



Mercedes-Benz

Nowe modele Mercedes-AMG GT oraz AMG GT R PRO

Informacja prasowa

## **Kolejny „szlif” i jeszcze więcej zwinności**

11 grudnia 2018 r.

Affalterbach. Przed czterema laty AMG GT (zużycie paliwa w cyklu łączonym 11,4-12,5 l/100 km, emisje CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym 261-284 g/km) w śmiałym stylu dołączył do rywalizacji w segmencie samochodów sportowych – i zdobył szerokie uznanie rynku. Czołowy atleta z Affalterbach staje teraz na linii startowej w udoskonalonej formie. Przy okazji oferta modelu wzbogaca się o limitowaną edycję AMG GT R PRO. Poza aktualizacją designu dwudrzwiowe modele AMG GT Coupé i Roadster otrzymują zintegrowany system kontroli dynamiki jazdy AMG DYNAMICS, nową kierownicę AMG Performance, konsolę środkową z innowacyjnymi przyciskami ekranowymi z AMG GT 4-drzwiowego Coupé oraz w pełni cyfrowy panel wskaźników z ekskluzywnym widokiem AMG Supersport. AMG GT R PRO wyróżnia się szeregiem modyfikacji pod kątem jeszcze lepszych osiągnięć torowych. Zoptymalizowany współczynnik mocy do masy, nowe zawieszenie, zmiany w aerodynamice zapewniające jeszcze większą siłę docisku, lekkie kubelkowe fotele oraz lżejsze obręcze – to wszystko pozwala uzyskać jeszcze lepsze wyniki na torze. Potencjał AMG GT R PRO potwierdza imponujący czas przejazdu północnej pętli Nürburgringu – 7:04,632 min.

*– AMG GT w unikalny sposób ucieleśnia „trzon” naszej marki, czyli „Driving performance” – drogowe osiągi. W chwili debiutu, cztery lata temu, nie tylko zwrócił uwagę klientów i miłośników samochodów sportowych,*

*ale i zapoczątkował nowy wymiar w swoim konkurencyjnym otoczeniu. By kontynuować ten sukces, wyposażyliśmy go w szereg innowacji z AMG GT 4-drzwiowego Coupé i uzupełniliśmy gamę o nowy, limitowany topowy wariant AMG GT R PRO – żaden inny seryjny Mercedes-AMG nie plasuje się tak blisko sportu motorowego. Podczas jego rozwoju skorzystaliśmy z licznych doświadczeń, jakie zgromadziliśmy w ramach naszych obecnych aktywności w wyścigach GT3 i GT4. Zwinność reakcji na wszystkie komendy kierowcy i ogólny poziom osiągnięć zapewniają teraz jeszcze więcej niezrównanych wrażeń, których nasi kierowcy wyścigowi doświadczają na torze – powiedział Tobias Moers, Prezes Zarządu Mercedes-AMG GmbH.*

### **W pełni cyfrowy panel wskaźników w standardzie**

Nowa architektura telematyki w dwudrzwiowych modelach AMG GT – podobnie jak w AMG GT 4-drzwiowym Coupé – pozwoliła na wprowadzenie innowacyjnego, oferowanego w standardzie, w pełni cyfrowego panelu instrumentów z 12,3-calowym ekranem zestawu wskaźników i 10,25-calowym wyświetlaczem multimedialnym na konsoli środkowej. Zestaw wskaźników oferuje zupełnie nowe wzornictwo zegarów z trzema charakterystycznymi widokami: Classic, Sporty oraz Supersport. Tryb Supersport zapewnia liczne dodatkowe informacje zarezerwowane wyłącznie dla AMG, takie jak monit o zmianie biegu na wyższy w manualnym trybie przekładni, zapożyczony wprost z samochodów wyścigowych. Nowo zaprojektowane wizualizacje na ekranie multimedialnym – np. animowane prezentacje układów wspomagających czy systemów samochodu i komunikacji – zapewniają jeszcze lepsze doświadczenia w obsłudze funkcji pojazdu.

Lewym panelem dotykowym na kierownicy można sterować zakresem informacji prezentowanych na zestawie wskaźników – na przykład wywoływać klasyczny prędkościomierz i obrotomierz, informacje nawigacyjne, dane z systemów wspomagających czy szczegółowe parametry silnika. Kierowcy preferujący sportowy styl jazdy mogą wyświetlać wykres przeciążenia lub wskaźniki mocy i momentu obrotowego.

