



Informacja prasowa
25 lipca 2023 r.

Zupełnie nowy Mercedes-AMG GLC: SUV o wysokich osiąгах w dwóch wersjach mocy

- Charakterystyczne dla AMG elementy stylistyczne – z zewnątrz i wewnątrz
- Czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 l wspomagany elektryczną turbosprężarką
- Dostępny również ze specjalną hybrydową techniką AMG
- Zawieszenie AMG RIDE CONTROL i skrętna tylna oś montowane w standardzie
- Bogata oferta wyposażenia oraz nowe pakiety stylistyczne

Więcej mocy, więcej wyposażenia, więcej radości z jazdy: nowy Mercedes-AMG GLC zastępuje swojego cenionego poprzednika i wprowadza liczne innowacje. Najnowszy sportowy SUV z Affalterbach jest dostępny w dwóch wersjach mocy i wyposażenia: jako bazowy model GLC 43 4MATIC oraz jako pierwszy hybrydowy SUV o wysokich osiąгах – GLC 63 S E PERFORMANCE.

„Mercedes-AMG GLC okazał się absolutnym hitem wśród naszych klientów. Dwie wersje o różnych charakterach, stworzone z myślą o sportowo-miejskim stylu życia, są wszechstronne i precyzyjnie dopasowane do indywidualnych potrzeb nabywców. A wraz z premierą GLC 63 S z napędem E PERFORMANCE wprowadzamy na rynek pierwszego hybrydowego SUV-a o wysokich osiąгах. Napęd na wszystkie koła, aktywna tylna oś skrętna i błyskawicznie zmieniająca biegi przekładnia potęgują emocjonujące, typowe dla AMG wrażenia z jazdy” – powiedział Michael Schiebe, dyrektor generalny Mercedes-AMG GmbH i szef jednostek biznesowych Klasy G oraz Mercedes-Maybach.

W modelu GLC 43 4MATIC czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 l z elektryczną turbosprężarką osiąga moc 310 kW (421 KM) i w zakresie niskich prędkości obrotowych jest wspomagany przez napędzany paskiem alternator zespolony z rozrusznikiem, generujący dodatkowe 10 kW (14 KM). Dynamiczne doświadczenie z jazdy zapewniają tu również standardowo montowana tylna oś skrętna, stały napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC ze zwiększoną ilością momentu obrotowego kierowaną na tylne koła, przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym oraz zawieszenie AMG RIDE CONTROL z adaptacyjnym systemem amortyzacji (ADS).

Hybrydowy zespół napędowy nowego GLC 63 S E PERFORMANCE to techniczne arcydzieło. Łączy on 2,0-litrowy silnik turbo AMG z elektryczną jednostką napędową (EDU) umieszczoną przy tylnej osi, gwarantując ekscytujące

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).

wrażenia z jazdy i wysoką efektywność. Układ hybrydowy nie tylko zapewnia zdecydowany ciąg, ale pozwala też uzyskać zrównoważony rozkład masy – z korzyścią dla dynamiki jazdy i prowadzenia. Do znaków rozpoznawczych tej wersji należą: natychmiastowa reakcja elektrycznego napędu tylnej osi, szybki przyrost siły napędowej oraz gwałtowne oddawanie mocy.

Silnik elektryczny zwiększa moc i moment obrotowy w zależności od wybranego programu jazdy oraz warunków, zapewniając wyjątkowo komfortową lub zorientowaną na osiągi charakterystykę napędu. Do dyspozycji jest także tryb wyłącznie elektryczny. Układ napędowy i wysokowydajny akumulator o napięciu 400 V to autorskie rozwiązania AMG. Podobnie jak w Formule 1 akumulator został specjalnie zaprojektowany pod kątem szybkiego gromadzenia i oddawania energii. To zasługa innowacyjnego, bezpośredniego chłodzenia ogniw. Moc systemowa GLC 63 S E PERFORMANCE wynosi 500 kW (680 KM), a jego systemowy maksymalny moment obrotowy – 1020 Nm.

Kolejną wizytówką nowego modelu jest w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+, zapewniający jeszcze większą przyjemność z jazdy. Do tego dochodzi standardowa aktywna tylna oś skrętna, która łączy zwrotność oraz stabilność prowadzenia.

