zawieszenie AMG RIDE CONTROL z adaptacyjną regulacją tłumienia

Obydwa warianty są wyposażone w zawieszenie AMG RIDE CONTROL ze stalowymi sprężynami oraz adaptacyjną regulacją tłumienia. Łączy ono sportową dynamikę jazdy z wysokim poziomem komfortu na dalekich trasach. Pomaga w tym przednia oś ze specjalnie opracowanymi zwrotnicami i sworzniami wahaczy, a także tylna oś z dynamicznie zaprojektowaną elastokinemetyką. Na tej podstawie adaptacyjne amortyzatory stale dostosowują tłumienie każdego koła do aktualnych wymagań – zawsze biorąc pod uwagę styl jazdy oraz stan nawierzchni. Oprócz poprawy komfortu jazdy prowadzi to do wzrostu poziomu bezpieczeństwa. Do wyboru są trzy różne mapy pracy amortyzatorów: Comfort, Sport oraz Sport+.

Aktywna stabilizacja przechyłów

Kolejna funkcja, która w decydujący sposób przyczynia się do specyficznego dla AMG zestrojenia podwozia pod kątem wysokiej dynamiki jazdy, to aktywna stabilizacja przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL – opcja zarezerwowana dla GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé. Jak to działa? Zamiast stosowania konwencjonalnych, sztywnych stabilizatorów system ten elektromechanicznie kompensuje ruchy nadwozia. W tym celu stabilizatory przedniej i tylnej osi podzielono na dwie części. Pośrodku znajduje się elektromechaniczny siłownik ze zintegrowaną trójstopniową przekładnią planetarną. Na nierównej nawierzchni

lub podczas spokojnej jazdy siłownik oddziela od siebie połówki stabilizatora, co zwiększa komfort. W trakcie dynamicznej eksploatacji, np. na krętej drodze, połówki łączą się i zostają wzajemnie skręcone. Układ AMG ACTIVE RIDE CONTROL nie tylko ogranicza przechyły na łukach, ale umożliwia też precyzyjniejszą koordynację skrętu i zachowania przy zmianie obciążenia. Co więcej, zwiększa komfort jazdy podczas jazdy na wprost, kompensuje bowiem drgania wywołane nierówną nawierzchnią po jednej stronie drogi. Ruchy karoserii można aktywnie i optymalnie dostosować do warunków jazdy, a tym samym dodatkowo zintensyfikować typowe cechy AMG w obszarze dynamiki jazdy, precyzji prowadzenia i informacji zwrotnych dla kierowcy.

Aby spełnić wysokie wymagania eksploatacyjne, układ bazuje na dodatkowej częściowej instalacji elektrycznej 48 V. Do jego zalet w porównaniu z konwencjonalnymi systemami hydraulicznymi należą znacznie szybsza reakcja i niższa masa komponentów.

Trzystopniowy układ kierowniczy AMG i standardowa tylna oś skrętna

Także trzystopniowy parametryczny układ kierowniczy Mercedesa-AMG GLC Coupé przyczynia się do zwiększenia dynamiki i komfortu. Ma zmienne przełożenie, które dostosowuje się do wybranego programu jazdy. Przy wysokich prędkościach siła wspomagania maleje, a przy niskich w sposób ciągły wzrasta – co ułatwia manewrowanie, a jednocześnie zapewnia możliwie najlepszą kontrolę nad pojazdem. W ustawieniach podwozia Sport i Sport+ kierowca otrzymuje także znacznie więcej informacji ze styku kół z nawierzchnią.

Standardem jest także aktywna tylna oś skrętna. Do 100 km/h (zmienna wartość w zależności od ustawienia AMG DYNAMICS) tylne koła skręcają się w kierunku przeciwnym do przednich, maksymalnie o 2,5°, co prowadzi do wirtualnego skrócenia rozstawu osi i skutkuje znacznie większą zwrotnością oraz mniejszym obciążeniem przy kierowaniu. Powyżej 100 km/h (zmienna wartość w zależności od ustawienia AMG DYNAMICS) tylne koła skręcają się równolegle do przednich – maksymalnie o 0,7°. To wirtualne zwiększenie rozstawu osi pozytywnie wpływa na stabilność jazdy i prowadzi do szybszego narastania siły bocznej przy zmianie kierunku, a tym samym do bardziej bezpośrednich reakcji na polecenia układu kierowniczego.

Sportowy układ hamulcowy AMG

Sportowy układ hamulcowy AMG w GLC 43 gwarantuje doskonałe opóźnienia. Z przodu zamontowano wewnętrznie wentylowane i perforowane tarcze o wymiarach 370 x 36 milimetrów z 4-tłoczkowymi stałymi zaciskami, a z tyłu – tarcze 360 x 26 milimetrów z 1-tłoczkowymi zaciskami pływającymi.