### **Innowacyjne przyciski ekranowe na konsoli środkowej**

Uwagę w kabinie przyciąga konsola środkowa o wzornictwie przypominającym architekturę silnika V8. Jej projekt koncentruje się nie tylko na obietnicy osiągnięć AMG, ale i w pełni spełnia wymogi w zakresie funkcjonalności. Dwudrzwiowe modele AMG GT otrzymują innowacyjne przyciski z kolorowymi ekranami, które integrują zarządzanie układem kierowniczym i przekładnią, podwoziem, ESP®, układem wydechowym, tylnymi spojlerami oraz systemem start-stop. Ekran TFT z łatwo zrozumiałymi symbolami pozwala na obsługę poszczególnych funkcji za dotknięciem palca. Uzupełniają je dwa przełączniki do zmiany programu jazdy i poziomu głośności.

### **Wszystko zależy od przyczepności: nowa generacja kierownic AMG**

W ramach aktualizacji dwudrzwiowe modele AMG GT otrzymują nową kierownicę AMG, która zadebiutowała w AMG GT 4-drzwiowym Coupé i jest oferowana również w C 63. Wyróżnia ją sportowe wzornictwo, spłaszczony u dołu, mocno wyprofilowany wieniec oraz intuicyjna obsługa. Z myślą o zapewnieniu optymalnego chwytu kierowcę obszyto czarną skórą nappa z perforacją po bokach.

W AMG GT S oraz AMG GT C kierownica jest w standardzie pokryta mieszanką czarnej skóry nappa i mikrofibry DINAMICA, a w AMG GT R obręcz w całości wykończono mikrofibrą DINAMICA. Kierownica AMG dostępna jest również z obszyciem czarną skórą nappa połączonym z elementami ozdobnymi wzorowanymi na lakierze fortepianowym lub pokryciem mikrofibrą DINAMICA z błyszczącymi elementami z włókien węglowych.

Zintegrowane panele dotykowe na kierownicy mogą służyć do obsługi funkcji cyfrowego panelu wskaźników oraz systemu inforozrywki za pośrednictwem poprzecznych i wzdłużnych ruchów opuszków palców. Zestaw instrumentów na lewym ramieniu odpowiada za sterowanie aktywnym asystentem odległości DISTRONIC i tempomatem, a ten z prawej – obsługą głosową, telefonem, systemem audio oraz innymi funkcjami multimediiów.

Wszystkie dwudrzwiowe modele AMG GT są standardowo wyposażone w nowe instrumenty na kierownicy, w tym okrągły kontroler ze zintegrowanym wyświetlaczem pod prawym ramieniem oraz dwa pionowe przyciski z ekranami pod lewym ramieniem. Kontroler pozwala na zmianę programu jazdy AMG – wybrane ustawienie pojawia się na zintegrowanym kolorowym wyświetlaczu LCD. Dwa konfigurowalne klawisze z ekranami oraz dodatkowe przyciski po lewej stronie kierownicy zapewniają bezpośredni dostęp do dodatkowych funkcji AMG. W rezultacie kierowca może w pełni skupić się na dynamice jazdy, bez konieczności odrywania dłoni od kierownicy. Przypisane funkcje są przedstawione na wyświetlaczach w postaci prostych ikon – aby aktywować którąś z nich, wystarczy jeden ruch palca.

### **Rejestrator danych do użytku na torze wyścigowym: AMG TRACK PACE**

Aplikacja AMG TRACK PACE, która niczym wirtualny inżynier wyścigowy rejestruje dane podczas jazdy na zamkniętych torach wyścigowych, oferuje teraz znacznie szerszy zakres funkcji o większej precyzji działania. Stanowi ona standardowy element systemu informacyjno-rozrywkowego COMAND Online. Po uruchomieniu aplikacja 10 razy na sekundę rejestruje ponad 80 parametrów pojazdu (np. prędkość, przyspieszenie) i podaje m.in. czasy okrążeń i przejazdów sektorów oraz różnice względem czasu odniesienia. Jako, że określone elementy interfejsu mają kolor zielony bądź czerwony, kierowca może kątem oka, bez potrzeby odczytywania szczegółowych wyników, sprawdzić, czy zanotował lepszy, czy gorszy czas. Po sesji jazdy torowej może przeanalizować swoje osiągnięcia i na tej podstawie doskonalić technikę jazdy. Poza tym aplikacja mierzy i zapisuje wartości przyspieszeń oraz opóźnień (np. 0-100 km/h, 1/4 mili, 100-0 km/h). Dzięki wykorzystaniu nowego, precyzyjnego algorytmu określania położenia pojazdu AMG TRACK PACE wykrywa nawet, kiedy tor jazdy jest omijany lub skracany. Oprócz danych GPS pod uwagę bierze informacje z czujników pojazdu (przyspieszenie, żyroskop, kąt skrętu, prędkości kół).

