



Informação de Imprensa
agosto 2023

Contactos:

Daniela Jorge – Tel: 964 333 886

Jorge Aguiar – Tel: 924 459 000

Comunicação de Automóveis - Tel.: 219 257 000

O novo Mercedes-AMG GT Coupé feito em Affalterbach

- Segunda geração do automóvel desportivo da AMG com um novo conceito de dimensão
- Características de condução dinâmicas aliadas a um conforto superior
- Sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável, aerodinâmica ativa, controlo ativo de estabilidade e eixo traseiro direcional, de série
- Maior adequação à utilização diária graças ao maior espaço, à boa visibilidade panorâmica e à configuração de bancos 2+2 opcional

O Mercedes-AMG GT Coupé de segunda geração é o novo modelo de topo disponibilizado pela Mercedes-AMG. Combina características de condução extremamente dinâmicas com uma maior adequação à utilização diária. Sistemas tecnologicamente avançados, tais como a suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo ativo de estabilidade, o eixo traseiro direcional de série e a aerodinâmica ativa aperfeiçoam o perfil de condução. O coupé desportivo também transfere a sua potência para a estrada com o sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável pela primeira vez. Em combinação com o motor AMG 4,0 litros V8 biturbo, resulta numa experiência de condução ao mais alto nível. A arquitetura exclusiva dos modelos desportivos AMG, com a elaborada estrutura da carroçaria em alumínio compósito, permite a sua configuração como um modelo de 2+2 lugares. Para um desportivo desta classe, isto significa que os passageiros têm uma excelente sensação de espaço a bordo, bem como para as suas bagagens. O novo Mercedes-AMG GT Coupé, como quinta série independente após o SLS, a primeira geração do GT de duas portas, o GT Coupé de 4 portas e o SL, demonstra mais uma vez o elevado nível de competência tecnológica da equipa de desenvolvimento de Affalterbach.

O lançamento de mercado terá lugar com o AMG GT 63 4MATIC+ Coupé (consumo de combustível em ciclo combinado WLTP: 14,1 l/100 km, emissões de CO₂ em ciclo combinado WLTP: 319 g/km)¹ com uma potência de 430 kW (585 CV) e com o AMG GT 55 4MATIC+ Coupé (consumo de combustível em ciclo combinado WLTP: 14,1 l/100 km, emissões de CO₂ em ciclo combinado WLTP: 319 g/km)¹ com uma potência de 350 kW (476 CV).

Design exterior: a evolução de um design moderno e icónico de um automóvel desportivo

O conceito dimensional ampliado com opção de 2+2 lugares proporcionou aos designers opções de design completamente novas para o exterior. A longa distância entre eixos, as projeções curtas e o para-brisas inclinado fazem com que o novo AMG GT Coupé tenha uma aparência compacta e imponente. As proporções equilibradas com uma emocionante superfície vidrada, as volumosas cavas das rodas e a expressiva vista frontal assinalam a aparência de um automóvel desportivo que também é adequado para a utilização diária. A vista lateral caracteriza-se por superfícies suaves, sem rebordos ou arestas, até aos puxadores das portas embutidos. Os ombros traseiros expressivos conferem um apelo acrescido de automóvel desportivo. As jantes em liga leve, que estão praticamente à face dos guarda-lamas, realçam o carácter dinâmico. O spoiler traseiro ativo está perfeitamente integrado na porta da bagageira de grandes dimensões.

A grelha do radiador profunda e alongada, específica da AMG, confere uma aparência imponente. Os faróis DIGITAL LIGHT de série destacam o seu carácter inconfundível. As luzes diurnas com os três "pontos de luz" característicos acrescentam qualidade adicional ao design. Os gráficos precisos no interior escurecido dos faróis com superfícies escovadas destacam o design desportivo. A entrada de ar inferior transmite uma impressão de maior largura à secção dianteira. A secção dianteira desportiva é completada com os power domes salientes no capot.

A superfície vidrada compacta com uma silhueta "fastback" e uma porta da bagageira larga cria uma traseira baixa e arredondada. O design pormenorizado e preciso do revestimento dos guarda-lamas acrescenta um contraste acentuado com as superfícies simples e integrais. O ombro fortemente pronunciado confere um equilíbrio perfeito entre elegância e desportividade. Os farolins traseiros em LED, planos e ligados horizontalmente, com grafismos claros e precisos, estão integrados com precisão no design da traseira. Os farolins traseiros em LED escuros formam uma simbiose perfeita com os faróis dianteiros, graças à assinatura de luz tridimensional "pontos de luz". Integram de série a função de luzes diurnas e a animação de luz de "boas-vindas/partida".

¹ Os valores declarados são os valores de CO₂ WLTP determinados de acordo com o N.º 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. Os valores de consumo de combustível foram calculados com base nestes valores.

O expressivo difusor traseiro com dois revestimentos redondos integrados das ponteiras de escape completa o design dinâmico da traseira.

Design interior: Combinação "Hiper analógica" da geometria analógica com o mundo digital

O design interior do novo AMG GT Coupé tem os genes dos automóveis desportivos de elevado desempenho da AMG, que foram habilmente traduzidos para um mundo digital e consistentemente desenvolvidos. Os materiais, os acabamentos e a "atenção ao pormenor" destacam a pretensão de luxo no interior. O design do posto de condução, até ao display central, está centrado no condutor e impressiona com um aspeto geral harmonioso. O painel de instrumentos totalmente digital está integrado num display tridimensional.

Elevada utilidade prática para uma utilização no dia-a-dia e muito espaço no interior graças ao novo conceito dimensional

O conceito de dimensão com a configuração opcional de 2+2 lugares oferece muito espaço no interior. Os bancos traseiros aumentam a utilidade prática no dia-a-dia e são adequados para passageiros com até 1,5 metros de altura. A porta da bagageira EASY PACK de grandes dimensões, incluindo a função HANDS-FREE ACCESS, facilita os processos de carga e descarga. Se necessário, O volume de carga pode ser aumentado através do rebatimento dos encostos dos bancos traseiros.

Consola central com display tátil em formato vertical

A consola central flui para a secção inferior do painel de instrumentos. O centro funcional e ótico é o display tátil multimédia de 11,9 polegadas. O formato vertical oferece vantagens claras, especialmente para a navegação, bem como uma maior ergonomia. As vistas brilhantes nos displays LCD facilitam o controlo do veículo e das funções de conforto. O condutor e o display central são coordenados de forma holística. A aparência do painel de instrumentos pode ser personalizada com vistas principais seleccionáveis individualmente. O sistema de informação e entretenimento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) é intuitivo e tem capacidade de aprendizagem. Oferece um vasto conteúdo específico da AMG em cinco estilos de exibição. Itens de menu exclusivos como "AMG Performance" ou "AMG TRACK PACE" destacam o carácter desportivo.

No menu AMG Performance, o condutor pode aceder a um vasto conjunto de dados com um simples tocar de um dedo em vários símbolos: desde a potência, binário ou aceleração lateral até à distribuição de potência do sistema de tração integral ou à condição atual do veículo, como a pressão dos pneus e a temperatura dos fluidos. Os ângulos das rodas nos eixos dianteiro e traseiro ou a pressão do óleo no controlo ativo de estabilidade também podem ser apresentados.

Utilizando o botão tátil na barra de controlo por baixo do display central, o condutor seleciona várias funções, como o volume, os sistemas de assistência, as funções do veículo ou o modo de condução adequado, desde "Comfort" até "RACE".

O display projetado opcional mostra informações e ações relevantes em três dimensões dependendo da situação e do ambiente real de condução. Aqui também é possível escolher entre diversas opções de personalização. Em função do equipamento ou das preferências pessoais, a luz ambiente enquadra o interior exclusivo em 64 cores diferentes. O estilo de exibição "subtil" está associado à luz ambiente. No total, existem sete cores de fundo à escolha e cada uma está atribuída a uma das 64 cores. Estas incluem duas cores de fundo exclusivas AMG.

Bancos desportivos com apoios de cabeça integrados

Um dos vários destaques no interior é o design escultural dos bancos desportivos AMG de série, com regulação elétrica e apoios de cabeça integrados. A ergonomia perfeita, o pesponto progressivo e o padrão do pesponto completam a simbiose de tecnologia avançada com desportividade e luxo. A vasta seleção de diferentes revestimentos também reflete a gama de equipamentos, desde os confortáveis aos orientados para o desempenho. Os estofos em pele Nappa de uma tonalidade e de duas tonalidades também estão entre as opções, assim como os estofos em pele Nappa MANUFAKTUR particularmente distintos, com padrão de diamante ou a combinação desportiva de pele Nappa com microfibras MICROCUT e pesponto contrastante em amarelo ou vermelho, juntamente com três programas de massagem para um excelente conforto em longas distâncias. O pacote ENERGIZING Plus combina, entre outros equipamentos, funções dos bancos como a massagem e diferentes ambientes de iluminação para criar ambientes interiores estimulantes ou relaxantes.

Mesmo com os bancos desportivos de série, para além do conforto excepcional, oferecem também um elevado nível de apoio lateral. Os bancos AMG Performance opcionais são ainda mais desportivos, também com apoios de cabeça integrados e aberturas de ventilação nos encostos dos bancos. Os apoios laterais dos bancos multicontorno opcionais são automaticamente dimensionados nos programas de condução Sport, Sport+ e RACE para garantir um apoio lateral ótimo em todos os momentos.

