



Mercedes-Benz



La nouvelle Mercedes-AMG GT et AMG GT R PRO

Communiqué
de presse

Encore plus affûtée et encore plus agile

28 novembre 2018

Affalterbach. A son lancement il y a quatre ans, l'AMG GT (consommation de carburant en cycle mixte de 12,5-11,4 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte de 284-261 g/km) a délibérément cherché la compétition sur la scène internationale des voitures de sport – et conquis une grande partie du segment. La sportive de haut niveau d'Affalterbach entre en lice encore plus affûtée et avec la nouvelle série limitée AMG GT R PRO. Outre l'actualisation de certains éléments extérieurs, les modèles deux portes AMG GT Coupé et Roadster se voient doter de la régulation de comportement dynamique AMG DYNAMICS pour encore plus d'agilité, du nouveau volant Performance AMG, de la console centrale avec touches d'écran novatrices issues de l'AMG GT Coupé 4 portes (consommation de carburant en cycle mixte : 11,3-9,4 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 257-215 g/km) et d'un écran pour les instruments entièrement numérique avec style d'affichage AMG exclusif « Supersport » dans le combiné d'instruments. L'AMG GT R PRO a été modifié en de nombreux points pour encore plus de performance sur circuit : le rapport poids/puissance optimisé, le nouveau train de roulement, le peaufinage aérodynamique avec une déportance totale encore accrue, les sièges baquets de conception allégée et les roues allégées contribuent à une dynamique de marche accrue et de meilleurs temps sur circuit.

« L'AMG GT incarne la promesse-clé de notre marque 'Driving Performance' de manière unique. A son lancement il y a quatre ans, elle a suscité un vif intérêt non seulement parmi les clients et les amateurs de voitures de sport, mais aussi dans l'environnement concurrentiel. Pour perpétuer cette success-story, nous l'avons à présent équipée de multiples innovations empruntées à l'AMG GT Coupé 4 portes et d'un nouveau modèle de pointe en série limitée. Aucun autre modèle de série Mercedes-AMG n'est actuellement aussi proche du sport auto que le nouvel AMG GT R PRO. Nos engagements dans la compétition automobile GT3 et GT4 s'appuient sur notre longue expérience du sport auto.

Les réactions agiles à toutes les instructions du conducteur et les performances globales correspondent encore plus aux sensations incomparables éprouvés par nos pilotes sur circuit », confie Tobias Moers, président directeur général de Mercedes-AMG GmbH.

Ecran pour les instruments entièrement numérique de série

Comme sur l'AMG GT Coupé 4 portes, la nouvelle architecture télématique des modèles AMG GT deux portes a permis l'intégration de série d'un écran pour les instruments 100 % numérique et novateur avec combiné d'instruments 12,3 pouces et écran multimédia 10,25 pouces sur la console centrale. Le combiné d'instruments arbore un écran au design entièrement nouveau avec les trois styles d'affichage spécifiques à AMG « Classique », « Sport » ou « Supersport ». La vue « Supersport » permet par ailleurs de visualiser de nombreuses informations supplémentaires spécifiques à AMG telles que la demande de montée des rapports en mode de boîte manuel « Shiftlight » inspirée du sport auto. Les visualisations sur l'écran média central offrent une perception plus immédiate des autres fonctions du véhicule. C'est notamment le cas des animations concernant les systèmes d'aide à la conduite, les systèmes véhicule et les systèmes de communication.

Des informations favorites peuvent être affichées sur la gauche ou la droite du combiné d'instruments via le bouton Touch Control situé sur la gauche du volant – dont l'affichage classique du tachymètre et du régime, des informations pour la navigation ou les systèmes d'aide à la conduite, jusqu'aux caractéristiques moteur détaillées. Les conducteurs à la fibre sportive peuvent également afficher la force centrifuge et les valeurs de puissance et de couple actuelles.

