

Mercedes-AMG GT Roadster et Mercedes-AMG GT C Roadster

Information de presse

## Coup double pour la « Driving Performance » en mode cabriolet

Mars 2017

Sommaire	Page
<b>Points forts</b>	
Les principaux faits en un coup d'œil :	2
<b>Mercedes-AMG GT Roadster et Mercedes-AMG GT C Roadster</b>	
Un vent nouveau souffle sur la famille AMG GT	4
<b>Design extérieur et carrosserie</b>	
Expérience sportive de haut niveau avec une partie arrière aux muscles	7
<b>Design intérieur</b>	
Haut de gamme et exclusif	10
<b>Moteur V8 biturbo de 4,0 l et boîte à 7 rapports SPEEDSHIFT DCT</b>	
Nouvelle gamme de puissance du moteur 4,0 l	12
<b>Train de roulement</b>	
Des éléments empruntés au sport automobile	15
<b>Track Pace AMG</b>	
Enregistreur de données pour utilisation sur un circuit de course	18
<b>Personnalisation</b>	
Le summum de l'exclusivité : la série limitée « Edition 50 »	19
<b>Caractéristiques techniques</b>	
Mercedes-AMG GT Roadster et Mercedes-AMG GT C Roadster	20

Les informations de ce dossier de presse se réfèrent au programme de modèles international de Mercedes-AMG. Des différences sont possibles selon les pays.

**Portefeuille :** Avec ces deux roadsters, Mercedes-AMG agrandit la famille GT. La nouvelle variante AMG GT C se positionne entre l'AMG GT S et l'AMG GT R.

**Carrosserie :** Roadster biplace doté d'une caisse brute en aluminium et d'une carrosserie en aluminium. La carrosserie brute a encore été renforcée : bas de caisse à parois plus larges et alvéoles plus nombreuses, baguettes supplémentaires entre la planche de bord et le cadre du pare-brise, barre de renfort supplémentaire entre la capote et le réservoir. Une barre de toit derrière les sièges accueille le système de protection antiretournement fixe.

**Nouveauté mondiale :** pour la première fois, une nouvelle combinaison de matériaux est utilisée sur un véhicule de série : le couvercle de coffre est constitué d'un composé SMC (Sheet Molding Compound) avec des fibres de carbone. Avantages : poids faible, stabilité élevée et qualité de surface de premier ordre.

**Capote :** capote en tissu à trois couches supportée par une structure à base de magnésium, d'acier et d'aluminium. Grâce à son poids allégé, elle contribue à maintenir un centre de gravité bas. S'ouvre et se ferme en 11 secondes à une vitesse maximale de 50 km/h, se replie en Z pour prendre le moins de place possible, disponible en noir, beige et rouge.

**Équipement design :** les deux roadsters arborent la calandre Panamericana AMG, comme sur le Mercedes-AMG GT R.

**Aérodynamique :** l'AMG GT Roadster reprend le système de régulation d'air actif AIRPANEL (qui ouvre et ferme en une seconde des lamelles verticales disposées dans la partie inférieure de la jupe) issu de l'AMG GT R. Avantage : Performance et aérodynamisme accrus.

**Intérieur :** l'équipement intérieur est disponible pour la première fois en cuir exclusif Nappa STYLE beige macchiato. Siège AMG Performance disponible pour la première fois avec le chauffage de tête AIRSCARF et la climatisation des sièges. AIRSCARF est également livrable en option avec le siège sport AMG de série.

**Connectivité :** comprise dans la dotation de COMAND Online, la fonction Track Pace AMG transforme l'iPhone® Apple en un ingénieur de course personnel. Grâce à l'appli, les clients peuvent analyser et améliorer leur conduite sur circuit mais aussi partager avec d'autres pilotes de modèles AMG par l'intermédiaire de Facebook, YouTube ou de l'AMG Private Lounge.

**Système de sonorisation :** avec le nouvel External Coupled Subwoofer (ECS), le système de haut-parleurs garantit une restitution impressionnante des basses. Plutôt que d'être confiné dans un boîtier, l'ECS utilise l'ensemble de l'habitacle comme caisson de basses 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 cette sonorité exceptionnelle emplissant l'habitacle.

