



Informação de Imprensa  
setembro 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 GLC Coupé: design elegante aliado à dinâmica de condução desportiva

- **Duas potentes versões do modelo disponíveis**
- **O primeiro SUV coupé com tecnologia híbrida exclusiva AMG E PERFORMANCE**
- **Motor eletrificado AMG de quatro cilindros e 2.0 litros, com assistência elétrica ao turbocompressor**
- **Suspensão AMG RIDE CONTROL com amortecimento ajustável e eixo traseiro direcional**
- **Equipamentos com design característico da AMG para o exterior e o interior**

Algumas semanas após a apresentação do novo Mercedes-AMG GLC SUV, a marca de veículos de elevado desempenho e desportivos apresenta o novo GLC Coupé. Completa a bem-sucedida série dos SUVs de média dimensões da Mercedes-AMG e estabelece outro destaque no portfólio de modelos com a sua combinação de elegância dinâmica com as funcionalidades características da AMG. As proporções impressionantes e as superfícies empolgantes realçam a sua aparência inconfundível, complementada pelo interior de alta qualidade.

Estão disponíveis duas potentes versões do modelo: o GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé é o primeiro SUV coupé desportivo híbrido da marca (consumo de combustível em ciclo combinado: 7.5 l/100 km, emissões de CO<sub>2</sub> em ciclo combinado: 170 g/km, consumo de energia elétrica em ciclo combinado: 12.7 kWh /100 km)<sup>1</sup> com uma potência do sistema de 500 kW (680 CV). Está ainda disponível a versão de entrada do modelo, o GLC 43 4MATIC Coupé (consumo de combustível em ciclo combinado: 10.2-9.8 l/100 km, emissões de CO<sub>2</sub> em ciclo combinado: 232-223 g/km)<sup>1</sup> com uma potência de 310 kW (421 CV) e uma potência suplementar por tempo limitado de 10 kW (14 CV) através do motor de arranque/alternador acionado por correia (RSG). O vasto equipamento de série, que inclui a o eixo traseiro direcional, tração integral, caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G com embraiagem viscosa de arranque e suspensão AMG RIDE CONTROL com amortecimento adaptativo, proporciona uma experiência de condução dinâmica.

A silhueta desportiva com uma transição fluida até à traseira é a característica principal do novo Mercedes-AMG GLC Coupé. Os faróis ligam à secção superior da grelha do radiador específico da AMG, realçando desta forma a largura do veículo. O para-choques dianteiro AMG em design de asa de avião, com entradas de ar de grandes dimensões, aletas verticais e rebordos adicionais acrescenta um toque marcante e independente. As arestas laterais precisas realçam as proporções desportivas e os salientes guarda-lamas.

<sup>1</sup> Os valores declarados são os valores WLTP de CO<sub>2</sub>, 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. O consumo de energia elétrica foi determinado com base na Diretiva 2017/1151/UE.

O revestimento dos guarda-lamas na cor da carroçaria e o revestimento dos painéis das embaladeiras laterais AMG são harmoniosamente integrados com o design elegante. A aparência confiante é também enfatizada pela largura dos eixos e pelas rodas à face dos guarda-lamas, com jantes de 19, 20 ou 21 polegadas. Várias jantes de série incluem acabamento brilhante com duas cores. O equipamento opcional inclui estribos otimizados para a entrada e vários outros pacotes.

Os farolins traseiros bipartidos alargam a traseira com um elemento de ligação preto e vermelho escuro. O para-choques traseiro específico da AMG, com um difusor simulado (GLC 43) ou com uma placa difusora adicional (GLC 63 S), bem como os revestimentos das duas ponteiras de escape duplas (redondos no GLC 43, trapezoidais no GLC 63 S) reforçam a impressão de estarmos perante um modelo extremamente potente.

### **Elementos interiores característicos da AMG para uma aparência desportiva e elegante**

No interior, os bancos AMG em pele sintética ARTICO/microfibra MICROCUT AMG com grafismos e revestimentos exclusivos acrescentam um toque desportivo. Opcionalmente, está disponível um revestimento com uma combinação de pele e pele nappa, com o emblema em relevo AMG nos apoios de cabeça dianteiros. Os bancos AMG Performance estão também disponíveis como equipamento opcional.

