



Informacja prasowa
22 sierpnia 2023 r.

Zupełnie nowy Mercedes-AMG GT Coupé: tak bardzo AMG, made in Affalterbach

- Druga generacja sportowego samochodu AMG – z nową koncepcją wymiarów
- Dynamiczne właściwości jezdne połączone z doskonałym komfortem
- W pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+, aktywna aerodynamika, aktywna stabilizacja przechyłów i aktywna tylna oś skrętna – od teraz w standardzie
- Większa przydatność na co dzień dzięki większej przestrzeni, dobrej widoczności we wszystkich kierunkach oraz opcjonalnemu układowi siedzeń 2+2

Affalterbach. Mercedes-AMG GT Coupé drugiej generacji – oto nowy topowy model w ofercie Mercedes-AMG. Samochód, który łączy bardzo dynamiczne właściwości jezdne z jeszcze większą przydatnością na co dzień. Jego charakter wystrzają zaawansowane technicznie rozwiązania, takie jak zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL z aktywną stabilizacją przechyłów, standardowa skrętna tylna oś i aktywna aerodynamika. Po raz pierwszy sportowe coupé przenosi swoją siłę napędową na drogę, korzystając z całkowicie zmiennego napędu na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+. To wszystko w połączeniu z 4,0-litrowym silnikiem V8 biturbo AMG. Ekskluzywna architektura sportowego samochodu AMG, z wyrafinowaną aluminiowo-kompozytową strukturą nadwozia, pozwala wygospodarować wnętrze w układzie 2+2 – podróżujący mają tu poczucie znacznej przestrzeni i dużo miejsca na bagaż. Nowy Mercedes-AMG GT Coupé po raz kolejny demonstruje wysoki poziom kompetencji zespołu projektowego z Affalterbach – jako piąta niezależna seria modelowa po SLS-ie, pierwszej generacji dwudrzwiowego GT, AMG GT 4-drzwiowym Coupé oraz najnowszym SL-u.

„Nowy AMG GT Coupé łączy bardzo dynamiczne właściwości jezdne i wyrazisty sportowy charakter z wysokim poziomem codziennego komfortu. To zdecydowanie topowy produkt w naszym bogatym portfolio – reprezentuje nie tylko najmłodszą interpretację marki AMG, ale i nasze wyraźne zaangażowanie w samochody sportowe made in Affalterbach. A nowa koncepcja wymiarów i opcjonalne fotele 2+2 wprost odpowiadają na życzenia naszych klientów” – powiedział Michael Schiebe, prezes zarządu Mercedes AMG GmbH oraz szef jednostek biznesowych Klasy G i Mercedes-Maybach.

W momencie rynkowej premiery drugiej generacji AMG GT Coupé debiutują warianty AMG GT 63 4MATIC+ Coupé (zużycie paliwa w cyklu mieszanym WLTP 14,1 l/100 km, emisje CO₂ w cyklu mieszanym WLTP 319 g/km)

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).

o mocy 430 kW (585 KM) oraz AMG GT 55 4MATIC+ Coupé (zużycie paliwa w cyklu mieszanym WLTP 14,1 l/100 km, emisje CO₂ w cyklu mieszanym WLTP 319 g/km) o mocy 350 kW (476 KM).

Wygląd zewnętrzny: ewolucja nowoczesnego designu ikonicznego samochodu sportowego

Zrewidowana koncepcja wymiarów z opcjonalnym układem kabiny 2+2 zapewniła projektantom nadwozia dodatkowe pole kreatywności. Duży rozstaw osi, krótkie zwisy oraz mocno pochylona przednia szyba sprawiają, że najnowszy Mercedes-AMG GT Coupé wydaje się zwarty i potężny zarazem. Wyważone proporcje z efektowną linią szyb, obszernymi nadkolami i wyrazistym przodem sygnalizują wysoką moc, a jednocześnie wskazują na przydatność do codziennego użytku. Profil charakteryzuje się gładko wymodelowanymi powierzchniami, a ekspresyjny tył podkreśla dynamikę, podobnie jak niemal zlicowane z karoserią obręcze. Z tylną pokrywą harmonijnie zintegrowano aktywny tylny spojler.

W przednim pasie dominuje typowa dla AMG, głęboka i szeroka osłona chłodnicy, a jego niepowtarzalną tożsamość dopełniają muskularne przetłoczenia na masce oraz kształt lamp (standardowo montowane są reflektory DIGITAL LIGHT). Rozpoznawalność dodatkowo zwiększają światła do jazdy dziennej z charakterystyczną sygnaturą świetlną z trzema punktami. W sportowy design wpisuje się przyciemnione wnętrze reflektorów ze szczotkowanymi powierzchniami. Dolny wlot powietrza potęguje optyczną szerokość przodu.