Dane z aplikacji pojawiają się na ekranie multimedialnym i na cyfrowym panelu wskaźników. W bazie zapisane są przebiegi znanych torów wyścigowych, np. Nürburgringu czy Spa-Francorchamps. Co więcej, kierowca może wgrywać do aplikacji własne obiekty.

### **Wygląd zewnętrzny: zaakcentowane rodzinne „więzi” modeli AMG GT**

Nowe, wysokowydajne reflektory LED stanowią dodatkowe zaakcentowanie rodzinnych „więzi” modeli AMG GT i zdradzają pokrewieństwo z AMG GT 4-drzwiowym Coupé. Trójfunkcyjny, łukowaty łącznik świetlny przejmuje teraz funkcje świateł dziennych, pozycyjnych oraz kierunkowskazów.

Wielokomorowe reflektory z trzema osobnymi odbłyśnikami dla świateł mijania i drogowych nie tylko zapewniają optymalne oświetlenie drogi, ale przy okazji nadają AMG GT sportowy, dynamiczny wkład – a czarne tło dodatkowo zwiększa ich optyczną głębię. Także światło tylnych lamp diodowych z uwagi na ciemne tło wyróżnia się podkreślonym efektem 3D.

Z tyłu uwagę zwraca nowe wzornictwo tylnego zderzaka z czarną wkładką dyfuzora, przeprojektowaną w modelach AMG GT, AMG GT S oraz AMG GT C. Przystylizowano również kształt rur wydechowych – aktualnie ich wygląd nawiązuje do tych w AMG GT 4-drzwiowym Coupé. AMG GT ma teraz dwie okrągłe końcówki układu wydechowego, a warianty AMG GT S oraz AMG GT C – trapezowe. Design tylnego pasa AMG GT R zachował swój wyrazisty styl, z dużą rurą umieszczoną pośrodku oraz dwiema dodatkowymi, „zatopionymi” w dyfuzorze po bokach.

W ramach aktualizacji AMG GT oraz AMG GT S otrzymują nową dolną tylną osłonę z „ziarnistym” wykończeniem, która dodatkowo podkreśla ich dynamiczne wzornictwo, podobnie jak opcjonalny pakiet elementów zewnętrznych.

Na życzenie odmiany AMG GT oraz AMG GT S oferowane są z nowymi obręczami z lekkich stopów w kolorze czarnym, z polerowanym wykończeniem. Lista opcji AMG GT, AMG GT S i AMG GT C obejmuje także nowe 10-ramienne kute felgi w kolorze tytanowej szarości (z polerowanym wykończeniem) lub czarnym (z polerowanym rantem).

Kolejną nowość to opcjonalny asystent parkowania PARKTRONIC z kamerą cofania oraz kamerą z przodu, zapewniający dodatkową wygodę podczas manewrowania. Kolejnym symbolem rodzinnych więzi jest nowy, metaliczny odcień lakieru – błękit brylantu, który zostanie wprowadzony również do oferty AMG GT 4-drzwiowego Coupé. Lista opcji wzbogaciła się także o dwukolorową tapicerkę ze skóry nappa w konfiguracji kolorystycznej srebrna perła/czarny.

### **AMG DYNAMICS – jeszcze więcej zwinności**

Nową funkcją programów jazdy AMG DYNAMIC SELECT (Slippery, Comfort, Sport, Sport+, RACE oraz Individual) w dwudrzwiowych modelach AMG GT są dodatkowe tryby AMG DYNAMICS – zintegrowanej kontroli dynamicznego prowadzenia samochodu. Poszerza ona zakres funkcjonalności układu stabilizacji ESP®, przez co pozwala precyzyjnie wymierzać dystrybucję momentu obrotowego na tylnej osi, a przy okazji wpływa na charakterystykę prowadzenia. Efekt: jeszcze większa zwinność przy zachowaniu wysokiej stabilności. AMG DYNAMICS optymalizuje dynamikę poprzeczną i maksymalizuje trakcję w zakrętach.

