

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

Information de presse

**Le V8 au service d'un SUV ultra performant**

Novembre 2017

| Sommaire  | Page |
|---|------|
| <b>Points forts</b>   |      |
| En un coup d'œil : les particularités du Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC+ SUV et Coupé   | 2    |
| <b>GLC 63 4MATIC+ et GLC 63 4MATIC+ Coupé Mercedes-AMG</b><br>Mercedes-AMG met sa compétence en matière de V8 au service d'un SUV hautes performances | 4    |
| <b>Moteur V8 biturbo AMG de 4,0 l</b><br>Une offre unique sur le segment avec un moteur V8 biturbo  | 6    |
| <b>Boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG</b><br>Temps de passage minimisés, efficacité énergétique élevée   | 7    |
| <b>4MATIC+ Performance AMG</b><br>Transmission intégrale variable   | 7    |
| <b>Train de roulement, freins, direction</b><br>Agilité exceptionnelle, dynamique de marche exemplaire et comportement routier précis                 | 9    |
| <b>Extérieur et intérieur</b><br>Avant expressif, intérieur dynamique   | 11   |
| <b>Caractéristiques techniques</b>  | 16   |

**Position d'exception :** Pour la première fois, un SUV de gamme moyenne supérieure est proposé avec un puissant 8 cylindres biturbo décliné en deux versions de puissance. Ces modèles sont animés par le V8 AMG de 4,0 litres développant respectivement 350 kW (476 ch) et 375 kW (510 ch) sur les versions GLC 63 S et GLC 63 S Coupé (consommation en cycle mixte : 10,7-10,3 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 244-234 g/km).

**Boîte de vitesses :** Boîte sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG se distinguant par des temps de passage et de réaction extrêmement courts.

**Transmission :** Transmission intégrale variable 4MATIC+ Performance AMG Ce système intelligent allie les avantages de différents concepts de transmission : d'une part, la répartition du couple entièrement variable entre l'avant et l'arrière garantit une motricité optimale en conditions limites. D'autre part, le conducteur bénéficie d'une stabilité et d'une sécurité élevées dans toutes les conditions, sur chaussée sèche comme par temps de pluie ou de neige.

**Caractéristiques :** GLC 63 4MATIC+ SUV et Coupé Mercedes-AMG (consommation en cycle mixte : 10,7-10,3 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 244-234 g/km) ; GLC 63 S 4MATIC+ SUV et Coupé Mercedes-AMG (consommation en cycle mixte : 10,7 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 244 g/km)

**Programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG :** Grâce aux quatre programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG (« Confort », « Sport », « Sport+ » et « Individual »), le conducteur peut influencer considérablement sur les caractéristiques du GLC 63 4MATIC+.

**Train de roulement :** Les SUV hautes performances sont dotés de la suspension pneumatique avec amortissement réglable et adaptatif, de la transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple entièrement variable, du différentiel autobloquant sur l'essieu arrière et du système de freinage hautes performances.

**Le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière :** Afin d'améliorer la motricité et les propriétés dynamiques des véhicules, les ingénieurs les ont dotés d'un différentiel autobloquant mécanique (GLC 63 4MATIC+) ou électronique (GLC 63 S 4MATIC+) sur l'essieu arrière. Dans les deux cas, le dispositif permet de réduire le patinage au niveau de la roue située à l'intérieur du virage, sans régulation du système de freinage. Ainsi, grâce à une motricité accrue, le conducteur peut relancer la voiture plus rapidement en sortie de virage.

**Avant expressif :** Ils arborent la grille de calandre Panamericana AMG, réservée jusqu'à présent à la gamme AMG GT, symbole visuel de leur lien de parenté avec les voitures de sport signées Mercedes-AMG. Page 3

**Intérieur :** L'habitacle souligne les ambitions dynamiques revendiquées par les nouveaux SUV hautes performances de gamme moyenne supérieure. Le conducteur et le passager avant prennent place sur des sièges sport de série qui offrent un maintien latéral élevé et une ergonomie fonctionnelle, axée sur la conduite.

## **Mercedes-AMG met sa compétence en matière de V8 au service d'un SUV hautes performances**

Affalterbach. En 1999 déjà, avec le ML 55, Mercedes-AMG posait un jalon. L'association d'un moteur hautes performances et d'un SUV ouvrait la voie à un segment entièrement nouveau. Avec ses actuels SUV hautes performances de gamme moyenne supérieure – le GLC 63 4MATIC+ SUV et Coupé Mercedes-AMG (consommation en cycle mixte : 10,7-10,3 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 244-234 g/km) et le Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC+ SUV et Coupé (consommation en cycle mixte : 10,7 l/100 km ; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte : 244 g/km), la marque de voitures hautes performances et de voitures de sport s'arroge de nouveau une position d'exception sur le segment concurrentiel. Pour la première fois, un SUV de gamme moyenne supérieure est proposé avec un puissant 8 cylindres biturbo décliné en deux versions de puissance. Ces modèles sont animés par le V8 AMG de 4,0 litres développant respectivement 350 kW (476 ch) et 375 kW (510 ch) sur les versions GLC 63 S et GLC 63 S Coupé. Le sprint de 0 à 100 km/ est abattu en 3,8 secondes seulement. Ce chiffre montre de manière impressionnante que les nouveaux SUV revendiquent une place à part dans leur catégorie. Les SUV hautes performances sont par ailleurs dotés de la suspension pneumatique avec amortissement réglable et adaptatif, de la transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple entièrement variable, du différentiel autobloquant sur l'essieu arrière et du système de freinage hautes performances. Ils arborent la grille de calandre Panamericana AMG, réservée jusqu'à présent à la gamme AMG GT, symbole visuel de leur lien de parenté avec les voitures de sport signées Mercedes-AMG. Les nouveaux modèles offrent tous les avantages des SUV Mercedes : beaucoup de place pour les occupants et les bagages, de nombreux équipements de sécurité, une motricité irréprochable même sur sol mouillé ou en conditions hivernales.

