

Essai Mercedes-AMG GT 63SE Performance : une hybride hors norme !

écrit par Nicolas Vandersleyen



Quand on lit Mercedes-AMG, on se doute tout de suite que l'article va parler d'une voiture particulièrement sportive et travaillée. En effet, **la vision de Mercedes-AMG pour les prochaines années** s'articule autour de 3 axes :

- Rendre les modèles Mercedes électriques actuels (EQA, EQE, EQS,...) plus sportifs et avec plus de caractère,
- Créer des modèles électriques 100% AMG
- Proposer des modèles hybrides rechargeables

Notre Mercedes-AMG GT 63SE Performance se classe dans cette dernière catégorie et fait même **office de pionnière** pour « tester » le système mais aussi le répondant du public et des acheteurs face à ce type de motorisation. De ce fait, AMG a décidé de commencer fort en proposant directement **le combo le plus puissant : 843ch pour cette GT 4 places** polyvalente à souhait et déterminée à s'adapter à tous les caprices du conducteur ! Bien sûr, d'autres modèles sont déjà prêts à sortir comme la future Classe C 63 AMG qui troque son V8 pour un 4 cylindres PHEV. Mais ça c'est un autre sujet.







Technique de cette Mercedes-AMG GT 63 SE performance

Pour atteindre un tel niveau de performance et montrer de quoi les ingénieurs allemands étaient capables, AMG a décidé de commencer par rajouter une hybridation sur le moteur **essence V8 4.0l biturbo** déjà présent dans la GT 63 S. En effet, **les 639ch et 900Nm de couple** semblaient un peu légers pour certains et un petit plus de la fée « électricité » ne pouvait être que bénéfique ! Oui mais attention tout de même à la prise de poids de la berline ! **Le compromis** se situait donc là : rajouter suffisamment d'autonomie et de puissance électrique mais pas trop pour ne pas perdre les performances amenées avec un surpoids trop important. On se croirait presque en F1. De ce fait, les ingénieurs se sont limités à **95kg supplémentaires**. Dans ceux-ci, nous avons **une batterie lithium ion de 6,1 kWh, un moteur électrique synchrone à aimants permanents développant 204ch et 300Nm et une boîte 2 vitesses associée à celui-ci**. Le

tout positionné sur l'essieu arrière et directement raccordé **au différentiel autobloquant électronique**, lui-même raccordé à la **transmission 4Matic** et à la **boîte automatique 9 rapports**, bien connue chez Mercedes. Résultat des courses, notre AMG GT 63SE Performance **pèse désormais 2380 kg**, **développe 843ch** et **1200Nm de couple combiné** ! Elle abat le 0 à 100 km/h en **2,9 secondes**, **atteint les 200 km/h en moins de 10 secondes** et **peut foncer à 316km/h** sur l'autobahn allemand ! Ah oui, avons-nous oublié de préciser que cette berline est **une vraie 4 places au grand confort** ? C'est donc bel et bien toute la famille qui va pouvoir ressentir les effets de ce bolide endiable !









Un habitacle luxueux, confortable et bien pensé

Il va de soi, que cette Mercedes-AMG GT 63 SE performance est avant tout une sportive taillée pour tracer la route mais que c'est aussi une Mercedes haut de gamme. De ce fait, **l'intérieur se doit d'être luxueux, bien fini, avec des matériaux de bonne qualité, le tout dans un habitacle ergonomique et bien pensé.** Ainsi, nous retrouvons les systèmes d'infodivertissement haut de gamme Mercedes, **le combiné d'instruments digital** et un design de planche de bord connu. En effet, 2 choses nous ont étonnées sur cette voiture : le levier de vitesse non pas au volant mais entre les 2 passagers et l'absence du grand écran central sorti avec la Mercedes-AMG SL 63 essayée il y a peu ([lien à mettre](#)). En effet, le contraste de passer de la SL à l'AMG GT en à peine quelques semaines souligne le fait que ce modèle de GT a déjà quelques années et que le réel changement se situe au niveau motorisation / hybridation. Néanmoins, les

écrans présents suffisent amplement. Seuls les boutons commandants la climatisation auraient pu être remontés un peu pour être plus visibles.