Do ekstremalnych osiągnięć GLC 63 SE dopasowano standardowy wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami z przodu (wewnętrznie wentylowane i perforowane tarcze 390 x 36 mm) oraz 1-tłoczkowymi pływającymi zaciskami z tyłu (wewnętrznie wentylowane i perforowane tarcze 370 x 26 mm). Układ ten imponuje bardzo krótkimi drogami hamowania, a także maksymalną stabilnością i odpornością na blaknięcie przy intensywnym użytkowaniu. Jego dodatkowe zalety to długa żywotność oraz wyjątkowo spontaniczna reakcja.

Wersja Edition 1 w momencie wprowadzenia na rynek

GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé można zamówić w ekskluzywnym wydaniu Edition 1, oferowanym przez rok od wprowadzenia na rynek. Nadwozie, dostępne w odcieniach srebrny high-tech magno lub szary grafit magno, zdobi folia, która wizualnie wydłuża boki samochodu. 21-calowe kute obręcze AMG mają czarne,

matowe wykończenie, z którym kontrastują błyszczące ranty oraz żółte zaciski hamulcowe wysokowydajnego kompozytowego układu hamulcowego AMG.

Dynamiczne wrażenie wzmacnia pakiet aerodynamiczny AMG. Obejmuje on większy przedni splitter w kolorze czarnym (błyszczące wykończenie) z prowadnicami powietrza po bokach, krawędź spoilera AMG Performance w kolorze czarnym oraz dodatkowe prowadnice powietrza z tyłu. Koncepcję stylistyczną uzupełniają pakiety AMG Night. Wyjątkową pozycję specjalnej edycji podkreśla korek wlewu paliwa AMG ze srebrnym, chromowanym wykończeniem.

We wnętrzu czarne odcienie przełamują żółte akcenty. Fotele AMG Performance wyróżnia szczególnie elegancka tapicerka z ekskluzywnej czarnej skóry nappa z żółtymi przeszyciami oraz logo Edition 1 na przednich zagłówkach. To nawiązanie do sportowego wzornictwa nadwozia, podobnie jak żółte pasy bezpieczeństwa i elementy ozdobne AMG z włókna węglowego – również z żółtą nicią. Doskonałe uzupełnienie stanowią kierownica AMG Performance obszyta skórą nappa i mikrofibrą DINAMICA z żółtymi przeszyciami oraz listwy progowe z podświetlanym na żółto napisem AMG. Całość kompletują ekskluzywna plakietka oraz specjalne dywaniki AMG z żółtym haftem i napisem Edition 1.

Aby chronić swój cenny pojazd, każdy klient otrzymuje szyty na miarę pokrowiec na samochód AMG z logo Edition 1, przeznaczony do użytku w zadaszonych pomieszczeniach. Dzięki oddychającej zewnętrznej powłoce, wykonanej z odpornej na rozdarcie tkaniny z włókna syntetycznego, oraz antystatycznej wewnętrznej warstwie z flaneli chroni on stojący w garażu samochód przed kurzem i zarysowaniami.

Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC Coupé

Silnik		
Układ i liczba cylindrów		R4
Pojemność skokowa	ccm	1991
Moc maksymalna	kW/KM	310/421 + 10/14 (BSG)
przy	obr./min	6750
Maksymalny moment obrotowy	Nm	500 + 150 Nm (BSG)
przy	obr./min	5000
Stopień kompresji		10,0:1
Zasilanie		połączenie bezpośredniego wtrysku benzyny i wtrysku do kolektora; turbodoładowanie za pomocą elektrycznie wspomaganej turbosprężarki
Przeniesienie napędu		
Układ napędowy		napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC o tylnonapędowej konfiguracji (rozkład momentu przód:tył 39:61)
Przekładnia		przekładnia automatyczna AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym wielotarczowym sprzęgłem startowym
Przełożenia		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. bieg		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Bieg wsteczny		4,80
Zawieszenie		
Przednia oś	zawieszenie AMG RIDE CONTROL z aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, kontrola przysiadania i nurkowania, lekkie sprężyny śrubowe i stabilizator oraz ADS	
Tylna oś	zawieszenie AMG RIDE CONTROL z aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, lekkie sprężyny śrubowe i stabilizator oraz ADS, aktywna skrętna tylna oś	

