



Mercedes-Benz

Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé

**Informacja prasowa**

## **Klasa sama dla siebie**

Wrzesień 2018 r.

Spis treści

W skrócie:

cechy szczególne AMG GT 4-drzwiowego Coupé	2
AMG GT 43 4MATIC+ / AMG GT 53 4MATIC+	6
AMG GT 63 4MATIC+ / AMG GT 63 S 4MATIC+	8
Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé: klasa sama dla siebie	10
Dane techniczne	13/60
Silniki: sześć- i ośmiocylindrowe jednostki oferują szerokie spektrum osiągnięć	15
Przekładnia: z mokrym sprzęgłem startowym lub przekładnią hydrokinetyczną	20
Układ napędowy: w pełni aktywny napęd na cztery koła	22
Programy jazdy: do sześciu opcji, dopasowanych do każdego rodzaju jazdy	23
Zawieszenie: liczne elementy ze świata sportów motorowych zwiększają dynamikę jazdy	27
Zasada lekkiej konstrukcji: wysoki udział elementów z aluminium i włókien węglowych	33
Design nadwozia: typowe proporcje i dynamizm AMG GT	35
Aerodynamika: dopracowana interakcja aktywnych elementów	38
Pakiet zewnętrzny oraz obręcze z lekkich stopów: wygląd spełniający każde życzenie	43
Wnętrze: niespotykane wartości wewnętrzne	45
Nowy Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ Edition 1: jeszcze więcej indywidualnego charakteru dla AMG GT 4-drzwiowego Coupé	55

## Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé: cechy szczególne

Portfolio: trzeci samochód w całości opracowany bezpośrednio przez Mercedes-AMG. Łączy imponujący, wyścigowym dynamizm dwudrzwiowego sportowego modelu AMG GT z największą możliwą użytecznością na co dzień, oferując przestrzeń nawet dla pięciu osób.

Silniki: jednostka 4.0 V8 biturbo w dwóch wersjach mocy – 430 kW (585 KM) i 800 Nm maksymalnego momentu obrotowego oraz 470 kW (639 KM) i 900 Nm. Umieszczenie turbosprężarek w rozwidleniu głowic zaowocowało kompaktową konstrukcją silnika, spontaniczną reakcją na gaz oraz siłą napędową dostępną już od niskich obrotów. Motory są składane i montowane w sekcji ręcznego wykańczania w Affalterbach, zgodnie z zasadą „jeden człowiek, jeden silnik”.

3-litrowy, 6-cylindrowy silnik rzędowy z turbosprężarką i pomocniczą, elektryczną sprężarką, dostępny w dwóch wersjach mocy – 270 kW (367 KM) i 500 Nm oraz 320 kW (435 KM) i 520 Nm; rozrusznik zespolony z alternatorem EQ Boost zapewnia dodatkowe 16 kW (22 KM) i 250 Nm. 48-woltowa pokładowa instalacja elektryczna oraz funkcje hybrydowe: wspomaganie przy przyspieszaniu (boost), rekuperacji, zmiany punktu obciążenia, „żeglowania” i ponownego uruchamiania silnika w połączeniu z funkcją ECO start/stop.

Przekładnia: AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (silnik V8) lub AMG SPEEDSHIFT TCT 9G (jednostka R6).

Układ napędowy: silnik zamontowany z przodu, w pełni aktywny napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+.

Dane (jednostki V8 oraz R6): zużycie paliwa w cyklu łączonym: 9,4-11,3 l/100 km, emisje CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym: 215-257 g/km, 0-100 km/h w 3,2-4,9 s, prędkość maksymalna 270-315 km/h.

Lekka konstrukcja: inteligentna mieszanka materiałów z wysokimi udziałami elementów z aluminium oraz włókien węglowych zapewniają niską masę własną, najwyższy poziom sztywności strukturalnej oraz najlepsze możliwe bezpieczeństwo bierne i jakość. Do ukierunkowanego wzmocnienia konstrukcji nadwozia wykorzystano metody analityczne i symulacyjne stosowane w motorsporcie. Pokrywę silnika oraz przednie błotniki wykonano z aluminium, a tylną groź i wgłębienie w podłodze bagażnika – z włókien węglowych.

Aerodynamika: system aktywnego prowadzenia powietrza AIRPANEL (ruchome poziome zasłony w przednim zderzaku) i wielostopniowy, rozkładany tylny spojler poprawiają balans oraz wydajność w zakresie aerodynamiki.

Zawieszenie: wersje 6-cylindrowe korzystają z zawieszenia AMG RIDE CONTROL ze stalowymi sprężynami i adaptacyjną kontrolą tłumienia ADS (Adaptive Damping System). Zawieszenie wariantów V8 – AMG RIDE CONTROL+ – bazuje na wielokomorowym układzie pneumatycznym i również współpracuje z adaptacyjną kontrolą tłumienia ADS. Do zwiększenia dynamiki

jazdy przyczynia się także rozbudowana sieć wszystkich systemów oraz komponentów.

Hamulce: wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy zapewnia imponująco krótkie drogi hamowania, pozwala na precyzyjne dozowanie siły hamowania i odznacza się wysoką sztywnością konstrukcji.

Programy jazdy: system AMG DYNAMIC SELECT z trybami Slippery, Comfort, Sport, Sport+ oraz Individual oferuje kierowcy szeroki zakres dynamiki jazdy. Poszczególne programy wpływają m.in. na reakcję na wciśnięcie pedału gazu oraz charakterystykę pracy przekładni, zawieszenia i układu kierowniczego. AMG GT 63 S 4MATIC+ dodatkowo oferuje program RACE z trybem Drift, zapewniający optymalne osiągi na torze (na życzenie dostępny także dla wszystkich pozostałych wersji AMG GT).

Nadwozie: jednoznacznie rozpoznawalne jako członek rodziny AMG GT, 4-drzwiowe Coupé wyróżniają muskularne proporcje znane już z jego 2-drzwiowego odpowiednika – ale wyrzeźbione w indywidualnym, ekspresyjnym stylu. Dynamiczny charakter 4-drzwiowego AMG GT manifestuje przedni pas z długą maską z dwoma wybrzuszeniami, zmysłowe kształty z mocno zaakcentowanymi płaszczyznami nadają mu ponadczasową elegancję, a „płynąca” sylwetka ze smukłą linią dachu podkreśla jego sportowe kompetencje. Rodzinne powiązania z AMG GT zdradzają także przednie reflektory MULTIBEAM LED i filigranowe tylne lampy LED z sekwencyjnymi kierunkowskazami.

Wnętrze: kabina AMG GT 4-drzwiowego Coupé zachwyca sportową atmosferą i wyjątkowym poczuciem przestronności. Łączy ergonomię samochodu o wysokich osiąгах z ekskluzywnością, a jednocześnie wyróżnia się przełomowymi akcentami, takimi jak innowacyjne przyciski z ekranami na konsoli środkowej. Zależnie od poziomu wyposażenia z tyłu w komfortowych warunkach mogą podróżować dwie lub trzy osoby. Zróżnicowane pakiety elementów designu i wyposażenia zapewniają szeroki zakres personalizacji.

## AMG GT 43 4MATIC+ / AMG GT 53 4MATIC+: cechy szczególne

Portfolio: 6-cylindrowe warianty z całkowicie aktywnym napędem na obie osie i aktywną aerodynamiką.

Silnik: 6-cylindrowa, benzynowa jednostka rzędowa o pojemności 3 litrów, zaopatrzona w turbosprężarkę i pomocniczą sprężarkę elektryczną, rozwijająca moc 270 kW (367 KM) i 500 Nm maksymalnego momentu obrotowego lub, odpowiednio, 320 kW (435 KM) i 520 Nm; rozrusznik zespolony z alternatorem EQ Boost zapewnia dodatkowe 16 kW (22 KM) oraz 250 Nm. 48-woltowa pokładowa instalacja elektryczna umożliwia realizację funkcji hybrydowych: wspomaganie przy przyspieszaniu (boost), rekuperacji, zmiany punktu obciążenia, „żeglowania” i ponownego uruchamiania silnika w połączeniu z funkcją ECO start/stop.

Przekładnia: 9-biegowa skrzynia automatyczna AMG SPEEDSHIFT TCT 9G z przekładnią hydrokinetyczną.

Układ napędowy: silnik zamontowany z przodu, w pełni aktywny napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+.

Dane: zużycie paliwa w cyklu łączonym: 9,1-9,4 l/100 km, emisje CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym: 209-215 g/km, 0-100 km/h w 4,5-4,9 s, prędkość maksymalna 270-285 km/h.

Zawieszenie: AMG RIDE CONTROL ze stalowymi sprężynami i adaptacyjną kontrolą tłumienia ADS (Adaptive Damping System)

Hamulce: wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG zapewnia najlepszą możliwą skuteczność w wytracaniu prędkości przy minimalnej wadze. Kompozytowe tarcze hamulcowe o wymiarach 360 x 36 mm na przedniej osi oraz odlewane tarcze o wymiarach 360 x 26 mm z tyłu. Sześciotoczkowe stałe zaciski (w kolorze szarym) z przodu i jednotłoczkowe pływające zaciski (w kolorze szarym) z tyłu.

Nadwozie: przedni pas z charakterystycznym ozdobnym wykończeniem osłony chłodnicy AMG z pionowymi, chromowanymi poprzeczkami, zderzak z dużymi wlotami powietrza wyprofilowanymi na kształt litery „A”. Standardowo montowane reflektory MULTIBEAM LED z elementami z włókien węglowych. Dwie okrągłe, podwójne końcówki układu wydechowego. Szeroka paleta 19- i 20-calowych obręczy z lekkich stopów, a także 21-calowych kutyh obręczy zapewnia rozliczne możliwości indywidualizacji.

Wnętrze: przednie fotele AMG obszyte mieszanką syntetycznej skóry ARITCO i czarnej mikrofibry oraz dwa indywidualnie wyprofilowane miejsca z tyłu. Panel wskaźników w obudowie stylizowanej na dwie osobne tuby z prędkościomierzem wyskalowanym do 320 km/h (na życzenie dostępny jest też w pełni cyfrowy zestaw wskaźników z szybkościomierzem do 330 km/h) i wielofunkcyjny wyświetlacz o przekątnej 17,8 cm.

### AMG GT 63 4MATIC+ / AMG GT 63 S 4MATIC+: cechy szczególne

Portfolio: 8-cylindrowe odmiany o wysmienitych osiąгах, z całkowicie aktywnym napędem na obie osie, aktywną aerodynamiką i skrętną tylną osią, efektowną stylizacją karoserii oraz innowacyjnymi detalami kabiny.

Silnik: jednostka 4.0 V8 biturbo z bezpośrednim wtryskiem benzyny, 430 kW (585 KM) lub 470 kW (639 KM), 800 lub 900 Nm.

Przekładnia: 9-biegowa skrzynia automatyczna AMG SPEEDSHIFT MCT 9G z mokrym sprzęgłem startowym i funkcją RACE START.

Układ napędowy: silnik zamontowany z przodu, w pełni aktywny napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+.

Dane: zużycie paliwa w cyklu łączonym: 11,1-11,3 l/100 km, emisje CO<sub>2</sub> w cyklu łączonym: 252-257 g/km, 0-100 km/h w 3,2-3,4 s, prędkość maksymalna 310-315 km/h.

Zawieszenie/podwozie: AMG RIDE CONTROL+ z wielokomorowym układem pneumatycznym i adaptacyjną kontrolą tłumienia ADS (Adaptive Damping System); aktywna tylna oś skrętna, elektronicznie sterowana blokada tylnego dyferencjału. AMG GT 63 S 4MATIC+ standardowo oferuje dynamiczne mocowania silnika oraz dodatkowy program jazdy RACE z trybem Drift.



Hamulce: wysokowydajny kompozytowy układ hamulcowy AMG z kompozytowymi tarczami o wymiarach 390 x 36 mm z przodu oraz kompozytowymi tarczami o wymiarach 360 x 26 mm z tyłu. Sześciotoczkowe stałe zaciski (w kolorze czerwonym w AMG GT 63 oraz żółtym w AMG GT 63 S) z przodu i jednotłoczkowe pływające zaciski (w kolorze czerwonym w AMG GT 63 oraz żółtym w AMG GT 63 S) z tyłu.

