



Informação de Imprensa

julho 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: SUV desportivo em duas versões de elevada performance

- Equipamentos de design característicos da AMG para o exterior e o interior
- Motor AMG de quatro cilindro e 2.0 litros, com assistência elétrica ao turbocompressor
- Disponível adicionalmente com tecnologia híbrida específica da AMG
- Suspensão AMG RIDE CONTROL e eixo traseiro direcional de série
- Vasto equipamento e novos pacotes de design

Mais potência, equipamento e prazer de condução: o novo Mercedes-AMG GLC substitui o seu antecessor extremamente bem-sucedido com um vasto conjunto de inovações. O SUV desportivo está disponível em dois níveis de potência e motorizações: a versão de entrada do modelo, o GLC 43 4MATIC (consumo de combustível em ciclo combinado: 10.2-9.8 l/100 km, emissões de CO₂ em ciclo combinado: 232-223 g/km)¹, e o primeiro SUV híbrido desportivo, o GLC 63 S E PERFORMANCE (consumo de combustível em ciclo combinado: 7.5 l/100 km, emissões de CO₂ em ciclo combinado: 170 g/km, consumo de energia elétrica em ciclo combinado: 12.7 kWh/100 km)².

Na motorização GLC 43 4MATIC, o motor AMG de quatro cilindros e 2.0 litros com assistência elétrica ao turbocompressor produz uma potência de 310 kW (421 CV) e fornece uma potência suplementar de 10 kW (14 CV) através do motor de arranque / alternador em baixas rotações. A eixo traseiro direcional, a tração integral permanente AMG Performance 4MATIC com distribuição do binário tendencialmente ao eixo traseiro, a caixa de velocidades AMG SPEEDSHIFT MCT 9G com embraiagem de arranque viscosa e a suspensão AMG RIDE CONTROL com Sistema de Amortecimento Adaptativo, todos de série, também contribuem para a experiência de condução dinâmica.

A cadeia cinemática híbrida exclusiva da Mercedes-AMG no GLC 63 S E PERFORMANCE é uma obra-prima tecnológica. Combina o motor AMG turbo de 2.0 litros com uma unidade de propulsão elétrica (EDU) no eixo traseiro para uma experiência de condução emocionante aliada a uma elevada eficiência. Além da aceleração imediata claramente perceptível, a configuração híbrida independente também assegura uma distribuição de peso equilibrada – que beneficia a dinâmica de condução e o comportamento em igual medida. A resposta imediata do motor elétrico no eixo traseiro e a rapidez de desenvolvimento de binário e de fornecimento de potência são características muito especiais.

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

² Os valores declarados são os valores WLTP de CO₂, medidos de acordo com o N.º 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. O consumo de combustível foi calculado tendo por base estes valores. O consumo de energia elétrica foi determinado com base na Diretiva 2017/1151/UE.

Em função do modo da transmissão e das condições de condução, o motor elétrico aumenta a potência e o binário totais de acordo com a situação, proporcionando desta forma uma experiência de condução particularmente confortável ou desportiva. O modelo também pode ser conduzido em modo totalmente elétrico. A cadeia cinemática elétrica e a bateria de elevado desempenho de 400 V são desenvolvimentos internos exclusivos da AMG. Tal como na Formula 1™, a bateria é projetada especificamente para um rápido fornecimento de energia com um inovador arrefecimento direto das células. A potência do sistema combinado é de 500 kW (680 CV), enquanto o binário máximo do sistema combinado é de 1020 Nm.

Outro destaque é a tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável para um prazer de condução ainda superior. A isto junta-se a eixo traseiro direcional de série, que combina agilidade e estabilidade.

Elementos característicos da AMG para o exterior e interior para uma aparência desportiva e refinada

No exterior e no interior, inúmeros detalhes específicos da AMG destacam o carácter dinâmico e de alta qualidade das novas variantes do Mercedes-AMG GLC em igual medida. No design exterior, estes incluem a grelha do radiador específica da AMG com lamelas verticais e o para-choques dianteiro AMG com flicks aerodinâmicos, entradas de ar desportivas e elemento de acabamento em cromado. Os flicks aerodinâmicos, as entradas de ar de grandes dimensões e os defletores de ar direccionam o ar especificamente para as várias funções. Os painéis de proteção das embaladeiras laterais, harmoniosamente integrados, o para-choques traseiro com difusor simulado (GLC 43) ou a placa adicional do difusor (GLC 63 S) e os revestimentos das duas duplas ponteiras de escape (redondos no GLC 43, trapezoidais no GLC 63 S) completam o design.

