

**AMG**

Informazione stampa

15 luglio 2020

## La punta di diamante della famiglia AMG GT: Nuova Mercedes-AMG GT Black Series

**Schlieren/Affalterbach. Il motore V8 AMG di serie più potente di tutti i tempi, il design più espressivo, l'aerodinamica più sofisticata, il mix di materiali più intelligente, la dinamica di marcia più marcata: in Nuova Mercedes-AMG GT Black Series (consumo di carburante combinato 12,8 l/100 km, emissioni di CO<sub>2</sub> combinate 292 g/km)<sup>1</sup> i progettisti di Affalterbach hanno dato il meglio di sé sotto ogni aspetto. La nuova supersportiva esprime tutta l'esperienza accumulata dal marchio nell'automobilismo sportivo, ma anche la lunga competenza nello sviluppo di auto complete, che entusiasmano da tutti i punti di vista. Il prodotto finale vanta una potenza di 537 kW (730 CV) erogati da un motore V8 con albero motore piatto, insieme a un'aerodinamica attiva e a un design che deriva direttamente dall'attuale auto da corsa AMG GT3.**

Dal 2006 la denominazione "Black Series" identifica in Mercedes-AMG una tipologia di auto molto particolari, caratterizzate da una sportività che non ammette compromessi, da un design espressivo e dal più sistematico trasferimento di tecnologia dal Motorsport alla produzione di serie. I modelli Black Series sono rarità automobilistiche esclusive. Non vengono sviluppati per scomparire nei garage dei collezionisti, bensì per essere guidate con il massimo dinamismo sui circuiti chiusi al traffico, nonostante l'omologazione per la circolazione su strada. Nel solco della tradizione, AMG GT Black Series fa segnare un nuovo record: si tratta infatti della Mercedes-AMG più potente dotata di motore V8 di serie.

Per sottolineare la rivisitazione di questa supersportiva, gli specialisti dei motori di Affalterbach hanno perfezionato ulteriormente il collaudato biturbo da 4,0 litri, nonostante le già ottime proprietà di guidabilità, erogazione di potenza e sviluppo della coppia. Gli obiettivi fissati erano chiari: incrementare nettamente la potenza rispetto al modello top della gamma AMG GT, rendere la risposta ancora più immediata, garantire la massima agilità. Tutto questo richiedeva un intervento radicale, che si è tradotto in un nuovo albero motore piatto.

«Con la nuova GT Black Series abbiamo aggiunto un nuovo capitolo alla nostra tradizione che dura dal 2006. La sesta versione di questo tipo rappresenta un'altra pietra miliare di AMG ed è una chiara dimostrazione della straordinaria competenza ingegneristica di Affalterbach. Sono fiero del team che ha realizzato questa supersportiva eccezionale, divenuta ora la punta di diamante della nostra fortunata gamma GT. La potenza, l'estetica e la dinamica di marcia di GT Black Series hanno raggiunto un livello estremo. Sono molto grato di poter concludere la mia esperienza in AMG con questo progetto», ha affermato Tobias Moers, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Mercedes-AMG GmbH.

---

<sup>1</sup> I valori indicati sono stati rilevati con le tecniche di misurazione prescritte. Si tratta dei "valori di CO<sub>2</sub> NEDC" rilevati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.

\* Per ulteriori informazioni sui consumi ufficiali di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, specifiche ufficiali di autovetture nuove si rimanda alle «Linee Guida sui consumi di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sui consumi energetici di vetture nuove», disponibili gratuitamente presso tutti i punti vendita della Casa e presso Deutsche Automobil Treuhand GmbH all'indirizzo [www.dat.de](http://www.dat.de).



## Configurazioni diverse per i motori V8

Nel configurare un motore V8 i progettisti hanno un importante margine di manovra, ossia la disposizione dei perni di biella sull'albero motore, che ha effetti sulla caratteristica della catena cinematica. Nei motori V8 sono comuni due versioni: l'albero motore "crossplane" o "a croce", nel quale i perni di biella delle quattro coppie di cilindri sono disposti in un angolo di 90 gradi tra loro (soluzione adottata finora da AMG in tutti i motori V8), oppure l'albero motore "flatplane" o "piatto", nel quale tutti i perni di biella sono sfalsati tra loro di 180 gradi rispetto a un piano comune.

Osservando un albero motore crossplane frontalmente si riconosce la croce da cui deriva la sua denominazione. I vantaggi di questi alberi motore sono la grande silenziosità di funzionamento e la coppia elevata ai bassi regimi. Un'altra peculiarità del motore V8 crossplane è il sound caratteristico. Per poter sfruttare in modo ottimale la cilindrata e quindi la potenza, nel motore V8 biturbo da 4,0 litri i tecnici AMG hanno spostato il lato di scarico nella "V" interna calda delle due bancate cilindri.