A tous points de vue, les nouvelles GLC 63 4MATIC+ et GLC 63 4MATIC+ Coupé Mercedes-AMG occupent une position d'exception sur le segment concurrentiel. Ce sont les seuls modèles de leur catégorie dotés d'un moteur 8 cylindres biturbo. Mercedes-AMG répond ainsi aux attentes de ses clients SUV hautes performances de gamme moyenne supérieure à la recherche d'un déploiement de puissance souverain et d'une sonorité moteur à la fois chargée en émotions et immédiatement reconnaissable.

« Le nouveau GLC 63 4MATIC+ constitue à nos yeux un véhicule tout à fait particulier. Concevoir un SUV particulièrement sportif et dynamique, au comportement naturel très stable, n'est pas une mince affaire. Nous y avons consacré beaucoup d'énergie, sans oublier notre compétence dans le domaine du développement de SUV, accumulée au fil de nombreuses années. Nous sommes parvenus à donner naissance à un véhicule extrêmement agile et précis qui ne rechigne pas à s'essayer sur un circuit de course. Le choix de l'associer à notre V8 biturbo est unique dans la catégorie des véhicules hautes performances. De plus, nous le déclinons en version SUV et Coupé, soit l'offre la plus vaste du segment. Pour finir, la calandre spécifique AMG, réservée jusqu'à présent aux modèles AMG GT, souligne sur le plan visuel la proximité technique avec nos voitures de sport », précise Tobias Moers, directeur général de Mercedes-AMG GmbH.

### Les principales caractéristiques en un coup d'œil

|   | AMG GLC 63 4MATIC+  | AMG GLC 63 S 4MATIC+  |
|---|---|---|
| Moteur                                      | V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo                                 | V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo                                 |
| Cylindrée                                   | 3 982 cm <sup>3</sup>   | 3 982 cm <sup>3</sup>   |
| Puissance                                   | 350 kW (476 ch) à 5 500-6 250 tr/min  | 375 kW (510 ch) à 5 500-6 250 tr/min  |
| Couple maxi                                 | 650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min  | 700 Nm de 1 750 à   |
| Transmission                                | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable |
| Boîte de vitesses                           | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       |
| Consommation en cycle mixte                 | 10,7 - 10,3 l/100 km  | 10,7 l/100 km   |
| Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte | 244-234 g/km  | 244 g/km  |
| Catégorie de consommation de                | F   | F   |
| Poids (DIN/CE)                              | 1 925 kg*/2 000 kg**  | 1 935 kg*/2 010 kg**  |
| Accélération de 0 à 100 km/h                | 4,0 s   | 3,8 s   |
| Vitesse maximale                            | 250 km/h***   | 250 km/h***   |

\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, sans conducteur. \*\* Poids à vide en ordre de marche selon CE avec conducteur (75 kg). \*\*\* Bridage électronique.

## Une offre unique sur le segment avec un moteur V8 biturbo

|   | AMG GLC 63 4MATIC+ Coupé  | AMG GLC 63 S 4MATIC+ Coupé  |
|---|---|---|
| Moteur                                      | V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo                                 | V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo                                 |
| Cylindrée                                   | 3 982 cm <sup>3</sup>   | 3 982 cm <sup>3</sup>   |
| Puissance                                   | 350 kW (476 ch) à 5 500-6 250 tr/min  | 375 kW (510 ch) à 5 500-6 250 tr/min  |
| Couple maxi                                 | 650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min  | 700 Nm de 1 750 à   |
| Transmission                                | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable |
| Boîte de vitesses                           | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       |
| Consommation en cycle mixte                 | 10,7 - 10,3 l/100 km  | 10,7 l/100 km   |
| Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte | 244-234 g/km  | 244 g/km  |
| Catégorie de consommation de                | E   | F   |
| Poids (DIN/CE)                              | 1 935 kg*/2 010 kg**  | 1 945 kg*/2 020 kg**  |
| Accélération de 0 à 100 km/h                | 4,0 s   | 3,8 s   |
| Vitesse maximale                            | 250 km/h***   | 250 km/h***   |

Le SUV et le Coupé sont proposés dans une version de base et dans une version S : le V8 biturbo AMG de 4,0 litres aux qualités éprouvées mobilise **350 kW** (476 ch) ou **375 kW** (510 ch), le couple maxi atteint 650 ou 700 Nm. L'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 3,8 s dans le cas du GLC 63 S 4MATIC+ et en 4,0 s pour le GLC 63 4MATIC+. Sa vitesse maximale est de 250 km/h (bridage électronique).

### V8 biturbo très proche du moteur de la Mercedes-AMG GT

Le 8 cylindres biturbo de 4,0 litres anime déjà nombre de modèles hautes performances AMG. Il est en outre implanté, avec lubrification par carter sec, sur le modèle sport AMG GT. Sa principale caractéristique : les deux turbocompresseurs ne sont pas placés à l'extérieur des rangées de cylindres, mais à l'intérieur du V. Les principaux avantages de cette architecture résident dans la conception plus compacte du moteur, une réactivité optimale et de faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Le moteur est fabriqué dans la manufacture de moteurs

d'Affalterbach, par un seul et même technicien selon le principe « un homme, un moteur ».

Page 7

### **Temps de passage minimisés, efficacité énergétique élevée : avec la boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG**

Les nouveaux GLC 63 4MATIC+ et GLC 63 S 4MATIC+ reçoivent la boîte de vitesses à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG, inaugurée sur la Mercedes-AMG E 63 4MATIC+. Elle garantit des temps de passage et de réaction extrêmement courts. Avec les rétrogradages multiples et la fonction de double débrayage, les changements de rapport font la part belle aux émotions. Un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple. Celui-ci réduit le poids et optimise la réponse à l'enfoncement de la pédale d'accélérateur, notamment au sprint et lors des alternances de charge.

### **La transmission intégrale variable 4MATIC+ Performance AMG**

Après la Classe E de Mercedes-AMG, le GLC bénéficie lui aussi de la transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG. Ce système intelligent allie les avantages de différents concepts de transmission : d'une part, la répartition du couple entièrement variable entre l'avant et l'arrière garantit une motricité optimale en conditions limites. D'autre part, le conducteur bénéficie d'une stabilité et d'une sécurité élevées dans toutes les conditions, sur chaussée sèche comme par temps de pluie ou de neige. La transition entre propulsion arrière et transmission intégrale et vice versa s'effectue de manière progressive, le système de gestion intelligent étant intégré à l'architecture globale des systèmes du véhicule.

Un coupleur électromécanique associe l'essieu arrière moteur à l'essieu avant de manière entièrement variable. La répartition optimale du couple est calculée en permanence en fonction de la situation et du souhait du conducteur. La transition s'effectue de manière progressive et sur la base d'une matrice soigneusement étudiée. La transmission intégrale améliore non seulement la motricité et la dynamique transversale, mais également la dynamique longitudinale du véhicule, pour des accélérations encore plus franches.

## **Les programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG : des sensations à la demande**

Page 8

Grâce aux quatre programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG (« Confort », « Sport », « Sport+ » et « Individual »), le conducteur peut influencer considérablement sur les caractéristiques du GLC 63 4MATIC+. Différents paramètres importants sont modifiés, notamment la réponse du moteur, de la boîte de vitesses, du train de roulement, de la direction, de l'ESP® et de la transmission intégrale. Quel que soit le programme de conduite DYNAMIC SELECT, le conducteur peut basculer à tout moment en mode manuel en appuyant sur la touche « M » pour passer les rapports en n'utilisant que les palettes de commande de boîte au volant. Il peut aussi sélectionner les différents niveaux de réglage du train de roulement à son gré.

Paramétré pour offrir un comportement équilibré et un grand confort de suspension et de direction, le programme « Confort » est aussi conçu pour optimiser la consommation grâce à une conception bien étudiée de la chaîne cinématique et à une montée des rapports précoce, avec des passages de vitesses onctueux et une sonorité moteur tout en discrétion. La fonction Stop/Start ECO et le mode croisière sont activés. Comment fonctionnent-ils ? Si, sur la plage de vitesses comprise entre 60 et 160 km/h, le conducteur relâche la pédale d'accélérateur, l'embrayage de la boîte MCT s'ouvre et le moteur est découplé de la chaîne cinématique. La gestion électronique abaisse le régime moteur jusqu'au régime de ralenti, ce qui a pour effet d'éliminer les forces de compression et de frottement internes en poussée et, par conséquent, de réduire la résistance à l'avancement.

Les programmes de conduite DYNAMIC SELECT « Sport » et « Sport+ » sont conçus pour un dynamisme élevé. Une performance atteinte grâce à une adaptation de la loi d'accélération, pour des réactions plus directes, et grâce à des passages de rapports plus rapides et plus sensationnels, avec fonction de double débrayage lors des rétrogradages. Le régime de ralenti plus élevé du mode « Sport+ » autorise quant à lui des démarrages et des accélérations départ arrêté encore plus rapides.

Sur le GLC 63 S 4MATIC+ vient s'ajouter un programme de conduite baptisé « RACE ». Dans ce programme, tout est paramétré pour des performances maximales. Avec cinq programmes de conduite au total, le SUV hautes performances propose la meilleure offre du segment.



Un système d'échappement spécifique à clapets proposé de série délivre la sonorité caractéristique du V8. Il est piloté par une cartographie et actionné automatiquement en fonction du programme de conduite du DYNAMIC SELECT AMG, de la puissance sollicitée par le conducteur et du régime moteur. Le système d'échappement Performance, qui permet de moduler la sonorité par simple pression sur une touche, est disponible en option. Dans tous les cas, les systèmes d'échappement sont conçus pour répondre aux limites imposées en termes de décibels, quel que soit le réglage des clapets.

## **Train de roulement spécifique pour une dynamique transversale et longitudinale maximale**

On doit l'agilité élevée, les accélérations transversales hautement dynamiques et l'adhérence maximale des nouveaux modèles au train de roulement AMG, de conception entièrement nouvelle, à suspension pneumatique intégrale multichambre. Il assure une forte résistance au carrossage, une dynamique de marche élevée et une grande précision de la direction.

Au niveau de l'essieu avant, ces modèles sont équipés de quatre bras de suspension avec fusées d'essieu spécifiques, une élastocinématique optimisée et des fixations de frein radiales. Les éléments indépendants de suspension et de guidage de roue autorisent des accélérations transversales plus élevées. Ils minimisent également les influences de la transmission sur la direction.

Emprunté à la Classe E 63 4MATIC, le concept d'essieu arrière a été adapté aux exigences du GLC. Le concept multibras spécifique séduit par un guidage de roues ultraprécis et une rigidité accrue. Le berceau d'essieu arrière spécifique à AMG autorise une voie plus large par rapport au GLC de Mercedes-Benz, tandis que la surface d'appui des roues a été décalée vers l'extérieur. Parmi les autres mesures figurent l'implantation de supports de roues spécifiques, un réglage élastocinématique plus rigide et un carrossage négatif accru.

## **Des sensations de conduite modulables grâce au système de suspension pneumatique à trois chambres**

Grâce à une configuration sportive à ressorts et un réglage continu de l'amortissement, le nouveau système de suspension pneumatique à trois

chambres combine une dynamique de marche exemplaire à un confort de roulement élevé. La rigidité de la suspension pneumatique peut être réglée dans un large intervalle grâce à l'activation ou à la désactivation de chambres à air individuelles, pour un confort et une conduite nettement améliorés.

Selon le programme de conduite choisi et les conditions routières, trois réglages de suspension sont enclenchés. En cas de variation de charge soudaine, de courbes rapides, de forte accélération ou de freinage puissant, le taux d'élasticité des ressorts de suspension est automatiquement renforcé. Ce principe permet de réduire les mouvements de roulis et de tangage de manière efficace et de stabiliser le SUV hautes performances.

Le réglage adaptatif de l'amortissement comporte trois niveaux : « Comfort », « Sport » et « Sport+ », pour faire varier les caractéristiques du véhicule entre un confort relaxant pour les longs trajets et une sportivité maximale. Les degrés de détente et de compression sont réglés indépendamment, tandis que les différentes lois laissées au libre choix du conducteur offrent une grande latitude entre amortissement minimal et maximal. Ainsi, la différenciation entre les réglages confortable et sportif du train de roulement est encore plus poussée et peut sembler nettement plus perceptible dans certaines situations.

De série, le GLC 63 4MATIC+ est équipé de jantes alliage à 10 branches en finition gris titane/naturel brillant de format 8,0 J x 19 (à l'avant) et 9,0 J x 19 (à l'arrière). Il est pourvu de pneus de dimensions 235/55 R 19 (à l'avant) et 255/50 R 19 (à l'arrière). Le GLC 63 S 4MATIC+ est chaussé de pneus de dimensions 265/45 R 20 (à l'avant) et 295/40 R 20 (à l'arrière). Ces « gommes » sont montées sur des jantes alliage à 5 doubles branches en finition gris titane/naturel brillant de format 9,5 J x 20 (à l'avant) et 10,0 J x 20 (à l'arrière). D'autres combinaisons de jantes et de pneus sont disponibles, de même que d'autres versions de jantes forgées, allant jusqu'aux dimensions 265/40 R 21 sur 9,5 J x 21 sur l'essieu avant et 295/35 R 21 sur 10,0 J x 21 sur l'essieu arrière.

### **Le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière : une motricité optimale en toutes circonstances**

Afin d'améliorer la motricité et les propriétés dynamiques des véhicules, les ingénieurs les ont dotés d'un différentiel autobloquant mécanique (GLC 63 4MATIC+) ou électronique (GLC 63 S 4MATIC+) sur l'essieu arrière. Dans les deux cas, le dispositif permet de réduire le patinage au niveau de la roue située à

l'intérieur du virage, sans régulation du système de freinage. Ainsi, grâce à une motricité accrue, le conducteur peut relancer la voiture plus rapidement en sortie de virage. Le différentiel autobloquant contribue en outre à stabiliser le véhicule lors des manœuvres de freinage amorcées à une vitesse importante et améliore également la motricité au démarrage. De manière générale, l'essieu arrière a été spécialement paramétré pour la dynamique de marche accrue des nouveaux SUV hautes performances.

Le principal avantage du différentiel autobloquant arrière à pilotage électronique réside dans une régulation encore plus fine et rapide : il permet de repousser les limites du véhicule en termes de motricité et d'améliorer encore le comportement routier en situation extrême. L'ESP® à 3 niveaux, avec fonctions « ESP ON », « SPORT Handling Mode » et « ESP OFF », est en parfaite symbiose avec le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière et adapté de manière optimale au dynamisme exceptionnel du véhicule.

### **Précision et agilité : la direction paramétrique sport**

La précision, l'agilité et une réponse authentique sont les trois points forts de la direction paramétrique sport électromécanique. Elle se distingue par une démultiplication variable et un temps de réponse optimisé.

La direction dispose en outre d'une assistance variable avec les deux courbes caractéristiques « Confort » et « Sport ». Outre la vitesse du véhicule, l'assistance est également asservie à d'autres facteurs tels que l'accélération transversale momentanée, le programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG sélectionné ou le paramétrage de l'amortissement réglable.

Le système de freinage céramique du GLC 63 4MATIC+ et du GLC 63 S 4MATIC+, intégrant à l'avant comme à l'arrière des disques de 390 mm perforés et ventilés, dose la puissance de freinage de façon exemplaire, assurant ainsi de courtes distances de freinage.