Kompaktowa kabina tworzy sylwetkę typu fastback i łączy się z nisko osadzonym, zaokrąglonym tyłem z aktywnym, wysuwanym spojlerem. Mocno podkreślone tylne nadkola kontrastują z otaczającymi powierzchniami, nadając AMG GT idealną równowagę pomiędzy elegancją a sportowym charakterem. Smukłe tylne lampy LED z wyrazistą grafiką 3D tworzą idealną symbiozę z przednimi reflektorami i są standardowo wyposażone w funkcję animacji powitalnej/pożegnalnej. Całość kompletuje masywny tylny dyfuzor ze zintegrowanymi podwójnymi końcówkami układu wydechowego.

Hiperanalogowe wnętrze: połączenie analogowej geometrii i cyfrowego świata

Design wnętrza nowego AMG GT wykorzystuje geny maszyn AMG o wysokich osiągnięciach i umiejętnie przenosi je do cyfrowego świata. Luksusowe ambicje podkreślają wyszukane materiały, pierwszorzędne wykonanie oraz dbałość o detale. Wzornictwo kokpitu, aż po centralny wyświetlacz w konsoli środkowej, skupia się na kierowcy i zachwyca harmonijnym wyglądem.

Wysoka użyteczność na co dzień i dużo miejsca we wnętrzu dzięki nowej koncepcji wymiarów

Koncepcja wymiarów z opcjonalnym układem siedzeń 2+2 owocuje dużym poczuciem przestrzeni w kabinie. Funkcjonalność zwiększa tylna kanapa, odpowiednia dla osób o wzroście do 1,5 metra. Załadunek i rozładunek bagażu ułatwia duża kłapa pokrywa EASY PACK z funkcją bezdotykowego dostępu. W razie potrzeby bagażnik można powiększyć, składając dzielone oparcie tylnych siedzeń.

Konsola środkowa z ekranem dotykowym w pionowym formacie

Funkcyjnym i optycznym centrum konsoli środkowej jest ekran dotykowy o przekątnej 11,9". Jego portretowy format oferuje wyraźne korzyści, zwłaszcza w przypadku nawigacji, a także większą swobodę ergonomiczną. System informacyjno-rozrywkowy MBUX (Mercedes-Benz User Experience) jest intuicyjny w obsłudze i potrafi uczyć się zwyczajów użytkownika, a doskonałej jakości grafiki ułatwiają sterowanie funkcjami komfortu oraz pojazdu. Wygląd cyfrowego zestawu wskaźników, z dostępem do licznych treści specyficznych dla maszyn AMG, można spersonalizować za pomocą indywidualnie wybieranych widoków.

W menu AMG Performance kierowca może wywołać szeroki zakres danych: od mocy, momentu obrotowego lub przyspieszenia bocznego po rozkład momentu obrotowego napędu na wszystkie koła lub ciśnienie w ogumieniu i temperatury cieczy. Można również wyświetlić tu kąty skrętu kół przedniej i tylnej osi lub ciśnienie oleju w aktywnym systemie stabilizacji przechyłów.

Za pomocą pól dotykowych na pasku pod centralnym ekranem obsługuje się różne funkcje, takie jak głośność audio, systemy wspomagające czy odpowiedni tryb jazdy: od Comfort do RACE.

Opcjonalny wyświetlacz head-up pokazuje istotne informacje w trzech wymiarach, w dopasowaniu do rzeczywistej sytuacji na drodze. Tu również można wybierać spośród kilku wariantów prezentacji treści. W zależności od wyposażenia lub osobistych upodobań nastrojowe oświetlenie Ambiente rozświetla wnętrze w 64 różnych kolorach. Do wyboru jest siedem motywów kolorystycznych, w tym dwa ekskluzywne motywy AMG.

Sportowe fotele ze zintegrowanymi zagłówkami

Kolejną wizualną atrakcję we wnętrzu stanowią standardowe, elektrycznie regulowane sportowe fotele AMG ze zintegrowanymi zagłówkami. Doskonała ergonomia, wyrazista rzeźba i progresywny wzór przeszycia uzupełniają symbiozę zaawansowanej technologii oraz luksusu. Wszechstronność łączącą komfort i wysokie osiągi odzwierciedla duży wybór tapicerek, w tym jedno- i dwukolorowa skóra Nappa, szczególnie elegancka tapicerka skórzana MANUFAKTUR nappa z diamentowym pikowaniem czy sportowe połączenie skóry nappa z mikrofibrą MICROCUT i kontrastowymi przeszyciami w kolorze żółtym lub czerwonym. Dodatkową wygodę na dalekich trasach zapewniają trzy programy masażu. Pakiet ENERGIZING Plus łączy m.in. funkcje takie jak masaż i nastrojowe oświetlenie, aby stworzyć we wnętrzu stymulującą lub relaksującą atmosferę.