Nadwozie: jeszcze bardziej sportowy design za sprawą filigranowych reflektorów MULTIBEAM LED oraz większych wlotów powietrza utrzymanych w „turbinowej” stylizacji, otoczonych „skrzydłem” z czarnym, lśniącym wykończeniem i elementami ozdobnymi w odcieniu dymionego srebra. Wygląd tylnego pasa definiuje dyfuzor z masywnymi „płetwami” i dolną osłoną oraz dwie podwójne, trapezoidalne końcówki układu wydechowego.

Wnętrze: przednie fotele AMG obszyte czarną skórą nappa oraz dwa osobno wyprofilowane miejsca z tyłu. Wszystkie istotne dla kierowcy informacje – w tym zegary AMG z możliwościami indywidualnej konfiguracji – wyświetla w pełni cyfrowy zestaw wskaźników z ekranem o przekątnej 31,2 cm oraz szybkościomierzem wyskalowanym do 360 km/h.

## Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé

### **Klasa sama dla siebie**

**Affalterbach. Więcej przestrzeni, więcej mocy, więcej... gęziej skórki – nowy Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé łączy niespotykaną technikę samochodów sportowych z wysoką użytecznością na co dzień i imponującą przestronnością. Wraz z tym modelem Mercedes-AMG otwiera segment sportowych aut dla tych, którzy doznaniem z dynamicznej jazdy chcieliby dzielić się z rodziną i przyjaciółmi.**

Najwyższy poziom dynamiki poprzecznej i wzdłużnej oraz zjawiskowa sylwetka o klasycznych proporcjach samochodu sportowego już na pierwszy rzut oka plasują Mercedesa-AMG GT 4-drzwiowe Coupé pośród jego dwudrzwiowych braci. Ekspresyjny design z „rekinim” profilem przedniego pasa i wydłużoną maską, nie wspominając o muskularnej rzeźbie nadwozia oraz nisko poprowadzonej linii dachu, podkreśla sportowe geny czterodrzwiowego coupé.

*„Nowy AMG GT 4-drzwiowe Coupé to mieszanka imponującego dynamizmu rodem z toru wyścigowego, typowego dla naszych dwudrzwiowych aut sportowych, oraz maksymalnej przydatności w codziennym użytkowaniu. W unikalny sposób ucieleśnia naszą filozofię »Driving Performance« i dzięki swojej systematycznej konfiguracji przyciągnie do marki Mercedes-AMG nowych klientów” – skomentował Tobias Moers, szef Mercedes-AMG GmbH.*

Gama wersji silnikowych modelu obejmuje nowy, 3-litrowy rzędowy motor benzynowy o 6 cylindrach oraz sprawdzoną benzynową jednostkę AMG 4.0 V8 biturbo; ich moc sięga od 270 kW (367 KM) do 470 kW (639 KM). Wszystkie odmiany zapewniają niezrównane osiągi przy zachowaniu nowoczesnych standardów efektywności. Typowe dla AMG rozwiązania techniczne, takie jak w pełni aktywny napęd cztery koła 4MATIC+ oraz błyskawicznie pracująca przekładnia AMG SPEEDSHIFT 9G z przekładnią hydrokinetyczną (TCT = Torque-Clutch Transmission) w wariantach 6-cylindrowych i z mokrym sprzęgłem startowym (MCT = Multi-Clutch Transmission) w odmianach V8, służą zapewnieniu najwyższych osiągow. Tak samo jak dwudrzwiowy AMG GT, jego czterodrzwiowy odpowiednik korzysta z aktywnej aerodynamiki z systemem prowadzenia powietrza AIRPANEL w przednim zderzaku oraz rozkładanym tylnym skrzydłem – elementy te zapewniają podstawę dla wysokiej wydajności aerodynamicznej.

We wnętrzu zastosowano szereg nowoczesnych rozwiązań: intuicyjną obsługę zapewniają innowacyjne panele sterowania, takie jak osiem przycisków z ekranami o wysokiej rozdzielczości na konsoli środkowej. Kierownica AMG Performance z nowymi przyciskami (standard w AMG GT 63 S 4MATIC+), fotele AMG oraz w pełni cyfrowy panoramiczny kokpit (standard w wariantach V8, opcja dla odmian 6-cylindrowych) z nowym widokiem Supersport podkreślają dynamiczny charakter modelu, a codzienny komfort zwiększają m.in.: reflektory MULTIBEAM LED, tylna pokrywa EASY-PACK, nagłośnienie przestrzenne firmy Burmester® (seryjne w wersjach V8) i nastrojowe oświetlenie w 64 odcieniach.

Mieszanka daleko idącej indywidualizacji z rozwiązaniami technicznymi typowymi dla aut sportowych, skoncentrowana na potrzebach wymagających klientów, widoczna jest także w bogactwie pakietów wyposażenia oraz pojedynczych opcji. Unikalna w tym segmencie oferta obejmuje na przykład trzy różne konfiguracje tylnej kanapy. Standardowo podróżujący z tyłu mają do dyspozycji dwa osobne fotele.

Wysoki poziom dynamiki wzdłużnej i poprzecznej wynika z kompleksowej współpracy poszczególnych systemów oraz komponentów. Przyczynia się do tego również ekstremalnie sztywna konstrukcja nadwozia, wyrafinowana strategia sterowania w pełni aktywnego napędu na obie osie, a także zaawansowana konfiguracja zawieszenia – współpracująca z aktywną aerodynamiką, skrętną tylną osią (standard w wersjach V8, opcja dla R6) oraz zintegrowanym system kontroli dynamiki AMG DYNAMICS.

Produkcja nowego Mercedesa-AMG GT 4-drzwiowego Coupé ruszyła we wrześniu w hali nr 36 w fabryce Mercedes-Benz w Sindelfingen. Zakład ten pełni funkcję centrum kompetencji w zakresie wytwarzania pojazdów klasy wyższej oraz luksusowych. Mercedes-Benz buduje tam całą rodzinę modeli Mercedes-AMG GT.

Napęd wersji z silnikiem V8 dla AMG GT 4-drzwiowego Coupé produkowany jest w zakładzie wytwarzania silników w Affalterbach, zgodnie z zasadą „jeden człowiek, jeden silnik”.

## Dane techniczne w skrócie

	<b>Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+</b>	<b>Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+</b>
<b>Silnik</b>	4.0 V8 biturbo, bezpośredni wtrysk benzyny	4.0 V8 biturbo, bezpośredni wtrysk benzyny
<b>Pojemność skokowa</b>	3982 ccm	3982 ccm
<b>Moc maks.</b>	<b>470 kW</b> (639 KM) przy 5500-6500 obr./min	<b>430 kW</b> (585 KM) przy 5500-6500 obr./min
<b>Maksymalny moment obr.</b>	900 Nm przy 2500-4500 obr./min	800 Nm przy 2350-5000 obr./min
<b>Układ napędowy</b>	Napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozdziałem siły napędowej i trybem Drift	Napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozdziałem siły napędowej
<b>Przekładnia</b>	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G	AMG SPEEDSHIFT MCT 9G
<b>Średnie zużycie paliwa</b>	11,3 l/100 km*	11,1–11,2 l/100 km*
<b>Średnie emisje CO<sub>2</sub></b>	257 g/km*	252–256 g/km*
<b>Klasa efektywności</b>	F	F
<b>Masa własna (DIN/EC)</b>	2045 kg** / 2120 kg***	2025 kg** / 2100 kg***
<b>Przyspieszenie 0-100 km/h</b>	3,2 s	3,4 s
<b>Prędkość maksymalna</b>	315 km/h	310 km/h

\* Podane wartości określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową – NEDC dla emisji CO<sub>2</sub> (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

\*\* Masa własna zgodnie z DIN, bez kierowcy. \*\*\* Masa własna zgodnie z EC, z kierowcą (75 kg).

	<b>Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+</b>	<b>Mercedes-AMG GT 43 4MATIC+</b>
<b>Silnik</b>	3.0 R6, turbosprężarka i elektryczny	3.0 R6, turbosprężarka i elektryczny
<b>Pojemność skokowa</b>	2999 ccm	2999 ccm
<b>Moc maks.</b>	320 kW (435 KM) przy 6100 obr./min	270 kW (367 KM) przy 5500-6100 obr./min
<b>Dodatkowa moc od EQ Boost</b>	16 kW (22 KM)	16 kW (22 KM)
<b>Maks. moment obr.</b>	520 Nm przy 1800-5800 obr./min	500 Nm at 1800-4500 obr./min
<b>Dod. moment obr. od EQ Boost</b>	250 Nm	250 Nm
<b>Układ napędowy</b>	Napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozdziałem siły napędowej	Napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+ z całkowicie zmiennym rozdziałem siły napędowej
<b>Przekładnia</b>	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G
<b>Średnie zużycie paliwa</b>	9,1-9,4 l/100 km*	9,1-9,4 l/100 km*
<b>Średnie emisje CO<sub>2</sub></b>	209-215 g/km*	209-215 g/km*
<b>Klasa efektywności</b>	D	D
<b>Masa własna (DIN/EC)</b>	1970 kg**/2045 kg***	1965 kg**/2040
<b>Przyspieszenie 0-100 km/h</b>	4,5 s	4,9 s
<b>Prędkość maksymalna</b>	285 km/h	270 km/h

\* Podane wartości określono zgodnie z zalecaną metodą pomiarową – NEDC dla emisji CO<sub>2</sub> (zgodnie z art. 2 nr 1 rozporządzenia wykonawczego EU 2017/1153). Dane zużycia paliwa obliczono w oparciu o te wartości.

\*\* Masa własna zgodnie z DIN, bez kierowcy. \*\*\* Masa własna zgodnie z EC, z kierowcą (75 kg).

## Silniki

### **Sześć- i ośmiocylindrowe jednostki oferują szerokie spektrum osiągnięć**

4-litrowa jednostka AMG V8 biturbo jest już wykorzystywana w szeregu modeli AMG. Na potrzeby nowego AMG GT 63 S 4MATIC+ została jednak dodatkowo wzmocniona – osiąga moc 470 kW (639 KM) oraz maksymalny moment obrotowy 900 Nm w szerokim zakresie 2500-4500 obr./min.

W efekcie topowy silnik czterodrzwiowego AMG GT pozwala bez wysiłku przyspieszać w całym zakresie prędkości obrotowych. Efekt: przyspieszenie od 0 do 100 km/h w czasie 3,2 s oraz prędkość maksymalna 315 km/h.

Jednostka V8 pod maską Mercedesa-AMG GT 63 4MATIC+ osiąga moc 430 kW (585 KM) oraz 800 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Sprint od zera do „setki” trwa tu jedynie 3,4 s, a prędkość maksymalna wynosi 310 km/h.

4-litrowy silnik AMG V8 korzysta ze sprawdzonego układu podwójnego turbodoładowania z turbosprężarkami umieszczonymi nie na zewnątrz, ale pomiędzy rozwidlonymi głowicami cylindrów. Taka architektura pozwala uzyskać zwarte wymiary konstrukcji i natychmiastową reakcję na gaz.

#### **Błyskawiczna reakcja: dwie turbosprężarki typu twin-scroll**

Aby uzyskać wyższą moc i jeszcze lepszą reakcję na gaz, układ doładowania korzysta z dwóch turbosprężarek typu twin-scroll. Łączą one optymalną responsywność przy niskich obrotach z solidnym przyrostem siły napędowej

przy tych wyższych. W tym celu obudowa turbosprężarki jest podzielona na dwa równoległe kanały, które w połączeniu z dwoma osobnymi kanałami w kolektorze wydechowym pozwalają na rozdzielenie strumienia spalin kierowanego na łopatki wirnika turbiny.

Spaliny z pierwszego i czwartego cylindra głowicy trafiają do jednego kanału, a z drugiego i trzeciego cylindra – do drugiego kanału. Celem jest tu ograniczenie zakłóceń cyklu gazowego wynikającego z pracy poszczególnych cylindrów, a także spadek ciśnienia wstecznego oraz wzrost skuteczności wymiany gazowej. Efekt: wyższa moc dzięki lepszemu napełnianiu cylindrów świeżą mieszanką, wyższy moment obrotowy przy niskich obrotach i błyskawiczna reakcja na zmiany obciążenia.

Aby zwiększyć osiągi, w obu sprężarkach typu twin-scroll zastosowano wirniki zoptymalizowane pod kątem efektywności. Geometria łopatek została przejęta z najnowszej generacji turbosprężarek.

Co więcej, po raz pierwszy wirniki turbiny i sprężarki zamontowano na łożyskach kulkowych. W ten sposób tarcie wewnątrz turbosprężarki zredukowano do absolutnego minimum. W rezultacie turbosprężarka reaguje bardziej spontanicznie i szybciej nabiera wysokiej prędkości obrotowej.

W konstrukcji „V-ósemek” wykorzystano też natryskowy, bezpośredni wtrysk benzyny z piezoelektrycznymi wtryskiwaczami, aluminiową skrzynię korbową, czterozaworowe głowice z regulacją wałków rozrządu, wodno-powietrzne



chłodzenie powietrza doładowującego, zarządzanie alternatorem oraz funkcje ECO start/stop i żeglowania.

### **Większa efektywność: inteligentny system dezaktywacji cylindrów AMG Cylinder Management**

Z myślą o uzyskaniu maksymalnej efektywności inżynierowie Mercedes-AMG zaopatrzyli silniki V8 w system dezaktywacji cylindrów AMG Cylinder Management. Przy częściowym obciążeniu cylindry numer 2, 3, 5 i 8 są odłączane w celu obniżenia zapotrzebowania na paliwo.

System dezaktywacji cylindrów działa w trybie jazdy Comfort, w szerokim zakresie od 1000 do 3250 obr./min. Specjalny widok na panelu wskaźników informuje kierowcę, czy układ jest aktywny oraz czy silnik aktualnie pracuje na 4, czy na 8 cylindrach. Przejście z trybu 4- do 8-cylindrowego następuje natychmiast, błyskawicznie i bezwibacyjnie, tak że podróżujący nie odczuwają żadnego dyskomfortu.

Wariant AMG GT 63 S wyposażono w **dynamiczne mocowania (aktywne poduszki) silnika** – to element standardowego pakietu AMG DYNAMIC PLUS. Możliwość płynnej, szybkiej regulacji ich sztywności zależnie od warunków pozwala rozwiązać konflikt pomiędzy możliwie miękkimi mocowaniami zapewniającymi wysoki komfort a sztywnymi, pozwalającymi uzyskać optymalną dynamikę jazdy. Na życzenie w aktywne poduszki silnika można wyposażyć też odmianę AMG GT 63 (jako element pakietu AMG DYNAMIC PLUS).

### **Mocny i wszechstronny: 6-cylindrowy silnik z funkcjami hybrydowymi**

Poza dwiema jednostkami V8 nowy czterodrzwiowy samochód sportowy Mercedes-AMG dostępny jest z najnowszą 3-litrową rzędową jednostką benzynową o 6 cylindrach, dostępną w dwóch wersjach mocy:

- AMG GT 53 4MATIC+ o mocy 320 kW/435 KM
- AMG GT 43 4MATIC+ o mocy 270 kW/367 KM

Oba warianty wyróżnia wyśmienita charakterystyka oddawania mocy, wyjątkowo gładka praca oraz wzorowa efektywność. Alternator zespolony z rozrusznikiem EQ Boost zapewnia wsparcie w postaci do 16 kW (22 KM) dodatkowej mocy oraz 250 Nm dodatkowego momentu obrotowego. Łączy on rozrusznik i alternator w jedną mocną jednostkę elektryczną, montowaną pomiędzy silnikiem a przekładnią. W połączeniu z efektywnym doładowaniem za pomocą elektrycznego kompresora i turbosprężarki rozwiązanie to pomaga uzyskać typowe dla maszyn AMG osiągi, a jednocześnie ograniczyć zużycie paliwa oraz emisje spalin. Czterodrzwiowy AMG GT 53 4MATIC+ rozpędza się od do 100 km/h w 4,5 s i osiąga maksymalną prędkość 285 km/h, a AMG GT 43 4MATIC+ na sprint do „setki” potrzebuje 4,9 s i może pochwalić się prędkością maksymalną 270 km/h.

### **Więcej energii, jeszcze więcej innowacji: nowa, 48-woltowa pokładowa instalacja elektryczna**

Alternator zespolony z rozrusznikiem EQ Boost generuje również energię dla pokładowej instalacji elektrycznej 48 V, która z kolei – dzięki przetwornicy DC/DC – zasila konwencjonalną sieć 12 V (korzysta z niej oświetlenie, kokpit, ekrany multimedialne oraz jednostki sterujące). Akumulator 48 V zwiększa

całkowitą pojemność akumulatorów w samochodzie, co zapewnia dodatkową energię dla realizacji nowych funkcji. 48-woltowa pokładowa instalacja elektryczna toruje więc drogę dla stopniowej rozbudowy systemów informacyjno-rozrywkowych i wspomagających.

## Przekładnia

### **Z mokrym sprzęgłem startowym lub przekładnią hydrokinetyczną**

Za przeniesienie siły napędowej odpowiada 9-stopniowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT, łącząca doświadczenie emocjonującej zmiany przełożeń z błyskawicznymi redukcjami i równie błyskawicznym załączaniem kolejnych biegów. W przypadku jednostek V8 skrzynia korzysta z mokrego sprzęgła startowego. Jego zastosowanie pozwoliło zredukować masę i zoptymalizować responsywność. W wersjach 6-cylindrowych pracuje „automat” z przekładnią hydrokinetyczną.

Dziewięciostopniowa przekładnia AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission, z ang. przekładnia wielosprzęgłowa) została specjalnie przystosowana do wymagań 8-cylindrowych wariantów czterodrzwiowego AMG GT. Dzięki wykorzystaniu mokrego sprzęgła ograniczono jej masę i bezwładność, a przy tym zoptymalizowano reakcje na komendy kierowcy wydawane pedałem gazu, zwłaszcza w zakresie przyspieszania i zmian obciążenia.

Wszechstronnie dopasowane oprogramowanie pozwala na momentalne przełączanie przełożeń i szybkie wielokrotne redukcje. W trybach Sport oraz Sport+, dzięki funkcji podwójnego wysprzęglenia, skrzynia gwarantuje szczególnie emocjonujące wrażenia przy zmianie biegów, a określone przerwy w dostawie zapłonu sprawiają, że odbywa się ona jeszcze sprawniej. Aby doznania z jazdy zawsze były odpowiednio dynamiczne, we wszystkich

trybach ruszanie odbywa się z pierwszego biegu. Optymalne przyspieszenie ze startu zatrzymanego zapewnia funkcja RACE START.

Rzędowy silnik o 6 cylindrach połączono ze skrzynią AMG SPEEDSHIFT TCT 9G (TCT = Torque-Clutch Transmission, w wolnym tłum. Skrzynia z przetwornikiem momentu obrotowego) z przekładnią hydrokinetyczną, dostosowaną do szczególnych wymagań tej jednostki. Z jednej strony gwarantuje to maksymalny komfort podczas ruszania i w trakcie zmiany biegów, z drugiej – pozwala osiągnąć typową dla AMG, błyskawiczną i emocjonującą charakterystykę zmiany przełożeń, zgodną z wybranym programem jazdy.

## Układ napędowy

### **W pełni aktywny napęd na cztery koła**

Aby w każdej sytuacji dostarczać wysoką moc silnika przy zachowaniu maksymalnej przyczepności i dynamiki, AMG GT 4-drzwiowe Coupé wyposażono w napęd na obie osie AMG Performance 4MATIC+.

#### **Elektromechanicznie sterowane sprzęgło napędu na cztery koła AMG**

Performance 4MATIC+ łączy stale napędzaną oś tylną z osią przednią. Najlepszy możliwy rozdział momentu obrotowego jest na bieżąco wyliczany w oparciu o warunki jazdy i zachowanie kierowcy. Transformacja z trybu tylnego do czteronapędowego odbywa się całkowicie płynnie, ponieważ inteligentne sterowanie napędem zintegrowano z architekturą pojazdu. Poza poprawą w zakresie przyczepności i dynamiki poprzecznej wykorzystanie napędu zapewnia lepszą dynamikę wzdłużną oraz możliwość uzyskiwania jeszcze lepszych czasów przyspieszeń.

Dzięki w pełni zmiennej dystrybucji siły napędowej kierowca może nawet driftować. W tym celu stworzono **tryb Drift** – standardowy w wersji S i opcjonalny w pozostałych odmianach, jako element pakietu AMG DYNAMIC Plus. Można go aktywować w programie RACE, korzystając z manetek przy kierownicy, o ile wyłączony został układ ESP®, a przekładnia pracuje w trybie manualnej zmiany przełożeń.

## Programy jazdy

### **Do sześciu opcji, dopasowanych do każdego rodzaju jazdy**

Zależnie od wersji silnikowej kierowca czterodrzwiowego AMG GT ma do wyboru nawet sześć programów jazdy AMG DYNAMIC SELECT: Slippery, Comfort, Sport, Sport+, RACE oraz Individual. Można je ustawiać za pomocą przełącznika na konsoli środkowej lub przycisków na kierownicy AMG, a także powiązywać z trybami AMG DYNAMICS. W rezultacie kierowca może w znacznie większym stopniu różnicować charakterystykę prowadzenia samochodu, zgodnie z różnymi wymaganiami oraz warunkami jazdy.

Programy jazdy AMG DYNAMIC SELECT – wybierane za pomocą przełącznika na konsoli środkowej lub przycisków na kierownicy AMG – wpływają na istotne parametry samochodu, takie jak responsywność silnika i przekładni, charakterystyka pracy układu kierowniczego, tłumienie zawieszenia, a nawet brzmienie układu wydechowego. Ich wizualizacje prezentowane są na zestawie wskaźników i ekranie multimedialnym.

- **Slippery:** zoptymalizowany pod kątem jazdy po śliskiej nawierzchni; wyróżnia się ograniczoną mocą silnika i spłaszczoną krzywą momentu obrotowego.
- **Comfort:** koncentruje się na komfortowej, oszczędnej jeździe, np. dzięki zmianie biegów przy niższych obrotach. Zawieszenie i układ kierowniczy mają najbardziej komfortowe nastawy.
- **Sport:** sportowa konfiguracja silnika i skrzyni, bardziej spontaniczna reakcja na wciśnięcie pedału gazu, krótszy czas zmiany przełożeń,

wcześniejsze redukcje oraz znacznie bardziej emocjonujące zmiany biegów za sprawą podwójnego wysprzężenia. Bardziej dynamiczne nastawy zawieszenia i układu kierowniczego.

- **Sport+**: wyjątkowo sportowa charakterystyka dzięki jeszcze bardziej żywiołowej reakcji przepustnicy, zwiększony nacisk na akustyczną stronę działania funkcji podwójnego wysprzężenia oraz selektywna kontrola momentu obrotowego wraz z odłączaniem cylindrów przy załączaniu wyższych przełożeń dla uzyskania optymalnego czasu zmiany biegów. Podwyższona prędkość obrotowa biegu jałowego zapewnia sprawniejsze ruszanie z miejsca. Jeszcze bardziej dynamiczne nastawy zawieszenia, układu kierowniczego oraz zespołu napędowego.
- **Individual**: umożliwia dobranie i zachowanie odmiennych ustawień poszczególnych podzespołów (napęd, przekładnia, AMG DYNAMICS, zawieszenie, układ wydechowy).
- **RACE**: AMG GT 63 S 4MATIC+ w standardzie dodatkowo oferuje program jazdy RACE, stworzony dla uzyskania wysokiej dynamiki poprzecznej na zamkniętych torach wyścigowych. Wszystkie parametry są tu skonfigurowane pod kątem zapewnienia maksymalnych osiągnięć. Na życzenie program ten dostępny jest również dla wszystkich pozostałych wersji modelu, jako element opcjonalnego pakietu AMG DYNAMIC PLUS.

### **Jeszcze większe zróżnicowanie wrażeń z jazdy: AMG DYNAMICS**

Jako nowość w ramach systemu trybów jazdy AMG DYNAMIC SELECT, nowy AMG GT 4-drzwiowe Coupé oferuje AMG DYNAMICS – czyli układ kontroli



dynamiki jazdy, wpływający na strategię pracy układu ESP®, napędu na obie osie, skrętnej tylnej osi (standard w wersjach V8) i elektronicznie sterowanej blokady tylnego dyferencjału (standard w wersjach V8). Zwiększa on zwinność prowadzenia bez negatywnego wpływu na stabilność pojazdu.

