



Mercedes-Benz



Nový Mercedes-AMG G 63

Tisková zpráva

## Nový vzhled vysokovýkonné třídy G

únor 2018

S novým modelem Mercedes-AMG G 63 (kombinovaná spotřeba paliva: 13,2 l/100 km; kombinované emise CO<sub>2</sub>: 299 g/km) prožívá třída G v podání značky Mercedes-AMG největší změnu ve své historii – a zůstává přitom věrná svým osvědčeným ctnostem. G 63 umocňuje své výjimečné postavení mezi vysokovýkonnými terénními vozy výkonným pohonem, nově vyvinutým podvozkem AMG RIDE CONTROL, specifickými jízdními režimy AMG a novým interiérem s širokoúhlým panelem přístrojů, dodávaným na přání. Základ jízdních výkonů v typickém stylu značky AMG na silnici i mimo zpevněné cesty tvoří motor V8 4,0 litru přeplňovaný dvěma turbodmychadly o výkonu 430 kW (585 k), pohon všech kol s důrazem na zadní nápravu (40:60), doplněný třemi uzávěrkami diferenciálů, extrémně rychle řadící 9stupňová samočinná převodovka, nezávislé zavěšení předních kol na dvojicích příčných ramen a adaptivní tlumiče. Nová interpretace nezaměnitelného designu vytváří silný charakter a přináší nové impulzy specifickou maskou chladiče AMG, rozšířenými podběhy kol, markantními bočními koncovkami výfukové soustavy a koly s průměrem ráfku až 22 palců.

„Nový AMG G 63 přináší do segmentu skutečných terénních vozů to, co označujeme jako ‚Driving Performance‘, a to v netušené podobě. Vzhledem ke kultovnímu postavení, které G 63 zaujímá u našich zákazníků a fanoušků, je pro nás důležité navázat na původní charakter. S motorem V8 4,0 litru Biturbo a nesmírnou jízdní dynamikou, agilítou v kombinaci s terénními vlastnostmi dosáhlo toto vozidlo po technické stránce nové dimenze,“ říká Tobias Moers, předseda představenstva společnosti Mercedes-AMG GmbH. „To platí pro celou modelovou řadu G, u níž je za vývoj podvozku, skeletu karoserie i motoru V8 zodpovědná značka Mercedes-AMG.“

Motor AMG V8 4,0 litru Biturbo nahrazuje nyní i v modelu G 63 dosavadní motor V8 5,5 litru Biturbo. V tomto případě poskytuje nejvyšší výkon 430 kW (585 k) a maximální točivý moment 850 N.m. Tato hodnota je k dispozici v širokém rozsahu otáček od 2500 do 3500 min<sup>-1</sup>, a zprostředkovává tak pocit naprosté suverenity. Sprint z klidu na 100 km/h je otázkou 4,5 sekundy. Dynamické akceleraci učiní přítrž až elektronický omezovač rychlosti při 220 km/h, s paketem AMG Driver's Package zasahuje omezovač při 240 km/h.

Obě výfuková turbodmychadla nejsou uložena na vnějších stranách řad válců, nýbrž mezi nimi, uvnitř jejich vidlicového uspořádání. Výhodou tohoto řešení je kompaktní konstrukce motoru, spontánní reakce turbodmychadel a nízké hodnoty emisí díky nejlepšímu možnému přívodu výfukových plynů do katalyzátorů umístěných v blízkosti motoru. Osmiválec poskytuje ve všech oblastech využitelných otáček mimořádnou hnací sílu, a to ve spojení s nejvyšší možnou hospodárností s nízkými hodnotami spotřeby paliva a emisí.

Optimální reakce motoru na sešlápnutí pedálu plynu zajišťují dvě turbodmychadla „twin-scroll“. Jejich pouzdro je rozděleno na dva paralelně probíhající přívodní kanály. Společně se dvěma rovněž oddělenými kanály pro výfukové plyny ve sběrném potrubí umožňuje toto řešení oddělené řízení přívodu výfukových plynů k oběžnému kolu turbíny. Do jednoho kanálu jsou přiváděny výfukové plyny z prvního a čtvrtého válce jedné řady válců, do druhého proudí výfukové plyny z druhého a třetího válce. Cílem je zabránit negativnímu vzájemnému vlivu jednotlivých válců při výměně plynů ve válcích. Tím se snižuje protitlak výfukových plynů a zlepšuje výměna plynů ve válcích. Lepší plnění válců čerstvým vzduchem zvyšuje výkon, ale i točivý moment již v nízkých otáčkách, a umožňuje velmi spontánní reakce motoru.

