

Les nouveaux Mercedes-AMG GT Roadster et Mercedes-AMG GT C Roadster

Information de presse

Coup double pour la « Driving Performance » en mode cabriolet

Affalterbach. Mercedes-AMG fait souffler un vent nouveau sur la famille AMG GT. Juste après la première mondiale de l'AMG GT R, la marque de voitures de sport hautes performances d'Affalterbach propose deux variantes roadster du biplace. Aux côtés de l'AMG GT Roadster, l'AMG GT C Roadster complète le portefeuille avec une variante entièrement nouvelle. Version la plus sportive des deux nouveaux roadsters avec une puissance de 410 kW (557 ch) et un couple maximal de 680 Nm, l'AMG GT C intègre en outre certains détails techniques de l'AMG GT R tels que la direction arrière active. Associé au train de roulement RIDE CONTROL AMG; le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière électronique garantit à l'AMG GT C Roadster une dynamique de marche de premier ordre. Le roadster haut de gamme emprunte également les proportions musclées de l'ultrasportive AMG GT R : les ailes arrière élargies offrent l'espace nécessaire à la voie et à des jantes plus larges qui permettent ainsi une vitesse encore plus élevée dans les virages ainsi qu'une excellente motricité. Le système d'échappement Performance enclenchable garantit également la sonorité authentique du V8.

Les nouveaux roadsters rendent l'expérience de « Driving Performance » d'AMG encore plus intense. « Avec ces deux roadsters, la famille AMG GT s'enrichit d'un point de vue stratégique de deux variantes exceptionnelles. En outre, le AMG GT C Roadster emprunte de nombreuses caractéristiques de performance à notre ultrasportive AMG GT R. Résultat : une expérience de conduite ultradynamique dans un environnement très exclusif, le tout dans la plus pure tradition cabriolet », déclare Tobias Moers, président directeur général de Mercedes-AMG GmbH.

Avec ces deux variantes roadster, la famille GT de Mercedes-AMG compte désormais cinq membres. Dotées d'une capote en tissu, les deux nouvelles voitures de sport portent également en elles les gènes techniques d'AMG. On peut ainsi citer la structure de la carrosserie en aluminium légère et résistante aux torsions ainsi que les moteurs biturbo V8 puissants et performants. L'AMG GT représente la porte d'entrée dans l'univers des roadsters avec une puissance de **350 kW** (476 ch). Le roadster AMG GT C est doté d'une toute nouvelle gamme de puissance. Avec **410 kW** (557 ch), c'est le plus puissant des deux nouveaux modèles de sport cabriolet.

Les principales caractéristiques en un coup d'œil :

	Mercedes-AMG GT Roadster	Mercedes-AMG GT C Roadster
Moteur	V8 de 4,0 litres de cylindrée avec injection directe et suralimentation	V8 de 4,0 litres de cylindrée avec injection directe et
Cylindrée	3 982 cm <sup>3</sup>	3 982 cm <sup>3</sup>
Puissance	<b>350 kW</b> (476 ch) à 6000 tr/min	410 kW (557 ch) à 5 750-6 750 tr/min
Couple maxi	630 Nm à 1 700-5 000 tr/min	680 Nm à 1 900-5 750 tr/min
Propulsion	arrière	arrière
Boîte de vitesses	Boîte de vitesses sport à 7 rapports SPEEDSHIFT DCT AMG	Boîte de vitesses sport à 7 rapports SPEEDSHIFT DCT
Consommation (cycle mixte)	9,4 l/100 km	11,4 l/100 km
Émissions de CO <sub>2</sub> en cycle	219 g/km	259 g/km
Catégorie de consommation de	G	G
Poids (DIN/CE)	1 595 kg*/1 670 kg**	1 660 kg*/1 735 kg**
Rapport poids/puissance	3,35 kg/ch	2,98 kg/ch
Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s	3,7 s
Vitesse maximale	302 km/h	316 km/h
Différentiel autobloquant sur	Mécanique	Avec régulation
Train de roulement	Train de roulement AMG	Train de roulement sport RIDE CONTROL AMG à amortissement
Jantes avant/arrière	9,0 J x 19 / 11 J x 19	9,0 J x 19 / 12,0 J x 20
Pneus avant/arrière	255/35 R 19 / 295/35 R 19	265/35 R19 / 305/30 R 20
Disques de frein avant/arrière	360 mm/360 mm	390 mm/360 mm
Programmes de conduite	quatre : C, S, S+, I	cinq : C, S, S+, I, RACE

\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, sans conducteur ;

\*\* poids à vide en ordre de marche selon CE avec conducteur (75 kg)

L'AMG GT C Roadster développe non seulement plus de puissance et de couple, mais il intègre avec succès de nombreux atouts techniques du Mercedes-AMG GT R avec une dynamique de marche encore accrue. Comme l'AMG GT R, on reconnaît l'AMG GT C Roadster à sa poupe large et musclée et à ses grosses jantes. Parmi les autres mesures figurent la voie plus large aux essieux arrière ainsi que la direction arrière active.

