

Essai - Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ : Du changement dans la continuité

L'AMG GT de Mercedes nous revient avec un concept assez différent de sa première version. Au premier regard cela n'est pas flagrant, mais au final les évolutions ne sont pas négligeables. Prenez place, nous vous emmenons découvrir l'élégant coupé allemand animé par un V8 endiablé.



- V8, essence, turbo, 3'982 cm³
- 585 ch à 6'500 t/min
- 800 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 315 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.2 sec.
- Poids : 1'970 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'728 x 1'984 x 1'354
- Conso. mesurée : 15.72 l/100 km
- Emissions CO₂ : 319 g/km (G)
- dès CHF 203'900.-, mod.essayé: CHF 241'036.-

Premier changement majeur de cette nouvelle mouture, l'architecture transaxle - moteur central avant et boîte à vitesse sur l'essieu arrière - est abandonnée pour une configuration plus classique avec la boîte directement accolée au moteur. Ceci permet à la nouvelle AMG GT d'offrir deux sièges d'appoint à l'arrière et un plus grand coffre.

L'autre nouveauté concerne la transmission qui comporte maintenant les quatre roues motrices de série et les roues arrière directrices en option. La cible non exprimée est clairement la Porsche 911 Turbo qui demeure la GT de référence avec ses qualités versatiles qui en font le couteau Suisse de l'automobile sportive.



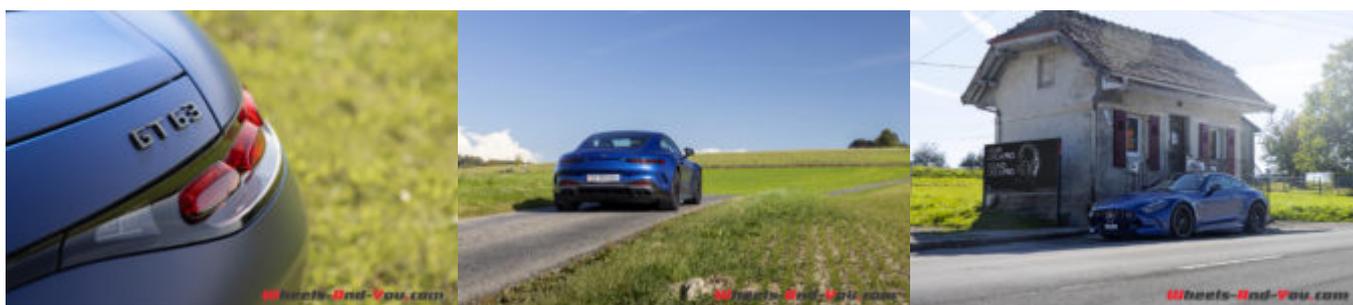
A l'extérieur

Si vous pensez que cette nouvelle AMG GT n'est qu'une version coupé de la SL, vous vous trompez. Bien que les deux voitures partagent une quantité considérable de composants, dont leurs plateformes, les similitudes s'arrêtent là. Bien qu'elles aient été développées en même temps, elles l'ont été individuellement avec chacune un objectif spécifique.

Selon les ingénieurs d'AMG, la GT est bien une voiture de sport alors que la SL demeure une GT. Je lui préfère cependant le terme « super-GT » qui correspond mieux à l'esprit de ce nouveau coupé.

L'augmentation des dimensions est réelle : +18 cm en longueur et + 7 cm en hauteur. La largeur reste inchangée par rapport à l'ancien modèle, ce qui contribue au maintien d'une ligne élégante et dynamique. Mais ces nouvelles dimensions impactent le poids. La GT 63 pèse maintenant 1'970 kg à vide (UE), soit 325 kg de plus que la précédente version. Cet embonpoint est en grande partie dû à l'intégration de la transmission intégrale 4Matic+ et à d'autres améliorations techniques apportées au châssis. Malgré cette augmentation, la

conception aérodynamique permet de maintenir des performances de haut niveau.



A l'intérieur

Le nouveau design intérieur de cette AMG GT 63 est l'un des aspects les plus remarquables. En prenant en compte les retours de ses clients, Mercedes-AMG a agrandi l'habitacle pour inclure des sièges arrière optionnels et augmenter la capacité du coffre. Ses dimensions plus généreuses la rendent plus pratique sans sacrifier son allure sportive.