**Puissance :** AMG GT Roadster 350 kW (476 ch). AMG GT C Roadster 410 kW (557 ch). Puissance supérieure de 26 kW (35 ch) à celle de l'AMG GT S et inférieure de 20 kW (28 ch) à celle du Mercedes-AMG GT R.

### **Caractéristiques de différenciation du Mercedes-AMG GT C Roadster par rapport au Mercedes-AMG GT Roadster:**

- Direction active de l'essieu arrière
- Différentiel autobloquant électronique sur l'essieu arrière
- Train de roulement sport RIDE CONTROL AMG avec amortissement adaptatif
- Poupe élargie garantissant une voie plus large et encore davantage de motricité : les nouvelles parois latérales élargissent le Mercedes-AMG GT C Roadster de 57 mm au niveau de la partie arrière.
- Disques composites de plus grandes dimensions à l'avant
- Equipement intérieur plus exclusif avec cuir Nappa, volant Performance AMG en cuir Nappa/microfibre DINAMICA, blason AMG estampé dans la console centrale, combiné d'instruments AMG avec graduation jusqu'à 360 km/h et applications rouges
- Programme de conduite supplémentaire RACE
- Système d'échappement Performance AMG de série. Deux volets réglables en continu modulent le son du système d'échappement. Volets s'ouvrant ou se fermant en fonction du programme de conduite DRIVE SELECT AMG sélectionné, mais pouvant également être commandés individuellement par le biais d'une touche distincte

## **Un vent nouveau souffle sur la famille AMG GT**

**Mercedes-AMG fait souffler un vent nouveau sur la famille AMG GT et enrichit son portefeuille de voitures de sport de deux nouvelles variantes roadster absolument fascinantes. L'AMG GT Roadster représente la porte d'entrée dans l'univers des roadsters (consommation de carburant en cycle mixte : 9,6-9,4 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 224-219 g/km) avec une puissance de 350 kW (476 ch). L'AMG GT C Roadster (consommation de carburant en cycle mixte : 11,4 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 259 g/km) est doté d'une toute nouvelle gamme de puissance. Développant 410 kW (557 ch), il complète l'offre avec une variante entièrement nouvelle, dont la puissance se situe entre celle de l'AMG GT S (consommation de carburant en cycle mixte : 9,6-9,4 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 224-219 g/km) et celle de l'AMG GT R (consommation de carburant en cycle mixte : 11,4 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 259 g/km). Il intègre en outre certains détails techniques du Mercedes-AMG GT R, tels que la direction active de l'essieu arrière et le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière à régulation électronique. Associé au train de roulement sport RIDE CONTROL AMG, l'AMG GT C Roadster garantit 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 sur l'essieu arrière, qui permettent ainsi une vitesse encore plus élevée dans les virages ainsi qu'une motricité optimale. Le système d'échappement Performance enclenchable disponible de série sur l'AMG GT C Roadster 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 roadster », déclare Tobias Moers, président directeur général de Mercedes-AMG GmbH.

Avec ces deux variantes roadster, la famille GT de Mercedes-AMG compte désormais six 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. Le Mercedes-AMG GT représente la porte d'entrée dans l'univers des roadsters avec une puissance de **350 kW** (476 ch). Le Mercedes-AMG GT C Roadster est doté d'une toute nouvelle gamme de puissance. A **410 kW** (557 ch), c'est le plus puissant des deux nouveaux modèles de sport à ciel ouvert. Il se positionne entre le Mercedes-AMG GT S et le Mercedes-AMG GT R.

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 plus élevée que celle de l'AMG GT Roadster. A la différence de l'AMG GT Roadster, on reconnaît l'AMG GT C Roadster à sa poupe large et musclée et à ses jantes grand format. 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.