Charakterystyczne elementy AMG na zewnątrz i wewnątrz zapewniają sportowy, wyrafinowany wygląd

Dynamiczny, wysokiej jakości charakter nowego Mercedesa-AMG GLC wizualnie podkreślają charakterystyczne dla AMG detale, m.in. osłona chłodnicy AMG z pionowymi listwami oraz przedni zderzak AMG ze sportowymi wlotami powietrza i chromowanymi elementami ozdobnymi. Kurtyny powietrzne, wloty oraz prowadnice powietrza prowadzą jego strumień w ukierunkowany sposób. Design kompletują harmonijnie zintegrowane profile progowe, tylny spojler o wyglądzie dyfuzora (GLC 43) lub dodatkowa płyta dyfuzora (GLC 63 S), a także dwie podwójne końcówki układu wydechowego (okrągłe w GLC 43, trapezoidalne w GLC 63 S).

We wnętrzu sportową aurę definiują fotele AMG obite skórą syntetyczną ARTICO i mikrofibrą MICROCUT z charakterystycznym wzorem. Opcjonalnie dostępna jest tapicerka ze skóry lub skóry nappa, z herbem AMG wytłoczonym na przednich zagłówkach. Do GLC można również zamówić fotele AMG Performance.

Standardowa specyfikacja obejmuje kierownicę AMG Performance obszytą skórą nappa (GLC 43) lub połączeniem skóry nappa i mikrofibry MICROCUT (GLC 63 S). Wyróżniają ją spłaszczony u dołu wieniec z perforacją w obszarze uchwytu oraz srebrne, aluminiowe manetki do zmiany biegów. Dwa okrągłe przełączniki AMG umożliwiają szybką i bezbłędną obsługę różnych funkcji z zakresu dynamiki jazdy oraz wybór programów AMG DYNAMIC SELECT. Sportowo-luksusową atmosferę współtworzą pedały AMG, dywaniki AMG oraz podświetlane listwy progowe z napisem AMG.

System informacyjno-rozrywkowy MBUX obejmuje różne funkcje specyficzne dla AMG. Należą do nich dodatkowe widoki w zestawie wskaźników, na pionowym centralnym ekranie oraz na opcjonalnym wyświetlaczu head-up. Ekskluzywny dla AMG styl Supersport zapewnia zróżnicowane treści, w tym menu aktualnych ustawień zawieszenia lub skrzyni biegów. Ponadto kierowca może wyświetlać mapę nawigacyjną lub dane dotyczące zużycia paliwa.

Do dyspozycji jest również aplikacja AMG TRACK PACE (standard w GLC 63 S, opcja w GLC 43) – rejestrator danych do użytku na torze wyścigowym. Podczas jazdy torowej oprogramowanie dziesięć razy na sekundę rejestruje ponad 80 specyficznych danych, takich jak prędkość, przyspieszenie i kąt skrętu. W połączeniu

z czasami okrążeń i w poszczególnych sektorach oraz dodatkowymi narzędziami szkoleniowymi i analitycznymi pozwala to doskonalić własne umiejętności za kierownicą.

Czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 l z elektryczną turbosprężarką

Sercem nowych modeli Mercedes-AMG GLC jest czterocylindrowy silnik AMG o pojemności 2,0 l, który łączy innowacyjne rozwiązania techniczne i wysoką wydajność z wzorową efektywnością. Jednostka napędowa pozostaje wierna tradycji AMG: została nie tylko w całości opracowana w zakładzie firmy w Affalterbach, ale jest tam również montowana, zgodnie z zasadą „Jeden człowiek, jeden silnik”. W ten sposób Mercedes-AMG scala kunszt swoich wysoko wykwalifikowanych pracowników z najnowszymi metodami produkcji Przemysłu 4.0 i wysokim stopniem cyfryzacji.

Silnik o wewnętrznym M139l (l oznacza montaż wzdłużnie) jest jak dotąd jedynym seryjnym silnikiem na świecie z układem turbodoładowania wykorzystującym elektryczną turbosprężarkę. Układ ten bezpośrednio wywodzi się z techniki, którą zespół F1 Mercedes-AMG Petronas od wielu lat z powodzeniem wykorzystuje w najwyższej klasie sportu motorowego. Nowa postać turbodoładowania gwarantuje szczególnie spontaniczną reakcję w całym zakresie obrotów. Rezultat: jeszcze bardziej dynamiczne wrażenia z jazdy przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności.