Volante AMG Performance com raios duplos

Os três raios duplos arredondados do volante AMG Performance de série combinam estabilidade e leveza. O aro do volante, achatado na secção inferior e revestido em pele Nappa ou pele Nappa/microfibras MICROCUT, pode ser opcionalmente equipado com aquecimento. Está também equipado com um sensor de camada para detetar se o condutor tem as mãos colocadas no volante.

Se o sistema detectar que o condutor não tem as suas mãos no volante durante um certo período de tempo, é iniciado um ciclo de aviso, que poderá terminar numa assistência de travagem de emergência se o condutor continuar a não reagir.

Os dois botões de série do volante AMG impressionam pela sua operação intuitiva, displays LCD coloridos e brilhantes e ícones modernos. Isto permite o controlo de funções de condução e programas de condução importantes. A definição selecionada é indicada no display diretamente integrado no respetivo botão. A caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G também pode ser comandada manualmente e de forma precisa através das patilhas de seleção da caixa de velocidades em alumínio nos lados esquerdo e direito atrás do volante.

Carroçaria: estrutura leve em alumínio compósito

A mistura inteligente dos materiais alumínio, aço, magnésio e materiais compósitos de fibra permite a maior rigidez possível com um peso reduzido. As secções otimizadas dos membros estruturais e as formas sofisticadas dos componentes permitiram criar espaço para os equipamentos de conforto e segurança necessários, bem como para a tecnologia sofisticada e para o elevado volume da bagageira. Outras medidas específicas incluem o "painel sandwich" em alumínio na secção inferior da carroçaria e os apoios funcionalmente integrados nas secções dianteira e traseira. O painel de instrumentos em magnésio e o tablier em material compósito de fibra, com uma mistura de fibras de vidro e carbono, também demonstram a procura pela melhor combinação de materiais possível por parte dos engenheiros.

Aerodinâmica ativa para um bom equilíbrio e uma elevada eficiência

Um importante tema do desenvolvimento do novo AMG GT Coupé foi a elevada eficiência aerodinâmica: um perfeito equilíbrio entre um baixo coeficiente aerodinâmico e uma reduzida força aerodinâmica ascendente. Neste caso, o coupé desportivo beneficia dos vários elementos aerodinâmicos ativos nas secções dianteira e traseira. Todos os elementos de otimização do escoamento de ar estão perfeitamente integrados no design exterior. A aerodinâmica do AMG GT Coupé cumpre os requisitos complexos de estabilidade de condução, baixa resistência ao ar, arrefecimento e ruído do vento. O equilíbrio aerodinâmico torna possível neutralizar situações críticas de condução, como súbitas manobras de desvio a alta velocidade.

Um destaque tecnológico no desenvolvimento da aerodinâmica é o controlo ativo do ar AIRPANEL, composto por dois sistemas. O primeiro sistema opera com lamelas verticais ocultadas atrás da entrada de ar inferior no para-choques dianteiro. O segundo sistema está localizado atrás da entrada de ar superior e integra lamelas horizontais. Normalmente, todas as lamelas estão fechadas. Esta

posição reduz a resistência do ar e permite direcionar o ar para o lado inferior da carroçaria, reduzindo ainda mais a força aerodinâmica ascendente na secção dianteira. As lamelas só são abertas quando forem atingidas certas temperaturas em determinados componentes e quando a necessidade de arrefecimento for particularmente elevada (o segundo sistema só abre a partir dos 180 km/h), permitindo o escoamento máximo do ar de arrefecimento para os permutadores de calor.

Outro componente ativo é o spoiler traseiro retrátil, perfeitamente integrado na tampa da bagageira. A sua posição varia em função da situação de condução. O software de controlo considera inúmeros parâmetros, incluindo a velocidade de condução, a aceleração longitudinal e lateral e a velocidade da direção. A partir dos 80 km/h, o spoiler assume cinco posições angulares diferentes que, em função dos requisitos, melhoram a estabilidade do veículo ou reduzem a resistência ao ar.

O perfil aerodinâmico ativo que se encontra oculto na secção inferior da carroçaria em frente ao motor, também contribui para a melhoria do comportamento. Este perfil de carbono, que pesa cerca de dois quilos, é um desenvolvimento exclusivo da AMG e está protegido por patentes. Reage à posição dos programas de condução AMG e baixa automaticamente cerca de 40 milímetros a uma velocidade de 80 km/h. Isto cria um efeito Venturi, que suga o veículo para a estrada e reduz a força aerodinâmica ascendente no eixo dianteiro. O condutor sente isto de forma positiva na direção, uma vez que o AMG GT Coupé pode ser conduzido com maior precisão nas curvas e com ainda mais estabilidade de direção.