Mezi další výjimečná konstrukční řešení patří upravené písty, zdokonalené chlazení stlačovaného vzduchu a rozsáhle optimalizovaný software. Motor je navíc vybaven přímým vstřikováním benzínu s piezoelektrickými vstřikovači, u něhož je tvorba směsi řízena paprskem vstřikovaného paliva, celohliníkovým blokem válců, čtyřventilovým rozvodem s proměnným časováním ventilů, chladičem stlačovaného vzduchu voda-vzduch, elektronicky řízeným generátorem, funkcí ECO Start-Stop a funkcí setrvačné jízdy.

## **Deaktivace válců AMG Cylinder Management**

Strana 3

Pro ještě vyšší hospodárnost vybavila značka Mercedes-AMG motory V8 modelu G 63 systémem deaktivace válců AMG Cylinder Management. Při částečném zatížení jsou deaktivovány válce dva, tři, pět a osm, což výrazně snižuje spotřebu paliva. Kombinovaná spotřeba paliva činí 13,2 l/100 km, kombinované emise CO<sub>2</sub> jsou 299 g/km.

Deaktivace válců je možná v širokém rozsahu otáček od 1000 do 3250 min<sup>-1</sup>, pokud řidič zvolil pro převodovku režim řazení „Comfort“. Hlavní menu AMG na panelu sdružených přístrojů informuje řidiče, zda je deaktivace válců aktivní a zda motor aktuálně běží v oblasti částečného nebo vysokého zatížení. Přechody mezi provozem na čtyři a osm válců nemají vliv na točivý moment, takže cestující nevnímají žádné snížení komfortu.

## **Převodovka AMG SPEEDSHIFT TCT 9G s kratšími dobami řazení**

V modelu G 63 nalézá uplatnění převodovka AMG SPEEDSHIFT TCT 9G. Díky speciálnímu softwaru byly realizovány velmi krátké doby řazení. Vícenásobné řazení nižších převodových stupňů umožňuje pohotové zrychlení během jízdy, zatímco funkce přidávání meziplynu v jízdních režimech „Sport“ a „Sport Plus“ zvyšuje emocionální náboj zážitků z jízdy. Definované zásahy do zapalování navíc umožňují ještě rychlejší změnu převodového stupně.

Široký rozsah převodů umožňuje buď velmi sportovní, nebo velmi komfortní a hospodárny styl jízdy. Ve všech jízdních režimech probíhá rozjezd na první převodový stupeň, aby bylo vždy zaručeno dynamické zrychlení z klidu. Nové je umístění páky voliče DIRECT SELECT na sloupku řízení v blízkosti volantu.

Samostatným tlačítkem lze aktivovat režim „Manual“. Průběh řazení je podřízen zvolenému jízdnímu režimu a řidič může nyní řadit páčkami na volantu. Kromě toho udržuje převodovka zařazený převodový stupeň a nezařadí automaticky vyšší převodový stupeň, pokud zasáhne omezovač otáček motoru.

## **Více trakce a agility: pohon všech kol AMG Performance 4MATIC**

Standardně dodávaný pohon všech kol AMG Performance 4MATIC se vyznačuje rozdělováním točivého momentu s důrazem na zadní nápravu. Na přední nápravu směřuje 40 procent hnací síly, na zadní nápravu 60 procent. Toto nastavení zvyšuje

agilitu na silnici a vylepšuje trakci při akceleraci. U předchůdce bylo rozdělování rovnoměrné, 50:50 %.

Strana 4

Pro náročný provoz v terénu byla zdokonalena standardní dvoustupňová rozdělovací převodovka, která přispívá k tomu, že G 63 zvládá ještě snadněji náročné terénní úseky. Redukční převod rozdělovací převodovky je nyní 2,93:1, a je tedy výrazně kratší než u předchůdce (2,1:1). To usnadňuje zejména rozjezd v extrémním stoupání, protože se výrazně zvýší točivý moment přenášený poháněnými koly.