## Les principales caractéristiques en un coup d'œil :

Page 6

	<b>Mercedes-AMG GT Roadster</b>	<b>Mercedes-AMG GT C Roadster</b>
<b>Moteur</b>	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo
<b>Cylindrée</b>	3 982 cm <sup>3</sup>	3 982 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance</b>	<b>350 kW</b> (476 ch) à 6 000 tr/min	<b>410 kW</b> (557 ch) à 5 750-6 750 tr/min
<b>Couple maxi</b>	630 Nm à 1 700-5 000 tr/min	680 Nm à 1 900-5 750 tr/min
<b>Transmission</b>	Propulsion	Propulsion
<b>Boîte de vitesses</b>	Boîte de vitesses sport à 7 rapports à double embrayage SPEEDSHIFT DCT AMG	Boîte de vitesses sport à 7 rapports à double embrayage SPEEDSHIFT DCT AMG
<b>Consommation (cycle mixte)</b>	9,6-9,4 l/100 km	11,4 l/100 km
<b>Emissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte</b>	224-219 g/km	259 g/km
<b>Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub></b>	G	G
<b>Poids (DIN/CE)</b>	1 595 kg*/1 670 kg**	1 660 kg*/ 1 735 kg**
<b>Rapport poids/puissance</b>	3,35 kg/ch	2,98 kg/ch
<b>Accélération de 0 à 100 km/h</b>	4,0 s	3,7 s
<b>Vitesse maximale</b>	302 km/h	316 km/h
<b>Différentiel autobloquant sur</b>	Mécanique	Avec régulation
<b>Train de roulement</b>	Train de roulement sport AMG	Train de roulement sport RIDE CONTROL AMG avec amortissement adaptatif
<b>Jantes avant/arrière</b>	9,0 J x 19 / 11,0 J x 19	9,0 J x 19 / 12,0 J x 20
<b>Pneus avant/arrière</b>	255/35 R 19 / 295/35 R 19	265/35 R 19 / 305/30 R 20
<b>Disques de frein avant/arrière</b>	360 mm/360 mm	390 mm/360 mm
<b>Programmes de conduite</b>	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)

## **Expérience sportive de haut niveau avec une partie arrière aux muscles saillants**

**Calandre Panamericana AMG affirmée, capot long et poupe musclée : 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.**

Dotés d'un design sportif et affirmé reconnaissable entre tous, les phares LED hautes performances garantissent une meilleure sécurité de nuit. Ils éclairent mieux la chaussée que des phares conventionnels, grâce à la technologie LED - tout en consommant moins d'énergie.

Les deux variantes roadster d'AMG empruntent une caractéristique technique spécifique à l'AMG GT R : le système de régulation d'air actif AIRPANEL. 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.

De profil, l'épaulement prononcé tendu comme un muscle produit un effet de puissance et de dynamique à l'état pur souligné par les nouvelles jantes en métal léger AMG.

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.

L'AMG GT Roadster est équipé de série de jantes alliage à 10 branches au format 9,0 J x 19 à l'avant et 11,0 J x 19 à l'arrière, finition argent vanadium, avec monte 255/35 R 19 à l'avant et 295/35 R 19 à l'arrière. Sur l'AMG GT C Roadster, des pneus de 265/35 R 19 à l'avant et 305/30 R 20 à l'arrière enrobent des jantes alliage à 5 doubles branches de 9,0 J x 19 à l'avant et 12,0 J x 20 à l'arrière, déclinées dans une finition gris titane/naturel brillant.

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

La capote en tissu à trois couches s'ouvre et se referme automatiquement sur simple pression d'un bouton en environ 11 secondes jusqu'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. Le toit recouvre une construction à base de magnésium, d'acier et d'aluminium. Grâce à son poids allégé, il contribue à maintenir un centre de gravité bas. Une barre de toit intégrée en aluminium offre une protection antiretournement supplémentaire et le tapis acoustique améliore le confort sonore.

## **Rigidité accrue et poids allégé : la carrosserie**

La caisse brute et la carrosserie du nouveau roadster 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 grâce à des mesures spécifiques : les bas de caisse ont des parois plus larges et sont dotés d'alvéoles plus nombreuses. Des baguettes supplémentaires posées sur le cadre du pare-brise viennent sécuriser la planche de bord, 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.

### **Un matériau composite innovant pour le couvercle de coffre**

Conçu dans un tout nouveau matériau composite, le couvercle de coffre est particulièrement léger. La structure porteuse se compose de SMC (Sheet Molding Compound) renforcé de fibres de carbone. Ces plastiques high tech se caractérisent par un poids faible, une stabilité élevée et une excellente qualité de surface. 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.

## **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 décapotable une touche supplémentaire d'individualité et d'exclusivité.**

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. AIRSCARF est également disponible en option sur les sièges sport AMG disponibles de série. Le diffuseur d'air est intégré harmonieusement dans l'appui-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 fois en exclusivité pour les sièges Performance AMG. L'intensité de la climatisation peut également être réglée sur trois positions.

