



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-AMG GT Roadster i Mercedes-AMG GT C Roadster

Informacja prasowa

Osiągi pod gołym niebem - do kwadratu

20 września 2016 r.

Affalterbach. Mercedes-AMG wpuszcza dodatkowy powiew świeżego powietrza do rodziny AMG GT. Krótco po premierze sensacyjnego wariantu AMG GT R sportowa marka z Affalterbach prezentuje dwie ekscytujące wersje modelu z otwartym nadwoziem. Obok bazowego AMG GT Roadstera debiutuje mocniejsza odmiana AMG GT C Roadster, z jednostką o mocy 410 kW (557 KM) i 680 Nm maksymalnego momentu obrotowego oraz wybranymi elementami z „erki”. Ich lista obejmuje skrętne tylne koła i elektronicznie sterowaną blokadę tylnego dyferencjału. W połączeniu ze sportowym zawieszeniem AMG RIDE CONTROL nowy AMG GT C Roadster gwarantuje najwyższy poziom dynamiki jazdy. Z topowym coupe AMG GT R łączą go też muskularne proporcje: poszerzone tylne błotniki mieszczą szerzej rozstawione tylne koła z szerszymi obręczami, zapewniające wyśmienitą trakcję i jeszcze wyższe prędkości w zakrętach. Emocjonujące brzmienie jednostki V8 potęguje sportowy układ wydechowy z aktywnymi klapami.

Za kierownicą nowych roadsterów doznanie typowych dla maszyn AMG osiągnięć jest jeszcze intensywniejsze. „Poszerzamy rodzinę AMG GT o dwa ekscytujące warianty z nadwoziem typu roadster. W przypadku odmiany AMG GT C Roadster zdecydowaliśmy się na transfer wielu rozwiązań z naszego topowego coupe AMG GT R. Efekt: znakomite osiągi w niezwykle ekskluzywnej atmosferze, połączone z czystą radością z jazdy roadsterem” - mówi Tobias Moers, szef Mercedes-AMG GmbH.

Wraz z dwoma nowymi roadsterami gama Mercedesa-AMG GT liczy pięciu członków. Oba otwarte warianty mają miękki, składany dach i wyrafinowaną, zorientowaną na osiągi konstrukcję, charakterystyczną dla maszyn AMG. Obejmuje ona m.in. lekkie i sztywne nadwozie z aluminium oraz mocny i wydajny silnik V8 biturbo. Bazowy AMG GT Roadster legitymuje się mocą 350 kW (476 KM). Odmiana GT C Roadster reprezentuje zupełnie nowy poziom mocy - osiąga 410 kW (557 KM).

Dane techniczne w skrócie:

	Mercedes-AMG GT Roadster	Mercedes-AMG GT C Roadster
Silnik	4.0 V8, dwie turbosprężarki, bezpośredni wtrysk benzyny	4.0 V8, dwie turbosprężarki, bezpośredni wtrysk benzyny
Pojemność	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	350 kW (476 KM) przy 6000 obr./min	410 kW (557 KM) przy 5750-6750 obr./min
Maks. moment obrotowy	630 Nm przy 1700-5000 obr./min	680 Nm przy 1900-5750 obr./min
Napęd	Tyłny	tyłny
Skrzynia biegów	7-biegowa, dwusprzęgłowa AMG SPEEDSHIFT DCT	7-biegowa, dwusprzęgłowa AMG SPEEDSHIFT DCT
Średnie zużycie paliwa	9,4 l/100 km	11,4 l/100 km
Średnia emisja CO ₂	219 g/km	259 g/km
Klasa efektywności	G	G
Masa własna (DIN/EC)	1595 kg* / 1670 kg**	1660 kg* / 1735 kg**
Współczynnik mocy do masy	3,35 kg/KM	2,98 kg/KM
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,0 s	3,7 s
Prędkość maksymalna	302 km/h	316 km/h
Tyłny dyferencjał o zwiększonym tarciu	mechaniczny	sterowany elektronicznie
Zawieszenie	sportowe zawieszenie AMG	sportowe zawieszenie AMG RIDE CONTROL z aktywnym tłumieniem