Redukční převod pro jízdu v terénu lze aktivovat tlačítkem LOW RANGE při jízdě rychlostí až 40 km/h. Převodový poměr v rozdělovací převodovce se pak změní z 1,00:1 v režimu HIGH RANGE na 2,93:1. Přejechod z LOW RANGE na HIGH RANGE je možný až do rychlosti jízdy 70 km/h.

Nová, inteligentní vícemelová spojka se chová jako automaticky řízený samosvorný diferenciál. Díky ní je nový G 63 v terénu ještě lépe ovladatelný. Řidič tak získává větší rezervy, než přijde okamžik, kdy musí manuálně připojit uzávěrky diferenciálů.

Pokud řidič stiskne tlačítko pro uzávěrku mezinápravového diferenciálu, zajistí vícemelová spojka stoprocentní svornost. Uzávěrky diferenciálů přední a zadní nápravy mají zubovou spojku a 100% svornost. Všechny uzávěrky lze aktivovat jednotlivě za jízdy jak v režimu LOW RANGE, tak i v režimu HIGH RANGE – nejprve pro mezinápravový, pak pro zadní a nakonec pro přední diferenciál.

Uzávěrky diferenciálů reagují nyní ještě rychleji přímo na stisknutí tlačítka, protože jsou ovládány elektromechanicky a jsou zcela síťově propojené. LED a centrální displej informují řidiče o tom, jaká uzávěrka je právě aktivována.

### **S adaptivními tlumiči: podvozek AMG RIDE CONTROL**

Nový G 63 je v terénu ještě výkonnější a na silnici dynamičtější a komfortnější než předchůdce. K pocitu agilní jízdy zásadně přispívá kompletně nová konstrukce podvozku Mercedes-Benz s vinutými pružinami vpředu i vzadu. Poprvé je na přední nápravě použito nezávislé zavěšení s dvojicemi příčných ramen. Vzadu je tuhá náprava s pětivrčkovým zavěšením.

Komponenty přední nápravy s dvojicemi příčných ramen jsou bez pomocného rámu připevněny přímo k žebřinovému rámu. Body uchycení spodních příčných ramen jsou umístěny v co nejvyšší poloze. Toto uspořádání zaručuje dobrou ovladatelnost

na silnici i v terénu. Výztuha mezi věžemi pro uložení tlumičích a pružících jednotek zvyšuje torzní tuhost žebřinového rámu.

Strana 5

Nová zadní náprava je vedena čtyřmi podélnými rameny na každé straně a příčně ustavena panhardskou tyčí. Díky tomu je normální jízda na silnici ještě komfortnější. Bezpečnost i v extrémních situacích při jízdě v terénu zajišťují dráhy propružení 82/142 milimetrů ve fázi stlačení/roztážení vzadu a světlá výška 241 milimetrů pod rozvodovkou zadní nápravy. Boční náklon karoserie minimalizují u modelu G 63 příčné zkrutné stabilizátory na přední a zadní nápravě.

Podvozek AMG RIDE CONTROL je standardně vybaven adaptivními tlumiči. Tento zcela automatický, elektronicky řízený systém plynule přizpůsobuje tlumení každého kola aktuální situaci. Tím se zvyšuje úroveň aktivní bezpečnosti a jízdního komfortu. Nastavení tlumičů je optimalizováno jednotlivě pro každé kolo v závislosti na jízdním stylu, stavu vozovky a zvoleném nastavení podvozku. Na základě mnoha informací, jako je zrychlení nebo rychlost jízdy, lze tímto způsobem optimalizovat charakteristiku tlumení.

Tlačítko na středové konzole dává řidiči na výběr různé charakteristiky tlumení „Comfort“, „Sport“ a „Sport+“, jimiž může individuálně ovlivnit celkový dojem z jízdy – od velmi komfortního až po sportovně tuhé nastavení.