Un confort digne d'une Classe S avec des chevaux en plus

Une fois parti sur la route avec cette berline survitaminée la première chose flagrante à laquelle nous ne nous attendions pas vraiment est **le confort de la suspension digne d'une [Classe S](#) ou d'une [EQS](#)** à peu de chose près. En effet, les **sièges de notre AMG GT sont un peu plus** durs mais la suspension en mode confort reste exemplaire et les nombreux trous des routes belges ne se sentent presque pas. Néanmoins, dans **les modes « sport, sport + ou race »**, la suspension devient tout de même plus dure ce qui est normal et rassurant également. Enfin, dans cette berline, il est possible de vivre les sensations en famille et donc **d'emmener 4 ou 5 personnes selon la configuration choisie**. Notre modèle d'essai était une 4 places où **le confort est exemplaire** quel que soit la place assise ou la morphologie de chacun. A cela, s'ajoute également **un coffre** de bonne taille : **335l** auquel nous pouvons encore rajouter le volume des 2 sièges rabattables. Néanmoins, les batteries positionnées dans le coffre amputent celui-ci de 121l par rapport à une GT normale ainsi que sur le réservoir de carburant (-8l pour un total de 72l). Ce qui donne un **coffre avec une forme peu pratique et un aspect « bricolé »** tout comme la trappe de prise électrique positionnée dans le pare-choc arrière d'ailleurs. Cela nous rappelle que le châssis est encore étudié pour une motorisation thermique uniquement, ce qu'AMG devra surement changer à l'avenir.











Une hybridation à la sauce AMG !

Notre Mercedes-AMG GT 63 SE Performance peut donc se déplacer comme une voiture de ministre, dans un excellent confort et un silence de fonctionnement amplifié grâce à la motorisation électrique. Néanmoins, il est clair qu'on n'achète pas cette GT survitaminée pour rouler « pepère » derrière les camions sur autoroute... Et c'est là que cette hybride devient vraiment intéressante ! En effet, toutes les voitures hybrides actuelles sont étudiées pour réduire les émissions et demandent d'adopter une conduite cool pour ne pas les brusquer. De plus les motorisations PHEV sont souvent associées à un petit moteur thermique pas toujours très agréable et/ou vif et certaines transitions électrique/ thermique peuvent être violentes. Oubliez tout cela et repartez d'une feuille blanche, cette Mercedes-AMG GT 63 SE Performance joue dans une catégorie tout à fait à part ! En effet, **AMG a décidé de proposer une voiture étudiée pour la performance !** Ainsi, la motorisation hybride n'est pas là pour diminuer les émissions (même si c'est

également le cas au passage) **mais pour augmenter la performance** au travers d'un gain de chevaux et de couple pour encore dynamiser les accélérations ! La batterie se doit donc d'être constamment suffisamment chargée (elle ne descend pas en dessous de 25% de charge) et **il est possible de la recharger en roulant une dizaine de kilomètres sur autoroute** (ce qui est impossible sur beaucoup de PHEV). Bien sûr **l'autonomie électrique n'est pas énorme, 12km** seulement mais comme dit plus haut, le but c'est d'avoir du répondant ! Néanmoins, ces 12 km suffisent pour rouler un peu en ville et vu que la batterie se recharge bien avec les décélérations, on peut même rouler avec une batterie vide dans les bouchons.







En route avec cette Mercedes-AMG GT 63 SE performance

Et finalement à la conduite, est-ce si extravagant que ça ? Eh bien il faut avouer que **les sensations de conduite sont au rendez-vous** ! De ce fait, **l'accélération du 0 à 100 km/h est encore un peu meilleure que sur la [Porsche Taycan Turbo](#) essayée** et l'accélération en reprise à 80-100 km/h est nettement supérieure ! De plus, nous avons **le magnifique ronronnement du V8** dans les oreilles en plus et ça, c'est jouissif ! Néanmoins, ce V8 se veut **un peu trop discret** à notre goût. Il ne fait pas vibrer la caisse, ne « petarade » presque pas et se veut silencieux de l'intérieur et de l'extérieur malgré les clapets ouverts. La philosophie n'est donc pas la même que sur la Mercedes-AMG SL 63 essayée ([lien à mettre](#)). Cela manque un peu pour une GT aussi poussée et donne finalement plus de caractère à la SL.