### **Avant expressif arborant une grille de calandre Panamericana à AMG**

La partie avant expressive domine le design extérieur : le nouveau GLC 63 4MATIC+ est le premier modèle hautes performances Mercedes-AMG à arborer la calandre spécifique AMG, réservée jusqu'à présent à la gamme de voitures de sport AMG GT. Cet élément phare du design témoigne des dispositions des

nouveaux SUV et Coupé hautes performances, entièrement axés sur la dynamique de marche. La large jupe avant au design « jet wing » dotée d'un splitter grand format matérialise la puissance des nouveaux modèles de façon particulièrement impressionnante. En se dépouillant des grilles aux mailles serrées, elle dévoile la technique de refroidissement, une caractéristique propre à la compétition automobile qui distingue ces modèles des autres versions GLC. Les larges habillages (claddings) au niveau des passages de roue avant et arrière assoient la puissante silhouette. Page 12

Les nouvelles protections de bas de caisse abaissent visuellement le SUV et le Coupé et contribuent à allonger leur ligne. La version S se différencie par des inserts argent iridium mat. La partie arrière athlétique est dominée par la large jupe arrière et le diffuseur finition grenue noire. Sur la version S, l'insert décoratif du diffuseur arbore une finition argent iridium mat. Pour la première fois, un déflecteur surplombe le toit du SUV. La ligne d'échappement se termine par deux doubles sorties chromées rectangulaires.

### **L'habitacle met également la dynamique de marche à l'honneur**

L'habitacle souligne les ambitions dynamiques revendiquées par les nouveaux SUV hautes performances de gamme moyenne supérieure. Le conducteur et le passager avant prennent place sur des sièges sport de série. Ces derniers, revêtus de similicuir ARTICO associé à la microfibre DINAMICA, offrent un maintien latéral élevé et une ergonomie fonctionnelle, axée sur la conduite.

La planche de bord est habillée de similicuir ARTICO de couleur noire rehaussé de surpiqûres contrastées. Les inserts décoratifs en aluminium soulignent l'impression haut de gamme. A côté du pavé tactile, le conducteur trouve le sélecteur DYNAMIC SELECT AMG ainsi que de nombreuses commandes spécifiques à AMG, comme la touche du train de roulement RIDE CONTROL AMG réglable sur 3 niveaux, l'ESP® à 3 niveaux ou encore la touche optionnelle du système d'échappement Performance AMG à clapet commandé.

La version S bénéficie d'une dotation élargie, par exemple le volant Performance gainé de cuir Nappa noir/microfibre DINAMICA, le blason AMG sur les appuie-tête avant en liaison avec la sellerie cuir et le combiné d'instruments AMG avec appliques rouges.

## **Des équipements optionnels exclusifs**

L'AMG Performance Studio a conçu des équipements phares qui, tant sur le plan technique que stylistique, accentuent les qualités sportives, exclusives et individuelles de la GLC 63 4MATIC+ Mercedes-AMG. Quelques exemples :

- Système d'échappement Performance AMG commutable avec réglage des clapets via une touche
  - Plus grande différenciation des caractéristiques sonores grâce à deux clapets d'échappement supplémentaires
  - Caractéristiques sonores asservies au programme de conduite sélectionné – différenciation claire entre la tonalité profonde dans les modes de conduite C et S et le timbre résolument sportif dans les programmes de conduite S+ et RACE
  - Commande supplémentaire de la sonorité à l'aide d'une touche du panneau de commande placé au milieu de la console centrale
  
- Pack Nuit AMG :
  - Splitter de la jupe avant AMG finition noir brillant
  - Inserts des protections de bas de caisse AMG finition noir brillant
  - Boîtiers de rétroviseurs extérieurs finition noir brillant
  - Baguette de ligne de ceinture et encadrement des vitres finition noir brillant
  - Rampes de toit (SUV uniquement) noir mat pulvérisé
  - Vitres teintées foncées à partir du montant médian
  - Système d'échappement sport AMG avec deux doubles sorties noires chromées
  - Baguette décorative du diffuseur finition noir brillant (uniquement en liaison avec le modèle S)
  
- Pack Carbone Extérieur AMG :
  - Boîtiers de rétroviseur extérieur en carbone
  - Arête déflectrice en carbone
  
- Jantes alliage 20" (deux coloris)
- Jantes alliage 21" (deux coloris)
- Jantes forgées 21" (deux coloris)
  
- Intérieur AMG Performance Studio :

- Partie supérieure de la planche de bord et bas de glace en similicuir ARTICO finition cuir Nappa noir avec surpiqûres contrastées dans le coloris de l'équipement
- Cuir Nappa bicolore red pepper/noir ou blanc platine pearl/noir, perforé
- Cuir Nappa noir, perforé
- Cuir Nappa designo blanc platine/noir avec motif en losanges
- Cuir Nappa designo noir avec motif en losanges
- Inserts décoratifs en carbone/aluminium clair avec stries longitudinales
- Sièges Performance AMG pour le conducteur et le passager avant, avec contours plus prononcés pour un meilleur maintien latéral, appuie-tête intégrés et plaquette « AMG » sur les dossiers

### **Série spéciale exclusive « Edition 1 » à l'occasion de la commercialisation**

Les GLC 63 4MATIC+ et GLC 63 S 4MATIC+ Mercedes-AMG en version SUV et Coupé sont également déclinés dans une version « Edition 1 » disponible au moment de la commercialisation : la combinaison exclusive d'équipements positionne ce modèle en tête de l'offre.