Touches à écran novatrices sur la console centrale

La caractéristique phare de l'habitacle est certainement la console centrale au design V8 stylisé qui met non seulement en évidence les exigences de performance de la marque, mais répond aussi parfaitement à certains besoins fonctionnels. L'AMG GT deux portes est désormais lui aussi doté de touches à écran couleur novatrices. Celles-ci intègrent l'affichage et la commande de la logique de boîte de vitesses, du train de roulement, de l'ESP®, du système d'échappement, de l'aileron arrière et de la fonction Start/Stop. Les touches à écran TFT indiquent via un symbole intuitif et compréhensible leur fonction et peuvent être commandées en toute simplicité du bout des doigts.

Les touches à écran sont complétées par les deux contacteurs à bascule dédiés aux programmes de conduite et au réglage du volume.

Page 3

La nouvelle génération de volant AMG : tout sous la main

Dans le cadre du restylage, l'AMG GT deux portes se voit doter du nouveau volant Performance AMG qui a fêté ses débuts sur l'AMG GT Coupé quatre portes et figure également dans la dotation de la C 63. Celui-ci se distingue par un design résolument sportif, un méplat inférieur et une couronne aux contours accentués, ainsi qu'une commande intuitive. La couronne du volant gainée de cuir Nappa noir est perforée dans la zone de préhension latérale pour une prise en main optimale.

Sur l'AMG GT S et l'AMG GT C, le volant est doté de série d'une couronne en cuir Nappa noir/microfibre DINAMICA. Sur l'AMG GT R, la couronne est entièrement gainée de microfibre DINAMICA. Le nouveau volant AMG est proposé en option dans diverses autres versions : cuir Nappa noir avec inserts en laque noire et microfibre DINAMICA avec inserts en carbone brillant. Dans tous les cas, les palettes de changement de rapport au volant galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite encore plus sportive.

Les boutons Touch Control intégrés permettent de piloter de manière intuitive les fonctions du combiné d'instruments et de l'écran multimédia grâce à des mouvements de balayage du doigt horizontaux et verticaux. L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et le régulateur de vitesse TEMPOMAT sont paramétrés via les commandes situées à gauche. Les blocs de commande droits regroupent l'activation de la commande vocale et du téléphone, ainsi que le réglage du volume et diverses autres fonctions du système multimédia.

Tous les modèles AMG GT deux portes sont équipés de série des nouvelles touches AMG au volant. Ces derniers comprennent une molette avec visuel intégré sous la branche droite du volant et deux touches avec visuel couleur positionnées l'une au-dessus de l'autre sous la branche gauche du volant.

La molette droite permet de commander directement les programmes de conduite AMG. Le programme de conduite sélectionné s'affiche sur l'écran LCD couleur directement intégré à la molette.

Les deux touches à écran libres et les contacteurs supplémentaires situés sur la gauche permettent de commander directement sur le volant d'autres fonctions

AMG. Le conducteur peut ainsi se consacrer sans restriction à sa conduite dynamique sans retirer les mains du volant.

Page 4

Les icônes situées sur l'écran matérialisent les fonctions. Le conducteur peut régler la fonction souhaitée avec la touche correspondante. Les deux fonctions AMG favorites peuvent ainsi être définies et leurs réglages modifiés du bout des doigts.

Enregistreur de données pour une utilisation sur circuit : TRACK PACE AMG

TRACK PACE AMG propose des fonctionnalités élargies et encore plus précises. Cet ingénieur de course virtuel enregistre les données lors des trajets sur circuits fermés. TRACK PACE AMG est inclus de série dans le système d'infodivertissement COMAND Online.

Lorsque la fonction est activée, plus de 80 paramètres spécifiques au véhicule (vitesse, accélération, par exemple) sont enregistrés dix fois par seconde lors de l'évolution sur circuit. S'y ajoutent l'affichage des temps au tour et pour certaines portions d'un circuit, ainsi que la différence par rapport au temps de référence. Certains éléments de l'affichage s'allument en vert ou en rouge ; le conducteur peut percevoir immédiatement, sans lire de chiffres, s'il est plus rapide ou plus lent que le meilleur temps.