Już standardowe fotele sportowe oferują nie tylko wyjątkowy komfort, ale także wysoki poziom podparcia bocznego. Jeszcze bardziej sportowe są opcjonalne siedzenia AMG Performance, które poza zintegrowanymi zagłówkami mają otwory wentylacyjne w oparciach. Szerokość bocznych poduszek opcjonalnych wielokonturowych foteli jest automatycznie zmniejszana w programach jazdy Sport, Sport+ i RACE, aby zawsze zapewniać optymalne podparcie boczne.

Kierownica AMG Performance z podwójnymi ramionami

Trzy podwójne ramiona standardowej kierownicy AMG Performance łączą wizualną stabilność i lekkość. Koło kierownicy, spłaszczane u dołu i pokryte skórą nappa lub mieszanką skóry nappa i mikrofibry MICROCUT, standardowo oferuje funkcję podgrzewania. Specyfikacja obejmuje również matę z czujnikami wykrywającymi dotyk dłoni – jeśli kierowca nie trzyma rąk na kierownicy przez określony czas, uruchamiana jest kaskada komunikatów ostrzegawczych. W obliczu dalszego braku aktywności ostatecznie włączy się asystent awaryjnego zatrzymania.

Przyciski na kierownicy imponują zarówno intuicyjnym dostępem do zasadniczych funkcji, jak i wyglądem, z kolorowym wyświetlaczem LCD oraz nowoczesnymi ikonami. Umożliwiają one sterowanie ważnymi funkcjami i programami jazdy. Wybrane ustawienie jest pokazywane na wyświetlaczu zintegrowanym z odpowiednim przyciskiem. Przekładnię AMG SPEEDSHIFT MCT 9G można szybko obsługiwać ręcznie za pomocą aluminiowych manetek umieszczonych za wieńcem kierownicy.

Nadwozie: lekka aluminiowa konstrukcja kompozytowa

Inteligentna mieszanka materiałów: aluminium, stali, magnezu i włókien materiałów kompozytowych zapewnia najwyższą możliwą sztywność przy niskiej wadze. Zoptymalizowane przekroje materiałów i wyrafinowane kształty komponentów zapewniają przestrzeń dla wymaganego wyposażenia z zakresu komfortu

i bezpieczeństwa, zaawansowanych technologii oraz pojemnego bagażnika. W konstrukcji nadwozia zastosowano aluminiowy panel usztywniający od strony podwozia oraz zintegrowane rozpórki – przednią i tylną. Również panel instrumentów z magnezu oraz mostek z kompozytu włóknistego zawierającego mieszankę włókien szklanych i węglowych prezentują dążenie inżynierów do jak najlepszego połączenia materiałów.

Aktywna aerodynamika zapewnia równowagę i wysoką efektywność

Kluczowym celem prac rozwojowych nad nowym AMG GT Coupé była wysoka efektywność aerodynamiczna. A konkretnie – doskonały balans pomiędzy niskim oporem powietrza a zmniejszonym unoszeniem. Sportowe coupé korzysta z rozbudowanych aktywnych elementów aerodynamicznych z przodu i z tyłu pojazdu. Wszystkie rozwiązania optymalizujące przepływ są harmonijnie zintegrowane z designem nadwozia. Efekt: aerodynamika nowego AMG GT Coupé spełnia złożone wymagania dotyczące stabilności jazdy, oporu powietrza, chłodzenia i hałasu powodowanego przez wiatr.

Rozwój aerodynamiki w szczególności demonstrowa dwuczęściowy, aktywny system kontroli powietrza AIRPANEL. Łączy on sterowanie pionowymi listwami ukrytymi za dolnym wlotem powietrza w przednim zderzaku oraz poziomymi żaluzjami za górnym wlotem powietrza. Zwykle wszystkie listwy są zamknięte. Ta pozycja zmniejsza opór powietrza i umożliwia skierowanie powietrza w stronę podwozia, dodatkowo zmniejszając unoszenie przodu. Dopiero po osiągnięciu określonych temperatur predefiniowanych komponentów, gdy zapotrzebowanie na powietrze chłodzące jest szczególnie wysokie, następuje otwarcie żeber (drugi system – tylko od 180 km/h).