O volante AMG Performance em pele nappa (GLC 43) ou em pele nappa/microfibra MICROCUT (GLC 63 S) também é um equipamento de série. É achatado na secção inferior, perfurado na zona de apoio das mãos e integra patilhas de mudanças em alumínio prateado. Os dois botões redondos do volante AMG permitem a operação rápida e correta de várias funções de condução dinâmica e dos programas de condução AMG DYNAMIC SELECT. A atmosfera desportiva e luxuosa é complementada pelos pedais desportivos AMG, os tapetes AMG e a iluminação dos painéis das embaladeiras das portas com inscrição AMG.

O sistema de informação e de entretenimento MBUX inclui vários ecrãs e funções específicos da AMG. Estes incluem ecrãs específicos da marca no painel de instrumentos, no ecrã central multimédia com orientação vertical na consola central e no ecrã projetado opcional. O estilo de exibição "Supersport" exclusivo da AMG oferece a possibilidade de apresentar vários conteúdos através de uma estrutura vertical. Isto inclui um menu de configuração que apresenta as definições atuais da suspensão ou da caixa de velocidades. O condutor também pode optar por exibir um mapa de navegação ou os dados do consumo no estilo Supersport.

Está também integrada a função AMG TRACK PACE (de série no GLC 63 S, opcional no GLC 43), o registador de dados para utilização em autódromos. Durante a condução em pista, o software regista mais de 80 dados específicos do veículo, dez vezes por segundo, como a velocidade, a aceleração, o ângulo da direção e a operação do pedal dos travões. A indicação dos tempos por volta e por setor, bem como as ferramentas adicionais de treino e de análise são igualmente reveladoras.

### **Motor AMG de quatro cilindro e 2.0 litros, com assistência elétrica ao turbocompressor**

O coração dos novos modelos Mercedes-AMG GLC é o motor AMG de quatro cilindros e 2.0 litros, que combina tecnologias inovadoras e elevado desempenho com uma eficiência exemplar. O motor dá continuidade à tradição típica da marca: não só foi desenvolvido inteiramente nas instalações de Affalterbach da empresa, como também é montado nestas instalações de acordo com o princípio "Um Homem, Um Motor". A Mercedes-AMG combina o fabrico manual dos seus trabalhadores altamente qualificados com os mais modernos métodos de produção da Indústria 4.0 e um elevado nível de digitalização.

O motor, conhecido internamente pela designação M139l (a letra "l" corresponde à instalação longitudinal do motor), é de longe o único motor do mundo produzido em série que é sobrealimentado com um turbocompressor assistido eletricamente através de um sistema elétrico de bordo adicional de 48 V, que também inclui o motor de arranque/alternador acionado por correia (RSG). O sistema foi adotado diretamente da tecnologia que a equipa Mercedes-AMG Petronas F1 tem utilizado com tanto sucesso durante muitos anos no desporto automóvel. A nova forma de sobrealimentação garante uma resposta particularmente

espontânea em toda a gama de rotação do motor. Isto dá origem a uma experiência de condução ainda mais dinâmica e ao mesmo tempo a um aumento da eficiência.

### **O princípio de funcionamento detalhado do turbocompressor dos gases de escape assistido eletricamente**

Um motor elétrico de cerca de quatro centímetros de diâmetro está integrado diretamente no veio do turbocompressor entre a turbina no lado de escape e o rotor compressor no lado da admissão. Controlado eletronicamente, o motor elétrico aciona diretamente o veio do turbocompressor e desta forma acelera o rotor compressor antes de o caudal de gases de escape assumir o acionamento da forma convencional.

Isto permite melhorar significativamente a resposta em toda a gama de rotação do motor logo a partir do ralenti. O motor de combustão responde de forma mais espontânea às solicitações no pedal do acelerador, enquanto todo o comportamento de condução é significativamente mais dinâmico. Adicionalmente, a eletrificação do turbocompressor permite um binário superior a baixas rotações do motor. Assim também aumenta a agilidade e melhora a aceleração a partir da condição de parado. Mesmo quando o condutor retira o seu pé do pedal do acelerador ou dos travões, a tecnologia pode manter constantemente a pressão de sobrealimentação. Isto assegura uma resposta direta contínua.

Comparado com o GLC 43, o turbocompressor no GLC 63 S tem dimensões significativamente superiores. Isto permite fornecer um caudal de ar superior e desta forma uma maior potência. Adicionalmente, o motor elétrico integrado é alimentado pelo sistema elétrico de alta tensão de 400 V.