A l'issue de la séance de pilotage, le conducteur peut analyser ses performances en s'appuyant sur les données disponibles, ce qui lui permet de s'améliorer si nécessaire. Il est également possible de mesurer et de sauvegarder les valeurs d'accélération et de décélération (par exemple 0-100 km/h, ¼ mile, 100-0 km/h). TRACK PACE AMG utilise un nouvel algorithme pour déterminer avec le plus de précision possible la position du véhicule. Le système peut même détecter si la voiture quitte le circuit ou prend un chemin de traverse. Il exploite à cet effet les données GPS, complétées par les informations fournies par les capteurs embarqués (accélération, gyroscope, angle de braquage, vitesse de rotation des roues).

Les données s'affichent sur l'écran multimédia et sur le combiné d'instruments. Certains circuits connus, à l'instar du Nürburgring ou de Spa Francorchamps, sont déjà en mémoire. Le pilote peut également enregistrer d'autres circuits.

La nouvelle signature lumineuse des phares LED hautes performances présente à présent des similitudes avec l'AMG GT Coupé 4 portes et renforce ainsi le lien de parenté qui unit le véhicule à la famille AMG GT. Une fibre optique trifonctionnelle arquée assure les fonctions de feu de jour, de feu de position et de clignotant.

Le système de réflecteurs multichambre avec trois réflecteurs individuels pour les feux de croisement et les feux de route garantit non seulement un éclairage optimal de la chaussée, mais confère aussi à l'AMG GT une allure sportive et dynamique qui renforce encore l'effet de profondeur grâce à un fond noir. La lumière diffusée par les feux arrière LED accentue elle aussi l'impression de profondeur et de sportivité générée par le fond sombre.

Vu de dos, le véhicule attire tous les regards par le nouveau design de sa jupe arrière dont l'insert diffuseur sport noir a été redessiné pour les AMG GT, AMG GT S et AMG GT C. Les enjoliveurs des sorties d'échappement ont été dans le même temps remaniés et s'inspirent de ceux de l'AMG GT Coupé 4 portes. L'AMG GT dispose désormais de deux doubles sorties d'échappement rondes, l'AMG GT S et l'AMG GT C de doubles sorties trapézoïdales. Le design arrière de l'AMG GT R conserve son design caractéristique avec grand enjoliveur de sortie d'échappement central intégré à la jupe arrière avec entretoise. Il est flanqué de deux sorties d'échappement noires supplémentaires, à gauche et à droite dans le diffuseur.

L'AMG GT et l'AMG GT S sont dotés de nouveaux habillages de bas de caisse noirs d'aspect grené dans leur partie inférieure qui accentuent encore l'impression de dynamisme. En liaison avec les Packs Extérieurs en option, le véhicule est doté d'inserts supplémentaires qui ajoutent une touche très personnelle.

L'AMG GT et l'AMG GT S sont en outre proposés en option avec une nouvelle jante alliage à branches en Y en finition noir mat et naturel brillant. Les modèles AMG GT, AMG GT S et AMG GT C sont par ailleurs disponibles en option avec de nouvelles jantes forgées à 10 doubles branches en finition gris titane et naturel brillant ou noir mat et rebords brillants.

Autre nouvelle option : le Pack Stationnement avec assistant de stationnement PARKTRONIC, caméra de recul et caméra avant qui maximisent la fonctionnalité du véhicule lors des manœuvres.

Et autre signe de son appartenance à la famille AMG, l'AMG GT deux portes est désormais aussi disponible dans le coloris extérieur bleu brillant magno, introduit sur l'AMG GT Coupé quatre portes. Parmi les nouveaux équipements en option figurent de plus la sellerie en cuir Nappa Exclusif STYLE bicolore argent pearl/noir.