Le pare-vent (option) situé entre les arceaux de sécurité protège efficacement la nuque et l'arrière de la tête des courants d'air. Il dirige les tourbillons d'air indésirables au-dessus des passagers, réduisant ainsi les bruits de vent. Conçu de manière transparente en polycarbonate, il s'intègre élégamment dans la silhouette.

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

Les systèmes de sonorisation surround Burmester® et surround Burmester® haut de gamme offrent une expérience musicale exceptionnelle dans l'AMG GT Roadster et l'AMG GT C Roadster. Les deux systèmes bénéficient d'un External Coupled Subwoofer (ECS) innovant. La reproduction des basses avec une descente impressionnante dans le registre grave transforme le biplace cabriolet en une scène de concert roulante.

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 11

## **Nouvelle gamme de puissance du moteur 4,0 l**

**Mercedes-AMG souligne le caractère exclusif de l'AMG GT C Roadster en introduisant une nouvelle gamme de puissance du moteur V8 4,0 l 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 développe une puissance de 350 kW (476 ch) et un couple maxi 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. Les atouts de cette configuration ? 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.

### **Également revisitée : la boîte de vitesses à double embrayage**

Les ingénieurs d'AMG ont également modifié le matériel et le logiciel afin d'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 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.

Différents paramètres importants sont modifiés, notamment la réponse du moteur, de la boîte de vitesses, du train de roulement, de la direction, et de l'ESP®.

Page 13

Paramétré pour offrir un comportement équilibré et un grand confort de suspension et de direction, le programme « Confort » est aussi conçu pour optimiser la consommation grâce à une conception bien étudiée de la chaîne cinématique et à une montée des rapports précoce, avec des passages de vitesses onctueux et une sonorité moteur tout en discrétion. La fonction Stop/Start ECO et le mode croisière sont activés. Si, à une vitesse comprise entre 60 et 160 km/h, le conducteur relâche l'accélérateur, le moteur est découplé de la chaîne cinématique. La gestion électronique abaisse le régime moteur jusqu'au régime de ralenti, ce qui a pour effet d'éliminer les forces de compression et de frottement internes en poussée et, par conséquent, de réduire la résistance à l'avancement.

Les programmes de conduite DYNAMIC SELECT « Sport » et « Sport Plus » sont conçus pour un dynamisme élevé. Une performance atteinte grâce à une adaptation de la loi d'accélération, pour des réactions plus directes, et grâce à des passages de rapports plus rapides et plus sensationnels, avec fonction de double débrayage lors des rétrogradages. Le régime de ralenti plus élevé du mode « Sport Plus » autorise quant à lui des démarrages et des accélérations départ arrêté encore plus rapides.

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 manuel dans tous les programmes de conduite pour passer les rapports exclusivement à l'aide des palettes de commande de boîte au volant. Il peut aussi sélectionner les différents niveaux de réglage du train de roulement à son gré.

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.

### **Fonction RACE START encore plus simple à utiliser**

Sur l'AMG GT C Roadster, la fonction RACE START est dotée d'une nouvelle logique de commande nettement simplifiée : sur les programmes de conduite Sport, Sport Plus et RACE, il suffit au conducteur d'appuyer à fond sur le frein avec le pied gauche et d'écraser simultanément l'accélérateur avec le pied droit.

L'électronique du véhicule règle alors le régime moteur optimal. En fonction des besoins ou de l'état de la chaussée, le régime peut être abaissé ou relevé dans une certaine plage par actionnement des palettes de commande de boîte. Lorsque le conducteur relâche la pédale de frein, l'AMG GT C Roadster bondit de la ligne de départ avec une motricité optimale. L'AMG GT C Roadster accélère de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes, tandis que l'AMG GT Roadster a besoin de 4 secondes. Il ne dispose pas de la logique de commande RACE START simplifiée.

## **Des éléments empruntés 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.**

Le Mercedes-AMG GT C Roadster dispose de série du train de roulement sport RIDE CONTROL AMG avec amortissement adaptatif. 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.

Le client peut aussi régler l'amortissement réglable adaptatif selon ces trois niveaux (« Comfort », « Sport » et « Sport Plus ») pour faire varier les caractéristiques du véhicule entre un confort relaxant pour les longs trajets et une sportivité maximale. Les degrés de détente et de compression sont réglés indépendamment, tandis que les différentes lois laissées au libre choix du conducteur offrent une grande latitude entre amortissement minimal et maximal. Ainsi, la différenciation entre les réglages confortables et sportifs du train de roulement est encore plus poussée et peut sembler nettement plus perceptible dans certaines situations.