Dans les deux versions de carrosserie, le Pack Nuit articulé sur la finition noir brillant met en avant l'allure inspirée par le sport automobile. Au niveau des flancs du véhicule, les bandes sport sont déclinées dans le ton jaune ou gris graphite mat, en fonction de la teinte carrosserie et du modèle. Les jantes forgées 21" à branches en Y en finition noir mat se distinguent par un rebord jaune ou naturel brillant. Le Pack Aérodynamique s'inspire lui aussi de la compétition automobile. Sur l'Edition 1 avec notes de couleur jaune, les freins en céramique sont également inclus dans la dotation de série.

L'atmosphère du sport mécanique se retrouve également dans l'habitacle. Les sièges sport revêtus de cuir Nappa noir arborent le motif en losanges spécifique dont les surpiqûres contrastantes reprennent la couleur jaune. Le cuir Nappa noir avec surpiqûres contrastées jaunes habille également la partie centrale des contre-portes, les accoudoirs et la console centrale. D'autres détails dans le ton jaune rehaussent le combiné d'instruments, les tapis de sol et le volant Performance en microfibre DINAMICA avec méplat dans la partie inférieure et repère 12 h.

S'y ajoutent des inserts décoratifs AMG en carbone mat/aluminium clair finition stries longitudinales. Le siège Performance AMG à matelassage losanges et surpiqûres contrastées jaunes est proposé en exclusivité pour l'Edition 1 (de série sur le modèle S avec l'extérieur correspondant).

**Contacts :**

Debora Giuliani, téléphone : +33 (1) 30 05 85 19, [debora.giuliani@daimler.com](mailto:debora.giuliani@daimler.com)

Clémence Madet, téléphone : +33 (1) 30 05 86 73, [clemence.madet@daimler.com](mailto:clemence.madet@daimler.com)

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet :

[www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com), [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com), [www.media.daimler-france.fr](http://www.media.daimler-france.fr)

**Moteur**

|                                 |                 |  |
|---------------------------------|-----------------|--|
| Nombre de cylindres/disposition |                 | 8/en V, 4 soupapes par cylindre            |
| Cylindrée                       | cm <sup>3</sup> | 3 982                                      |
| Alésage x course                | mm              | 83,0 x 92,0                                |
| Puissance nominale              | kW/ch           | 350 (476) de 5 500 à 6 250/min             |
| Couple nominal                  | Nm              | 650 de 1 750 à 4 500 tr/min                |
| Compression                     |                 | 10,5 1                                     |
| Préparation du mélange          |                 | Injection directe, suralimentation biturbo |

**Transmission**

|                   |                         |   |
|-------------------|-------------------------|---|
| Transmission      |                         | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable |
| Boîte de vitesses |                         | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       |
| Démultiplications | Rap. de pont            | 3,27  |
|                   | 1 <sup>er</sup> rapport | 5,35  |
|                   | 2 <sup>e</sup> rapport  | 3,24  |
|                   | 3 <sup>e</sup> rapport  | 2,25  |
|                   | 4 <sup>e</sup> rapport  | 1,64  |
|                   | 5 <sup>e</sup> rapport  | 1,21  |
|                   | 6 <sup>e</sup> rapport  | 1,00  |
|                   | 7 <sup>e</sup> rapport  | 0,86  |
|                   | 8 <sup>e</sup> rapport  | 0,72  |
|                   | 9 <sup>e</sup> rapport  | 0,60  |
|                   | Marche AR               | MA 4,80   |

**Train de roulement**

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| Essieu avant        |  | Quatre bras de suspension avec fusées d'essieu spécifiques, élastocinématique optimisée et fixations de frein radiales   |
| Essieu arrière      |  | Concept multibras avec guidage de roues ultraprécis  |
| Système de freinage |  | Disques de frein avant de 390 mm, ventilés de l'intérieur et perforés, disques de frein arrière de 390 mm, ventilés et perforés, frein de stationnement arrière électrique |
| Direction           |  | Direction paramétrique sport électromécanique à crémaillère  |
| Jantes              |  | AV : 8,0 J x 19 ; AR : 9,0 J x 19  |
| Pneumatiques        |  | AV : 255/50 R 19 ; AR : 255/50 R 19  |

**Cotes et poids**

|  |    |           |
|--|----|-----------|
| Empattement                                | mm | 2 873     |
| Voie avant/arrière                         | mm | 1684/1669 |
| Longueur hors tout                         | mm | 4679      |
| Largeur hors tout                          | mm | 2096      |
| Hauteur hors tout                          | mm | 1 620     |
| Diamètre de braquage                       | m  | 12,10     |
| Poids en ordre de marche selon DIN*        | kg | 1 925     |
| Poids en ordre de marche selon CE**        | kg | 2 000     |
| Charge utile (en ordre de marche selon CE) | kg | 580       |
| P.T.A.C.                                   | kg | 2 580     |
| Capacité du réservoir/dont réserve         | l  | 66/10     |

**Performances et consommation**

|   |          |                                 |
|---|----------|---------------------------------|
| Accélération de 0 à 100 km/h  | s        | 4,0                             |
| Vitesse maximale***   | km/h     | 250                             |
| Consommation de carburant en cycle urbain/extra-urbain/mixte            | l/100 km | 14,1-13,9 / 8,7-8,2 / 10,7-10,3 |
| Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte                             | g/km     | 244-234                         |
| Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub> |          | F                               |

\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, sans conducteur ; \*\* Poids à vide en ordre de marche avec conducteur (75 kg) ; \*\*\* Bridage électronique.



