



Mercedes-Benz

Nouvelle Mercedes-Benz Classe G

Information de presse

Une icône se réinvente

15 janvier 2018

La nouvelle Classe G de Mercedes-Benz se présente en grande forme. Sur route ou en dehors des sentiers battus, dans toutes les conditions d'utilisation, ce tout-terrain se distingue par ses performances, ses systèmes modernes d'aide à la conduite, ses qualités routières de premier plan et son haut niveau de sécurité. En même temps, le nouveau châssis, les programmes de conduite DYNAMIC SELECT, le « mode G » et les trois blocages de différentiel à 100 % améliorent à la fois le confort de conduite et l'agilité, quel que soit le terrain*.

« La nouvelle Classe G place la barre encore plus haut dans tous les domaines, sur le plan des performances sur route et en dehors des sentiers battus, sur celui du confort et sur celui de la connectivité. La série la plus ancienne de notre marque est donc parfaitement armée pour prolonger une histoire couronnée de succès. En bref, le nouveau 'G' reste un 'G' « en mieux », souligne Ola Källenius, à la tête de la Recherche et du Développement de Mercedes-Benz Cars au sein de Daimler AG.

Pour l'équipe chargée du développement de la nouvelle Classe G, le challenge était difficile à relever. « Améliorer technologiquement une icône comme la Classe G, c'est à la fois un défi et une chance. Nous avons passé chaque pièce au peigne fin, jusqu'à la moindre vis », explique le Dr. Gunnar Günthenke, Directeur du produit véhicules tout-terrain de Mercedes-Benz. « Pour ce qui est de la carrosserie, nous avons porté nos efforts sur le renforcement de la rigidité et sur les assemblages du châssis et de la chaîne cinématique avec le châssis-échelle. »

Au lancement commercial prévu en mai, la Classe G sera disponible au prix de base de 107.040,50 euros (Allemagne, TVA incluse), soit au même niveau que la version précédente. Le nouveau produit se distingue par de nombreuses

nouveautés, comme les projecteurs à LED, les systèmes d'aide à la conduite, l'intérieur haut de gamme à sièges cuir et les nouveaux trains roulants. Pour les clients exigeants, des options telles que l'intérieur exclusif Plus, incluant le cuir sur les contre-portes, offrira encore plus de raffinement.

La Classe G réinterprétée pour notre époque

Voiture tout-terrain de luxe, la Classe G est considérée depuis longtemps comme une icône du design. Sa ligne n'a pas varié depuis 1979. Hier comme aujourd'hui, on retrouve les détails spécifiques conçus pour remplir des fonctions bien précises et conférant à la classe G son design unique. La nouvelle Classe G reprend donc les poignées de porte si particulières, le bruit de fermeture caractéristique, la robuste baguette extérieure de protection, la roue de secours fixée sur la porte arrière et les clignotants bien visibles. Associés à la silhouette anguleuse, ces détails remarquables confèrent à la voiture son aspect unique.

Le design de la Classe G a évolué selon une philosophie de clarté sensuelle tout en restant fidèle au caractère du véhicule d'origine. On retrouve donc sur la nouvelle génération les charnières de portières visibles et le capot-moteur rapporté. Techniquement sans cesse améliorée pendant des décennies, mais quasiment inchangée sur le plan visuel, cette icône du tout-terrain accomplit aujourd'hui un bond en avant sur le plan technique comme sur celui des formes. Plus longue de 53 millimètres et plus large de 121 millimètres, la nouvelle classe G affirme sa présence sur la route comme en tout-terrain.

Plus que jamais, la Classe G semble coulée d'une seule pièce. Toutes les surfaces sont dessinées avec davantage de tension et d'intensité, la qualité perçue a été encore améliorée. Résultat : des joints plus fins, plus précis, des accostages plus harmonieux. Par ailleurs, les passages de roue et les pare-chocs ont été mieux intégrés à la carrosserie.

L'habitacle : une authentique icône

Tandis que l'aspect classique mythique de l'extérieur a été préservé, la Classe G bénéficie d'un intérieur moderne entièrement revu qui se veut une réinterprétation des gènes du classique, comme un reflet inversé de l'extérieur. Avec son caractère de tout-terrain et son intérieur de grand luxe, la Classe G a toujours voulu être une symbiose cohérente de deux extrêmes. Au premier regard, au premier contact du doigt, on sait que toutes les matières utilisées

sont de très haute qualité. Chaque détail est traité avec le plus grand soin artisanal.