Zasada działania elektrycznej turbosprężarki w szczegółach

Elektronicznie sterowany silnik elektryczny o grubości około 4 cm jest umieszczony bezpośrednio na wale turbosprężarki, pomiędzy kołem turbiny po stronie spalin (wydechu) a kołem sprężarki po stronie sprężonego powietrza (wlotowej). Bezpośrednio napędza on wałek turbosprężarki, przyspieszając wirnik sprężarki, zanim w konwencjonalny sposób zrobi to strumień spalin.

Znacząco poprawia to reakcję już z obrotów biegu jałowego i w całym zakresie prędkości obrotowych. Silnik spalinowy jeszcze szybciej reaguje na wciśnięcie pedału gazu. Ponadto elektryfikacja turbosprężarki umożliwia uzyskanie wyższego momentu obrotowego przy niskich obrotach. Przy okazji poprawia też zrywność i optymalizuje przyspieszenie przy ruszaniu z miejsca. Nawet gdy kierowca zdejmie stopę z pedału gazu lub zahamuje, układ jest w stanie przez cały czas utrzymywać wysokie ciśnienie doładowania – zapewniając nieprzerwaną, bezpośrednią reakcję.

Elektryczna turbosprężarka jest zasilana 48-woltową pokładową instalacją elektryczną i pracuje z prędkością do 175 000 obr./min, co umożliwia bardzo duży przepływ powietrza. Aby temperatura robocza przez cały czas była optymalna, turbosprężarka, jednostka elektryczna i energoelektronika są podłączone do układu chłodzenia silnika spalinowego.

Turbosprężarka w GLC 63 S jest jednak znacznie większa niż w GLC 43. Zapewnia to większy przepływ powietrza, a tym samym – wyższą moc. Ponadto zintegrowany silnik elektryczny jest w tym przypadku zasilany przez 400-woltowy układ wysokiego napięcia.

Jednostka M139l ma zamknięty blok silnika. Taka konstrukcja zapewnia wysoką sztywność przy niskiej masie i umożliwia uzyskanie szczytowego ciśnienia spalania na poziomie do 160 barów. Obszary wokół cylindrów są w dużej mierze zamknięte, a w pokrywie znajdują się jedynie mniejsze kanały na płyn chłodzący i olej silnikowy. Kolejną wyróżniającą cechą silnika jest dwustopniowy wtrysk benzyny. W pierwszym etapie paliwo do komór spalania dostarczają szczególnie szybkie i precyzyjne wtryskiwacze piezoelektryczne, pracujące pod ciśnieniem

do 200 barów. Drugi etap obejmuje wtrysk kanałowy do kolektora dolotowego (z zaworami elektromagnetycznymi), niezbędny do osiągnięcia wysokiej mocy maksymalnej silnika.

Moc 310 kW (421 KM) i moment obrotowy 500 Nm

Innowacyjna technika 2,0-litrowego czterocylindrowego rzędowego silnika Mercedesa-AMG GLC 43 4MATIC pomaga uzyskać moc maksymalną 310 kW (421 KM), rozwijaną przy 6750 obr./min. Maksymalny moment obrotowy 500 Nm jest dostępny przy 5000 obr./min. W zależności od sytuacji jednostkę krótkotrwale wspomaga dodatkowe 10 kW (14 KM) generowane przez alternator zespolony z rozrusznikiem z napędem pasowym. W rezultacie mamy tu do czynienia z tzw. miękką (inaczej łagodną) hybrydą, która poza tymczasowym zwiększeniem mocy umożliwia realizację zwiększających efektywność funkcji hybrydowych, takich jak żeglowanie oraz rekuperacja energii. Jednocześnie 48-woltowa instalacja zwiększa komfort, ponieważ działanie funkcji start/stop jest tu prawie niezauważalne.

GLC 43 4MATIC przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,8 s. Prędkość maksymalna samochodu została elektronicznie ograniczona do 250 km/h.