Kolejnym aktywnym elementem aerodynamicznym jest chowany tylny spojler, zintegrowany z pokrywą bagażnika. Zmienia on swoją pozycję w zależności od sytuacji na drodze. Jego oprogramowanie sterujące uwzględnia wiele parametrów, w tym prędkość jazdy, przyspieszenie wzdłużne i poprzeczne oraz prędkość skrętu. Powyżej 80 km/h spojler przyjmuje jedną z pięciu różnych pozycji kątowych, tak aby zoptymalizować stabilność jazdy lub zmniejszyć opór powietrza.

Również aktywny element aerodynamiczny ukryty w podwoziu, przed silnikiem, przyczynia się do uzyskania lepszego prowadzenia. To ważący około 2 kg profil z włókna węglowego – chroniony patentem projekt AMG, który reaguje na uruchomienie programów jazdy AMG i automatycznie obniża się o około 40 mm przy prędkości 80 km/h. W ten sposób tworzy efekt Venturiego, który przysysa samochód do nawierzchni i zmniejsza unoszenie przedniej osi. Kierowca pozytywnie odczuwa to podczas kierowania, ponieważ AMG GT Coupé jeszcze precyzyjniej prowadzi się na krętych drogach i legitymuje się zwiększoną stabilnością kierunkową.

Opcjonalnie dostępny jest jeszcze pakiet aerodynamiczny, obejmujący dodatkowe prowadnice powietrza zewnętrznych wlotów powietrza i nadkoli. Z tyłu przepływ powietrza optymalizują prowadnice powietrza tylnego zderzaka, większe mocowanie dyfuzora oraz nieruchome tylne skrzydło. Efekt: ograniczone unoszenie przedniej osi i większy docisk tylnej osi.

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

W momencie wprowadzenia na rynek nowy AMG GT Coupé będzie dostępny z 4,0-litrową jednostką V8 biturbo AMG o dwóch poziomach mocy. Silniki są montowane w całości ręcznie w firmowym zakładzie w Affalterbach, zgodnie z zasadą „Jeden człowiek, jeden silnik”. W topowym wariantcie GT 63 4MATIC+ motor rozwija moc 430 kW (585 KM) i zapewnia maksymalny moment obrotowy 800 Nm w szerokim zakresie obrotów od 2500 do 4500 obr./min. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje zaledwie 3,2 sekundy, a prędkość maksymalna wynosi 315 km/h. W GT 55 4MATIC+ jednostka V8 generuje moc 350 kW (476 KM) i maksymalny moment obrotowy 700 Nm. Sprint od 0 do 100 km/h trwa 3,9 sekundy, a prędkość maksymalna to 295 km/h.

Na potrzeby AMG GT Coupé silnik otrzymał nową miskę olejową, zmienione ułożenie chłodnicy powietrza doładowującego (intercoolera) oraz aktywną wentylację skrzyni korbowej. Otwory wlotowe i wylotowe zoptymalizowano pod kątem bardziej efektywnej wymiany gazów, a kanały spalin dla katalizatora i filtra cząstek stałych zostały powiększone. Dodatkową moc AMG GT 63 4MATIC+ Coupé uzyskano przede wszystkim dzięki wyższemu ciśnieniu doładowania i większej przepustowości powietrza, a także modyfikując oprogramowanie silnika. Ośmiocylindrowy silnik imponuje energicznym oddawaniem mocy i potężnym ciągiem we wszystkich zakresach prędkości obrotowych w połączeniu z najwyższą możliwą efektywnością.

Cyfrowa, inteligentna produkcja: „Jeden człowiek, jeden silnik”

W zakładzie produkcji silników AMG w Affalterbach zasada „Jeden człowiek, jeden silnik” jest powiązana z metodami produkcji Przemysłu 4.0. Stosowane tu procesy opracowano zgodnie z najnowocześniejszą wiedzą na temat ergonomii, przepływu towarów, zapewnienia jakości, zrównoważonego rozwoju i wydajności. Inteligentna produkcja charakteryzuje się maksymalną elastycznością, jest transparentna oraz wysoce efektywna. Dzięki cyfrowym technologiom zabezpiecza i podnosi jakość silników oraz procesów produkcyjnych.

Mokre sprzęgło startowe dla skrzyni biegów

Przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G łączy emocjonujące załączanie przełożeń z ekstremalnie krótkimi czasami zmiany biegów i jest specjalnie dostosowana do wymogów nowego AMG GT Coupé. Konwerter momentu obrotowego zastąpiono tu mokrym sprzęgłem startowym, które nie tylko zmniejsza wagę skrzyni, ale dzięki mniejszej bezwładności masy optymalizuje też reakcję na polecenia wydawane pedałem gazu, zwłaszcza podczas sprintu oraz zmian obciążenia.