D'autre part, **cette AMG GT se veut également plus axée sur le confort que la SL**. En effet, en conduite dynamique, la suspension, malgré les modes « sport », donne une impression de moins bonne tenue de route sur les chaussées sinueuses + dégradées à la belge (c'est-à-dire 80% des routes...) avec **une sensation de flottaison**. Est-ce les 400 kilos supplémentaires ou une suspension d'avant dernière génération ou peut-être un peu des 2 ? Heureusement, lorsque l'on hausse la cadence, **les gros freins en carbone céramique** de 440x40 mm devant et 380x32mm derrière apportent **un freinage puissant, précis et bien réparti**, donnant un sentiment de sécurité aux passagers tout en gardant la voiture bien accrochée au sol. D'autre part, **le freinage régénératif à 4 positions** permet de se passer de freinage en conditions normales ou d'apporter un freinage supplémentaire en conduite sportive. Enfin, petite option que Mercedes aurait pu installer sur ce bolide : **les roues arrières-directrices** comme sur l'EQS ou la Classe S pour améliorer la maniabilité et le rayon de braquage en ville. Néanmoins, malgré ses 5,05m de long et ses 1,953m de large **ce gros bolide se conduit aisément** grâce à sa bonne visibilité et

ses aides au stationnement précises.







Consommation, prix et taxes de cette Mercedes-AMG GT 63 SE performance

Enfin, au niveau de la consommation, bien que Mercedes-AMG joue avec l'hybridation pour apporter des performances supplémentaires, nous avons tout de même noter **un petit gain en consommation de 0,5l environ** par rapport à la SL. Nous avons consommé une moyenne de 15l aux 100 km au cours de notre essai avec un minima à 12,2l sur autoroute et 12 km en autonomie full électrique. De plus les émissions de CO₂ sont de 196 gr/km ce qui permet de gagner un petit peu en taxes (surtout en Flandres : +-10 000€) ! D'autre part, le gros avantage de cette manière de faire est que la recharge à la borne ne prend pas $\frac{1}{2}$ voir 1 journée comme bien souvent. Ici **en 1h la batterie est pleine sur une borne de 3,5kW** (la GT n'accepte pas plus). Il faut bien l'avouer, ce genre d'hybride nous disons OUI ! Mais à quel prix ? Bien sûr, nous n'avons rien sans rien. De ce fait, **cette Mercedes-AMG GT 63 SE Performance débute à 202 312€**

auxquels il faut ajouter les options (prix HTVA) de notre modèle d'essai :

- Cuir Nappa exclusif Style brun Camel/noir : 3050€
 - Jantes AMG 21'', gris titane : 1650€
 - Réalité augmentée pour la navigation MBUX : 390€
 - Inserts décoratifs AMG en carbone : 2950€
 - Pack Energizing : 570€
 - Pack Premium plus : 6550€
-
- Arrière 1^e classe (2 places assises ou lieu de 3) : 3650€
 - Pack d'assistance à la conduite plus : 1480€
 - Airbags latéraux à l'arrière : 380€
 - Sièges arrière chauffants : 360€
 - Keyless go (système d'autorisation et de démarrage sans clé) : 550€

Ce qui donne une **Mercedes-AMG GT 63 SE Performance** essayée à **228 423,81€ TVAC**. Bien sûr, il faut rajouter les taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	1752,32€
Taxe de circulation annuelle	2374,94€	2374,94€	2353,57€
Eco malus	/	600€	/

Nicolas Vandersleyen

Page Youtube: [Auto4X4 en roues libres](#)