Koła przód/tył	9,0 J x 19/11,0 J x 19	9,0 J x 19/12,0 J x 20
Opony przód/tył	255/35 R 19 / 295/35 R 19	265/35 R19 / 305/30 R 20
Tarcze hamulcowe przód/tył	360 mm/360 mm	390 mm/360 mm
Tryby jazdy	cztery: C, S, S+, I	pięć: C, S, S+, I, RACE

* Masa własna wg DIN, bez kierowcy; ** Masa własna wg EC, z kierowcą (75 kg)

Poza mocniejszym silnikiem AMG GT C Roadster imponuje szeregiem rozwiązań konstrukcyjnych wprost z półwyczynowego AMG GT R. Z zewnątrz model zdradza szeroki, muskularnie wyrzeźbiony tył i szerokie koła o szerszym rozstawie. Specyfikacja modelu obejmuje też aktywną tylną oś skrętną, akumulator litowo-jonowy oraz szerszy zakres elementów ekskluzywnego wyposażenia, takich jak tapicerka ze skóry nappa i mikrofibry DINAMICA czy dodatkowy tryb jazdy RACE.

Automatycznie składane, zoptymalizowane pod względem masy miękkie poszycie dachu

Oba roadstery błyskawicznie zamieniają się z coupe w otwarte wozy sportowe. Składanie lub rozkładanie miękkiego dachu trwa około 11 s i może odbywać się na postoju oraz podczas jazdy z prędkością do 50 km/h. Poszycie dostępne jest w trzech odcieniach (czarny, czerwony i beżowy), łączonych z 11 kolorami lakieru i 10 tonacjami wnętrza. Trójwarstwowy dach korzysta z lekkiej, magnezowo-stalowo-aluminiowej struktury, która pomaga w utrzymaniu niskiego położenia środka ciężkości. Dodatkową ochronę w razie dachowania zapewnia zintegrowana belka wzmacniająca z pałkami przeciwkapotażowymi.

Nowy poziom mocy 4-litrowego silnika AMG V8 biturbo

Wraz z wariantem AMG GT C Roadster sportowa marka z Affalterbach wprowadza kolejny poziom mocy 4-litrowej jednostki V8 - i tym samym podkreśla szczególną pozycję nowego modelu. Jego silnik generuje moc 410 kW (557 KM), o 35 kW (47 KM) wyższą niż w przypadku AMG GT S i o 20 kW (28 KM) niższą od AMG GT R. Maksymalny moment obrotowy o wartości 680 Nm dostępny jest od 1900 do 5750 obr./min. Sprint od 0 do 100 km/h trwa zaledwie 3,7 s, a prędkość maksymalna samochodu wynosi 316 km/h.

AMG GT Roadster, z jednostką o mocy 350 kW (476 KM) i 630 Nm maksymalnego momentu obrotowego, przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,0 s, a jego prędkość maksymalna to 302 km/h.

8-cylindrowy motor wyróżnia się wyjątkowo spontanicznymi reakcjami, swoją moc oddaje liniowo, pozwalając na łatwe dozowanie siły napędowej, i zapewnia wysmienite przyspieszenie w całym zakresie obrotów. Widlasta „ósemka” AMG korzysta ze sprawdzonego układu podwójnego doładowania z dwiema turbosprężarkami zlokalizowanymi nie na zewnątrz, lecz pomiędzy głowicami. Efekt: kompaktowa architektura silnika, znakomita responsywność sprężarek i niska emisja spalin dzięki zoptymalizowanemu przepływowi powietrza w kierunku umieszczonych w pobliżu katalizatorów.

