



Informação de Imprensa

junho de 2022

Contactos:

Jorge Aguiar

Filipa Figueiredo

Comunicação de Automóveis - Tel.: 21 925 71 92

O novo Mercedes-Benz GLC – Mais dinâmico, potente e com cadeia cinemática eletrificada exclusiva

Factos e Destaques

Cadeias cinemáticas: o novo GLC foi projetado de raiz para uma cadeia cinemática híbrida e enquadra-se nos padrões de eficiência. A gama de motores inclui variantes a gasolina e a diesel de quatro cilindros combinados com um motor elétrico. Quatro unidades são parcialmente híbridas e estão equipadas com motor de arranque/alternador elétrico integrado (ISG) de segunda geração. Três variantes de motor são unidades híbridas plug-in com uma potência combinada de até 280 kW (381 CV) e um binário combinado de até 750 Nm. Todas as versões híbridas plug-in têm uma autonomia elétrica superior a 100 quilómetros (WLTP).

Uma experiência de condução notoriamente mais elétrica: graças à autonomia elétrica, as distâncias normalmente percorridas no dia a dia podem ser realizadas em modo totalmente elétrico. O aperfeiçoado programa da transmissão híbrido fornece um modo de condução elétrico para os troços mais adequados do percurso. É dada prioridade à condução em modo elétrico em viagens mais longas, por exemplo, nas zonas urbanas.

Versátil quer em estrada quer fora de estrada: o GLC revela atributos significativamente aperfeiçoados para a condução em estrada e fora de estrada e em condições meteorológicas adversas. Estes incluem a fácil utilização do ecrã off-road, que, através de uma animação no ecrã central, mostra a imagem do solo através da função “capot transparente”. O sistema 4MATIC proporciona segurança adicional em virtude da melhoria dos sistemas de controlo.

Conforto e agilidade: os componentes fundamentais do chassis dinâmico do GLC são uma nova suspensão dianteira de quatro braços e uma suspensão traseira independente multi-link. A suspensão de série para o mercado nacional é a suspensão pneumática AIRMATIC, que integra o amortecimento ajustável variável para as fases de compressão e de retorno (rebound).

Ágil e seguro: o novo Classe GLC é particularmente ágil e com o eixo traseiro direcional de série, combinando uma relação de transmissão mais direta da direção do eixo dianteiro. O ângulo da direção no eixo traseiro é de até 4.5 graus. Esta solução permite reduzir o diâmetro de viragem em 80 centímetros para 11.0 metros.

Design exterior: as proporções únicas com características clássicas de um SUV, como a proteção inferior simulada cromada, as calhas do tejadilho e os estribos opcionais combinam com as novas linhas arredondadas nas laterais para criar um equilíbrio entre elegância, desportividade e desempenho fora de estrada. Os destaques incluem os novos faróis, que estão diretamente ligados à grelha do radiador e realçam a largura do veículo. Em combinação com os faróis DIGITAL LIGHT opcionais, integram luzes diurnas em forma de elipse além da reconhecida “tocha”. A grelha do radiador é outro destaque visual, com moldura cromada na linha de equipamento AVANTGARDE exterior de série.

Design interior: o GLC dá continuidade à fórmula bem-sucedida do luxo moderno e desportivo da Mercedes-Benz. Por exemplo, o tablier está dividido horizontalmente em duas secções e integra superfícies de revestimento de dimensões generosas, com um ecrã central que aparenta flutuar acima do tablier. O design moderno dos bancos e dos painéis das portas enfatizam a elevada qualidade do interior.

Resistência ao vento: na sua configuração aerodinâmica mais favorável, o coeficiente aerodinâmico (C_d) mínimo do GLC é de 0.29. Desta forma é dois décimos inferior ao do seu antecessor ($C_d = 0.31$) – um avanço notável para um SUV deste segmento.

Baixo ruído: a um nível ainda mais elevado, o GLC é um veículo agradavelmente silencioso com uma assinatura refinada de isolamento acústico e níveis de ruído da estrada e do vento extremamente baixos. O conjunto de todas as medidas de isolamento acústico contribui para o reconhecido ambiente acolhedor da Mercedes-Benz.

MBUX: a última geração do sistema de informação e de entretenimento, com dois ecrãs de grandes dimensões e navegação de ecrã total de série, torna o interior ainda mais digital e inteligente.

Máximo conforto de utilização: assistente de voz Olá Mercedes tem agora uma maior capacidade de diálogo e de aprendizagem. A função Smart Home do MBUX transforma o GLC num centro de controlo móvel da residência.

Entretenimento: o MBUX integra totalmente todos os principais fornecedores de streaming de música, incluindo as preferências e as definições pessoais. As notícias de última hora são outra função nova do MBUX. Com o comando de voz “Olá Mercedes”, permite ao cliente aceder individualmente às novas categorias selecionadas, como negócios, desporto ou cultura. O opcional sistema de som surround Burmester® oferece uma experiência de som única com 15 altifalantes premium e uma potência total de 710 W.

Sistemas de assistência: a última geração do pack Assistência à Condução contém funções adicionais e aperfeiçoadas, por exemplo, o Assistente Ativo de Distância DISTRONIC, Assistente Ativo da Direção, Assistente de Reconhecimento de Sinais de

Trânsito, o novo pack Estacionamento com câmara de 360 graus e o Assistente de Manobra do Reboque.

DIGITAL LIGHT: esta revolucionária tecnologia de faróis (equipamento opcional) permite novas funções como a projeção de marcas rodoviárias auxiliares ou símbolos de aviso na superfície da estrada.

Equipamentos de conforto: os componentes e os sistemas do GLC foram aperfeiçoados em vários aspetos, por exemplo, o ENERGIZING AIR CONTROL, AIR-BALANCE, GUARD 360°, a iluminação ambiente e o novo teto panorâmico, que integra uma travessa mais fina para proporcionar uma maior sensação de espaço. Os opcionais bancos multicontorno- integram agora mais funções de massagens.

O parceiro ideal para a utilização de reboque: o novo menu reboque e o planeador de percurso com reboque são dois destaques do GLC. O objetivo destas e de várias outras funções avançadas para a utilização do veículo com reboque acoplado consiste em tornar a condução com reboque o mais segura e agradável possível. Adicionalmente, o sistema de tração integral 4MATIC fornece uma tração excecional em qualquer superfície de estrada.

O modelo mais dinâmico da bem-sucedida família SUV da Mercedes-Benz

O novo Mercedes-Benz GLC – Versão resumida

Luxo moderno e desportivo

O novo GLC incorpora estas características em todos os detalhes. É o modelo mais dinâmico da bem-sucedida família SUV da Mercedes-Benz. Mesmo ao primeiro olhar, isto é sublinhado pelo seu design com proporções únicas, superfícies dramáticas, linhas rigorosamente moldadas e um interior claramente elaborado e de alta qualidade. O modelo também impressiona com o seu desempenho de condução e eficiência. O GLC está disponível apenas como modelo híbrido: ou como híbrido plug-in ou como parcialmente híbrido com tecnologia de 48 V e um motor de arranque/alternador integrado. Os modelos híbridos plug-in oferecem uma autonomia superior a 100 quilómetros (WLTP) – perfeita para uma condução no dia a dia principalmente em modo elétrico. O GLC não compromete em terreno algum: quer em estrada quer fora de estrada, impressiona com os seus níveis de conforto e agilidade. A nova direção do eixo traseiro torna o modelo ainda mais manobrável e seguro. Fora de estrada marca pontos com os seus vários equipamentos, como o sistema de tração integral 4MATIC de série, a condução puramente elétrica fora de estrada nos modelos plug-in, o ecrã off-road e a função “capot transparente”.

Os elevados padrões de qualidade do novo GLC são evidentes em todos os detalhes. Por exemplo, a última geração do sistema de informação e de entretenimento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) torna-o ainda mais digital e inteligente – o hardware e o software foram alvo de um desenvolvimento significativo: as imagens brilhantes no ecrã do condutor e no ecrã central facilitam o controlo das funções de condução e de conforto. Os dois ecrãs LCD proporcionam uma experiência visual completa com informação apresentada de forma estruturada e clara. A navegação de ecrã total fornece ao condutor a melhor orientação de itinerário possível. A Realidade Aumentada do MBUX para a navegação está disponível como opção. Uma câmara capta imagens da zona circundante em frente ao veículo. O ecrã central mostra imagens em movimento e também sobrepõe objetos virtuais, informação e marcadores. Estes incluem, por exemplo, sinais de trânsito, setas de orientação, recomendações de mudança de faixa de rodagem e números de lotes. Esta solução pode facilitar significativamente a navegação, especialmente em zonas urbanas.

A capacidade de diálogo e de aprendizagem do assistente de voz Olá Mercedes é baseada em algoritmos avançados; adapta-se continuamente às pretensões e às preferências do utilizador. Os fornecedores de streaming de música podem ser facilmente integrados no MBUX, o que significa que os clientes também podem ouvir as suas músicas preferidas no veículo. O cliente é mantido total e individualmente atualizado com a nova função “Notícias de última hora”, que é gratuita: mediante solicitação, o MBUX emite pequenos boletins informativos com uma duração de até dois minutos. Com a função Smart Home do MBUX, o GLC torna-se um centro de controlo móvel da residência: a temperatura, as luzes, as persianas e os aparelhos elétricos podem ser monitorizados e controlados remotamente.

Design: pureza sensual, inteligência e emoção

O novo GLC é imediatamente reconhecido como membro da família SUV da Mercedes-Benz. O equipamento de série inclui a linha de equipamento AVANTGARDE exterior com o pack Cromado, incluindo os frisos cromados das molduras dos vidros e uma nova proteção inferior cromada. Este acrescenta elementos de design atraentes e realça as proporções únicas do veículo. Um dos destaques do design do GLC é a nova secção dianteira, com faróis ligados diretamente à grelha do radiador para realçar a largura do veículo e a nova grelha do radiador incluída na linha de equipamento AVANTGARDE de série, que agora tem uma moldura cromada e uma lamela desportiva em cinza mate com revestimento cromado. A linha de equipamento AMG inclui uma grelha do radiador com padrão de estrelas Mercedes-Benz.

A carroçaria é caracterizada por um design aperfeiçoado em toda a superfície, com linhas precisamente moldadas nas laterais. Estas realçam as proporções e os guarda-lamas musculados e criam um equilíbrio entre elegância e desempenho de condução fora de estrada. Pela primeira vez estão disponíveis extensões dos guarda-lamas na cor da carroçaria a partir da linha de equipamento AMG. Estas acentuam a desportividade da linha de equipamento AMG. Os estribos também estão disponíveis como opção a partir da linha de equipamento AMG.

Outros equipamentos para reforçar a aparência desportiva são a maior largura dos eixos e as rodas à face com jantes de 18 a 20 polegadas. Várias jantes disponíveis não só incluem um design moderno com acabamento brilhante e de duas cores, como também são aerodinamicamente otimizadas.

O interior dos novos farolins traseiros bipartidos tem um visual tridimensional e realça a largura da secção traseira. Esta também integra uma proteção inferior simulada cromada, que alberga as ponteiras de escape simuladas cromadas.

Interior: luxo moderno e desportivo

Bem-vindo ao luxo moderno e desportivo da Mercedes-Benz: esta é a mensagem que o interior do novo GLC, com linha de equipamento AVANTGARDE, transmite na sua configuração de série. O tablier é claramente estruturado: a secção superior tem um perfil em forma de asa com novas saídas de ventilação circulares achatadas, que relembram as saídas dos reatores dos aviões a jato. A secção inferior revestida tem uma área de dimensões generosas que flui harmoniosamente até à consola central curvilínea. O ecrã LCD de alta resolução de 12.3" (31.2 cm) em frente ao condutor aparenta flutuar sobre o perfil em asa e a superfície revestida. O ecrã central de 11.9" (30.2 cm) sobe continuamente a partir da consola central e aparenta igualmente flutuar sobre a superfície revestida. Tal como o tablier, o ecrã encontra-se ligeiramente orientado para o condutor.

O design moderno e extremamente minimalista dos painéis das portas emoldura ambas as extremidades do tablier. O painel central das portas, com apoio de braços integrado, desenvolve-se a partir de uma superfície vertical e termina com uma orientação horizontal. Refletindo o design da consola central, a secção dianteira apresenta a forma de um elemento metálico sofisticado. Pode ser utilizada como apoio de mão ou puxador da porta, e aloja os botões de controlo do vidro elétrico. A consola flutuante de

interruptores é outro destaque e integra os controlos de abertura da porta e de regulação do banco.

O design moderno dos bancos do novo GLC combina com os revestimentos e as superfícies delineadas, e confere ao interior uma leveza visual. Os apoios de cabeça e as suas ligações aos encostos dos bancos com uma tampa fechada foram redesenhados. O novo GLC está disponível com tablier revestido em pele, com friso central revestido em napa (equipamento opcional, de série com a linha de equipamento AMG). Alguns elementos de revestimento são constituídos por superfícies inovadoras. Estas incluem laminados porosos de tom castanho bem como laminados de madeira porosa preta, com finas inserções em alumínio.

Conceito dimensional e detalhes práticos: excelente nível de conforto para a utilização no dia a dia

As dimensões do novo GLC realçam a sua aparência ainda mais dinâmica e poderosa. Com um comprimento de 4,716 mm, é 60 mm mais comprido e 4 mm mais baixo do que o seu antecessor. A largura do eixo dianteiro foi aumentada em 6 mm (agora com 1,627 mm), enquanto a do eixo traseiro foi aumentada em 23 mm (agora com 1,640 mm). O maior comprimento do veículo beneficia a distância entre eixos e as projeções da dianteira e da traseira. A largura do veículo foi mantida igual à do antecessor em 1,890 mm.

A capacidade do compartimento de bagagens beneficia da maior projeção da traseira e foi aumentada significativamente para 620 litros (+70 litros comparativamente à do modelo antecessor). Esta melhoria é notória durante a utilização no dia a dia, bem como em viagens de férias com a família ou para o transporte habitual de objetos no dia a dia. O GLC está equipado de série com o portão elétrico do compartimento de bagagens EASY-PACK. O portão do compartimento de bagagens abre e fecha comodamente com o simples pressionar de um botão: com o botão na chave de comando, o interruptor na porta do condutor ou o manípulo de abertura na porta do compartimento de bagagens.

Melhoria da aerodinâmica: agora com coeficiente aerodinâmico (C_d) de 0.29

Na sua configuração aerodinamicamente mais favorável, o coeficiente aerodinâmico (C_d) mínimo do GLC é de 0.29. Desta forma é dois décimos inferior ao do seu antecessor ($C_d = 0.31$) – um avanço notável para um SUV deste segmento. A otimização do veículo no que diz respeito ao arrasto aerodinâmico e ao ruído do vento foi realizada através de extensas simulações do escoamento do ar assistidas por computador (dinâmica de fluidos computacional), bem como de testes com veículos reais em túnel de vento.