Co szczególnie istotne, AMG DYNAMICS wylicza, jak zachowa się pojazd. W tym celu, korzystając z dostępnych czujników, monitoruje parametry jazdy, np. prędkość, kąt skrętu lub odchylenie od toru. W rezultacie potrafi zareagować, jeszcze zanim zdąży zrobić to kierowca – bez zauważalnych czy zakłócających jazdę interwencji. Sam kierowca może liczyć na autentyczne wrażenia z jazdy, wysoką dynamikę na łukach oraz optymalny poziom przyczepności w połączeniu z wysoką stabilnością i przewidywalnym prowadzeniem. Nawet doświadczeni kierowcy otrzymują optymalne wsparcie bez poczucia „nadopiekuńczości” systemu.

AMG DYNAMICS oferuje cztery różne tryby: Basic, Advanced, Pro oraz Master. Nazwa wybranego programu jazdy wyświetlana na ekranie multimedialnym pojawia się teraz w towarzystwie nowego symbolu AMG DYNAMICS z odpowiednim określeniem zamiast wcześniejszej ikony ESP®.

- **Basic:** przypisany do programów jazdy Slippery i Comfort. AMG GT demonstruje tu wyjątkowo stabilną charakterystykę prowadzenia z wysokim poziomem redukcji odchylenia od toru jazdy.
- **Advanced:** tryb aktywowany w programie Sport. AMG GT pozostaje neutralnie zbalansowany. Niższy stopień tłumienia odchylenia, mniejszy wymagany kąt skrętu kół i większa zwinność pomagają w przeprowadzaniu dynamicznych manewrów, np. na wąskich krętych drogach.
- **Pro** (skrót od „Professional”): zarezerwowany dla trybu Sport+. Zwiększa precyzję i zwinność prowadzenia w zakrętach, a kierowca może liczyć na większe wsparcie w dynamicznych manewrach.



- **Master** (dostępny wyłącznie dla GT C, GT S oraz GT R), połączony z programem jazdy RACE. Stworzony dla kierowców, którzy chcą doświadczyć dynamiki i radości z jazdy po zamkniętych torach. Oferuje zbalansowany poziom dynamiki, wymaga niewielkiego kąta skrętu i zezwala na agresywniejsze manewry. W ten sposób zapewnia maksymalną zwinność i pozwala uwolnić pełen potencjał dynamiki jazdy.

### **Bliżej motorsportu niż kiedykolwiek wcześniej: nowy AMG GT R PRO**

Nowa, limitowana edycja topowego modelu AMG GT R PRO wyróżnia się dodatkowo „doszlifowaną” dynamiką jazdy – zwłaszcza podczas przejazdów po torze. Przy jego budowie wykorzystano doświadczenia gromadzone przy okazji startów wyścigowych modeli AMG GT3 oraz AMG GT4. Rozwiązania zaczerpnięte ze świata motorsportu można podzielić na cztery obszary: zawieszenia, lekkiej konstrukcji, aerodynamiki i wyglądu.

### **Zawieszenie: optymalna konfiguracja**

Nowe regulowane zawieszenie AMG zapewnia jeszcze większe możliwości konfiguracji pod kątem wymogów konkretnego toru. Podobnie jak w profesjonalnym sporcie motorowym kierowca może nie tylko mechanicznie ustawiać wstępne obciążenie sprężyny, ale także regulować ugięcie oraz odbicie amortyzatorów. Można to zrobić łatwo i szybko, bez potrzeby stosowania dodatkowych narzędzi, za pomocą systemu zatrzaskowego z pokrętkiem na amortyzatorze. Stopień ugięcia jest ustawiany osobno dla ruchów przy niskich i wysokich prędkościach. Oznacza to, że regulacje można przeprowadzać dla łagodnych i szybkich zmian stopnia ugięcia – w motorsporcie to powszechna praktyka, pozwalająca jeszcze bardziej

wybiórczo wpływać na skłonności do nurkowania i przechyły nadwozia oraz poziom trakcji AMG GT R PRO.