Odpowiednio przystosowana przekładnia dwusprzęgłowa

Do nowego poziomu mocy wariantu GT C Roadster inżynierowie Mercedes-AMG dostosowali także umieszczoną przy tylnej osi 7-stopniową przekładnię dwusprzęgłową AMG SPPEDSFHIT DCT (układ transaxle). Zmodyfikowano

zarówno jej konstrukcję, jak i oprogramowanie. Pierwszy bieg ma dłuższe przełożenie, a bieg siódmy oraz przełożenie główne skrócono. Uzyskano w ten sposób jeszcze szybsze i bardziej agresywne reakcje na nagłe wciśnięcie pedału gazu.

Kierowca AMG GT Roadstera może dostosować charakter samochodu do własnych preferencji, korzystając z kontrolera AMG DYNAMIC SELECT. Cztery tryby: C (Comfort), S (Sport), S+ (Sport Plus) oraz I (Individual) zapewniają szeroką rozpiętość doznań z jazdy, od komfortowego do rasowo sportowego.

AMG GT C Roadster dysponuje dodatkowo trybem RACE, który dobiera strategię zmiany biegów przekładni dwusprzęgłowej do wymogów jazdy torowej - poszczególne przełożenia wskazują błyskawicznie i przy wyjątkowo emocjonującym akompaniamencie silnika. Wciskając umieszczony na konsoli środkowej przycisk M, kierowca może w każdej chwili aktywować ręczny tryb zmiany biegów.

Przeszywające brzmienie: sportowy układ wydechowy AMG

Dla uzyskania jeszcze bardziej autentycznego brzmienia wariant AMG GT C Roadster wyposażono w sportowy układ wydechowy AMG. Dwie płynnie regulowane kłapy modulują jego dźwięk zależnie od wybranego programu AMG DRIVE SELECT; tryb pracy wydechu można również zmieniać bezpośrednio, osobnym przyciskiem na konsoli AMG DRIVE UNIT. W ustawieniach Comfort i Sport emituje on niski, leniwy bulgot typowy dla widlastych „ósemek”, a w Sport Plus i RACE ścieżka dźwiękowa staje się znacznie agresywniejsza i bardziej emocjonująca. Na życzenie aktywny,

sportowy układ wydechowy AMG dostępny jest również dla AMG GT Roadstera.

Aktywny układ zarządzania powietrzem z AMG GT R

Oba nowe roadstery AMG otrzymały jedną z technicznych wizytówek AMG GT R: aktywny system zarządzania powietrzem. Pionowe żaluzje zlokalizowane w dolnej części przedniego pasa w ciągu około 1 s mogą być otwierane lub zamykane za pomocą silniczka elektrycznego. Pozwala to zależnie od potrzeb regulować ilość powietrza dopływającego do układu chłodzenia.

Inteligentne, szybkie sterowanie żaluzjami zawsze gwarantuje im optymalną pozycję. Podczas normalnej jazdy, gdy potrzeby układu chłodzenia nie są wygórowane, żaluzje pozostają zamknięte z myślą o obniżeniu oporu aerodynamicznego i wymuszonego poprowadzenia powietrza pod podwoziem. Dopiero gdy określone podzespoły osiągną określony poziom temperatury i „zgłoszą” w ten sposób zwiększone zapotrzebowanie na chłodne powietrze, żaluzje zostaną otwarte w celu doprowadzenia maksymalnej jego ilości do wymienników ciepła.

Rasowa ekspresja: wygląd zewnętrzny

Od ekspresyjnego grilla AMG Panamericana przez długą, muskularnie wyrzeźbioną maskę aż po szeroki tylny pas - dwuosobowy roadster już na postoju porywa wyglądem. Charakterystyczna osłona chłodnicy AMG Panamericana podkreśla wyścigowe dziedzictwo marki z Affalterbach: 15 chromowanych, pionowych listew nawiązuje do wyczynowego Mercedesa-AMG GT3 dla prywatnych zespołów i legendarnego 300 SL z lat 50. Nowy

przedni pas poszerza optycznie karoserię samochodu, szersze wloty powietrza zapewniają odpowiedni dopływ chłodnego powietrza do silnika, a mocno zaakcentowane błotniki w połączeniu z nowymi, 19- lub 20-calowymi obręczami AMG z pięcioma podwójnymi ramionami wzmacniają wrażenie czystej mocy i dynamiki.