O novo GLC é um veículo agradavelmente silencioso com uma assinatura acústica serena e baixos níveis de ruído da estrada e do vento. Estas características foram alcançadas através da otimização do isolamento acústico dos painéis da carroçaria e de outras medidas sofisticadas de isolamento de ruído. Por exemplo, o para-brisas com membrana acústica é equipamento de série. Os vidros termoacústicos disponíveis como opção cumprem os mais elevados requisitos de conforto.

Elementos de conforto: melhorias em vários detalhes

A função ENERGIZING liga vários sistemas de conforto diferentes para fornecer uma experiência de condução superior. O opcional pack ENERGIZING Plus dá vida aos vários sistemas do veículo com o simples pressionar de um botão ou através de um comando de voz, e agrupa-os em mundos de experiência em até sete programas de conforto. Ao mesmo tempo, o sistema cria uma atmosfera apropriada no interior, por exemplo, revigorante em caso de viagens monótonas, ou relaxante em viagens com elevado stress. O ENERGIZING COACH sugere um adequado programa de revitalização ou bem-estar com base nos dados do veículo e da viagem. Também considera a informação sobre a qualidade do sono e o nível de stress no seu algoritmo inteligente se o condutor estiver a utilizar um aparelho pessoal apropriado.

O pack AIR-BALANCE também faz parte do pack ENERGIZING Plus. Fornece uma fragrância individual e subtil no interior, de acordo com as preferências pessoais e em função do estado anímico. Graças à ionização refrescante e à filtragem do ar exterior e interior, também ajuda a assegurar a melhoria da qualidade do ar e uma maior sensação de bem-estar. O opcional sistema ENERGIZING AIR CONTROL monitoriza inteligentemente a qualidade do ar no interior do veículo. Para esta finalidade, utiliza os sensores de qualidade do ar e de partículas finas. Se os limites forem excedidos, o sistema comuta o ar condicionado para o modo de recirculação de ar. Um conceito de filtro de duas fases pode filtrar adicionalmente partículas finas de pó e uma grande percentagem de poluentes contidos no ar.

O novo GLC está disponível opcionalmente com um novo teto panorâmico. A travessa revestida é mais fina do que a do modelo antecessor, proporcionando uma vista quase ininterrupta através da maior área do teto de vidro. Se necessário, o teto panorâmico pode ser coberto por uma cortina de rolo.

Equipamento de série: significativamente melhorado

Com base na estratégia de equipamento de luxo da Mercedes-Benz, o equipamento de série do novo GLC foi significativamente melhorado e oferece aos clientes um veículo extremamente atrativo logo de série. A linha de equipamento AVANTGARDE é de série, tal como, por exemplo, os equipamentos mais utilizados como os ecrãs de grandes dimensões, a integração de smartphone, o carregamento sem fios e o aquecimento dos bancos dianteiros.

Além disso, a lógica dos packs foi consideravelmente simplificada para reduzir o esforço da seleção das várias opções individuais. Os equipamentos que são frequentemente encomendados em conjunto são agora agrupados em versões de equipamento com base no comportamento real do comprador. Além destas, existem muito poucas opções de equipamento disponíveis individualmente. No que diz respeito às opções de design, como a pintura, os estofos, o revestimento e as jantes, os nossos clientes podem configurar os seus veículos individualmente tal como anteriormente.

Motores: unidades de quatro cilindros sistematicamente eletrificadas

O novo GLC está disponível apenas como modelo híbrido: ou como híbrido plug-in ou como parcialmente híbrido com tecnologia de 48 V e um motor de arranque/alternador integrado. A gama de motores inclui quatro versões de quatro cilindros da atual família de motores modulares da Mercedes-Benz. Desta forma, a gama de motores é extremamente importante para a flexibilidade da rede de produção global, com eletrificação em função das necessidades. Quatro destes motores são unidades híbridas parciais que recebem o apoio inteligente, em condições de baixa rotação do motor, de um motor de arranque/alternador (ISG) de segunda geração. As três versões adicionais de motor são unidades totalmente híbridas plug-in com uma potência elétrica adicional de 100 kW (136cv) e uma autonomia elétrica superior a 100 quilómetros.

O sistema ISG já assegura uma excelente entrega de potência. Inclui um sistema elétrico de 48 V, que permite funções como circulação em roda livre, potência suplementar ou recuperação de energia, e desta forma poupar combustível. Além disso, o arranque dos motores é realizado rápida e confortavelmente com o auxílio do ISG, por forma a que a função start-stop seja praticamente impercetível para o condutor, tal como a transição do estado de circulação em roda livre com o motor desligado para o estado de propulsão com a potência do motor. Durante a circulação em roda livre, a interação inteligente entre o motor de combustão assegura um funcionamento extremamente suave.

Híbridos plug-in: uma autonomia elétrica superior a 100 quilómetros (WLTP)

O GLC também foi equipado com cadeia cinemática híbrida plug-in de quarta geração. Utilizando motores idênticos, a eletrificação deu mais um grande passo. Agora com uma potência elétrica de 100 kW (136 cv), um binário de 440 Nm e uma autonomia em modo puramente elétrico superior a 100 quilómetros (WLTP), os percursos diários podem ser praticamente realizados em modo puramente elétrico. O aperfeiçoado programa da transmissão híbrido fornece um modo de condução elétrica para os troços mais adequados do percurso. É dada prioridade à condução em modo elétrico em viagens, por exemplo, nas zonas urbanas. Com um dos dois motores a gasolina ou com o motor diesel: nas versões híbridas plug-in, além de extremamente eficientes, também são extremamente dinâmicos.

O simulador de autonomia: um indicador da autonomia elétrica individual

Para muitos clientes, a autonomia elétrica é um fator importante no momento de decisão da compra de um veículo eletrificado. A Mercedes-Benz ajuda os seus clientes a determinarem facilmente como as condições de utilização individuais influenciam a autonomia elétrica real.

No que diz respeito ao GLC como um produto, os fatores externos como a temperatura ambiente, o perfil do percurso e os requisitos de climatização podem ser combinados por forma a que os clientes saibam qual a autonomia expectável durante a condução no dia a dia. Isto permite esclarecer quais as condições que influenciam a variação da autonomia elétrica real em relação ao valor certificado.

Uma experiência de condução notoriamente mais elétrica

A elevada densidade de potência da cadeia cinemática híbrida é proporcionada por um motor síncrono de rotor interno com excitação permanente. O binário máximo de 440 Nm do motor elétrico está disponível logo à rotação zero, resultando numa elevada agilidade durante o arranque, juntamente com uma condução dinâmica. A potência elétrica está disponível até à velocidade do veículo de 140 km/h. No novo GLC, a Mercedes-Benz utiliza um servofreio dos travões eletromecânico e independente de vácuo, que controla automaticamente a transição flexível entre a travagem com os travões e a recuperação de energia em função da situação de condução, e desta forma assegura sempre a recuperação mais eficiente de energia. Como resultado, a potência máxima de recuperação de até 100 kW pode ser alcançada mais frequentemente do que num sistema de travagem convencional, puramente hidráulico.

A bateria de alta tensão foi desenvolvida pela própria Mercedes-Benz e tem uma capacidade total de 31.2 kWh. Mesmo que a bateria seja descarregada totalmente, é possível recarregá-la totalmente em cerca de 30 minutos com o carregador DC opcional de 60 kW. Está disponível de série um carregador de 11 kW (em função do mercado) para o carregamento trifásico através de uma Wallbox ligada a uma instalação elétrica residencial de corrente alternada (AC).

Suspensão: agilidade e segurança

O sistema de suspensão projetado para um maior dinamismo do GLC consiste numa nova suspensão de quatro braços no eixo dianteiro e uma suspensão traseira independente multi-link instalada numa subestrutura. A suspensão de série AIRMATIC está equipada com amortecimento ajustável variável para as fases de compressão e de retorno. Outro equipamento opcional é o pack Offroad Engineering, que aumenta a distância ao solo em 20 milímetros e inclui uma proteção inferior da carroçaria nas secções dianteira e de baixo do chassis.

O novo GLC é particularmente ágil e estável com a direção do eixo traseiro combinada com uma relação de transmissão mais direta da direção do eixo dianteiro. O ângulo da direção no eixo traseiro é de até 4.5 graus. Esta solução permite reduzir o diâmetro de viragem em 80 centímetros para 11.0 metros. O volante também requer uma menor quantidade de voltas entre batentes.

A uma velocidade inferior a 60 km/h, as rodas traseiras são direcionadas no sentido oposto ao das rodas dianteiras – e até 4.5° no sentido oposto ao do ângulo do eixo dianteiro durante as manobras de estacionamento. Em função da situação, este sistema permite reduzir virtualmente a distância entre eixos, tornando o veículo mais leve e ágil. Quando o veículo atinge uma velocidade igual ou superior a 60 km/h, as rodas traseiras são direcionadas no mesmo sentido que as rodas dianteiras em até 4.5 graus. Este aumento virtual da distância entre eixos representa vantagens notórias: na forma de maior estabilidade e segurança a alta velocidade, durante uma rápida mudança de faixa de rodagem ou em manobras de desvio repentinas. Adicionalmente, durante as manobras dinâmicas em estradas nacionais, é necessário um menor movimento da direção e o veículo responde mais diretamente às manobras no volante.

Sistemas de assistência de última geração: assistência ao condutor

A última geração do pack de assistência à condução integra funções adicionais e aperfeiçoadas. Estas reduzem o esforço do condutor em situações do dia a dia, para uma condução mais confortável e segura. Em situações de perigo, os sistemas de assistência podem responder perante colisões iminentes se a situação o exigir. Vários equipamentos avançados podem tornar a condução ainda mais segura. O Assistente Ativo de Distância DISTRONIC, por exemplo, pode agora atuar perante veículos parados na via até uma velocidade de 100 km/h (anteriormente: 60 km/h). Uma das novas funções do Assistente Ativo da Direção é a deteção de faixa de rodagem com uma câmara de 360 graus adicional, que oferece vantagens particularmente a baixa velocidade, por exemplo, durante a formação de um corredor de emergência. O Assistente de Reconhecimento de Sinais de Trânsito reconhece agora sinais em pórticos, sinais de obras rodoviárias além dos sinais de limite de velocidade. Por exemplo, o sistema também reconhece sinais de trânsito condicionado, como “piso molhado”, através da utilização de todos os sensores do veículo. As funções de aviso de sinal de stop e de semáforo vermelho são novas.

Sistemas de estacionamento sofisticados: assistência durante manobras lentas

Graças aos sensores de maior capacidade, os sistemas de estacionamento podem assistir melhor o condutor durante as manobras e desta forma melhorar a segurança e o conforto. A integração no MBUX torna a utilização mais intuitiva, sendo assistida por imagens. A opcional direção do eixo traseiro está integrada nos assistentes de estacionamento, e o cálculo das linhas (trajetórias) é coordenado adequadamente. As funções de travagem de emergência servem também para proteger outros utentes da estrada e podem aumentar a segurança.

O novo pack Parking com câmara de 360 graus e as funções do Assistente Ativo de Estacionamento com PARKTRONIC está disponível como equipamento opcional. Oferece a melhor visibilidade panorâmica possível e assiste o condutor para facilitar o processo de estacionamento e também durante a retirada do veículo do lugar de estacionamento, entre outros. O ecrã central mostra claramente a zona circundante ao veículo durante o estacionamento ou as manobras. A imagem apresentada é constituída pelas imagens das quatro câmaras individuais, designadamente a câmara dianteira, câmara traseira e as câmaras laterais, e inclui uma vista panorâmica virtual. Além disso, a imagem mostra os diferentes ângulos de visão, como o dianteiro, o traseiro ou o modo reboque. O condutor decide se estaciona manualmente ou se entrega o controlo do veículo ao Assistente Ativo de Estacionamento.

DIGITAL LIGHT: faróis extremamente poderosos com funções de projeção opcionais

O novo GLC está equipado de série com faróis LED High Performance. Os faróis DIGITAL LIGHT estão disponíveis como opção. Esta revolucionária tecnologia de faróis, com a sua dinâmica e precisão, cria possibilidade quase ilimitadas para a distribuição de luz de alta resolução e direcionada, de acordo com as condições locais. O resultado é uma excelente visibilidade para o condutor sem prejudicar a dos outros utentes da estrada. Os faróis DIGITAL LIGHT com função de projeção estão disponíveis como equipamento opcional.

Esta inovação oferece segurança adicional ao condutor, especialmente quando conduz durante a noite, e permite comunicar com outros utentes da via. Por exemplo, pode tornar a condução mais segura com a projeção de marcas rodoviárias, símbolos e animações na estrada. A tecnologia inteligente destaca os pedestres em zonas de perigo com a função projetor e clarifica a posição dos mesmos com pontos de direção projetados. Os clientes que por alguma razão entrem em sentido contrário nos ramais de acesso de estradas reservadas a veículos motorizados ou de autoestradas, ou em ruas de sentido único, são avisados através de um símbolo. O mesmo símbolo de aviso é apresentado antes de o veículo passar por semáforos vermelhos ou sinais de stop.

Sobre a colina e o vale: fora de estrada com o GLC

Tal como o modelo antecessor, o novo GLC também foi projetado para ser conduzido fora de estrada e está preparado para esta utilização com vários novos equipamentos e sistemas. O equipamento de série inclui um modo de condução fora de estrada e o DSR (Downhill Speed Regulation). Os modelos plug-in do novo GLC já oferecem uma experiência de condução do futuro: a condução totalmente elétrica fora de estrada. Isto tem várias vantagens: como o binário máximo de 440 Nm do motor elétrico está disponível a uma rotação quase nula, a sua potência pode ser sempre controlada facilmente. Isto permite uma condução extremamente rigorosa e controlada mesmo em terrenos difíceis. Além disso, como o motor elétrico apenas consome energia quando fornece potência ao veículo, e como os requisitos de potência são baixos quando o veículo é conduzido a baixa velocidade como é o caso durante a condução fora de estrada, é possível obter um longo período de condução em modo totalmente elétrico mesmo em terrenos difíceis.

No modo off-road, o GLC com câmara de 360 graus oferece um “capot transparente”: o ecrã central mostra uma vista virtual da zona abaixo da dianteira do veículo, incluindo as rodas dianteiras e a posição da direção. Isto é extremamente útil: permite ao condutor detetar atempadamente obstáculos no seu percurso, como pedras de grandes dimensões ou buracos profundos.