Encore plus agile grâce à AMG DYNAMICS

L'AMG GT deux portes dispose désormais de la nouvelle fonction AMG DYNAMICS dans le cadre des programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG « Chaussée glissante », « Confort », « Sport », « Sport plus », « RACE » et « Individual ». Cette régulation du comportement dynamique élargit les fonctions de l'ESP® (correcteur électronique de trajectoire) à la répartition précise de la force à l'essieu arrière et à la courbe caractéristique de la direction. Ce système permet d'accroître encore l'agilité de l'AMG GT tout en maximisant sa stabilité de marche. AMG DYNAMICS optimise en premier lieu la dynamique transversale grâce à une accélération transversale plus élevée, une meilleure motricité et des réactions atténuées aux alternances de charge.

Atouts de cette fonction : AMG DYNAMICS calcule comment le véhicule va réagir. Le système exploite les capteurs existants, qui mesurent par exemple la vitesse, l'angle de braquage ou la vitesse d'embarquée. Selon le principe de la commande anticipée, les actions du conducteur et les données issues des capteurs permettent de prédire le comportement du véhicule. La régulation réagit ainsi avant même que le conducteur n'intervienne – et ce, sans intervention perceptible ou gênante du système. Le conducteur profite de sensations de conduite très authentiques avec une dynamique élevée dans les virages et une motricité optimale pour une stabilité élevée et un comportement de marche prévisible. Les pilotes, y compris les plus expérimentés, sont ainsi assistés de manière optimale sans se voir dicter leur conduite par le système.

Les différentes variations du système AMG DYNAMICS ont été baptisées « Basic », « Advanced », « Pro » et « Master ». A la sélection des programmes de conduite, le nouveau symbole AMG DYNAMICS s'affiche avec la mention complémentaire correspondante sur l'écran multimédia en lieu et place du précédent symbole ESP®.

- « Basic » est réservé aux programmes de conduite « Chaussée glissante » et « Confort ». L'AMG GT affiche ici une tenue de route stable avec des mouvements de lacet très atténués.

- « Advanced » est activé dans le programme « Sport ». L'AMG GT bénéficie alors d'un paramétrage équilibré et neutre. Les mouvements de lacet atténués, l'effort de braquage moindre et l'agilité accrue favorisent les manœuvres dynamiques telles que la conduite sur des routes secondaires sinueuses.
- « Pro » (abréviation de « Professionnel ») appartient au programme « Sport+ » et fournit au conducteur une assistance accrue lors des manœuvres dynamiques ; l'agilité et la précision en virage s'en trouvent encore renforcées.
- « Master » (uniquement sur GT C, GT S et GT R) est associé au programme de conduite RACE. Le mode « Master » s'adresse aux conducteurs qui souhaitent goûter à un dynamisme et un plaisir de conduire maximal sur circuits fermés. « Master » offre un réglage véhicule neutre, un effort de braquage réduit et une agilité accrue de la direction. « Master » garantit ainsi une agilité maximale et met idéalement en valeur le potentiel dynamique du véhicule.

Plus proche du sport auto que jamais : le nouvel AMG GT R PRO

Le nouveau modèle de pointe en série limitée AMG GT R PRO se distingue par une dynamique de marche encore accrue, en particulier sur circuit. Les enseignements issus de l'engagement en compétition automobile aux commandes des voitures de course AMG GT3 et AMG GT4 ont été directement pris en compte lors de son développement. Les mesures empruntées au sport auto se classent dans quatre catégories : train de roulement, conception allégée, aérodynamisme et esthétique.

Train de roulement : le réglage optimal

Le nouveau châssis combiné fileté AMG offre encore plus de possibilités de réglage en fonction du circuit. Comme en sport auto professionnel, le conducteur peut non seulement régler mécaniquement la base de suspension, mais aussi désormais ajuster manuellement le degré de débattement ou de compression des amortisseurs. Le processus s'effectue avec rapidité et précision sans outil par simple clic via un régulateur intégré à l'amortisseur. Le réglage de la compression varie en outre selon que le véhicule roule à vive allure (Highspeed) ou plus lentement (Lowspeed). Concrètement, le réglage peut être modulé de

manière sélective pour des mouvements de suspension lents et rapides, comme c'est déjà le cas en sport auto.