Co istotne, AMG DYNAMICS określa, jak powinien zachować się samochód. Korzystając m.in. z różnych dostępnych czujników, system określa prędkość jazdy, przyspieszenie poprzeczne, kąt skrętu oraz stopień odchylenia od toru jazdy. Dzięki inteligentnej zasadzie zdalnego sterowania może przewidzieć, jakiego zachowania samochodu oczekuje kierowca, bazując na jego działaniach i danych z czujników. Stopień regulacji zostaje dopasowany do umiejętności kierowcy – ale nie ma tu miejsca na żadne zauważalne czy zakłócające jazdę interwencje. Sam kierowca może liczyć na autentyczne wrażenia z jazdy, wysoką dynamikę na łukach oraz odpowiedni poziom przyczepności w połączeniu z dużą stabilnością i przewidywalnym prowadzeniem. Nawet doświadczeni kierowcy otrzymują optymalne wsparcie bez poczucia „nadopiekuńczości” systemu.

Zakres działania AMG DYNAMICS rozciąga się od jazdy ekstremalnie stabilnej do wysoce dynamicznej. Po wybraniu programu jazdy na ekranie multimedialnym pojawia się nowy symbol AMG DYNAMICS wraz z odpowiednią adnotacją.

- **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. Czterodrzwiowe Coupé pozostaje neutralnie zbalansowane. 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+. Zapewnia kierowcy jeszcze większe wsparcie podczas dynamicznej jazdy, zwiększa zwinność i poszerza zakres otrzymywanych informacji zwrotnych płynących od drogi w trakcie pokonywania zakrętów.
- **Master:** połączony z programem jazdy RACE. Stworzony dla kierowców, którzy chcą doświadczyć dynamizmu i radości z jazdy po zamkniętych torach. Oferuje zbalansowany poziom dynamiki z lekką nadsterownością, wymaga relatywnie niewielkiego kąta skrętu i zezwala na agresywniejsze manewry. W ten sposób zapewnia maksymalną zwinność i pozwala uwolnić dynamiczny potencjał wersji S. Aby aktywować tryb Master, za pomocą osobnego przycisku na konsoli środkowej należy przełączyć system ESP® w ESP® SPORT Handling Mode lub ESP® OFF.

W programie jazdy Individual kierowca może sam wybrać poziom AMG DYNAMICS spośród ustawień Basic, Advanced, Pro, Master.

Niezależnie od wybranego programu jazdy można, korzystając z przycisków na konsoli środkowej, bezpośrednio aktywować na przykład tryb manualnej zmiany biegów, ulubioną charakterystykę resorowania czy tryb działania wydechu.

## Zawieszenie

### **Liczne elementy ze świata sportów motorowych zwiększają dynamikę jazdy**

Nieźródnana zwinność i torowa dynamika jazdy czterodrzwiowego AMG GT to także zasługa specjalnego zawieszenia AMG. W modelu 6-cylindrowym standardem jest zawieszenie ze stalowymi sprężynami i adaptacyjną regulacją tłumienia Adaptive Damping System (ADS). Warianty V8 korzystają z wielokomorowego zawieszenia pneumatycznego AMG RIDE CONTROL+, które także współpracuje z ADS. Przednią oś, silnik, skrzynię i przekładnię kierowniczą zamontowano na sztywnej ramie pomocniczej (tzw. wózku).

Przednia oś ma konstrukcję 4-wahaczową. Odpowiednie rozmieszczenie kół oraz niezależne od siebie elementy sprężynujące – w połączeniu z szerokim rozstawem kół i dużymi rozmiarami ogumienia – sprzyjają wysokim przyspieszeniom bocznym, a niskie masy nieresorowane dodatkowo zwiększają sensacyjną zwinność samochodu. AMG GT 4-drzwiowe Coupé ma neutralną charakterystykę prowadzenia z lekką tendencją do nadsterowności.

Drażki reakcyjne oraz wahacze wykonano z kutego aluminium, co pozwala obniżyć masę i jednocześnie poprawić dynamikę. Nawet zwrotnice, zresztą specjalnie zmodyfikowane na potrzeby Mercedesa-AMG GT 4-drzwiowego Coupé, oraz sztywna rama pomocnicza, na której mocowane są przednia oś, silnik, skrzynia biegów oraz przekładnia kierownicza, zostały zoptymalizowane pod kątem masy. Oddzielając podwozie od nadwozia, rama ta przyczynia się również do zwiększenia stabilności zbieżności kół oraz zachowania wysokiego poziomu komfortu akustycznego w kabinie.

## **Optymalna trakcja: wielowahaczowe tylne zawieszenie i blokada dyferencjału**

Wielowahaczowe tylne zawieszenie z pięcioma drążkami zapewnia imponującą precyzję prowadzenia kół i wysoką sztywność. I tutaj konsekwentne wykorzystywanie lekkich elementów pozwoliło zredukować masy nieresorowane: trzy z pięciu wahaczy, a także piasty kół wykonano z kutego aluminium. Korzystny wpływ na dynamikę jazdy mają: zwiększony rozstaw kół, duże rozmiary ogumienia oraz zastosowanie zoptymalizowanych łożysk elastomerowych. Nowo opracowana elastokinematyka gwarantuje komfort na co dzień, a jednocześnie wysoką precyzję prowadzenia oraz wspaniałą dynamikę jazdy.

Aby dodatkowo poprawić trakcję i dynamikę, odmiany z 8-cylindrowym silnikiem są standardowo wyposażane w elektronicznie sterowaną blokadę mechanizmu różnicowego tylnej osi (tzw. szperę). Ogranicza ona poślizg wewnętrzznego koła na łukach, zapewniając optymalną przyczepność. Dzięki temu kierowca może zacząć wcześniej przyspieszać na wyjściu z łuku, a samochód jest w stanie przenieść więcej momentu obrotowego na asfalt. Jednocześnie szpera zwiększa stabilność podczas hamowania ze znacznych prędkości i zapewnia sprawniejsze przyspieszanie z miejsca. Elektroniczna blokada mechanizmu różnicowego stanowi element opcjonalnego pakietu AMG DYNAMIC PLUS i w tej kombinacji jest dostępna również dla odmian z silnikiem 6-cylindrowym.

W celu ograniczenia poziomu hałasu, drgań i wibracji tylny mechanizm różnicowy otrzymał specjalne, wzmocnione mocowanie. Podobnie jak

w przypadku AMG GT R, masę tylnej osi zmniejszono dzięki zastosowaniu rurowego stabilizatora.

Adaptacyjna kontrola tłumienia Adaptive Damping System działa zależnie od wybranego programu jazdy, ale może być też sterowana osobno, za pośrednictwem przycisku na konsoli środkowej. Do wyboru są trzy tryby tłumienia: Comfort, Sport i Sport+. Każdy z nich oferuje zróżnicowane wrażenia z jazdy – od zrelaksowanego, komfortowego charakteru, idealnego w dalekie trasy, po wyjątkowo sportowy. Stopnie odbicia i ugięcia są regulowane niezależnie od siebie, a swobodnie programowalne mapy zapewniają szeroką rozpiętość pomiędzy minimalną a maksymalną siłą amortyzacji. Dzięki temu poszczególne charakterystyki są jeszcze precyzyjniej zdefiniowane, a różnica pomiędzy komfortowym a sportowym ustawieniem zawieszenia staje się jeszcze wyraźniejsza – w zależności od konkretnej sytuacji na drodze.

Zupełnie nowy wymiar możliwości indywidualnej konfiguracji wrażeń z jazdy oferuje AMG RIDE CONTROL+ – trójkomorowe zawieszenie pneumatyczne ze sportowo zestrojonymi kolumnami i amortyzatorami, montowane w 8-cylindrowych wersjach AMG GT 4-drzwiowego Coupé (opcjonalnie dostępne też w 6-cylindrowych). Układ ten łączy wzorową dynamikę jazdy z podwyższonym komfortem toczenia. Sztywność kolumn może być modyfikowana poprzez aktywację lub dezaktywację poszczególnych komór powietrznych. Skutkuje to nie tylko odczuwalną poprawą komfortu jazdy, ale ma też pozytywny wpływ na prowadzenie.

Rozbudowany program jazd testowych pozwolił inżynierom Mercedes-AMG zdefiniować trzy podstawowe ustawienia zestrojenia kolumn, uruchamiane w zależności od wybranego trybu jazdy oraz aktualnej sytuacji drogowej. Podczas nagłej zmiany obciążenia, szybkiego pokonywania zakrętów czy ostrych przyspieszeń i hamowań stopień sztywności kolumn przedniej lub tylnej osi automatycznie wzrasta i zostaje dopasowany do panujących warunków. W efekcie maleją przechyły oraz ruchy „przysiadania” lub „nurkowania” nadwozia.

W programie Comfort zawieszenie pneumatyczne zorientowane jest na zapewnienie bardzo wysokiego komfortu jazdy. Nierówności nawierzchni tłumione są wyjątkowo harmonijnie. W trybie Sport auto prowadzi się znacznie bardziej dynamicznie, co zawdzięcza sztywniejszemu zestrojeniu układu jezdnego i mniejszym przechyłom nadwozia. W programie Sport+ nastawy przedniej i tylnej osi są jeszcze sztywniejsze, dzięki czemu radykalnie wzrasta dynamika jazdy oraz zwinność w zakrętach.

### **Większa zwinność i precyzja: aktywna tylna oś skrętna**

Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé jeszcze lepiej odpowiada na polecenia kierowcy za sprawą aktywnej skrętnej tylnej osi, seryjnie montowanej w odmianach V8 i na życzenie w wersjach R6 (jako element opcjonalnego pakietu AMG DYNAMIC PLUS). Układ ten oferuje jeszcze lepszą kombinację zwinności i stabilności, a tym samym zwiększa dynamikę oraz bezpieczeństwo prowadzenia.

Za skręcanie tylnych kół odpowiadają dwa siłowniki elektryczne. Do prędkości 100 km/h wychylają się one w kierunku przeciwnym do przednich.

W rezultacie samochód okazuje się znacznie zwinniejszy w zakrętach, a w warunkach codziennej jazdy ma mniejszy promień skrętu.

Przy prędkościach ponad 100 km/h tylne koła skręcane są w tym samym kierunku co przednie. Wyraźnie poprawia to stabilność. Jednocześnie przy zmianie kierunku jazdy następuje znacznie szybszy wzrost siły poprzecznej oddziałującej na tylne koła, co poprawia reakcje samochodu na ruchy kierownicą. Kierowca może polegać również na znakomitej przyczepności tylnej osi i wysokiej stabilności przy szybkiej zmianie kierunku jazdy.

### **Bezpośredni i spontaniczny: sportowy układ kierowniczy AMG z progresywnym wspomaganiem**

Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy z siłą zależną od prędkości jazdy korzysta z przekładni o zmiennym przełożeniu i zachwyca precyzją informacji zwrotnych. Kierowca ma do wyboru jeden z trzech trybów pracy układu: Comfort, Sport oraz Sport+. Odpowiednia charakterystyka jest automatycznie aktywowana zależnie od wybranego programu AMG DYNAMIC SELECT lub może zostać wybrana ręcznie w trybie Individual.

### **Dobre wyczucie i odporność na przegrzanie: wysokowydajne układy hamulcowe AMG**

Ośmiocyndrowe wersje AMG GT 4-drzwiowego Coupé wyposażono w wydajny układ hamulcowy, adekwatny do mocy i osiąarów – z bimetalowymi, wewnątrz wentylowanymi i perforowanymi tarczami obu osi oraz 6-tłoczkowymi zaciskami stałymi z przodu i jednotłoczkowymi, pływającymi zaciskami z tyłu. Także sześciocyndrowa odmiana otrzymuje bimetalowe, wewnątrz wentylowane i perforowane tarcze na przedniej osi.

Na życzenie dostępne są wysokowydajne hamulce ceramiczne z lakierowanymi na brązowy kolor 6-tłoczkowymi zaciskami stałymi z przodu i jednotłoczkowymi zaciskami pływającymi z tyłu. Z jednej strony zastosowanie lżejszych, ceramicznych tarcz zmniejsza masę własną pojazdu i ogranicza masy nieresorowane, z drugiej – odznaczają się one większą odpornością na duże obciążenia, wydłużoną żywotnością i jeszcze szybszą reakcją.