### **E PERFORMANCE Hybrid com uma potência total do sistema de 500 kW (680 CV) e um binário total do sistema de até 1020 Nm**

No GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé, o motor M139I desenvolve 350 kW (476 CV) de potência às 6725 rpm. Isto torna-o o motor de quatro cilindros produzido em série mais potente do mundo. O binário máximo de 545 Nm do motor de combustão está disponível entre as 5250 e as 5500 rpm. No híbrido desportivo, o motor de 2.0 litros é combinado com um motor elétrico síncrono de excitação permanente, uma bateria de elevado desempenho desenvolvida em Affalterbach e com um sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável.

A potência do sistema de 500 kW (680 CV) e o binário máximo do sistema de 1020 Nm permitem um desempenho de condução impressionante: a aceleração dos 0 aos 100 km/h é realizada em apenas 3.5 segundos. A força de tração só termina à velocidade de 275 km/h, limitada eletronicamente.

O motor elétrico de 150 kW (204 CV) está instalado no eixo traseiro, onde está integrado com uma caixa de velocidades de duas relações de comando elétrico e com o diferencial traseiro eletrónico de escorregamento limitado, numa unidade de propulsão elétrica compacta (EDU). Os especialistas designam esta configuração como sistema híbrido P3. A bateria de elevado desempenho e baixo peso também está instalada na secção traseira acima do eixo traseiro. Este design compacto tem várias vantagens.

O motor elétrico atua diretamente no eixo traseiro e pode, portanto, converter a sua potência elétrica em propulsão de forma mais direta - para uma potência suplementar no início da marcha, durante a aceleração ou em situações de ultrapassagem. Como é típico do design do sistema, a potência do motor elétrico pode ser utilizada com o binário máximo, pelo que é possível um comportamento de arranque particularmente ágil. Além disso, graças ao bloqueio do diferencial do eixo traseiro integrado e controlado eletronicamente, o condutor sente imediatamente um aumento notável no desempenho: o modelo híbrido acelera de forma extremamente ágil à saída das curvas, oferece uma tração ótima e, portanto, maior segurança de condução.

Se ocorrer o escorregamento do eixo traseiro, a força de tração do motor elétrico também é transferida às rodas dianteiras conforme necessário por forma a aumentar a tração do veículo. Isto é possível com a ligação mecânica do sistema de tração integral totalmente variável, através do veio de transmissão e dos semieixos

das rodas dianteiras. A instalação no eixo traseiro melhora a distribuição do peso e da carga por eixo no veículo. Isto forma a base para o comportamento convincente.

O conceito AMG oferece uma eficiência de recuperação de energia extremamente elevada, pois o sistema apenas permite perdas mecânicas e hidráulicas mínimas do motor e da caixa de velocidades. A caixa automática de duas velocidades no eixo traseiro, com a sua relação de transmissão especialmente coordenada, assegura uma ampla gama de funcionamento desde um elevado binário para um arranque rápido até uma potência contínua a velocidades elevadas. Um atuador elétrico engrena a segunda relação a uma velocidade do veículo aproximadamente igual a 140 km/h, que corresponde à rotação máxima do motor elétrico de cerca de 13500 rpm.

### **Inspirada pela Formula 1™, desenvolvida em Affalterbach: a bateria de elevado desempenho da AMG**

O desenvolvimento da bateria de íões de lítio foi inspirado pelas tecnologias comprovadas nos monolugares híbridos de Formula 1™ da equipa Mercedes-AMG Petronas F1. A bateria AMG High Performance combina um baixo peso com uma elevada potência sempre disponível, para aumentar o desempenho geral do veículo. A isto acrescenta-se ainda a capacidade de fornecimento rápido de energia e a elevada densidade de armazenamento de energia.

### **Potência contínua de 80 kW e potência máxima de 150 kW**

A bateria de elevado desempenho do GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé tem uma capacidade de armazenamento de energia de 6.1 kWh, fornece uma potência contínua de 80 kW e uma potência máxima de 150 kW durante um máximo de dez segundos. O carregamento processa-se através da recuperação de energia, ou do carregador de bordo de 3.7 kW com corrente alternada num posto de carregamento, wallbox ou através de uma tomada elétrica doméstica. A bateria foi projetada para fornecer e absorver energia rapidamente e não para a máxima autonomia possível. Todavia, a autonomia elétrica de 12 quilómetros permite uma utilização prática do veículo no dia a dia, por exemplo, para uma condução silenciosa e totalmente elétrica em zonas residenciais, nos arredores de cidades ou até em vias rápidas.