Ce procédé permet d'influencer de manière encore plus ciblée le tangage et le roulis, ainsi que la motricité de l'AMG GT R PRO.

Une barre stabilisatrice transversale avec barre de torsion réglable en carbone léger a été implantée à l'essieu avant. Son pendant en acier à l'essieu arrière est lui aussi réglable et permet un gain de poids grâce à sa structure tubulaire.

L'AMG GT R est déjà doté de paliers articulés Uniball au niveau des bras transversaux inférieurs de l'essieu arrière. L'AMG GT R PRO en est également équipé au niveau des bras transversaux supérieurs. Ils sont nettement plus résistants à l'usure que les douilles de bras transversal classiques et sont dépourvus de jeu de par leur conception, ce qui empêche la voie et le carrossage de varier, y compris sous une contrainte élevée. L'AMG GT R PRO peut être ainsi piloté avec encore plus de précision.

Le panneau de poussée en carbone situé sur le soubassement arrière y contribue aussi pour une large part. Cet élément léger et haute résistance rigidifie la structure arrière et accentue ainsi encore la stabilité de la carrosserie.

Les silent-blocs et les paliers de boîte de vitesses dynamiques et à régulation électronique sont dotés d'un nouveau réglage afin d'accroître encore l'agilité du véhicule grâce à une réactivité ultraprécise et un feedback clair.

La dotation de série de l'AMG GT R PRO comprend aussi le Pack Track (sauf aux Etats-Unis, au Canada et en Chine). Celui-ci inclut un système de protection antiretournement, des ceintures de sécurité 4 points pour le conducteur et le passager et un extincteur 2 kg (tous deux exclusivement réservés à une utilisation sur circuit). La cage à tubes d'acier vissée du système de protection antiretournement s'articule autour d'un arceau principal, d'une barre de fixation pour la ceinture de sécurité, de deux barres arrière et d'une croix en diagonale à l'arrière. Le système améliore encore la rigidité déjà excellente de la caisse pour influencer positivement sur le dynamisme du véhicule. Aux Etats-Unis, au Canada et en Chine, l'AMG GT R PRO est équipé non pas du Pack Track, mais d'éléments décoratifs et d'une barre en carbone mat dans le coffre (série).

Conception légère : pièces en carbone et nouvelles jantes forgées

Le gain de poids découle de l'utilisation de nombreuses pièces en carbone, mais aussi d'un système de freinage en céramique composite hautes performances de série doté en exclusivité d'étriers peints en noir et de sièges baquets AMG en carbone apparent (sauf aux Etats-Unis, au Canada et en Chine). Aux Etats-Unis, au Canada et en Chine, l'AMG GT R PRO est équipé de série de sièges Performance AMG. Les jantes forgées Performance AMG à 5 doubles branches sont proposées en exclusivité en finition gris titane mat et rebords brillants.

Aérodynamisme : jupe avant redessinée avec ailettes supplémentaires

Le peaufinage aérodynamique accroît également les performances globales de l'AMG GT R PRO. La jupe avant redessinée est dotée de chaque côté de deux ailettes en carbone apparent. Les ailettes inférieures se fondent quasiment sans transition dans le splitter avant encore plus avancé et maintenu par de petites barres métalliques pour une stabilisation accrue du splitter avant à vive allure. Elles constituent en outre un hommage supplémentaire aux modèles de compétition.

Les prises d'air aménagées dans les ailes avant contribuent par une évacuation efficace de l'air au niveau des passages de roues à réduire la portance positive à l'essieu avant. A l'arrière, un élément aérodynamique en carbone apparent s'étire de chaque côté à la verticale au niveau de la découpe d'aile jusqu'à la hauteur des feux arrière. L'action conjuguée de toutes ces mesures réduit nettement la portance positive à l'essieu avant sans nuire à l'aérodynamisme à l'essieu arrière.