En outre, l'AMG GT C Roadster accueille une batterie lithium-ion et des équipements exclusifs. Il propose notamment en série l'aménagement intérieur en cuir Nappa, le volant Performance AMG en cuir Nappa/microfibre DINAMICA et le programme de conduite supplémentaire RACE.

### **Capote en tissu allégée entièrement automatique**

Point commun : les deux roadsters se transforment rapidement en cabriolet. Le toit en tissu s'ouvre et se referme en 11 secondes à une vitesse maximale de 50 km/h. Les trois couleurs de la capote (noir, rouge et beige) se marient harmonieusement avec les onze teintes extérieures et les dix teintes intérieures disponibles. La capote en tissu à trois couches recouvre une construction à base de magnésium, d'acier et d'aluminium. Grâce à son poids allégé, elle contribue à maintenir un centre de gravité bas. Une barre de toit intégrée en aluminium dotée d'arceaux de sécurité offre une protection antiretournement supplémentaire.

### **Nouvelle gamme de puissance : le moteur V8 4,0 I biturbo AMG**

Mercedes-AMG souligne le caractère exclusif de l'AMG GT C Roadster en introduisant une nouvelle gamme de puissance du moteur V8 4,0 I biturbo. A **410 kW** (557 ch), la puissance maximale est supérieure de **35 kW** (47 ch) à celle de l'AMG GT S et inférieure de **20 kW** (28 ch) à celle du Mercedes-AMG GT R. Le roadster développe un couple maximal de 680 Newton-mètres de 1 900 à 5 750 tr/min. Il accélère de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes tandis que la propulsion dynamique ne passe le relais qu'à la vitesse maximale de 316 km/h.

L'AMG GT Roadster affiche une puissance de **350 kW** (476 ch) et un couple de 630 Nm. Cette variante atteint les 100 km/h en 4,0 secondes et affiche une vitesse de pointe de 302 km/h.

Le huit cylindres séduit par sa réactivité spontanée, une puissance fournie réglable avec précision et le déploiement de puissance linéaire avec forte poussée à tous les régimes. Le V8 4,0 l AMG fait appel à la suralimentation biturbo éprouvée intégrant deux compresseurs non pas à l'extérieur, mais à l'intérieur du « V » formé par les rangées de cylindres. Atouts du « V intérieur chaud » : un moteur compact, une réactivité spontanée des turbocompresseurs et de faibles émissions polluantes grâce à l'optimisation du flux dirigé vers les catalyseurs proches du moteur.

Les ingénieurs d'AMG sont également intervenus sur le matériel et le logiciel pour adapter la boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports en configuration transaxle au niveau de l'essieu arrière à la nouvelle gamme de puissance du Mercedes-AMG GT C Roadster. Le premier rapport de la boîte sport à 7 rapports SPEEDSHIFT DCT 7 AMG a été allongé, tandis que le septième rapport et la transmission finale ont été raccourcis. Ces modifications rendent l'expérience d'accélération encore plus agile et permettent des réactions très spontanées aux sollicitations rapides de la pédale d'accélérateur.

Avec le sélecteur DYNAMIC SELECT AMG, le conducteur peut choisir pour l'AMG GT Roadster des réglages adaptés à ses préférences personnelles. Les trois programmes de conduite « C » (Confort), « S » (Sport), « S+ » (Sport Plus) ainsi que la position programmable individuellement « I » (Individual) offrent un large éventail de l'expérience de conduite, de confortable à très sportive.

Le Mercedes-AMG GT C Roadster propose également le programme de conduite « RACE » qui adapte de façon optimale la stratégie de passage des rapports de la boîte de vitesses à double embrayage aux besoins spécifiques à la conduite sur circuit de compétition – cela se traduit notamment par une très grande vitesse de passage des rapports et par une sonorité moteur chargée en émotions. Par simple pression sur la touche « M » distincte sur la console centrale, le conducteur peut activer le mode boîte mécanique dans tous les programmes de conduite.