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

Oba modele V8 są standardowo wyposażone w całkowicie zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+. Ten inteligentny układ łączy zalety różnych koncepcji napędu. Po pierwsze w pełni zmienny rozdział momentu obrotowego pomiędzy przednią i tylną osią zapewnia optymalną trakcję na granicy przyczepności. Po drugie kierowca może liczyć na wysoką stabilność i bezpieczeństwo jazdy w każdych warunkach: zarówno na suchej, jak i mokrej lub zaśnieżonej nawierzchni. Przejście z napędu na tylne koła do konfiguracji 4x4 odbywa się w sposób ciągły, w oparciu o wyrafinowaną matrycę, która integruje inteligentne sterowanie z architekturą systemów samochodu.

Elektromechanicznie sterowane sprzęgło w zmienny sposób łączy stale napędzany tył z przednią osią. Optymalny rozkład momentu obrotowego jest stale obliczany w zależności od sytuacji na drodze i życzeń kierowcy. Regulacja napędu odbywa się bezstopniowo – od zorientowanej na wysoką trakcję konfiguracji 4x4, z rozdziałem momentu obrotowego pomiędzy przednią i tylną osią w stosunku 50:50, do napędu wyłącznie tylnych kół. Oprócz przyczepności i dynamiki poprzecznej napęd na wszystkie koła poprawia dynamikę wzdłużną, zapewniając jeszcze większe przyspieszenie.

Wielowahaczowe przednie i tylne zawieszenie, wahacze z aluminium

Nowy Mercedes-AMG GT Coupé korzysta z wielowahaczowej przedniej osi z pięcioma wahaczami całkowicie zlokalizowanymi w obręczy. Niezależne od siebie elementy kierowania i zawieszenia kół umożliwiają uzyskiwanie wysokich przyspieszeń poprzecznych przy minimalnym wpływie napędu na układ kierowniczy – co przy okazji korzystnie wpływa na komfort. Pięciowahaczowa konstrukcja odpowiada również za prowadzenie kół tylnej osi.

Aby zmniejszyć masę nieresorowaną, wszystkie wahacze, zwrotnice oraz piasty z przodu i z tyłu wykonano z kutego aluminium. Wielowahaczowa koncepcja prowadzi każde koło maksymalnie precyzyjnie. Wysoki kąt pochylenia kół i ich stabilność w zakresie zbieżności nie tylko umożliwiają pokonywanie zakrętów z wysoką prędkością, ale zapewniają też optymalny kontakt z drogą. Znajduje to odzwierciedlenie w doskonałej dynamice poprzecznej oraz stabilności przy wysokich prędkościach, a także w optymalnych reakcjach na czynniki zewnętrzne, takie jak boczny wiatr, wyboje czy skoki współczynnika tarcia nawierzchni. Szczególnie bezpośrednie połączenie amortyzatora z tylną piastą zmniejsza wibracje i niepożądane wahania obciążenia kół.

Zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL z aktywną stabilizacją przechyłów

Do tego dochodzi zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL ze stabilizacją przechyłów. Aktywne elementy hydrauliczne zastępują tu konwencjonalne mechaniczne stabilizatory i w ułamkach sekundy kompensują poprzeczne ruchy nowego AMG GT Coupé. Adaptacyjne amortyzatory mają po dwa przyłącza hydrauliczne – jedno po stronie ugięcia, drugie po stronie odbicia. Komory amortyzatorów i przewody są bezpośrednio połączone przez zawory regulacyjne.

Inteligentne hydrauliczne połączenie czterech kolumn oraz regulacja ciśnienia zarówno w pompie, jak i w poszczególnych zaworach umożliwiają uzyskanie bardzo szerokiego zakresu sprężystości przy jednoczesnym zmniejszeniu przechyłów. Na co dzień zwiększa to komfort, niweluje bowiem nierówności występujące po jednej stronie drogi. Z kolei podczas dynamicznego pokonywania zakrętów hydraulika aktywnie zmniejsza straty spowodowane przechyłami. Efekt: nowe coupé prowadzi się bardzo precyzyjnie.

Podczas jazdy na wprost, w zależności od programu jazdy i sytuacji na drodze, system zostaje całkowicie otwarty i kompensuje poszczególne przeszkody, które mogłyby prowadzić do ruchów kołysania. Podróżujący odczuwają to w postaci wyższego poziomu komfortu jazdy. Zmniejszone przechyły w trakcie pokonywania zakrętów przyczyniają się zarówno do poprawy wygody, jak i dynamiki jazdy. W rezultacie charakterystyka pojazdu w poszczególnych programach jazdy lepiej godzi komfort z dynamiką.