Wszystkie układy hamulcowe imponują krótkimi drogami hamowania, czułością reakcji pedału i długą żywotnością - nawet przy brutalnym traktowaniu. Do funkcji samochodu z zakresu komfortu należy asystent ruszania na wzniesieniu oraz osuszanie hamulców podczas jazdy po wilgotnej nawierzchni. Po zatrzymaniu pojazdu i wyłączeniu zapłonu przekładnia automatycznie wybiera pozycję parkingową (P). Z kolei gdy kierowca rusza, dochodzi do automatycznego zwolnienia hamulca postojowego.



### Zasada lekkiej konstrukcji

## **Wysoki udział elementów z aluminium i włókien węglowych**

Celem projektantów nowego czterodrzwiowego AMG GT było stworzenie sztywnego nadwozia, które zapewni podstawę dla wysokiego poziomu dynamiki jazdy. Aby to osiągnąć, do wzmocnienia konstrukcji w odpowiednich miejscach – dla uzyskania maksymalnych osiągnięć – wykorzystano metody analityczne i symulacje wykorzystywane w motorsporcie. Nadwozie modelu to wysoce sztywna struktura oparta na konstrukcjach hybrydowych ze stali, aluminium oraz włókien węglowych. Inteligentna mieszanka materiałów harmonijnie godzi ze sobą szereg różnych wymagań: niską masę, najwyższą możliwą sztywnością strukturalną oraz najlepszą możliwą ochronę w czasie wypadku i długotrwałą trwałość.

Bardzo sztywna przednia sekcja nadwozia zapobiega niepożądanym odkształceniom w osi poprzecznej i wzdłużnej, zapewniając precyzyjne prowadzenie oraz lepszej jakości informacje zwrotne dla kierowcy. Zastosowano tu dodatkowo rozwiniętą, modułową koncepcję, stosowaną dotąd wyłącznie w modelach Kabriolet. Tak zwana płyta ścinająca – aluminiowa płyta pod silnikiem – zwiększa sztywność skrętną przedniego pasa. Ponadto projektanci wykorzystali usztywniające wsporniki (tzw. rozpórki) ze stali. Rozpórki w środkowej sekcji nadwozia wykonano z aluminium. Również tylna partia została wzmocniona za pomocą szeregu rozpórek ze stali. Wszystkie te środki, podobnie jak ścisła współpraca z zespołem odpowiadającym za projekt podwozia, zaowocowały stworzeniem optymalnej podstawy dla wysokiej dynamiki jazdy.

### **Hybrydowa konstrukcja z inteligentną mieszanką materiałów**

Koncepcja lekkiej konstrukcji opiera się na zasadzie konstrukcji hybrydowej, z wykorzystaniem inteligentnej mieszanki stali, aluminium oraz włókien węglowych, a także na specjalnych procesach łączenia, które podnoszą jakość połączeń pomiędzy poszczególnymi materiałami. Przykład: pokrywę silnika i błotniki wykonano z aluminium. Tylną partię nadwozia wzmocniono poprzez zastosowanie odlewanych węzłów z aluminium. Tylna gródź (w przypadku standardowych tylnych siedzeń bez składanych oparć) oraz zagłębienie w podłodze bagażnika powstają z lekkich, wysoce sztywnych włókien węglowych.

Rdzeniem koncepcji bezpieczeństwa nadwozia jest wysoce sztywna kabina pasażerska. W obszarach konstrukcji szczególnie narażonych na wysokie obciążenia zastosowano tłoczone na gorąco, ultrasztywne stale – tak, aby zapewnić najlepszą możliwą ochronę w obliczu wypadku. Zdolne do przenoszenia obciążeń odkształcalne struktury pochłaniają energię w obszarze przedniej i tylnej strefy zgniotu.

## Design nadwozia

### **Typowe proporcje i dynamizm AMG GT**

Jako członek rodziny AMG GT, nowe AMG GT 4-drzwiowe Coupé hołduje filozofii zmysłowej przejrzystości. Z jednej strony jego zjawiskowe proporcje, wypukłe płaszczyzny i muskularne kształty przywodzą na myśl dwudrzwiowy wariant modelu, z drugiej – definiują charakterystyczne rysy odmiany czterodrzwiowej. Jej sportowe geny podkreśla smukła sylwetka z nisko poprowadzoną linią dachu i dynamicznym tyłem fastbacka.

Przedni pas przybiera wyraźnie dynamiczną formę – z „rekinim” profilem i obniżoną płaszczyzną maski, filigranowymi reflektorami MULTIBEAM LED z elementami z włókien węglowych, charakterystycznym wykończeniem osłony chłodnicy AMG oraz przednim zderzakiem w zmodyfikowanym wydaniu Jet Wing (w modelu 6-cylindrowym – wyprofilowanym na kształt litery „A”). Mocno zaakcentowane wybrzuszenia na długiej masce zdradzają moc drzemiącego pod nią silnika, a szerokie błotniki eksponują dynamiczny potencjał AMG GT 4-drzwiowego Coupé. Podobnie jak w przypadku dwudrzwiowych wariantów AMG, efektywność aerodynamiczną poprawia żaluzja AIRPANEL, zamontowana przed głównym wlotem powietrza do chłodnicy.

W stylizacji nie zabrakło atrybutów klasycznego coupé – bezramkowych okien i mocno pochylonej przedniej szyby. Zależnie od wersji silnikowej, wyraziście zaakcentowane nadkola mieszczą duże obręcze o średnicy od 19 do 20 cali, nie wspominając o opcjonalnych, kutyh obręczach w rozmiarze 21 cali.

Bogata oferta wzorów felg zapewnia szerokie pole do personalizacji wyglądu samochodu.

Szerokie tylne nadkola łączą się z kolejnymi charakterystycznym elementami designu AMG: znak rozpoznawczy tylnej partii nadwozia stanowią ekstremalnie smukłe diodowe tylne światła z sekwencyjnymi kierunkowskazami. Umieszczone wyżej trzecie światło stop i zaokrąglona tylna szyba wpisują się w sportową naturę Coupé. Rozkładany w kilku pozycjach tylny spojler nie tylko podkreśla rodzinne konotacje, ale i pełni istotne funkcje w ramach aktywnej aerodynamiki. Na życzenie dostępny jest pakiet Aerodynamics z mocowanym na stałe tylnym skrzydłem w kolorze czarnym (wysoki połysk) lub z wykończeniem z włókien węglowych. Niżej uwagę zwraca masywny dyfuzor z dwiema końcówkami układu wydechowego.

Tylne lampy wyróżniają się tzw. wielostopniowym działaniem: jasność LED-ów światel hamowania zmniejsza się np. podczas oczekiwania na zmianę światel przed skrzyżowaniem.

### **Zróźnicowanie odmian V8 podkreśla ich sportowy charakter**

Ośmiocyldrowe warianty mają jeszcze bardziej dynamiczny design – można rozpoznać je m.in. za sprawą innych, szerszych optycznie zderzaków. Ten z przodu wyróżnia się większymi wlotami powietrza o „turbinowej” stylizacji, przedzielonymi trzema poziomymi listwami, oraz skrzydłem w kolorze czarnym (wysoki połysk) i elementem ozdobnym w kolorze dymionego srebra (AMG GT 63). W przypadku AMG GT 63 S odcień dymionego srebra ma także spojler zderzaka, który w pozostałych odmianach jest lakierowany na kolor karoserii.

Z boku atletyczną sylwetkę podkreślają zmodyfikowane panele progowe z dodatkowymi wstawkami. Wizualnie niższe i szersze proporcje tylnego pasa sprawiają, że pojazd zdaje się spoczywać bliżej nawierzchni.

W porównaniu z 6-cylindrowymi odmianami wersje V8 mają też bardziej wyrazisty dyfuzor z większymi „płetwami”, który – połączony z poprzeczną listwą – zwiększa siłę docisku tylnej osi. Uwagę zwraca również element ozdobny w kolorze lśniącej czerni (AMG GT 63 S: dymionego srebra). Układ wydechowy „V-ósemek” ma dwie trapezoidalne końcówki, podczas gdy w rzędowych „szóstkach” zakończenia rur wydechowych są okrągłe.

Kolejnym atrakcyjnym detalem jest opcjonalny pokaz świetlny AMG, który wita podróżujących logotypem AMG projektowanym na nawierzchni przy przednich drzwiach samochodu.

## Aerodynamika

### **Dopracowana interakcja aktywnych elementów**

Znaczący wkład w wysoką dynamikę jazdy i bezpieczeństwo prowadzenia AMG GT 4-drzwiowego Coupé ma aktywna aerodynamika, dopasowana do specyficznych wymagań tego modelu podczas szeroko zakrojonych symulacji, testów w tunelu aeroakustycznym i prób drogowych. Głównymi komponentami zaawansowanej koncepcji aerodynamicznej jest aktywny systemy prowadzenia powietrza AIRPANEL w przednim zderzaku, kompaktowy, wielostopniowo rozkładany i wysuwany tylny spojler oraz aerodynamiczne wzornictwo obręczy.

Inteligentna interakcja elementów aktywnej aerodynamiki zapewnia optymalne połączenie maksymalnej mocy z niewielkim oporem powietrza. W tym celu system reaguje na warunki jazdy oraz wybrane przez kierowcę ustawienia pojazdu i zmienia pozycję tylnego spojlera zgodnie z wyliczonym ustawieniem.

AIRPANEL tworzy 20 poziomych listew zlokalizowanych w dolnej części przedniego zderzaka – sterowanych elektronicznie, błyskawicznie zamykanych i otwieranych za pomocą silnika elektrycznego. Ich zadaniem jest odpowiednie poprowadzenie strumienia powietrza. W ten sposób AIRPANEL dba o pogodzenie odpowiedniej aerodynamiczności ze spełnieniem wymogów w zakresie skutecznego chłodzenia silnika.

#### **Aktywny tylny spojler: lepsza stabilność, więcej dynamizmu**

Aktywny tylny spojler zmienia swoją pozycję zależnie od charakterystyki jazdy. Jego oprogramowanie sterujące bierze pod uwagę liczne parametry: ocenia

prędkość samochodu i jego przyspieszenie poprzeczne, uwzględnia wybrany program jazdy AMG DYNAMIC SELECT, a także pozycję osobnego, ręcznego przełącznika tylnego spojlera.

Od prędkości 80 km/h spojler przyjmuje różne wysokości: w celu optymalizacji stabilności, ograniczenia oporu powietrza albo zwiększenia szybkości maksymalnej. Jeśli system wykryje dynamikę poprzeczną, spojler przesunie się w najbardziej stromą pozycję Dynamic, najlepszą z punktu widzenia dynamicznej, a zarazem bezpiecznej jazdy.

- Pozycja 0, wysokość 0 mm
  - **Wersje V8 i R6**  
0-80 km/h: pozycja w pełni zintegrowana z designem tylnej klapy. Spojler nie zakłóca harmonijnej linii nadwozia podczas postoju i przy niskich prędkościach. Po zaparkowaniu pojazdu mechanizm spojlera jest chroniony przed kurzem i ciałami obcymi.
- Pozycja 1, wysokość 65 mm
  - **Wersje V8 i R6**  
80-140 km/h: w tej pozycji AMG GT 4-drzwiowe Coupé wykazuje najmniejszy opór powietrza (niższy niż w pozycji 0), a więc zapewnia najlepszą możliwą efektywność.
- Pozycja 2, wysokość 130 mm
  - **V8**  
140-180 km/h: optymalny balans pomiędzy niskim oporem

powietrza a stabilnością jazdy w zakresie średniowysokich prędkości drogowych.

- **R6**  
od 140 km/h do prędkości maksymalnej: optymalny balans pomiędzy niskim oporem powietrza a stabilnością jazdy aż do maksymalnej prędkości samochodu.
- Pozycja 3, wysokość 160 mm
  - **V8**  
od 180 km/h do prędkości maksymalnej: optymalny balans pomiędzy niskim oporem powietrza a stabilnością jazdy aż do maksymalnej prędkości samochodu.
  - **R6**  
pozycja Performance, 180-240 km/h, tylko w programach jazdy Sport+ oraz RACE: optymalne osiągi dzięki zwiększonej sile docisku w zakrętach i podczas hamowania.
  - **R6**  
spojler wysuwa się do pozycji nr 3 także wtedy, kiedy kierowca wciśnie klawisz na konsoli środkowej.
- Pozycja 4, wysokość 172 mm
  - **V8**  
pozycja Performance, 180-260 km/h, tylko w programach jazdy Sport+ oraz RACE: optymalne osiągi dzięki zwiększonej sile docisku w zakrętach i podczas hamowania.
  - **V8**  
spojler wysuwa się do pozycji nr 4 także wtedy, kiedy kierowca wciśnie klawisz na konsoli środkowej.