### **Bezprostřední a s jednoznačnou zpětnou vazbou: parametrické řízení AMG**

G 63 je poprvé vybaven elektromechanickým parametrickým řízením s variabilním převodem, které poskytuje řidiči precizní a autentickou zpětnou vazbu. Ve vysokých rychlostech se účinek posilovače řízení snižuje, v nižších rychlostech se plynule zvyšuje. Díky tomu je k řízení při nízkých rychlostech zapotřebí relativně malá ovládací síla, zatímco ve vysokých rychlostech zůstává zachována nejlepší možná kontrola nad vozidlem. Řidič má u posilovače řízení na výběr dvě charakteristiky, „Comfort“ nebo „Sport“. Příslušná charakteristika je pak v závislosti na vybraném jízdním režimu DYNAMIC SELECT zvolena automaticky, nebo ji lze osobně nastavit v režimu „Individual“. V režimu „Sport“ dostává řidič bezprostřednější zpětnou vazbu o stavu vozovky a adhezi pneumatik.

### **Charakteristika na povel prstu: AMG DYNAMIC SELECT**

Poprvé v historii třídy G v podání značky Mercedes-AMG lze individualizovat jízdní charakteristiku dotykem palce, prostřednictvím pěti silničních a tří terénních jízdních režimů.

S pěti silničními jízdními režimy DYNAMIC SELECT „Slippery“ (kluzký povrch), „Comfort“, „Sport“, „Sport+“ a „Individual“ sahá nastavení od hospodárného a komfortního až po velmi sportovní. Přitom jsou upraveny důležité parametry, jako jsou mimo jiné rychlosti reakcí motoru, převodovky, podvozku a řízení. Nezávisle na jízdních režimech DYNAMIC SELECT může řidič tlačítkem „M“ přejít přímo do manuálního režimu, v němž se řadí výhradně páčkami na volantu. V případě potřeby lze individuálně změnit také nastavení adaptivních tlumičů.

Pro provoz mimo zpevněné silnice jsou k dispozici tři terénní jízdní režimy „Sand“, „Trail“ a „Rock“. Jejich nabídka se zobrazí prostřednictvím tlačítka na středové konzole pro aktivaci uzávěrky mezinápravového diferenciálu, a poté řidič vybere požadovaný režim kolébkovým spínačem voliče jízdních režimů DYNAMIC SELECT. „Trail“ umožňuje maximální výkony na měkkém, blátivém nebo kluzkém povrchu. „Sand“ mění parametry se sportovní dynamikou pro nejlepší možnou trakci a říditelnost na písčných cestách nebo v pouštních dunách. „Rock“ je jízdním režimem pro extrémně náročný skalnatý terén s velkým překřížením náprav a častou ztrátou kontaktu jednoho nebo více kol s povrchem.

Všechny silniční i terénní jízdní režimy jsou vizualizovány jak na panelu sdružených přístrojů, tak i na centrálním multimediálním displeji. Deaktivací všech uzávěrek diferenciálů se nastavení vrátí zpět k silničním jízdním režimům.

### **Karoserie: připravena na provoz v nejnáročnějších podmínkách**

Základ pro znamenitou průchodnost terénem modelu G 63 tvoří žebřinový rám s vysokou torzní tuhostí, vyrobený z oceli vyšších stupňů pevnosti. K němu je připevněna karoserie, na které jsou použity různé materiály. Tato konstrukce je výrazně robustnější a vhodnější pro terénní provoz než samonosná karoserie. Jako nejnižší umístěná část konstrukce přispívá žebřinový rám k nižšímu těžišti a současně chrání agregáty, palivovou nádrž a výfukovou soustavu při kontaktu s povrchem, například při překonávání překážek.

Dalším cílem vývoje bylo snížení hmotnosti karoserie. Vývojáři simulovali na základě digitálních prototypů životnost jednotlivých dílů a konstrukčních skupin, aby analyzovali, na jakých místech by mohli použít lehčí materiály, aniž by přitom museli dělat kompromisy z hlediska pevnosti, odolnosti, životnosti a kvality.

Výsledkem je nová kombinace materiálů. Základ karoserie je vyroben z různých druhů oceli a blatníky, kapota motoru i dveře jsou z hliníku. Aby bylo možné zachovat pro třídu G typické závěsy a kliky dveří, přizpůsobili je vývojáři nové

hliníkové konstrukci. Střešní sloupky A a B jsou vzhledem k jejich nosné funkci vyrobeny z vysokopevnostní oceli.

Strana 7

Díky inteligentní konstrukci byla kromě toho zvýšena torzní tuhost rámu, karoserie a elementů uložení karoserie o cca 55 procent z 6537 na 10 162 N.m/stupeň. To je nejlepší základ pro nejvyšší úroveň preciznosti jízdy. Těží z toho také komfort, protože cestující jsou v interiéru vystaveni výrazně nižším vibracím a hlučnosti.

Střecha již není spojena s ostatními částmi karoserie bodovými, nýbrž laserovými svary. Výsledkem je lepší povrchová kvalita a větší pevnost karoserie. Oblasti s přehyby plechů byly zachovány, avšak optimalizovány pro novou metodu svařování. Poprvé jsou všechna pevná okna do karoserie vlepována. Tím se zvýšila nejen torzní tuhost karoserie, ale také odolnost rámu oken vůči korozi.

Při optimalizaci dveří byla hlavní pozornost zaměřena opět na průchodnost terénem. Boční a zadní dveře mají uvnitř ochrannou fólii, která brání pronikání vody během brodění. Povrchové úpravy rámu, podlahy a karoserie odolávají i těm nejnepříznivějším vlivům, ať se jedná o vodu, sníh, sůl nebo písek.

### **Sportovní a markantní: vnější design**

Nezaměnitelné stylistické prvky propůjčují novému modelu AMG G 63 jedinečný vzhled, ať se jedná o hranatou siluetu, „nasazenou“ kapotu motoru, vně uložené závěsy dveří, kruhové světlomety, z blatníků nahoře vystupující ukazatele směru, robustní kliky dveří, velkoryse dimenzované ochranné lišty s leskle černými ozdobnými prvky a stříbrným logem AMG nebo o vně uložené náhradní kolo na zadních dveřích s krytem z ušlechtilé oceli a trojrozměrnou hvězdou Mercedesu.

Tváří modelu G 63 dodává nezaměnitelné rysy specifická maska chladiče AMG a speciální nárazník AMG s velkými bočními otvory pro přívod vzduchu a matným ozdobným obložení v odstínu stříbrná iridium. Světlomety, ukazatele směru a zadní svítlny jsou standardně vybaveny vysokovýkonnou technikou LED, která spotřebuje méně energie a má mimořádně dlouhou životnost.

Na přání jsou k dispozici světlomety MULTIBEAM LED, z nichž každý je vybaven 84 vysokovýkonnými, individuálně elektronicky řízenými diodami LED. Automatické osvětlení vozovky se vyznačuje mimořádným jasem a díky preciznímu rozložení světla nedochází k oslňování rozpoznávaných účastníků silničního provozu.

Individuální ovládání diod umožňuje nezávisle na sobě a s vysokou dynamikou

přizpůsobovat dopravní situaci rozložení světla pravého a levého světlometu. Tím se zvyšuje bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu.

Strana 8

Technika MULTIBEAM LED zajišťuje díky funkci rozšířených mlhových světlometů intenzivnější osvětlení bočního prostoru na straně řidiče a zároveň odcloňuje vyšší oblast kužele světla. Díky tomu je vnější polovina vozovky jasně osvětlena při současné minimalizaci oslňování řidiče světlem odráženým od mlhy.

### **Nové funkce osvětlení zvyšují bezpečnost**

Rovněž adaptivní asistent dálkových světel Plus profituje z výkonné techniky MULTIBEAM LED. Velkým počtem pixelů je dosahováno dosud jedinečné preciznosti a dynamiky odcloňování jednotlivých oblastí v rozložení světla při provozu s částečnými dálkovými světly, čímž se prodlužuje doba využití dálkových světel. Zapnutý systém zajišťuje vždy nejlepší možný dosah.

### **Mercedes-AMG G 63 s dalšími originálními znaky**

Pro G 63 jsou charakteristická také rozšíření podběhů kol vpředu a vzadu, která vytvářejí prostor pro větší a širší kola. Standardní boční schůdky, originální ozdobné díly na předním a zadním nárazníku a standardní metalický lak završují exkluzivní exteriér. Dalšími rozpoznávacími znaky jsou nápisy „V8 BITURBO“ na předních blatnících a typové označení Mercedes-AMG G 63 na zadních dveřích. Vnější design umocňují červené brzdové třmeny, odvrátané brzdové kotouče a poprvé dodávaná 22“ kola.

G 63 působí mimořádně ušlechtilé s paketem AMG Night, dodávaným na přání. Světlometry, zadní svítlny, skla ukazatelů směru, zadní okno a zadní boční okna jsou černě tónované. Obsidiánově černý lak krytů vnějších zpětných zrcátek, ozdobného prstence na krytu vně umístěného náhradního kola a ozdobných prvků na předním a zadním nárazníku umocňuje společně s černě lakovanými spodními ochrannými panely suverénní vzhled, k němuž přispívají rovněž matně černá kola s průměrem ráfku 21 nebo 22 palců.

### **Sportovní charakter s originálními detaily: vnitřní design**

Nový G 63 obdržel zcela nově navržený, moderní interiér, který cíleně navazuje na prvky vnějšího designu. Tvar kruhových světlometů se odráží v bočních výdeších ventilační soustavy a tvarové řešení ukazatelů směru ve výstupcích vysokotónových reproduktorů na přístrojové desce. Typické pro G 63 je také madlo před



spolujezdce vpředu nebo chromováním zvýrazněné, centrálně umístěné spínače pro tři uzávěrky diferenciálů.

Strana 9

Zcela nový design přístrojové desky standardně zahrnuje analogové kruhové přístroje v tubusech. Na přání je může nahradit zcela digitální širokouhý panel přístrojů s virtuálními přístroji v přímém zorném poli řidiče a s centrálním displejem nad středovou konzolou. Oba 12,3" displeje pod společným krycím sklem vizuálně splývají v jeden celek. Řidič má na výběr tři různá zobrazení – „klasické“, „sportovní“ a „progresivní“ – a individuálně si může nastavit zobrazování požadovaných informací.

Z nového rozměrového konceptu mají užitek všichni cestující v interiéru. Zvětšení délky (+101 milimetrů), šířky (+121 milimetrů) a výšky (+40 milimetrů) tvoří základ pro výrazně vzdušnější prostorové poměry v interiéru než u předchůdce. Přehled nejdůležitějších vnitřních rozměrů:

<b>Rozměr</b>	<b>Rozdíl</b>
Prostor pro nohy vpředu	+ 38 mm
Prostor pro nohy vzadu	+ 150 mm
Šířka v úrovni ramen vpředu	+ 38 mm
Šířka v úrovni ramen vzadu	+ 27 mm
Šířka v úrovni loktů vpředu	+ 68 mm
Šířka v úrovni loktů vzadu	+ 56 mm

Zadní sedadla jsou sklopná z 40, 60, nebo 100 procent. Sedadla třídy G jsou již standardně vybavena mnoha komfortními funkcemi, mají ergonomické tvary, a nabízejí tak ještě lepší komfort sezení a boční oporu těla. Navíc disponují například funkcí paměti pro sedadlo řidiče, vyhříváním sedadel vpředu a vzadu a komfortními opěrkami hlavy vpředu.

Tento jízdní komfort lze na přání ještě zvýšit paketem aktivních sedadel, který zahrnuje kromě speciálního tvarování s nastavitelnými bočními polštáři také různé masážní funkce, klimatizaci sedadel a jejich rychlé vyhřívání. Tato varianta navíc nabízí elektricky nastavitelné bederní opěrky pro řidiče a spolujezdce. Do bočních polštářů sedáků a opěradel těchto aktivních „multikonturních“ sedadel jsou integrovány vzduchové komory, které jsou v závislosti na jízdní dynamice plynule naplňovány nebo vyprazdňovány, aby byla zajištěna potřebná opora těla řidiče nebo spolujezdce vpředu. Sedadla tak nabízejí například lepší boční vedení a oporu při průjezdu zatáčkou.

Nový volant AMG Performance, dodávaný standardně, se vyznačuje extrémně sportovním designem, kůží Nappa obšitým, výrazně tvarovaným věncem, skvěle padnoucím do ruky, a intuitivním ovládáním. Věncem volantu je dole zploštělý a v oblastech pro uchopení má perforovanou kůži. Páčky na volantu pro manuální řazení jsou galvanizované.