Um pack aerodinâmico também está disponível como opção. Este pack inclui apêndices aerodinâmicos adicionais nas entradas de ar exteriores e nas cavas das rodas. Na traseira, o fluxo de ar é otimizado por apêndices aerodinâmicos laterais no para-choques traseiro, um difusor de maiores dimensões e uma asa traseira fixa. Em suma, o pack aerodinâmico reduz a força aerodinâmica ascendente no eixo dianteiro e aumenta a força aerodinâmica descendente no eixo traseiro.

Motor AMG 4,0 litros V8 biturbo com dois turbocompressores de duplo scroll

No lançamento de mercado, o novo AMG GT Coupé está disponível com o motor AMG 4,0 litros V8 biturbo em dois níveis de potência. Os motores são inteiramente montados manualmente em Affalterbach de acordo com o princípio "Um Homem, Um Motor". Na versão topo de gama GT 63 4MATIC+ (consumo de combustível em ciclo combinado: 14,1 l/100 km, emissões de CO₂ em ciclo combinado: 319 g/km)², o motor desenvolve 430 kW (585 CV) de potência e fornece um binário máximo de 800 Nm numa ampla gama de rotação desde as 2.500 até às 4.500 rpm. A aceleração dos

² Os valores declarados são os valores de CO₂, WLTP determinados de acordo com o N.º 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. Os valores de consumo de combustível foram calculados com base nestes valores.

0 aos 100 km/h é realizada em apenas 3,2 segundos e a velocidade máxima atingida é de 315 km/h. Na versão GT 55 4MATIC+ (consumo de combustível em ciclo combinado: 14,1 l/100 km, emissões de CO₂ em ciclo combinado: 319 g/km), o motor V8 desenvolve uma potência de 350 kW (476 CV) e um binário máximo de 750 Nm. A aceleração dos 0 aos 100 km/h é realizada em 3,9 segundos e a velocidade máxima atingida é de 295 km/h.

Para ser utilizado no AMG GT Coupé, o motor recebeu um novo cárter de óleo, o permutador de arrefecimento do ar de sobrealimentação foi reposicionado e o bloco do motor foi equipado com ventilação ativa. As condutas de admissão e de escape foram otimizadas para uma troca de gases mais eficaz, enquanto o direcionamento dos gases de escape para o catalisador e para o filtro de partículas de gasolina foi alargado. Os engenheiros de desenvolvimento aumentaram a potência do AMG GT 63 4MATIC+ Coupé principalmente através de uma maior pressão de sobrealimentação e de um maior caudal de ar, bem como através da alteração do software de controlo do motor. Em suma, o motor de oito cilindros impressiona com o seu extraordinário desenvolvimento de potência com elevado binário em toda a gama de rotação do motor, combinados com a máxima eficiência possível para um baixo consumo de combustível e baixas emissões de gases.

Fabrico digital e inteligente: "Um Homem, Um Motor"

O motor é totalmente montado manualmente. Na fábrica de motores da AMG em Affalterbach, o princípio "Um Homem, Um Motor" está ligado aos métodos de produção da Indústria 4.0. Este foi concebido de acordo com os conhecimentos modernos de ergonomia, fluxo de mercadorias, garantia de qualidade, sustentabilidade e eficiência. A produção inteligente caracteriza-se pela máxima flexibilidade, é transparente e extremamente eficiente. Ao fazê-lo, assegura e aumenta a qualidade dos motores e dos processos de produção com tecnologias digitais.

Caixa de velocidades com embraiagem viscosa de arranque

A caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G combina uma experiência emocional de controlo da caixa de velocidades com tempos de engrenamento extremamente reduzidos e está especialmente adaptada aos requisitos do novo AMG GT Coupé. Uma embraiagem viscosa de arranque substitui o conversor de binário. Reduz o peso e, graças à sua menor inércia, otimiza a resposta às solicitações no pedal do acelerador, especialmente em arranques e variações de carga.

Mais tração e estabilidade de condução: sistema de tração integral totalmente variável AMG Performance 4MATIC+

Os dois modelos V8 estão equipados de série com o sistema de tração integral totalmente variável AMG Performance 4MATIC+. O sistema inteligente combina as vantagens de diferentes conceitos de transmissão: a distribuição de binário totalmente variável aos eixos dianteiro e traseiro assegura uma tração ideal até aos limites físicos do modelo. O condutor pode também contar com um elevado nível de estabilidade e segurança de condução em todas as condições: tanto em piso seco como em piso molhado ou coberto de neve. A transição do modo de tração traseira para o modo de tração integral e vice-versa processa-se continuamente com base num mapa de características sofisticado que integra o controlo inteligente em toda a arquitetura dos sistemas do veículo.