## Colonne di gas a oscillazione uniforme per una potenza ancora superiore

Un altro modo per aumentare la potenza prevede l'impiego di un albero motore piatto: nel V8 flatplane sembra quello di un quattro cilindri in linea, ad eccezione dei perni di biella più larghi, che nel V8 presentano due bielle ciascuno. Nel V8 flatplane l'accensione salta da una bancata cilindri all'altra, migliorando ulteriormente lo scambio di gas. La sequenza di accensione caratteristica con l'angolo dell'albero motore sfalsato di 180 gradi è: 1-8-2-7 4-5-3-6. Sul lato di scarico e su quello di aspirazione si verificano così colonne di gas dall'oscillazione più uniforme, le cui risonanze possono essere facilmente sfruttate per incrementare la potenza. Il vantaggio principale è il tempo di risposta ancora più immediato.

## Il motore V8 di serie più potente di Mercedes-AMG

Benché il nuovo motore di GT Black Series si basi sul V8 biturbo AMG da 4,0 litri con lubrificazione a carter secco, per via delle numerose modifiche è noto internamente con il nuovo codice M178 LS2. Il motore eroga una potenza di 537 kW (730 CV) a 6.700-6.900 giri/min e sviluppa una coppia massima di 800 Nm a 2.000-6.000 giri/min. Nuovi alberi a camme e nuovi collettori di scarico sono adattati alla nuova sequenza di accensione e migliorano ulteriormente lo scambio dei gas.

Come nel modello di punta dell'AMG GT Coupé a quattro porte, i due turbocompressori a gas di scarico twin scroll adottano cuscinetti volventi, con la conseguente ottimizzazione del tempo di risposta. Tuttavia, nella Black Series i turbocompressori hanno una girante più grande e complessivamente sono in grado di convogliare 1.100 kg di aria all'ora, contro i 900 kg/h di AMG GT R. 7.000 giri/min di regime costante non presentano criticità, mentre a 7.200 giri/min il regime viene regolato. Gli intercooler più grandi garantiscono che la temperatura dell'aria di sovralimentazione venga sempre mantenuta nell'intervallo migliore. La particolarità della nuova catena cinematica è documentata anche dalla targhetta apposta sul motore, realizzata in nero.

## Da 0 a 200 km/h in meno di nove secondi

Cosa fa il motore con AMG GT Black Series? Le conferisce un carattere unico, che si rispecchia non solo nella modalità di erogazione della potenza, ma anche nella particolare sonorità. Inoltre garantisce prestazioni sorprendenti: la due posti raggiunge i 100 km/h da ferma in 3,2 secondi e i 200 km/h in meno di nove secondi. La velocità massima tocca i 325 km/h.

## Cambio 7G SPEEDSHIFT DCT AMG modificato

La forza alle ruote posteriori è trasmessa dal cambio a doppia frizione a sette marce 7G SPEEDSHIFT DCT AMG, che come in tutti i modelli AMG GT è in configurazione transaxle sull'asse posteriore per una distribuzione ideale del peso. Il cambio è stato modificato per l'impiego in AMG GT Black Series e adattato alla coppia incrementata di 800 Nm. I limiti del comportamento di innesto e dei tempi di risposta sono stati migliorati e resi ancora più idonei all'impiego su pista.

Complessivamente si riscontra una chiara differenziazione della manovrabilità generale, dal momento che è stata resa più agile non solo la risposta del pedale dell'acceleratore e del motore, bensì anche i programmi di attivazione, il comportamento allo spunto e i cambi marcia. Ora la funzione Race Start è ancora più emozionante grazie al numero di giri superiore in partenza, alla regolazione più sensibile dello slittamento delle ruote e agli pneumatici sportivi adatti all'impiego in pista. Inoltre il raffreddamento del cambio è stato adattato per far fronte alle esigenze più elevate e anche i rapporti di trasmissione sono stati leggermente modificati.

Il collegamento tra motore e cambio è svolto dal cosiddetto "torque tube": realizzato in carbonio e dal peso di soli 13,9 chilogrammi, è del 40% circa più leggero del corrispondente in alluminio – dal peso già ottimizzato – montato in AMG GT. Come componente strutturale della catena cinematica transaxle, costituisce un collegamento estremamente resistente alla flessione e alla torsione tra motore e cambio. Consente di realizzare un collegamento con la catena cinematica molto diretto e vantaggioso dal punto di vista della dinamica di marcia e, inoltre, contribuisce a ripartire i pesi della vettura in modo equilibrato. Anche l'albero di trasmissione che ruota all'interno viene realizzato in carbonio leggero.

### **Aerodinamica affinata per una dinamica di marcia eccezionale**

Non è solo sui circuiti veloci che l'aerodinamica affinata concorre in misura determinante alla dinamica e stabilità di marcia elevate. Come è già accaduto per AMG GT R e AMG GT R PRO, anche per quest'auto gli esperti di aerodinamica e i designer hanno lavorato fianco a fianco, perché nella Black Series vale più che mai la regola "form follows function".