No interior, os bancos AMG em pele sintética ARTICO/microfibra MICROCUT AMG com grafismos e estofos distintos acrescentam um toque desportivo. Opcionalmente, estão disponíveis revestimentos em pele e nappa com a insígnia AMG em relevo 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 está equipado 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 completada 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 especiais no painel de instrumentos, no ecrã central multimédia com orientação de retrato na consola central e no ecrã projetado opcional. O estilo de exibição "Supersport" exclusivo da AMG disponibiliza a opção 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. Além disso é possível 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. O software regista mais de 80 dados específicos do veículo como a velocidade, a aceleração, o ângulo da direcção dez vezes por segundo durante a condução numa pista. Outros dados informativos são os tempos por volta e por setor, bem como as ferramentas adicionais de treino e de análise.

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

No coração dos novos modelos Mercedes-AMG GLC está 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 "One Man, One Engine". Assim, a Mercedes-AMG combina o fabrico manual dos seus trabalhadores altamente qualificados com os métodos de produção modernos da Indústria 4.0 e um elevado grau de digitalização.

O motor M139l, como é designado internamente (a letra l significa instalação longitudinal), é o único motor produzido em série do mundo que é sobrealimentado com um turbocompressor assistido por motor elétrico. O sistema foi adotado diretamente da tecnologia que a equipa Mercedes-AMG Petronas F1™ tem utilizado com tanto sucesso durante muitos anos na classe rainha do 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, ao mesmo tempo que permite aumentar a 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. Este motor aciona o veio do turbocompressor e é controlado eletronicamente, acelerando o rotor compressor antes de o caudal de gases de escape assumir o acionamento do rotor compressor, como num turbocompressor 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 ainda 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.

Alimentado por um sistema elétrico de bordo de 48 V, o turbocompressor dos gases de escape assistido eletricamente opera a rotações de até 175,000 rpm, o que permite um caudal de ar extremamente elevado. O turbocompressor, o motor elétrico e a eletrónica de potência estão ligados ao circuito de arrefecimento do motor de combustão para criarem permanentemente uma ótima temperatura ambiente.

Contudo, 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.

O design do M139l em deck fechado assegura uma elevada rigidez com um baixo peso. Isto permite atingir pressões máximas de combustão de até 160 bar. As zonas em torno dos cilindros são principalmente sólidas e a junta da cabeça do motor é penetrada apenas por pequenos canais para o líquido de arrefecimento e o óleo do motor. Outra característica excepcional do motor é a injeção de gasolina de duas fases. Na primeira fase, o funcionamento particularmente rápido e preciso dos injetores piezoelétricos fornece combustível às câmaras de combustão a uma pressão de até 200 bar. Na segunda fase é adicionado o combustível injetado no coletor de admissão com válvulas eletromagnéticas, que é necessário para alcançar a elevada potência específica do motor.

Potência de 310 kW (421 CV) e binário de 500 Nm para experiência de condução desportiva

No motor de quatro cilindros em linha e 2.0 litros, a tecnologia inovadora ajuda o Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC a produzir 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. O motor de arranque/alternador de segunda geração atua como um sistema híbrido parcial, fornecendo uma potência suplementar temporária e proporcionando a implementação de funções como a circulação em roda livre e a recuperação de energia para a máxima eficiência. Ao mesmo tempo, a tecnologia de 48 V também permite aumentar o conforto, pois as transições entre a função de arranque/paragem e a função do modo de circulação em roda livre são praticamente imperceptíveis.

O GLC 43 4MATIC acelera dos 0 aos 100 km/h em 4.8 segundos. A velocidade máxima está limitada eletronicamente a 250 km/h.

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, 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 e a velocidade máxima está limitada eletronicamente a 275 km/h.