Uma embraiagem de controlo eletromecânico liga variavelmente o eixo traseiro de tração permanente ao eixo dianteiro. A melhor distribuição possível de binário é calculada continuamente de acordo com as condições de condução e com as solicitações do condutor. O novo coupé pode ser conduzido de forma continuamente variável, desde a tração integral orientada para a tração, com uma distribuição de potência de 50:50 pelos eixos dianteiro e traseiro, até à tração puramente traseira. Além da tração e da dinâmica lateral, o sistema de tração integral também melhora a dinâmica longitudinal para uma aceleração ainda mais forte.

Eixos dianteiro e traseiro multi-link e vários braços de controlo em alumínio

O novo AMG GT Coupé está equipado com um eixo dianteiro multi-link com cinco braços dispostos inteiramente dentro da projeção da jante. Os elementos de controlo das rodas e da suspensão das rodas, que são independentes uns dos outros, permitem uma elevada aceleração lateral com influências mínimas no sistema da direção. Uma construção espacial de cinco braços também controla as rodas no eixo traseiro.

Para reduzir as massas não amortecidas, todos os braços da suspensão, rótulas da direção e suportes das rodas nos eixos dianteiro e traseiro do novo AMG GT Coupé são construídos em alumínio forjado. O conceito multi-link da suspensão controla firmemente cada roda com reduzidos movimentos elásticos. A elevada rigidez do ângulo de sopé e do ângulo de convergência não só permite elevadas velocidades em curva, como também proporciona ao condutor um contacto ótimo com a estrada na elevada região limite em curva. Isto reflete-se na excelente dinâmica lateral e na estabilidade de condução a alta velocidade, bem como na boa resposta a influências externas, como ventos laterais, irregularidades da estrada ou grandes variações no coeficiente de atrito. Uma ligação particularmente direta do amortecedor ao suporte da roda traseira reduz as vibrações e as indesejáveis flutuações da carga da roda. Os elementos de controlo das rodas e da suspensão das rodas, que são independentes

uns dos outros, permitem uma elevada aceleração lateral com influências mínimas no sistema da direção - também uma característica de conforto

Suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo ativo de estabilidade

A isto junta-se a suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo ativo de estabilidade. Os elementos hidráulicos ativos substituem as barras de torção mecânicas e compensam os movimentos de adorno do novo AMG GT Coupé em frações de segundo. Os amortecedores adaptativos também têm duas ligações hidráulicas. Uma está no lado da compressão do amortecedor e a outra está no lado do retorno. As câmaras dos amortecedores nas quatro rodas e as tubagens são ligadas diretamente através das válvulas de controlo dos amortecedores adaptativos.

A interligação hidráulica inteligente dos quatro suportes de mola com a regulação da pressão da bomba e das válvulas de comutação permite uma taxa de retorno da mola extremamente ampla e ao mesmo tempo movimentos de adorno reduzidos.

No dia a dia, esta configuração aumenta o conforto, porque mesmo os desníveis que ocorrem num dos lados são compensados individualmente. Nas curvas dinâmicas, o sistema hidráulico também reduz ativamente a queda de pressão. Graças à elevada rigidez do ângulo de sopé, a direção do coupé é muito precisa.

Durante a condução em linha reta, o sistema é completamente aberto, dependendo do programa de condução e da situação de condução. O sistema compensa os obstáculos individuais que, de outra forma, levariam a movimentos de adorno. O condutor e os passageiros sentem uma experiência de condução significativamente mais confortável. O reduzido adorno da carroçaria em curva contribui igualmente para o conforto e a dinâmica de condução. As características de comportamento nos programas de condução individuais podem ser mais distribuídas entre conforto e desportividade.

Como princípio básico da suspensão, os lados de compressão e retorno dos amortecedores individuais do veículo estão interligados. A fase de compressão do amortecedor dianteiro esquerdo está ligada à fase de retorno do amortecedor dianteiro direito através de uma tubagem hidráulica. Existe também uma ligação ao lado de pressão do amortecedor traseiro esquerdo e ao lado de retorno do amortecedor traseiro direito através de uma tubagem que atravessa o veículo. De forma análoga, os outros lados das câmaras do amortecedor estão ligados entre si através de um segundo circuito. O circuito simplificado das tubagens hidráulicas resulta na forma de um "H".

Além da interligação dos amortecedores, o sistema integra outros componentes importantes para o seu funcionamento. Os lados de retorno e de compressão dos amortecedores estão diretamente ligados entre si através de uma válvula de 2/2 vias controlada eletricamente, conhecida como válvula de conforto. Um acumulador de pressão também está ligado a cada um dos lados de pressão do amortecedor. Ambos os circuitos estão também ligados a uma bomba central. Esta assegura que a pressão do sistema hidráulico pode ser ajustada em ambos os circuitos. A ligação entre a bomba e os circuitos é efetuada através de válvulas de 2/2 vias. Os sensores de pressão estão integrados atrás das válvulas para monitorizar a pressão do sistema nas respetivas tubagens. A pressão do sistema pode ser selecionada livremente e desta forma, também a amplitude do controlo anti adorno é gerado. Quanto maior for a pressão do sistema, maior será a rigidez anti adorno esperada.

O sistema funciona de forma muito eficiente porque utiliza a energia cinética existente no veículo para influenciar positivamente o comportamento de adorno da carroçaria. O sistema hidráulico da suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL também alimenta o sistema de elevação opcional para o eixo dianteiro. Se necessário, a secção dianteira pode ser elevada em 30 milímetros, facilitando, por exemplo, a entrada em parques de estacionamento subterrâneos ou a passagem por lombas. O sistema de elevação é operado através do display central multimédia ou através dos botões do volante AMG. O menu correspondente é aberto após premir o símbolo do veículo na barra de controlo. Entre outras características, as posições podem ser guardadas através da tecnologia GPS, para que a secção dianteira do veículo seja automaticamente levantada quando o veículo passar novamente nos locais correspondentes.

Diferencial de bloqueio do eixo traseiro para uma maior estabilidade de condução

O novo AMG GT Coupé está equipado de série com um diferencial de bloqueio controlado eletronicamente no eixo traseiro, que assegura uma excelente tração e a máxima segurança de condução em todas as condições de condução. Não só permite melhorar a tração das rodas motrizes no eixo traseiro, como também aumentar as velocidades em curva nos limites físicos. Além disso, a estabilidade de condução é otimizada durante a mudança de faixa de rodagem a alta velocidade. O sistema funciona com um efeito de bloqueio variável nos modos de tração e desaceleração e está perfeitamente configurado para as várias condições de condução e níveis de aderência da superfície da estrada.

O eixo traseiro direcional combina agilidade e estabilidade

O novo AMG GT Coupé também está equipado de série com o eixo traseiro direcional. Em função da velocidade, as rodas do eixo traseiro são direcionadas para o lado oposto (velocidade até 100 km/h) ou para o mesmo lado (velocidade superior a 100 km/h) que as rodas dianteiras. Desta forma, o sistema permite uma condução ágil e um comportamento estável em igual medida - características que entram em conflito umas com as outras sem a direção do eixo traseiro. Outras vantagens são a facilidade de controlo do veículo nos limites físicos, bem como um menor esforço de direção, uma vez que a translação da direção da roda dianteira é mais direta.

Sistema de travões compósitos de elevado desempenho com discos de travão de baixo peso

O recém-desenvolvido sistema de travões compósitos de elevado desempenho AMG garante uma excelente desaceleração e um controlo preciso. Impressiona com reduzidas distâncias de travagem, resposta sensível e elevada estabilidade - mesmo em condições de carga extrema. Os discos de travão compósitos são particularmente leves: a dinâmica de condução e o comportamento da direção beneficiam da redução das massas não amortecidas. O disco de travão (em aço fundido) e a cuba do travão (em alumínio) são agora ligados com pinos especiais e não com parafusos como anteriormente. Esta construção permite poupar espaço, que é utilizado para um arrefecimento ainda melhor dos travões. A perfuração direcionada é também uma nova característica: além da redução adicional de peso e da melhor dissipação de calor, esta solução permite uma resposta mais rápida em condições de humidade bem como uma melhor limpeza das pastilhas após a solicitação dos travões.

Seis programas da transmissão e AMG DYNAMICS: desde confortável a dinâmico

Os seis programas da transmissão "Slippery", "Comfort", "Sport", "Sport +", "Individual" e "RACE" do AMG DYNAMIC SELECT permitem configurar uma ampla gama de características de comportamento do veículo, desde um nível particularmente confortável até um nível extremamente dinâmico. Cada programa oferece uma experiência de condução individual, precisamente adaptada às diversas condições de condução. Na forma de funcionalidade dos programas da transmissão AMG DYNAMIC SELECT, os modelos AMG GT também estão equipados com AMG DYNAMICS. Este sistema de controlo integrado da dinâmica de condução estende as funções de estabilização do ESP® através de intervenções com vista ao reforço da agilidade no controlo da tração integral, nas características da direção e nas funções adicionais do ESP®. Em curvas dinâmicas, por exemplo, uma breve aplicação dos travões na roda traseira no lado interior da curva provoca um momento rotacional em torno do eixo vertical do veículo para uma direção espontânea e precisa. A gama de funcionamento varia desde um comportamento extremamente orientado para a segurança até um comportamento extremamente dinâmico.

AMG TRACK PACE: o registador de dados para utilizar em pista

O AMG TRACK PACE é um equipamento de série. O software está integrado no sistema de informação e entretenimento MBUX e regista mais de 80 dados específicos do veículo (por exemplo, velocidade, aceleração, ângulo da direção, acionamento do pedal dos travões) dez vezes por segundo durante a condução em pista. 40 parâmetros podem ser visualizados em direto no modo "Telemetria", até quatro deles em simultâneo.

Além disso, os tempos por volta e por setor são apresentados no display multimédia, no head-up display e no painel de instrumentos, bem como em ferramentas adicionais de formação e análise. A navegação no head-up display mostra os ângulos de viragem e os pontos de travagem, ajudando-o a encontrar a melhor trajetória. A função de realidade aumentada do MBUX também permite que a trajetória de um registo guardado seja mostrada no display multimédia. Desta forma, o condutor pode melhorar o seu estilo de condução com um instrutor virtual. Os valores de aceleração e desaceleração também podem ser medidos e guardados.

Grande variedade de equipamento para um visual personalizado

Os detalhes do equipamento e as inúmeras opções permitem uma grande variedade de personalização para os mais diversos requisitos dos clientes - desde desportivo e dinâmico a luxuoso e elegante. Isto inclui onze cores de pintura e oito novos desenhos de jantes. Existem cinco packs de design exterior à escolha para aperfeiçoar ainda mais o visual no sentido de maior elegância ou dinamismo. O AMG GT 55 4MATIC+ e o AMG GT 63 4MATIC+ estão equipados de série com jantes em liga leve multiraios AMG de 20 polegadas. Estão também disponíveis jantes alternativas de 21 polegadas.

Sistemas de assistência à condução: assistentes inteligentes em segundo plano

Com o auxílio de vários sensores, câmaras e radares, os sistemas de assistência à condução monitorizam o trânsito e as imediações do novo coupé. Se necessário, os assistentes inteligentes podem intervir rapidamente. Os condutores são assistidos por inúmeros sistemas novos ou alargados - em situações do dia-a-dia, por exemplo, pelo controlo de distância, assistente de mudança de direção e de faixa. Na eventualidade de perigo, os sistemas assistem o condutor a reagir apropriadamente para evitar uma colisão iminente. A atuação dos sistemas é apresentada através de um novo conceito de exibição no painel de instrumentos.

O modo de assistência no painel de instrumentos mostra numa vista de ecrã total, de forma clara e transparente, como os sistemas de assistência à condução funcionam. O condutor reconhece o seu veículo, as faixas de rodagem, as marcas rodoviárias da faixa de rodagem e outros utentes da via como veículos, camiões e veículos de duas rodas, de uma forma espacialmente abstrata. O estado do sistema

e a funcionalidade dos assistentes são visualizados nesta representação das imediações do veículo. O novo modo de assistência com animação é baseado numa cena 3D gerada em tempo real. Esta representação dinâmica e de elevada qualidade torna o funcionamento dos sistemas de assistência à condução transparente numa experiência de condução com realidade aumentada.

Vários serviços de conectividade disponíveis

O sistema de informação e de entretenimento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) permite utilizar muitos serviços digitais Mercedes me connect. As vantagens são a integração do Apple CarPlay e do Android Auto no smartphone, o sistema mãos-livres através da ligação Bluetooth e o rádio digital (DAB e DAB+). Em combinação com o MBUX, os clientes têm acesso aos serviços de conectividade como o Live Traffic Information. Com os serviços Mercedes me connect, o novo AMG GT Coupé torna-se ainda mais inteligente: as funções adicionais podem ser utilizadas antes, durante e após uma viagem. Para tal, basta ligar o coupé a uma conta Mercedes me no portal Mercedes me e aceitar os termos de utilização. Graças à navegação com Live Traffic Information e comunicação Car-to-X, os clientes recebem dados de trânsito em tempo real durante a condução. Pode evitar congestionamentos de trânsito e poupar tempo valioso. Os veículos ligados à Internet utilizam a comunicação Car-to-X para partilhar informação sobre ocorrências de trânsito.

Dados técnicos

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé

Motor		
Número de cilindros/disposição		8/V
Cilindrada	cc	3982
Potência máxima	kW/CV	430/585
à rotação do motor de	rpm	5500-6500
Binário máximo	Nm	800
à rotação do motor de	rpm	2500-5000
Relação de compressão		8,6
Formação de mistura		Injeção de gasolina controlada por microprocessador, dupla sobrealimentação de ar
Transmissão de potência		
Transmissão		Sistema de tração integral totalmente variável AMG Performance 4MATIC+
Caixa de velocidades		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (caixa de velocidades automática com embraiagem viscosa de arranque multidisco)
Relações de transmissão		
1 ^a /2 ^a /3 ^a /4 ^a /5 ^a /6 ^a /7 ^a /8 ^a /9 ^a velocidade		5,35/3,24/2,25/1.,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marcha-atrás		4,80
Suspensão		
Eixo dianteiro	Suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo semiativo de estabilidade, duplo triângulo da suspensão em alumínio, controlo antiafundamento, molas helicoidais e amortecimento adaptativo ajustável	
Eixo traseiro	Suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo semiativo de estabilidade, duplo triângulo da suspensão em alumínio, controlo antiafundamento, molas espirais e amortecimento adaptativo ajustável	

Sistema de travagem	Sistema de travagem hidráulico de duplo circuito; eixo dianteiro: discos de travão compósitos de 390 mm, ventilados internamente e perfurados, pinça de travão fixa em alumínio de 6 êmbolos; eixo traseiro: discos de travão compósitos de 360 mm, ventilados internamente e perfurados, pinça de travão flutuante em alumínio de 1 êmbolo; travão de estacionamento elétrico, ABS, Assistente de Travagem, ESP ¹ de 3 níveis	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica de pinhão e cremalheira, com relação de transmissão variável (14.4:1 no ponto morto) e assistência variável. Direção do eixo traseiro com ângulo de direção de até 2,5°	
Jantes	dianteiras: 10.5Jx 20 ET42; traseiras: 11Jx 20 ET33	
Pneus	dianteiros: 295/35 ZR 20; traseiros: 305/35 ZR 20	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2700
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.683/1.686
Comprimento/altura/largura	mm	4728/1354/1984
Diâmetro de viragem	m	12,5
Capacidade da bagageira	l	321-675
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	1970
Carga útil	kg	190-350
Capacidade do depósito de combustível/reserva	l	70/10
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	3,2
Velocidade máxima	km/h	315
Consumo de combustível em ciclo combinado, WLTP ¹	l/100 km	14,1
Emissões de CO ₂ em ciclo combinado, WLTP ¹	g/km	319

¹ Os valores declarados são os valores de CO₂/WLTP determinados de acordo com o N° 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. Os valores de consumo de combustível foram calculados com base nestes valores.

Dados técnicos

Mercedes-AMG GT 55 4MATIC+ Coupé

Motor		
Número de cilindros/disposição		8/V
Cilindrada	cc	3982
Potência máxima	kW/CV	350/476
à rotação do motor de	rpm	5500-6500
Binário máximo	Nm	700
à rotação do motor de	rpm	2250-4500
Relação de compressão		8,6
Formação de mistura		Injeção de gasolina controlada por microprocessador, dupla sobrealimentação de ar
Transmissão de potência		
Transmissão		Sistema de tração integral totalmente variável AMG Performance 4MATIC+
Caixa de velocidades		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (caixa de velocidades automática com embraiagem viscosa de arranque multidisco)
Relações de transmissão		
1 ^a /2 ^a /3 ^a /4 ^a /5 ^a /6 ^a /7 ^a /8 ^a /9 ^a velocidade		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marcha-atrás		4,80
Suspensão		
Eixo dianteiro		Suspensão AMG RIDE CONTROL com duplo triângulo em alumínio, controlo antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais, barras estabilizadoras e amortecimento adaptativo ajustável

Eixo traseiro	Suspensão AMG RIDE CONTROL com duplo triângulo em alumínio, controlo antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais, barras estabilizadoras e amortecimento adaptativo ajustável	
Sistema de travagem	Sistema de travagem hidráulico de duplo circuito; eixo dianteiro: discos de travão compostos de 390 mm, ventilados internamente e perfurados, pinça de travão fixa em alumínio de 6 êmbolos; eixo traseiro: discos de travão compostos de 360 mm, ventilados internamente e perfurados, pinça de travão flutuante em alumínio de 1 êmbolo; travão de estacionamento elétrico, ABS, Assistente de Travagem, ESP [®] de 3 níveis	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica de pinhão e cremalheira, com relação de transmissão variável (14.4:1 no ponto morto) e assistência variável. Direção do eixo traseiro com ângulo de direção de até 2,5°	
Jantes	dianteiras: 10.5Jx 20 ET42; traseiras: 11Jx 20 ET33	
Pneus	dianteiros: 295/35 ZR 20; traseiros: 305/35 ZR 20	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2700
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1.683/1.686
Comprimento/altura/largura	mm	4728/1354/1984
Diâmetro de viragem	m	12,5
Capacidade da bagageira	l	321-675
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	1970
Carga útil	kg	190-350
Capacidade do depósito de combustível/reserva	l	70/10
Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	3.9
Velocidade máxima	km/h	295
Consumo de combustível em ciclo combinado, WLTP ¹	l/100 km	14,1
Emissões de CO ₂ em ciclo combinado, WLTP ¹	g/km	319

¹ Os valores declarados são os valores de CO₂ WLTP determinados de acordo com o N° 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. Os valores de consumo de combustível foram calculados com base nestes valores.