### **Un son pur : le système d'échappement Performance AMG**

L'AMG GT C Roadster est équipé de série du système d'échappement Performance AMG pour délivrer une qualité d'écoute encore plus riche en émotions. Deux volets réglables en continu modulent le son du Mercedes-AMG GT C Roadster de manière authentique et directe. Ces volets s'ouvrent ou se ferment en fonction du programme de conduite DRIVE SELECT AMG sélectionné, mais ils peuvent également être commandés individuellement par le biais d'une touche distincte sur la DRIVE UNIT AMG. Avec les réglages « Confort » et « Sport », le son basse fréquence typiquement V8 est axé sur le confort. En mode « Sport Plus » et « RACE », il est sensiblement plus riche en émotions. Le

système d'échappement enclenchable est également disponible en option sur le Mercedes-AMG GT Roadster. Page 6

## **Les modèles roadsters empruntent le système de régulation d'air actif de l'AMG GT R**

Page 7

Les deux variantes roadster d'AMG empruntent une caractéristique technique spécifique à l'AMG GT R : le système de régulation d'air actif. Un moteur électrique ouvre et ferme en une seconde des lamelles verticales disposées dans la partie inférieure de la jupe avant, ce qui garantit un refroidissement en fonction des besoins. La position toujours optimale nécessite une régulation rapide et extrêmement intelligente.

Dans des conditions de marche normales, sans besoins accrus en air de refroidissement, les lamelles sont fermées afin de réduire la traînée et de diriger l'air vers le soubassement. Lorsque des composants donnés atteignent une température prédéterminée et que les besoins en air de refroidissement sont de ce fait particulièrement élevés, les lamelles s'ouvrent pour permettre un écoulement maximal d'air de refroidissement en direction des échangeurs thermiques.

### **Un design extérieur expressif et puissant**

Calandre Panamericana AMG affirmée, capot long et musclé, poupe large : sans même avoir démarré, le biplace promet déjà une expérience sportive de haut niveau. La prestance de la calandre Panamericana AMG souligne la proximité avec le sport automobile : 15 baguettes chromées verticales rappellent le style de l'actuelle voiture de course Mercedes-AMG GT3 dédiée au sport client. La nouvelle jupe avant renforce l'effet de largeur et campe le véhicule encore plus fermement sur la chaussée. Les grandes prises d'air extérieures couvrent les besoins de la propulsion en air de refroidissement. Tendue comme un muscle, l'épaule produit un effet de puissance et de dynamique à l'état pur souligné par les nouvelles jantes en métal léger AMG de 19" et 20" à 5 doubles branches.

### **Une poupe large et puissante**

De nombreuses nouveautés attirent également immédiatement l'attention sur l'arrière. Les nouvelles parois latérales en aluminium élargissent l'AMG GT C Roadster de 57 mm en tout au niveau de la partie arrière par rapport à l'AMG GT Roadster, ce qui correspond précisément aux dimensions de l'AMG GT R. Sa ligne puissante libère en outre de la place pour accueillir les jantes plus grandes et la voie plus large en comparaison avec l'AMG GT Roadster. Ces deux mesures ont pour effet

d'améliorer la motricité et de permettre des vitesses plus élevées dans les virages. Dotée de grandes sorties d'air extérieures, la jupe arrière également plus large améliore l'écoulement des flux d'air à l'arrière. Les deux variantes roadster ont en commun le déflecteur arrière intégré dans le couvercle de coffre. Celui-ci est électriquement actionné à des vitesses définies, indépendamment du programme de conduite sélectionné.

### **Rigidité accrue et poids allégé : un mix intelligent de matériaux**

Pour la structure des deux roadsters, Mercedes-AMG mise également sur une association intelligente de matériaux. Le châssis et la carrosserie sont en aluminium (divers alliages), le module avant en magnésium. Cet élément extrêmement léger situé à l'avant réduit l'inertie devant l'essieu avant et améliore ainsi l'agilité du véhicule.

Conditionnée par la conception roadster, la carrosserie brute rigide a encore été renforcée : les bas de caisse confortent la structure grâce à des parois plus larges et à des alvéoles plus nombreuses. Des baguettes supplémentaires viennent sécuriser la planche de bord au cadre du pare-brise tandis qu'une barre de renfort soutient l'essieu arrière entre la capote et le réservoir. Une barre de toit derrière les sièges accueille le système de protection antiretournement fixe.

Conçu dans un tout nouveau matériau composite, le couvercle de coffre est particulièrement léger. La structure porteuse se compose de SMC (Sheet Molding Compound) en fibres de carbone. Ces plastiques high tech se caractérisent par un poids faible, une stabilité élevée et une qualité de surface de premier ordre. Développés dans l'usine de Mercedes-Benz à Sindelfingen, ces matériaux ont ensuite été produits en série avec les experts d'AMG à Affalterbach. Cette combinaison de matériaux est utilisée pour la première fois dans les nouveaux roadsters AMG.

Les spécialistes AMG de la conception allégée ont également recours à des matériaux intelligents pour les entretoises de roue, fabriquées dans un matériau composite. Deux fois plus légères que leurs homologues en acier, ces éléments aident, en cas d'accident, à guider les roues avant sur les longerons, dans le cadre de la cinématique prévue du crash, et à les y bloquer.