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. O design inerente do motor elétrico significa que o seu binário máximo pode ser fornecido imediatamente, permitindo efetuar um arranque do veículo de forma particularmente ágil. Além disso, o condutor sente imediatamente um aumento do desempenho graças ao diferencial traseiro de escorregamento limitado com controlado eletrónico integrado: o modelo híbrido acelera à saída das curvas de forma ainda mais ágil.

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 calibrada 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 13,500 rpm.

Com o aumento do desempenho devido ao motor elétrico adicional, a equipa de desenvolvimento conseguiu melhorar a eficiência de todo o veículo e ao mesmo tempo reduzir as emissões e o consumo.

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 de competição híbridos da equipa Mercedes-AMG Petronas F1™. Durante o desenvolvimento, os especialistas da fabricante de motores de Formula 1™, a High Performance Powertrains (HPP) de Brixworth, trocaram muitas ideias com a Mercedes-AMG em Affalterbach. Para aumentar o desempenho geral do veículo, a bateria de elevado desempenho da AMG combina a elevada potência, que pode ser solicitada frequentemente, com o baixo peso. A isto acrescenta-se ainda a capacidade de fornecimento rápido de energia e a elevada densidade de armazenamento de energia. Isto significa que, durante uma condução desportiva em estrada de montanha, por exemplo, os condutores podem explorar imediatamente toda a potência disponível em troços de subida, enquanto a recuperação de energia é também intensa em troços de descida.

Potência contínua de 80 kW e potência máxima de 150 kW

A bateria de elevado desempenho do GLC 63 S E PERFORMANCE 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 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 descarregar 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 desde uma zona residencial até aos arredores da cidade ou até à via rápida.

O 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: pela primeira vez, o moderno líquido de arrefecimento baseado em líquido não condutor de eletricidade 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 potência ou será necessário desligá-la temporariamente por forma a evitar que seja danificada se a temperatura for demasiado elevada. A temperatura consistente 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.

A bateria funciona sempre dentro de uma gama de temperatura ótima em torno dos 45 graus Celsius, independentemente da frequência do carregamento ou do descarregamento. Poderá ocorrer um aumento da temperatura média quando o veículo é conduzido a alta velocidade. Foram portanto criados mecanismos de proteção por forma a que a potência máxima possa ser extraída da bateria e que o nível de temperatura possa ser reduzido subsequentemente através do arrefecimento direto.

Estratégia de funcionamento: energia elétrica sempre disponível

A estratégia de funcionamento básica deriva do powerpack híbrido dos monolugares da equipa Mercedes-AMG Petronas de Fórmula 1. Tal como na classe superior 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

O controlo da dinâmica do veículo também é beneficiado pela cadeia cinemática híbrida. Ao invés da intervenção nos travões pelo ESP®, o motor elétrico também pode controlar a tração logo que seja detetado

um excessivo escorregamento numa roda. Para esta finalidade, o sistema de controlo inteligente reduz o binário do motor elétrico transmitido à roda em questão através do diferencial traseiro de escorregamento limitado. Como resultado, o ESP® não intervém de todo, ou intervém apenas mais tarde. Como vantagem, o motor de combustão pode assim 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.

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

A potência da cadeia cinemática 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 durante as variações de carga. O software rigorosamente calibrado assegura passagens de caixa extremamente rápidas bem como múltiplas reduções de caixa igualmente rápidas se necessário. 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. O modelo está também equipado com a função RACE START, que assegura a aceleração ótima a partir da condição de parado. A função ECO start/stop é automaticamente ativada no modo da transmissão "Comfort"; a função "Glide" pode ser ativada no modo "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 / 69. A configuração de distribuição tendencialmente ao eixo traseiro proporciona um comportamento mais dinâmico, incluindo uma maior aceleração lateral e uma melhoria da tração durante a aceleração. No GLC 63 S, o sistema de tração integral AMG Performance 4MATIC+ totalmente variável transmite a força de tração à estrada. O binário do motor pode ser transmitido continuamente e conforme necessário desde uma proporção de 50 / 50 entre os eixos dianteiro e traseiro até à distribuição de 100 % ao eixo traseiro.