### **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

autre 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, la force latérale augmente de manière nettement plus rapide 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.

### **Différentiel autobloquant sur l'essieu arrière en série**

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.

Ainsi, grâce à une motricité accrue, le conducteur peut relancer la voiture plus rapidement et avec plus de puissance en sortie de virage. Le différentiel autobloquant contribue en outre à stabiliser le véhicule lors des manœuvres de freinage amorcées à une vitesse importante et améliore également la motricité au démarrage. Le principal avantage du différentiel autobloquant arrière à pilotage électronique réside dans une régulation encore plus fine et proactive : il permet de repousser les limites du véhicule en termes de motricité et d'améliorer encore le comportement routier en situation extrême. Pour un refroidissement optimal, le carter du différentiel autobloquant dispose d'ailettes de refroidissement supplémentaires.

### **Franche et directe : la direction paramétrique sport AMG**

La direction paramétrique sport électromécanique est à démultiplication variable dans l'AMG GT Roadster et l'AMG GT C Roadster. Grâce à ce pas de crémaillère spécifique à AMG, mais aussi grâce à une réponse précise et très authentique, elle s'avère particulièrement convaincante. La position médiane claire et le ressenti authentique contribuent à rendre la direction la plus agréable possible.



## **Le système de freinage composite hautes performances : un dosage facile et une bonne résistance au fading**

Page 17

Le système de freinage composite hautes performances, généreusement dimensionné, ralentit la berline hautes performances de manière fiable et rapide, sans aucun fading, y compris lorsqu'il est fortement sollicité. L'AMG GT Roadster est équipé à l'avant de disques composites perforés et ventilés par l'intérieur de 360 x 36 mm associés à des étriers fixes à 6 pistons ; à l'arrière, des disques de 360 x 24 mm combinés à des étriers à griffe à 1 piston. L'AMG GT C Roadster dispose à l'avant de disques composites de plus grandes dimensions (390 x 36 mm).

Par ailleurs, les deux modèles roadster proposent en option le système de freinage carbone-céramique AMG avec des disques de 402 x 39 mm à l'avant et de 360 x 32 mm à l'arrière, ainsi que des étriers de teinte spécifique avec monogramme « AMG Carbon Ceramic ». Distances de freinage minimales, point de résistance précis et résistance au fading maximale même dans des conditions extrêmes - le système de freinage en céramique composite AMG hautes performances offre des performances de freinage dignes d'une voiture de compétition, tout en garantissant un gain de poids d'env. 40 % par rapport aux disques de frein composites traditionnels.

## **Sécurité et plaisir de conduite accrus : ESP® à 3 niveaux**

L'ESP® à 3 niveaux offre nettement plus de dynamisme et de plaisir dans les modes ESP® SPORT HANDLING MODE et ESP® OFF. La logique spécifique de régulation de la motricité reste toujours active : lorsqu'une roue motrice commence à perdre de l'adhérence, l'ESP® déclenche une intervention de freinage ciblée de manière à ce que la puissance du moteur puisse être transmise de façon optimale à la chaussée.

L'ESP® à 3 niveaux peut procurer soit davantage de sécurité, soit davantage de plaisir :

- ESP® ON : offre une sécurité élevée en adaptant le système au caractère sportif du véhicule
- ESP® SPORT HANDLING MODE : autorise des angles d'embarquée plus importants avant l'intervention du système, pour une conduite sportive
- ESP® OFF : système déconnecté pour une conduite sportive sur circuits fermés. En cas de freinage brusque, l'ESP® est réactivé temporairement.

## **Enregistreur de données pour utilisation sur un circuit de course**

**Pour compléter l'équipement des AMG GT Roadster, AMG propose une nouvelle application baptisée Track Pace AMG. Elle fait partie intégrante du système d'infodivertissement COMAND Online disponible en option et transforme l'iPhone® Apple en un ingénieur de course personnel. Grâce à l'appli, les clients peuvent analyser et améliorer leur conduite sur circuit mais aussi partager avec d'autres pilotes de modèles AMG par l'intermédiaire de Facebook, YouTube ou de l'AMG Private Lounge.**

L'application pour Apple iPhone® est couplée aux modèles AMG GT grâce à une liaison WLAN. Le véhicule transmet ainsi de nombreuses données à l'appli en temps réel. Parmi ces données figurent la vitesse, le rapport, l'angle de braquage, le temps, la position et l'accélération.