### **Train de roulement AMG emprunté au sport automobile**

Le train de roulement AMG illustre également les gènes de la course automobile dont sont porteurs les nouveaux roadsters AMG. Pour réduire les masses non suspendues, triangles de suspension, fusées d'essieux et supports de roues sont en aluminium forgé. En outre, les jantes s'appuient sur des triangles de suspension doubles. La rigidité élevée (carrossage et pincement) ainsi obtenue autorise des allures soutenues en virage et garantit au conducteur un contact avec la chaussée optimal et ultraprécis jusque dans les situations limites.

Dans la version roadster de l'AMG GT C, le train de roulement est associé au réglage adaptatif et en continu de l'amortissement RIDE CONTROL AMG. Ce système à régulation électronique adapte automatiquement l'amortissement au niveau de chaque roue en fonction de la situation de conduite rencontrée, de la vitesse et de l'état de la chaussée.

### **Agilité accrue : direction arrière active empruntée à l'AMG GT R**

Le nouveau Mercedes-AMG GT C Roadster réagit avec encore plus de précision grâce la direction arrière active montée en série qui avait été inaugurée sur le Mercedes-AMG GT R. Ce système parvient à combiner avec brio agilité et stabilité – des qualités généralement incompatibles.

Jusqu'à 100 km/h, les roues arrière sont braquées dans le sens opposé aux roues avant. Le Mercedes-AMG GT C Roadster fait preuve d'une plus grande agilité dans les virages, d'où un plaisir de conduire encore accru, et requiert moins d'efforts de braquage. Dans les situations de conduite quotidiennes, le conducteur profite en outre du diamètre de braquage réduit - par exemple lors des bifurcations ou des manœuvres de stationnement.

Quand l'AMG GT C Roadster roule à plus de 100 km/h, le système braque les roues arrière parallèlement aux roues avant, ce qui améliore sensiblement la stabilité de marche. Parallèlement à cela, la force latérale se déploie sensiblement plus rapidement au niveau des roues arrière lors des changements de direction, ce qui accélère la réaction aux ordres de braquage. Le conducteur remarquera également que le Mercedes-AMG GT C Roadster présente une adhérence et une stabilité exceptionnelles lors des changements de direction rapides, sans l'effet d'appui généralement perceptible à l'arrière.

L'AMG GT C Roadster dispose en série d'un différentiel autobloquant électronique sur l'essieu arrière (Mercedes-AMG GT Roadster : différentiel autobloquant mécanique) qui est intégré dans le carter compact de la boîte de vitesses. Sa régulation précise et rapide repousse un peu plus les limites imposées par les lois de la physique. L'adhérence des roues motrices est ainsi nettement améliorée, tout comme la vitesse du véhicule dans les virages en situation limite.

### **Équipement intérieur haut de gamme et exclusif**

Le design intérieur s'inscrit dans la continuité du style extérieur. L'imposante planche de bord se déploie telle une aile majestueuse. Les bas de glace hauts, les habillages de porte concaves, la console centrale ascendante et l'assise basse intègrent parfaitement le conducteur dans le poste de conduite. Disponible pour la première fois en cuir exclusif Nappa STYLE beige macchiato, le nouvel équipement intérieur clair confère au modèle de sport cabriolet une touche supplémentaire d'individualité et d'exclusivité.

### **Plus de confort et de maintien : les sièges Performance AMG**

Disponibles en option, les sièges Performance AMG offrent un maintien accru grâce aux joues plus arrondies de l'assise et du dossier. Le siège Performance AMG propose pour la première fois en option le chauffage de tête AIRSCARF qui permet au conducteur de profiter des joies du cabriolet même lorsque la température extérieure est basse. Le diffuseur d'air est intégré harmonieusement dans l'appuie-tête. Afin de répondre aux besoins de chacun, la température de l'air chaud diffusé offre trois niveaux de réglage différents.

Et ceux qui souhaitent conserver une température agréable en plein été pourront choisir la climatisation des sièges en option disponible pour la première en exclusivité pour les sièges Performance AMG. L'intensité de la climatisation peut également être réglée sur trois positions.

### **Un son impressionnant dans l'habitacle grâce à l'Externed Coupled Subwoofer**

Les systèmes de sonorisation surround Burmester® et surround Burmester® haut de gamme offrent une expérience musicale exceptionnelle. Tous deux bénéficient d'une innovation développée par AMG en collaboration avec Burmester : l'Externed Coupled Subwoofer (ECS). La reproduction des basses avec une descente impressionnante dans le registre grave transforme le biplace cabriolet en une scène de concert roulante.

Page 11

Plutôt que d'être confiné dans un espace restreint, l'ECS utilise l'ensemble de l'habitacle comme caisson de basses. Cette prouesse est rendue possible grâce à une ouverture spécialement créée dans le passage de roue arrière droit. Le subwoofer est relié à cette ouverture dans la caisse brute via un port, d'où une sonorité magistrale.

Page 12