O novo ecrã off-road utiliza os dois ecrãs para fornecer informação, controlos e funções claramente organizados. Entre outros, o ecrã do condutor mostra a inclinação, o gradiente, a topografia do terreno, as coordenadas geográficas, uma bússola, bem como a velocidade e a rotação do motor de combustão se estiver ligado. Adicionalmente, o ecrã central mostra, por exemplo, a posição atual do SUV no terreno, bem como o ângulo da direção dianteira e, se estiver equipado com direção do eixo traseiro, mostra também a direção das rodas traseiras. Todas as funções relevantes para de condução fora de estrada podem ser controladas muito facilmente num único ecrã.

O pack Engineering, de série em Portugal, com suspensão pneumática AIRMATIC, incluindo o controlo da altura e a direção do eixo traseiro, também oferece as vantagens adicionais a nível de conforto durante a condução fora de estrada. Por exemplo, a suspensão pneumática AIRMATIC permite uma elevada distância ao solo em condução fora de estrada, independentemente da carga transportada, e um longo curso da suspensão para a melhor tração possível. A direção do eixo traseiro aumenta ainda mais a capacidade de manobra fora de estrada.

Menu reboque e planeador de percurso com reboque

O GLC é um veículo adequado para acoplar um reboque e o novo modelo foi projetado tendo em consideração este aspeto. O planeador de percurso com reboque para o sistema de navegação é uma nova funcionalidade: no ecrã central, podem ser planeados percursos apropriados para uma condução com o reboque previamente definido. Para esta finalidade, o planeador de percurso com reboque considera a largura e a altura dos diversos pontos de passagem ao longo do percurso, por exemplo. O reboque que se pretende utilizar é definido através do menu reboque no MBUX. Logo que a esfera do gancho de reboque seja acoplada e seja detetada uma ligação elétrica, o sistema solicita informação sobre a utilização do gancho de reboque: é um reboque pequeno? Ou algo de maiores dimensões, como uma caravana ou uma caixa de transporte de cavalos? Ou está instalado um suporte de bicicletas? O planeador de percurso com reboque considera esta informação. O objetivo destas e de várias outras funções avançadas para a utilização do veículo com reboque acoplado consiste em tornar a condução com reboque o mais segura e agradável possível. O sistema de tração integral 4MATIC fornece uma tração excecional em qualquer superfície de estrada.

O aperfeiçoado Assistente de Manobra do Reboque (opcional) no novo SUV GLC torna as manobras com um reboque ainda mais fáceis, confortáveis e seguras. O sistema regula automaticamente o ângulo da direção do veículo até uma velocidade de 5 km/h, e até um gradiente de 15 por cento. Está também integrado no MBUX e a sua utilização é intuitiva. Além de estabilizar o veículo combinado durante as manobras de marcha-atrás, o sistema pode, pela primeira vez, também orientá-lo em torno de curvas livremente selecionáveis de até 90 graus. A direção do veículo é operada automaticamente por forma a que o ângulo selecionado seja mantido. Isto permite posicionar um reboque de forma rigorosa e em segurança. O condutor também pode selecionar a função “puxar a direito” quando o reboque tiver alcançado a direção pretendida e for necessário efetuar marcha-atrás a direito. Todo o processo de manobra pode ser visualizado no ecrã central a partir das perspetivas das diferentes câmaras. As guias dinâmicas de orientação mostram a trajetória, a largura do veículo e a distância para os objetos detetados.

História de sucesso: o SUV médio da Mercedes-Benz

A Mercedes-Benz entrou no segmento de SUV médios em 2008 com o modelo GLK. “Criador de tendências num segmento de veículos em crescimento” – foi assim que o kit de imprensa naquela altura o descreveu. O seu design exterior derivava sem dúvida do Classe G, o antecessor de todos os SUV da Mercedes-Benz. Em 2015, a marca apresentou o seu sucessor sob o nome GLC. Este também impressionou com a excelente segurança típica da marca, com os modernos sistemas de assistência, com o baixo consumo de energia e o elevado dinamismo. Desde o lançamento do GLC e do seu antecessor direto, o GLK, a Mercedes-Benz vendeu mais de 2.6 milhões de veículos em todo o mundo. O GLC apresentado agora representa a terceira geração, que irá dar continuidade à sua história de sucesso.

Dinâmico, potente e com cadeia cinemática eletrificada

O novo Mercedes-Benz GLC – Versão completa

O novo Mercedes-Benz GLC é ainda mais dinâmico, potente e sustentável. Está disponível apenas como modelo híbrido: ou como híbrido plug-in ou como parcialmente híbrido com tecnologia de 48 V e um motor de arranque/alternador integrado. Os modelos híbridos plug-in fornecem uma autonomia superior a 100 quilómetros (WLTP). O GLC estabelece desta forma novas referências no segmento SUV de tração integral. A eletrificação sistemática do GLC, o modelo mais vendido da empresa, contribui significativamente para reduzir as emissões de CO₂ ao longo de todo o ciclo de vida. O novo GLC caminha para a mobilidade com neutralidade carbónica, que é o objetivo da iniciativa “Ambition 2039”. Os destaques tecnológicos do GLC também incluem equipamentos opcionais como os faróis DIGITAL LIGHT, a direção do eixo traseiro e novos sistemas de assistência. A sua elevada viabilidade para uma utilização fora de estrada é destacada por diversos equipamentos como a condução fora de estrada em modo elétrico nos modelos híbridos plug-in, ou o “capot transparente”. O GLC estará presente nos salões de exposição dos nossos concessionários na Europa Ocidental a partir do outono de 2022.

O novo GLC é imediatamente reconhecido como membro da família de SUV da Mercedes-Benz. O equipamento de série inclui a linha de equipamento AVANTGARDE Exterior com pack Chrome e jantes de liga leve de 18 polegadas. Este acrescenta elementos de design atraentes e realça as proporções únicas do veículo.

Design exterior: destaques expressivos

Um dos destaques do design do GLC é a secção dianteira redesenhada, com faróis ligados diretamente à grelha do radiador para realçar a largura do veículo. Os faróis DIGITAL LIGHT com luzes diurnas adicionais em forma de elipse e um novo revestimento azul, e ainda a iluminação ativa do piso, estão disponíveis como equipamento opcional. A grelha do radiador típica da Mercedes, com recorte redesenhado, integra uma moldura cromada. Esta emoldura uma lamela desportiva em cinza mate com revestimento cromado e a grelha com lamelas verticais em preto brilhante. A partir da linha de equipamento AMG, está disponível uma grelha do radiador com padrão de estrelas Mercedes-Benz: um padrão de estrelas tridimensionais com superfícies cromadas brilhantes. A nova proteção inferior dianteira simulada cromada realça a largura do veículo e acentua o visual de veículo de todo o terreno.

A carroçaria é caracterizada por um design aperfeiçoado em toda a superfície, com linhas precisamente moldadas nas laterais. Estas realçam as proporções bem como os guardalamas muscudos e criam também um equilíbrio entre elegância e desempenho de condução fora de estrada. Pela primeira vez estão disponíveis extensões dos guardalamas na cor da carroçaria a partir da linha de equipamento AMG. Estas realçam a desportividade da linha de equipamento AMG. Os estribos e o pack Night também estão disponíveis como opção.

Outros equipamentos para reforçar a aparência desportiva e confiante são a maior largura dos eixos e as rodas à face com jantes de 18 a 20 polegadas. Várias das jantes disponíveis de fábrica não só incluem um design moderno com acabamento brilhante e de duas cores, como também são aerodinamicamente otimizadas.

Os novos farolins traseiros bipartidos com um friso em preto brilhante realçam a largura da traseira. O interior dos farolins tem uma geometria tridimensional, e como equipamento opcional, estão disponíveis com uma animação. A traseira também integra uma proteção inferior simulada cromada, que alberga as ponteiras de escape simuladas cromadas.

Design interior: luxo moderno e desportivo

Bem-vindo ao luxo moderno e desportivo da Mercedes-Benz: esta é a mensagem que o interior do novo GLC, com linha de equipamento AVANTGARDE, transmite na sua configuração de série. O modelo dá continuidade ao conhecido e bem-sucedido conceito, adotando destaques e desenvolvendo-os ainda mais de forma diferenciada.

O tablier é claramente estruturado: a secção superior tem um perfil em forma de asa com novas saídas de ventilação circulares achatadas, que relembram as turbinas dos reatores dos aviões a jato. A secção inferior revestida tem uma área de dimensões generosas que flui harmoniosamente até à consola central curvilínea. A sua orientação para o condutor contribui para o seu carácter desportivo: o tablier é ligeiramente orientado para o condutor em cerca de seis graus.

Em frente ao condutor encontra-se um ecrã LCD independente, de alta resolução. Aparente flutuar em frente ao perfil em asa e à superfície de revestimento. Isto distingue o painel de instrumentos do condutor dos clássicos painéis de instrumentos com instrumentos redondos. O ecrã tem uma largura diagonal de 12.3" (31.2 centímetros).

Um elemento cromado de elevada qualidade divide a consola central entre a secção traseira almofadada para o apoio de braços e a secção dianteira em preto brilhante. O ecrã central sobe continuamente a partir desta superfície tridimensional. Aparente flutuar acima da superfície de revestimento.

O ecrã central também torna clara a mudança de paradigma para a digitalização: as funções do veículo podem ser controladas utilizando o ecrã tátil de elevada qualidade. A orientação de retrato é particularmente vantajosa para a navegação. Tal como o tablier, o ecrã encontra-se ligeiramente orientado para o condutor. O ecrã central tem uma largura diagonal de 11.9" (30.2 cm). Um leitor de impressões digitais está instalado num local ergonómico abaixo da consola central. Um ecrã projetado a cores pode ser encomendado como equipamento opcional.

O design moderno e extremamente minimalista dos painéis das portas emolduram ambas as extremidades do tablier. O painel central das portas, com apoio de braços integrado, desenvolve-se a partir de uma superfície vertical e termina com uma orientação horizontal. Refletindo o design da consola central, a secção dianteira apresenta a forma de um elemento metálico sofisticado. Pode ser utilizada como apoio de mão ou puxador

da porta, e aloja os botões de controlo do vidro elétrico. A consola flutuante de interruptores é outro destaque e integra os controlos de abertura da porta e de regulação do banco.

O design moderno dos bancos do novo GLC combina com os revestimentos e as superfícies delineadas, e confere ao interior uma leveza visual. Os apoios de cabeça e as suas ligações aos encostos dos bancos com uma tampa fechada foram redesenhados. O novo GLC está disponível com tablier revestido em pele, com friso central revestido em napa (equipamento opcional, de série com a linha de equipamento AMG). Alguns elementos de revestimento são constituídos por superfícies inovadoras. Estas incluem laminados porosos de tom castanho bem como laminados de madeira porosa preta, com finas incrustações em alumínio. Mediante encomenda, a iluminação ambiente direta com projetores de luz substitui a iluminação ambiente indireta de série.

Utilização intuitiva e capacidade de aprendizagem: a última geração do MBUX

Após o Classe S e o Classe C, o novo GLC também recebe a segunda geração do sistema de informação e de entretenimento MBUX (Mercedes-Benz User Experience). O interior do veículo torna-se ainda mais digital e inteligente, pois tanto o hardware como o software foram sujeitos a extensos desenvolvimentos: as imagens brilhantes nos ecrãs LCD permitem controlar mais facilmente o veículo e as funções de conforto equipadas.

O ecrã do condutor e o ecrã central proporcionam uma experiência abrangente e visual agradável. A informação é apresentada de forma simples e estruturada. A aparência pode ser personalizada com um total de três estilos de exibição (clássico, desportivo e discreto) e três modos (navegação, assistência, serviço). Além disso, o GLC oferece o modo off-road.

- No estilo clássico, o condutor é recebido com um ambiente de exibição já conhecido. A imagem constituída pelos típicos dois instrumentos redondos de um painel de instrumentos clássico e a alternância dos conteúdos entre os instrumentos fornece toda a informação relacionada com a condução do veículo.
- No estilo desportivo predomina a cor vermelho e o conta rotações central é apresentado de forma dinâmica.
- No estilo discreto, os conteúdos são reduzidos ao essencial. Além disso, os dois ecrãs podem ser apresentados em sete esquemas de cores em combinação com a iluminação ambiente. Isto cria uma experiência de cores impressionante no interior do habitáculo.
- O modo “assistência” apresenta a situação do trânsito em tempo real e complementa-a com informação importante.
- O novo modo “fora de estrada” permite apresentar conteúdo específico como o gradiente, a inclinação, uma bússola e o ângulo da direção e, em combinação com a opcional câmara de 360 graus, inclui a função “capot transparente”.

A navegação de ecrã total oferece ao condutor a melhor orientação possível durante a condução. A reprodução de vídeo com realidade aumentada está disponível como equipamento opcional. Uma câmara capta imagens da zona circundante em frente ao veículo. O ecrã central mostra imagens em movimento e também sobrepõe objetos

virtuais, informação e marcadores. Estes incluem, por exemplo, sinais de trânsito, setas de orientação, recomendações de mudança de faixa de rodagem e números de lotes. Esta solução pode facilitar significativamente a navegação, especialmente em zonas urbanas.

Olá Mercedes: o assistente de voz cada vez mais inteligente

O assistente de voz Olá Mercedes é agora mais interativo e com maior capacidade de aprendizagem com a ativação dos serviços online na Mercedes me App. Adicionalmente, certas ações podem ser realizadas mesmo sem o comando de voz de ativação "Olá Mercedes". Estas incluem, por exemplo, o atendimento de uma chamada telefónica. O assistente de voz Olá Mercedes também explica as funções do veículo com o comando de voz "Ajuda", e fornece assistência, por exemplo, quando pretender ligar o seu smartphone através da ligação Bluetooth ou procurar o kit de primeiros socorros. O assistente de voz Olá Mercedes pode até reconhecer os ocupantes pelas suas vozes.

Notícias de última hora: notícias personalizadas no MBUX

Com a extensão do assistente de voz Olá Mercedes para incluir a nova função gratuita "Notícias de última hora", os clientes da Mercedes-Benz no novo GLC estarão sempre atualizados com as últimas notícias. Com a ajuda da Mercedes me App, podem personalizar as notícias de última hora e não apenas especificar as suas categorias preferidas, por exemplo, negócios, desporto ou cultura. Podem também escolher as suas fontes de notícias preferidas, por exemplo, "BBC News", "Kicker" ou "Wall Street Journal". Um comando de voz é então suficiente para que o MBUX emita um breve noticiário com uma duração de até dois minutos. Os clientes que preferam não personalizar a App recebem uma seleção padronizada de notícias.

Smart Home: inteligência móvel para a máxima comodidade de controlo à distância

Com a função Smart Home do MBUX, o GLC torna-se agora um centro de controlo móvel da residência. Em termos gerais, "smart home" consiste em tornar a residência cada vez mais inteligente e comunicativa através da rede Wi-Fi, de sensores e atuadores: a temperatura do ar, as luzes, as persianas e os aparelhos elétricos podem ser monitorizados e controlados remotamente. Sensores de movimento e interruptores fim-de-curso nas janelas informam o utilizador sobre possíveis intrusos ou quaisquer movimentações de pessoas nas suas residências.