L'intérieur de notre allemande est un mélange de luxe moderne et de fonctionnalités. Malgré un design qui peut paraître futuriste, certains utilisateurs ont signalé que l'ergonomie des commandes pourrait être améliorée. Le volant, bien qu'équipé de commandes tactiles, peut sembler surchargé et un retour à des commandes plus traditionnelles pourrait améliorer l'expérience de conduite.

De nuit, l'ensemble est éclairé par un réseau de LED qui donne un côté avant-gardiste extraordinaire. C'est vraiment remarquable et les couleurs sont paramétrables quasiment à l'infini. L'effet Waouh est vraiment présent, trop pour certains même si cela a le mérite d'être original.

Le tableau de bord est équipé d'un grand écran central qui, bien qu'impressionnant, semble être un ajout de dernière minute. Il peut être perçu comme une tentative de Mercedes de s'aligner sur les dernières tendances

technologiques mais l'équilibre entre technologie et praticité n'est pas toujours optimal. En revanche, son fonctionnement est sans reproche, tout est rapide, précis et globalement très intuitif. Par exemple, à l'arrêt aux feux rouges, la vue de la caméra avant est affichée et cela permet de surveiller si le feu passe au vert sans devoir se contorsionner la tête sous le pare-brise.

Les sièges avant de notre modèle d'essai sont des baquets proposés en option et leur confort sur longue distance ne me paraît pas satisfaisant. Leur placet est dur. Je recommande de tester les sièges dits confort avant de signer un bon de commande. L'augmentation de l'espace pour placer les sièges arrière a réduit celui des passagers avant. Cela peut poser un problème pour les personnes de grande taille même si je trouve le compromis acceptable pour bénéficier d'une voiture à quatre places.



Sous le capot

Au cœur de la Mercedes-AMG GT 63 se trouve le moteur V8 biturbo de 4 litres,

développant 585 ch et un couple de 800 Nm. Cette mécanique, emblématique de la marque, offre une expérience de conduite saisissante. Associé à une boîte automatique à neuf rapports, le V8 assure une belle fluidité à toutes les vitesses. Le système de transmission est donc revu pour optimiser la capacité du coffre, ce qui me semble un compromis judicieux entre praticité et performances. Mais comme souvent, la comparaison avec une vraie boîte à double embrayage révèle des rétrogradages moins tranchants.

L'accélération est l'un des points forts de ce modèle. La GT 63 atteint 100 km/h en seulement 3.2 secondes, tandis que sa vitesse maximale est limitée à 315 km/h. La gestion de la transmission envoie la puissance principalement aux roues arrière mais peut la répartir jusqu'à 50 % sur les roues avant en cas de besoin, ce qui améliore la traction et la maniabilité.

Malgré les récentes réglementations concernant le bruit et les émissions, qui ont conduit à des ajustements sur le moteur, la GT 63 conserve une personnalité distincte. La sonorité du moteur a été modifiée pour respecter ces normes mais la technologie intégrée permet de restituer une expérience sonore satisfaisante à l'intérieur de l'habitacle. Cela permet au conducteur de profiter de la puissance du moteur tout en respectant l'environnement. L'ambiance qui en résulte est bluffante et on retrouve la sonorité AMG dès les premiers tours de roues. Quel kiff !



Au volant

L'un des principaux atouts de la GT 63 réside dans son châssis et sa dynamique de conduite. Construite sur un cadre en aluminium, cette voiture utilise également des matériaux comme l'acier et le magnésium pour augmenter sa rigidité. Les ingénieurs ont réussi à rigidifier la structure de 18 % en torsion, ce qui contribue à une meilleure précision et réactivité dans les virages.