### **Impulso à inovação: o arrefecimento direto das células da bateria**

A base para o elevado desempenho da bateria de 400 V da AMG é o inovador sistema de arrefecimento direto: um líquido de arrefecimento tecnologicamente avançado circula em torno das 560 células e arrefece-as individualmente. Todas as baterias necessitam de funcionar a uma determinada temperatura para uma ótima entrega de energia. Se a bateria arrefecer ou aquecer demasiado, perderá energia ou será necessário desligá-la temporariamente por forma a evitar que seja danificada se a temperatura for demasiado elevada. Um controlo uniforme da temperatura da bateria tem, portanto, uma influência decisiva no seu desempenho, vida útil e na segurança. O sistema AMG foi projetado para assegurar uma distribuição homogénea de calor na bateria.

### **Estratégia de funcionamento: energia elétrica sempre disponível**

A estratégia de funcionamento básica deriva do sistema híbrido dos monolugares da equipa Mercedes-AMG Petronas de Fórmula 1. Tal como na classe rainha do desporto automóvel, a propulsão máxima está sempre disponível quando é solicitada pelo condutor ao pressionar totalmente o pedal do acelerador - para uma forte aceleração à saída das curvas ou para ultrapassar rapidamente. A energia elétrica pode ser sempre solicitada e frequentemente recuperada através do elevado desempenho de recuperação e da recarga de energia em função das necessidades.

### **A propulsão híbrida pode controlar a tração de uma roda**

A cadeia cinemática híbrida proporciona vantagens adicionais para o controlo da dinâmica do veículo. Ao invés da intervenção nos travões pelo ESP®, o motor elétrico também pode controlar a tração logo que seja detetado um escorregamento excessivo numa roda. Para esta finalidade, o controlo inteligente reduz o binário do motor elétrico transmitido à roda em questão através do diferencial traseiro. Como resultado, o

ESP® não intervém de todo, ou intervém apenas mais tarde. Como vantagem, o motor de combustão pode ser utilizado com um binário mais elevado. Desta forma, a agilidade e a eficiência são melhoradas. Além disso, a energia cinética, que de outra forma seria desperdiçada durante a travagem, pode ser utilizada para carregar a bateria.

### **GLC 43 4MATIC: 310 kW (421 CV) de potência e 500 Nm de binário permitem uma condução desportiva**

Na versão de entrada do modelo, a GLC 43 4MATIC Coupé, o motor de quatro cilindros em linhas e 2.0 litros de cilindrada fornece uma potência máxima de 310 kW (421 CV) às 6750 rpm. O binário máximo de 500 Nm está disponível às 5000 rpm. Em função da situação, o sistema também fornece durante um curto período uma potência suplementar de 10 kW (14 CV) pelo motor de arranque / alternador (RSG). O motor de arranque / alternador (RSG) de segunda geração funciona de forma parcialmente híbrida, que, além do aumento temporário da potência disponível, permite ao modelo circular em roda livre e também recuperar energia para a máxima eficiência. A tecnologia de 48 V também aumenta o conforto, pois as transições entre as funções de arranque e de circulação em roda livre são praticamente impercetíveis. O GLC 43 4MATIC acelera dos 0 aos 100 km/h em apenas 4.8 segundos. A velocidade máxima está limitada eletronicamente a 250 km/h.

### **Caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G com embraiagem de arranque viscosa**

A potência é transmitida em ambos os modelos Mercedes-AMG GLC através da caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission), na qual uma embraiagem viscosa de arranque substitui 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. O software elaborado e coordenado garante tempos de passagem de caixa extremamente curtos e, se necessário, reduções múltiplas e rápidas. Além disso, a função de duplo desembraiar nos programas de condução "Sport" e "Sport+" proporciona uma experiência de comando da caixa de velocidades particularmente emocional. A função RACE START também está equipada e assegura a aceleração ótima a partir da condição de parado. No programa de condução "Comfort", a função ECO start/stop é ativada automaticamente enquanto a função "Coasting" pode ser ativada no programa "Individual".

No GLC 43, o sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC distribui permanentemente binário entre os eixos dianteiro e traseiro na proporção de 31 e 69 por cento respetivamente. O conceito de distribuição tendencialmente ao eixo traseiro assegura uma condução dinâmica, incluindo uma maior aceleração lateral e uma melhoria da tração durante a aceleração. No GLC 63 S, o sistema de tração integral totalmente variável AMG Performance 4MATIC+ transfere força de tração à estrada e inclui o modo "drift" para um maior prazer de condução.