Page 3

En s'installant dans la Classe G, on retrouve de nombreux éléments du design extérieur. La forme des aérateurs latéraux, par exemple, rappelle celle des projecteurs ronds. On peut citer aussi la forme des fameux clignotants, évoquée dans les haut-parleurs. Autres éléments typiques de la Classe G : la poignée de maintien située devant le passager avant ou les boutons chromés de commande des trois blocages de différentiel. Optimisés avec le plus grand soin, ces détails caractéristiques sont préservés.

Entièrement redessiné et affichant une grande clarté, le tableau de bord comporte des instruments ronds analogiques intemporels. Les amateurs des classiques cadrans ronds ne seront donc pas déçus par la nouvelle Classe G. Comme dans les nouvelles Classes E et S, l'instrumentation disponible en option peut prendre la forme d'un grand écran à cadrans virtuels placé directement dans le champ de vision du conducteur ainsi que d'un écran central disposé au-dessus de la console centrale. Protégés par un vitrage commun, les deux écrans de 12,3 pouces se fondent pour constituer un poste de conduite Widescreen. Le conducteur a le choix entre trois styles : « Classique », « Sportif » et « Progressif » et peut personnaliser les informations et les présentations.

Grâce au pavé tactile situé dans la console centrale et doté de signaux sonores de confirmation émis par les haut-parleurs, il peut commander des fonctions avec les doigts sans quitter la route des yeux. Les commandes sont complétées par les touches à accès direct placées devant le contrôleur, pour les fonctions les plus courantes, ainsi que par une réglette optionnelle située au-dessus du commutateur d'éclairage et servant à piloter les systèmes d'aide à la conduite. Au volant, le conducteur est proche du pare-brise et profite d'une excellente vision panoramique.

Davantage de place pour tous

Les dimensions de la nouvelle Classe G agrandie profitent au conducteur et au passager avant, mais aussi aux passagers de la seconde rangée. Les principales caractéristiques en bref :

Désignation	Différence
Espace jambes à l'avant	+ 38 mm
Espace jambes à l'arrière	+ 150 mm
Espace épaules à l'avant	+ 38 mm
Espace épaules à l'arrière	+ 27 mm
Largeur coudes à l'avant	+ 68 mm
Largeur coudes à l'arrière	+ 56 mm

Les sièges arrière sont rabattables à 60, 40 ou 100 %. En série, les sièges sont dotés de nombreuses fonctions de confort, ils sont ergonomiques et offrent donc un meilleur confort et un meilleur maintien latéral. Ajoutons par exemple la fonction Mémoire du siège conducteur, le chauffage des sièges avant et arrière ainsi que les appuie-tête confort. En option, le confort peut être renforcé grâce au pack « sièges multicontours actifs ». Cette option groupée inclut, outre les sièges multicontours spéciaux, diverses fonctions de massage, la climatisation et le chauffage rapide des sièges. Le pack comprend de plus le soutien lombaire à réglage électrique pour le conducteur et le passager avant. Les parties latérales des assises et des dossiers des sièges multicontours actifs contiennent des chambres d'air qui se remplissent ou se vident selon le mode dynamique choisi, afin de mieux soutenir le conducteur et son passager dans leurs sièges, par exemple en leur assurant un meilleur maintien en virage. Les sièges avant du pack multicontour actif sont recommandés par les experts de l'association « Aktion Gesunder Rücken e.V. » (action pour la santé du dos).

Tout-terrain : la légende se surpasse

La nouvelle Classe G a été développée avec un objectif principal : redéfinir les qualités routières, sur route et hors route. Le but a été atteint : la nouvelle Classe G est encore plus performante en tout-terrain et nettement plus agile sur route, plus dynamique, plus confortable que la version précédente. Le G reste un vrai G, en particulier grâce à son châssis-échelle de série, aux trois blocages de différentiel à 100 % et aux rapports courts LOW RANGE.