Podstawowa zasada działania podwozia: strony ugięcia i odbicia poszczególnych amortyzatorów są ze sobą połączone. Sekcja ugięcia lewego przedniego amortyzatora jest połączona przewodem hydraulicznym z sekcją odbicia prawego przedniego amortyzatora. Istnieje również połączenie sekcji ugięcia lewego tylnego amortyzatora i odbicia prawego tylnego amortyzatora. Analogicznie pozostałe strony komór amortyzatorów łączy drugi obwód. Uproszczony przebieg przewodów hydraulicznych obrazuje kształt litery H.

Oprócz połączenia amortyzatorów w systemie zastosowano inne istotne dla jego działania elementy. Sekcje ugięcia i odbicia amortyzatorów są bezpośrednio połączone za pomocą elektrycznie sterowanego zaworu 2/2-drożnego, zwanego zaworem komfortu. Przy każdym amortyzatorze (po stronie ugięcia) zamontowano również akumulator ciśnienia. Oba obwody są podłączone do centralnej pompy, co zapewnia możliwość odpowiedniej regulacji ciśnienia. Połączenie między pompą a obwodami odbywa się za pomocą zaworów 2/2-drożnych. Za zaworami, w celu monitorowania ciśnienia w odpowiednich przewodach, zamontowano czujniki ciśnienia. Elastycznie regulowane ciśnienie pozwala regulować stopień tłumienia przechyłów.

System działa bardzo efektywnie – aby uzyskać pozytywny wpływ na zachowanie samochodu podczas przechyłu, wykorzystuje jego energię kinetyczną. Hydraulika zawieszenia AMG ACTIVE RIDE CONTROL zasila również opcjonalny układ podnoszenia przedniej osi. W razie potrzeby przód można podnieść o 30 mm, ułatwiając sobie na przykład wjazd na parking podziemny lub pokonanie progu zwalniającego. Układ podnoszenia jest obsługiwany za pomocą centralnego wyświetlacza lub przycisku na kierownicy AMG. Pozycję

auta można zachowywać na podstawie sygnału GPS, dzięki czemu w odpowiedniej lokalizacji przód pojazdu jest automatycznie podnoszony.

Blokada mechanizmu różnicowego tylnej osi dla optymalnej stabilności jazdy

Nowy Mercedes-AMG GT Coupé jest standardowo wyposażony w elektronicznie sterowaną blokadę mechanizmu różnicowego tylnej osi, która zapewnia doskonałą trakcję i maksymalne bezpieczeństwo jazdy w każdych warunkach drogowych. Nie tylko poprawia przyczepność kół tylnej osi, ale pozwala też uzyskiwać wyższą prędkość na zakrętach w obszarze granicznym. Ponadto optymalizuje stabilność podczas szybkiej zmiany pasa ruchu. System działa ze zmiennym efektem blokowania w trybie jazdy i wybiegu, stosownie do różnych warunków jazdy oraz wartości współczynnika tarcia nawierzchni.

Aktywna tylna oś skrętna łączy zwrotność i stabilność

Nowy Mercedes-AMG GT Coupé jest standardowo wyposażony w aktywną skrętną tylną oś (HAL), która łączy wysoką zwrotność ze stabilnym zachowaniem podczas jazdy. W zależności od prędkości jazdy tylne koła skręcają w kierunku przeciwnym (do 100 km/h) lub tym samym (powyżej 100 km/h), co przednie. Dodatkowe zalety to łatwiejsza sterowność pojazdu w obszarze granicznym, a także mniejszy wysiłek przy kierowaniu, ponieważ przełożenie układu kierowniczego jest tu bardziej bezpośrednie.

Wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy z lekkimi tarczami hamulcowymi

Wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG gwarantuje doskonałe wartości opóźnienia i precyzyjne dozowanie siły hamowania. Imponuje skutecznością, czułą reakcją i wysoką stabilnością – nawet przy ekstremalnych obciążeniach. Kompozytowe tarcze hamulcowe są szczególnie lekkie, co korzystnie wpływa na dynamikę jazdy. Wykonana ze staliwa tarcza hamulcowa i mocowanie z aluminium są teraz łączone specjalnymi kołkami, a nie śrubami, jak wcześniej. Taka konstrukcja zapewnia dodatkową przestrzeń wykorzystywaną do jeszcze lepszego chłodzenia hamulców. Kolejna nowość to kierunkowa perforacja, która oprócz oszczędności masy i lepszego odprowadzania ciepła wyróżnia się szybszą reakcją na mokrej nawierzchni oraz lepszym oczyszczaniem klocków po hamowaniu.