L'affinità con i modelli da corsa AMG GT3 e AMG GT4 è quanto mai evidente sia dal punto di vista estetico che tecnico. Si inizia con la nuova presa d'aria nettamente più grande, derivata direttamente dall'auto da corsa AMG GT3. La mascherina del radiatore presenta listelli verticali cromati scuri. Visto che ora anche i radiatori dei passaruota ricevono l'aria direttamente dalla presa d'aria centrale, è stato possibile omettere quelle laterali aggiuntive nella grembialatura anteriore. Flic a forma di falce ottimizzano il flusso d'aria, incrementando la deportanza sull'asse anteriore e migliorando il raffreddamento dei freni. Gli air curtain indirizzano il flusso d'aria in modo mirato verso le ruote. Grazie anche ai flic davanti alle ruote è stato così possibile abbassare il coefficiente di resistenza aerodinamica e incrementare la deportanza. Quindi il nuovo linguaggio formale coniuga, nel frontale, la massima efficienza per l'aria di raffreddamento con una minore resistenza aerodinamica e un livello di deportanza maggiore.

Lo splitter frontale in look carbonio è regolabile manualmente su due livelli ("Street" e "Race", quest'ultimo esclusivamente per l'impiego in pista), adattandosi quindi alle diverse condizioni del fondo stradale. Quando è estratto in avanti (posizione "Race"), al di sotto del frontale si crea un diffusore anteriore che assume la forma di profilo alare rovesciato. In funzione della velocità di marcia questo elemento si abbassa ulteriormente per effetto della depressione crescente, con la conseguenza che il flusso d'aria sul sottoscocca accelera notevolmente e si produce il cosiddetto effetto Venturi, che attira ulteriormente l'auto verso la strada e aumenta la deportanza sull'asse anteriore. Il guidatore ne percepisce i vantaggi quando sterza: nelle curve ad alta velocità la Black Series è docile, precisa e ancora più stabile. Soprattutto nelle sterzate rapide e in presenza di elevate accelerazioni trasversali la vettura reagisce con agilità e con un feedback chiaro al volante, rimanendo sempre facilmente governabile. Quando il diffusore frontale si trova in posizione "Race" è possibile incrementare ulteriormente la deportanza sull'asse posteriore grazie alla nuova configurazione dell'alettone posteriore.

### **Il cofano motore con due ampie aperture di sfiato migliora la performance aerodinamica**

Un elemento preso direttamente in prestito dal Motorsport è anche il nuovo cofano motore in carbonio con due ampie aperture di sfiato dalla superficie nera in carbonio, che sottraggono dal vano motore l'aria calda proveniente dal pacchetto radiatore in posizione obliqua. Anche questa tecnologia è mutuata direttamente dal Motorsport e incrementa la deportanza complessiva. Contemporaneamente la resistenza aerodinamica diminuisce e il flusso della massa d'aria per il raffreddamento del motore viene ottimizzato. Inoltre l'aria viene convogliata in modo mirato sui montanti anteriori e sui finestrini laterali fino alla coda, dove il nuovo alettone posteriore migliora l'efficienza. I "louver" (feritoie per l'aria) integrati senza soluzione di continuità e dotati di cinque lamelle in tinta con la carrozzeria e di aperture di sfiato dietro le ruote nei parafanghi anteriori in carbonio contribuiscono ad aumentare la deportanza sull'asse anteriore, grazie a un'efficace ventilazione dei passaruota. I flussi d'aria sulla vettura sono ottimizzati anche dai nuovi

rivestimenti dei longheroni nettamente più grandi e larghi, con elementi in look carbonio nero che davanti e dietro confluiscono in lamelle verticali. Per il raffreddamento dei freni sull'asse posteriore, nei rivestimenti dei longheroni sono integrati canali dell'aria di raffreddamento aggiuntivi.

### **Alettone posteriore a due livelli**

La vista posteriore è caratterizzata dalla nuova grembialatura posteriore con ampio diffusore, dalle due mascherine tonde dei doppi terminali di scarico sul lato sinistro e su quello destro, dagli sfiati laterali dei passaruota e dall'innovativo alettone posteriore. Entrambi gli elementi dell'alettone sono in carbonio, regolabili meccanicamente e adattabili alle diverse condizioni del percorso. Il secondo profilo dell'alettone posto più in basso è particolarmente piccolo e stretto, perché sfrutta perfettamente l'aria proveniente dal frontale. I supporti dell'alettone in carbonio verniciato in nero opaco, molto leggeri e tuttavia stabili, sono il risultato di ampie simulazioni e anch'essi concorrono a incrementare l'efficienza aerodinamica. Sono avvitati al portellone posteriore in carbonio, anch'esso nero.

Un altro dettaglio interessante è il flap mobile dell'elemento superiore dell'alettone. Questo componente aerodinamico attivo viene regolato elettronicamente di 20 gradi in funzione della situazione di guida e del programma AMG DYNAMICS selezionato, migliorando la dinamica longitudinale e trasversale. In posizione piatta riduce la resistenza aerodinamica per raggiungere più velocemente la velocità massima; in posizione inclinata, invece, il flap migliora il comportamento di frenata e la stabilità in curva attraverso valori di deportanza incrementati sull'asse posteriore.

