



Informação de Imprensa
novembro 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

- Segunda geração do coupé desportivo da AMG com um novo conceito de dimensão
- Características de condução extremamente dinâmicas, aliadas a um elevado conforto
- O sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável, a aerodinâmica ativa, o controlo semiativo de estabilidade e o eixo traseiro direcional são agora equipamentos de série
- Maior adequação à utilização quotidiana graças ao maior espaço disponível, à boa visibilidade panorâmica e à configuração de bancos 2+2 opcional
- Disponível para encomenda a partir de 245.350€

A segunda geração do Mercedes-AMG GT Coupé é o novo modelo de topo da gama Mercedes-AMG. Combina características de condução extremamente dinâmicas com uma maior adequação à utilização quotidiana. Sistemas tecnologicamente avançados, tais como a suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo semiativo de estabilidade, o eixo traseiro direcional de série e a aerodinâmica ativa aperfeiçoam o perfil de condução ativo. O coupé desportivo também distribui pela primeira vez a sua potência à estrada com o sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável. Combinado com o motor AMG 4,0 litros V8 biturbo, resulta na derradeira experiência de condução. A arquitetura exclusiva dos modelos desportivos AMG, com uma estrutura da carroçaria em alumínio compósito, permite que seja configurado como um modelo de 2+2 lugares. Para um automóvel desportivo desta classe, significa que os passageiros têm à sua disposição um interior extremamente generoso e amplo espaço para as suas bagagens. Sendo a quinta série de modelos independente após o SLS, a primeira geração do GT de duas portas, o GT Coupé de quatro portas e o SL, o novo Mercedes AMG GT Coupé mais uma vez demonstra as elevadas competências tecnológicas da equipa de desenvolvimento de Affalterbach.

No lançamento estará disponível a versão AMG GT 63 4MATIC+ Coupé (consumo de combustível em ciclo combinado: 14,1 l/100 km (WLTP), emissões de CO₂ em ciclo combinado: 319 g/km (WLTP)¹) com 430 kW (585 CV) de potência., em comercialização desde o passado mês de outubro.

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

O conceito de dimensões alargadas, com configuração opcional de 2+2 lugares, permitiu aos designers um novo leque de possibilidades de design exterior. A longa distância entre eixos, as projeções curtas e o para-brisas inclinado conferem ao novo AMG GT uma aparência compacta e imponente. As proporções equilibradas com uma emocionante superfície vidrada, os guarda-lamas de grandes dimensões e a expressiva vista frontal assinalam a aparência de um automóvel desportivo potente que também é adequado

¹ Os valores declarados são valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N.º3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. Os valores de consumo de combustível foram calculados com base nestes valores.

para a utilização diária. A vista lateral caracteriza-se por superfícies fluidas, sem rebordos ou arestas, até aos puxadores das portas embutidos. Os ombros traseiros esculpidos de forma expressiva conferem um apelo acrescido de coupé desportivo. Praticamente à face com a carroçaria, as jantes em liga leve realçam a potência e o dinamismo do modelo. O spoiler traseiro ativo está perfeitamente integrado na porta da bagageira de grandes dimensões.

A grelha do radiador profunda e larga, específica da AMG, confere uma aparência imponente. Os faróis distintivos com DIGITAL LIGHT de série destacam o carácter inconfundível. As luzes diurnas com os três "pontos de luz" característicos contribuem para o fator de diferenciação. Os gráficos precisos no interior escurecido dos faróis com superfícies escovadas destacam o design luxuoso. A entrada de ar inferior transmite uma impressão de maior largura à secção dianteira. A secção dianteira desportiva é complementada 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 com um spoiler ativo e retrátil. O design pormenorizado dos guarda-lamas contrasta com as superfícies lisas e integrais. O ombro pronunciado confere um equilíbrio perfeito entre elegância e desportividade. Precisamente incorporados no design da traseira, os farolins traseiros em LED, horizontais e de baixo perfil, integram grafismos distintivos e precisos. Os farolins traseiros LED escuros formam uma simbiose perfeita com os faróis dianteiros, graças à assinatura de luz tridimensional "pontos de luz". São um equipamento de série em combinação com as luzes diurnas com função de luzes de mudança de direção e com a animação de luz de "boas-vindas/partida". O expressivo difusor traseiro, com revestimentos integrados das ponteiras de escape duplas, completa o design dinâmico da traseira.