Przednią oś wyposażono w regulowany drążek skrętny z lekkich włókien węglowych. Jego stalowy tylny odpowiednik – również regulowany – dzięki rurowej konstrukcji także ogranicza masę pojazdu.

Już AMG GT R wyposażono w łożyska sferyczne, tzw. uniballe, przy dolnych wahaczach tylnej osi. W AMG GT R PRO dodatkowo zamontowano je przy górnych wahaczach. Ich atutem jest zdecydowanie większa odporność na zużycie niż łożysk konwencjonalnych. Ponadto, z uwagi na swoją konstrukcję, uniballe nie mają „luzu”, toteż zbieżność i pochylenie kół nawet przy wysokich prędkościach pozostają niezmiennie. Efekt: jeszcze precyzyjniejsze prowadzenie.

Również panel z włókien węglowych zamontowany w tylnej części podwozia przyczynia się do osiągnięcia wysokiej precyzji prowadzenia. Ten lekki, sztywny element usztywnia konstrukcję tylnego pasa, a w konsekwencji zapewnia jeszcze większą stabilność architektury nadwozia.

Elektronicznie sterowane, dynamiczne mocowania silnika i przekładni zostały dodatkowo przestrojone pod kątem uzyskania jeszcze większej zwinności oraz precyzyjnych reakcji i wyraźnych informacji zwrotnych.

Standardowa specyfikacja AMG GT R PRO w Europie obejmuje pakiet torowy z ochroną przeciwkapotażową, czteropunktowymi pasami bezpieczeństwa dla kierowcy i pasażera z przodu oraz 2-kilogramową gaśnicą. Przykręcana,

stalowa klatka bezpieczeństwa z systemem ochrony przeciwkapotażowej składa się z głównej konstrukcji klatki, wspornika do mocowania pasów, dwóch tylnych rozpórek i krzyżowego wzmocnienia tylnego pasa. Taka konfiguracja dodatkowo zwiększa doskonałą sztywność pojazdu i pozytywnie wpływa na dynamikę jazdy. Egzemplarze na rynki USA, Kanady oraz Chin zamiast pakietu torowego otrzymują elementy ozdobne z włókien węglowych z matowym wykończeniem oraz rozpórkę bagażnika.

#### **Lekka konstrukcja: elementy z włókien węglowych i nowe kute obręcze**

Poza szeregiem elementów z włókien węglowych masę własną AMG GT R PRO zmniejszono poprzez zastosowanie standardowych wysokowydajnych hamulców ceramicznych z czarnymi zaciskami i kubelkowych foteli ze wzmocnieniami z włókien węglowych pokrytych bezbarwnym lakierem. W USA, Kanadzie i Chinach AMG GT R PRO jest seryjnie wyposażony w fotele AMG Performance. Tylko dla nowej limitowanej serii zarezerwowano lekkie, kute obręcze AMG Performance z pięcioma podwójnymi ramionami, w kolorze tytanowej szarości, z błyszczącym rantem.

#### **Aerodynamika: przeprojektowany przedni zderzak z dodatkowymi prowadnicami powietrza**

Na zwiększenie osiągow AMG GT R PRO pozytywnie wpływa także udoskonalona aerodynamika. Przeprojektowany przedni zderzak zyskał po dwie dodatkowe prowadnice powietrza po bokach, wykonane z pokrytych lakierem bezbarwnym włókien węglowych. Dolne prowadnice niemal płynnie przechodzą w wydłużony spojler zderzaka z metalowymi mocowaniami,

które utrzymują go nieruchomo przy wysokich prędkościach, a przy okazji stanowią wizualny hołd dla wyścigowych wzorców AMG GT R PRO.

Żaluzje w przednich błotnikach skutecznie wentylują nadkola, a w konsekwencji przyczynią się do ograniczenia zjawiska unoszenia przedniej osi. Przy tylnych nadkolach znalazły się lakierowane elementy aerodynamiczne z włókien węglowych, sięgające niemal do lamp. Współdziałanie wszystkich tych komponentów znacznie zmniejsza unoszenie przedniej osi bez negatywnego wpływu na aerodynamikę tylnej części samochodu.