- **R6**  
brak pozycji nr 4
- Pozycja 5, wysokość 182 mm
  - **V8 oraz R6**  
pozycja Dynamic, od 120 km/h do prędkości maksymalnej, kiedy pojazd wykryje wysoką dynamikę poprzeczną: maksymalna dynamika poprzeczna i największa możliwa siła docisku zapewnia najlepsze prowadzenie na drodze. A jednocześnie – najwyższą stabilność.

AMG GT 4-drzwiowe Coupé występuje także z gamą aerodynamicznie zoptymalizowanych 19-calowych obręczy z lekkich stopów. Ich wzory powodują mniejsze zawirowania powietrza, a tym samym ograniczają opór powietrza.

#### **Dodatkowy docisk: opcjonalny pakiet aerodynamiczny**

Jako jedyny w swoim segmencie rynku, na życzenie AMG GT 4-drzwiowe Coupé może zostać wyposażony w pakiet aerodynamiczny. Obejmuje on większy spojler przedniego zderzaka, dodatkowe prowadnice powietrza przy bocznych wlotach przedniego zderzaka, a także zoptymalizowany dyfuzor i mocowane na stałe tylne skrzydło. Jego płat można mechanicznie regulować w celu dostosowania samochodu do warunków panujących na różnych torach. Co więcej, w bocznych wlotach powietrza tylnych błotników pojawiają się elementy prowadzące.

W porównaniu z regulowanym tylnym skrzydłem – przy jego maksymalnym wysunięciu i prędkości 300 km/h – „sztywny” wariant zwiększa docisk tylnej osi

do nawierzchni o 30 kg. Z kolei większy przedni spojler wzmacnia efektywność systemu prowadzenia powietrza AIRPANEL: gdy regulowane zasłony są zamknięte, zjawisko unoszenia przedniej osi zostaje w dalszym stopniu ograniczone.

Kolejną zaletą pakietu jest fakt, że pomimo zwiększonej siły docisku opór powietrza jest jeszcze niższy niż w wariantcie z elektrycznie regulowanym skrzydłem.

## Pakiet zewnętrzne oraz obręcze z lekkich stopów

### **Pakiet zewnętrzne oraz obręcze z lekkich stopów**

Nowe AMG GT 4-drzwiowe Coupé oferuje szeroką gamę pakietów zewnętrznych dodatków, akcentujących różne detale stylistyczne.

Przykład: pakiet Night, zawierający elementy ozdobne wykończone na wysoki połysk, albo pakiet Chrome, podkreślający ekskluzywny charakter samochodu za pomocą elementów ozdobnych z błyszczącym, chromowanym wykończeniem. Dwa pakiety dodatków z włókien węglowych oferują różne wersje karbonowych wykończeń, a pakiet Aerodynamics – nowość w segmencie – zapewnia 4-drzwiowemu Coupé jeszcze bardziej sportowy wygląd. Z pakietem stylizacyjnym V8 warianty 6-cylindrowe można doposażyć w elementy designu charakterystyczne dla odmian 8-cylindrowych. Wysokiej jakości lakierowane wykończenia zapewniają AMG GT 4-drzwiowemu Coupé wyjątkową prezencję; na życzenie dostępna jest szeroka paleta lakierów matowych oraz designo. Ich lista obejmuje niedostępny wcześniej matowy, niebieski odcień designo brilliant blue magno, dostępny wyłącznie dla AMG GT 4-drzwiowego Coupé.

### **Design i lekkość: nowe obręcze AMG**

Aby zrobić naprawdę „wielkie wejście” – zarówno od strony wizualnej, jak i technicznej – AMG GT 4-drzwiowe Coupé przemieszcza się na kołach z odpowiednio dużymi oponami i obręczami. Klienci mają do wyboru bogatą paletę wzorów felg w rozmiarze od 19 do 21 cali. Poza kwestią wzornictwa projektanci z Affalterbach skupili się na ograniczeniu mas nieresorowanych. W szczególności dotyczy to kutych obręczy z lekkich stopów. Standardowo

AMG GT 4-drzwiowe Coupé wyjeżdża z fabryki na kołach z 10-ramiennymi felgami w kolorze srebrnego wanadu, w rozmiarze 9,5 J x 19 z przodu (opony 255/45 R 19) oraz 11,0 J x 19 z tyłu (opony 285/40 R 19). AMG GT 63 S 4MATIC+ otrzymuje felgi z pięcioma podwójnymi ramionami w kolorze szarego tantalu, z błyszczącym wykończeniem, o wymiarach 9,5 J x 20 z przodu (opony 265/40 R 20) oraz 11,0 J x 20 z tyłu (opony 295/35 R 20).

## Wnętrze

### **Niespotykane wartości wewnętrzne**

Wnętrze AMG GT 4-drzwiowego Coupé zachwyca sportową atmosferą oraz wyjątkowym poczuciem przestronności. Kokpit, jako symbioza osiąarów i ekskluzywności, łączy charakterystyczny panel sterowania AMG w stylizacji przywodzącej na myśl architekturę silnika V8 z ultranowoczesną, innowacyjną koncepcją obsługi w duchu samochodów gran turismo. Zależnie od poziomu wyposażenia z tyłu 4-drzwiowego Coupé mogą komfortowo podróżować dwie lub trzy osoby. Zróżnicowane pakiety designu i wyposażenia zapewniają niespotykane szerokie możliwości personalizacji.

„Wyrzeźbiona” forma panelu instrumentów AMG GT 4-drzwiowego Coupé tworzy interesujący kontrast z licznymi elementami ozdobnymi, które płynnie przechodzą w zabudowę drzwi i „otulają” kierowcę. Nastrojowe oświetlenie w 64 odcieniach, 10 światów kolorystycznych i 2 różne efekty – obejmujące nawet iluminację okrągłych, „turbinowych” nawiewów – dopełniają wrażenie wysokiej jakości. Charakterystyczną cechą konsoli środkowej są innowacyjne przyciski w postaci niewielkich wyświetlaczy.

W panoramicznym kokpicie dominują dwa 12,3-calowe ekrany o wysokiej rozdzielczości, standardowo montowane odmianach z silnikami 8-cylindrowymi, a opcjonalnie – w wariantach 6-cylindrowych. Przykryto je wspólną tafłą klejonego szkła, znanego z wysokiej klasy smartfonów i tabletów. Dostępne są trzy różne style wyświetlania danych: Classic, Sport oraz Supersport. Można zmieniać je w dowolnym momencie – wystarczy tylko użyć dotykowych paneli na kierownicy.

Cyfrowy prędkościomierz w odmianach 6-cylindrowych wyskalowano do 330 km/h, natomiast w V8 – aż do 360 km/h. Standardowy zestaw wskaźników dla wersji 6-cylindrowych obejmuje okrągłe analogowe zegary w dwóch tubach: prędkościomierz ze skalą do 320 km/h umieszczono po lewej, a obrotomierz z logo AMG – po prawej stronie. Na umieszczonym pośrodku kolorowym wielofunkcyjnym wyświetlaczu TFT o wysokiej rozdzielczości i przekątnej 7” prezentowane jest menu główne AMG, w tym widok funkcji RACETIMER. Na życzenie dostępny jest ekran head-up, który w polu widzenia kierowcy wyświetla obraz o wymiarach około 21 x 7 cm i przekazuje na nim najważniejsze dane dotyczące jazdy.

Korzystając z lewego panelu dotykowego na kierownicy, po lewej lub prawej stronie zegarów można wyświetlać preferowane informacje – np. klasyczne wskaźniki prędkościomierza i obrotomierza, dane z nawigacji oraz systemów bezpieczeństwa czy szczegółowe parametry dotyczące pracy silnika. Dla kierowców o wyjątkowo sportowym zacięciu przewidziano również możliwość obserwowania przyspieszenia bocznego, a nawet aktualnie dostępnych mocy i momentu obrotowego.

Nowy widok Supersport oferuje poszerzony zakres informacji typowych dla modeli AMG, takich jak wskaźnik zmiany biegu w manualnym trybie pracy przekładni – element wyraźnie nawiązujący do świata wyścigów.

Centralny wyświetlacz przekazuje wszelkie inne treści i informacje, takie jak dane z nawigacji, radia, mediów, telefonu, a także parametry samochodu.

Duży, pełnoekranowy widok mapy zapewnia optymalną czytelność we wszystkich sytuacjach drogowych. Dostępne są też dodatkowe funkcje z zakresu dynamiki jazdy, jak np. wizualizacja działania napędu na cztery koła.

### **Dodatkowe funkcje w opcji: nowa sportowa kierownica AMG**

#### **Performance**

Nowa, sportowa trójramienna kierownica AMG Performance łączy idealną ergonomię z maksymalną funkcjonalnością. Wyróżnia się spłaszczonym u dołu wieńcem, wysokiej próby aluminiowymi łopatkami oraz pierścieniem na godzinie 12. Zgrupowano na niej zróżnicowane funkcje, dzięki czemu ich obsługa odbywa się intuicyjnie i precyzyjnie. Całym systemem multimedialnym kierowca może zawiadywać za pomocą paneli dotykowych, opuszkami palców – bez potrzeby odrywania rąk od kierownicy.

Opcjonalnie kierownicę można wyposażyć w podgrzewanie oraz innowacyjne instrumenty: okrągły kontroler ze zintegrowanym wyświetlaczem TFT pod prawym ramieniem oraz dwa pionowe przyciski, również z kolorowymi wskaźnikami, pod lewym. Kontroler pozwala bezpośrednio wywoływać programy jazdy AMG, a oznaczenie wybranego trybu pojawia się na wbudowanym kolorowym ekranie.

Za sprawą dwóch dowolnie konfigurowanych przycisków z ekranami i przełączników AMG można zdefiniować dostęp do preferowanych funkcji i zmieniać ich ustawienia za dotknięciem palca. Każda z nich jest odpowiednio przedstawiona na ekranie TFT. W rezultacie kierowca może w ergonomiczny sposób obsługiwać funkcje samochodu bezpośrednio z kierownicy i w pełni skupić się na dynamicznej jeździe.

Standardowo kierownica jest obszyta czarną skórą nappa. Opcjonalne warianty mogą być wykończone czarną mikrofibrą – w obszarze chwytu lub na całej powierzchni (jako część pakietu AMG DYNAMIC PLUS), a także włóknem węglowym albo czarnym lakierem fortepianowym (w dolnej i górnej części obręczy). Zapewniają w ten sposób dodatkowe opcje personalizacji i jeszcze więcej odniesień do świata motorsportu.

### **Przyciski z ekranami: innowacyjna konsola środkowa**

Inspirowana dwudrzwiowymi modelami AMG GT konsola środkowa nowego czterodrzwiowego Coupé oferuje kolejne wyjątkowe funkcje. Unikalną nowością są przyciski z kolorowymi wyświetlaczami, wkomponowane w charakterystyczny panel ozdobny. Służą one do zmiany ustawień przekładni, zawieszenia, ESP®, układu wydechowego, funkcji start/stop i tylnego spojlera. Dzięki wykorzystaniu kolorowych ekranów TFT przedstawiają intuicyjne symbole i są łatwe w obsłudze – wystarczy muśnięcie palcem. Przyciski uzupełniają dwa przełączniki do zmiany programu jazdy oraz poziomu głośności.

### **Komfortowe, sportowe, obszerne: przednie fotele**

Fotele AMG GT 4-drzwiowego Coupé wykorzystują koncepcję lekkiej konstrukcji – zgodnie z tym, czego można oczekiwać od samochodu o wysokich osiąгах. Mercedes-AMG udowadnia, że komfort i ekskluzywność nie stoją w sprzeczności ani ze sportowym charakterem, ani z wysokim poziomem bezpieczeństwa – na przykład dzięki 4-stopniowej regulacji zagłówków czy rozbudowanym bocznym poduszkom, dającym większe podparcie w zakrętach. Komfortowo-ergonomiczna architektura z wysokim oparciem zapewnia wyjątkową wygodę w obszarze obręczy barkowej,



a zakres regulacji i szerokie możliwości zmiany ustawień – np. siedziska – pozwalają na łatwiejsze rozprostowanie nóg. Wysokiej jakości wykończenie, przywodzące na myśl ręczne rzemiosło, to m.in. zasługa galwanizowanych elementów ozdobnych z napisem „AMG” na oparciach czy atrakcyjnej palety kolorystycznej z wysublimowanymi detalami, takimi jak kontrastujące przeszycia i lamówki.