Układ hamulcowy	hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: tarcze 370x36 mm, wentylowane wewnętrznie i perforowane, 4-tłoczkowe stałe zaciski z aluminium; tył: tarcze 360x26 mm, wentylowane wewnętrznie i perforowane, 1-tłoczkowe zaciski pływające, elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowe ESP®	
Układ kierowniczy	elektromechaniczny, wspomaganie uzależnione od prędkości jazdy, mechanizm zębatkowy, zmienne przełożenie (12,8:1 w centralnym martwym położeniu) i zmienne wspomaganie	
Obręcze	przód: 8,0 J x 19 ET 21,5; tył: 9,0 J x 19 ET 13,5	
Opony	przód: 235/55 R19; tył: 255/50 R 19	
Wymiary i masy		
Rozstaw osi	mm	2888
Rozstaw kół przód/tył	mm	1666/1666
Długość/szerokość/wysokość	mm	4792/1920/1603
Średnica zawracania	m	12,9
Pojemność bagażnika	l	545-1490
Masa własna (EC)	kg	1995
Ładowność	kg	540
Poj. zbiornika paliwa/w tym rezerwa	l	62/7
Osiągi, zużycie paliwa, emisje		
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,8
Prędkość maksymalna	km/h	250 (ograniczona elektronicznie)
Zużycie paliwa w cyklu miesz. WLTP	l/100 km	9,8-10,2
Emisje CO ₂ w cyklu miesz. WLTP	g/km	223-232

Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé

Zespół hybrydowy		
Konfiguracja		P3: silnik spalinowy z przodu, silnik elektryczny przy tylnej osi
Maksymalna moc systemowa	kW/KM	500/680
Maks. systemowy moment obrotowy	Nm	1020
Pojemność akumulatora (brutto/netto)	kWh	6,1/4,8
Zasięg w trybie elektrycznym	km	12
Silnik spalinowy		
Układ i liczba cylindrów		R4
Pojemność skokowa	ccm	1991
Moc maksymalna	kW/KM	350/476
przy	obr./min	6750
Maksymalny moment obrotowy	Nm	545
przy	obr./min	5250-5500
Stopień kompresji		9,0:1
Zasilanie		połączenie bezpośredniego wtrysku benzyny i wtrysku do kolektora; turbodoładowanie za pomocą elektrycznie wspomaganej turbosprężarki
Silnik elektryczny		
Rodzaj		synchroniczny, z magnesami trwałymi
Moc maksymalna	kW/KM	150/204
Maksymalny moment obrotowy	Nm	320
Przeniesienie napędu		
Układ napędowy		w pełni zmienny napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		przekładnia automatyczna AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym wielotarczowym sprzęgłem startowym

Przełożenia		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. bieg		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Bieg wsteczny		4,80
Zawieszenie		
Przednia oś	zawieszenie AMG RIDE CONTROL z aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, kontrola przysiadania i nurkowania, lekkie sprężyny śrubowe i stabilizator oraz ADS, aktywna stabilizacja przechyłów	
Tylna oś	zawieszenie AMG RIDE CONTROL z aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, lekkie sprężyny śrubowe i stabilizator oraz ADS, aktywna stabilizacja przechyłów, aktywna skrętna tylna oś	
Układ hamulcowy	hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: tarcze 390x36 mm, wentylowane wewnątrz i perforowane, 6-tłoczkowe stałe zaciski z aluminium; tył: tarcze 370x26 mm, wentylowane wewnątrz i perforowane, 1-tłoczkowe zaciski pływające, elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowe ESP®	
Układ kierowniczy	elektromechaniczny, wspomaganie uzależnione od prędkości jazdy, mechanizm zębatkowy, zmienne przełożenie (13,1:1 w centralnym martwym położeniu) i zmienne wspomaganie	
Obręcze	przód: 9,5 J x 20 ET 32; tył: 10,0 J x 20 ET 24	
Opony	przód: 265/45 R20; tył: 295/40 R20	
Wymiary i masy		
Rozstaw osi	mm	2888
Rozstaw kół przód/tył	mm	1645/1646
Długość/szerokość/wysokość	mm	4792/1920/1603
Średnica zawracania	m	12,9
Pojemność bagażnika	l	390–1335
Masa własna (EC)	kg	2310
Ładowność	kg	550
Poj. zbiornika paliwa/w tym rezerwa	l	65/10
Osiągi, zużycie paliwa, emisje		
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,5
Prędkość maksymalna	km/h	275 (ograniczona elektronicznie)
Zużycie paliwa – ważone, w cyklu mieszanym WLTP	l/100 km	7,5
Emisje CO ₂ – ważone, w cyklu mieszanym WLTP	g/km	170
Zużycie energii elektrycznej – ważone, w cyklu mieszanym WLTP	kWh/100 km	12,7

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”, wiodący 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.