Muskularny i szeroki: tylny pas

Także z tyłu pojawiło się kilka nowości. Nowe, aluminiowe błotniki AMG GT C Roadstera poszerzają jego nadwozie względem bazowej wersji AMG GT Roadster o 57 mm - tyle samo, co w przypadku AMG GT R i AMG GT. Szersze nadkola zapewniają przestrzeń dla szerszych, szerzej rozstawionych kół, a to przekłada się na jeszcze lepszą trakcję i wyższe prędkości w zakrętach. Atletyczne kontury tylnego zderzaka AMG GT C Roadstera z masywnymi otworami poprawiają przepływ powietrza w okolicach tylnego pasa. Oba warianty otrzymały zintegrowany z pokrywą bagażnika spojler, elektrycznie wysuwany i rozkładany przy określonych prędkościach - zależnych od trybu jazdy.

Większa sztywność i niska masa: inteligentna mieszanka materiałów

Do budowy nowych roadsterów Mercedes-AMG posłużyła znana z coupe inteligentna mieszanka materiałów. Elementy nadwozia i podwozia powstają z różnych stopów aluminium, a przedni odcinek podłogi - z magnezu. Ten ostatni, ekstremalnie sztywny element ogranicza bezwładność przedniego zwisu i jeszcze bardziej zwiększa zwinność prowadzenia.

Sztywność konstrukcji została dodatkowo zwiększona z uwzględnieniem wyzwań związanych z nadwoziem typu roadster: zastosowano na przykład wzmocnione progi o grubszych ściankach i z większą liczbą komór. Wspornik deski rozdzielczej pod ramą przedniej szyby usztywniono dodatkowymi zastrzałami, a tylną oś - rozpórką pomiędzy mechanizmem dachu a zbiornikiem paliwa. Poprzeczna belka za fotelami służy jako wspornik dla układu ochrony w razie dachowania.

Dzięki zastosowaniu innowacyjnego materiału kompozytowego tylna kłapa jest wyjątkowo lekka. Jej szkielet wykonano z kompozytów formowanych metodą SMC (Sheet Moulding Compound) i wzmocnionych włóknem węglowym. Te zaawansowane tworzywa sztuczne wyróżniają się niską masą, znaczną wytrzymałością i wzorową jakością powierzchni. Opracowane w fabryce Mercedes-Benz TEC w Sindelfingen, trafiły do produkcji przy udziale specjalistów AMG z Affalterbach.

Z inteligentnej mieszanki materiałów eksperci AMG skorzystali też przy konstrukcji kompozytowych wsporników kół - o 50% lżejszych od swoich odpowiedników wykonanych ze stali. Zgodnie z kinematyką przewidywaną w czasie zderzenia, pomagają one „poprowadzić” przednie koła w stronę podłużnic i tam je zatrzymać.

Wprost ze świata motorsportu: sportowe zawieszenie AMG

Również sportowe zawieszenie nowych roadsterów AMG to ukłon w stronę wyścigowego dziedzictwa Mercedes-AMG. W celu ograniczenia masy nieresorowanej wahacze, zwrotnice i piasty przedniej i tylnej osi wykonano z

kutego aluminium. W architekturze zawieszenia zastosowano podwójne wahacze poprzeczne. Osiągnięta precyzja prowadzenia kół zapewnia wysokie prędkości w zakrętach i daje kierowcy optymalne, bardzo dokładnie informacje zwrotne - aż do granic bezpieczeństwa.

Jeszcze większa zwinność: aktywna tylna oś skrętna AMG GT R

Mercedes-AMG GT C Roadster wyróżnia się jeszcze większą wrażliwością i precyzją sterowania - standardowo otrzymuje znaną już z AMG GT R skrętną tylną oś. Układ ten perfekcyjnie łączy zwinność i stabilność, czyli cechy zazwyczaj sprzeczne.