Design interior: combinação "híper analógica" da geometria analógica com o mundo digital

O design interior do novo AMG GT tem os genes dos automóveis desportivos de elevado desempenho da AMG, que foram habilmente traduzidos para um mundo digital e consistentemente desenvolvidos. Os materiais, a mão de obra e a atenção ao detalhe destacam o luxo do interior do modelo. O design do posto de condução, até ao display central na consola central, está centrado no condutor e cria uma impressão geral harmoniosa. O painel de instrumentos totalmente digital está integrado num display tridimensional.

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

A configuração opcional de 2+2 lugares, oferece mais espaço no habitáculo. Os bancos traseiros são mais práticos para a utilização diária e podem acomodar pessoas de até 1,5 metros de altura. A porta da bagageira EASY PACK de grandes dimensões, com função HANDS-FREE ACCESS, facilita os processos de carga e descarga. Os encostos do banco traseiro são rebatíveis para a obtenção de espaço adicional, opcional.

Consola central com display tátil em formato vertical

A consola central flui até à secção inferior do painel de instrumentos. O display tátil multimédia de 11,9 polegadas é a peça central controlo. O formato vertical oferece vantagens significativas, especialmente para a navegação, bem como uma maior ergonomia. As imagens brilhantes nos displays LCD facilitam o controlo do automóvel e das funções de conforto. O display do condutor e o display central são totalmente coordenados. 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 o simples tocar de um botão: desde a potência, o binário e a aceleração lateral até ao estado atual do veículo, incluindo a pressão dos pneus e as temperaturas dos fluidos. O condutor pode também visualizar os ângulos das rodas dos eixos dianteiro e traseiro. Utilizando os botões no painel de controlo abaixo do display central, o condutor pode

selecionar várias funções como o volume do sistema multimédia, os sistemas de assistência ou as funções do veículo.

O head-up display opcional mostra informações e ações relevantes a três dimensões em situações e ambientes reais de condução. Existe também uma seleção de estilos diferentes. Em função do equipamento ou dos gostos pessoais, a luz ambiente enquadra o interior exclusivo em 64 cores diferentes. O estilo de exibição "discreto" 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 elétricos com uma vasta seleção de revestimentos

Um dos vários destaques no interior é o design escultural dos bancos desportivos AMG de série com regulação elétrica. A ergonomia perfeita, o pesponto progressivo e o padrão do pesponto completam a simbiose de tecnologia avançada com desportividade e luxo. A vasta gama de revestimentos inclui desde opções orientadas para o conforto até opções orientadas para a desportividade. Está disponível uma seleção de pele Nappa de uma ou duas tonalidades, pele Nappa MANUFAKTUR particularmente sofisticada com pesponto em padrão diamante, ou a combinação desportiva de pele Nappa com microfibra MICROCUT e pesponto contrastante em amarelo ou vermelho. As câmaras de ar insufláveis e os três programas de massagem nos bancos multicontorno do condutor e do passageiro dianteiro estão disponíveis como opção para um conforto adicional durante as viagens longas. O pack ENERGIZING Plus combina funções dos bancos como massagem e diferentes ambientes de iluminação para criar programas estimulantes ou de conforto relaxantes.

Os bancos desportivos de série por si só proporcionam excelentes níveis de conforto e de apoio lateral. Os bancos AMG Performance opcionais são ainda mais desportivos, com apoios de cabeça integrados e saídas de ventilação nos encostos. Nos modos Sport, Sport+ e RACE, as câmaras de ar laterais dos bancos multicontorno opcionais são ajustadas automaticamente ao corpo para fornecer permanentemente um ótimo apoio lateral.

Volante AMG Performance de 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, é revestido em pele Nappa ou pele Nappa/microfibra MICROCUT e está equipado de série com aquecimento. Está também equipado com um sensor de camada para detetar se o condutor tem as mãos colocadas no volante. Se o sistema detetar que o condutor não tem as suas mãos no volante durante um certo período, é iniciado um ciclo de aviso, que poderá terminar numa assistência de paragem de emergência se o condutor continuar a não reagir.