Le nouveau châssis a été conçu en coopération entre Mercedes-Benz G GmbH et Mercedes-AMG GmbH. Résultat : suspension à roues indépendantes avec le train avant à double bras transversal associé à un essieu arrière rigide. Pour les ingénieurs, le challenge a consisté à lutter pour chaque millimètre, car les capacités d'un véhicule en tout-terrain dépendent bien sûr aussi de sa garde au sol. Le rehaussement des essieux joue donc un rôle déterminant : pour

atteindre les objectifs de robustesse, une barre antirapprochement a été installée dans le compartiment-moteur.

Les composants du train avant à double bras transversal sont fixés directement au châssis-échelle, sans berceau. Les points de liaison au châssis du bras transversal inférieur dans le sens Z sont placés aussi haut que possible. Cette configuration garantit une bonne conduisibilité hors goudron. Conçu spécialement pour la Classe G, le nouveau train avant est tellement robuste que les performances et capacités du modèle antérieur en tout-terrain ont été préservées et même en partie dépassées.

Ainsi dotée, avec une garde au sol de 270 millimètres au niveau du pont avant, la Classe G dispose d'un grand potentiel pour maîtriser les terrains difficiles sans rien sacrifier du plaisir de conduire. Les performances mesurées sont éloquentes :

- Aptitude en côte jusqu'à 100 % sur surface adéquate.
- Garde au sol entre les essieux augmentée de 6 millimètres pour atteindre 24,1 cm.
- Capacité de gué maximale, avec 70 cm dans l'eau et la boue, soit 10 centimètres de plus qu'avant.
- Stabilité de roulage dans les dévers de 35°, soit 7° de plus.
- Angle de porte-à-faux arrière : 30°. Avant : 31°, soit 1° de mieux.
- Angle de rampe : 26°, soit 1° de mieux.

Grâce à la suspension à roues indépendantes, la rigidité de la carrosserie avant a été améliorée. Une barre antirapprochement relie maintenant les dômes avant de suspension afin de renforcer la résistance à la torsion du châssis-échelle.

À l'arrière, et contrairement au modèle antérieur, le nouvel essieu rigide est guidé par quatre bras longitudinaux de chaque côté et une barre Panhard, ce qui rend la voiture encore plus confortable sur route normale. En tout-terrain, la course de débattement de 82/142 millimètres des suspensions à l'arrière et

la garde au sol de 241 millimètres au niveau du pont arrière garantissent la sécurité, y compris dans les situations extrêmes.

À la carte : « Comfort », « Sport », « Individual » ou « Eco »

Sur la Classe G, DYNAMIC SELECT est maintenant disponible avec jusqu'à cinq programmes de conduite. Cela permet de moduler presque instantanément les caractéristiques du véhicule par simple pression sur une touche : le système adapte alors le paramétrage du moteur, de la boîte de vitesses, du châssis, de la direction et des systèmes d'aide à la conduite selon les souhaits du conducteur. Les quatre programmes « Comfort », « Sport », « Eco » et « Individual » se sélectionnent facilement au moyen du basculeur DYNAMIC SELECT. Le mode « ECO », par exemple, autorise, un style de conduite axé sur l'optimisation de la consommation. En revanche, en mode « Sport », les points de passage des rapports de la boîte automatique, la réponse du moteur à la pédale d'accélérateur, les paramètres de la direction électrique et les paramètres du volet de gaz d'échappement changent. Le programme « Individual » permet au conducteur de configurer lui-même ses réglages de conduite préférés.

DYNAMIC SELECT propose de nombreuses options associées au nouveau châssis à réglage adaptatif de l'amortissement. En mode Sport et Comfort, le conducteur peut alors modifier les caractéristiques d'amortissement du véhicule au moyen du commutateur DYNAMIC SELECT.

Plus simplement, la Classe G règle l'amortissement selon l'état de la route, de sorte que les suspensions soient plus rigides en tout-terrain par exemple. En revanche, en mode Sport, la Classe G réagit de manière plus agile sur route.