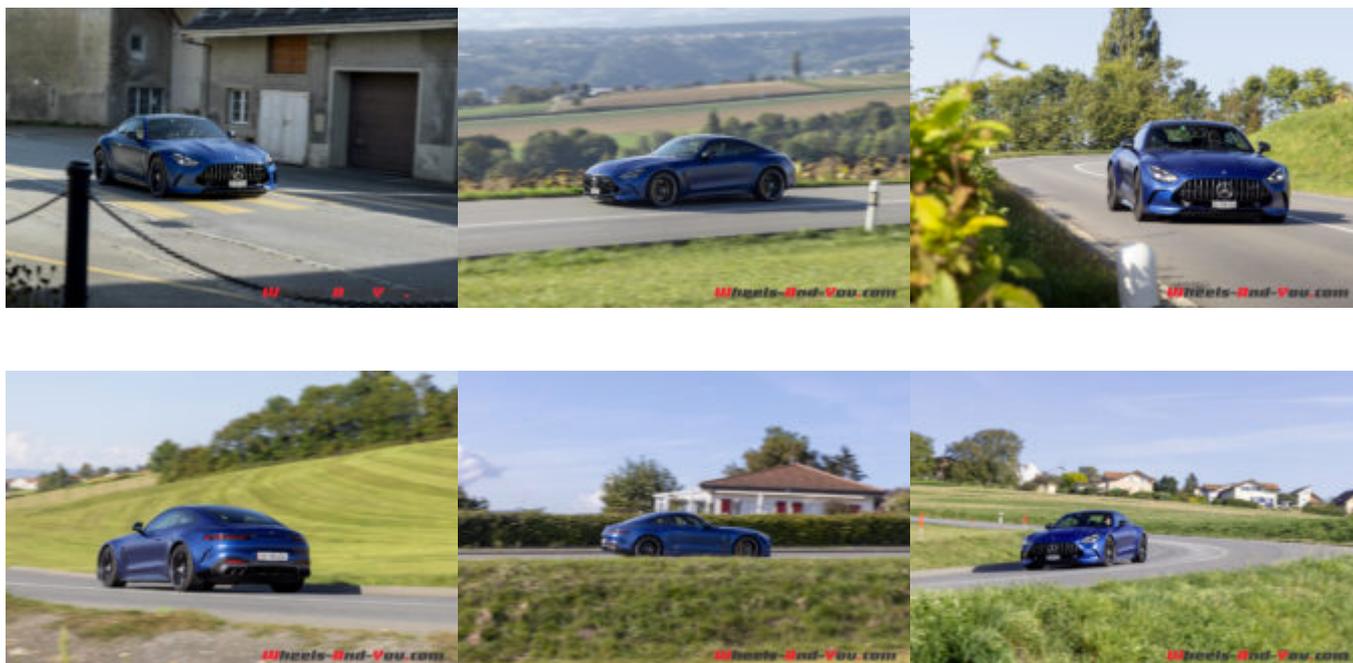
La répartition du poids est optimisée avec un ratio AV/AR de 54/46, favorisant la stabilité. En repositionnant la boîte à vitesses, les ingénieurs ont amélioré la dynamique générale de la voiture. La suspension multibras, inspirée de celle de la version Black Series, est associée à des amortisseurs actifs qui réagissent en temps réel aux conditions de la route.

Les différents modes de conduite sont cruciaux pour l'expérience globale. En mode Confort, la GT 63 se montre douce et agréable, rendant la conduite quotidienne aisée. En revanche, en mode Sport+ et Race, la voiture devient plus réactive, offrant une précision remarquable. Ce passage à un comportement plus dynamique est associé à une direction plus ferme, qui procure une sensation de contrôle accrue.

Les premiers tours de roue m'offrent des sensations vraiment typées. Le son du moteur, probablement amplifié par les haut-parleurs, est très présent dès les bas régimes. La voiture semble extrêmement rigide, elle ne se désunit jamais.

Lorsque le rythme s'intensifie, le châssis et l'ensemble des prestations m'ont vraiment impressionné. La voiture est efficace mais distille énormément de sensations. Un point très positif en regard de ce à quoi la production allemande nous a habitués ; sans faire de généralité, l'efficacité est souvent au rendez-vous mais les sensations manquent souvent aussi.

La GT 63 se distingue par son caractère distinctif et son design excentrique mais elle doit encore prouver qu'elle peut rivaliser avec l'engagement du conducteur qu'offre Porsche. Bien que ses performances soient impressionnantes, son principal défi reste d'attirer les passionnés qui cherchent une parfaite connexion avec leur voiture.