Os dois botões de série do volante AMG impressionam pela sua utilização intuitiva, displays LCD coloridos e brilhantes e ícones modernos. Podem ser utilizados para controlar funções importantes de condução e os modos de condução. 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 de forma precisa e rápida através das patilhas de mudanças em alumínio nos lados esquerdo e direito atrás do volante.

Carroçaria: estrutura leve em alumínio compósito

A combinação 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 fabricado 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 o elevado equilíbrio aerodinâmico, especificamente, um equilíbrio perfeito 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 bem-sucedido garante uma ótima estabilidade de condução a alta velocidade sem comprometer as características de comportamento dinâmico.

Um destaque tecnológico no desenvolvimento da aerodinâmica é o controlo ativo do ar AIRPANEL, composto por dois sistemas. O primeiro sistema opera com persianas verticais ocultadas atrás da entrada de ar inferior no para-choques dianteiro. Localizado atrás da entrada de ar superior, o segundo sistema integra persianas horizontais. Normalmente, todas as persianas estão fechadas. Esta posição reduz o arrasto aerodinâmico e permite direcionar o ar para a secção inferior da carroçaria. Esta solução permite reduzir a força aerodinâmica ascendente na secção dianteira. As persianas não abrem para permitir o máximo caudal de ar de arrefecimento para os permutadores de calor enquanto não forem atingidas determinadas temperaturas em componentes predefinidos e as necessidades de ar de arrefecimento não forem particularmente elevadas (o segundo sistema só abre a partir de uma velocidade de 180 km/h).

O perfil aerodinâmico ativo que se encontra ocultado na secção inferior da carroçaria em frente ao motor, também contribui para a melhoria do comportamento. Este perfil em carbono é um desenvolvimento exclusivo e patenteado da AMG. Reage aos modos de condução AMG e baixa automaticamente cerca de 40 milímetros a uma velocidade superior a 80 km/h. Isto cria o conhecido efeito Venturi, que suga o veículo para a estrada e reduz a força aerodinâmica ascendente no eixo dianteiro. O condutor sente este efeito positivamente na direção: o novo AMG GT Coupé é ainda mais preciso em curva e oferece uma estabilidade em reta ainda superior.

Outro componente ativo é o spoiler traseiro extensível, perfeitamente integrado na tampa da bagageira. A sua posição varia em função das condições de condução. O software de controlo considera inúmeros parâmetros, incluindo a velocidade do veículo, 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 o arrasto aerodinâmico.

Um pack aerodinâmico também está disponível como opção. Este pack inclui rebordos adicionais nas entradas de ar exteriores e nos guarda-lamas. Na traseira, o fluxo de ar é otimizado por rebordos 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 montados totalmente à mão de acordo com o princípio 'um homem, um motor' na fábrica da empresa em Affalterbach. 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 0 aos 100 km/h é realizada em apenas 3,2 segundos e a velocidade máxima atingida é de 315 km/h.

² Os valores declarados são valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N.º3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. Os valores de consumo de combustível foram calculados com base nestes valores.

Para ser utilizado no AMG GT Coupé, o motor foi alvo de inúmeras modificações comparativamente ao modelo antecessor: 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 ainda 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+ 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 fornece uma potência impressionante com um binário elevado em toda a gama de rotação, combinados com a máxima eficiência para baixos níveis de consumo de combustível e de emissões.

Produção digital e fábrica 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" é combinado com os métodos de produção da Indústria 4.0. A Indústria 4.0 reflete os conhecimentos modernos em ergonomia, fluxo de mercadorias, garantia de qualidade, sustentabilidade e eficiência. A produção inteligente caracteriza-se pela máxima flexibilidade, transparência e elevada eficiência. Utiliza tecnologias digitais para salvaguardar e melhorar a qualidade dos motores e dos processos de produção.

Caixa de velocidades com embraiagem viscosa de arranque

A caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G combina uma experiência emocional de comando com tempos de passagem de caixa extremamente reduzidos, e foi especialmente concebida para satisfazer os requisitos do novo AMG GT. Uma embraiagem viscosa de arranque substituiu o conversor de binário. Reduz o peso e, graças à sua inércia inferior, melhora a resposta às solicitações no pedal do acelerador, especialmente em aceleração e durante as variações de carga.