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 distintivos programas de condução oferecem uma experiência de condução individual, precisamente adaptada às diversas condições de condução.

O sistema integrado de controlo de dinâmica de condução "AMG DYNAMICS" foi adicionado aos programas de condução do AMG DYNAMIC SELECT. Este melhora as funções de estabilidade do Programa Eletrónico de Estabilidade ESP® com intervenções que conferem agilidade às características da direção e com funções adicionais do ESP®. Durante a realização de uma curva a elevada velocidade, por exemplo, uma breve intervenção de travagem na 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. Por outro lado, o nível "Sport", permite maiores ângulos de desvio, enquanto o nível "Off" permite que o sistema seja desligado completamente para um estilo de condução particularmente desportivo em pista.

Suspensão AMG RIDE CONTROL com 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 da suspensão no braço de controlo da mola, e pelo eixo traseiro que também integra sinoblocos projetados para uma condução dinâmica. Isto é complementado com o Sistema de Amortecimento Adaptativo que adapta continuamente o amortecimento em cada roda às necessidades do momento - sempre considerando o nível de suspensão pré-selecionado, o estilo de condução e a condição da superfície da estrada. Além de uma melhoria da qualidade e do conforto de condução, isto origina, acima de tudo, um aumento da segurança de condução. Está disponível uma seleção de três mapas de amortecimento diferentes ("Comfort", "Sport" e "Sport+").

Controlo ativo de estabilidade da carroçaria de série no GLC 63 S E PERFORMANCE

Outra funcionalidade que contribui decisivamente para a configuração específica da AMG para uma elevada dinâmica de condução é o controlo ativo de estabilidade da carroçaria AMG ACTIVE RIDE CONTROL, de série 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, 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.

Adicionalmente, o sistema não só reduz o adornamento da carroçaria em curva, como também permite uma afinação mais precisa da direção e as características da variação da carga. Além disso, aumenta o conforto de condução em linha reta pois, por exemplo, os impactos das irregularidades da estrada num lado do veículo são compensados. Os movimentos na carroçaria podem ser ativos e otimamente ajustados às condições de condução. Isto permite ao condutor sentir de forma ainda mais intensa as reconhecidas características de condução da AMG no que diz respeito a dinâmica, precisão e resposta.

Para satisfazer os elevados requisitos de energia, o sistema está equipado com um sistema elétrico de bordo adicional de 48 V. Outro benefício comparativamente aos normais sistemas hidráulicos 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 igualmente para o aumento da dinâmica e do conforto de condução. O sistema de direção assistida progressiva AMG de três fases, por exemplo, é caracterizado por uma relação de transmissão variável que se adapta ao modo da transmissão 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 ponto, as rodas traseiras são direcionadas para o lado oposto ao das rodas dianteiras até à velocidade de 100 km/h (variável em função da configuração do AMG DYNAMICS). Isto 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. Por outro lado, 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 modo da transmissão 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 no GLC 43 garante valores de desaceleração excepcionais e um ótimo controlo. 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 corresponder aos valores extremos de potência e ao desempenho associado, o GLC 63 S está equipado de série com sistema de travões compósitos de elevado desempenho da AMG com pinças de travão fixas de 6 êmbolos no eixo dianteiro (discos de travão perfurados e internamente ventilados de 390 x 36 mm) e pinças de travão flutuantes de 1 êmbolo no eixo traseiro (discos de travão perfurados e internamente ventilados de 370 x 26 mm). O sistema de travagem impressiona com distâncias de travagem extremamente curtas bem como a máxima estabilidade e resistência à fadiga em condições de utilização intensiva. Adicionalmente, marca pontos com um longo ciclo de vida e uma resposta particularmente rápida.

Inúmeros Packs de equipamento tornam os modelos Mercedes-AMG GLC SUV ainda mais personalizáveis

O Pack Night AMG inclui os alojamentos dos espelhos retrovisores exteriores pintados em preto brilhante, os frisos nos revestimentos das embaladeiras laterais AMG, o friso de revestimento da linha do ombro, os frisos dos vidros e o friso de revestimento no para-choques traseiro. 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.