A seconda che sia impostato il programma AMG DYNAMICS Basic, Advanced, Pro o Master, si applicano quattro diverse strategie di regolazione. In una parte di queste strategie è contenuta anche una funzione di rilevamento della dinamica di marcia, ad esempio in Master il flap è fisso in posizione obliqua ed estratto fino alla velocità di 250 km/h. Da 250 km/h rientra per consentire di raggiungere più rapidamente la velocità massima riducendo la resistenza aerodinamica. Se però il guidatore frena energicamente o si immette in una curva, il flap fuoriesce subito per ottimizzare la frenata e la curva attraverso l'incremento della deportanza e della resistenza aerodinamica. Inoltre il flap può essere comandato manualmente dal guidatore con l'apposito pulsante nella consolle centrale.

### **Sottoscocca quasi completamente rivestito**

Il lavoro di affinamento aerodinamico si estende anche al rivestimento, ora quasi completo, del sottoscocca, che deve soddisfare requisiti di tipo non solo aerodinamico, ma anche termico (sottrazione del calore). Il sottoscocca piatto è dotato di alette longitudinali dalla forma speciale. Attraverso un meticoloso lavoro di affinamento questi elementi aerodinamici sono stati ottimizzati in modo da rendere favorevole il flusso d'aria attraverso il diffusore posteriore. Il pacchetto completo accelera il flusso d'aria e incrementa in modo significativo la deportanza. Tutti gli elementi sono armonizzati tra loro e interagiscono con la nuova progettazione dell'alettone posteriore. La somma di questi interventi porta a un livello di deportanza ben superiore ai 400 chilogrammi a 250 km/h.

### **Carbonio leggero e stabile ovunque si posi lo sguardo**

Ai capitoli "Mix intelligente di materiali" e "Strutture leggere" vanno inseriti il tetto in materiale leggero ribassato al centro in look carbonio e il portellone posteriore in carbonio con spoilerino e lunotto maggiorato in vetro sottile leggero. Anche il parabrezza è realizzato in vetro stratificato sottile e quindi leggero. Il supporto del cambio in fibra di carbonio è un altro componente esclusivo della Black Series. Piastre di rinforzo aggiuntive in carbonio nel frontale, nel sottoscocca e nella coda, insieme al telaio integrale in materiale leggero e all'elemento del tunnel a croce in carbonio rinforzano l'intera struttura della scocca in alluminio e conferiscono più stabilità alla carrozzeria. Gli elementi costituiscono un'unità compatta e incrementano l'elevata precisione di marcia della Black Series in tutte le manovre. La piastra di rinforzo in carbonio al di sotto del motore è collegata al telaio integrale e irrigidisce l'intero settore del frontale e dello sterzo, rendendo quest'ultimo nettamente più preciso e stabilizzando l'asse anteriore. Il telaio integrale sull'asse anteriore è realizzato in struttura leggera di alluminio esclusivamente per la Black Series.

Peso ridotto e rendimento elevato caratterizzano anche i freni ceramici in materiale composito ad alte prestazioni di serie, con pinze verniciate di nero e scritte bianche. Speciali guarnizioni e dischi dei freni, insieme al raffreddamento

perfezionato dei freni, garantiscono decelerazioni ottimali e prive di fading, a fronte di un dosaggio preciso. Anche i cerchi fucinati in lega leggera di serie concorrono alla riduzione del peso.

### **Assetto AMG con ammortizzatori a ghiera e regolazione adattiva dell'ammortizzazione**

Lo schema a doppi bracci trasversali guida la ruota con un'elevata precisione della campanatura e della convergenza, che permette di affrontare le curve a velocità sostenuta e restituisce al guidatore un contatto perfetto con il manto stradale nelle condizioni di guida più estreme. Per ridurre le masse non sospese i bracci oscillanti triangolari, i fusi a snodo e i supporti delle ruote degli assi anteriore e posteriore sono stati realizzati interamente in alluminio fucinato. I cuscinetti snodati dei bracci trasversali inferiori dell'asse posteriore provengono direttamente dal mondo delle gare: a livello progettuale non prevedono gioco, quindi la convergenza e la campanatura non cambiano nemmeno in presenza di sollecitazioni elevate. Pertanto AMG GT Black Series sterza in modo più preciso, fornisce una risposta di sterzata più chiara e garantisce performance in curva superiori.

Come il modello AMG GT R anche la Black Series presenta un assetto AMG con ammortizzatori a ghiera e precarico della molla regolabile, la cui tecnologia è stata adattata alle esigenze particolari poste dall'impiego estremo sul circuito di gara con forze di ammortizzamento elevate. Questa tecnica, derivata dal mondo delle gare, è abbinata alla regolazione adattiva dell'ammortizzazione RIDE CONTROL AMG. Il sistema, a regolazione elettronica, adatta automaticamente le sospensioni di ogni ruota alla situazione di marcia, alla velocità e alle condizioni della strada. La modulazione della caratteristica degli ammortizzatori avviene in modo rapido e preciso mediante valvole separate negli ammortizzatori, che agiscono sull'estensione e sulla compressione. Queste valvole sono nuove, si basano anch'esse sulla tecnologia delle corse e reagiscono in modo ancora più agile alle rapide sollecitazioni dell'assetto. Un aumento della rigidità degli ammortizzatori, per esempio in curva o in frenata, riduce efficacemente il rollio. L'adattamento continuo delle sospensioni alla velocità di marcia garantisce sempre, anche ad andature sostenute, il miglior contatto con la strada e contribuisce a una maggiore sicurezza.

