

MERCEDES AMG GTS : 911 en ligne de mire

Aller chercher plus de clients, c'est ce que souhaitent tous les constructeurs automobiles. Sauf que Mercedes veut en prendre à Porsche, Jaguar et quelques autres. Son arme : l'AMG GT.

Contrairement à ce que nous vous avons affirmé il y a quelques mois, l'AMG GT ne remplace pas le SLS. Le but, avoué par Mercedes, est de descendre un peu en gamme et en tarif afin de recentrer son modèle sportif pour et chercher des clients chez Jaguar (F-Type) et surtout chez Porsche (911). Alors qu'un SLS coûtait 200 000 euros, l'AMG GT, lui, démarre à 124 900 euros. La somme reste bien entendu très élitiste, mais ça s'explique et ça se justifie même !

BEAUTÉ MÉTAL

La ligne tout d'abord. La face avant rappelle un peu celle du SLS mais va plus loin dans les rondeurs et la complexité des formes. Le long capot permet d'obtenir un profil qui fait presque penser à une GT américaine. La partie arrière, quant à elle, est sans équivoque : on n'a jamais autant pensé à Porsche en regardant une Mercedes ! En somme, même si on peut regretter l'abandon des portes en elytre du SLR et des portes à ouverture papillon du SLS, l'AMG GT figure parmi les plus belles voitures de sport du marché.

SPORTIF ET LUXUEUX

Une fois à bord, on découvre un dessin qui ne ressemble pas aux autres Mercedes. Le traitement se veut toujours très haut de gamme. Là où l'AMG GT se distingue, c'est pour son côté très "cockpit". La console centrale regroupe de nombreuses commandes très faciles d'accès, mais l'ergonomie de l'écran couleur reste encore à parfaire (sauf si on roule déjà en Mercedes). À l'arrière, pas de places symboliques comme dans une 911, mais tout simplement un coffre assez vaste pour ranger deux gros sacs de voyages.

À l'avant, un moteur forcément ! Il s'agit d'un bloc V8 4.0 litres biturbo qui peut délivrer soit 462 ch, soit 510 ch sur notre version S pour un couple de 650 Nm. Il est associé exclusivement à une boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports. Bien entendu, la structure de caisse en aluminium permet de baisser le poids de la belle à 1 645 kg, donc plus légère que feu le SLS.

Point essentiel dans la conduite de cet AMG GT, les 4 modes proposés à la personne assise à gauche. Ces différents modes agissent aussi bien sur la gestion moteur, la boîte robotisée et la direction, mais aussi l'échappement et la suspension magnétique. Ainsi, en mode Confort, notre "GT" offre une grande douceur de direction, l'accélération est très progressive (pratique pour les manœuvres) et la suspension gomme parfaitement les imperfections de revêtements, ce qui, pour une sportive de cette catégorie, est presque inespéré. Cet AMG GT est donc une voiture facile au quotidien, simple à garer et à faire évoluer en zone urbaine, un autre point commun avec une 911. Le mode Sport ne sert pas à grand-chose car les utilisateurs iront plus directement au mode Sport + qui libère totalement l'échappement et fait comprendre à ceux qui sont à bord, aussi à ceux qui sont à l'extérieur, qu'on est bien chez AMG et que les ingénieurs du son ont, comme toujours, fait un superbe job. Voilà donc un autre point commun avec une certaine 911. Le mode Race permet de retarder l'intervention des aides

à la conduite, notamment l'antipatinage et surtout l'EPS, mais il n'est toutefois pas possible de le couper totalement, dommage.

FACILE PARTOUT

Sans aller chercher le mode Race qui conviendra principalement sur piste, le mode Sport + transforme votre AMG GT en espèce de fauve. Son rôle principal sera de vous en mettre plein les oreilles, de plisser le bitume pour accrocher le 100 km/h en 3,8 s, mais aussi de se révéler d'une facilité extrême dans les enchaînements grâce à une boîte robotisée extraordinaire de justesse et de rapidité. Sans oublier une synergie direction/suspension tout simplement au top de ce que l'on peut trouver aujourd'hui dans cette tranche de tarifs. En somme, voici une sportive utilisable facilement au quotidien et avec laquelle on peut tout de même s'offrir de grosses sensations et un très grand plaisir de conduite. En la mettant face à la 911 GTS qui doit arriver sur le marché très prochainement, cette AMG GT est potentiellement mieux pour beaucoup de raisons et a tout pour faire du mal à la grande dame de Zuffenhausen. Il y a toutefois deux paramètres à prendre en compte. Il reste à la 911 ce charme très particulier que forment son style et sa conduite "atypique" rendus possible par son architecture et, bien entendu, sa valeur résiduelle qui, jusqu'à preuve du contraire, reste difficile à battre.