### **AMG DYNAMICS como equipamento de série da seleção de programas de condução do AMG DYNAMIC SELECT**

Os programas de condução AMG DYNAMIC SELECT (cinco para o GLC 43, oito para o GLC 63 S) permitem uma ampla gama de configuração das características do veículo, desde uma configuração particularmente confortável até uma configuração extremamente dinâmica. Os programas de condução individuais oferecem uma experiência de condução personalizada, precisamente adaptada às diversas condições de condução.

O controlo integrado da dinâmica de condução AMG DYNAMICS foi adicionado aos programas de condução AMG DYNAMIC SELECT. Expande as funções de estabilização do programa eletrónico de estabilidade ESP® com intervenções de agilização na curva característica da direção e nas funções adicionais do ESP®. Durante a realização de uma curva dinamicamente, por exemplo, uma breve intervenção no travão da roda interior gera um determinado momento rotacional em torno do eixo vertical do veículo para curvar com agilidade e precisão.

A extensão e a eficácia destas intervenções dependem do programa AMG DYNAMIC SELECT selecionado, podendo o condutor determinar a configuração no programa "Individual". O ESP® pode ser ajustado em três

níveis. "Ligado" é a seleção padrão que oferece elevada segurança, adaptada ao carácter desportivo do modelo. O nível "Sport", permite maiores ângulos de desvio, enquanto o nível "Desligado" permite que o sistema seja desligado completamente para um estilo de condução particularmente desportivo em pista.

### **Suspensão AMG RIDE CONTROL com ajuste sistema de amortecimento adaptativo**

Ambos os modelos estão equipados com suspensão com molas helicoidais AMG RIDE CONTROL com sistema de amortecimento adaptativo. Combina características dinâmicas para uma condução desportiva com o elevado conforto para viagens longas. A base para que tal seja possível é fornecida pelo eixo dianteiro, com rótulas da direção especialmente desenvolvidas e juntas esféricas no braço de controlo da mola da suspensão, bem como pelo eixo traseiro que também integra sinoblocos projetados para uma condução dinâmica. Com base nestas características, o sistema de amortecimento adaptativo ajusta continuamente o amortecimento em cada roda aos requisitos do momento - sempre considerando o nível de suspensão pré-selecionado, o estilo de condução e a condição da superfície da estrada. Além de melhorar o conforto de rolamento e de condução, também aumenta a segurança de condução. Existem três características de amortecimento diferentes à escolha: "Classic", "Sport" e "Sport+".

### **Controlo ativo de estabilidade da carroçaria**

Outra funcionalidade que contribui decisivamente para a afinação específica da AMG para uma elevada dinâmica de condução é o controlo ativo de estabilidade da carroçaria AMG ACTIVE RIDE CONTROL, que é um equipamento opcional no GLC 63 S E PERFORMANCE. Ao invés de utilizar barras estabilizadoras rígidas convencionais, o sistema compensa os movimentos da carroçaria através de um sistema eletromecânico. Para esta finalidade, as barras estabilizadoras nos eixos dianteiro e traseiro estão divididas em dois componentes. No centro encontra-se um atuador eletromecânico no qual está integrado um sistema de satélites de três fases. Se a superfície da estrada for irregular ou o estilo de condução for moderado, o atuador separa ativamente as meias barras estabilizadoras umas das outras, aumentando desta forma o conforto de condução. Durante uma condução dinâmica, por exemplo, em estradas sinuosas, as meias barras estabilizadoras são ligadas e torcidas uma contra a outra.

O sistema não só reduz o adornamento da carroçaria em curva, como também permite uma coordenação mais precisa da direção com a variação da carga. O sistema aumenta também o conforto de condução em reta porque, por exemplo, as oscilações num dos lados do veículo causadas por superfícies de estrada irregulares são compensadas. Os movimentos da carroçaria podem ser ativamente e otimamente adaptados às condições de condução. O comportamento de condução típico da AMG em termos de dinâmica, precisão e resposta às solicitações do condutor pode ser sentido ainda mais intensamente.

Para satisfazer os elevados requisitos de energia, o sistema está equipado com um sistema elétrico parcial adicional de 48 V. Outro benefício comparativamente aos sistemas hidráulicos convencionais é a resposta significativamente mais rápida. A isto acrescenta-se ainda o menor peso dos componentes comparativamente a um sistema hidráulico.