Hybryda E PERFORMANCE o mocy systemowej 500 kW (680 KM) i systemowym momencie obrotowym 1020 Nm. W modelu GLC 63 S E PERFORMANCE silnik M139l wytwarza moc 350 kW (476 KM) przy 6725 obr./min. Czyni go to najmocniejszym seryjnie produkowanym czterocylindrowym silnikiem na świecie. Maksymalny moment obrotowy wynoszący 545 Nm jest dostępny w zakresie 5250-5500 obr./min. Jednostkę połączono z synchronicznym silnikiem elektrycznym z magnesami trwałymi, opracowanym w Affalterbach wysokowydajnym akumulatorem oraz 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 trwa zaledwie 3,5 s i kończy się dopiero przy ograniczonej elektronicznie prędkości 275 km/h.

204-konny silnik elektryczny umieszczono przy tylnej osi, gdzie został zintegrowany z elektrycznie przełączaną dwubiegową przekładnią i elektronicznie sterowanym mechanizmem różnicowym o ograniczonym poślizgu. To wszystko tworzy kompaktową elektryczną jednostkę napędową (EDU). Eksperci określają układ ten mianem hybrydy P3. Znajduje się tam również lekki, wysokowydajny akumulator, który zlokalizowano nad tylną osią.

Taka kompaktowa konstrukcja ma wiele zalet: silnik elektryczny działa bezpośrednio na tylną oś, dzięki czemu może bezpośrednio przekształcać swoją moc w napęd – w celu zapewnienia dodatkowego przyspieszenia podczas ruszania, przyspieszania lub wyprzedzania. Jego pełna siła napędowa może zostać natychmiastowo wykorzystana, umożliwiając szczególnie szybki start. Co więcej, zauważalny skok osiągnięć zapewnia elektronicznie sterowany tylny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, który poprawia dynamikę hybrydy na wyjściu z zakrętów.

W celu zapewnienia lepszej przyczepności w razie poślizgu tylnych kół siła napędowa silnika elektrycznego jest również kierowana do przedniej osi. Umożliwia to mechaniczne połączenie w pełni zmiennego napędu na wszystkie koła za pomocą wału napędowego i przednich półosi. Umieszczenie jednostki przy tylnej osi poprawia rozkłady masy oraz obciążenia osi samochodu, stanowiąc podstawę dla przekonującego prowadzenia.

Koncepcja AMG oferuje bardzo wysoką efektywność rekuperacji – układ dopuszcza jedynie minimalne straty mechaniczne i hydrauliczne w silniku oraz skrzyni biegów. Zautomatyzowana dwubiegowa przekładnia przy tylnej osi, o specjalnie skalibrowanym przełożeniu, zapewnia rozpiętość od wysokiego momentu obrotowego

na kołach w celu sprawnego ruszania aż po bezpieczną ciągłą moc przy wyższych prędkościach. Elektryczny silnik załącza drugi bieg najpóźniej przy około 140 km/h, co odpowiada maksymalnej prędkości obrotowej silnika elektrycznego, wynoszącej około 13 500 obr./min.

Równolegle do przyrostu osiągnięć za sprawą silnika elektrycznego projektanci zdołali poprawić efektywność samochodu, obniżając emisję spalin oraz zużycie paliwa.

Zainspirowany Formułą 1, opracowany w Affalterbach: wysokowydajny akumulator AMG

Inspirację dla opracowania litowo-jonowej jednostki magazynującej energię stanowiły rozwiązania techniczne sprawdzone w hybrydowych bolidach Formuły 1 zespołu Mercedes-AMG Petronas. W trakcie prac rozwojowych eksperci z zakładu silników F1 High Performance Powertrains (HPP) w Brixworth prowadzili intensywną wymianę idei z projektantami Mercedes-AMG z Affalterbach. Tak powstał wysokowydajny akumulator AMG, który łączy wysoką moc i możliwość częstego, szybkiego pobierania energii z niewielką masą. Do tego dochodzi wysoka gęstość mocy. Oznacza to, że na przykład podczas szybkiej jazdy w pagórkowatym terenie kierowca może natychmiast wykorzystać pełny potencjał mocy na podjazdach, a na zjazdach intensywnie korzystać z rekuperacji.

Moc ciągła 80 kW (109 KM) i moc szczytowa 150 kW (204 KM)

Wysokowydajny akumulator GLC 63 S E PERFORMANCE ma pojemność 6,1 kWh, zapewnia moc ciągłą 80 kW (109 KM) oraz, przez 10 sekund, moc szczytową 150 kW (204 KM). Ładowanie odbywa się poprzez rekuperację lub z zewnętrznego źródła, prądem przemiennym (AC) z mocą do 3,7 kW. Akumulator jest zaprojektowany z myślą o szybkim dostarczaniu i pobieraniu energii, a nie o uzyskaniu jak największego zasięgu. Mimo to dostępny zasięg w trybie elektrycznym – wynoszący 12 kilometrów – zapewnia praktyczne pole aktywności, np. umożliwia ciche i lokalnie bezemisyjny przejazd z dzielnicy mieszkalnej na obrzeża miasta lub na drogę szybkiego ruchu.

Ciągłe dążenie do innowacji: bezpośrednie chłodzenie ogniw akumulatora

Podstawą wysokiej wydajności 400-woltowego akumulatora AMG jest innowacyjny system bezpośredniego chłodzenia: po raz pierwszy zaawansowany technologicznie płyn chłodzący na bazie cieczy nieprzewodzącej prądu optywa i indywidualnie chłodzi wszystkie 560 ogniw. Aby optymalnie dostarczać moc, każda bateria potrzebuje określonej temperatury. Jeśli zasobnik energii jest zbyt zimny lub zbyt gorący, tymczasowo traci moc lub musi zostać wyłączony w celu ochrony go przed uszkodzeniem z powodu przegrzania. Stałe okno temperaturowe akumulatora ma zatem decydujący wpływ na jego wydajność, żywotność i bezpieczeństwo.

System AMG ma za zadanie zapewnić równomierne rozprowadzanie ciepła w akumulatorze. Dzięki temu zawsze pracuje on w stałym, optymalnym przedziale temperatur roboczych, średnio wynoszącym 45 stopni Celsjusza – bez względu na to, jak często jest ładowany lub rozładowywany. Może się co prawda zdarzyć, że podczas jazdy z wysoką prędkością średnia temperatura zostanie przekroczona, jednak mechanizmy zabezpieczające są skonfigurowane w taki sposób, aby akumulator nie tracił swojej maksymalnej mocy, a jego temperaturę można było obniżyć poprzez bezpośrednie chłodzenie.

Strategia pracy: energia elektryczna zawsze do dyspozycji

Bazowa strategia pracy wywodzi się z hybrydowego zespołu napędowego bolidu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas. Podobnie jak w najwyższej lidze motorsportu maksymalna siła napędowa jest dostępna zawsze, gdy kierowca przywołuje ją poprzez kick-down – na przykład aby mocno przyspieszyć na wyjściu z zakrętu lub przeprowadzić błyskawiczne wyprzedzanie. Wysoka wydajność rekuperacji i doładowywanie akumulatora

w zależności od potrzeb sprawiają, że bateria zawsze dysponuje zapasem energii elektrycznej, a jej poziom może być często uzupełniany.

Hybrydowy napęd o wysokich osiągnięciach może kontrolować przyczepność jednego koła

Hybrydowy napęd przynosi korzyści również w obszarze kontroli dynamiki samochodu. Gdy tylko jedno z kół zasygnalizuje zbyt duży poślizg, zamiast hamowania przez ESP® do sterowania trakcją można wykorzystać tu również silnik elektryczny. Aby uzyskać odpowiedni efekt, inteligentny system ogranicza moment napędowy jednostki elektrycznej przenoszony na koło za pośrednictwem tylnego mechanizmu różnicowego o ograniczonym poślizgu. W rezultacie ESP® nie musi interweniować wcale albo jego ingerencja może być opóźniona. Zaletą: silnik spalinowy może pracować z wyższym momentem obrotowym, co poprawia osiągi. Ponadto energię, która inaczej zostałaby zmarnowana podczas hamowania, można wykorzystać do doładowania akumulatora.

Przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym

Za przekazywanie siły napędowej w obu modelach Mercedes-AMG GLC odpowiada przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission), w której przemiennik momentu obrotowego zostaje zastąpiony mokrym sprzęgłem startowym. Efekt: niższa masa, a także ograniczona bezwładność, która pozwala zoptymalizować reakcję na wciśnięcie pedału gazu, zwłaszcza podczas gwałtownych zmian obciążenia. Pieczołowicie skalibrowane oprogramowanie zapewnia niezwykle krótkie czasy zmiany biegów, a także – w razie potrzeby – umożliwia szybkie wielokrotne redukcje. To nie wszystko: funkcja podwójnego wysprężenia w trybach jazdy Sport i Sport+ sprawia, że zmiana przełożeń jest szczególnie ekspresyjna. Dostępna jest także funkcja wyścigowego ruszania RACE START, zapewniająca optymalne przyspieszenie podczas ruszania z miejsca. Funkcja ECO start/stop jest aktywowana automatycznie w trybie Comfort; w programie Individual można aktywować funkcję żeglowania.

W GLC 43 napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC legitymuje się stałym rozdziałem momentu obrotowego między przednią i tylną oś – 31 do 69%. Większa dawka siły napędowej na tylnych kołach zapewnia lepszą dynamikę jazdy, w tym większe przyspieszenie boczne i lepszą przyczepność w trakcie nabierania prędkości. GLC 63 S otrzymuje w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+. Moment obrotowy silnika może być tu rozdzielany zgodnie z wymogami aktualnej sytuacji – od 50:50 do nawet 100% na koła tylnej osi.

AMG DYNAMICS jako standardowy komponent systemu trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT

Programy jazdy AMG DYNAMIC SELECT (pięć w GLC 43, osiem w GLC 63 S) oferują szeroki wybór charakterystyk pojazdu, od komfortowej po dynamiczną. Szereg trybów zapewnia indywidualne wrażenia z jazdy, precyzyjnie dostosowane do różnych warunków.

Uzupełnieniem programów jazdy jest zintegrowany system AMG DYNAMICS, który wzbogaca stabilizujące funkcje ESP® o interwencje zapewniające lepszą dynamikę jazdy. Przykład: krótkie przyhamowanie wewnętrznego tylnego koła podczas szybkiego pokonywania łuku generuje określony moment odchylający wokół pionowej osi pojazdu, zwiększając responsywność i precyzję wchodzenia w zakręt.

Zakres i skuteczność tych interwencji zależy od wybranego programu AMG DYNAMIC SELECT. Regulacja ESP® odbywa się tu w trzech etapach: włączone (standardowy wybór, zapewniający wysoki poziom bezpieczeństwa, dostosowany do sportowego charakteru samochodu), tryb sportowy (dopuszcza większe poślizgi) oraz

wyłączone (umożliwia całkowite wyłączenie systemu z myślą o szczególnie sportowym stylu jazdy na zamkniętych torach).

Zawieszenie AMG RIDE CONTROL z systemem adaptacyjnego tłumienia ADS

Oba modele są wyposażone w zawieszenie AMG RIDE CONTROL ze stalowymi sprężynami oraz systemem adaptacyjnego tłumienia ADS. Sportowa dynamika jazdy łączy się tu z wysokim komfortem na długich trasach. To przede wszystkim zasługa przedniej osi, która otrzymała specjalnie opracowane zwrotnice i sworznie, a także tylnej, również o odpowiednio przystosowanej elastokinematyce. Całość uzupełnia system ADS, który nieprzerwanie dostosowuje amortyzację każdego koła do aktualnych warunków – zawsze biorąc pod uwagę wybrany tryb pracy zawieszenia, styl jazdy oraz stan nawierzchni. Oprócz poprawy jakości i komfortu prowadzi to do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy. Do wyboru są trzy różne mapy tłumienia: Comfort, Sport oraz Sport+.

Aktywna stabilizacja przechyłów w standardzie GLC 63 S E PERFORMANCE

Na specyficzną konfigurację zapewniającą wysoką dynamikę jazdy wpływa także aktywna stabilizacja przechyłów AMG ACTIVE RIDE CONTROL, standardowo montowana w GLC 63 S E PERFORMANCE. System ten elektromechanicznie kompensuje ruchy nadwozia. W tym celu stabilizatory obu osi zostały podzielone na dwie części. Pośrodku znajduje się elektromechaniczny siłownik z trzystopniową przekładnią planetarną. Gdy nawierzchnia staje się nierówna lub styl jazdy jest umiarkowany, siłownik aktywnie rozdziela półowki stabilizatora, zwiększając komfort. Podczas dynamicznego prowadzenia, na przykład na krętej drodze, półowki łączą się i skręcają względem siebie.