Inoltre, premendo un pulsante sulla DRIVE UNIT AMG o tramite i programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG, il guidatore può modificare le caratteristiche delle sospensioni attive. Può scegliere fra tre livelli di impostazione: «Comfort», «Sport» e «Sport+». Attraverso una logica perfezionata è stato possibile risolvere ancora meglio il dilemma di obiettivi contrastanti. «Comfort» e «Sport» sono la scelta giusta per le strade aperte al traffico; in modalità «Sport» gli ammortizzatori sono più rigidi, il collegamento con la carrozzeria è più sportivo e il comfort di marcia è inferiore; questa modalità può essere scelta anche per il circuito di gara quando, ad esempio, il fondo è più scivoloso perché bagnato. «Sport Plus» si addice perfettamente all'impiego su circuito e questo programma presenta una particolarità: il sistema riconosce la qualità del fondo stradale in modo autonomo, distinguendo ad esempio se l'auto si trova su un circuito piano come quello del Gran Premio di Hockenheim oppure su una pista ondulata come quella della Nordschleife del Nürburgring. Quindi in «Sport Plus» adatta automaticamente l'intensità dell'ammortizzazione elettronica. Per sviluppare questa logica la Black Series è stata messa a punto sui più disparati tipi di circuito e ne è stato perfezionato l'adattamento.

### **Il carbonio abbassa il peso anche tra gli organi meccanici del telaio**

Sull'asse anteriore viene utilizzata una barra di torsione trasversale leggera in carbonio regolabile su due livelli; l'impostazione standard prevede il collegamento corto, quindi rigido. Sull'asse posteriore è invece in acciaio, è regolabile su tre livelli e permette di risparmiare sul peso grazie alla sua struttura tubolare cava. L'impostazione standard è quella intermedia, che può diventare più rigida (collegamento corto) o più morbida (collegamento lungo). La piastra di rinforzo in carbonio nel sottoscocca della coda supporta l'elevata precisione di guida. Questo elemento leggero ed estremamente robusto irrigidisce la coda, contribuendo così ad incrementare ulteriormente la stabilità della carrozzeria. La taratura dei dinamici cuscinetti del motore e del cambio a regolazione elettronica è stata rinnovata per rendere l'auto ancora più agile, con una risposta altamente precisa e un chiaro feedback.

Tra gli altri interventi che interessano l'assetto figura la carreggiata ampia davanti e dietro e la campanatura regolabile manualmente sull'asse anteriore e posteriore. Si possono così impostare valori di campanatura straordinariamente elevati, utili a incrementare le performance sui circuiti chiusi al traffico.

In collaborazione con MICHELIN è stato sviluppato uno pneumatico Pilot Sport Cup 2 R MO su misura per la Black Series. Come di solito accade soltanto nel Motorsport, questo pneumatico sportivo è disponibile in esclusiva per Mercedes-AMG in due mescole: di serie viene montato di primo impianto il MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R MO1A come cosiddetto "soft compound" (mescola morbida), il cui fianco abbellisce la silhouette di AMG GT Black Series. Come optional di montaggio a posteriori per l'utilizzo su circuito in presenza di temperature più elevate viene offerta anche una mescola dura ("hard compound"). Accanto alla denominazione MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R MO2, questa mescola disponibile tramite l'AMG Performance Center reca anche l'adesivo del Motorsport tipico del produttore di pneumatici francese. Le dimensioni sono 285/35 ZR 19 con cerchio da 10 J x 19 sull'avantreno e 335/30 ZR 20 con cerchio da 12 J x 20 sul retrotreno.

### **AMG TRACTION CONTROL: grip alla nona potenza**

Per l'impiego su circuiti chiusi al traffico in modalità ESP OFF l'AMG TRACTION CONTROL offre al guidatore la possibilità di farsi supportare in modo personalizzato nel controllo della poderosa forza motrice della Black Series, senza alcun intervento frenante da parte dell'ESP. L'assistenza è regolabile su diversi livelli e può essere adattata perfettamente alle richieste di ogni guidatore e alle caratteristiche specifiche del circuito. L'AMG TRACTION CONTROL è stato messo a punto per le esigenze della nuova Black Series e permette di preselezionare lo slittamento sull'asse motore posteriore in nove livelli diversi. La regolazione, come accade nel modello da competizione GT3, viene eseguita esclusivamente mediante le corrispondenti mappature nell'elettronica del motore e senza alcun intervento da parte del sistema ESP.

La funzione viene gestita da un comando apposito nella consolle centrale, che per la sua posizione centrale nella plancia portastrumenti può essere all'occorrenza azionato anche indossando i guanti da corsa. A seconda dell'impostazione scelta viene consentito uno slittamento maggiore o minore delle ruote posteriori, una funzione molto utile in presenza di condizioni diverse del manto stradale. Il livello uno è programmato per la guida sul bagnato con grandi riserve di sicurezza. Il livello nove consente il massimo slittamento sull'asse posteriore. L'impostazione viene visualizzata sul comando stesso e nel display centrale della strumentazione.

Questo sistema AMG presenta un vantaggio essenziale rispetto ai sistemi comuni: opera in modo predittivo con l'ausilio di un simulatore che calcola l'aderenza tra pneumatici e fondo stradale avvalendosi anche di altri dati che vengono elaborati da una centralina di comando in poche frazioni di secondo. A seconda del livello selezionato dell'AMG TRACTION CONTROL viene calcolato il massimo slittamento consentito per le ruote posteriori. Quando, accelerando, le ruote raggiungono questo valore di slittamento, il controllo di trazione modula la potenza del motore in modo che non venga oltrepassato il valore e che la vettura continui ad accelerare con lo slittamento prestabilito. Gli algoritmi del sistema sono stati concepiti come modello a due grandezze di regolazione e non regolano soltanto la coppia motrice, bensì anche il grado di intervento del bloccaggio elettronico del differenziale.

### **L'arancione come tonalità di contrasto esclusiva**

Gli interni sono stati concepiti per sottolineare la posizione di spicco di AMG GT Black Series: la pelle nappa Exclusive è abbinata alla sportiva microfibra DINAMICA nera e a cuciture decorative in arancione di contrasto. La plancia portastrumenti e i pannelli delle porte in struttura leggera e dalla nuova conformazione, che al posto di maniglie presentano ora una cinghia apriporta, sono rivestiti in microfibra DINAMICA nera. Altre cuciture decorative di contrasto arancioni, elementi decorativi in carbonio color nero opaco e il pacchetto Night per gli interni sono dettagli che attirano l'attenzione. I sedili a guscio AMG in carbonio (non disponibili per USA, Canada e Cina) abbinano il peso ridotto all'ottimo sostegno laterale. Nei mercati di Stati Uniti, Canada e Cina la Black Series è equipaggiata di serie con sedili Performance AMG. A richiesta gli interni sono disponibili anche con cuciture di contrasto grigie.

### **Display con visualizzazioni specifiche di AMG**

AMG GT Black Series dispone di display sulla plancia completamente digitali della gamma AMG GT con strumentazione da 12,3 pollici davanti al guidatore e display multimediale da 10,25 pollici sulla consolle centrale. La strumentazione offre design diversi con tre stili di visualizzazione specifici di AMG: «Classico», «Sportivo» o «Supersportivo». Lo stile «Supersportivo» con contagiri centrale visualizza una serie di informazioni supplementari come ad esempio, in modalità manuale del cambio, il suggerimento di passare alla marcia superiore, detto anche «Shiftlight».

Le visualizzazioni nel display multimediale rendono coinvolgenti le funzioni dell'auto, ad esempio con le animazioni dei sistemi di assistenza alla guida o di altro tipo, tra cui quelli di comunicazione.

### **Interruttori con display nella consolle centrale: si azionano con un semplice tocco**

La consolle centrale “a V” è dotata di innovativi interruttori con display colorati che integrano gli indicatori e la gestione della logica del cambio, dell'assetto, dell'ESP, dell'impianto di scarico, del flap dell'alettone posteriore e della funzione start/stop. Sugli interruttori con display, realizzati in tecnologia TFT, è chiaramente riconoscibile la funzione corrispondente, rappresentata con simboli intuitivi. L'utilizzo è molto semplice, con un breve tocco delle dita. Disponendo anche di un punto di resistenza meccanico, possono essere azionati anche con i guanti. Gli interruttori con display sono integrati da due levette per selezionare i programmi di marcia e regolare il volume dell'impianto audio.

### **Volante Performance AMG: i comandi a portata di mano**

Anche il volante Performance AMG è stato preso in prestito dalla famiglia AMG GT. Il design è sportivo, la forma appiattita nella parte inferiore, la corona sagomata e i comandi intuitivi. La corona è completamente rivestita in microfibra DINAMICA e la targhetta del volante reca, accanto al logo AMG, l'esclusiva scritta Black Series. I paddle del cambio integrati in alluminio permettono di cambiare manualmente le marce, a vantaggio di una guida più sportiva. Con i pulsanti touch control integrati è possibile gestire in modo intuitivo le visualizzazioni della strumentazione e del display multimediale con gesti di scorrimento orizzontali e verticali.

Sono di serie anche i tasti al volante AMG con elemento di regolazione tondo e display integrato nonché, in posizione verticale, due interruttori con display colorati. Con l'elemento di regolazione destro è possibile impostare direttamente i programmi di marcia AMG, che vengono visualizzati sul display LCD a colori integrato direttamente nell'elemento di regolazione.

Con i due interruttori con display configurabili a piacere e gli interruttori supplementari sul lato sinistro è possibile gestire direttamente dal volante altre funzioni AMG. Il guidatore può così concentrarsi sulla guida senza dover togliere le mani dal volante. Un'icona sul display visualizza la funzione di volta in volta desiderata: per attivarne la funzione basta agire sul relativo interruttore. In questo modo è possibile impostare con esattezza le due funzioni AMG preferite e modificarne le impostazioni con un dito.

È di serie anche il pacchetto Night AMG per gli interni, che prevede la tonalità nera lucida per paddle del cambio, razze del volante e modanatura del sedile Performance AMG a richiesta, mentre le modanature di accesso sono realizzate in acciaio legato spazzolato nero, a sottolineare ancora una volta la sportività di quest'auto.

### **AMG Track Package a richiesta per un'autentica atmosfera da gara**

A richiesta è disponibile in molti mercati l'AMG Track Package (solo in abbinamento ai sedili a guscio AMG in carbonio, non per USA, Canada e Cina). Il pacchetto comprende un sistema di protezione in caso di capottamento, cinture di sicurezza a quattro punti per guidatore e passeggero e un estintore da 2 kg (entrambe le dotazioni riservate esclusivamente all'utilizzo sui circuiti automobilistici). La leggera gabbia in titanio tubolare imbullonata del sistema di protezione in caso di capottamento è composta da un pezzo curvo principale, una barra per il fissaggio delle cinture, due barre posteriori e un elemento posteriore diagonale a croce. Il sistema aumenta ulteriormente la già eccellente rigidità della vettura e influisce quindi positivamente anche sulla dinamica di marcia. Inoltre incrementa la sicurezza passiva.

## I dati in sintesi

	<b>Mercedes-AMG GT Black Series</b>
<b>Motore</b>	V8 biturbo da 4,0 litri
<b>Cilindrata</b>	3.982 cm <sup>3</sup>
<b>Potenza</b>	537 kW (730 CV) a 6.700-6.900 giri/min
<b>Coppia max</b>	800 Nm a 2.000-6.000 giri/min
<b>Trazione</b>	posteriore
<b>Cambio</b>	7G SPEEDSHIFT DCT AMG
<b>Consumo di carburante combinato</b>	12,8 l/100 km*
<b>Emissioni di CO<sub>2</sub> combinate</b>	292 g/km
<b>Classe di efficienza</b>	G
<b>Accelerazione 0-100 km/h</b>	3,2 s
<b>Velocità massima</b>	325 km/h

\* I valori indicati sono stati rilevati con le tecniche di misurazione prescritte. Si tratta dei "valori di CO<sub>2</sub> NEDC" rilevati ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.



## Scheda tecnica di Mercedes-AMG GT Black Series

### Trazione e prestazioni di marcia

- Motore V8 biturbo da 4,0 litri con lubrificazione a carter secco, codice M178 LS2
- Potenza max di 537 kW/730 CV a 6.700-6.900 giri/min
- Coppia max di 800 Nm a 2.000-6.000 giri/min
- Velocità max di 325 km/h
- Da 0 a 100 km/h in 3,2 s
- Da 0 a 200 km/h in 9,0 s
- Il motore presenta un nuovo albero motore "piatto" e più leggero, con perni di biella disposti sullo stesso piano, per una sportività senza compromessi
- Nuova sequenza di accensione con angolo dell'albero motore sfalsato di 180 gradi: 1-8-2-7-4-5-3-6
- Il vantaggio: combustione più uniforme in tutti i cilindri, tempi di risposta più immediati
- Nuovi alberi a camme e nuovi collettori di scarico
- Cambio a doppia frizione 7G SPEEDSHIFT DCT AMG potenziato per una coppia maggiore
- Nuovo impianto di scarico a due terminali in acciaio legato dalle pareti sottili

### Esterni

- Nuova mascherina del radiatore nettamente più grande (ispirata all'auto da corsa GT3) con listelli verticali in cromo scuro
- Nuova grembialatura anteriore più grande con splitter frontale regolabile anche manualmente per l'impiego su pista, con diffusore anteriore in look carbonio
- Nuovo cofano motore in carbonio con due grandi uscite dell'aria e superfici in carbonio a vista
- Nuovo parafrangente anteriore in carbonio con "louver" (feritoie per l'aria) integrati senza soluzione di continuità e in tinta con la carrozzeria
- Tetto in struttura leggera ribassato al centro in look carbonio
- Nuovi rivestimenti dei longheroni più grandi con elementi in look carbonio, che davanti e dietro confluiscono in lamelle più grandi
- Portellone posteriore in carbonio verniciato di nero con spoilerino e lunotto maggiorato in vetro sottile e leggero
- Parabrezza in vetro sottile
- Nuova grembialatura posteriore con elementi in look carbonio, diffusore doppio, due mascherine tonde dei doppi terminali di scarico sul lato sinistro e su quello destro e sfiiati laterali per i passaruota
- Nuovo alettone posteriore doppio in look carbonio con basi dalla conformazione speciale in carbonio verniciato di nero opaco avviate al portellone posteriore in carbonio. Flap regolabile automaticamente a comando elettrico o manualmente tramite apposito pulsante
- Cerchi fucinati AMG di serie a 10 razze in nero opaco con bordo tornito con finitura a specchio
- Nuova vernice speciale esclusiva magmabeam AMG

### Interni

- Configurazione specifica degli interni in pelle nappa Exclusive / microfibra DINAMICA nera con cuciture di contrasto arancioni ed elementi decorativi in carbonio nero opaco, pacchetto Night AMG per gli interni
- Sedili a guscio AMG leggeri di serie in carbonio con cuciture di contrasto arancioni oppure sedili Performance AMG (questi ultimi di serie in USA, Canada e Cina. In tutti gli altri mercati i sedili Performance AMG sono disponibili a richiesta)

- Volante Performance AMG in microfibra DINAMICA con tasti AMG integrati e targhetta con scritta Black Series
- Pannelli delle porte in materiale leggero rivestiti in microfibra DINAMICA con cuciture di contrasto arancioni e cinghie apriporta
- Plancia portastrumenti rivestita in microfibra DINAMICA con cuciture di contrasto arancioni
- AMG Track Package a richiesta con sistema di protezione in caso di capottamento in titanio leggero, cinture di sicurezza a quattro punti ed estintore da 2 kg

#### Organi meccanici del telaio

- Assetto AMG con ammortizzatori a ghiera e regolazione adattiva dell'ammortizzazione RIDE CONTROL AMG
- Campanatura regolabile manualmente sull'asse anteriore e su quello posteriore
- Barre stabilizzatrici trasversali regolabili manualmente sull'asse anteriore e su quello posteriore
- Freni ceramici in materiale composito AMG ad alte prestazioni con pinze nere e scritta bianca, guarnizioni e dischi dei freni mutuati dal mondo delle corse, ottimizzati in quanto a proprietà anti-fading e stabilità di temperatura

#### Rigidità della scocca

- Piastre di rinforzo in carbonio nel frontale, telaio integrale in materiale leggero ed elemento del tunnel a croce in carbonio
- Piastre di rinforzo in carbonio nel sottoscocca in corrispondenza della coda

#### Mix di materiali

- Telaio integrale in alluminio leggero sull'asse anteriore
- Albero cardanico in carbonio
- Plancia portastrumenti in alluminio
- Portellone posteriore in carbonio e supporto del cambio in carbonio
- Cofano motore in carbonio
- Barra stabilizzatrice trasversale in carbonio sull'asse anteriore
- Vetro sottile per il parabrezza e il lunotto

#### Aerodinamica

- Deportanza elevata e bilanciamento aerodinamico perfetto per incrementare la dinamica di marcia
- Interventi aerodinamici che interessano la carrozzeria, per una minore resistenza aerodinamica e un livello di deportanza superiore
- Eliminazione delle prese d'aria separate per i radiatori dei passaruota (i radiatori ricevono l'aria dalla presa d'aria principale maggiorata)
- Il diffusore frontale è regolabile manualmente sui due livelli «Street» e «Race» (quest'ultimo esclusivamente per l'impiego su pista)
- Sfiato nel passaruota mediante “louver” (feritoie) integrate in tinta con la carrozzeria e aperture laterali nei parafanghi dietro le ruote per incrementare la deportanza
- Canali per l'aria di raffreddamento integrati nei rivestimenti dei longheroni per il raffreddamento dei freni sull'asse posteriore
- Rivestimento del sottoscocca quasi completamente chiuso e adattamento della geometria con alette longitudinali e diffusore posteriore per aumentare la superficie di depressione sul sottoscocca e quindi anche la deportanza. Gli interventi interagiscono con la nuova conformazione dell'alettone posteriore

- Le grandi uscite di sfiato a due condotti nel cofano motore non solo sottraggono calore, ma convogliano anche l'aria in modo preciso lungo i montanti anteriori per indirizzarla correttamente all'alettone posteriore
- Alettone posteriore doppio con elemento superiore grande ed elemento inferiore più piccolo
- Entrambi gli elementi dell'alettone posteriore sono regolabili meccanicamente
- Flap sull'elemento superiore dell'alettone posteriore regolabile di 20 gradi manualmente tramite apposito pulsante oppure automaticamente a seconda del programma di marcia selezionato o della posizione dell'AMG DYNAMICS, per migliorare la dinamica longitudinale e trasversale e il bilanciamento in frenata

## Referenti

Roger Welti, tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

Roman Kälin, tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@daimler.com

Ulteriori informazioni su Mercedes-Benz sono disponibili al sito Internet [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com). Informazioni stampa e servizi digitali per giornalisti e moltiplicatori sono reperibili sul nostro Media Site Svizzera al sito [media.mercedes-benz.ch](http://media.mercedes-benz.ch) e sulla nostra piattaforma online Mercedes me media disponibile al sito [media.mercedes-benz.com](http://media.mercedes-benz.com).

### Panoramica Mercedes-Benz

In Svizzera e nel Liechtenstein Mercedes-Benz è rappresentata da Mercedes-Benz Svizzera SA, Mercedes-Benz Trucks Svizzera SA, Mercedes-Benz Financial Services AG ed EvoBus (Schweiz) AG, tutte affiliate di Daimler AG di Stoccarda. Le imprese offrono lavoro a oltre 600 collaboratori e, insieme a una rete di concessionari, garantiscono circa 5800 posti di lavoro. Il portafoglio include i marchi Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, smart, Fuso e Setra.