### **Direção assistida progressiva AMG de três fases e eixo traseiro direcional de série**

A configuração da direção dos modelos Mercedes-AMG GLC contribui para o aumento da dinâmica e do conforto de condução. O sistema de direção paramétrica AMG de três fases, por exemplo, é caracterizado por uma relação de transmissão variável que se adapta ao programa de condução selecionado. A elevadas velocidades, a assistência à direção diminui; a baixas velocidades é aumentada progressivamente. Como resultado, é necessário um esforço comparavelmente muito reduzido a baixas velocidades, bem como em manobras e durante o estacionamento, enquanto o melhor controlo possível do veículo é mantido quando conduzido a velocidades superiores. Nas configurações "Sport" e "Sport+" da suspensão, o condutor também sente uma resposta significativamente superior da direção através do volante.

O eixo traseiro direcional também é um equipamento de série. As rodas são direcionadas até um ângulo máximo de 2.5°. Até este ângulo, as rodas traseiras são direcionadas para o lado oposto ao das rodas dianteiras quando o veículo é conduzido a uma velocidade igual ou inferior a 100 km/h (variável em função da configuração do AMG DYNAMICS). Esta solução origina uma redução virtual da distância entre eixos, que por sua vez resulta em manobras na direção mais ágeis, em menor esforço de manobra do volante e numa melhoria da capacidade de manobra do veículo. Por exemplo, o diâmetro de viragem é notoriamente reduzido em manobras de mudança de direção ou de estacionamento. A velocidades superiores a 100 km/h (variável em função da configuração do AMG DYNAMICS), as rodas traseiras são direcionadas para o mesmo lado das rodas dianteiras - até um máximo de 0.7°. Este aumento virtual da distância entre eixos tem um efeito positivo na estabilidade de condução, origina um aumento mais rápido da força lateral durante as mudanças de direção e desta forma uma reação mais direta do veículo às manobras no volante. A resposta da direção do eixo traseiro depende do programa de condução AMG DYNAMIC SELECT selecionado.

#### **Sistema de travagem desportivo AMG e sistema de escape AMG com som de motor desportivo**

O sistema de travagem desportivo AMG garante valores de desaceleração excepcionais e o melhor controlo no GLC 43. O eixo dianteiro integra discos de travão perfurados e internamente ventilados de 370 x 36 milímetros, com pinças de travão fixas de 4 êmbolos, enquanto no eixo traseiro estão instalados discos de 360 x 26 milímetros com pinças de travão flutuantes de 1 êmbolo.

Para proporcionar as prestações extremas e o desempenho associado, o GLC 63 S está equipado de série com o sistema de travões compósitos de elevado desempenho AMG, com pinças de travão fixas de 6 êmbolos no eixo dianteiro (discos de travão perfurados e ventilados internamente de 390 x 36 mm) e pinças de travão flutuantes de 1 êmbolo no eixo traseiro (discos de travão perfurados e ventilados internamente de 370 x 26 mm). O sistema de travagem impressiona com distâncias de travagem extremamente curtas, bem como com a máxima estabilidade e resistência à fadiga em condições de utilização intensiva. O sistema também marca pontos no que diz respeito ao seu longo ciclo de vida e à resposta particularmente espontânea.

#### **Inúmeros pacotes de equipamento tornam os modelos Mercedes-AMG GLC ainda mais personalizáveis**

O Pack Night AMG inclui os alojamentos dos espelhos retrovisores exteriores pintados, os frisos nos revestimentos das embaladeiras laterais AMG, o friso de revestimento da linha de cintura, os frisos dos vidros e o friso de revestimento no para-choques traseiro em preto brilhante. A isto juntam-se os vidros escurecidos térmicos desde o pilar B e os revestimentos das duas duplas ponteiras de escape em preto cromado do sistema de escape AMG.

O Pack Night AMG II também é caracterizado pelo cromado escuro: as aletas da grelha do radiador em cromado escuro, bem como as insígnias do modelo nos guarda-lamas e na traseira, incluindo a estrela na traseira.

O Pack AMG exterior em fibra de carbono inclui elementos em carbono de alta qualidade para a asa A do para-choques dianteiro AMG, os frisos dos painéis das embaladeiras laterais AMG e o friso de revestimento no para-choques traseiro AMG. O Pack Style AMG confere ao GLC 43 um visual ainda mais desportivo: o repartidor dianteiro em preto brilhante com rebordos nos lados e o difusor traseiro simulado com placa difusora são elementos visuais adotados do desporto automóvel. O modelo integra ainda rebordos adicionais em preto brilhante nas saídas de ar do para-choques traseiro.