**Moteur**

|                                 |                 |  |
|---------------------------------|-----------------|--|
| Nombre de cylindres/disposition |                 | 8/en V, 4 soupapes par cylindre            |
| Cylindrée                       | cm <sup>3</sup> | 3 982                                      |
| Alésage x course                | mm              | 83,0 x 92,0                                |
| Puissance nominale              | kW/ch           | 375 (510) de 5 500 à 6 250 tr/min          |
| Couple nominal                  | Nm              | 700 de 1 750 à 4 500 tr/min                |
| Compression                     |                 | 10,5 1                                     |
| Préparation du mélange          |                 | Injection directe, suralimentation biturbo |

**Transmission**

|                   |                         |   |
|-------------------|-------------------------|---|
| Transmission      |                         | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable |
| Boîte de vitesses |                         | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       |
| Démultiplications | Rap. de pont            | 3,27  |
|                   | 1 <sup>er</sup> rapport | 5,35  |
|                   | 2 <sup>e</sup> rapport  | 3,24  |
|                   | 3 <sup>e</sup> rapport  | 2,25  |
|                   | 4 <sup>e</sup> rapport  | 1,64  |
|                   | 5 <sup>e</sup> rapport  | 1,21  |
|                   | 6 <sup>e</sup> rapport  | 1,00  |
|                   | 7 <sup>e</sup> rapport  | 0,86  |
|                   | 8 <sup>e</sup> rapport  | 0,72  |
|                   | 9 <sup>e</sup> rapport  | 0,60  |
|                   | Marche AR               | MA 4,80   |

**Train de roulement**

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| Essieu avant        |  | Quatre bras de suspension avec fusées d'essieu spécifiques, élastocinématique optimisée et fixations de frein radiales   |
| Essieu arrière      |  | Concept multibras avec guidage de roues ultraprécis  |
| Système de freinage |  | Disques de frein avant de 390 mm, ventilés de l'intérieur et perforés, disques de frein arrière de 390 mm, ventilés et perforés, frein de stationnement arrière électrique |
| Direction           |  | Direction paramétrique sport électromécanique à crémaillère  |
| Jantes              |  | AV : 9,5 J x 20 ; AR : 10,0 J x 20   |
| Pneumatiques        |  | AV : 265/45 ZR 20; AR : 295/40 ZR 20   |

**Cotes et poids**

|  |    |           |
|--|----|-----------|
| Empattement                                | mm | 2 873     |
| Voie avant/arrière                         | mm | 1662/1649 |
| Longueur hors tout                         | mm | 4679      |
| Largeur hors tout                          | mm | 2096      |
| Hauteur hors tout                          | mm | 1 625     |
| Diamètre de braquage                       | m  | 12,10     |
| Poids en ordre de marche selon DIN*        | kg | 1 935     |
| Poids en ordre de marche selon CE**        | kg | 2 010     |
| Charge utile (en ordre de marche selon CE) | kg | 570       |
| P.T.A.C.                                   | kg | 2 580     |
| Capacité du réservoir/dont réserve         | l  | 66/10     |

**Performances et consommation**

|   |          |                   |
|---|----------|-------------------|
| Accélération de 0 à 100 km/h  | s        | 3,8               |
| Vitesse maximale***   | km/h     | 250               |
| Consommation de carburant en cycle urbain/extra-urbain/mixte            | l/100 km | 14,1 / 8,7 / 10,7 |
| Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte                             | g/km     | 244               |
| Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub> |          | F                 |

\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, sans conducteur ; \*\* Poids à vide en ordre de marche avec conducteur (75 kg) ; \*\*\* Bridage électronique.

**Moteur**

|                                 |                 |  |
|---------------------------------|-----------------|--|
| Nombre de cylindres/disposition |                 | 8/en V, 4 soupapes par cylindre            |
| Cylindrée                       | cm <sup>3</sup> | 3 982                                      |
| Alésage x course                | mm              | 83,0 x 92,0                                |
| Puissance nominale              | kW/ch           | 350 (476) de 5 500 à 6 250/min             |
| Couple nominal                  | Nm              | 650 de 1 750 à 4 500 tr/min                |
| Compression                     |                 | 10,5 1                                     |
| Préparation du mélange          |                 | Injection directe, suralimentation biturbo |

**Transmission**

|                   |                         |   |
|-------------------|-------------------------|---|
| Transmission      |                         | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable |
| Boîte de vitesses |                         | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       |
| Démultiplications | Rap. de pont            | 3,27  |
|                   | 1 <sup>er</sup> rapport | 5,35  |
|                   | 2 <sup>e</sup> rapport  | 3,24  |
|                   | 3 <sup>e</sup> rapport  | 2,25  |
|                   | 4 <sup>e</sup> rapport  | 1,64  |
|                   | 5 <sup>e</sup> rapport  | 1,21  |
|                   | 6 <sup>e</sup> rapport  | 1,00  |
|                   | 7 <sup>e</sup> rapport  | 0,86  |
|                   | 8 <sup>e</sup> rapport  | 0,72  |
|                   | 9 <sup>e</sup> rapport  | 0,60  |
|                   | Marche AR               | MA 4,80   |