Elle permet également de mémoriser des temps au tour ou pour certaines portions d'un circuit. Pour cela, de nombreux tracés de circuit sont déjà mémorisés dans l'appli, mais le conducteur a également la possibilité d'en ajouter d'autres et de les enregistrer. Enfin, la caméra de l'iPhone® d'Apple enregistre le parcours de la voiture sur le circuit de sorte à laisser au conducteur un souvenir de son expérience de pilotage sous la forme d'une vidéo interactive avec toutes les données télémétriques incrustées.

## **Le summum de l'exclusivité : la série limitée « Edition 50 »**

**Les nouveaux modèles AMG GT C Roadster et AMG GT C dotés d'un équipement exclusif propre à l'Édition 50 sont proposés dans le cadre d'une série limitée à 500 exemplaires dans le monde. Ce chiffre fait référence à l'anniversaire de l'entreprise fondée en 1967, qui fêtera donc ses 50 ans en 2017.**

L'Édition 50 est d'emblée reconnaissable aux deux peintures spéciales gris graphite design magno et blanc cachemire magno. Les applications en chrome noir apportent une touche d'originalité. Elles se trouvent notamment sur les caches en applique des bas de caisse latéraux, le splitter avant, les baguettes décoratives enchâssées dans les entrées d'air de la calandre Panamericana, les ailettes situées sur les sorties d'air latérales de l'aile avant, la baguette décorative placée sur le diffuseur arrière et les sorties d'échappement. Les roues forgées AMG à branches en Y arborent une finition assortie aux éléments extérieurs en chrome noir.

L'intérieur présente quant à lui un contraste marqué entre le noir et l'argent. L'équipement en cuir exclusif Nappa STYLE perle argentée/noir avec surpiqûres contrastées grises en losanges adopte ce style, tout comme le volant Performance AMG noir en microfibre DINAMICA avec surpiqûres contrastées grises, le monogramme « Edition 50 » avec mention de la série limitée dans la barrette de volant et le repère de 12 heures en finition perle argentée. Afin de souligner le caractère sportif, le pack nuit AMG pour l'intérieur comprenant les rayons du volant, les palettes de commande des rapports et les baguettes de seuil noires est compris de série pour le modèle Edition. Le jeu de reflets clairs et foncés est renforcé par les ceintures de sécurité argentées et les inserts décoratifs en chrome noir. Le siège Performance AMG porte l'inscription « GT Edition 50 » au niveau de l'appuie-tête.

### **Interlocuteurs :**

Birgit Zaiser, Communication Mercedes-AMG,  
téléphone : +49 (0)7144 302-581, birgit.zaiser@daimler.com

Koert Groeneveld, Communication produit Mercedes-Benz Cars,  
téléphone : +49 (0)711 17-92311, koert.groeneveld@daimler.com

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet :  
[www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com) et [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)

## Mercedes-AMG GT Roadster

Page 20

### Moteur

Nombre de cylindres/disposition		8/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	350 (476) à 6 000 tr/min
Couple nominal	Nm	630 à 1 700-5 000 tr/min
Compression		10,5 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo à une pression de 1,1 bar max.

### Transmission

Transmission		Transaxle
Boîte de vitesses		Boîte 7 rapports à double embrayage SPEEDSHIFT DCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	3,667
	1 <sup>er</sup> rapport	3,397
	2 <sup>e</sup> rapport	2,186
	3 <sup>e</sup> rapport	1,627
	4 <sup>e</sup> rapport	1,286
	5 <sup>e</sup> rapport	1,029
	6 <sup>e</sup> rapport	0,840
	7 <sup>e</sup> rapport	0,633
	Marche AR	MA 2,792