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

Os dois modelos V8 estão equipados de série com o sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável. O sistema inteligente combina as vantagens de diferentes conceitos de transmissão: a distribuição de binário totalmente variável aos eixos dianteiro e traseiro permite o máximo equilíbrio entre segurança de condução e tração durante a condução diária, e a máxima dinâmica de condução nos limites físicos, mesmo com o ESP® ligado. Os condutores podem desfrutar do máximo prazer de condução, independentemente das condições do piso – com a máxima estabilidade de condução. Nos modos ESP® Sport e ESP® OFF, a distribuição da tração integral tem ainda uma maior tendência para o eixo traseiro. 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 algoritmos de controlo 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. O novo coupé oferece opções de condução infinitamente variáveis - desde a tração integral com distribuição de potência entre os eixos numa proporção de até 50:50, 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 poderosa. O modo "Drift" possibilita transformar o coupé num veículo de tração traseira em toda a gama de velocidade do veículo.

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 de controlo dispostos inteiramente dentro da projeção das jantes. Os componentes do controlo independente das rodas

e da suspensão permitem uma aceleração lateral elevada com um esforço mínimo aplicado ao sistema da direção. As rodas do eixo traseiro também são controladas por um sistema de cinco braços de controlo.

Para reduzir as massas não amortecidas, todos os braços de controlo da suspensão, rótulas da direção e suportes das rodas nos eixos dianteiro e traseiro são construídos em alumínio forjado. O conceito multi-link da suspensão controla firmemente cada roda com reduzidos movimentos elásticos. O elevado ângulo de sopé e a rigidez do eixo não só permite elevadas velocidades em curva como também é responsável pela ótima aderência à estrada nos limites físicos em curva. Isto reflete-se na excelente dinâmica lateral e na estabilidade de condução a alta velocidade, bem como na boa resposta às variações de carga (por ex., manobras de desvio ou mudanças de faixa de rodagem) e a influências externas (por ex., ventos laterais ou irregularidades da estrada). Uma ligação particularmente direta entre o amortecedor e o suporte da roda traseira reduz as vibrações e as indesejáveis flutuações de carga da roda. Os componentes do controlo independente das rodas e da suspensão permitem uma aceleração lateral elevada com um esforço mínimo aplicado ao sistema da direção – que também é uma característica de conforto.

Suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo semiativo de estabilidade

Outro equipamento de destaque é a suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo semiativo de estabilidade. Foi especialmente adaptada para o AMG GT Coupé. Os amortecedores, que são ajustados nas fases de retorno e de compressão, estão adicionalmente equipados com elementos hidráulicos ativos e interligados. Substituem a barra estabilizadora de torção convencional. Esta tecnologia reduz o adornamento da carroçaria e atua em vários modos de condução. A ligação hidráulica das câmaras dos amortecedores das quatro rodas é realizada através de tubagens hidráulicas e de válvulas de controlo no interior dos amortecedores adaptativos.

A ligação hidráulica dos quatro amortecedores e a regulação da pressão da bomba e das válvulas de controlo permite uma taxa de retorno da mola extremamente ampla e ao mesmo tempo movimentos de adornamento reduzidos. Em sentido figurado, cada barra de torção atua desde a condição de repouso até à rigidez máxima automaticamente. Isto melhora o conforto de condução no dia a dia ao compensar as irregularidades da superfície da estrada, mesmo só de um lado do veículo. O sistema hidráulico também reduz ativamente o adornamento em curva a alta velocidade. A elevada rigidez do ângulo de sopé resultante permite ao coupé direcionar com extrema precisão.

Durante a condução em linha reta, o sistema é completamente aberto, dependendo do modo de condução e da situação de condução. O sistema compensa situações em que existem irregularidades apenas num lado, que de outra forma resultaria no adornamento da carroçaria. Os condutores e os passageiros beneficiam de uma experiência de condução muito mais confortável. O reduzido adornamento da carroçaria em curva contribui igualmente para o conforto e a dinâmica de condução. Existe um espectro mais alargado entre comportamento de condução confortável e desportivo nos modos de condução individuais.

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 dos amortecedores estão ligados entre si através de um segundo circuito da mesma forma. O circuito simplificado das tubagens hidráulicas resulta na forma de um "H".