Sześć programów jazdy i AMG DYNAMICS

Sześć programów jazdy AMG DYNAMIC SELECT (Slippery, Comfort, Sport, Sport+, Individual i RACE) umożliwia uzyskanie szerokiego zakresu charakterystyk samochodu. Każdy program oferuje indywidualne wrażenia z jazdy, precyzyjnie dopasowane do różnych warunków. W ramach programów AMG DYNAMIC SELECT dostępna jest również kontrola dynamiki AMG DYNAMICS, która rozszerza stabilizujące funkcje ESP® o interwencje w sterowanie napędem 4x4, charakterystykę układu kierowniczego oraz dodatkowe funkcje ESP®. Przykład: krótkie przyhamowanie tylnego koła po wewnętrznej stronie zakrętu podczas dynamicznego pokonywania łuku powoduje określone odchylenie wokół pionowej osi pojazdu, skutkując korzystnym zacieśnieniem toru jazdy.

AMG TRACK PACE: rejestrator danych do użytku na torze wyścigowym

Standardowa specyfikacja AMG GT obejmuje aplikację AMG TRACK PACE, która podczas jazdy po określonej trasie dziesięć razy na sekundę rejestruje ponad 80 specyficznych danych pojazdu (np. prędkość, przyspieszenie, kąt skrętu kierownicy, naciśnięcie pedału hamulca). W widoku telemetryi można na żywo śledzić 40 parametrów, do czterech jednocześnie. Co więcej, centralny ekran, zestaw wskaźników i wyświetlacz head-up mogą prezentować czasy okrążeń oraz poszczególnych sektorów. AMG TRACK PACE oferuje także dodatkowe narzędzia szkoleniowe i analityczne. Nawigacja na wyświetlaczu head-up pokazuje kąty pokonywania zakrętów i punkty hamowania, pomagając znaleźć najlepszy tor jazdy. Z kolei funkcja rozszerzonej rzeczywistości MBUX umożliwia wyświetlenie na ekranie wyścigowej linii na podstawie zapisanego nagrania –

niczym wirtualny instruktor, który pozwala kierowcy doskonalić swój styl jazdy. Do dyspozycji są również pomiary wartości przyspieszenia i opóźnienia.

Program wyposażenia: liczne opcje zapewniają indywidualny wygląd

Rozbudowana lista dodatków oferuje szeroki zakres indywidualizacji, dopasowany do najróżniejszych życzeń klientów – od sportowego i dynamicznego po luksusowy i elegancki. Nabywcy mają do wyboru jedenaście odcieni lakieru oraz osiem wzorów obręczy, a także pięć pakietów stylistycznych nadwozia, które jeszcze bardziej wystrzają wygląd w kierunku elegancji lub dynamizmu. AMG GT 55 4MATIC+ i AMG GT 63 4MATIC+ standardowo przemieszczają się na 20-calowych obręczach kół AMG z lekkiego stopu. Dostępne są również alternatywy w rozmiarze 21 cali.

Systemy wspomagania jazdy: inteligentni pomocnicy w tle

Korzystając z licznych czujników, kamer i radarów, systemy wspomagające kierowcę monitorują ruch uliczny oraz otoczenie nowego coupé – i w razie potrzeby mogą błyskawicznie interweniować. Kierowcę wspierają m.in. asystenci odległości, toru jazdy czy zmiany pasa ruchu. W razie niebezpieczeństwa inteligentni pomocnicy pomagają odpowiednio zareagować na zbliżającą się kolizję. Funkcjonowanie systemów jest wizualizowane za pomocą nowej koncepcji wyświetlania w zestawie wskaźników: w pełnoekranowym widoku kierowca ma podgląd swojego samochodu, pasów ruchu i ich oznaczeń oraz innych użytkowników drogi, takich jak auta osobowe, ciężarowe i jednoślady. Na podstawie tej reprezentacji otoczenia – w postaci trójwymiarowej sceny generowanej w czasie rzeczywistym – wizualizowany jest aktualny status poszczególnych asystentów. Dynamiczna prezentacja sprawia, że funkcjonalność systemów wspomagających staje się wyjątkowo przejrzysta.