### Train de roulement

Essieu avant		Essieu à doubles bras transversaux en aluminium, géométrie antiplongée, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Essieu à doubles bras transversaux aluminium avec géométrie anticabrage et antiplongée, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice
Système de freinage		Disques composites ventilés et perforés de 360 mm à l'avant et de 360 mm à l'arrière, frein de stationnement électrique agissant sur les roues arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à trois niveaux
Direction		Direction paramétrique sport à crémaillère et à assistance électromécanique à démultiplication non linéaire
Jantes		AV : 9,0 J x 19 ; AR : 11,0 J x 19
Pneumatiques		AV : 255/35 R 19 ; AR : 295/35 R 19

### Cotes et poids

Empattement	2 630 mm
Voie avant/arrière	1 684/1 651 mm
Longueur hors tout	4 544 mm
Largeur hors tout	1 939 mm
Hauteur hors tout**	1 259 mm
Diamètre de braquage	11, 5 m
Volume du coffre*	165 l
Poids en ordre de marche selon DIN**	1 595 kg
Poids en ordre de marche selon CE***	1 670 kg
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	270 kg
P.T.A.C.	1 940 kg
Capacité du réservoir/dont réserve	65/10 l

---

**Performances et consommation**

Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s
Vitesse maximale	302 km/h
Consommation de carburant en cycle urbain/extra-urbain/mixte	12,5-12,2/7,9-7,8/9,6-9,4 l/100 km
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	224-219 g/km
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	G

Page 21

\* Selon la méthode de mesure VDA ; \*\* Réservoir de carburant rempli à 90 %, sans conducteur ;  
\*\*\* Réservoir de carburant rempli à 90 %, avec conducteur (75 kg)

## Mercedes-AMG GT C Roadster

Page 22

### Moteur

Nombre de cylindres/disposition		8/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	410 (557) à 5 750-6 750 tr/min
Couple nominal	Nm	680 à 1 900-5 750 tr/min
Compression		9,5 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo à une pression de 1,25 bar max.

### Transmission

Transmission		Transaxle
Boîte de vitesses		Boîte 7 rapports à double embrayage SPEEDSHIFT DCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	3,875
	1 <sup>er</sup> rapport	3,077
	2 <sup>e</sup> rapport	2,186
	3 <sup>e</sup> rapport	1,627
	4 <sup>e</sup> rapport	1,286
	5 <sup>e</sup> rapport	1,029
	6 <sup>e</sup> rapport	0,840
	7 <sup>e</sup> rapport	0,693
	Marche AR	MA 2,792

### Train de roulement

Essieu avant		Essieu à doubles bras transversaux en aluminium, géométrie antiplongée, ressorts hélicoïdaux, système d'amortissement adaptatif à régulation électronique sur trois niveaux RIDE CONTROL AMG, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Essieu à doubles bras transversaux en aluminium avec géométrie anticabrage et antiplongée ainsi que direction arrière active, ressorts hélicoïdaux, système d'amortissement adaptatif à régulation électronique sur trois niveaux RIDE CONTROL AMG, barre stabilisatrice
Système de freinage		Disques composites ventilés et perforés de 390 mm à l'avant et de 360 mm à l'arrière, frein de stationnement électrique agissant sur les roues arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à trois niveaux
Direction		Direction paramétrique sport à crémaillère et à assistance électromécanique à démultiplication non linéaire
Jantes		AV : 9,0 J x 19 ; AR : 12,0 J x 20
Pneumatiques		AV : 265/35 R 19 ; AR : 305/30 R 20

### Cotes et poids

Empattement	2 630 mm
Voie avant/arrière	1 678/1 695 mm
Longueur hors tout	4 551 mm
Largeur hors tout	2 007 mm
Hauteur hors tout**	1 260 mm
Diamètre de braquage	11,47 m
Volume du coffre*	165 l
Poids en ordre de marche selon DIN**	1 660 kg
Poids en ordre de marche selon CE***	1 735 kg
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	205 kg
P.T.A.C.	1 940 kg
Capacité du réservoir/dont réserve	65/10 l

---

**Performances et consommation**

Accélération de 0 à 100 km/h	3,7 s
Vitesse maximale	316 km/h
Consommation de carburant en cycle urbain/extra-urbain/mixte	15,1 / 9,0 / 11,4 l/100 km
Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte	259 g/km
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub>	G

Page 23

\* Selon la méthode de mesure VDA ; \*\* Réservoir de carburant rempli à 90 %, sans conducteur ;  
\*\*\* Réservoir de carburant rempli à 90 %, avec conducteur (75 kg)