Fotel kierowcy i pasażera dostępne są w różnych konfiguracjach, np. z obszyciem syntetyczną skórą ARTICO i czarną mikrofibrą (lub skórą nappa – w odmianach 8-cylindrowych), a także jako wielokonturowe siedzenia AMG Performance ze zintegrowanymi zagłówkami. Do wyboru jest sześć niezależnych koncepcji wyposażenia w ekskluzywnych wersjach kolorystycznych. Można je łączyć z różnymi elementami wykończenia oraz dodatkami. Komfort i dynamizm zwiększają liczne pozycje z listy wyposażenia opcjonalnego, takie jak wentylacja foteli dla kierowcy i pasażera z przodu, pakiet wielokonturowych siedzeń z elektropneumatyczną 4-kierunkową regulacją podparcia lędźwiowego, obsługiwana za pomocą przycisków w obudowie fotela, elektryczna regulacja nachylenia siedziska, mechaniczna regulacja długości siedziska, a także aktywne poduszki pozwalające ustawiać szerokość podparcia siedziska oraz oparcia.

### **Przestrzeń skrojona na miarę: opcjonalnie z czterema lub pięcioma miejscami**

Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupé to prawdziwe auto sportowe.

Przestrzeń i komfort, jakie oferuje, pozwalają mu łączyć sportowy styl z codzienną użytecznością. Dotyczy to również drugiego rzędu siedzeń –

dostępnego w różnych konfiguracjach, spełniających odmienne wymagania klientów.

- Standardowo z tyłu montowane są dwa osobne, przedzielone schowkiem siedzenia z nieskładanymi oparciami.
- Na życzenie dostępna jest kanapa dla trzech osób. W tym przypadku oparcia można złożyć.
- Wyjątkową przestronność oferuje opcja High-Class Rear z dwoma indywidualnymi siedzeniami ze składanymi oparciami. Pomiędzy nimi znajduje się funkcjonalna konsola Business z dostępem do systemu informacyjno-rozrywkowego i elementów podnoszących komfort. Konsola oferuje bezprzewodową ładowarkę dla smartfonów, dwa porty USB oraz chłodzony/podgrzewany uchwyt na kubek. Za pomocą zintegrowanego ekranu dotykowego podróżujący mogą zarządzać różnymi funkcjami, m.in. zmieniać parametry nastrojowego oświetlenia, ustawienia klimatyzacji czy podgrzewania siedzeń albo śledzić dane pojazdu z zakresu dynamiki jazdy w menu AMG.

Bagażnik o pojemności 456 l poprzez złożenie tylnych oparć można powiększyć do 1324 l. Szeroki otwór załadunkowy ułatwia załadunek i rozładunek bagażu. Duża tylna pokrywa na życzenie może być otwierana i zamykana bezdotykowo (funkcja HAND-FREE ACCESS) – wystarczy przesunąć stopę pod tylnym zderzakiem.

### **Zawsze w kontakcie dzięki Intelligent Drive**

Aby zapewnić wysoki komfort w codziennej eksploatacji, nowy czterodrzwiowy sportowy wóz z Affalterbach oferuje wszystkie funkcje łączności oraz systemy wspomagające z rodziny Intelligent Drive znane z Mercedesa-AMG Klasy S. Poza standardowymi usługami Mercedes me, takimi jak eCall, pomoc w razie wypadku i awarii, obsługa klienta oraz zdalne sterowanie (w standardzie z COMAND Online), oferta obejmuje szereg funkcji z zakresu komfortu obsługiwanych za pośrednictwem smartfona, np. śledzenie pojazdu, sterowanie pomocniczym ogrzewaniem, blokowanie/odblokowywanie samochodu oraz sprawdzanie m.in. przebiegu, poziomu paliwa czy zasięgu.

### **Samochód niczym wirtualny inżynier wyścigowy: AMG TRACK PACE**

Dzięki aplikacji AMG TRACK PACE kierowcy mogą poczuć się jak Mistrz Świata Formuły 1 Lewis Hamilton i rejestrować szereg parametrów podczas jazdy po zamkniętych torach wyścigowych. W AMG GT 63 S aplikacja ta stanowi standardowy element opcjonalnego systemu infrozrywki COMAND Online.

Po uruchomieniu, podczas jazdy torowej, AMG TRACK PACE 10 razy na sekundę rejestruje ponad 80 szczegółowych parametrów samochodu (np. prędkość, przyspieszenie). Prócz tego podaje czasy okrążeń i przejazdów sektorów oraz różnice względem czasu odniesienia. Ponieważ określone elementy interfejsu mają kolor zielony bądź czerwony, kierowcy wystarczy rzut oka, by sprawdzić, czy zanotował lepszy, czy gorszy czas. Po sesji jazdy torowej może przeanalizować swoje osiągnięcia i na tej podstawie doskonalić swoją 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. W tym celu bierze pod uwagę dane GPS oraz informacje z czujników pojazdu (przyspieszenie, żyroskop, kąt skrętu, prędkości kół).

Dane z aplikacji pojawiają się na ekranie multimedialnym, panelu wskaźników oraz na wyświetlaczu przeziernym (head-up). W bazie zapisane są przebiegi znanych torów wyścigowych, np. Nürburgringu czy Spa-Francorchamps. Co więcej, kierowca może wgrywać do aplikacji własne obiekty.

### **Sportowy zapach: paliwo dla zmysłów**

We wnętrzu Mercedesa-AMG GT 4-drzwiowego Coupé czeka kolejna światowa premiera. Po raz pierwszy, w ramach pakietu AIR BALANCE, dostępny jest unikalny zapach „AMG#63”, opracowany specjalnie dla samochodu AMG. Ma atrakcyjną, sportową woń, dopasowaną do charakteru marki z Affalterbach.

Nowe AMG GT 4-drzwiowe Coupé można wyposażyć również w kontrolę komfortu ENERGIZING, pomocną w poprawie kondycji kierowcy. Łączy ona działanie różnych funkcji pojazdu z zakresu komfortu – takich jak klimatyzacja, sterowanie fotelami, masaż, podgrzewanie siedzeń i kierownicy czy nastrojowe oświetlenie – w celu zrelaksowania lub pobudzenia kierowcy i podróżujących w określony sposób, korzystając z wstępnie zdefiniowanych programów.

Aby zapewnić najwyższą jakość nagłośnienia, Mercedes-AMG oferuje opcjonalny system audio Burmester® High-End 3D Surround Sound z 23 głośnikami o łącznej mocy 1450 watów. Zależnie od preferencji, może zamienić on wnętrze Coupé w salę koncertową lub festiwal muzyki na żywo. Głośniki 3D w podsufitce generują trójwymiarowy dźwięk w szerokim zakresie, wykraczającym poza obrys samochodu. Nagłośnienie wyróżnia się również wysokiej klasy promieniującymi tweeterami (głośnikami wysokotonowymi) pierścieniowymi oraz specjalnym subwooferem AMG, który – dzięki zewnętrznemu podłączeniu – gwarantuje znakomite odtwarzanie basów. Ustawienia VIP pozwalają na dostrojenie brzmienia dla poszczególnych miejsc. W ramach personalizacji odtwarzania dźwięku dostępne są także gotowe ustawienia, takie jak „Live” czy „Easy Listening”.

### **Wysoki komfort akustyczny i skuteczna izolacja wibracji oraz dopracowana aeroakustyka**

Projektanci nowego AMG GT 4-drzwiowego Coupé zwrócili szczególną uwagę na zapewnienie jak najwyższego komfortu akustycznego i maksymalne ograniczenie wibracji w kabinie. Podróżujący doceniają takie aspekty jakości samochodu zwłaszcza w trakcie długich podróży. Wibracje generowane przez zespół napędowy, nawierzchnię i koła – tak samo jak szum opływającego wiatru – są izolowane na tyle skutecznie, na ile to tylko możliwe. W tym celu projektanci optymalnie dobrali sztywność nadwozia oraz zawieszenia. Wspomaganie kierownicy z siłą uzależnioną od prędkości minimalizuje hałasy pochodzące z układu kierowniczego oraz od nawierzchni. Równocześnie poprawiono dynamiczny transfer zachowań pomiędzy poszczególnymi

komponentami konstrukcji osi i układu kierowniczego oraz zdolności izolujące mocowań zawieszenia.

Ograniczone szумы wiatru idą w parze z pierwszorzędnymi parametrami aerodynamicznymi. Projektanci udoskonalili sprawdzoną koncepcję wygłuszenia, m.in. uszczelnienia drzwi i okien. Dzięki dopracowaniu łączenia lusterek bocznych i przednich słupków maksymalnie zminimalizowano niepożądane hałasy opływającego powietrza pochodzącej z tej części karoserii. Optymalizacja podłogi miała z kolei na celu wytłumienie hałasów o niskiej częstotliwości.

Na życzenie dostępny jest pakiet zwiększający komfort akustyczny, który pozwala w dalszym stopniu zminimalizować m.in. szумы wiatru występujące przy wysokich prędkościach. Obejmuje on laminowane przednie szyby, zaopatrzone w innowacyjny film akustyczny oraz szereg innych form izolacji akustycznej. Chronią one zarówno przed nadmiernym hałasem, jak i nagrzewaniem się wnętrza. Zabezpieczają też przed promieniowaniem podczerwonym i UV.

## Nowy Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ Edition 1

### **Jeszcze więcej indywidualnego charakteru dla AMG GT 4-drzwiowego Coupé**

Dla uczczenia rynkowego debiutu nowego AMG GT 4-drzwiowego Coupé późną jesienią 2018 r., Mercedes-AMG zaoferuje specjalną serię Edition 1, dostępną jedynie przez 12 miesięcy od wprowadzenia do sprzedaży. Dzięki podkreśleniu sportowych walorów nadwozia oraz wysokiej próby wykończenia kabiny model ten odznacza się jeszcze większym stopniem ekskluzywności i szczególnie wyrazistym wzornictwem. Pakiet AMG Aerodynamics oraz specjalne naklejki podkreślają powiązania z rodziną modeli AMG GT i światem motorsportu. Wzrok przyciągają również 21-calowe kute obręcze AMG oraz lakier – do wyboru szary matowy designo magno, diamentowa biel designo bright lub szary metaliczny.

Sportowo-ekskluzywny wyraz wnętrza potęgują fotele AMG Performance obszyte skórą nappa Exclusive w kolorach szarym magma i czarnym, z kontrastującymi żółtymi przeszyciami. Uwagę przykuwa też kierownica AMG Performance z wykończeniem z mikrofibry i żółtą nicią oraz elementy ozdobne AMG z matowego włókna węglowego. Limitowany wariant dostępny jest wyłącznie jako Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ Edition 1, z topowym silnikiem V8 o mocy 470 kW (639 KM).

Pakiet Aerodynamics dla specjalnej odmiany Edition 1 obejmuje elementy takie jak większy spojler przedniego zderzaka, dodatkowe prowadnice powietrza przy bocznych wlotach przedniego zderzaka, a także zoptymalizowany dyfuzor i mocowane na stałe tylne skrzydło. Jego płat można

mechanicznie regulować, zmieniając balans unoszenia oraz charakterystykę jazdy – i w ten sposób dopasowując ją do indywidualnych preferencji lub określonych warunków. Perfekcyjnie skoordynowana interakcja różnych elementów służy zapewnieniu optymalnej aerodynamiczności.

W porównaniu z regulowanym tylnym skrzydłem w modelu bazowym – przy jego maksymalnym wysunięciu i prędkości 300 km/h – „sztywny” wariant zwiększa docisk tylnej osi do nawierzchni o dodatkowe 30 kg. Większy przedni spojler wzmacnia z kolei efektywność systemu prowadzenia powietrza AIRPANEL: gdy regulowane zasłony są zamknięte, zjawisko unoszenia przedniej osi zostaje w dalszym stopniu ograniczone.