Co więcej, system nie tylko zmniejsza ruchy nadwozia na łukach, ale pozwala też na dokładniejsze dostrojenie układu kierowniczego i zachowania pod obciążeniem. Dodatkowo zwiększa komfort w trackie jazdy na wprost, równoważy bowiem impulsy np. przy pokonywaniu jednostronnych wybojów. Aktywne, optymalne dostosowanie przechyłów do warunków jazdy pozwala kierowcy jeszcze intensywniej doświadczyć typowych dla AMG właściwości jezdnych – w zakresach dynamiki, precyzji reakcji oraz informacji zwrotnych.

Aby spełnić wysokie wymagania dotyczące zapotrzebowania na moc, system bazuje na dodatkowej pokładowej instalacji 48 V. Kolejną korzyścią w porównaniu ze zwykłymi układami hydraulicznymi są znacznie szybsze reakcje. Do tego dochodzi mniejsza waga podzespołów.

Trzystopniowy, zależny od prędkości układ kierowniczy AMG i standardowa skrętna tylna oś

Układ kierowniczy modeli Mercedes-AMG GLC przyczynia się zarówno do zwiększenia dynamiki, jak i komfortu. Dysponuje on zmiennym przełożeniem, dostosowanym do wybranego programu jazdy, a jego praca zależy od szybkości jazdy. Przy wysokich prędkościach siła wspomagania maleje, a przy niskich jest zwiększana, co przekłada się na stosunkowo niewielki wysiłek wymagany podczas manewrowania i parkowania. W ustawieniach zawieszenia Sport i Sport+ kierowca otrzymuje na kierownicy znacznie więcej informacji zwrotnych ze styku opon z asfaltem.

Standardowa specyfikacja obejmuje także aktywną skrętną tylną oś o maksymalnym kącie skreću kół wynoszącym 2,5°. Do 100 km/h (zmienna prędkość w zależności od ustawienia AMG DYNAMICS) tylne koła skręcają w kierunku przeciwnym do przednich. Prowadzi to do wirtualnego skrócenia rozstawu osi, co skutkuje znacznie lepszą zwrotnością i mniejszym wysiłkiem potrzebnym do skreću. Przy prędkości powyżej 100 km/h (wartość zmienna w zależności od ustawienia AMG DYNAMICS) tylne koła skręcają równolegle do przednich – maksymalnie o 0,7°. To wirtualne zwiększenie rozstawu osi ma pozytywny wpływ na stabilność jazdy i prowadzi

do szybszego narastania siły bocznej podczas zmiany kierunku jazdy, a tym samym do bardziej bezpośredniej reakcji na polecenia kierowcy.

Sportowy układ hamulcowy AMG i układ wydechowy AMG o sportowym brzmieniu

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

Ekstremalna moc i związane z nią osiągi nowego GLC 63 S sprawiają, że jego standardowe wyposażenie obejmuje wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami z przodu (wentylowane wewnętrznie i perforowane tarcze 390 x 36 mm) i 1-tłoczkowymi pływającymi zaciskami z tyłu (wentylowane wewnętrznie i perforowane tarcze 370 x 26 mm). Układ ten imponuje bardzo krótkimi drogami hamowania oraz maksymalną stabilnością i odpornością na blaknięcie podczas intensywnego użytkowania. Ponadto wyróżnia się długą żywotnością oraz szczególnie szybką reakcją.

Liczne pakiety wyposażenia pozwalają dodatkowo indywidualizować modele Mercedes-AMG GLC

Pakiet AMG Exterior Night obejmuje szereg elementów lakierowanych na czarno, z błyszczącym wykończeniem. Należą do nich obudowy lusterek zewnętrznych, wstawki paneli progowych AMG, obramowania szyb oraz listwa ozdobna tylnego zderzaka. Do tego dochodzą izolujące ciepło, przyciemniane szyby (od słupka B w tył) i podwójne, chromowane końcówki układu wydechowego AMG w kolorze czarnym. Pakiet AMG Night Exterior II zawiera szereg dodatków z ciemnym, chromowanym wykończeniem: poprzeczki osłony chłodnicy oraz emblematy modelu na błotnikach i z tyłu (w tym trójramienna gwiazda).