**Train de roulement**

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| Essieu avant        |  | Quatre bras de suspension avec fusées d'essieu spécifiques, élastocinématique optimisée et fixations de frein radiales   |
| Essieu arrière      |  | Concept multibras avec guidage de roues ultraprécis  |
| Système de freinage |  | Disques de frein avant de 390 mm, ventilés de l'intérieur et perforés, disques de frein arrière de 390 mm, ventilés et perforés, frein de stationnement arrière électrique |
| Direction           |  | Direction paramétrique sport électromécanique à crémaillère  |
| Jantes              |  | AV : 8,0 J x 19 ; AR : 9,0 J x 19  |
| Pneumatiques        |  | AV : 235/55 R 19 ; AR : 255/50 R 19  |

**Cotes et poids**

|  |    |           |
|--|----|-----------|
| Empattement                                | mm | 2 873     |
| Voie avant/arrière                         | mm | 1684/1669 |
| Longueur hors tout                         | mm | 4745      |
| Largeur hors tout                          | mm | 2096      |
| Hauteur hors tout                          | mm | 1578      |
| Diamètre de braquage                       | m  | 12,10     |
| Poids en ordre de marche selon DIN*        | kg | 1 935     |
| Poids en ordre de marche selon CE**        | kg | 2 010     |
| Charge utile (en ordre de marche selon CE) | kg | 580       |
| P.T.A.C.                                   | kg | 2590      |
| Capacité du réservoir/dont réserve         | l  | 66/10     |

**Performances et consommation**

|   |          |                                 |
|---|----------|---------------------------------|
| Accélération de 0 à 100 km/h  | s        | 4,0                             |
| Vitesse maximale***   | km/h     | 250                             |
| Consommation de carburant en cycle urbain/extra-urbain/mixte            | l/100 km | 14,1-13,9 / 8,7-8,2 / 10,7-10,3 |
| Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte                             | g/km     | 244-234                         |
| Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub> |          | E                               |

\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, sans conducteur ; \*\* Poids à vide en ordre de marche avec conducteur (75 kg) ; \*\*\* Bridage électronique.

**Moteur**

|                                 |                 |  |
|---------------------------------|-----------------|--|
| Nombre de cylindres/disposition |                 | 8/en V, 4 soupapes par cylindre            |
| Cylindrée                       | cm <sup>3</sup> | 3 982                                      |
| Alésage x course                | mm              | 83,0 x 92,0                                |
| Puissance nominale              | kW/ch           | 375 (510) de 5 500 à 6 250 tr/min          |
| Couple nominal                  | Nm              | 700 de 1 750 à 4 500 tr/min                |
| Compression                     |                 | 10,5 1                                     |
| Préparation du mélange          |                 | Injection directe, suralimentation biturbo |

**Transmission**

|                   |                         |   |
|-------------------|-------------------------|---|
| Transmission      |                         | Transmission intégrale permanente 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple variable |
| Boîte de vitesses |                         | Boîte de vitesses sport à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG                                       |
| Démultiplications | Rap. de pont            | 3,27  |
|                   | 1 <sup>er</sup> rapport | 5,35  |
|                   | 2 <sup>e</sup> rapport  | 3,24  |
|                   | 3 <sup>e</sup> rapport  | 2,25  |
|                   | 4 <sup>e</sup> rapport  | 1,64  |
|                   | 5 <sup>e</sup> rapport  | 1,21  |
|                   | 6 <sup>e</sup> rapport  | 1,00  |
|                   | 7 <sup>e</sup> rapport  | 0,86  |
|                   | 8 <sup>e</sup> rapport  | 0,72  |
|                   | 9 <sup>e</sup> rapport  | 0,60  |
|                   | Marche AR               | MA 4,80   |

**Train de roulement**

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| Essieu avant        |  | Quatre bras de suspension avec fusées d'essieu spécifiques, élastocinématique optimisée et fixations de frein radiales   |
| Essieu arrière      |  | Concept multibras avec guidage de roues ultraprécis  |
| Système de freinage |  | Disques de frein avant de 390 mm, ventilés de l'intérieur et perforés, disques de frein arrière de 390 mm, ventilés et perforés, frein de stationnement arrière électrique |
| Direction           |  | Direction paramétrique sport électromécanique à crémaillère  |
| Jantes              |  | AV : 9,5 J x 20 ; AR : 10,0 J x 20   |
| Pneumatiques        |  | AV : 265/45 ZR 20 ; AR : 295/40 ZR 20  |

**Cotes et poids**

|  |    |           |
|--|----|-----------|
| Empattement                                | mm | 2 873     |
| Voie avant/arrière                         | mm | 1662/1649 |
| Longueur hors tout                         | mm | 4745      |
| Largeur hors tout                          | mm | 2096      |
| Hauteur hors tout                          | mm | 1584      |
| Diamètre de braquage                       | m  | 12,10     |
| Poids en ordre de marche selon DIN*        | kg | 1945      |
| Poids en ordre de marche selon CE**        | kg | 2 020     |
| Charge utile (en ordre de marche selon CE) | kg | 570       |
| P.T.A.C.                                   | kg | 2590      |
| Capacité du réservoir/dont réserve         | l  | 66/10     |

**Performances et consommation**

|   |          |                   |
|---|----------|-------------------|
| Accélération de 0 à 100 km/h  | s        | 3,8               |
| Vitesse maximale***   | km/h     | 250               |
| Consommation en cycle mixte   | l/100 km | 14,1 / 8,7 / 10,7 |
| Emissions de CO <sub>2</sub> en cycle mixte                             | g/km     | 244               |
| Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO <sub>2</sub> |          | F                 |

\* Poids à vide en ordre de marche selon DIN, sans conducteur ; \*\* Poids à vide en ordre de marche avec conducteur (75 kg) ; \*\*\* Bridage électronique.