Díky integrovaným dotykovým tlačítkům Touch Control Buttons lze intuitivně ovládat funkce panelu sdružených přístrojů (vlevo) a multimediálního systému (vpravo) pomocí horizontálních a vertikálních stíracích pohybů prstem. Stejně jako ve třídě S se na ovládacích plochách vlevo nastavují adaptivní tempomat DISTRONIC a TEMPOMAT. Ovládací plochy vpravo jsou určeny pro aktivaci hlasového ovládání, telefonu a regulaci hlasitosti, výběr skladby a dalších funkcí multimediálního systému.

### **Typický zvuk výfuku motoru AMG V8**

Výfuková soustava se dvěma větvemi ústí bočními koncovkami pod zadními dveřmi. Z dvojitých koncovek s leskle chromovanou povrchovou úpravou zní typický zvuk motoru AMG V8. Standardní výfukovou klapku lze ovládat ve dvou stupních tlačítkem na středové konzole nebo v závislosti na zvoleném jízdním režimu. Zvuk je tak možné individuálně upravit, aby měl sportovnější, nebo decentnější charakter.

### **Exkluzivní speciální edice „Edition 1“ u příležitosti uvedení na trh**

Nový Mercedes-AMG G 63 je od uvedení na trh k dispozici také jako exkluzivní edice „Edition 1“, která představuje svou kombinací výjimečných prvků výbavy naprostý vrchol nabídky. Zákazníci mají na výběr následující barvy karoserie: černá magnetit, černá obsidian, stříbrná iridium, stříbrná mojave, šedá selenit, metalický lak designo graphit, designo černá platin, designo bílá mystic bright, designo platin magno a designo noční černá magno. Decentní kontrast vytváří sportovní pruh na bocích vozidla v odstínu matně šedá graphit. Kryty vnějších zpětných zrcátek zdobí červený pruh. Nevšední dojem umocňuje paket AMG Night s leskle černými prvky výbavy. Matně černá kovaná 22“ kola v designu s křížovými paprsky mají červeně lakované okraje ráfku.

Červené ozdobné prvky pokračují také v interiéru na mnoha prvcích výbavy, například jako červené kontrastní ozdobné prošívání na přístrojové desce, středové konzole, výplních dveří a zadních sedadlech. Také sportovní sedadla vpředu,

čalouněná kůží Nappa v odstínech černá/červená pepper, zaujmou nápadnou barvou. Standardně se dodávají sportovní sedadla s dynamickým kosočtvercovým prošíváním a červeným kontrastním ozdobným prošíváním. Ozdobné obložení z uhlíkového kompozitu zahrnuje prvky v odstínu červená pepper a volant Performance s dole zploštělým věncem, obšitým mikrovláknem DINAMICA, je doplněn červeným kontrastním ozdobným prošíváním a červenou značkou v poloze 12 h.

Nový Mercedes-AMG G 63 oslaví svou světovou premiéru v rámci autosalonu v Ženevě dne 6. března 2018. Zákazníci mohou nový model objednávat od 18. března 2018, uvedení na trh bude probíhat od června 2018.

#### Přehled technických údajů

	Mercedes-AMG G 63
Motor	V8 4,0 litru se dvěma výfukovými turbodmychadly „twin-scroll“
Zdvihový objem	3982 cm <sup>3</sup>
Výkon	430 kW (585 k) při 6000 min <sup>-1</sup>
Max. točivý moment	850 N.m při 2500-3500 min <sup>-1</sup>
Pohon	Pohon všech kol AMG Performance 4MATIC s rozdělováním točivého momentu ve prospěch zadní nápravy v poměru 40:60
Převodovka	AMG SPEEDSHIFT TCT 9G
Kombinovaná spotřeba paliva	13,2 l/100 km
Kombinované emise CO <sub>2</sub>	299 g/km
Třída hospodárnosti	F
Hmotnost (DIN/EU)	2485* kg/2560** kg
Zrychlení 0-100 km/h	4,5 s
Nejvyšší rychlost	220 km/h*** 240 km/h*** (Driver's Package)

\* Pohotovostní hmotnost vozidla v provozuschopném stavu podle DIN bez řidiče; \*\* Provozní hmotnost vozidla v provozuschopném stavu podle EU s řidičem (75 kg); \*\*\* elektronicky omezena