Le nouveau « mode G » peut rouler là où n'y a plus de chemin

Le nouveau « mode G » est un des éléments qui a permis d'améliorer le comportement routier en tout-terrain. Quelque soit le programme choisi, la Classe G passe en « mode G » dès qu'un des trois blocages de différentiel est activé ou que les rapports courts LOW RANGE sont engagés. Ce mode tout-terrain adapte le réglage de l'amortissement du châssis et la direction ainsi que la courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur, évite les changements de rapports inutiles, assurant ainsi une excellente maîtrise et une capacité maximale en tout-terrain. L'activation du mode est signalée par l'allumage d'une petite icône « G » très discrète sur le combiné. Le « G » absorbe ainsi avec

aisance les fortes inégalités du terrain. Le conducteur peut manœuvrer au centimètre près même en terrain très pentu et les retours de la direction sur l'adhérence de la surface sont clairs.

Sur route : agilité, confort, maîtrise totale

Le cahier des charges de la Classe G exigeait non seulement de la solidité et de la supériorité en tout-terrain, mais aussi un comportement de conduite plus dynamique et du confort sur les routes pavés. Grâce au nouveau train avant, les performances de la Classe G sur route ont également été améliorées. Le « G » se comporte sur la route de manière aussi agile que confortable et donne au conducteur de meilleures sensations au volant. La voiture se maintient bien dans la trajectoire, tandis qu'à l'écart des chemins, elle est vive et progresse sans efforts.

Les développeurs ont eu recours à un prototype numérique pour simuler la durée de vie de chacune des pièces et des sous-ensembles afin de savoir où il était possible d'utiliser des matériaux plus légers. La cure d'amaigrissement a fait son effet puisque la Classe G a perdu près de 170 kilos. La recette : un nouveau mixte de matières, avec des aciers à grande résistance, à très grande résistance et à ultrahaute résistance et de l'aluminium ainsi que des processus de production encore améliorés dans l'usine autrichienne Magna Steyr. La carrosserie rigide est constituée désormais de plusieurs types d'acier, tandis que les ailes, le capot-moteur et les portes sont en aluminium.

Pour pouvoir conserver les charnières et poignées typiques de la G, les ingénieurs les ont adaptées à la nouvelle conception en aluminium. Les montants A et B ayant une fonction portante, ils sont fabriqués en acier à haute résistance. Le fait de réduire la masse n'a aucune incidence sur la solidité, bien au contraire : la rigidité du cadre, de la carrosserie et des paliers de carrosserie a même été renforcée de 55 %, passant de 6.537 à 10.162 Nm/degré. La dynamique intrinsèque et le confort de roulage ont été ainsi améliorés, mais la qualité a progressé en particulier pour ce qui concerne le comportement acoustique, comme on le remarque bien en roulage avec une nette diminution des bruits et des vibrations.

La nouvelle G 500 (consommation de carburant en cycle mixte : 11,1 l/100 km; émissions de CO₂ en cycle mixte : 263 g/km) est propulsée par un puissant V8 essence de 4,0 litres. Le nouveau biturbo délivre **310 kW** (422 ch) et un couple maximum de 610 newtons-mètres entre 2000 et 4750 tr/min.

Nouvelle boîte de vitesses automatique

Pour la transmission, la boîte automatique à convertisseur de couple 9G-TRONIC a été adaptée spécialement aux besoins de l'icône du tout-terrain. Les ingénieurs ont eu recours à une application logicielle qui leur a permis de réduire les temps de passage des 9 rapports de la boîte de vitesses. Le grand étagement de la boîte rend la conduite plus confortable et plus silencieuse à bas régime, mais contribue aussi à réduire la consommation.

Aussi directe que possible, aussi indirecte que nécessaire

De série, la Classe G est équipée d'une direction à pignon et crémaillère électromécanique qui permet d'activer des systèmes d'aide à la conduite comme l'aide au stationnement. De plus, la direction électromécanique consomme moins d'énergie qu'un système hydraulique. Selon le programme de conduite, une des trois courbes caractéristiques de direction Comfort, Sport et Offroad est sélectionnée. Selon le cas, cela garantit au conducteur une sensation confortable ou sportive au volant, mais reçoit aussi des retours clairs et précis sur les terrains non pavés et difficile, l'assistance de direction étant toujours suffisante. Aussi directe que possible, aussi indirecte que nécessaire : c'est en résumé le principe selon lequel a été conçue la direction.

Plus forte que le temps

La Classe G est le top model des tout-terrain de luxe. Non seulement, elle est le véhicule le plus ancien de l'histoire de Mercedes-Benz encore produit aujourd'hui, mais elle est aussi le lointain précurseur de tous les SUV à l'étoile à trois branches, comme le montre la présence de la lettre G.