"Olá Mercedes, está alguém em minha casa neste momento?" "Verifiquei agora. O último movimento detetado ocorreu na cozinha há uma hora." No futuro, por exemplo, os diálogos podem ser mantidos através do assistente de voz MBUX (Mercedes-Benz User Experience) entre o condutor ou um passageiro no GLC e o sistema de casa inteligente do utilizador. A partir do lançamento de mercado, a função Smart Home do MBUX irá suportar diversos dispositivos oferecidos por importantes fornecedores de sistemas de casa inteligente - os correspondentes acordos já foram estabelecidos com a Bosch Smart Home e a Samsung SmartThings. Posteriormente seguir-se-ão outros fornecedores que serão anunciados numa fase mais adiantada. Logo

desde o início, o assistente de voz Hey Mercedes compreende questões e comandos em quatro idiomas (Alemão, Chinês, Inglês Americano e Inglês Britânico). É possível controlar e comandar lâmpadas, tomadas, termóstatos, persianas e cortinas, detetores de movimento, interruptores de fim-de-curso de portas e janelas e ainda sensores de temperatura. Portanto, o sistema também pode responder a esta questão: "Reduzi a potência do aquecimento?" Em função da resposta e dos termóstatos instalados na residência, é possível alterar a regulação: "Regular a temperatura para 18 graus em toda a casa!" Também permite melhorar o conforto, pois a potência do aquecimento também pode ser remotamente aumentada de forma atempada.

Música: streaming e sistemas de som

Com o serviço "Online Music", a Mercedes-Benz integrou agora totalmente os principais serviços de streaming de música no sistema de informação e de entretenimento MBUX. O MBUX permite o acesso contínuo ao perfil de utilizador do fornecedor de música ligado. Desta forma, não só permite aos clientes o acesso total às suas músicas e listas de reprodução favoritas, mas também a possibilidade de descobrirem milhões de músicas de listas de reprodução compiladas. A operação é realizada intuitivamente através do assistente de voz do MBUX, ou através dos botões de controlo no volante ou diretamente no ecrã. Além do sistema de som de série com um altifalante dianteiro de frequências baixas e quatro altifalantes de frequências médias, estão disponíveis equipamentos opcionais:

- Sistema de Som Avançado. Este é constituído por nove altifalantes – cinco de frequências médias, dois de frequências altas, dois altifalantes dianteiros de frequências baixas cada um com uma potência de 50 W, alimentados por um amplificador auxiliar com uma potência total de 225 W.
- O sistema de som surround Burmester® foi especialmente configurado para o GLC pelo próprio fabricante. Inclui um total de 15 altifalantes premium: sete altifalantes de frequências médias de 50 W, quatro altifalantes de frequências baixas de 20 W, dois altifalantes 3D de 20 W e dois altifalantes dianteiros premium de frequências baixas, cada um com uma potência de 120 W. Um amplificador de 15 canais alimenta todos os altifalantes de forma totalmente ativa com uma potência total de 710 W. Além disso, as predefinições de som de alta qualidade, a otimização através de um processador de sinal digital, as configurações individuais de som e as operações animadas dão vida ao sistema. As grelhas metálicas dos altifalantes incorporam a inscrição Burmester®.

Outros destaques: ecrã projetado e leitor de impressões digitais

Um ecrã projetado a cores pode ser encomendado como equipamento opcional. É apresentada ao condutor uma imagem virtual de 9 x 3 polegadas (cerca de 23 x 8 centímetros) a flutuar a cerca de 3 metros à frente do capot. Isto equivale à dimensão de um ecrã de aproximadamente 25 polegadas. O ecrã projetado consiste num módulo de ecrã LED a cores de elevada potência, com uma resolução de 800 x 480 pixels. Uma unidade ótica constituída por um espelho projeta a imagem virtual no para-brisas e

no campo de visão do condutor. O brilho do ecrã controlado por sensor é ajustado automaticamente de acordo com a intensidade da luz exterior.

Com o leitor de impressões digitais, os utilizadores podem iniciar uma sessão rapidamente no MBUX, comodamente e em segurança. As definições e os dados pessoais como os favoritos, os destinos mais recentes, as previsões baseadas no comportamento, os registos do calendário profissional e os emails estão protegidos. Os processos de pagamento através dos serviços Mercedes me também estão reservados aos utilizadores autenticados.

Atualizações remotas: o mais recente software

Logo que esteja disponível uma nova atualização de software da Mercedes-Benz, será apresentada uma mensagem no MBUX. O descarregamento e a instalação ocorrem em segundo plano. O utilizador deve então aceitar explicitamente a ativação da atualização. Isto significa que o veículo é mantido sempre atualizado. As funcionalidades também podem ser carregadas nos veículos que já tenham sido vendidos através das atualizações remotas. Para a transmissão de dados, a Mercedes-Benz recorre ao elevado padrão de segurança proporcionado pela tecnologia de rádio móvel e pelo módulo de comunicação instalado no veículo.

Outra forma de assegurar uma atualização e melhorar a experiência do utilizador consiste em selecionar novas funcionalidades na Mercedes me Store, como o streaming de música ou as funções In-Car Office. Os serviços por subscrição também podem ser renovados ou novamente selecionados diretamente online através da Mercedes me Store.

Cadeia cinemática: mais elétrica do que nunca

O novo GLC está disponível apenas como modelo híbrido: ou como híbrido plug-in ou como parcialmente híbrido com tecnologia de 48 V e um motor de arranque/alternador integrado. A gama de motores inclui quatro versões de quatro cilindros da atual família de motores modulares da Mercedes-Benz. Desta forma, a gama de motores é extremamente importante para a flexibilidade da rede de produção global, com eletrificação em função das necessidades. Os níveis de desempenho dos motores de quatro cilindros variam até 190 kW (258cv) de potência e 400 Nm de binário nos modelos a gasolina, e até 195 kW (265cv) de potência e 550 Nm de binário nos modelos diesel, cada um com assistência elétrica de 17 kW (23cv) de potência e 200 Nm de binário do ISG.

A eletrificação sistemática significa:

- Todos os motores disponíveis para o GLC são híbridos.
- Quatro destes motores são unidades híbridas parciais que recebem o apoio inteligente, em condições de baixa rotação do motor, de um motor de arranque/alternador (ISG) de segunda geração, em conjunto com um sistema elétrico de 48 V.

- Três versões adicionais de motor são unidades híbridas plug-in, que incluem um modo de condução totalmente elétrica e uma autonomia superior a 100 quilómetros.

O motor de arranque/alternador integrado equipado nos motores a gasolina e diesel fornece apoio na gama de baixa rotação dos motores. Em combinação com o sistema de sobrealimentação de ar, esta solução assegura uma excelente entrega de potência. O sistema inclui um sistema elétrico de 48 V, que permite funções como circulação em roda livre, potência suplementar ou recuperação de energia, e desta forma poupar combustível. Além disso, o arranque dos motores é realizado rápida e confortavelmente com o auxílio do ISG, por forma a que a função start-stop seja praticamente impercetível para o condutor, tal como a transição do estado de circulação em roda livre com o motor desligado para o estado de propulsão poderosa com a potência do motor. Durante a circulação em roda livre, a interação inteligente entre o motor de combustão assegura um funcionamento extremamente suave.

Caixa de velocidades automática de série

A caixa de velocidades automática 9G-TRONIC é um equipamento de série em todos os modelos GLC. Esta caixa de velocidades foi adaptada para a integração do ISG: o motor/alternador elétrico e a eletrónica de potência estão instalados no alojamento da caixa de velocidades e a temperatura de ambos os componentes é regulada pelo sistema de arrefecimento da caixa de velocidades. Portanto, as tubagens anteriormente utilizadas já não são necessárias, o que oferece vantagens em termos de espaço de instalação e peso. Adicionalmente, a caixa de velocidades tem uma eficiência superior. Entre outras características, a interação otimizada com a bomba elétrica auxiliar de óleo permite reduzir o caudal da bomba mecânica em 30 por cento, comparativamente ao modelo antecessor – com o objetivo de obtenção de uma maior eficiência. Adicionalmente, o sistema utiliza uma nova geração do controlo da caixa de velocidades totalmente integrado, com um processador e nova tecnologia de construção e ligação. Além da maior capacidade de processamento, a quantidade de interfaces elétricos foi drasticamente reduzida.

Sistema de tração integral: Mercedes-Benz 4MATIC

Todos as versões do novo GLC estão equipadas com a última geração do sistema de tração integral 4MATIC. O novo diferencial do eixo dianteiro permite a transferência de um maior binário, com uma distribuição ideal pelos eixos para uma maior dinâmica de condução. Isto representa uma vantagem significativa em termos de peso, comparativamente ao diferencial do modelo antecessor. A caixa de transferência longitudinal, que também é nova, reduz ainda mais as perdas por atrito. Também integra um circuito de óleo fechado e não necessita de quaisquer medidas de arrefecimento adicionais.

Diesel com motor de arranque/alternador integrado de segunda geração

O motor OM 654 M com motor de arranque/alternador integrado de segunda geração e o sistema elétrico de bordo de 48 V estão na vanguarda da eficiência energética. A recuperação de energia e a possibilidade de “circulação em roda livre” com o motor desligado permitem aumentar ainda mais a eficiência energética. Além da eletrificação, incluindo um compressor elétrico do sistema de ar condicionado, segue-se uma descrição das alterações mais importantes para a obtenção de uma potência de até 198 kW (269cv), mais a potência suplementar de 17 kW (23cv) pelo ISG:

- Curso de 94.3 milímetros e cilindrada de 1993 cc (anteriormente: 92.3 milímetros e 1,950 cc) graças à nova cambota
- Pressão de injeção de 2,700 bar (anteriormente: 2,500 bar).
- Resposta particularmente rápida e entrega de potência contínua graças a dois turbocompressores arrefecidos a líquido de arrefecimento, agora ambos com turbina de geometria variável.
- Canal de arrefecimento preenchido por sódio nos êmbolos de aço para uma redução efetiva dos picos de temperatura na coroa dos êmbolos.

Estes são os componentes do sistema de pós-tratamento de gases do motor diesel:

- Um catalisador de NOx instalado junto ao motor para a redução dos óxidos de azoto.
- Um filtro de partículas diesel com revestimento especial, também para reduzir os óxidos de azoto.
- Um catalisador SCR instalado junto ao motor, com injeção controlada de AdBlue®).
- Um catalisador SCR adicional na secção inferior do chassis do veículo, com válvula reguladora da quantidade de injeção de AdBlue®

Motor de quatro cilindros a gasolina equipado com ISG de segunda geração

Após o Classe C, o novo GLC é a segundo modelo da Mercedes-Benz a receber o motor de quatro cilindros a gasolina M 254 equipado com motor de arranque/alternador integrado (ISG) de segunda geração. O ISG fornece 17 kW (23cv) de potência e 200 Nm de binário adicionais, tem capacidade para recuperar maiores potências elétricas do que um alternador acionado por correia, desloca o ponto de carga do motor de combustão e permite funções híbridas como a “circulação em roda livre” com o motor desligado, potência suplementar e recuperação de energia. Isto confere uma elevada eficiência aos motores a gasolina. No motor M 254, a Mercedes-Benz também combinou pela primeira vez todas as inovações das famílias de motores a gasolina e diesel de 4 e 6 cilindros num único motor. Estas incluem o revestimento das camisas dos cilindros com tecnologia NANOSLIDE®, o acabamento das paredes dos cilindros com tecnologia CONICSHAPE® (superacabamento) e o sistema de pós-tratamento dos gases de escape instalado diretamente no motor. Todos os motores são caracterizados por uma entrega de potência superior, funcionamento suave e níveis de ruído extremamente baixos.

O turbocompressor segmentado de dupla voluta foi totalmente remodelado no âmbito do desenvolvimento adicional da tecnologia twin-scroll, para uma resposta ainda mais rápida. Este turbocompressor é o resultado da colaboração entre o departamento de desenvolvimento de turbocompressores da Mercedes-Benz e a equipa de fórmula 1 da Mercedes-AMG Petronas. A transferência de tecnologia para a produção em série estabelece novas referências em termos de desempenho combinado com a máxima eficiência.

Híbridos plug-in: uma autonomia elétrica superior a 100 quilómetros (WLTP)

O GLC também recebeu uma cadeia cinemática híbrida plug-in de quarta geração, disponível em três níveis de potência. Utilizando motores básicos idênticos, a eletrificação deu mais um grande passo. Com uma potência elétrica de até 280 kW (381 CV) e uma autonomia elétrica superior a 100 quilómetros (WLTP), as versões híbridas plug-in do GLC irão circular em modo puramente elétrico em muitos casos de utilização, sem a utilização do motor de combustão. Quer com um dos dois motores a gasolina quer com o motor diesel, as versões plug-in, além de extremamente eficientes, também são extremamente dinâmicas. As versões plug-in estão equipadas de série com suspensão pneumática AIRMATIC e controlo da altura no eixo traseiro.

O novo sistema de alta tensão é mais compacto e potente. A quantidade de interfaces de alta tensão foi significativamente reduzida. A integração da eletrónica de potência no alojamento da caixa de velocidades reduz o espaço de instalação necessário e simplifica os processos de montagem durante a produção. Além disso, uma tensão superior do sistema elétrico de bordo permite aumentar a potência de propulsão sem necessidade de utilizar cabos de maiores secções.

A elevada densidade de potência da cadeia cinemática híbrida é proporcionada por um motor síncrono de rotor interno com excitação permanente. O binário máximo de 440 Nm do motor elétrico está disponível logo à rotação igual a zero, resultando numa elevada agilidade durante o arranque, juntamente com uma condução dinâmica. A potência elétrica total está disponível até à velocidade do veículo de 140 km/h.

A bateria de alta tensão é um desenvolvimento interno pela própria Mercedes-Benz. Em particular, a capacidade total de 31.2 kWh em combinação com uma recuperação de energia mais eficiente e com uma aerodinâmica aperfeiçoada, permite uma autonomia elétrica superior a 100 quilómetros. Para suportar a elevada densidade de energia, a bateria de alta tensão integra um sistema de arrefecimento interno. O sistema de gestão térmica pode portanto controlar a temperatura de funcionamento independentemente do controlo da climatização no interior do veículo. Além de permitir o funcionamento contínuo em regiões de elevada e de baixa temperatura do ar ambiente, este sistema também permite o carregamento rápido com corrente contínua.

Mesmo que a bateria seja descarregada totalmente, é possível recarregá-la totalmente em cerca de 30 minutos com o carregador DC opcional de 60 kW. Está disponível de série um carregador de 11 kW (em função do mercado) para o carregamento trifásico através de uma Wallbox ligada a uma instalação elétrica residencial de corrente alternada. O cabo

de carregamento de série pode ser acondicionado facilmente no compartimento abaixo do piso, logo a seguir à porta do compartimento de bagagens.