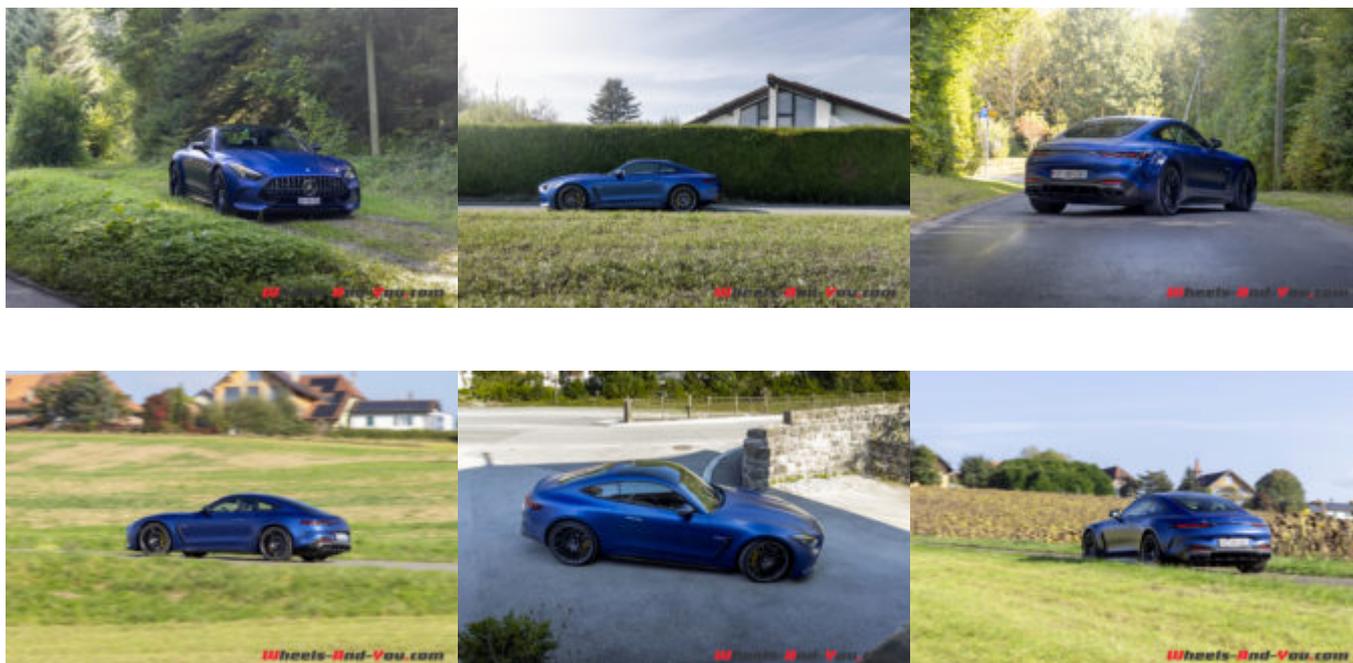


Verdict

Dans l'ensemble, cette nouvelle Mercedes-AMG GT 63 me semble réussir à atteindre la majorité de ses objectifs. Après des années d'incertitude, la GT 63 se positionne comme un choix solide pour ceux qui recherchent une voiture de sport à la fois pratique et performante. Elle représente une avancée par rapport aux précédentes versions, offre une meilleure expérience de conduite et une esthétique plus attrayante. Les 4 roues motrices et les deux petites places arrière procurent également plus de polyvalence pour ceux qui l'utilisent au quotidien.

L'AMG GT 63 pourrait ainsi séduire la clientèle qui cherche une alternative à la Porsche 911. Avec son design unique et sa combinaison de luxe et de performances, elle constitue une option séduisante pour les amateurs de voitures de sport.

AMG prévoit d'introduire d'autres variantes à l'avenir, y compris des versions plus axées sur la piste, ce qui pourrait renforcer la position de la GT 63 dans le segment. Pour le moment, elle incarne une promesse renouvelée et il sera intéressant de suivre ses ventes dans un marché en constante mutation.