Além da interligação dos amortecedores, o sistema também utiliza outros componentes que são importantes para a sua funcionalidade. 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 quantidade de apoio antiadornamento gerado. Quanto maior for a pressão do sistema, maior será a rigidez antiadornamento esperada.

O sistema é extremamente eficiente porque utiliza a energia cinética do 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 em passagens de nível. O sistema de elevação é operado através do display central multimédia ou através dos botões do volante AMG. Ao pressionar o símbolo do veículo no painel de controlo, o menu relevante é aberto. 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 deslizamento limitado do eixo traseiro para uma ótima estabilidade de condução

O novo AMG GT Coupé está equipado de série com um diferencial de deslizamento limitado controlado eletronicamente no eixo traseiro, que assegura uma excelente tração e a máxima segurança de condução em todas as condições de condução. Este equipamento também melhora a estabilidade de condução durante a mudança de faixa de rodagem, especialmente a alta velocidade. O sistema funciona com um efeito de bloqueio totalmente variável nos modos de aceleração e desaceleração. Está perfeitamente adaptado a todos os coeficientes de atrito da estrada e comunica constantemente com outras unidades de controlo dinâmico. Relativamente ao modo "Drift", existe um controlo especialmente adaptado para o diferencial de escorregamento limitado.

Eixo traseiro direcional: combinação de agilidade e estabilidade

O novo AMG GT Coupé também está equipado de série com 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. O sistema permite desta forma um comportamento ágil e estável – características que geram conflito entre si sem a direção do eixo traseiro. Outras vantagens incluem a maior facilidade de controlo do veículo nos limites físicos e o menor esforço na direção, pois a relação de transmissão da direção do eixo dianteiro é mais direta.

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

O 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 extremas. 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 ligados com pinos especiais. Este tipo de construção permite poupar espaço, que é utilizado para um arrefecimento ainda melhor dos travões. Os dissipadores direcionais também são 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 da superfície após a solicitação dos travões.

Seis modos de condução e AMG DYNAMICS: desde confortável a dinâmico

Os seis modos de condução "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. Os modos de condução individuais oferecem uma experiência de condução personalizada, precisamente adaptada às diversas condições de condução. Na forma de novo equipamento dos modos de condução AMG DYNAMIC SELECT, os modelos AMG GT também estão equipados com AMG DYNAMICS. Este controlo integrado da dinâmica do veículo

estende as funções de estabilização do ESP® para incluir intervenções de agilidade nas funções do veículo. Durante a realização de uma curva a alta velocidade, por exemplo, uma breve intervenção no travão da roda interior traseira gera um determinado momento rotacional em torno do eixo vertical do veículo para uma direção espontânea e precisa. A gama de funcionamento varia desde um comportamento extremamente estável até um comportamento de elevada dinâmica.

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. O display 'Telemetria' pode apresentar 40 parâmetros em tempo real, dos quais quatro podem ser apresentados simultaneamente.

Os tempos por volta e por setor também são apresentados no display multimédia, no head-up display e no painel de instrumentos, bem como em ferramentas adicionais de formação e análise. O sistema de navegação no head-up display mostra os ângulos de viragem e os pontos de travagem para ajudar o condutor a encontrar a melhor trajetória. A trajetória de uma pista guardada no sistema também pode ser apresentada no display do sistema multimédia com função de realidade aumentada do MBUX. Isto permite ao condutor 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 satisfazer 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. Estão disponíveis cinco packs de design exterior para aperfeiçoar ainda mais o visual para uma maior elegância e dinamismo. O AMG GT 63 4MATIC+ é equipado de série com jantes AMG em liga leve multiraios de 20 polegadas. Em alternativa, estão também disponíveis jantes 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. Um novo conceito de display no painel de instrumentos permite visualizar a funcionalidade dos sistemas.

O display 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 pode visualizar o seu veículo, as faixas de rodagem, as marcas da faixa de rodagem e outros utentes da via como veículos, camiões e veículos de duas rodas, em três dimensões. Com base nesta representação das imediações do veículo, o estado do sistema e a funcionalidade dos assistentes são visualizados. A nova imagem animada do assistente é baseada numa cena 3D em tempo real. Esta representação dinâmica e de elevada qualidade mostra de forma transparente como os sistemas de assistência à condução funcionam numa experiência de condução com realidade aumentada.