Viagens do dia a dia: naturalmente em modo elétrico

Em suma, a experiência de condução é significativamente mais elétrica. Graças à maior autonomia elétrica superior a 100 quilómetros, as viagens do dia a dia podem ser amplamente realizadas em modo puramente elétrico. O aperfeiçoado programa da transmissão híbrido fornece um modo de condução elétrica para os troços mais adequados do percurso. É dada prioridade à condução em modo elétrico em viagens mais longas, por exemplo, nas zonas urbanas.

O sistema de regeneração recupera a energia cinética durante a desaceleração ou nos troços de descida durante a travagem, através do funcionamento do motor de arranque/alternador em modo alternador. A energia elétrica gerada a partir da recuperação da energia cinética do veículo é armazenada na bateria de alta tensão e pode ser utilizada para conduzir o veículo em modo elétrico. No novo GLC, a interação com o sistema de travagem hidráulico foi significativamente melhorada: a Mercedes-Benz utiliza um servofreio dos travões eletromecânico e independente de vácuo. Em função da situação de condução, o sistema controla automaticamente a transição entre travagem hidráulica e recuperação de energia, e desta forma assegura permanentemente a máxima recuperação de energia. Como resultado, a potência máxima de recuperação de até 100 kW pode ser alcançada mais frequentemente do que num sistema de travagem convencional, puramente hidráulico. Isto permite melhorar significativamente a eficiência geral do sistema híbrido e beneficia a autonomia elétrica.

Um condutor que pretenda influenciar o nível de recuperação de energia poderá fazê-lo diretamente em três níveis, que podem ser selecionados através dos interruptores basculantes atrás do volante. Isto é possível em todos os modos da transmissão, exceto o modo SPORT. No modo da transmissão D-, por exemplo, o condutor pode utilizar a função de condução com "um pedal": quando o condutor retira o pé do pedal do acelerador para desacelerar ou travar, a desaceleração do veículo em modo puramente elétrico é de tal intensidade que na maioria das situações não é necessário pressionar o pedal dos travões. Além disso, a estratégia de funcionamento comunica com os sensores dos sistemas de assistência, assistindo eficientemente o condutor em muitas situações de condução.

Dois modos da transmissão permitem ao condutor utilizar todo o potencial da cadeia cinemática plug-in de uma forma particularmente objetiva:

- **BATTERY HOLD:** é dada prioridade à preservação do estado de carga da bateria de alta tensão, por exemplo, quando se prevê conduzir no centro de uma cidade ou numa zona de baixas emissões de gases no final de uma viagem. O sistema da cadeia cinemática híbrida seleciona o propulsor apropriado em função da situação de condução e da distância prevista da viagem.
- **ELECTRIC:** condução elétrica até 140 km/h, recuperação de energia em desaceleração ajustável, ativação do motor de combustão através do ponto de pressão do pedal do acelerador.

Se a estratégia de funcionamento baseada no percurso for ativada, os dados sobre o percurso previsto são avaliados quando a orientação do itinerário estiver ativa. A estratégia considera diversos fatores como os dados da navegação, a topografia, os limites de velocidade e as condições do trânsito em todo o percurso planeado. Com a estratégia de funcionamento baseada no percurso, a utilização das duas formas de energia do veículo híbrido podem ser distribuídas da melhor forma possível. O controlo da cadeia cinemática seleciona automaticamente o modo de funcionamento mais apropriado por forma a que o estado de carga da bateria de alta tensão possa ser especificamente influenciado. Por exemplo, a energia elétrica pode ser preservada para a condução elétrica por forma a que seja possível conduzir em modo puramente elétrico no interior das cidades ou em zonas de baixas emissões de gases, na fase final da viagem.

Nos modos da transmissão HYBRID, ELECTRIC e BATTERY HOLD, o Assistente ECO também avalia os dados do percurso e apoia a máxima eficiência e recuperação de energia possíveis de acordo com o percurso. Se o mapa de navegação ou os sensores e as câmaras detetarem que o veículo se aproxima de uma rotunda, uma curva em U, uma curva apertada, um entroncamento, um gradiente, um veículo em frente ou um sinal de limite de velocidade, por exemplo, o Assistente ECO calcula a velocidade ótima do veículo com base na distância, velocidade e gradiente.

As versões híbridas plug-in do novo GLC estão equipadas com um pedal do acelerador tátil. No modo da transmissão ELECTRIC, este assinala a mudança da propulsão elétrica para a propulsão com o motor de combustão através de um ponto de pressão perceptível. Se o ponto de pressão for excedido, o motor de combustão é ligado e fornece o binário de tração adicional.

As versões híbridas parciais disponíveis no lançamento de mercado:

		GLC 200 4MATIC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC
Cilindrada	cc	1.999	1.999	1.993
Potência	kW/CV	150/204	190/258	145/197
às	rpm	5800-6100	5.800	3.600
Potência suplementar	kW/CV	17/23	17/23	17/23
Binário máximo	Nm	320	400	440
às	rpm	1800-4000	2000-3200	1800-2800
Binário suplementar	Nm	200	200	200
Consumo de combustível em ciclo combinado (WLTP) ¹	l/100 km	8.2-7.3	8.2-7.3	5.9-5.2
Emissão de CO ₂ em ciclo combinado (WLTP) ¹	g/km	186-167	186-167	155-136
Aceleração 0-100 km/h	s	7,8	6,2	8,0
Velocidade máxima	km/h	221	240	219

¹ Os valores declarados são os valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N.º 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. O consumo de combustível foi calculado tendo por base estes valores.

As versões híbridas plug-in:

		GLC 300 e 4MATIC	GLC 400 e 4MATIC	GLC 300 de 4MATIC
		Motores a gasolina		Diesel
Cilindrada	cc	1.999	1.999	1.993
Potência dos motores a gasolina/diesel	kW/CV	150/204	185/252	145/200
às	rpm	6.100	5.800	3.600
Binário dos motores a gasolina/diesel	Nm	320	400	440
às	rpm	2000-4000	2000-3200	1800-2800
Potência do motor elétrico	kW	100	100	100
Binário do motor elétrico	Nm	440	440	440
Potência do sistema	kW/CV	230/313	280/381	245/335
Binário do sistema	Nm	550	650	750
Capacidade máxima da bateria	kWh	31,2	31,2	31,2
Velocidade máxima	km/h	218	237	217
Velocidade máxima em modo elétrico	km/h	140	140	140
Aceleração 0-100 km/h	s	6.7	5.6	6.4
Consumo de combustível, ponderado (WLTP) ²	l/100 km	0.8-0.6	0.8-0.6	0.7-0.5
Emissão de CO ₂ em ciclo combinado, ponderada (WLTP) ²	g/km	19-14	19-14	17-13
Consumo de energia elétrica em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ³	kWh/100 km	26.8-24.0	26.8-24.0	27.2-24.4
Autonomia elétrica em ciclo combinado (WLTP) ³	km	104-120	104-120	117-102

Suspensão: conforto e agilidade

O sistema de suspensão projetado para um maior dinamismo do GLC consiste numa nova suspensão de quatro braços no eixo dianteiro e uma suspensão traseira independente multi-link instalada numa subestrutura. A suspensão de série já fornece um elevado nível de conforto, baixos níveis de ruído, um comportamento ágil e um elevado prazer de condução. Está equipada com um sistema de amortecimento dependente da amplitude.

De série em Portugal, o novo GLC está disponível com o pack Engineering, que inclui a suspensão pneumática AIRMATIC e a direção do eixo traseiro. A suspensão pneumática AIRMATIC está equipada com amortecimento ajustável variável para as fases de compressão e de retorno. Outro equipamento opcional é o pack Offroad Engineering, que aumenta a distância ao solo em 20 milímetros e inclui uma proteção inferior da carroçaria nas secções dianteira e de baixo do chassis. O GLC está equipado com uma suspensão desportiva em combinação com a linha de equipamento AMG Line Exterior.

Direção do eixo traseiro: maior agilidade e dinamismo

² Os valores declarados do consumo de combustível, emissões de CO₂ e do consumo de energia elétrica são provisórios e foram obtidos de acordo com o procedimento de teste WLTP. A homologação CE e um certificado de conformidade com os valores oficiais ainda não estão disponíveis. É possível que existam diferenças entre os valores declarados e os valores oficiais.

³ O consumo de energia elétrica e a autonomia foram determinados com base no Regulamento 692/2008/EC.

O novo GLC é particularmente ágil e estável com a opcional direção do eixo traseiro combinada com uma relação de transmissão mais direta da direção do eixo dianteiro. O ângulo da direção no eixo traseiro é de até 4.5 graus. Esta solução permite reduzir o diâmetro de viragem em 80 centímetros para 11.0 metros. O volante também requer uma menor quantidade de voltas entre batentes.

A uma velocidade inferior a 60 km/h, as rodas traseiras são direcionadas no sentido oposto ao das rodas dianteiras – e até 4.5° no sentido oposto ao do ângulo do eixo dianteiro durante as manobras de estacionamento. Em função da situação, este sistema permite reduzir virtualmente a distância entre eixos, tornando o veículo mais leve e ágil. Quando o veículo atinge uma velocidade igual ou superior a 60 km/h, as rodas traseiras são direcionadas no mesmo sentido que as rodas dianteiras em até 4.5 graus. A resultante distância entre eixos, virtualmente alargada, oferece vantagens notórias na estabilidade e segurança de condução a alta velocidade e durante mudanças rápidas de faixa de rodagem ou manobras de desvio repentinas.

Adicionalmente, durante as manobras dinâmicas em estradas nacionais, é necessário um menor movimento da direção e o veículo responde mais diretamente às manobras no volante. Isto é apoiado pela função de controlo dinâmico integrado do ESP®.

Sistemas de assistência à condução: redução de stress e apoio em situações de perigo

A última geração do pack Driving Assistance integra funções adicionais e aperfeiçoadas. Estas reduzem o esforço do condutor em situações do dia a dia, para uma condução mais confortável e segura. Em situações de perigo, os sistemas de assistência podem responder perante colisões iminentes se a situação o exigir. O princípio de funcionamento dos sistemas é visualizado no ecrã do painel de instrumentos através de um novo conceito de indicação.

Sistemas de assistência aperfeiçoados – alguns exemplos:

- Em todos os tipos de estradas – estradas reservadas a veículos motorizados, estradas nacionais ou estradas municipais – o **Assistente Ativo de Distância DISTRONIC** pode manter automaticamente uma distância predefinida relativamente ao veículo em frente. A capacidade de atuação perante veículos parados na via até uma velocidade de 100 km/h (anteriormente: 60 km/h) é uma nova característica.
- O **Assistente Ativo da Direção** ajuda os condutores a manter o veículo na faixa de rodagem até uma velocidade de 210 km/h. Novas funcionalidades: deteção de faixa de rodagem utilizando uma câmara de 360 graus adicional, com vantagens específicas a baixa velocidade, por exemplo, durante a formação de um corredor de emergência; disponibilidade e desempenho em curva significativamente superiores em estradas nacionais; melhor posicionamento do veículo no centro da faixa de rodagem em estradas reservadas a veículos motorizados.
- Além dos limites de velocidade indicados em sinais verticais, o Assistente de Reconhecimento de Sinais de Trânsito reconhece os sinais de trânsito em pórticos e em troços sujeitos a obras rodoviárias. O sistema também reconhece sinais de trânsito condicionado, como “piso molhado”, através da utilização de

todos os sensores do veículo. Outras novidades são as funções de aviso de sinal de stop e de semáforo vermelho (como parte integrante do pack Sistemas de Assistência à Condução).

- O novo **pack Parking com câmara de 360 graus** oferece a melhor visibilidade panorâmica e assiste o condutor no processo de estacionamento e também durante a retirada do veículo do lugar de estacionamento. O “capot transparente” agora incluído como uma nova função, facilita as manobras lentas e torna a condução mais rigorosa em terrenos difíceis.

Sistemas de estacionamento sofisticados: assistência durante manobras lentas

Graças aos sensores de maior capacidade, os sistemas de estacionamento podem assistir melhor o condutor durante as manobras e desta forma melhorar a segurança e o conforto. A integração no MBUX torna a utilização mais intuitiva, sendo assistida por imagens. A opcional direção do eixo traseiro está integrada nos assistentes de estacionamento, e o cálculo das linhas (trajetórias) é coordenado adequadamente. As funções de travagem de emergência servem também para proteger outros utentes da estrada e podem aumentar a segurança.

O novo pack Parking com câmara de 360 graus, “capot transparente” e as funções do Assistente Ativo de Estacionamento com PARKTRONIC, está disponível como equipamento opcional. Oferece a melhor visibilidade panorâmica possível e facilita o processo de estacionamento. O ecrã central mostra claramente a zona circundante ao veículo durante o estacionamento ou as manobras. A imagem apresentada é constituída pelas imagens das quatro câmaras individuais, designadamente a câmara dianteira, câmara traseira e as câmaras laterais, e inclui uma vista panorâmica virtual. Além disso, a imagem mostra os diferentes ângulos de visão, como o dianteiro, o traseiro ou o modo reboque. O condutor decide se estaciona manualmente ou se entrega o controlo do veículo ao Assistente Ativo de Estacionamento.

Sobre a colina e o vale: fora de estrada com o GLC

Tal como o modelo antecessor, o novo GLC foi especificamente projetado para um excelente desempenho de condução em terrenos difíceis: está preparado para este tipo de utilização em vários detalhes e oferece também vários novos sistemas e funcionalidades. O equipamento de série inclui um modo de condução fora de estrada e o DSR (Downhill Speed Regulation). O novo ecrã off-road é fácil de utilizar e apresenta informação clara graças ao “capot transparente”. O modelo revela ainda tração e segurança excecionais em virtude da melhoria dos sistemas de controlo. Com as versões híbridas plug-in, é possível percorrer ainda distâncias superiores quando conduzido fora de estrada em modo puramente elétrico. Com estas versões, o condutor pode conduzir fora de estrada e escolher entre modo puramente elétrico ou com o motor de combustão.

O novo ecrã off-road utiliza os dois ecrãs para apresentar informação claramente organizada. Entre outros, o ecrã do condutor mostra a inclinação, o gradiente, a topografia do terreno, as coordenadas geográficas, uma bússola, bem como a velocidade e a rotação do motor de combustão se estiver ligado. Adicionalmente, o ecrã central apresenta, por exemplo, a posição atual do SUV no terreno com o gradiente ascendente/descendente e

a inclinação, o ângulo da direção dianteira, a direção das rodas traseiras se o modelo estiver equipado com direção traseira e ainda – com AIRMATIC – a altura atual da suspensão e a atual deflexão das rodas. Apresenta também a pressão e a temperatura dos pneus, o binário e a potência atuais, e a temperatura do óleo do motor e da caixa de velocidades.

O pack Engineering (de série em Portugal) com suspensão pneumática AIRMATIC, incluindo o controlo da altura e a direção do eixo traseiro, também oferece as vantagens adicionais a nível de conforto durante a condução fora de estrada. Por exemplo, a suspensão pneumática AIRMATIC permite uma elevada distância ao solo em condução fora de estrada, independentemente da carga transportada, e um longo curso da suspensão para a melhor tração possível. A direção do eixo traseiro aumenta ainda mais a capacidade de manobra fora de estrada. Em alternativa, a suspensão para todo o terreno (incluída no pack Offroad Engineering) que acrescenta 20 milímetros de distância ao solo, está também disponível como equipamento opcional.

Se o veículo estiver equipado com faróis DIGITAL LIGHT, a iluminação de todo o terreno também está incluída. Esta fornece a máxima iluminação durante a condução em terrenos acidentados, e permite manobras rigorosas e seguras em torno de obstáculos.

Vista abaixo do veículo: “Capot transparente”

O GLC também oferece um “capot transparente”: quando o modo off-road está ativo, o ecrã central mostra uma vista virtual da zona abaixo da dianteira do veículo, incluindo as rodas dianteiras e a posição da direção. A vista é constituída por imagens da câmara de 360 graus. Estão disponíveis duas vistas: debaixo do veículo e em frente. A uma velocidade de até 8 km/h, o “capot transparente”, ou seja, a vista abaixo do veículo é apresentada. A partir dos 8 até aos 20 km/h, o sistema mostra a vista em frente. A imagem da câmara é desligada a velocidades superiores. O “capot transparente” é extremamente útil: permite ao condutor detetar atempadamente obstáculos no seu percurso, como pedras de grandes dimensões ou buracos profundos. O opcional pack Parking com câmara de 360 graus é um pré-requisito da função “capot transparente”.

Totalmente elétrico fora de estrada: extremamente potente e eficiente

Os modelos plug-in do novo GLC já oferecem uma experiência de condução do futuro: a condução totalmente elétrica fora de estrada. Isto tem várias vantagens: como o binário máximo de 440 Nm do motor elétrico está disponível a uma rotação quase nula, a sua potência pode ser sempre controlada facilmente. Isto permite uma condução extremamente rigorosa e controlada mesmo em terrenos difíceis. Além disso, como o motor elétrico apenas consome energia quando fornece potência ao veículo, e como os requisitos de potência são baixos quando o veículo é conduzido a baixa velocidade como é o caso durante a condução fora de estrada, é possível obter um longo período de condução em modo totalmente elétrico mesmo em terrenos difíceis. De acordo com as características da condução elétrica, os níveis de ruído também são muito baixos quando o veículo é conduzido lentamente. Tudo isto contribui para uma experiência de condução fora de estrada totalmente nova.

Menu reboque e planeador de percurso com reboque

O GLC é um veículo adequado para acoplar um reboque e o novo modelo foi projetado tendo em consideração este aspeto. O novo menu reboque e o planeador de percurso com reboque são dois destaques do GLC para a utilização de reboque. O objetivo destas e de várias outras funções avançadas para a utilização do veículo com reboque acoplado consiste em tornar a condução com reboque o mais segura e agradável possível. Adicionalmente, o sistema de tração integral 4MATIC fornece uma tração excecional em qualquer superfície de estrada. No modo reboque, o ESP® de estabilização do reboque é ativado: isto pode compensar as instabilidades dinâmicas durante a condução do veículo.

Com o auxílio do planeador de percurso com reboque, no ecrã central, podem ser planeados percursos apropriados para uma condução com o reboque previamente definido. Para esta finalidade, o planeador de percurso com reboque considera a largura e a altura dos diversos pontos de passagem ao longo do percurso, por exemplo. Logo que a esfera do gancho de reboque seja acoplada e seja detetada uma ligação elétrica, o sistema solicita informação sobre a utilização do gancho de reboque: é um reboque pequeno? Ou algo de maiores dimensões, como uma caravana ou uma caixa de transporte de cavalos? Ou está instalado um suporte de bicicletas? O planeador de percurso com reboque considera esta informação.

O gancho de reboque (equipamento opcional) é totalmente retrátil eletricamente. A tomada está localizada junto ao gancho de reboque. Em combinação com o Assistente de Manobra do Reboque, a esfera do gancho de reboque inclui um anel de posicionamento para facilitar o acoplamento. A imagem da câmara de marcha-atrás mostra o gancho de reboque e a zona diretamente atrás do mesmo, por forma a que o processo de acoplamento possa ser observado no ecrã central.

O aperfeiçoado Assistente de Manobra do Reboque (opcional) no novo GLC torna as manobras com um reboque ainda mais fáceis, confortáveis e seguras. O sistema regula automaticamente o ângulo da direção do veículo até uma velocidade de 5 km/h, e até um gradiente de 15 por cento. Está também integrado no MBUX e a sua utilização é intuitiva. Além de estabilizar o veículo combinado durante as manobras de marcha-atrás, o sistema pode, pela primeira vez, também orientá-lo em torno de curvas livremente selecionáveis de até 90 graus. A direção do veículo é operada automaticamente por forma a que o ângulo selecionado seja mantido. Isto permite posicionar um reboque de forma rigorosa e em segurança. O condutor também pode selecionar a função “puxar a direito” quando o reboque tiver alcançado a direção pretendida e for necessário efetuar marcha-atrás a direito. Todo o processo de manobra pode ser visualizado no ecrã central a partir das perspetivas das diferentes câmaras. As guias dinâmicas de orientação mostram a trajetória, a largura do veículo e a distância para os objetos detetados.

Pesos admissíveis do reboque:

	GLC 200 4MATIC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC
Peso da lingueta do reboque (kg)	100	100	100
Capacidade de reboque (kg, com travões)	2.400	2.400	2.500

Elevada segurança passiva

O GLC está disponível em todos os continentes. Seja com volante à direita ou à esquerda, com motor a gasolina, motor diesel ou como um híbrido plug-in: quando se trata de segurança em caso de colisão, todos os modelos cumprem os padrões de segurança tipicamente elevados da Mercedes.

Em conjunto com os conhecidos conceitos de proteção PRE-SAFE® contra colisões frontais e traseiras, o sistema PRE-SAFE® Impulse Side (disponível em combinação com o pack Assistência de Condução Plus) forma uma zona de deformação virtual em torno do veículo. Como apenas uma zona de deformação limitada se encontra disponível em caso de um impacto lateral, o PRE-SAFE® Impulse Side (disponibilidade em função do equipamento selecionado) pode deslocar o condutor ou o passageiro dianteiro afetado da zona de perigo, imediatamente antes da colisão, logo que o sistema detete uma colisão lateral iminente. Para esta finalidade, as câmaras de ar nas almofadas laterais do encosto do banco dianteiro são insufladas em frações de segundo.

Em suma, o conceito de segurança do GLC baseia-se numa carroçaria inteligentemente projetada com um habitáculo particularmente rígido, estruturas de deformação programadas e interação entre os cintos de segurança, tensores dos cintos de segurança e sistemas de airbag. Além dos requisitos legais, o veículo também cumpre os requisitos de teste e os critérios da Mercedes-Benz que derivam dos acidentes reais.

Foram efetuadas extensas simulações de colisão para configurar a estrutura do veículo de forma a que os ocupantes sejam particularmente bem protegidos na eventualidade de uma colisão. O conceito dos painéis da carroçaria incorpora todas as áreas – estrutura dianteira, habitáculo, painéis laterais e conjunto do piso. É implementado através do design e do fabrico dos componentes da carroçaria, da combinação de materiais resistentes e de espessuras apropriadas dos painéis em áreas sujeitas a uma elevada tensão. O conceito geral origina uma distribuição homogénea das cargas e uma elevada absorção de energia, que resulta num moderado impacto nos ocupantes. Além disso, pode ser fornecido um espaço de proteção suficiente para os ocupantes.

Aerodinâmica: agora com coeficiente aerodinâmico (C_d) de 0.29

A partir dos 60 km/h aproximadamente, a resistência ao ar excede o total de todas as restantes resistências ao deslocamento do veículo e é o fator de influência principal na redução do consumo de combustível e das emissões de CO₂. A resistência ao ar é significativamente influenciada pelo coeficiente aerodinâmico (C_d) e pela área frontal projetada (A). O nível de ruído no veículo também é influenciado pelo ruído do escoamento do ar a alta velocidade. A otimização do veículo no que diz respeito ao arrasto aerodinâmico e ao ruído do vento foi realizada através de extensas simulações do escoamento do ar assistidas por computador (dinâmica de fluidos computacional), bem como de testes com veículos reais em túnel de vento.

Na sua configuração aerodinamicamente mais favorável, o coeficiente aerodinâmico (C_d) mínimo do GLC é de 0.29. Desta forma é dois décimos inferior ao do seu antecessor ($C_d = 0.31$) – um avanço notável para um SUV com cadeia cinemática convencional. A área frontal projetada é de 2.60 metros quadrados. Os veículos elétricos puramente a bateria têm mais possibilidades de alcançar um coeficiente aerodinâmico ainda mais baixo. Entre outros fatores, o conceito de utilização do ar de arrefecimento da cadeia cinemática é diferente e portanto o escoamento de ar através da carroçaria pode ser amplamente evitado.

Muitos fatores contribuem para a melhoria da aerodinâmica do novo GLC. As medidas mais importantes incluem o seguinte:

- Sistema de controlo de ar de dois níveis (grelha do radiador e para-choques dianteiro) com entradas de ar aerodinamicamente otimizadas, para o máximo desempenho aerodinâmico
- Espelhos idealmente posicionados na linha de cintura e otimizados em termos de aerodinâmica/aeroacústica
- Design aerodinâmico do spoiler do tejadilho e dos spoilers laterais
- Spoilers laterais nos farolins traseiros
- Spoilers otimizados nas entradas/saídas de ar das cavas das rodas
- Revestimento aerodinâmico dos braços de controlo das molas da suspensão (se equipado com suspensão de aço)
- Painel aerodinâmico otimizado no lado inferior do chassis que é o mais uniforme possível para as diferentes variantes de motor
- Jantes aerodinâmicas
- Otimização aerodinâmica com o rebaixamento da suspensão no modo da transmissão Eco

Baixo nível de ruído: silencioso e agradável

A eletrificação dos veículos significa que o ruído do vento é agora mais perceptível pois não pode ser disfarçado pelo ruído normal do motor de combustão. A influência do ruído do vento na acústica do interior do veículo é portanto superior. A otimização do escoamento de ar em torno dos painéis da carroçaria, e ainda a elevada qualidade dos vedantes e do isolamento do som são fatores importantes na redução do ruído do vento.

O novo GLC é um veículo agradavelmente silencioso com uma assinatura acústica serena e níveis de ruído extremamente baixos da estrada e do vento. Estas características foram alcançadas através da otimização do isolamento acústico dos painéis da carroçaria e de outras medidas sofisticadas de isolamento de ruído. Por exemplo, o para-brisas com membrana acústica é equipamento de série. Os vidros termoacústicos disponíveis como opção cumprem os mais elevados requisitos de conforto. A porta do condutor está equipada com vidro laminado acústico. A afinação precisa e detalhada reduz ainda mais os níveis de ruído, vibração e aspereza. O conjunto de todas as medidas de isolamento acústico contribui para o reconhecido ambiente acolhedor da Mercedes-Benz. Três exemplos:

- As peças de grandes dimensões da estrutura superior da carroçaria são preenchidas com espuma de isolamento acústico extremamente leve e eficiente. A eliminação de cavidades permite reduzir notoriamente os níveis de ruído comparativamente ao modelo antecessor.
- As chapas metálicas da cobertura e dos flancos do túnel da transmissão são revestidas com material de isolamento acústico. A tecnologia de redução dos níveis de ruído, vibração e aspereza na carroçaria reduz particularmente o ruído da cadeia cinemática.
- O trabalho de desenvolvimento da carroçaria incidiu sobretudo na obtenção de uma elevada rigidez e resistência. Entre outros, a proporção de utilização de chapa de aço de resistência ultraelevada e moldada a quente, e ainda de chapa de aço de espessura variável, aumentou comparativamente ao modelo antecessor.

O ruído discreto sentido durante a solicitação de potência do motor reforça adicionalmente o carácter harmonioso do veículo. O baixo ruído exterior sentido no interior realça a elevada qualidade do novo GLC.

A redução geral do ruído, especialmente na gama de alta frequência, foi também obtida através de várias medidas específicas. Mencionando alguns exemplos, as secções de vedação das portas e dos vidros foram modificadas. Foram acrescentados suportes flexíveis no interior das portas para um ótimo contacto com as calhas dos vidros. As vibrações dos componentes nas portas foram reduzidas através do aumento da rigidez da estrutura das portas.

Destaque: o novo espelho exterior

Particularmente notável como exemplo do elevado padrão de desenvolvimento do GLC em termos de aerodinâmica e aeroacústica é o espelho exterior. Os espelhos exteriores do GLC estão agora instalados nos painéis das portas e não nos triângulos das portas. Foi determinado que a posição mais favorável do espelho exterior é no painel exterior da porta e a base do espelho foi melhorada em termos aerodinâmicos e acústicos. As vantagens são várias: o escoamento do ar em torno da carroçaria ocorre com menor turbulência e desta forma melhora o coeficiente aerodinâmico (C_d). Além disso, o ruído do escoamento do ar em torno do novo espelho exterior é inferior e portanto o conforto acústico no interior do veículo é ainda mais agradável.

O que parece simples requer uma coordenação intensiva entre os departamentos envolvidos em todos os detalhes do espelho, por exemplo, no design, na escolha de materiais, na colocação e isolamento. Logo desde a fase inicial do desenvolvimento, as simulações deram aqui um importante contributo e forneceram resultados que foram diretamente adotados no design da estrutura. Assim que os protótipos ficaram disponíveis, foi realizada uma maior otimização das borrachas vedantes através de tomografia computadorizada. O objetivo consistiu em obter a menor área possível sujeita ao escoamento do ar, e desta assim permitir uma aerodinâmica e aeroacústica geral significativamente melhor em comparação com o modelo antecessor.

DIGITAL LIGHT: faróis extremamente poderosos com funções de projeção opcionais

O novo GLC está equipado de série com faróis LED High Performance. Os faróis DIGITAL LIGHT estão disponíveis como opção. Esta revolucionária tecnologia de faróis permite novas funções como a projeção de marcas rodoviárias auxiliares ou símbolos de aviso na superfície da estrada. O sistema DIGITAL LIGHT integra um módulo de iluminação em cada farol com três lâmpadas LED de elevada potência, cuja luz é refractada e direcionada com o auxílio de 1.3 milhões de microespelhos. Isto corresponde a uma resolução total superior a 2.6 milhões de pixels.

Com a sua dinâmica e precisão, os faróis DIGITAL LIGHT criam possibilidades quase ilimitadas para uma distribuição de luz de alta resolução e direcionada, de acordo com as condições ambiente. A tecnologia nos faróis é controlada de forma extremamente dinâmica em função da situação. As câmaras e os sensores no veículo detetam outros utentes da estrada, enquanto os potentes computadores avaliam os dados e os mapas digitais em milissegundos e fornecem os comandos ao sistema DIGITAL LIGHT para a adaptação da distribuição de luz em todas as situações. O resultado é uma excelente visibilidade para o condutor sem prejudicar a dos outros utentes da estrada. Isto também se aplica às luzes de máximos ULTRA RANGE. O objetivo neste caso não é estabelecer novas referências no alcance dos faróis, mas sim alcançar a melhor visibilidade e brilho possíveis sem encandear, graças a um inovador conceito geral.

Os faróis DIGITAL LIGHT com função de projeção estão disponíveis como equipamento opcional. Esta inovação oferece segurança adicional ao condutor, especialmente quando conduz durante a noite, e permite comunicar com outros utentes da via. Alguns exemplos:

- Os faróis DIGITAL LIGHT podem tornar a condução mais segura com a projeção de marcas rodoviárias, símbolos e animações na estrada e, por exemplo, projetar duas linhas de orientação durante a passagem por troços de estrada em obras. Estas linhas representam aproximadamente a largura do veículo, permitindo ao condutor orientar-se mais facilmente na faixa de rodagem estreita.
- A tecnologia inteligente destaca os pedestres em zonas de perigo com a função projetor e clarifica a posição dos mesmos com pontos de direção projetados.
- Os clientes que por alguma razão entrem em sentido contrário nos ramais de acesso de estradas reservadas a veículos motorizados ou de autoestradas, ou em ruas de sentido único, são avisados através de um símbolo.
- O mesmo símbolo de aviso é apresentado antes de o veículo passar por semáforos vermelhos ou sinais de stop.

As funções de projeção dos faróis DIGITAL LIGHT que são permitidas nos diferentes países podem variar. A delimitação geográfica integrada ajuda o condutor a cumprir a legislação em cada país. Quando o veículo passa a fronteira entre dois países, as funções dos faróis DIGITAL LIGHT são automaticamente adaptadas ao código de estrada aplicável. Então as projeções correspondentes continuam a poder ser ativadas no sistema multimédia mas não funcionam enquanto o veículo permanecer no país em questão.

O sistema DIGITAL LIGHT também comunicar com o condutor. Por exemplo, quando o veículo é destrancado, o condutor é saudado com uma encenação de luz dos faróis e dos farolins traseiros, a designada “luz de boas-vindas”, e quando é trancado, o veículo despede do condutor com a “luz de partida”. O cliente pode ligar e desligar a função de animação através do MBUX e escolher entre diferentes animações.

Os faróis DIGITAL LIGHT também fornecem uma função especial para a condução fora de estrada. Durante a condução fora de estrada, uma luz de condução fora de estrada é ligada automaticamente para iluminar o caminho em frente da forma mais alargada possível para uma maior facilidade de deteção de obstáculos. É ativada logo quando o modo off-road é selecionado.

Elementos de conforto: melhorias em vários detalhes

A função de massagem dos bancos multicontorno opcionais foi alargada e abrange agora toda a superfície do encosto dos bancos: oito câmaras insufláveis no encosto do banco fornecem um aperfeiçoado efeito de massagem profunda. Também é possível obter uma massagem de vibração no lado do condutor e a almofada contém quatro motores elétricos para o efeito. Estão disponíveis até seis programas de massagem. O aquecimento de três níveis dos bancos traseiros são outra funcionalidade nova.

A abordagem holística “Fit & Healthy” do opcional pack ENERGIZING Plus permite experimentar os vários sistemas de conforto com o simples pressionar de um botão ou através de um comando de voz, e agrupa-os em mundos de experiência em até sete programas de conforto. Ao mesmo tempo, o sistema cria uma atmosfera apropriada no interior, por exemplo, revigorante em caso de viagens monótonas, ou relaxante em viagens com elevado stress. O ENERGIZING COACH sugere um adequado programa de revitalização ou bem-estar com base nos dados do veículo e da viagem. Também considera a informação sobre a qualidade do sono e o nível de stress no seu algoritmo inteligente se o condutor estiver a utilizar um aparelho pessoal apropriado. Nas versões híbridas plug-in, está disponível o programa “Power Nap” que pode ser utilizado para uma sesta de recuperação, por exemplo, durante uma pausa numa estação de serviço ou durante o carregamento da bateria a meio de uma viagem. O programa tem três níveis – adormecer, dormir, despertar – e pode aumentar o desempenho do condutor e permitir a recuperação de energia.

O pack AIR-BALANCE também faz parte do pack ENERGIZING Plus. Fornece uma fragrância individual e subtil no interior, de acordo com as preferências pessoais e em função do estado anímico. A intensidade da fragrância pode ser regulada em três níveis e estão disponíveis aromas diferentes. Graças à ionização refrescante e à filtragem de

purificação do ar exterior e do ar interior, o pack AIR-BALANCE contribui simultaneamente para a melhoria da qualidade do ar a bordo e para uma maior sensação de bem-estar. A ionização ativa é semelhante à ionização natural do oxigénio do ar ambiente, por exemplo, pelo campo magnético do planeta terra. Isto pode inativar certos vírus, bactérias e esporos, e desta forma melhorar o bem-estar. O filtro de partículas finas à base de lã e carvão ativado pode reduzir a exposição, por exemplo, ao pólen ou a emissões de gases.

O opcional sistema ENERGIZING AIR CONTROL monitoriza inteligentemente a qualidade do ar no interior do veículo. Para esta finalidade, utiliza os sensores de qualidade do ar e de partículas finas. Se os limites forem excedidos, o sistema comuta o ar condicionado para o modo de recirculação de ar. Se os valores forem inferiores aos valores limite, o funcionamento do sistema é comutado para o modo de ar novo. Um conceito de filtro de duas fases pode filtrar adicionalmente partículas finas de pó e uma grande percentagem de poluentes contidos no ar.

A iluminação ambiente disponível para o GLC cria um ambiente agradável no interior do veículo, durante o dia e a noite. As novas funções melhoram o conforto e a segurança comparativamente ao modelo antecessor. O equipamento de série inclui iluminação ambiente premium com fibra ótica. As funções também incluem o seguinte:

- Luz interior de elevada qualidade, por exemplo, após o destrancamento do veículo
- Diminuição do brilho da luz interior quando uma porta é aberta para permitir aos passageiros diferentes perceções de brilho
- Iluminação ambiente desde o tablier até às portas traseiras
- 64 cores
- Dez níveis de brilho
- Três zonas de brilho
- Variações adicionais utilizando programas, temas de cores e efeitos
- Iluminação ambiente em combinação com o sistema ENERGIZING COMFORT

A iluminação ambiente Premium Plus opcional também fornece iluminação ambiente direta. Contrariamente à iluminação indireta, neste caso nenhuma superfície é iluminada, sendo antes utilizadas linhas de luz rigorosas que realçam o contorno da área correspondente.

O novo GLC está disponível opcionalmente com um novo teto panorâmico. A travessa revestida é mais fina do que a do modelo antecessor, proporcionando uma vista quase ininterrupta através da maior área do teto de vidro. Se necessário, o teto panorâmico pode ser coberto por uma cortina de rolo.

Equipamento de série: significativamente melhorado

Com base na estratégia de equipamento de luxo da Mercedes-Benz, o equipamento de série do novo GLC foi significativamente melhorado e oferece aos clientes um veículo extremamente atrativo logo de série. A linha de equipamento AVANTGARDE é de série, tal como, por exemplo, os equipamentos mais utilizados como os ecrãs de grandes

dimensões, a integração de smartphone, o carregamento sem fios e o aquecimento dos bancos dianteiros.

Além disso, a lógica dos packs foi consideravelmente simplificada para reduzir o esforço da seleção das várias opções individuais. Os equipamentos que são frequentemente encomendados em conjunto são agora agrupados em packs de equipamento com base no comportamento real do comprador. Além destas, existem muito poucas opções de equipamento disponíveis. No que diz respeito às opções de design, como a pintura, os estofos, o revestimento e as jantes, os clientes podem configurar os seus veículos individualmente tal como anteriormente.

GUARD 360°: proteção inteligente do veículo

O pack de proteção do veículo GUARD 360° fornece uma proteção completa. Inclui um sistema de alarme antirroubo, bem como uma proteção de reboque não autorizado que tem capacidade para detetar variações da posição do veículo. O movimento no interior do veículo também aciona avisos visuais e acústicos. O serviço Mercedes me "detecção de roubo e colisão no estado estacionado" informa o proprietário através de uma app. O sistema de proteção do veículo GUARD 360° Plus também fornece a localização do veículo na eventualidade de roubo, bem como a desativação de emergência da chave.

Conceito dimensional e detalhes práticos: excelente nível de conforto para a utilização no dia a dia

As dimensões do novo GLC realçam a sua aparência ainda mais dinâmica e poderosa. Com um comprimento de 4,716 mm, é 60 mm mais comprido e 4 mm mais baixo do que o seu antecessor. A largura do eixo dianteiro foi aumentada em 6 mm (agora com 1,627 mm), enquanto a do eixo traseiro foi aumentada em 23 mm (agora com 1,640 mm). O comprimento do veículo foi aumentado, beneficiando a distância entre eixos (mais 15 mm para 2,888 mm), bem como a projeção da secção dianteira (mais 12 mm) e projeção da secção traseira (mais 33 mm).

A largura do veículo permaneceu inalterada em 1,890 mm. Os novos espelhos exteriores na linha de cintura do veículo dão um contributo importante para a aerodinâmica geral do veículo. Na sua configuração aerodinâmica mais favorável, o coeficiente aerodinâmico (C_d) mínimo do GLC é igual a 0.29, inferior em dois centésimos relativamente ao modelo antecessor ($C_d = 0.31$).

A capacidade do compartimento de bagagens beneficia da maior projeção da traseira e foi aumentada significativamente para 620 litros (+70 litros comparativamente à do modelo antecessor). Esta melhoria é notória durante a utilização no dia a dia, bem como em viagens de férias com a família ou para o transporte habitual de objetos no dia a dia. O encosto do banco traseiro pode ser rebatido repartido na proporção de 40:20:40. O destrancamento elétrico do encosto do banco traseiro é realizado através de botões de pressão nos lados esquerdo e direito do encosto do banco traseiro, ou através dos controlos no compartimento de bagagens. Após o destrancamento, as secções do encosto do banco podem ser rebatidas para a frente. Posteriormente podem ser repostas na posição de utilização à mão. Além disso, os encostos do banco traseiro podem ser ajustados para uma posição mais vertical em 10 graus. Em combinação com o opcional

pack Load Comfort, os encostos do banco traseiro podem ser rebatidos eletricamente e a cortina de rolo do compartimento de bagagens pode ser aberta e fechada eletricamente.

O GLC está equipado de série com a porta do compartimento de bagagens EASY-PACK. A porta do compartimento de bagagens abre e fecha comodamente com o simples pressionar de um botão: com o botão na chave de comando, o interruptor na porta do condutor ou o manípulo de abertura na porta do compartimento de bagagens. Mais conforto de utilização: tal como no modelo antecessor, a cortina de rolo e a rede divisória estão divididas em duas secções. A cortina de rolo pode agora ser arrumada debaixo do piso do compartimento de bagagens e a rede divisória pode ser arrumada numa bolsa.

Dimensões principais:

GLC	X 254	Modelo antecessor	Diferença
Dimensões exteriores (mm)			
Comprimento	4.716	4.656	+60
Largura	1.890	1.890	0
Largura incluindo os espelhos exteriores	2.075	2.096	-21
Altura	1.640	1.644	-4
Distância entre eixos	2.888	2.873	+15
Eixo dianteiro	1.627	1.621	+6
Eixo traseiro	1.640	1.617	+23
Dimensões interiores (mm)			
Altura máxima para a cabeça, banco do condutor	1.048	1.064	-16
Altura para a cabeça, banco traseiro	1.007	1.006	+1
Espaço para as pernas, banco dianteiro	1.036	1.037	-1
Espaço para as pernas, banco traseiro	950	948	+2
Largura para os cotovelos, banco dianteiro	1.499	1.499	0
Espaço para os cotovelos, banco traseiro	1.480	1.474	+6
Espaço para os ombros, banco dianteiro	1.456	1.455	+1
Espaço para os ombros, banco traseiro	1.438	1.436	+2
Capacidade do compartimento de bagagens de acordo com VDA (l)	620	550	+70

Extremamente flexível e digitalizado

Produção do novo Mercedes-Benz GLC

Início da produção internacional do novo GLC em três locais: O bem-sucedido SUV será lançado nas linhas de produção na fábrica da Mercedes-Benz de Bremen, e no futuro também da fábrica de Sindelfingen, ambas na Alemanha. Para este ano também está previsto o início da produção na fábrica de Beijing (China).

A fábrica líder em Bremen tem sido a responsável pelo modelo GLC atual e pelos anteriores desde 2008, enquanto o GLC tem sido fabricado em Beijing desde 2011. Devido à popularidade do atual líder no segmento SUV de média dimensão e à elevada procura esperada pelo novo GLC, a fábrica de Sindelfingen foi agora acrescentada como um terceiro local de produção. O arranque a nível internacional é realizado em estreita cooperação, apoiada digitalmente, entre as três fábricas. Durante o processo, o sistema de produção altamente flexível da Mercedes-Benz torna possível montar modelos e cadeias cinemáticas diferentes numa única linha de produção. Isto permite à fábrica adaptar-se às mudanças na procura dos clientes em qualquer momento.

As baterias para os modelos híbridos plug-in são fornecidas pela fábrica de baterias de Brühl da Mercedes-Benz, integradas nas instalações de Untertürkheim. Um vasto número de componentes, incluindo 200 células de bateria, são montados nesta fábrica para formar um sistema global altamente eficiente.

Máxima transparência: ecossistema digital de produção MO360

Graças à digitalização abrangente do ecossistema de produção da divisão Mercedes-Benz Cars Operations (MO360) e à aplicação consistente das tecnologias da Indústria 4.0, as fábricas de Bremen, Beijing e Sindelfingen funcionam de forma flexível e altamente eficiente. O ecossistema digital MO360 engloba um conjunto de aplicações de software ligadas por interfaces comuns e interfaces de utilizador uniformizados. Nas fábricas de Bremen e de Sindelfingen, por exemplo, a aplicação “Digital Shop Floor Management” é utilizada em todas as secções – desde a secção de prensas, secção de chapa e pintura até à secção de montagem. Isto permite a monitorização de todos os dados da produção em tempo real. Com a aplicação QUALITY LIVE do ecossistema MO360, a produção de um veículo pode ser verificada em tempo real. A QUALITY LIVE acede a todos os dados recolhidos durante o processo de produção.