Prix et options - Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ "Executive Edition"

Prix de base : CHF 203'900.-

Pack AMG Extérieur Carbone : CHF 4'973.-

Pack Premium Plus : CHF 4'700.-

Peinture bleu spectral magno MANUFAKTUR : CHF 7'699.-

Jantes forgées AMG 21" à 10 doubles branches : CHF 3'816.-

Intérieur avec insert décoratif AMG en carbone : CHF 2'660.-

Sièges Performance AMG : CHF 2'255.-

Sièges arrière avec dossiers rabattables : CHF 1'850.-

Burmester High-End 3D-Surround-Soundsystem : CHF 4'291.-

Pack d'assistance à la conduite : CHF 2'810.-

Essieu avant relevable : CHF 2'082.-

Prix TOTAL : CHF 241'036.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+, ainsi qu'au garage de la Marbrerie - Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Mercedes-Benz E 400 e 4MATIC : La grande berline aux 2 visages

Essai - Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC : Un look énervé pour un SUV typé GT

Essai - Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC : On frôle la perfection

Essai - Mercedes-EQ EQE 350+ : Mieux que sa grande soeur la EQS ?

Essai - Mercedes-EQ EQS 450+ : Rencontre du 3ème type

Essai - Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet : La dernière du genre !

Essai - Mercedes-Benz EQC : La première étoile exclusivement électrique

Essai - Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC : Le travailleur classieux

Essai - Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic : La rigueur élégante

Essai - Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC : Le cabrio 4 places à la teutonne !

Essai - Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC : Un sérieux renouveau

Essai - Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 220 CDI : La Mercedes compact à la sauce break de chasse !

Essai - Mercedes-Benz GLA 220 CDI : Baroudeur chic

Essai - Mercedes-Benz A45 AMG : Star Wars

Technique - Cours de perfectionnement à la conduite

Essai - Mercedes-Benz E350 Break Bluetec 4Matic : Le supertanker

Essai - Mercedes-Benz CLA 250 : La berline étoilée en taille XS

Premier contact - Mercedes-Benz Classe C : "C" comme "concentré"

Nouveauté - Mercedes-AMG SL

Nouveauté - Mercedes-Benz EQB

Nouveauté - Mercedes-EQ EQS

Présentation - Mercedes-Benz EQA

Nouveauté - Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté - Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLB

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLB

Présentation - Mercedes-Benz GLC F-CELL

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe B

Nouveauté - Mercedes-Benz GLE

Présentation - Mercedes-Benz EQC

Présentation - Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Coupé et Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe G (W464)

Nouveauté - Mercedes-Benz CLS

Présentation - Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Présentation - Mercedes-Benz Concept A Sedan

Nouveauté - Mercedes-AMG GLC 63 AMG 4MATIC+ et GLC 63 AMG 4MATIC+ Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E Cabriolet

Présentation - Mercedes-Benz Concept X-Class

Nouveauté - Mercedes-Maybach G 650 Landulet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E Coupé

Nouveauté - Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ et E 63 S 4MATIC+

Nouveauté - Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet

Présentation - Mercedes-Benz Classe E All-Terrain

Nouveauté - Mercedes-AMG GT Roadster

Présentation - Vision Mercedes-Maybach 6

Nouveauté - Mercedes-AMG GT R

Nouveauté - Mercedes Classe E Break

Nouveauté - Mercedes-Benz SLC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLC Coupé

Nouveauté - Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté - Mercedes-Benz SLC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLS

Nouveauté - Mercedes-Benz GLE 450 AMG 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz GLC

Présentation - Mercedes-Benz G 500 4x4

Economie - Mercedes-Benz change la nomenclature de ses modèles

Nouveauté - Mercedes-AMG C63

Nouveauté - Mercedes-AMG GT

Nouveauté - Mercedes-Benz S65 AMG Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Break

Présentation - Mercedes-Benz Concept Coupé SUV

Nouveauté - Mercedes-Benz S63 AMG Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLA 45 AMG

Nouveauté - Mercedes-Benz GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz CLA 45 AMG

Nouveauté - Mercedes-Benz A 45 AMG

Nouveauté - Mercedes-Benz CLA

Nouveauté - Mercedes-Benz SL 65 AMG

Genève 2012 - Mercedes-Benz SL 63 AMG

Genève 2012 - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz SL 63 AMG

Mercedes SLS AMG Roadster à découvert !

Genève 2011 - Mercedes-Benz Classe C Coupé

Genève 2011 - Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell

