

**AMG**

Presse-Information

15. Juli 2020

Die absolute Spitze der GT-Familie: Der neue Mercedes-AMG GT Black Series

Schlieren/Affalterbach. Der stärkste AMG V8-Serienmotor aller Zeiten, das expressivste Design, die aufwendigste Aerodynamik, der intelligenteste Materialmix, die ausgeprägteste Fahrdynamik: Beim neuen Mercedes-AMG GT Black Series (Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 292 g/km) haben die Affalterbacher Entwickler alle Register ihrer Konstruktors-Kunst gezogen. Der neue Supersportwagen verkörpert die traditionsreichen Wurzeln der Marke im Motorsport in Reinkultur, ebenso die langjährige Kompetenz bei der Entwicklung von Gesamtfahrzeugen, die in jeder Hinsicht begeistern. Das Ergebnis sind 537 kW (730 PS) Leistung aus einem V8-Motor mit flacher Kurbelwelle, kombiniert mit einer aktiven Aerodynamik und einem Design, das direkt vom aktuellen AMG GT3-Rennfahrzeug abstammt.

Black Series, das steht bei Mercedes-AMG seit 2006 für ganz besondere Automobile: kompromisslos sportlich, mit expressivem Design und dem konsequentesten Technologietransfer aus dem Motorsport in die Serie. Black Series Modelle sind exklusive automobiler Raritäten. Sie werden nicht entwickelt, um in Sammler-Garagen zu verschwinden, sondern trotz Strassenzulassung für den hochdynamischen Einsatz auf Rennstrecken. In dieser Tradition setzt der AMG GT Black Series ein neues Highlight: Er ist der stärkste Mercedes-AMG mit V8-Serienmotor.

Um die Neudefinition des Supersportwagens zu unterstreichen, haben die Motoren-Spezialisten in Affalterbach das bewährte 4,0-Liter-Biturbo-Aggregat noch einmal umfassend weiterentwickelt – zusätzlich zu den bekannt guten Eigenschaften wie Fahrbarkeit, Leistungsentfaltung oder Drehmomentverlauf. Das Lastenheft stand fest: Deutlich mehr Leistung als das bisherige Topmodell der AMG GT Familie, noch agileres Ansprechverhalten, höchste Drehfreude – die angestrebten Eigenschaften verlangten nach einer Radikalkur in Form einer neuen, flachen Kurbelwelle.

„Mit dem neuen GT Black Series haben wir unsere seit 2006 geltende Tradition dieser exklusiven Modelle um ein einzigartiges automobileres Highlight erweitert. Nach der exzellenten Performance, die bereits der GT R bietet, war uns klar, dass eine Black Series-Variante unserer Sportwagen-Baureihe etwas absolut Besonderes werden muss. Die sechste Variante ihrer Art ist ein weiterer AMG-Meilenstein und ein beeindruckender Beweis der aussergewöhnlichen Entwicklungskompetenz in Affalterbach. Ich bin stolz auf die Mannschaft, die einen in vielerlei Hinsicht faszinierenden Supersportwagen auf die Räder gestellt hat, der nun die absolute Spitze unserer erfolgreichen GT-Familie darstellt. Leistung, Optik und Fahrdynamik des GT Black Series sind auf einem extrem hohen Niveau. Dieses Projekt war ein toller

¹ Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die NEFZ-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.

* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch" neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.



Abschluss meiner Tätigkeit bei AMG, für das ich sehr dankbar bin“, so Tobias Moers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-AMG GmbH.

Unterschiedliche Auslegungen von V8-Motoren

In der Auslegung eines V8-Motors haben die Konstrukteure einen wichtigen gestalterischen Spielraum: die Anordnung der Kurbelkröpfungen auf der Kurbelwelle. Diese beeinflusst die Charakteristik des Triebwerks. In V8-Motoren sind zwei Varianten üblich: die „Kreuzwelle“, bei der die Hubzapfen der vier Zylinderpaare jeweils in einem Winkel von 90 Grad zueinanderstehen („Cross-Plane“) und die AMG in allen bisherigen V8-Motoren verwendet, oder die „flache Kurbelwelle“, bei der alle Hubzapfen mit einem Versatz von 180 Grad auf einer gemeinsamen Ebene liegen („Flat-Plane“).

Schaut man frontal auf eine Cross-Plane-Kurbelwelle, erkennt man das namensgebende Kreuz. Vorteile dieser Kurbelwellen sind die grosse Laufruhe und das hohe Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Typisch für den Cross-Plane-V8-Motor ist auch der charakteristische Sound. Um den Hubraum und damit das Leistungspotenzial optimal zu nutzen, haben die AMG Motorentechner beim 4,0-Liter-V8-Biturbomotor die Auslassseite grundlegend in das heisse Innen-V der beiden Zylinderbänke des V8-Motors verlegt.

Gleichmässig schwingende Gassäulen für noch mehr Leistung

Eine weitere Möglichkeit der Leistungssteigerung ist der Einsatz einer flachen Kurbelwelle. Sie sieht beim Flat-Plane-V8-Motor aus wie die eines Reihenvierzylinders - bis auf die breiteren Hubzapfen, die beim V8 jeweils zwei Pleuel tragen. Die Zündung beim Flat-Plane-V8 springt von einer Zylinderbank zur nächsten, wodurch der Gaswechsel nochmals verbessert wird. Die charakteristische Zündfolge mit 180-Grad-Kurbelwellenwinkel-Versatz lautet 1-8-2-7 4-5-3-6. Im Abgastrakt und auf der Einlassseite entstehen dadurch gleichmässig schwingende Gassäulen, deren Resonanzen sich leicht zur Leistungssteigerung nutzen lassen. Grösster Vorteil ist ein noch agileres Ansprechverhalten.

Stärkster V8-Serienmotor von Mercedes-AMG

Der neue Motor des GT Black Series basiert auf dem AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotor mit Trockensumpfschmierung, erhält aber aufgrund der zahlreichen Modifikationen den neuen internen Code M178 LS2. Er leistet 537 kW (730 PS) bei 6.700-6.900/min und stellt ein maximales Drehmoment von 800 Nm bei 2.000-6.000/min zur Verfügung. Neue Nockenwellen und neue Abgaskrümmen sind an die neue Zündfolge angepasst und verbessern den Gaswechsel weiter.

Die beiden Twin-Scroll-Abgasturbolader sind wie im Topmodell des viertürigen AMG GT Coupés wälzgelagert, was ihr Ansprechverhalten nochmals optimiert. Im Black Series erhalten die Lader jedoch ein grösseres Verdichterrad, sodass die beiden Lader insgesamt 1.100 kg Luft pro Stunde fördern können. Zum Vergleich: Im AMG GT R sind es 900 kg/h. 7.000/min sind als Dauerdrehzahl unkritisch, bei 7.200/min wird die Drehzahl abgeriegelt. Und die grösseren Ladeluftkühler garantieren, dass sie die Ladelufttemperatur stets im bestmöglichen Bereich halten können. Die Sonderstellung des neuen Triebwerks dokumentiert auch die Motorenplakette, die in Schwarz gehalten ist.

0-200 km/h in unter neun Sekunden

Was macht der Motor mit dem AMG GT Black Series? Er gibt ihm einen komplett eigenständigen Charakter, was sich nicht nur in der Art der Leistungsentfaltung, sondern auch in seinem ganz besonderen Klangbild widerspiegelt. Und er ermöglicht ganz beeindruckende Fahrleistungen: Aus dem Stand katapultiert sich der Zweitürer in 3,2 Sekunden auf Tempo 100 km/h und in weniger als neun Sekunden auf 200 km/h. Als Top Speed lassen sich 325 km/h erreichen.

Modifiziertes AMG SPEEDSHIFT DCT 7G Getriebe

Die Kraft auf die Hinterräder überträgt das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe AMG SPEEDSHIFT DCT 7G, das sich wie bei allen AMG GT Modellen zur optimierten Gewichtsverteilung in Transaxle-Anordnung an der Hinterachse befindet. Es wurde für den Einsatz im AMG GT Black Series modifiziert und auf das erhöhte Drehmoment von 800 Nm angepasst. Die bisherigen Grenzen der Schaltperformance und der Responsezeit sind erweitert und damit noch rennstreckentauglicher.

Insgesamt ergibt sich eine deutliche Differenzierung der Gesamtfahrbarkeit, da nicht nur das Ansprechen des Fahrpedals und des Motors agiler abgestimmt sind, sondern auch die Schaltprogramme, das Anfahrverhalten und die Schaltvorgänge. Der Race-Start ist jetzt ebenfalls noch beeindruckender, dank der erhöhten Startdrehzahl, der feinfühligere Radschlupfregelung und der rennstrecken-tauglichen Sportreifen. Ausserdem wurde die Getriebekühlung an die erhöhten Anforderungen angepasst, auch die Übersetzungsverhältnisse wurden leicht modifiziert.

Die Verbindung zwischen Motor und Getriebe stellt die so genannte Torque Tube her. Sie besteht aus Carbon und ist mit nur 13,9 Kilogramm rund 40 Prozent leichter als das bereits gewichtsoptimierte Pendant aus Aluminium im AMG GT. Als Strukturbauteil stellt sie innerhalb des Transaxle-Triebstrangs eine äusserst biege- und torsionssteife Verbindung zwischen Motor und Getriebe her. Sie ermöglicht eine sehr direkte und fahrdynamisch günstige Triebstranganbindung und trägt ausserdem zur ausgeglichenen Gewichtsverteilung des Fahrzeugs bei. Auch die Antriebswelle, die darin rotiert, wird aus leichtem Carbon hergestellt.

Ausgefeilte Aerodynamik für aussergewöhnlich hohe Fahrdynamik

Nicht nur auf schnellen Rundkursen trägt die ausgefeilte Aerodynamik einen wesentlichen Teil zur hohen Fahrdynamik und Fahrstabilität bei. Wie bereits beim AMG GT R und AMG GT R PRO haben die Aerodynamik-Experten und die Designer sehr eng zusammengearbeitet, denn beim Black Series gilt mehr denn je „Form follows function“.

Die Nähe zu den AMG GT3- und AMG GT4-Rennfahrzeugen ist optisch und technisch stärker als je zuvor. Das beginnt bereits mit dem neuen, deutlich grösseren Kühlluft einlass, der direkt vom AMG GT3-Rennwagen abstammt. Die Kühlerverkleidung trägt vertikalen Streben in Dark Chrome. Weil nun auch die Radhauskühler direkt über den Zentraleinlass angeströmt werden, konnten die beiden zusätzlichen äusseren Lufteinlässe in der Frontschürze entfallen. Sichelförmige Flics optimieren hier den Luftstrom, der nicht nur den Abtrieb an der Vorderachse erhöht, sondern auch die Bremsenkühlung verbessert. Die Air Curtains steuern die Strömung gezielt in Richtung der Räder. Zusammen mit den Flics vor den Rädern konnte dadurch der Luftwiderstandsbeiwert gesenkt und der Abtrieb erhöht werden. Die neue Designsprache vereint somit an der Front maximale Kühlluft effizienz mit geringerem Luftwiderstand und erhöhtem Abtriebsniveau.

Der Frontsplitter aus Sicht-Carbon lässt sich manuell in zwei Stufen einstellen (Street und Race – Race ausschliesslich für den Einsatz auf der Rennstrecke) und so auf die Bedingungen unterschiedlicher Streckenansprüche abstimmen. Im nach vorn ausgezogenen Zustand (Stellung Race) bildet sich unterhalb des Vorderwagens dann ein Frontdiffusor aus, der die Form eines umgedrehten Flügelprofils annimmt. Abhängig von der Fahrgeschwindigkeit senkt sich dieses Element durch den ansteigenden Unterdruck noch weiter ab, was den Luftstrom am Unterboden deutlich beschleunigt und den sogenannte Venturi-Effekt erzeugt, der den Wagen zusätzlich an die Fahrbahn saugt und den Abtrieb an der Vorderachse erhöht.

Die Vorteile spürt der Fahrer in der Lenkung: Der Black Series lässt sich noch präziser bei hohen Geschwindigkeiten in Kurven dirigieren und fährt noch spurstabiler. Besonders beim schnellen Einlenken und hoher Querschleunigung reagiert das Fahrzeug agil und mit einem klaren Feedback im Lenkrad – und bleibt stets leicht beherrschbar. Befindet sich der Frontdiffusor in der Race-Stellung, kann ausserdem der Abtrieb an der Hinterachse durch das neue Heckflügelkonzept weiter erhöht werden.

Motorhaube mit zwei grossen Abluftöffnungen verbessert Aeroperformance

Eine direkte Ableitung aus dem Motorsport ist auch die neue Motorhaube aus Carbon mit zwei grossen Abluftauslässen aus schwarz abgesetzten Carbon-Flächen. Die grossen Auslässe führen die warme Luft, die vom schräg gestellten Kühlerpaket abströmt, aus dem Motorraum. Auch diese Technologie stammt aus dem Rennsport und erhöht den Gesamtantrieb. Gleichzeitig sinkt der Luftwiderstand, und der Luftmassenstrom für die Motorkühlung wird optimiert. Zudem wird die Luft gezielt um die A-Säulen und Seitenscheiben zum Heck geleitet, wo sie die Effizienz des neuen Heckflügelkonzepts erhöht. Die nahtlos integrierten Louvers (Luftschlitze) mit fünf Lamellen in Wagenfarbe und Abluftöffnungen hinter den Rädern in den vorderen Carbon-Kotflügeln tragen durch eine wirksame Radhausentlüftung dazu bei, den Abtrieb an der Vorderachse zu erhöhen. Die Fahrzeug-Umströmung optimieren auch

die neuen, deutlich grösseren und breiteren Seitenschweller-Verkleidungen mit Elementen aus schwarzem Sicht-Carbon, die vorn und hinten in vertikale Blades übergehen. Für die Bremsenkühlung an der Hinterachse sind zusätzliche Kühlluftkanäle in die Seitenschweller-Verkleidungen integriert.

Heckflügelkonzept mit zwei Etagen

Die Rückansicht prägen die neue Heckschürze mit grossem Diffusor, die zwei runden Doppelendrohr-Blenden links und rechts aussen, die seitlichen Radhaus-Entlüftungen und das innovative Heckflügelkonzept. Beide Flügelemente bestehen aus Carbon, lassen sich mechanisch verstellen und so an unterschiedliche Streckenbedingungen anpassen. Das zweite, tiefer angeordnete Flügelprofil konnte besonders klein und schmal ausfallen, weil es die Luft vom Vorderwagen ideal anströmt. Die nach umfangreichen Simulationen speziell gestalteten, sehr leichten und trotzdem stabilen Flügelstützen aus mattschwarz lackiertem Carbon erhöhen ebenfalls die aerodynamische Effizienz. Sie sind mit der ebenfalls schwarzen Carbon-Heckklappe verschraubt.

Ebenso interessant ist ein weiteres Detail: der bewegliche Flap im oberen Flügelblatt. Dieses aktive Aerodynamikelement wird je nach Fahrsituation und gewähltem AMG DYNAMICS Modus elektronisch gesteuert um 20 Grad angestellt und verbessert die Längs- und die Querdynamik. In flacher Position reduziert es den Luftwiderstand für schnelleres Erreichen der Höchstgeschwindigkeit. In der steilen Stellung verbessert der Flap das Bremsverhalten und die Kurvenstabilität durch gesteigerte Abtriebswerte an der Hinterachse.

Es laufen vier unterschiedliche Ansteuerstrategien, je nachdem ob AMG DYNAMICS Basic, Advanced, Pro oder Master gewählt ist. In einem Teil dieser Strategien ist zusätzlich noch eine Fahrdynamikerkennung enthalten, Beispiel Master: Der Flap ist dauerhaft steil und ausgefahren bis 250 km/h. Ab 250 km/h fährt er ein, um über den reduzierten Luftwiderstand schneller die Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Bremst der Fahrer jedoch hart oder lenkt in eine Kurve ein, dann fährt der Flap sofort wieder in seine ausgefahrene Position, um über erhöhten Abtrieb und Luftwiderstand das Bremsen und die Kurvenfahrt zu optimieren. Zudem kann der Flap noch vom Fahrer mit einem separaten Taster in der Mittelkonsole ein- oder ausgefahren werden.

Unterboden nahezu vollständig verkleidet

Die aerodynamische Feinarbeit erstreckt sich auch auf die nun nahezu vollständige Unterbodenverkleidung, die nicht nur aerodynamische, sondern auch thermische Anforderungen (Wärmeableitung) erfüllen muss. Der flache Unterboden ist mit speziell gestalteten Längsfinnen ausgerüstet. In aufwändiger Feinarbeit wurden diese Luftleitelemente so optimiert, dass der Heckdiffusor optimal angeströmt wird. Das Gesamtpaket beschleunigt die Strömung der Luft und erhöht damit signifikant den Abtrieb. Alle Massnahmen sind aufeinander abgestimmt und interagieren mit dem neuen Heckflügelkonzept. In Summe resultieren alle Massnahmen in einem Abtriebsniveau von deutlich über 400 Kilogramm bei 250 km/h.

Leichtes und stabiles Carbon, wohin das Auge blickt

Auf die Themen „intelligenter Materialmix“ und „Leichtbau“ zahlen das in der Mitte abgesenkte Leichtbau-Dach in Sicht-Carbon ein sowie die Carbon-Heckklappe mit kleiner Spoilerkante und vergrösserter Heckscheibe aus leichtem Dünnglas. Apropos Durchblick: Auch die Verbundglas-Frontscheibe besteht aus dünnem und damit leichtem Glas. Der gewickelte Getriebeträger aus Carbonfasern ist eine weitere exklusive Black Series Komponente. Zusätzliche Carbon-Schubfelder im Vorbau, im Unterboden und im Heck versteifen, zusammen mit dem Leichtbau-Integralträger und dem Carbon Tunnel-Kreuz, die gesamte Rohbau-Struktur aus Aluminium und bringen dadurch noch mehr Stabilität in die Karosserie. Die Elemente bilden einen zusammenhängenden Verbund und steigern die hohe Fahrpräzision des Black Series in der Summe aller Fahrmanöver. Das Carbon-Schubfeld unterhalb des Motors ist mit dem Integralträger verbunden und versteift den gesamten Bereich des Vorbaus und der Lenkung, bringt dadurch spürbar mehr Präzision in die Lenkung und stabilisiert die Vorderachse. Der Integralträger an der Vorderachse besteht exklusiv beim Black Series aus Aluminium-Leichtbau.

Geringes Gewicht bei hoher Leistungsfähigkeit zeichnet auch die serienmässige Keramik-Hochleistungs-Verbundbremsanlage mit schwarz lackierten Bremssätteln und weissen Schriftzügen aus. Spezielle

Bremsbeläge und Bremsscheiben sowie eine weiterentwickelte Bremsenkühlung garantieren optimale und fadingfreie Verzögerung bei gleichzeitig feinfühligem Dosiermöglichkeiten. Die serienmässigen Leichtmetall-Schmiederäder tragen darüber hinaus ebenfalls zur Gewichtsersparnis bei.

AMG Gewindefahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung

Das Doppelquerlenker-Konzept führt das Rad mit hoher Sturz- und Spursteufigkeit. Dies ermöglicht schnelle Kurvengeschwindigkeiten und vermittelt dem Fahrer optimalen Fahrbahnkontakt im weit oben angesiedelten Kurvengrenzbereich. Zur Reduzierung der ungefederten Massen sind Dreieckslenker, Achsschenkel und Radträger an Vorder- und Hinterachse komplett aus geschmiedetem Aluminium gefertigt. Direkt aus dem Motorsport stammen die Gelenklager an den oberen und unteren Querlenkern der Hinterachse. Sie haben konstruktionsbedingt kein Spiel, wodurch sich Spur und Sturz auch bei hoher Belastung nicht verändern. Der AMG GT Black Series lässt sich dadurch präziser lenken, gibt klareres Lenkfeedback und somit auch gesteigerte Kurvenperformance.

Wie auch im AMG GT R kommt im Black Series ein AMG Gewindefahrwerk mit einstellbarer Federvorspannung zum Einsatz, dessen Technologie den speziellen Anforderungen im extremen Rundstreckeneinsatz mit hohen Dämpfkraften angepasst worden ist. Die aus dem Motorsport bekannte Technik ist mit der stufenlosen, adaptiven Verstelldämpfung AMG RIDE CONTROL kombiniert. Das System wird elektronisch geregelt und passt die Dämpfung automatisch an jeweils jedem Rad der aktuellen Fahrsituation, der Geschwindigkeit und dem Fahrbahnzustand an. Die Modulation der Dämpferkennlinien erfolgt schnell und präzise über getrennte Ventile für die Zug- und Druckrichtung in den Dämpfern. Diese Ventile sind neu, basieren ebenfalls auf Rennsporttechnologie und reagieren noch agiler auf schnelle Fahrwerksanregungen. Eine Verhärtung der Dämpferfeder, zum Beispiel in Kurven oder beim Bremsen, reduziert wirkungsvoll Wankbewegungen. Die kontinuierliche Anpassung der Dämpfung auf die jeweilige Geschwindigkeit garantiert auch bei höherem Tempo stets den bestmöglichen Fahrbahnkontakt und trägt damit zu mehr Sicherheit bei.

Darüber hinaus kann der Fahrer per Tastendruck in der AMG DRIVE UNIT oder über die AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme die Charakteristik der adaptiven Verstelldämpfung anpassen. Drei Stufen stehen parat: „Comfort“, „Sport“ und „Sport Plus“. Durch eine weiterentwickelte Logik konnten die Zielkonflikte noch besser aufgelöst werden. „Comfort“ und „Sport“ sind die richtige Wahl für öffentliche Strassen. In „Sport“ ist die Dämpfung straffer mit sportlicherer Aufbauanbindung und weniger Komfort – und kann ebenso gewählt werden für Rennstrecken, wenn etwa aufgrund von Nässe rutschigere Fahrbahnbedingungen herrschen. „Sport Plus“ eignet sich optimal für den Einsatz auf Rennstrecken, wobei eine Besonderheit besteht: Das System erkennt die Qualität der Fahrbahnbeschaffenheit selbsttätig, also ob etwa eine ebene Grand Prix-Strecke wie Hockenheim oder eine wellige Piste wie die Nürburgring-Nordschleife befahren werden. Daraufhin adaptiert es in „Sport Plus“ automatisch das Ausmass der elektronischen Dämpfung. Zur Entwicklung dieser Logik wurde der Black Series auf unterschiedlichsten Streckentypen abgestimmt und die Adaption perfektioniert.

Carbon senkt auch beim Fahrwerk das Gewicht

An der Vorderachse kommt ein zweifach einstellbarer Drehstab-Querstabstabilisator aus leichtem Carbon zum Einsatz. Auslieferungszustand ist die kurze, also straffe Anbindung. Das Pendant an der Hinterachse besteht aus Stahl, lässt sich dreifach verstellen und spart durch seine hohle Rohrbauweise Gewicht. Vom Auslieferungszustand „mittig“ lässt er sich je eine Stufe härter (kurze Anbindung) oder weicher (lange Anbindung) verstellen. Das Carbon-Schubfeld im Unterboden des Hecks unterstützt die hohe Fahrpräzision. Dieses leichte und hochfeste Element versteift die Heckstruktur und bringt dadurch noch mehr Stabilität in die Karosserie. Die elektronisch geregelten, dynamischen Motor- und Getriebelager erhielten eine neue Abstimmung, um die Agilität weiter zu steigern, mit hochpräzisem Ansprechen und klarem Feedback.

Zu den weiteren Fahrwerksmassnahmen gehört die breite Spur vorn und hinten sowie der manuell einstellbare Sturz an Vorder- und Hinterachse. So können aussergewöhnlich hohe Sturzwerte eingestellt werden, wie sie nur im Rennsport auf abgesperrten Strecken zur Performancesteigerung dienen.

Zusammen mit MICHELIN wurde ein speziell auf den Black Series zugeschnittener Pilot Sport Cup 2 R MO Reifen entwickelt. Wie sonst nur im Rennsport üblich, ist dieser Sportreifen exklusiv für Mercedes-AMG in

zwei Mischungen erhältlich: Serienmässig ab Werk ist der MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R MO1A als sogenannter „soft compound“ montiert, dessen Seitenflanke die Silhouette des AMG GT Black Series ziert. Als Nachrüstooption für den Rennstreckenbetrieb bei höheren Temperaturen wird zudem ein „hard compound“ angeboten. Neben der Bezeichnung MICHELIN Pilot Sport Cup 2 R MO2, ist diese über die AMG Performance Center erhältliche Reifenmischung mit dem typischen Motorsportsticker des französischen Reifenherstellers gekennzeichnet. Die Dimensionen lauten vorn 285/35 ZR 19 auf 10 J x 19 und hinten 335/30 ZR 20 auf 12 J x 20.

Grip hoch neun: die AMG TRACTION CONTROL

Für den Einsatz auf abgeschlossenen Strecken im ESP OFF Modus bietet die AMG TRACTION CONTROL dem Fahrer die Möglichkeit, sich individuell bei der Kontrolle der immensen Antriebskraft des Black Series unterstützen zu lassen – und dies absolut ohne ESP-Bremseingriffe. Das Unterstützungsniveau lässt sich fein gestuft einstellen, und hält so für jeden Fahrer und jeden Streckenzustand die perfekt passende Hilfestellung bereit. Die AMG TRACTION CONTROL wurde auf die Anforderungen des neuen Black Series aufwändig abgestimmt und ermöglicht es, den Schlupf an der angetriebenen Hinterachse in neun Stufen vorzuwählen. Dabei erfolgt die Regelung, wie auch beim GT3-Rennfahrzeug, ausschliesslich über entsprechende Kennfelder in der Motorelektronik und ohne jegliche Eingriffe im ESP-System.

Die Bedienung erfolgt über einen separaten Drehsteller in der Mittelkonsole, der sich an seiner zentralen Position im Armaturenbrett im Bedarfsfall auch mit Rennfahrhandschuhen bedienen lässt. Je nach Einstellung wird mehr oder weniger Schlupf an den Hinterrädern zugelassen – sehr hilfreich bei unterschiedlichen Fahrbahnbedingungen. Stufe eins ist für Fahrten bei Nässe mit hohen Sicherheitsreserven programmiert. Stufe neun lässt den maximalen Schlupf an der Hinterachse zu. Die jeweilige Einstellung wird am Drehsteller selbst und im Zentralsdisplay des Kombiinstrumentes angezeigt.

Die AMG Entwicklung weist einen wesentlichen Vorteil gegenüber herkömmlichen Systemen auf: Sie arbeitet vorausschauend mit Hilfe eines Reibwertschätzers sowie weiterer Daten, die von einem Steuergerät in Sekundenbruchteilen verarbeitet werden. Abhängig von der gewählten Stufe der AMG TRACTION CONTROL wird der maximal zulässige Antriebsschlupf der Hinterräder berechnet. Wenn die Räder beim Beschleunigen diesen Schlupfwert erreichen, wird die Motorleistung von der Traktionskontrolle so moduliert, dass der Wert nicht überschritten wird und das Fahrzeug mit diesem vorgegebenen Schlupf weiterbeschleunigt. Die Systemalgorithmen wurden konsequent als Zwei-Stellgrössen-Modell konzipiert und regeln nicht nur das Antriebsmoment des Motors, sondern auch den Sperrgrad der elektronischen Differenzialsperre.

Orange als exklusiver Kontrastfarbton

Das Interieur-Konzept betont die Spitzenstellung des AMG GT Black Series: Leder Exklusiv Nappa ist mit sportlicher Mikrofaser DINAMICA in schwarz und orangenen Kontrast-Ziernähten kombiniert. Der Instrumententräger und die neu gestalteten Leichtbau-Türtafeln, die anstatt mit Griffen nun mit Zuzieh-Schlaufen ausgerüstet wurden, sind mit schwarzer Mikrofaser DINAMICA bezogen. Weitere orange Kontrast-Ziernähte, mattschwarze Carbon-Zierelemente sowie das Night Paket Interieur setzen ebenfalls markante Akzente. Die AMG Schalensitze aus Carbon (nicht erhältlich für USA, Kanada und China) kombinieren geringes Gewicht mit optimalem Seitenhalt. In den USA, Kanada und China erhält der Black Series serienmässig AMG Performance Sitze. Optional ist das Interieur auch mit Kontrastziernähten in grau erhältlich.

Displays mit AMG spezifischen Anzeigen

Der AMG GT Black Series erhält die volldigitalen Instrumenten-Displays der AMG GT Familie mit 12,3 Zoll messendem Kombiinstrument vor dem Fahrer und 10,25 Zoll grossem Multimedia-Monitor auf der Mittelkonsole. Das Kombiinstrument bietet unterschiedliche Designs mit den drei AMG spezifischen Anzeigestilen „Klassisch“, „Sportlich“ oder „Supersport“. In der „Supersport“ Ansicht mit zentralem Drehzahlmesser gibt es umfangreiche Zusatzinformationen, wie beispielsweise eine Aufforderung zum Hochschalten im manuellen Getriebemodus, das so genannte „Shiftlight“. Die Visualisierungen im Multimediadisplay machen weitere Fahrzeugfunktionen erlebbar, unter anderem durch animierte Darstellungen zu den Fahrassistenz-, Fahrzeug- und Kommunikationssystemen.

Nur einen Fingertipp entfernt: Displaytasten in der Mittelkonsole

Die innovativen, farbigen Displaytasten in der V-förmigen Mittelkonsole integrieren die Anzeige und die Steuerung von Getriebelegik, Fahrwerk, ESP, Abgasanlage, Heckflügel-Flap und Start-Stopp-Funktion. Die in TFT-Technologie ausgeführten Displaytasten zeigen über intuitiv verständliche Symbole deren Funktion an und lassen sich mit einem kleinen Fingertipp entsprechend einfach bedienen. Weil sie noch einen mechanischen Druckpunkt haben, lassen sie sich auch mit Rennhandschuhen betätigen. Ergänzt werden die Displaytaster von den beiden Wippenschaltern für Fahrprogramme und Lautstärkenregelung des Audiosystems.

Steuerung im Handumdrehen: das AMG Performance Lenkrad

Das AMG Performance Lenkrad ist ebenfalls eine Übernahme aus der AMG GT Familie. Es zeichnet sich durch das sportliche Design, die unten abgeflachte Form mit stark konturiertem Kranz und die intuitive Bedienung aus. Der Lenkradkranz ist vollständig mit Mikrofaser DINAMICA bezogen und die Lenkradplakette trägt neben dem AMG Logo exklusiv den Black Series Schriftzug. Die Aluminium-Lenkradschaltpaddles ermöglichen mit manuellen Schaltvorgängen noch sportlicheres Fahren. Mit den integrierten Touch Control Buttons lassen sich die Anzeigen des Kombiinstrumentes und des Multimediadisplays durch horizontale und vertikale Wischbewegungen des Fingers intuitiv bedienen.

Serienmässig sind auch die AMG Lenkradtasten mit dem runden Drehregler und integriertem Display sowie zwei vertikal positionierten, farbigen Display-Tasten mit Schaltern. Über den rechten Drehregler lassen sich die AMG Fahrprogramme ansteuern. Die gewählte Einstellung wird über das farbige LCD-Display angezeigt, das direkt in den Drehregler integriert ist.

Mit den beiden frei belegbaren Displaytasten und den Zusatzschaltern auf der linken Seite können weitere AMG Funktionen direkt am Lenkrad bedient werden. So kann sich der Fahrer uneingeschränkt dem dynamischen Fahren widmen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Über ein Display-Icon wird die jeweilige gewünschte Funktion dargestellt, mit dem dazugehörigen Tippschalter stellt der Fahrer sie ein. Somit können die beiden individuell bevorzugten AMG Funktionen exakt definiert und die Einstellungen mit nur einem Fingertipp geändert werden. Serienmässig ist zudem das AMG Night Paket Interieur. Hier sind Schaltpaddles, Lenkradspeichen, Sitzspange im optionalen AMG Performancesitz in Hochglanzschwarz sowie die Einstiegsleisten in gebürstetem Edelstahl schwarz gestaltet, was die Sportlichkeit nochmals unterstreicht.

Mit optionalem AMG Track Package noch näher am Rennsport

Optional ist in vielen Märkten das AMG Track Package erhältlich (nur in Verbindung mit den AMG Schalensitzen Carbon, nicht für USA, Kanada und China). Es umfasst ein Überrollschutzsystem, beigelegte 4-Punkt-Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer und einen 2-kg-Feuerlöscher (beide Umfänge ausschliesslich für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipiert). Der geschraubte, leichte Titanrohrkäfig des Überrollschutzsystems besteht aus einem Hauptbügel, einer Gurtbefestigungsstrebe, zwei Heckstreben sowie einem diagonalen Heckkreuz. Das System erhöht die bereits exzellente Fahrzeugsteifigkeit weiter und hat somit einen positiven Einfluss auf die Fahrdynamik des Fahrzeugs. Ausserdem erhöht es die passive Sicherheit.

Die Daten im Überblick

	Mercedes-AMG GT Black Series
Motor	4,0-Liter-V8 Biturbo
Hubraum	3.982 cm ³
Leistung	537 kW (730 PS) bei 6.700-6.900/min
Max. Drehmoment	800 Nm bei 2.000-6.000/min
Antrieb	Heckantrieb
Getriebe	AMG SPEEDSHIFT DCT 7G
Kraftstoffverbrauch kombiniert	12,8 l/100 km*
CO₂-Emissionen kombiniert	292 g/km
Effizienzklasse	G
Beschleunigung 0-100 km/h	3,2 s
Höchstgeschwindigkeit	325 km/h

* Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die NEFZ-CO₂-Werte i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet

Fact Sheet Mercedes-AMG GT Black Series

Antrieb und Fahrleistungen

- 4,0-Liter-V8-Biturbomotor mit Trockensumpfschmierung, Kennung M178 LS2
- 537 kW/730 PS max. Leistung bei 6.700-6.900/min
- 800 Nm max. Drehmoment bei 2.000-6.000/min
- Vmax 325 km/h
- 0-100 km/h 3,2 s
- 0-200 km/h unter 9,0 s
- Motor erhält neue, „flache“ und leichtere Kurbelwelle mit Hubzapfen in einer Ebene – Kennzeichen eines kompromisslosen Sportmotors
- Neue Zündfolge mit 180 Grad Kurbelwellenwinkel-Versatz: 1-8-2-7-4-5-3-6
- Vorteil: gleichmässige Verbrennung in allen Zylindern, noch agileres Ansprechverhalten
- Neue Nockenwellen und neue Abgaskrümmer
- Verstärktes AMG SPEEDSHIFT DCT 7G Doppelkupplungsgetriebe für höheres Drehmoment
- Neue, zweiflutige Abgasanlage aus dünnwandigem Edelstahl

Exterieur

- Neue, deutlich grössere Kühlerverkleidung (inspiriert vom GT3 Rennwagen) mit vertikalen Streben in Dark Chrome
- Neue, grössere Frontschürze mit für den Rennstreckenbetrieb zusätzlich manuell einstellbarem Frontsplitter mit Frontdiffusor in Sicht-Carbon
- Neue Carbon-Motorhaube mit zwei grossen Luftauslässen und sichtbaren Carbon-Flächen
- Neue vordere Kotflügel aus Carbon mit nahtlos integrierten Louvers in Wagenfarbe
- In der Mitte abgesenktes Leichtbaudach in Sicht-Carbon
- Neue, deutlich grössere Seitenschweller-Verkleidungen mit Elementen aus Sicht-Carbon, die vorn und hinten in grössere Blades übergehen
- Heckklappe aus schwarz lackiertem Carbon mit kleiner Spoilerkante und vergrösserter Heckscheibe aus leichtem Dünnglas
- Windschutzscheibe in Dünnglas
- Neue Heckschürze mit Sichtcarbonelementen, Doppel-Diffusor, zwei runden Doppelendrohr-Blenden links und rechts aussen und seitlichen Radhaus-Entlüftungen
- Neuer, zweistöckiger Heckflügel aus Sicht-Carbon mit speziell geformten Trägern in mattschwarz lackiertem Carbon, mit der Carbon-Heckklappe verschraubt. Zusätzlich elektrisch automatisch oder manuell per Taster verstellbarer Flap
- Serienmässige AMG Schmiederäder im 10-Speichen-Design matt schwarz mit glanzgedrehtem Felgenhorn
- Neue, exklusive Sonderlackierung AMG magmabeam

Interieur

- Spezifisches Interieur-Konzept in Leder Exklusiv Nappa/Mikrofaser DINAMICA in schwarz mit orangen Kontrastziernähten und mattschwarzen Carbon-Zierelementen sowie AMG Night Paket Interieur
- Serienmässig leichte AMG Schalensitze aus Carbon mit orangen Kontrastziernähten oder AMG Performance Sitze (serienmässig in USA, Kanada und China. In allen anderen Märkten sind die Performance Sitze optional erhältlich.)
- AMG Performance Lenkrad Mikrofaser DINAMICA mit AMG Lenkradtasten und Plakette mit Black Series Schriftzug
- Leichtbau-Türtafeln in Mikrofaser DINAMICA mit orangenen Kontrastziernähten und Zuziehschlaufen
- Instrumententafel in Mikrofaser DINAMICA mit orangenen Kontrastziernähten

- Optional AMG Track Package mit Leichtbau-Überrollschutz aus Titan und beigelegten Vierpunkt-Sicherheitsgurten und 2-kg-Feuerlöscher

Fahrwerk

- AMG Gewindefahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung AMG RIDE CONTROL
- An Vorder- und Hinterachse manuell verstellbarer Sturz
- An Vorder- und Hinterachse manuell einstellbare Querstabilisatoren
- AMG Keramik Hochleistungs-Verbundbremsanlage mit schwarzen Bremssätteln und weisser Schrift, Bremsbeläge und Bremscheiben aus dem Rennsport, auf Standfestigkeit und Temperaturstabilität optimiert

Rohbau Steifigkeit

- Carbon-Schubfelder im Vorderwagen im Verbund mit Leichtbau-Integralträger und Carbon Tunnel-Kreuz
- Carbon Schubfelder im Unterboden am Heck

Materialmix

- Aluminium-Leichtbau-Integralträger an Vorderachse
- Kardanwelle aus Carbon
- Aluminium-Instrumententräger
- Carbon-Heckklappe und gewickelter Getriebeträger aus Carbon
- Carbon-Motorhaube
- Carbon-Querstabilisator an der Vorderachse
- Dünnglas für Windschutzscheibe und Heckscheibe

Aerodynamik

- Hoher Abtrieb und perfekte Aerobalance zur Steigerung der fahrdynamischen Eigenschaften
- In Karosserie integrierte Aerodynamik-Massnahmen für geringeren Luftwiderstand und erhöhtes Abtriebsniveau
- Entfall separate Einlässe für Radhauskühler (Kühler werden über vergrösserten Hauptlufteinlass angeströmt)
- Frontdiffusor lässt sich in zwei Stufen Street und Race manuell justieren (Race ausschliesslich für den Einsatz auf der Rennstrecke)
- Entlüftung am Radlauf durch integrierte Louvers in Wagenfarbe und seitliche Öffnungen in den Kotflügeln hinter den Rädern zur Erhöhung des Abtriebsniveaus
- Integrierte Kühlluftkanäle in den Längsträgerverkleidungen für die Bremsenkühlung an der Hinterachse
- Weitgehend geschlossene Unterbodenverkleidung und Anpassung der Geometrie mit Längsfinnen und Heckdiffusor erhöhen die Unterdruckfläche am Unterboden und damit auch den Abtrieb. Die Massnahmen interagieren mit dem neuen Heckflügelkonzept
- Die grossen, zweiflutigen Abluftauslässe in der Motorhaube führen nicht nur warme Luft ab, sondern leiten auch die Luft präzise an den A-Säulen vorbei – auf diese Weise kann der Heckflügel optimal angeströmt werden
- Doppelter Heckflügel mit grossem, oberem Flügelblatt und kleinerem, unteren Flügelblatt
- Beide Heckflügelblätter mechanisch justierbar
- Je nach gewähltem Fahrprogramm oder AMG DYNAMICS-Stellung automatisch oder manuell per Taster um 20 Grad anstellbarer Flap auf oberem Heckflügelblatt verbessert die Längs- und Querdynamik und die Bremsbalance

Ansprechpartner

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

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

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind auf www.mercedes-benz.com verfügbar. Presse-Informationen und Digitale Services für Journalisten und Multiplikatoren finden Sie auf unserer Media Site Schweiz unter media.mercedes-benz.ch oder auf der Onlineplattform Mercedes me media unter media.mercedes-benz.com.

Mercedes-Benz im Überblick

In der Schweiz und Liechtenstein ist Mercedes-Benz durch die Mercedes-Benz Schweiz AG, die Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG, die Mercedes-Benz Financial Services AG und die EvoBus (Schweiz) AG vertreten – alles Tochtergesellschaften der Daimler AG in Stuttgart. Die Unternehmen beschäftigen über 600 Mitarbeitende und sichern zusammen mit einem Händlernetz etwa 5'800 Arbeitsplätze in der Schweiz. Zum Portfolio gehören die Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, smart, FUSO und Setra.