Vários serviços de conectividade disponíveis

O sistema de informação e entretenimento Mercedes-Benz User Experience (MBUX) permite utilizar muitos serviços digitais Mercedes me connect. As vantagens incluem 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. Os serviços Mercedes me connect conferem maior inteligência ao AMG GT: podem ser utilizadas funções adicionais antes e após a condução ou quando se está fora de casa. 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 podem conduzir com dados de trânsito em tempo real. Isto permite aos condutores evitarem congestionamentos de trânsito e poupar tempo valioso. Os veículos ligados utilizam a comunicação Car-to-X para partilhar informação sobre ocorrências de trânsito.

Factos e números interessantes

Resumo do novo Mercedes-AMG GT Coupé

O novo AMG GT Coupé foi criado com base na arquitetura de automóvel desportivo AMG com uma estrutura em alumínio compósito. Nenhuma peça da carroçaria foi adotada do modelo antecessor.

O novo conceito de dimensão com 2+2 lugares permite proporções musculadas e melhora a utilidade prática no dia a dia.

Pela primeira vez o AMG GT está disponível com tração integral: o sistema AMG Performance 4MATIC+ distribui a força de tração de forma totalmente variável às rodas dianteiras e traseiras.

O controlo semiativo de estabilidade da carroçaria AMG ACTIVE RIDE CONTROL funciona sem barras estabilizadoras laterais e acrescenta benefícios em termos de dinâmica e conforto de condução.

O eixo traseiro direcional até 2,5° de série combina agilidade e estabilidade.

Uma versão do motor AMG V8 no lançamento de mercado. Posteriormente serão lançadas versões adicionais do motor.

O assistente de voz inteligente "Olá Mercedes" pode compreender até 28 idiomas.

No lançamento de mercado do novo AMG GT Coupé estarão disponíveis onze pinturas, incluindo quatro pinturas metalizadas e seis pinturas MANUFAKTUR.

Digitalização - estão disponíveis oito temas de design do display da unidade principal.

O sistema de som surround Burmester® high-end 3D fornece uma potência de até 1170 W.

O volume da bagageira é de até 675 litros (na versão opcional de 2+2 bancos com rebatimento dos encostos do banco traseiro).

Especificações técnicas

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé

Motor		
Número de cilindros/disposição		8/V
Cilindrada	cm ³	3982
Potência máxima	kW/CV	430/585
À rotação de	rpm	5500-6500
Binário máximo	Nm	800
À rotação de	rpm	2500-5000
Relação de compressão		8,6
Preparação da mistura		Injeção de gasolina controlada por microprocessador, dupla sobrealimentação de ar
Transmissão de potência		
Sistema de 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		
1 ^a / 2 ^a / 3 ^a / 4 ^a / 5 ^a / 6 ^a / 7 ^a / 8 ^a / 9 ^a relação		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, assistente de força de travagem, molas helicoidais e amortecimento adaptativo ajustável	
Eixo traseiro	Suspensão AMG ACTIVE RIDE CONTROL com controlo semiativo de estabilidade, duplo triângulo da suspensão em alumínio, assistente de força de travagem, molas helicoidais e amortecimento adaptativo ajustável	
Sistema de travagem	Sistema de travagem hidráulico de duplo circuito; discos de travão compostos de 390 mm ventilados internamente e pinças de travão fixas em alumínio de 6 êmbolos no eixo dianteiro; discos de travão compostos de 360 mm ventilados internamente e perfurados, e pinças de travão flutuantes em alumínio de 1 êmbolo no eixo traseiro; travão de estacionamento elétrico, ABS, Assistente de Travagem, ESP® de 3 níveis.	
Direção	Direção assistida eletromecânica de pinhão e cremalheira, controlada por mapa de características, relação de transmissão variável (14.4:1 na posição central) e assistência variável à direção; eixo traseiro direcional com ângulo de direção de até 2,5°	
Jantes	Dianteiras: 10.5Jx20 ET42; traseiras: 11Jx20 ET33	
Pneus	Dianteiros: 295/35 ZR 20; traseiros: 305/35 ZR 20	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2700
Largura das vias - dianteira/traseira	mm	1683/1686
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
Peso 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 valores de CO₂ WLTP medidos 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.