Com o Pack Night AMG II é adicionado o cromado escuro: as aletas da grelha do radiador em cromado escuro, bem como as insígnias do modelo nas asas e na traseira, incluindo a estrela na traseira.

O Pack exterior em fibra de carbono AMG I 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 aspeto ainda mais desportivo: o repartidor dianteiro em preto brilhante com flicks aerodinâmicos nos lados e o difusor traseiro com placa difusora são elementos adotados do desporto automóvel. Além disso, estão instalados flicks aerodinâmicos nas saídas de ar no para-choques traseiro em preto brilhante.

Edição especial “Edition 1” no lançamento de mercado.

O GLC 63 S E PERFORMANCE pode ser encomendado como uma edição exclusiva “Edition 1” nas cores de carroçaria cinzento grafite magno ou prata high-tech magno, 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. A flange do aro com acabamento brilhante proporciona um contraste atrativo. Isto também se aplica às pinças de travão pintadas de amarelo do sistema de travões composto de elevado desempenho AMG.

O Pack Aerodinâmico AMG melhora a impressão visual dinâmica. Os elementos aerodinâmicos incluem o repartidor dianteiro de maiores dimensões em preto brilhante com flicks aerodinâmicos nos lados, o rebordo separador do fluxo de ar AMG Performance na cor da carroçaria e flicks aerodinâmicos adicionais para as saídas de ar no para-choques traseiro em preto brilhante. O Pack Night AMG e o Pack Night AMG II também estão incluídos. A tampa do depósito de combustível AMG em cromado prateado com inscrição “AMG”

também realça o estatuto especial do modelo de edição.

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

Motor		
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
Transmissão de potência		
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 de arranque multidisco viscosa)
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, 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, antiafundamento e antimergulhante, molas helicoidais e barras estabilizadoras de baixo peso bem como Sistema de Amortecimento Adaptativo, 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 eletromecânica progressiva de pinhão e cremalheira, com 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	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1666/1666
Comprimento/largura/altura	mm	4749/1920/1635
Diâmetro de viragem	m	12.9
Capacidade da bagageira	l	620-1680
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	1975
Carga útil	kg	575

Capacidade do depósito de combustível/reserva	l	62/10
---	---	-------

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 ¹
Emissões de CO ₂ em ciclo combinado	g/km	232-223 ¹

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

Dados técnicos

Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE SUV

Sistema híbrido		
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
Motor de combustão		
Número de cilindros/disposição		4/em linha
Cilindrada	cc	1991
Potência máxima	kW/CV	350/476
à rotação do motor de	rpm	6750
Binário máximo	Nm	545
à rotação do motor de	rpm	5250-5500
Relação de compressão		9.0:1
Formação de mistura		Sistema combinado de injeção direta e injeção no coletor de admissão, sistema de sobrealimentação de ar com turbocompressor assistido eletricamente
Motor elétrico		
Tipo		Motor síncrono de excitação permanente
Potência máxima	kW/CV	150/204
Binário máximo	Nm	320
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 de arranque multidisco viscosa)
Relações de transmissão		
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
Suspensão		
Eixo dianteiro		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, controle 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, controle ativo de estabilidade da carroçaria, 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	
Dimensões e pesos		
Distância entre eixos	mm	2888
Largura do eixo dianteiro/traseiro	mm	1645/1646
Comprimento/largura/altura	mm	4749/1920/1635
Diâmetro de viragem	m	12.9
Capacidade da bagageira	l	470-1530
Peso em vazio de acordo com os regulamentos da UE	kg	2310
Carga útil	kg	575
Capacidade do depósito de combustível/reserva	l	65/10
Prestações, consumo, emissões		
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 ¹
Emissões de CO ₂ em ciclo combinado, ponderadas	g/km	170 ¹
Consumo de energia elétrica em ciclo combinado, ponderado	kWh/100 km	12.7 ¹

¹ Os valores declarados são os valores WLTP de CO₂ medidos de acordo com o N° 3 do Artigo 2 do Regulamento de Implementação (UE) 2017/1153. O consumo de combustível foi calculado tendo por base estes valores. O consumo de energia elétrica foi determinado com base na Diretiva 2017/1151/UE.