Dane techniczne

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé

Silnik		
Liczba i układ cylindrów		V8
Pojemność skokowa	ccm	3982
Moc maksymalna	kW/KM	430/585
przy prędkości obrotowej	obr./min	5500-6500
Maksymalny moment obrotowy	Nm	800
przy prędkości obrotowej	obr./min	2500-5000
Stopień kompresji		8,6
Zasilanie		sterowany mikroprocesorem wtrysk benzyny, biturbo
Przeniesienie napędu		
Układ napędowy		w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (automatyczna skrzynia 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 ACTIVE RIDE CONTROL z półaktywną stabilizacją przechyłów, aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, systemem zapobiegającym nurkowaniu i przysiadaniu, sprężynami śrubowymi i adaptacyjną regulacją tłumienia	
Tylna oś	Zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL z półaktywną stabilizacją przechyłów, aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, systemem zapobiegającym nurkowaniu i przysiadaniu, sprężynami śrubowymi i adaptacyjną regulacją tłumienia	
Układ hamulcowy	Dwuobwodowy hydrauliczny układ hamulcowy; przód: kompozytowe tarcze 390 mm, wentylowane wewnątrz i perforowane, 6-tłoczkowe aluminiowe stałe zaciski, tył: kompozytowe tarcze 360 mm, wentylowane wewnątrz i perforowane, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektrycznie sterowany hamulec postojowy, ABS, wspomaganie hamowania, 3-stopniowy system ESP®	
Układ kierowniczy	Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy zależne od prędkości jazdy, z przekładnią zębatkową, o zmiennym przełożeniu (14,4:1 w martwym punkcie), ze zmiennym wspomaganiem. Skrętna tylna oś z kątem skrętu kół do 2,5°	
Obręcze	przód: 10,5 J x 20 ET 42; tył: 11,0 J x 20 ET 33	
Opony	przód: 295/35 ZR 20; tył: 305/35 ZR 20	
Wymiary i masy		
Rozstaw osi	mm	2700
Rozstaw kół przód/tył	mm	1683/1686
Długość/wysokość/szerokość	mm	4728/1354/1984
Średnica zawracania	m	12,5
Pojemność bagażnika	l	321-675
Masa własna (EC)	kg	1970
Ładowność	kg	190-350
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	70/10
Osiągi, zużycie paliwa, emisje		
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,2
Prędkość maksymalna	km/h	315

Zużycie paliwa w cyklu mieszanym WLTP	l/100 km	14,1
Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym WLTP	g/km	319

Dane techniczne

Mercedes-AMG GT 55 4MATIC+ Coupé

Silnik		
Liczba i układ cylindrów		V8
Pojemność skokowa	ccm	3982
Moc maksymalna	kW/KM	350/476
przy prędkości obrotowej	obr./min	5500-6500
Maksymalny moment obrotowy	Nm	700
przy prędkości obrotowej	obr./min	2250-4500
Stopień kompresji		8,6
Zasilanie		sterowany mikroprocesorem wtrysk benzyny, biturbo
Przeniesienie napędu		
Układ napędowy		w pełni zmienny napęd na wszystkie koła AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (automatyczna skrzynia 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 ACTIVE RIDE CONTROL z półaktywną stabilizacją przechyłów, aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, systemem zapobiegającym nurkowaniu i przysiadaniu, sprężynami śrubowymi i adaptacyjną regulacją tłumienia	
Tylna oś	Zawieszenie AMG ACTIVE RIDE CONTROL z półaktywną stabilizacją przechyłów, aluminiowymi podwójnymi wahaczami poprzecznymi, systemem zapobiegającym nurkowaniu i przysiadaniu, sprężynami śrubowymi i adaptacyjną regulacją tłumienia	
Układ hamulcowy	Dwuobwodowy hydrauliczny układ hamulcowy; przód: kompozytowe tarcze 390 mm, wentylowane wewnętrznie i perforowane, 6-tłoczkowe aluminiowe stałe zaciski, tył: kompozytowe tarcze 360 mm, wentylowane wewnętrznie i perforowane, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektrycznie sterowany hamulec postojowy, ABS, wspomaganie hamowania, 3-stopniowy system ESP®	
Układ kierowniczy	Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy zależne od prędkości jazdy, z przekładnią zębatkową, o zmiennym przełożeniu (14,4:1 w martwym punkcie), ze zmiennym wspomaganiem. Skrętna tylna oś z kątem skrętu kół do 2,5°	
Obręcze	przód: 10,5 J x 20 ET 42; tył: 11,0 J x 20 ET 33	
Opony	przód: 295/35 ZR 20; tył: 305/35 ZR 20	
Wymiary i masy		
Rozstaw osi	mm	2700
Rozstaw kół przód/tył	mm	1683/1686
Długość/wysokość/szerokość	mm	4728/1354/1984
Średnica zawracania	m	12,5
Pojemność bagażnika	l	321-675
Masa własna (EC)	kg	1970
Ładowność	kg	190-350
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	70/10
Osiągi, zużycie paliwa, emisje		
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,9
Prędkość maksymalna	km/h	295

Żużycie paliwa w cyklu mieszanym WLTP	l/100 km	14,1
Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym WLTP	g/km	319

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 tróiramiennej 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.