#### **Edição especial "Edition 1" no lançamento de mercado.**

O GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé pode ser encomendado como uma edição exclusiva "Edition 1" nas cores de carroçaria magno cinzento grafite ou magno prata high-tech, durante um ano a partir do seu lançamento de mercado. Uma película em magno carvão alonga visualmente as laterais do veículo. As jantes forjadas AMG de 21 polegadas e raios cruzados têm acabamento em preto mate. As flanges do aro com acabamento

brilhante conferem um contraste atraente. Isto também se aplica às pinças de travão pintadas de amarelo do sistema de travões compósitos de elevado desempenho AMG.

O Pack AMG Aerodinâmico reforça a impressão visual dinâmica. Os elementos aerodinâmicos incluem o repartidor dianteiro de maiores dimensões em preto brilhante com rebordos nos lados, o spoiler AMG Performance em preto e rebordos adicionais em preto brilhante nas saídas de ar do para-choques traseiro. O Pack Night AMG I e o Pack Night AMG II também estão incluídos. O tampão do depósito de combustível AMG em cromado prateado com inscrição "AMG" enfatiza o estatuto especial do modelo de edição.

O interior é caracterizado pelo contraste do preto e do amarelo. Os bancos AMG Performance são particularmente elegantes com revestimento em pele nappa exclusive preta, com pesponto decorativo em amarelo e insígnias "Edition 1" nos apoios de cabeça dianteiros. Seguem o mesmo design desportivo, tal como os cintos de segurança em amarelo e os elementos de revestimento exclusivos AMG em carbono, com pesponto amarelo. O volante AMG Performance, revestido em pele nappa / microfibra DINAMICA com pesponto decorativo em amarelo, e os painéis de proteção das embaladeiras AMG com designação "AMG" iluminada na cor amarelo, são uma combinação perfeita. Os toques finais são a insígnia Edition exclusiva no interior e bem como os tapetes específicos da AMG com pesponto decorativo amarelo e a inscrição "Edition 1".

Para proteger o veículo, cada cliente recebe uma capa de proteção AMG à medida para espaços interiores, com uma insígnia "Edition 1". Com esta proteção exterior respirável, fabricada em tecido sintético resistente no lado exterior e tecido de flanela antiestático no lado interior, o veículo na garagem é protegido contra o pó e riscos.



## Dados técnicos

### Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC Coupé

<b>Motor</b>		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1991
Potência máxima	kW/CV	310/421 + 10/14 (BSG)
à rotação do motor de	rpm	6750
Binário máximo	Nm	500 + 150 Nm (BSG)
à rotação do motor de	rpm	5000
Relação de compressão		10.0:1
Formação de mistura		Sistema combinado de injeção direta e injeção no coletor de admissão, sistema de sobrealimentação de ar com turbocompressor assistido eletricamente
<b>Transmissão de potência</b>		
Sistema de transmissão		Sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC com distribuição de binário tendencialmente para o eixo traseiro (39 % dianteiro : 61 % traseiro)
Caixa de velocidades		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (caixa de velocidades automática com embraiagem viscosa de arranque multidisco)
<b>Relações de transmissão</b>		
1ª/2ª/3ª/4ª/5ª/6ª/7ª/ 8ª/9ª velocidade		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60
Marcha-atrás		4.80
<b>Suspensão</b>		
Eixo dianteiro	Suspensão AMG RIDE CONTROL com duplo triângulo em alumínio, controlo antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais e barras estabilizadoras de baixo peso, bem como Sistema de Amortecimento Adaptativo	
Eixo traseiro	Suspensão AMG RIDE CONTROL com duplo triângulo em alumínio, controlo antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais e barras estabilizadoras de baixo peso, bem como Sistema de Amortecimento Adaptativo e direção ativa do eixo traseiro	
Sistema de travagem	Sistema de travagem hidráulico de duplo circuito, discos de travão dianteiros de 370 x 36 mm ventilados internamente e perfurados, pinças de travão fixas em alumínio de 6 êmbolos; discos de travão traseiros de 360 x 26 mm ventilados internamente e perfurados, pinças de travão flutuantes em alumínio de 1 êmbolo; travão de estacionamento elétrico, ABS, Assistente de Travagem, ESP® de 3 níveis	
Direção	Direção assistida progressiva eletromecânica com sistema de pinhão e cremalheira, relação de transmissão variável (12.8:1 no ponto-morto) e assistência variável	
Jantes	dianteiras: 8.0J x 19 ET 21.5 traseiras: 9.0J x 19 ET 13.5	
Pneus	dianteiros: 235/55 R19; traseiros: 255/50 R19	
<b>Dimensões e pesos</b>		
Distância entre eixos	mm	2888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1666/1666
Comprimento/largura/altura	mm	4792/1920/1603
Diâmetro de viragem	m	12.9
Capacidade da bagageira	l	545-1.490
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	1995
Carga útil	kg	540
Capacidade do depósito de combustível/reserva	l	62/7