Le profilé aérodynamique actif intégré au soubassement déjà éprouvé sur l'AMG GT R, le système de régulation d'air actif AIRPANEL implanté dans la jupe avant et le grand aileron arrière situé sur le hayon arrière sont livrés de série. L'aileron arrière se voit par ailleurs doter d'un mini-défecteur (Gurney) qui accroît la déportance à l'essieu arrière et repose désormais sur des fixations en aluminium fraisées qui soulignent la proximité avec le sport auto.

Une esthétique de voiture de course : Pack Carbone, nouveau toit en carbone, pelliculage

L'AMG GT R PRO ne se pilote pas seulement comme une voiture de course, il y ressemble aussi. Le Pack Carbone I de série avec splitter avant, appliques de sorties d'air dans les ailes, inserts décoratifs dans les bas de caisse et diffuseur

en carbone apparent aux finitions haut de gamme soulignent la proximité avec le sport auto, de même que le nouveau toit en carbone incurvé en son centre.

Le pelliculage avec des stripes de course sur le capot moteur, le toit, le hayon et les flancs souligne encore ce statut particulier. Pour la teinte gris sélénite magno, il est proposé en exclusivité dans le ton vert clair. Sur toutes les autres variantes de couleurs, les rayures sont gris foncé mat. Le pelliculage peut être entièrement supprimé à la demande du client.

Avant même sa première mondiale, le nouvel AMG GT R PRO montrait déjà toute l'étendue de sa puissance sur circuit : début novembre, l'ambassadeur de la marque AMG et pilote AMG GT3 Maro Engel parcourait la boucle Nord du Nürburgring avec un modèle AMG GT R PRO encore camouflé en exactement 7.04,621 minutes, faisant encore nettement mieux que le temps réalisé précédemment par l'AMG GT R – et démontrant par une température extérieure automnale de 12 °C le potentiel élevé de l'actuel modèle de pointe AMG.

Le meilleur temps a été mesuré avec précision par l'expert neutre de « wige SOLUTIONS ». Un notaire indépendant a certifié l'état réglementaire du véhicule et le temps au tour.

Revivez le parcours test du Nürburgring grâce à la vidéo ci-dessous : <https://youtu.be/1LIXeAR3ntw>

Les principales caractéristiques en un coup d'œil

	Mercedes-AMG GT (valeurs pour le roadster entre parenthèses)	Mercedes-AMG GT S (valeurs pour le roadster entre parenthèses)	Mercedes-AMG GT C (valeurs pour le roadster entre parenthèses)	Mercedes-AMG GT R Mercedes-AMG GT R PRO
Cylindrée	3 982 cm ³	3 982 cm ³	3 982 cm ³	3 982 cm ³
Puissance	350 kW (476 ch) à 6 000 tr/min	384 kW (522 ch) à 6 250 tr/min	410 kW (557 ch) à 5 750-6 750 tr/min	430 kW (585 ch) à 6 250 tr/min
Couple maxi	630 Nm de 1 900 à 5 000 tr/min	670 Nm de 1 900 à 5 000 tr/min	680 Nm de 2 100 à 5 500 tr/min	700 Nm de 2 100 à 5 500 tr/min
Consommation (cycle mixte)	11,4 l/100 km (11,5 l/100 km)	11,5 l/100 km (11,5 l/100 km)	12,4 l/100 km (12,5 l/100 km)	12,4 l/100 km
Emissions de CO₂ en cycle mixte	261 g/km (262 g/km)	262 g/km (262 g/km)	284 g/km (284 g/km)	284 g/km
Catégorie de consommation de	G	G	G	G

carburant et d'émission de CO2				Page 11
Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s (4,0 s)	3,8 s (3,8 s)	3,7 s (3,7 s)	3,6 s
Vitesse maximale	304 km/h (302 km/h)	310 km/h (308 km/h)	317 km/h (316 km/h)	318 km/h