Do wyboru jest także pakiet AMG Carbon Exterior, obejmujący elementy z wysokiej jakości odstoniętego włókna węglowego, w tym skrzydło przedniego zderzaka AMG w kształcie litery A, wstawki paneli progowych AMG oraz listwę ozdobną tylnego zderzaka AMG. Pakiet stylizacyjny AMG sprawia, że GLC 43 wygląda jeszcze bardziej sportowo: przedni splitter w kolorze błyszczącej czerni wraz z prowadnicami powietrza oraz tylny zderzak z płytą dyfuzora wizualnie nawiązują do świata motorsportu. Ponadto przy wylotach w tylnym zderzaku znajdują się dodatkowe prowadnice powietrza z wykończeniem w kolorze błyszczącej czerni.

Edition 1 dla uczczenia rynkowego debiutu

W ciągu roku od wprowadzenia na rynek model GLC 63 S E PERFORMANCE można zamawiać w ekskluzywnym wydaniu Edition 1, dostępnym w kolorach szarość grafitu magno lub srebrny high-tech magno. Nadwozie samochodu optycznie poszerza grafitowa folia magno po bokach. 21-calowe kute obręcze AMG mają matowoczarne wykończenie, z którym kontrastują błyszczące ranty oraz lakierowane na żółto zaciski hamulcowe wysokowydajnego kompozytowego układu hamulcowego AMG.

Optyczną dynamikę wzmacnia pakiet aerodynamiczny AMG, obejmujący większy przedni spojler w kolorze błyszczącej czerni, z prowadnicami powietrza po bokach, lakierowaną na kolor nadwozia krawędź spływu AMG Performance oraz dodatkowe prowadnice przy wylotach powietrza w tylnym zderzaku – czarne, z błyszczącym wykończeniem. Do specyfikacji należą również dwa pakiety AMG Night oraz korek wlewu paliwa AMG ze srebrnym, chromowanym napisem AMG, podkreślający specjalny status tej edycji.

Wnętrze charakteryzuje się kontrastem kolorów czarnego i żółtego. Fotele AMG Performance wyróżniają tapicerka z ekskluzywnej czarnej skóry nappa z żółtymi ozdobnymi przeszyciami oraz logo Edition 1 na przednich

zagłówkach. Do sportowego designu nawiązują też żółte pasy bezpieczeństwa i ekskluzywne elementy dekoracyjne AMG z włókna węglowego, ozdobione żółtą nicią. Idealne uzupełnienie stanowią kierownica AMG Performance obszyta skórą nappa i mikrofibra DINAMICA z żółtymi przesykami oraz listwy progowe AMG z podświetlanym na żółto napisem AMG, a także specjalne dywaniki AMG z żółtymi przesykami i napisem Edition 1.

Aby chronić cenny samochód, każdy klient otrzymuje spersonalizowany pokrowiec AMG do użytku w zadanych pomieszczeniach, z logo Edition1. Dzięki oddychającej zewnętrznej powłoce z odpornej na rozdarcia tkaniny z syntetycznych włókien oraz antystatycznej warstwie wewnętrznej z flaneli chroni on stojące w garażu auto przed kurzem oraz zadrapaniami.

Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC SUV

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	4749/1920/1635
Średnica zawracania	m	12,9
Pojemność bagażnika	l	620–1680
Masa własna (EC)	kg	1975
Ładowność	kg	575

Poj. zbiornika paliwa/w tym rezerwa	l	62/10
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 SUV

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 wewnętrznie i perforowane, 6-tłoczkowe stałe zaciski z aluminium; tył: tarcze 370x26 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 (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	4749/1920/1635
Średnica zawracania	m	12,9
Pojemność bagażnika	l	470-1530
Masa własna (EC)	kg	2310
Ładowność	kg	575
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 technicznych oraz technologiach, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, urzekających i inspirujących. 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 Stuttgartcie (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.