Do standardowej specyfikacji należą: aktywny profil aerodynamiki w podwoziu, system aktywnego sterowania przepływem powietrza AIRPANEL w przednim zderzaku oraz duże tylne skrzydło – wszystkie te elementy są już znane z AMG GT R. Dodatkowo tylne skrzydło zaopatrzone w listwę Gurneya, która zwiększa docisk tylnej osi, i zamocowano je na frezowanych aluminiowych wspornikach, podkreślających pokrewieństwo wersji PRO ze sportem motorowym.

### **Wyścigowe wzornictwo: pakiet elementów z karbonu, nowy dach z włókien węglowych oraz okleina**

AMG GT R PRO nie tylko jeździ jak samochód wyścigowy, ale i tak wygląda. Standardowy pakiet elementów z włókien węglowych z przednim spojlerem, „płetwami” na błotnikach, wstawkami na progach i dyfuzorem z wysokiej jakości karbonowym, lakierowanym wykończeniem podkreślają

powiązania modelu ze światem wyścigów, podobnie jak przeprojektowany dach z włókien węglowych, obniżający środek ciężkości pojazdu.

Szczególny status AMG GT R PRO podkreśla specjalne oklejenie z wyścigowymi pasami – na masce silnika, dachu i tylnej pokrywie oraz po bokach karoserii. W połączeniu z lakierem „szary selenit” okleina ma kolor jasnozielony, a z pozostałymi czterema dostępnymi odcieniami – ciemnoszary, z matowym wykończeniem. Na życzenie można z niej zrezygnować.

Jeszcze przed swoją światową premierą nowy AMG GT R PRO zdążył w imponującym stylu zademonstrować swoje osiągi na torze: na początku listopada ambasador marki AMG i kierowca wyścigowy AMG GT3 Maro Engel pokonał północną pętlę Nürburgringu zakamuflowanym egzemplarzem modelu w czasie 7:04,632 min. To wynik jeszcze lepszy niż czas, jaki uzyskał AMG GT R – i biorąc pod uwagę jesienną aurę oraz temperaturę 12 stopni Celsjusza, jest to dowód wyśmienitego potencjału aktualnego flagowca AMG.

Za dokładny pomiar czasu odpowiadali niezależni eksperci z wige SOLUTIONS. Uzyskany wynik oraz zgodność stanu pojazdu z przepisami potwierdził niezależny notariusz.

Film z przejazdu po Nürburgringu można obejrzeć pod adresem

<https://youtu.be/1LIXeAR3ntw>.

## Dane techniczne w skrócie:

	<b>Mercedes-AMG GT</b> (w nawiasach – dane dla wersji Roadster)	<b>Mercedes-AMG GT S</b> (w nawiasach – dane dla wersji Roadster)	<b>Mercedes-AMG GT C</b> (w nawiasach – dane dla wersji Roadster)	<b>Mercedes-AMG GT R Mercedes-AMG GT R PRO</b>
Pojemność skokowa	3982 ccm	3982 ccm	3982 ccm	3982 ccm
Moc maks.	<b>350 kW</b> (476 KM) przy 6000 obr./min	<b>384 kW</b> (522 KM) przy 6250 obr./min	<b>410 kW</b> (557 KM) przy 5750-6750 obr./min	<b>430 kW</b> (585 KM) przy 6250 obr./min
Maks. moment obr.	630 Nm przy 1900- 5000 obr./min	670 Nm przy 1900- 5000 obr./min	680 Nm przy 2100- 5500 obr./min	700 Nm przy 2100- 5500 obr./min
Zużycie paliwa w cyklu łączonym	11,4 l/100 km (11,5 l/100 km)	11,5 l/100 km (11,5 l/100 km)	12,4 l/100 km (12,5 l/100 km)	12,4 l/100 km
Emisje CO <sub>2</sub> w cyklu łączonym	261 g/km (262 g/km)	262 g/km (262 g/km)	284 g/km (284 g/km)	284 g/km
Klasa efektywności	G	G	G	G
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,0 s (4,0 s)	3,8 s (3,8 s)	3,7 s (3,7 s)	3,6 s
Prędkość maksymalna	304 km/h (302 km/h)	310 km/h (308 km/h)	317 km/h (316 km/h)	318 km/h

**Kontakt:**

Tomasz Mucha

e-mail: [tomasz.mucha@daimler.com](mailto:tomasz.mucha@daimler.com)

tel. +48 22 312 72 22