Produção sustentável

O objetivo da Marca consiste em reduzir para metade, até ao final da década, as emissões de CO₂ por cada veículo ligeiro de passageiros ao longo de todo o seu ciclo de vida, comparativamente a 2020. As alavancas mais importantes para a concretização deste objetivo são a eletrificação do portfólio de veículos, o carregamento com eletricidade verde, a melhoria da tecnologia das baterias e a ampla utilização de materiais reciclados e de energias renováveis na produção.

A Mercedes-Benz tem utilizado processos de produção neutros em emissões de CO2 em todas as suas fábricas de produção dispersas pelo mundo desde o início deste ano, e também compra eletricidade na Alemanha exclusivamente produzida a partir de fontes renováveis desde o início do ano. Um contrato de fornecimento de energia verde assegura a compra de eletricidade produzida a partir de fontes renováveis em qualquer altura. Adicionalmente, a Marca pretende aumentar a produção de energia renovável em todas as suas instalações de produção. Até ao final do próximo ano irão entrar em funcionamento centrais solares com uma potência superior a 11 MW. Até 2025, a Mercedes-Benz irá investir centenas de milhões de euros na instalação de sistemas fotovoltaicos. Até 2030 prevê-se que mais de 70 % da energia necessária na produção tenha origem em fontes renováveis. Isto deve ser alcançado através da expansão da capacidade de produção de energia solar e eólica nas suas próprias instalações e da celebração de outros contratos de compra de energia proveniente de fontes renováveis.

Dados técnicos

Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.999
Potência máxima	kW/CV	150/204
à rotação do motor de	rpm	6.100
Potência elétrica suplementar	kW/CV	17/23
Binário máximo	Nm	320
à rotação do motor de	rpm	2000-4000
Binário suplementar	Nm	200
Relação de compressão		10.5:1
Formação de mistura		Injeção de alta pressão
Transmissão de potência		
Distribuição da tração (eixo dianteiro: traseiro)		Tração integral/45:55
Caixa de velocidades		9G-TRONIC
Relações de transmissão		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/8ª/9ª/marcha-atrás		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60/R1 4.80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão de aço de quatro braços com sistema de amortecimento seletivo	
Eixo traseiro	Suspensão independente multi-link com sistema de amortecimento seletivo	
Sistema de travões	Travões de disco ventilados internamente nos eixos dianteiro e traseiro, travão de estacionamento elétrico	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica (pinhão e cremalheira)	
Rodas/pneus	8J x 18 H2 ET 32.5 / 235/60 R18	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2,888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1,627/1,640
Comprimento/largura/altura	mm	4716/1890/1640
Diâmetro de viragem	m	11,80
Diâmetro de viragem (4.5° com direção do eixo traseiro)	m	11,00
Capacidade da bagageira, VDA	Litros	620-1640
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	1,925
Carga útil	kg	585
Peso bruto	kg	2,510
Peso bruto admissível do reboque, com travões	kg	2,400
Peso admissível da lingueta	kg	100
Capacidade do depósito de combustível/reserva	Litros	62/7
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	7.8
Velocidade máxima	km/h	221
Consumo de combustível em ciclo combinado WLTP ⁴	l/100 km	8.2-7.3
Emissão de CO ₂ em ciclo combinado WLTP ⁴	g/km	186-167

⁴ Os valores declarados são os valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N° 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. O consumo de combustível foi calculado tendo por base estes valores.

Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.999
Potência máxima	kW/CV	190/258
à rotação do motor de	rpm	5.800
Potência elétrica suplementar	kW/CV	17/23
Binário máximo	Nm	400
à rotação do motor de	rpm	2000-3200
Binário suplementar	Nm	200
Relação de compressão		10.0:1
Formação de mistura		Injeção de alta pressão
Transmissão de potência		
Distribuição da tração (eixo dianteiro:traseiro)		Tração integral/45:55
Caixa de velocidades		9G-TRONIC
Relações de transmissão		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/8ª/9ª/marcha-atrás		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60/R1 4.80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão de aço de quatro braços com sistema de amortecimento seletivo	
Eixo traseiro	Suspensão independente multi-link com sistema de amortecimento seletivo	
Sistema de travões	Travões de disco ventilados internamente nos eixos dianteiro e traseiro, travão de estacionamento elétrico	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica (pinhão e cremalheira)	
Rodas/pneus	8J x 18 H2 ET 32.5 / 235/60 R18	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2.888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.627/1.640
Comprimento/largura/altura	mm	4716/1890/1640
Diâmetro de viragem	m	11,80
Diâmetro de viragem com direção do eixo traseiro	m	11,00
Capacidade da bagageira, VDA	Litros	620-1640
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	1.925
Carga útil	kg	585
Peso bruto	kg	2.510
Peso bruto admissível do reboque, com travões	kg	2.400
Peso admissível da lingueta	kg	100
Capacidade do depósito de combustível/reserva	Litros	62/7
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	6,2
Velocidade máxima	km/h	240
Consumo de combustível em ciclo combinado WLTP ⁵	l/100 km	8.2-7.3
Emissão de CO ₂ em ciclo combinado WLTP ⁵	g/km	186-167

⁵ Os valores declarados são os valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N° 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. O consumo de combustível foi calculado tendo por base estes valores.

Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.999
Potência do motor a gasolina	kW/CV	150/204
à rotação do motor de	rpm	6.100
Binário máximo	Nm	320
à rotação do motor de	rpm	2000-3200
Potência do motor elétrico	kW	100
Binário do motor elétrico	Nm	440
Potência do sistema	kW/CV	230/313
Binário do sistema	Nm	550
Relação de compressão		10.0:1
Formação de mistura		Injeção de alta pressão
Transmissão de potência		
Distribuição da tração (eixo dianteiro:traseiro)		Tração integral/ 31:69
Caixa de velocidades		9G-TRONIC
Relações de transmissão		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/8ª/9ª/marcha-atrás		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60/R1 4.80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão de aço de quatro braços com sistema de amortecimento seletivo	
Eixo traseiro	Suspensão pneumática independente multi-link com controlo da altura	
Sistema de travões	Travões de disco ventilados internamente nos eixos dianteiro e traseiro, travão de estacionamento elétrico	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica (pinhão e cremalheira)	
Rodas/pneus dianteiros:traseiros	8.0J x19 ET 32.5 / 235/55 R19 : 9.0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2.888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.627/1.640
Comprimento/largura/altura	mm	4716/1890/1648
Diâmetro de viragem	m	11,80
Diâmetro de viragem com direção do eixo traseiro	m	11,00
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	2.355
Carga útil	kg	485
Peso bruto	kg	2.840
Peso bruto admissível do reboque, com travões	kg	2.000
Peso admissível da lingueta	kg	100
Capacidade do depósito de combustível/reserva	Litros	49/7
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	6,7
Velocidade máxima	km/h	218
Velocidade máxima em modo elétrico	Km/h	140
Consumo de combustível em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ⁶	l/100 km	0.8-0.6

⁶ Os valores declarados do consumo de combustível, emissões de CO₂ e do consumo de energia elétrica são provisórios e foram obtidos de acordo com o procedimento de teste WLTP. A homologação CE e um certificado de conformidade com os valores oficiais ainda não estão disponíveis. É possível que existam diferenças entre os valores declarados e os valores oficiais.

Emissão de CO ₂ em ciclo combinado, ponderada (WLTP) ⁶	g/km	19-14
Consumo de energia elétrica em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ^{6,7}	kWh/100 km	26.8-24.0
Autonomia elétrica em ciclo combinado (WLTP) ^{6,7}	km	104-120

⁷ O consumo de energia elétrica e a autonomia foram determinados com base no Regulamento 692/2008/EC.

Mercedes-Benz GLC 400 e 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.999
Potência do motor a gasolina	kW/CV	185/252
à rotação do motor de	rpm	5.800
Binário do motor a gasolina	Nm	400
à rotação do motor de	rpm	2000-3200
Potência do motor elétrico	kW	100
Binário do motor elétrico	Nm	440
Potência do sistema	kW/CV	280/381
Binário do sistema	Nm	650
Relação de compressão		10.5:1
Formação de mistura		Injeção de alta pressão
Transmissão de potência		
Distribuição da tração (eixo dianteiro:traseiro)		Tração integral/ 31:69
Caixa de velocidades		9G-TRONIC
Relações de transmissão		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/8ª/9ª/marcha-atrás		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60/R1 4.80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão de aço de quatro braços com sistema de amortecimento seletivo	
Eixo traseiro	Suspensão pneumática independente multi-link com controlo da altura	
Sistema de travões	Travões de disco ventilados internamente nos eixos dianteiro e traseiro, travão de estacionamento elétrico	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica (pinhão e cremalheira)	
Rodas/pneus dianteiros:traseiros	8.0J x19 ET 32.5 / 235/55 R19 : 9.0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2.888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.627/1.640
Comprimento/largura/altura	mm	4716/1890/1648
Diâmetro de viragem	m	11,80
Diâmetro de viragem com direção do eixo traseiro	m	11,00
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	2.355
Carga útil	kg	485
Peso bruto	kg	2.840
Peso bruto admissível do reboque, com travões	kg	2.000
Peso admissível da lingueta	kg	100
Capacidade do depósito de combustível/reserva	Litros	49/7
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	5,6
Velocidade máxima	km/h	237
Velocidade máxima em modo elétrico	Km/h	140
Consumo de combustível em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ⁸	l/100 km	0.8-0.6

⁸ Os valores declarados do consumo de combustível, emissões de CO₂ e do consumo de energia elétrica são provisórios e foram obtidos de acordo com o procedimento de teste WLTP. A homologação CE e um certificado de conformidade com os valores oficiais ainda não estão disponíveis. É possível que existam diferenças entre os valores declarados e os valores oficiais.

Emissão de CO ₂ em ciclo combinado, ponderada (WLTP) ⁸	g/km	19-14
Consumo de energia elétrica em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ^{8,9}	kWh/100 km	26.8-24.0
Autonomia elétrica em ciclo combinado (WLTP) ^{8,9}	km	104-120

⁹ O consumo de energia elétrica e a autonomia foram determinados com base no Regulamento 692/2008/EC.

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.993
Potência máxima	kW/CV	145/197
à rotação do motor de	rpm	3.600
Potência suplementar	kW/CV	17/23
Binário máximo	Nm	440
à rotação do motor de	rpm	1800-2800
Binário suplementar	Nm	200
Relação de compressão		15.5:1
Formação de mistura		Injeção de alta pressão
Transmissão de potência		
Distribuição da tração (eixo dianteiro:traseiro)		Tração integral/45:55
Caixa de velocidades		9G-TRONIC
Relações de transmissão		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/8ª/9ª/marcha-atrás		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60/R1 4.80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão de aço de quatro braços com sistema de amortecimento seletivo	
Eixo traseiro	Suspensão independente multi-link com sistema de amortecimento seletivo	
Sistema de travões	Travões de disco ventilados internamente nos eixos dianteiro e traseiro, travão de estacionamento elétrico	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica (pinhão e cremalheira)	
Rodas/pneus dianteiros: traseiros	8.0J x19 ET 32.5 / 235/55 R19 : 9.0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.627/1.640
Comprimento/largura/altura	mm	4716/1890/1640
Diâmetro de viragem	m	11,80
Diâmetro de viragem com direção do eixo traseiro	m	11,00
Capacidade da bagageira, VDA	Litros	620-1640
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	2.000
Carga útil	kg	550
Peso bruto	kg	2.550
Peso bruto admissível do reboque, com travões	kg	2.500
Peso admissível da lingueta	kg	100
Capacidade do depósito de combustível/reserva	Litros	62/7
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	8,0
Velocidade máxima	km/h	219
Consumo de combustível em ciclo combinado WLTP ¹⁰	l/100 km	5.9-5.2
Emissão de CO ₂ em ciclo combinado WLTP ¹⁰	g/km	155-136

¹⁰ Os valores declarados são os valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N° 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. O consumo de combustível foi calculado tendo por base estes valores.

Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.993
Potência do motor a gasolina	kW/CV	145/197
à rotação do motor de	rpm	3.600
Binário do motor a gasolina	Nm	440
à rotação do motor de	rpm	1800-2800
Potência do motor elétrico	kW	100
Binário do motor elétrico	Nm	440
Potência do sistema	kW/CV	245/335
Binário do sistema	Nm	750
Relação de compressão		15.5:1
Formação de mistura		Injeção de alta pressão
Transmissão de potência		
Distribuição da tração (eixo dianteiro:traseiro)		Tração integral/45:55
Caixa de velocidades		9G-TRONIC
Relações de transmissão		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/8ª/9ª/marcha-atrás		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60/R1 4.80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão de aço de quatro braços com sistema de amortecimento seletivo	
Eixo traseiro	Suspensão pneumática independente multi-link com controlo da altura	
Sistema de travões	Travões de disco ventilados internamente nos eixos dianteiro e traseiro, travão de estacionamento elétrico	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica (pinhão e cremalheira)	
Rodas/pneus dianteiros: traseiros	8.0J x19 ET 32.5 / 235/55 R19 : 9.0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2.888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.627/1.640
Comprimento/largura/altura	mm	4716/1890/1648
Diâmetro de viragem	m	11,80
Diâmetro de viragem com direção do eixo traseiro	m	11,00
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	2.415
Carga útil	kg	470
Peso bruto	kg	2.885
Peso bruto admissível do reboque, com travões	kg	2.000
Peso admissível da lingueta	kg	100
Capacidade do depósito de combustível/reserva	Litros	62/7
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	6.4
Velocidade máxima	km/h	217
Velocidade máxima em modo elétrico	Km/h	140
Consumo de combustível em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ¹¹	l/100 km	0.7-0.5

¹¹ Os valores declarados do consumo de combustível, emissões de CO₂ e do consumo de energia elétrica são provisórios e foram obtidos de acordo com o procedimento de teste WLTP. A homologação CE e um certificado de conformidade com os valores oficiais ainda não estão disponíveis. É possível que existam diferenças entre os valores declarados e os valores oficiais.

Emissão de CO ₂ em ciclo combinado, ponderada (WLTP) ¹¹	g/km	17-13
Consumo de energia elétrica em ciclo combinado, ponderado (WLTP) ^{11,12}	kWh/100 km	27.4-24.4
Autonomia elétrica em ciclo combinado (WLTP) ^{11,12}	km	102-117

¹² O consumo de energia elétrica e a autonomia foram determinados com base no Regulamento 692/2008/EC.