Issue du contrat de coopération conclu en 1972 entre Daimler-Benz AG et la société autrichienne Steyr-Daimler-Puch installée à Graz, la Classe G a connu une histoire jalonnée de faits glorieux et d'étapes qui ont marqué les esprits. Dès la genèse du projet, tout était différent. L'équipe conçoit alors un véhicule

qui affiche sa supériorité en tout-terrain, tout en restant une voiture de loisirs à part entière offrant à ses acheteurs sécurité et plaisir de conduire. Depuis, la Classe G se caractérise toujours par sa transmission intégrale et ses blocages de différentiel à 100 %, mais aussi par son robuste châssis-échelle.

Lors de la première présentation en février 1979, quatre motorisations sont proposées, développant de 53 kW/72 ch à 115 kW/156 ch. Les clients ont le choix entre des versions cabriolet à empattement court et des versions break à empattement court ou long. En 1989, la série 463 inaugure une évolution qui ne va pas se limiter à l'adaptation continue du 4x4 aux progrès techniques. Elle étend aussi le cercle de ses amateurs et souligne son caractère de véhicule exclusif capable de bien se comporter dans toutes les situations. Et puis en 1993, le véhicule est officiellement nommé : Classe G.

La Classe G est connue dans le monde entier pour être la voiture des papes, la « Papamobile ». Peinte dans un coloris nacre, la 230 G à carrosserie vitrée spéciale accompagne le pape Jean Paul II dans ses nombreux voyages à partir de 1980.

Pour le 25e anniversaire de la Classe G, Mercedes-AMG conçoit une version particulièrement raffinée : le G 55 AMG Kompressor. Le musclé huit-cylindres (350 kW/476 ch, 700 Nm de couple) confère au robuste 4x4 des performances inédites à ce jour et démontre l'énorme potentiel qui se cache dans la Classe G.

En 2015, le G 500 4x4² se présente non seulement avec un intérieur luxueux, mais offre aussi des performances sur route impressionnantes, avec une garde au sol de 45 centimètres. Depuis 2015, la designo manufaktur offre aux clients la possibilité de personnaliser leur Classe G, grâce à des variantes d'équipement exclusives parfaitement accordées les unes aux autres.

En 2017, l'icône qu'est devenue la Classe G se réinvente une nouvelle fois avec la Mercedes-Maybach G 650 Landaulet. Avec son puissant V12 (consommation en cycle mixte : 17,0 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 397 g/km), ses essieux portiques, sa capote en tissu à commande électrique et un équipement exclusif sur la banquette arrière, cette édition limitée à seulement 99 exemplaires répond aux attentes des clients qui attendent le maximum de leur voiture. Sans doute la manière la plus exclusive de profiter du plaisir de rouler cheveux au vent.

Durant l'été 2017, le 300.000e exemplaire de la Classe G sort de chaîne à Graz. Il s'agit là d'une Mercedes-Benz G 500 de couleur designo mauritius bleu metallic à sièges en cuir noir à coutures blanches (consommation en cycle mixte : 12,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 289 g/km). Équipé de différentes fonctions tout-terrain, y compris de jantes noires de 16 pouces sur pneus tout-terrain et d'une robuste galerie de toit, le véhicule anniversaire se lance cet été-là vers de nouvelles aventures. Il a été configuré par des amateurs du monde entier qui ont voté pour leurs équipements préférés sur la page Facebook officielle de la Classe G. Ils pourront également suivre sur les réseaux sociaux les futurs voyages de ce 300.000e exemplaire.

() L'offre France peut différer.*

Interlocuteurs :

Christian Anosowitsch, tél. : +49 (0)711 17-75849, christian.anosowitsch@daimler.com

Koert Groeneveld, tél. : +49 (0)711 17-92311, koert.groeneveld@daimler.com

Contacts Mercedes-Benz France :

Debora Giuliani, tél. : +33 (1) 30 05 85 19, debora.giuliani@daimler.com

Clémence Madet, tél. : +33 (1) 30 05 86 73, clemence.madet@daimler.com

Pour davantage d'informations sur Mercedes-Benz, consultez nos sites

Internet : www.media.daimler.com, www.mercedes-benz.fr, et

<https://media.daimler-france.fr/>