Kolejną przewagą pakietu jest fakt, że pomimo zwiększonej siły docisku opór powietrza jest jeszcze niższy niż w wariantcie z elektrycznie regulowanym skrzydłem. Taka kombinacja pozwala zwiększyć zarówno przyspieszenia wzdłużne, jak i poprzeczne – czy to na drodze, czy na torze.

#### **AMG GT 4-drzwiowe Coupe Edition 1 skrócie:**

- Dostępność: przez 12 miesięcy od rynkowego debiutu
- Starannie dobrany zestaw opcji wyposażenia i elementów wykończenia podkreśla ekskluzywność oraz dynamizm
- Występuje wyłącznie jako topowy wariant AMG GT 63 S 4MATIC+



### **Elementy zewnętrzne wersji Edition 1:**

- Pakiet Aerodynamics z większym przednim spojlerem i dodatkowymi prowadnicami powietrza w przednim zderzaku, zoptymalizowanym pod względem aerodynamiki dyfuzorem oraz zamocowanym na stałe tylnym spojlerem z mechanicznie regulowanym skrzydłem
- Lakier: szary matowy designo magno, diamentowa biel designo bright lub szary metaliczny
- Sportowe pasy AMG z matowoszarym wykończeniem (naklejki) po bokach, ponad panelami progowymi; z szarym matowym lakierem designo magno lub szarym lakierem metalicznym: dodatkowe sportowe pasy na masce, dachu i pokrywie silnika (na życzenie można z nich zrezygnować)
- 21-calowe wieloramienne obręcze AMG w kolorze czarnym, z wykończeniem matowym lub błyszczącym

### **Elementy wnętrza wersji Edition 1:**

- Fotele AMG Performance z pakietem pamięci
- Tapicerka ze skóry nappa Exclusive w kolorze szarym magma i czarnym, z kontrastującymi żółtymi przeszyciami
- Kierownica AMG Performance obszyta mikrofibrą, z kontrastującymi żółtymi przeszyciami, żółtym pierścieniem na godzinie 12 oraz emblematem „Edition”; oprawa kierownicy wraz z przyciskami i manetkami zmiany biegów z czarnym, chromowanym wykończeniem, dodatkowe przełączniki AMG

- Elementy ozdobne AMG z matowych włókien węglowych
- Pasy bezpieczeństwa w żółtym kolorze
- Środkowe panele drzwi pokryte skórą nappa w szarym kolorze magma
- Podłokietniki na panelach drzwi i w konsoli środkowej obszyte skórą nappa w szarym kolorze magma
- Górna sekcja panelu instrumentów i górne elementy (parapety) paneli drzwi obszyte czarną skórą nappa z kontrastującymi, żółtymi przeszyciami
- Pakiet AIR BALANCE z nowym, specjalnym zapachem „AMG #63”
- Podświetlane listwy progowe AMG
- Specjalne dywaniki podłogowe w kolorze czarnym, ze skórzanym obszyciem, napisem „AMG” oraz wykończeniem żółtą nicią

### **Dodatkowe wyposażenie oraz opcje wyposażenia dla wersji Edition 1**

Na życzenie specjalną edycję można dodatkowo spersonalizować za pomocą dodatkowych elementów, takich jak:

- Pakiet AMG Night
- Pakiet elementów zewnętrznych wykonanych z włókien węglowych AMG nr 2
- Wysokowydajne ceramiczne hamulce AMG
- Pakiet High-Class dla tylnych siedzeń

Opisy i informacje zawarte w niniejszej informacji prasowej odnoszą się do międzynarodowej gamy modeli Mercedes-AMG i mogą różnić się w zależności od rynku.

**Kontakt:**

Tomasz Mucha

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

tel. +48 22 312 72 22

## Mercedes-AMG GT 43 4MATIC+ 4-drzwiowe Coupé

### Silnik

Liczba/układ cylindrów		6/R, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	2999
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,4
Moc maks.	kW/KM	270 (367) przy 5500-6100 obr./min + 16 (22) z EQ Boost
Maks. moment obrotowy	Nm	500 przy 1800-4500 obr./min + 250 z EQ Boost
Stoień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, turbosprężarka i kompresor elektryczny

### Przeniesienie napędu

Układ napędowy		w pełni aktywny napęd na cztery koła AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT TCT 9G (automatyczna z przekładnią hydrokinetyczną)
Przełożenia	główne	3,27
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	b.d.

### Zawieszenie

Oś przednia		czterodrożkowe zawieszenie AMG, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		niezależne wielowahaczowe zawieszenie AMG, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane bimetalowe tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 6-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. went., perforowane tarcze o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego, liniowe przełożenie 14,4:1
Obręcze		przód: 9,5 J x 19; tył: 11 J x 19
Opony		przód: 255/45 R 19; tył: 285/40 R 19

### Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2951
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1673/1666
Długość	mm	5054
Szerokość	mm	1871
Wysokość**	mm	1455
Średnica zawracania	m	12,6
Pojemność bagażnika*	l	456
Masa własna wg DIN**	kg	1965
Masa własna wg EC***	kg	2040
Ładowość (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		475
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2515
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/7

### Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,9
Prędkość maksymalna	km/h	270 km/h
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	11,7-12,3/7,7-8,0/9,1-9,4
Emisje CO <sub>2</sub> w cyklu łączonym	g/km	209-215
Klasa efektywności		D

\* zgodna z metodą pomiarową VDA; \*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy;

\*\*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg)

## Mercedes-AMG GT 53 4MATIC+ 4-drzwiowe Coupé

### Silnik

Liczba/układ cylindrów		6/R, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	2999
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,4
Moc maks.	kW/KM	320 (435) przy 6100 obr./min + 16 (22) z EQ Boost
Maks. moment obrotowy	Nm	520 przy 1800-5800 obr./min + 250 z EQ Boost
Stoień kompresji		10,5:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, turbosprężarka i kompresor elektryczny

### Przeniesienie napędu

Układ napędowy		w pełni aktywny napęd na cztery koła AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT TCT 9G (automatyczna z przekładnią hydrokinetyczną)
Przełożenia	główne	3,27
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	b.d.

### Zawieszenie

Oś przednia		czterodrożkowe zawieszenie AMG, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Oś tylna		niezależne wielowahaczowe zawieszenie AMG, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. wentylowane i perforowane bimetalowe tarcze hamulcowe o średnicy 360 mm, 6-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. went., perforowane tarcze o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające;
Układ kierowniczy		elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP® elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego z mechanizmem zębatkowym, zmienne przełożenie (14,4:1 w martwym położeniu)
Obręcze		przód: 9,5 J x 19; tył: 11 J x 19
Opony		przód: 255/45 R 19; tył: 285/40 R 19

### Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2951
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1673/1666
Długość	mm	5054
Szerokość	mm	1871
Wysokość**	mm	1455
Średnica zawracania	m	12,6
Pojemność bagażnika*	l	456
Masa własna wg DIN**	kg	1970
Masa własna wg EC***	kg	2045
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC) kg		470
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2515
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/7

### Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	4,5
Prędkość maksymalna	km/h	285 km/h
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	11,7-12,3/7,7-8,0/9,1-9,4
Emisje CO <sub>2</sub> w cyklu łączonym	g/km	209-215
Klasa efektywności		D

\* zgodna z metodą pomiarową VDA; \*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy;  
\*\*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg)

## Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ 4-drzwiowe Coupé

### Siłnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	430 (585) przy 5500-6500 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	800 przy 2350-5000 obr./min
Stopień kompresji		8,6:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

### Przeniesienie napędu

Układ napędowy		w pełni aktywny napęd na cztery koła AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (automatyczna z wielotarczowym mokrym sprzęgłem startowym)
Przełożenia	główne	3,27
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	b.d.

### Zawieszenie

Oś przednia		czterodrożkowe zawieszenie AMG, wielokomorowe kolumny pneumatyczne, dwururowe amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia AMG RIDE CONTROL
Oś tylna		niezależne wielowahaczowe zawieszenie AMG, wielokomorowe kolumny pneumatyczne, jednorurowe amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia AMG RIDE CONTROL
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. went. i perforowane bimetalowe tarcze o średnicy 390 mm, 6-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane, perforowane bimetalowe tarcze o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego z mechanizmem zębatkowym, zmienne przełożenie (14,4:1 w martwym położeniu)
Obřęcze		przód: 9,5 J x 19; tył: 11 J x 19
Opony		przód: 255/45 R 19; tył: 285/40 R 19

### Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2951
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1675/1670
Długość	mm	5054
Szerokość	mm	1871
Wysokość**	mm	1442
Średnica zawracania	m	12,6
Pojemność bagażnika*	l	461
Masa własna wg DIN**	kg	2025
Masa własna wg EC***	kg	2100
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC)	kg	450
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2550
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	66/10

### Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,4
Prędkość maksymalna	km/h	310 km/h
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	15,0-15,2/8,8-8,9/11,1-11,2
Emisje CO <sub>2</sub> w cyklu łączonym	g/km	252-256
Klasa efektywności		F

\* zgodna z metodą pomiarową VDA; \*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy;

\*\*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg)

## Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4-drzwiowe Coupé

### Silnik

Liczba/układ cylindrów		8/V, 4 zawory na cylinder
Pojemność skok.	ccm	3982
Średnica x skok	mm	83,0 x 92,0
Moc maks.	kW/KM	470 (639) przy 5500-6500 obr./min
Maks. moment obrotowy	Nm	900 przy 2500-4500 obr./min
Stopień kompresji		8,6:1
Zasilanie		sterowany mikroprocesorowo wtrysk benzyny, podwójne turbodoładowanie

### Przeniesienie napędu

Układ napędowy		w pełni aktywny napęd na cztery koła AMG Performance 4MATIC+
Przekładnia		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (automatyczna z wielotarczowym mokrym sprzęgłem startowym)
Przełożenia	główne	3,27
	1. bieg	5,35
	2. bieg	3,24
	3. bieg	2,25
	4. bieg	1,64
	5. bieg	1,21
	6. bieg	1,00
	7. bieg	0,86
	8. bieg	0,72
	9. bieg	0,60
	wsteczny	b.d.

### Zawieszenie

Oś przednia		czterodrożkowe zawieszenie AMG, wielokomorowe kolumny pneumatyczne, dwururowe amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia AMG RIDE CONTROL
Oś tylna		niezależne wielowahaczowe zawieszenie AMG, wielokomorowe kolumny pneumatyczne, jednorurowe amortyzatory gazowe i adaptacyjna regulacja tłumienia AMG RIDE CONTROL
Układ hamulcowy		hydrauliczny, dwuobwodowy; przód: wewn. went. i perforowane bimetalowe tarcze o średnicy 390 mm, 6-tłoczkowe stałe zaciski aluminiowe; tył: wewn. wentylowane, perforowane bimetalowe tarcze o średnicy 360 mm, 1-tłoczkowe aluminiowe zaciski pływające; elektryczny hamulec postojowy, ABS, Brake Assist, trzystopniowy system ESP®
Układ kierowniczy		elektromechaniczne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego z mechanizmem zębatkowym, zmienne przełożenie (14,4:1 w martwym położeniu)
Obęcze		przód: 9,5 J x 20; tył: 11 J x 20
Opony		przód: 265/40 R 20; tył: 295/35 R 20

### Wymiary i masy

Rozstaw osi	mm	2951
Rozstaw kół, przód/tył	mm	1669/1664
Długość	mm	5054
Szerokość	mm	1871
Wysokość**	mm	1447
Średnica zawracania	m	12,6
Pojemność bagażnika*	l	461
Masa własna wg DIN**	kg	2045
Masa własna wg EC***	kg	2120
Ładowność (w oparciu o masę własną wg to EC)	kg	440
Dopuszczalna masa całkowita	kg	2560
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	l	80/12

### Osiągi i zużycie paliwa

Przyspieszenie 0-100 km/h	s	3,2
Prędkość maksymalna	km/h	315 km/h
Zużycie paliwa w cyklu NEDC miasto/poza miastem/cykl łączony	l/100 km	15,2/8,9/11,3
Emisje CO <sub>2</sub> w cyklu łączonym	g/km	257
Klasa efektywności		F

\* zgodna z metodą pomiarową VDA; \*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, bez kierowcy;

\*\*\* masa własna samochodu gotowego do jazdy zgodna z EC, z kierowcą (75 kg)