Do prędkości 100 km/h tylne koła skręcane są w kierunku przeciwnym co przednie. W rezultacie Mercedes-AMG GT C Roadster znacznie zwinnej „układa się” w zakręcie, zapewnia większą przyjemność z jazdy i jest łatwiejszy w prowadzeniu. Dodatkowo, podczas manewrowania kierowca korzysta z mniejszej średnicy zawracania.

Po przekroczeniu prędkości 100 km/h tylne koła AMG GT C Roadstera obracają się w tę samą stronę co przednie. Zwiększa to stabilność prowadzenia, a jednocześnie sprawia, że podczas zmiany kierunku znacznie szybciej narastają siły boczne na tylnej osi - a to przekłada się na szybsze reakcje na ruchy kierownicą. Kierowca może docenić też wysoki poziom przyczepności i stabilności w trakcie nagłych zmian kierunku jazdy, gdy nie musi borykać się z nerwowymi reakcjami tylnych kół.

Standardowa blokada tylnego dyferencjału

Seryjna specyfikacja AMG GT C Roadstera obejmuje elektronicznie sterowaną blokadę dyferencjału tylnej osi (w AMG GT Roadsterze blokada jest mechaniczna), zintegrowaną z kompaktową obudową przekładni. Jej wrażliwość i błyskawiczne reakcje windują fizyczne limity prowadzenia na nowy poziom. Blokada nie tylko zwiększa przyczepność napędzanych kół, ale pozwala też rozwijać wyższe prędkości w zakrętach.

Wysoka jakość i ekskluzywność: wnętrze

Design kabiny stanowi kontynuację emocjonujących linii nadwozia. Szeroka optycznie deska rozdzielcza przywodzi na myśl skrzydło samolotu. Wysoko poprowadzone linie okien, trójwymiarowe panele drzwi, dynamicznie wyprofilowana konsola środkowa i nisko zamocowane fotele integrują kierowcę z kokpitem. Po raz pierwszy nabywcy mogą zdecydować się na nową, jasną tonację kabiny ze skórą Exclusive nappa STYLE w kolorze beżu macchiato, która dodatkowo potęguje ekskluzywny charakter nowych roadsterów i ich wrodzony indywidualizm.

Jeszcze lepsze podparcie boczne i wyższy komfort: sportowe fotele AMG

Na życzenie oferowane są sportowe fotele AMG z wydatniejszym podparciem bocznym oparcia i głębiej wyprofilowanymi siedziskami. Po raz pierwszy można je połączyć z układem ogrzewania okolic karku AIRSCARF, który uprzyjemnia jazdę pod gołym niebem przy chłodniejszych temperaturach. Aby zwiększyć komfort użytkownika, do wyboru są trzy poziomy temperatury nadmuchu. Kolejną nowością dla sportowych foteli AMG jest funkcja wentylacji,

szczególnie przydatna w gorące dni. I tu do wyboru są trzy stopnie intensywności działania.

Imponujące nagłośnienie: „zdalny” subwoofer

Podróżujący nowymi roadsterami AMG mogą cieszyć się niespotykanymi wrażeniami akustycznymi nie tylko za sprawą aktywnego wydechu - szczególne doznania zapewniają im dwa dostępne systemy nagłośnienia firmy Burmester®. Oba korzystają z innowacyjnego rozwiązania opracowanego wspólnie przez specjalistów AMG i akustyków Burmester®: „zdalnego” subwoofera (ECS - Externed Coupled Subwoofer). Ten nowy system reprodukcji dźwięku wyróżnia się ekstremalnie niskimi basami, zamieniając kabiny roadsterów w mobilną salę koncertową.

Zamiast skrzyni subwoofera o ograniczonych wymiarach ECS jako skrzynię basową wykorzystuje całe wnętrze samochodu. To efekt specjalnego otworu w prawym tylnym nadkolu. Łączy on subwoofer z nadwoziem, zapewniając imponujące doświadczenia dźwiękowe.

Kontakt:

Aleksander Rzepecki Tel. +22 / 312 72 23

aleksander.rzepecki@daimler.com