Prestações, consumo, emissões		
Aceleração 0-100 km/h	s	4.8
Velocidade máxima	km/h	250 (limitada eletronicamente)
Consumo de combustível em ciclo combinado	l/100 km	10.2-9.8 <sup>1</sup>
Emissões de CO <sub>2</sub> em ciclo combinado	g/km	232-223 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Os valores declarados são os valores WLTP de CO<sub>2</sub> 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.

## Dados técnicos

### Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé

<b>Sistema híbrido</b>		
Layout		P3: motor de combustão no eixo dianteiro, motor elétrico no eixo traseiro
Potência do sistema	kW/CV	500/680
Binário do sistema	Nm	1020
Capacidade de energia (bruta/útil)	kWh	6,1/4,8
Autonomia elétrica	km	12
<b>Motor</b>		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1.991
Potência máxima	kW/CV	350/476
à rotação do motor de	rpm	6750
Binário máximo	Nm	545
à rotação do motor de	rpm	5.250-5.500
Relação de compressão		9.0:1
Formação de mistura		Combinação de injeção direta de gasolina com injeção no coletor de admissão, sobrealimentação por turbocompressor assistido eletricamente
<b>Motor elétrico</b>		
Tipo		Motor síncrono de excitação permanente
Potência máxima	kW/CV	150/204
Binário máximo	Nm	320
<b>Transmissão de potência</b>		
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)
<b>Relações de transmissão</b>		
1 <sup>a</sup> /2 <sup>a</sup> /3 <sup>a</sup> /4 <sup>a</sup> /5 <sup>a</sup> /6 <sup>a</sup> /7 <sup>a</sup> /8 <sup>a</sup> /9 <sup>a</sup> velocidade		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60
Marcha-atrás		4.80
<b>Suspensão</b>		
Eixo dianteiro	Suspensão AMG RIDE CONTROL com duplo triângulo em alumínio, controlo antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais e barras estabilizadoras de baixo peso, bem como Sistema de Amortecimento Adaptativo e controlo ativo de estabilidade da carroçaria	
Eixo traseiro	Suspensão AMG RIDE CONTROL com duplo triângulo em alumínio, antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais e barras estabilizadoras de baixo peso, bem como Sistema de Amortecimento Adaptativo, controlo ativo de estabilidade da carroçaria e direção ativa do eixo traseiro	
Sistema de travagem	Sistema de travagem hidráulico de duplo circuito, discos de travão dianteiros de 390 x 36 mm ventilados internamente e perfurados, pinças de travão fixas em alumínio de 6 êmbolos; discos de travão traseiros de 370 x 26 mm ventilados internamente e perfurados, pinças de travão flutuantes em alumínio de 1 êmbolo; travão de estacionamento elétrico, ABS, Assistente de Travagem, ESP® de 3 níveis	
Direção	Direção assistida eletromecânica progressiva de pinhão e cremalheira, com relação de transmissão variável (13.1:1 no ponto morto) e assistência variável	
Jantes	dianteiras: 9.5J x 20 ET 32, traseiras: 10.0J x 20 ET 24	
Pneus	dianteiros: 265/45 R20; traseiros: 295/40 R20	

<b>Dimensões e pesos</b>		
Distância entre eixos	mm	2888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1645/1646
Comprimento/largura/altura	mm	4792/1920/1603
Diâmetro de viragem	m	12.9
Capacidade da bagageira	l	390-1335
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	2310
Carga útil	kg	550
Capacidade do depósito de combustível/reserva	l	65/10
<b>Prestações, consumo, emissões</b>		
Aceleração 0-100 km/h	s	3.5
Velocidade máxima	km/h	275 (limitada eletronicamente)
Consumo de combustível em ciclo combinado, ponderado	l/100 km	7.5 <sup>1</sup>
Emissões de CO <sub>2</sub> em ciclo combinado, ponderadas	g/km	170 <sup>1</sup>
Consumo de energia elétrica em ciclo combinado, ponderado	kWh/100 km	12.7

<sup>1</sup> Os valores declarados são os valores WLTP de CO<sub>2</sub> 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. O consumo de energia elétrica foi determinado com base na Diretiva 2017/1151/UE.