



Mercedes-Benz



La Nouvelle Mercedes-AMG G 63

Communiqué de presse

Nouvelle entrée en scène de la Classe G hautes performances

13 février 2018

Affalterbach. Avec la Nouvelle Mercedes-AMG G 63 (consommation de carburant en cycle mixte : 13,2 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 299 g/km), la Mercedes-AMG Classe G connaît la plus grande mutation de son histoire - tout en restant fidèle à ses vertus attitrées. Le G 63 souligne son statut d'exception sur le segment des tout-terrain hautes performances grâce à une motorisation puissante, le tout nouveau train de roulement RIDE CONTROL AMG, les programmes de conduite spécifiques AMG et le nouvel intérieur avec combiné d'instruments WIDESCREEEN. Grâce au moteur V8 biturbo de 4,0 litres délivrant 430 kW (585 ch), à la transmission intégrale avec prédominance arrière du couple (40/60) avec trois blocages de différentiel, à la boîte automatique 9 rapports extrêmement réactive, à la suspension à roues indépendantes et doubles bras transversaux à l'avant, ainsi qu'au réglage adaptatif de l'amortissement, le nouveau modèle affiche des performances de conduite dignes d'AMG sur route comme en dehors des sentiers battus. Avec une calandre spécifique AMG, des élargisseurs de passages de roue, des sorties d'échappement latérales marquantes et les jantes 22 pouces, le design unique du G 63 marque une nouvelle fois les esprits en accentuant dans sa nouvelle version le caractère bien trempé du véhicule.

« Le nouveau modèle AMG G 63 introduit la 'Driving Performance' sous une forme inédite dans le segment des authentiques tout-terrain. Compte-tenu du statut d'icône du G 63 parmi nos clients et nos fans, nous avons à cœur de conserver son caractère original. Avec son V8 biturbo de 4,0 litres, allié à une dynamique de marche, une agilité et des qualités tout-terrain hors pair, le véhicule franchit néanmoins un nouveau cap sur le plan technique », estime Tobias Moers, Directeur Général de Mercedes-AMG GmbH. « Cette évolution vaut pour l'ensemble de la gamme G, et en particulier pour le développement du train de roulement et du châssis, ainsi que la compétence V8 dont Mercedes-AMG assume l'entière paternité. »

Le moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres prend le relais de l'actuel moteur V8 biturbo de 5,5 litres sur le G 63. Il développe 430 kW (585 ch) et offre un couple maxi de 850 Nm. Disponible sur une large plage de régime comprise entre 2.500 et 3.500 tr/min, il permet de disposer d'un potentiel de reprises hors normes. Le sprint de 0 à 100 km/h est exécuté en 4,5 secondes. La motorisation dynamique propulse le véhicule jusqu'à une vitesse de pointe de 220 km/h (bridage), ou 240 km/h avec le Driver's Package AMG.

Les deux turbocompresseurs ne sont pas placés à l'extérieur des rangées de cylindres, mais à l'intérieur du V. Avantages : une architecture moteur compacte, une réponse spontanée des turbocompresseurs et de faibles émissions à l'échappement grâce au flux optimal vers les catalyseurs proches du moteur. Les huit cylindres déploient leur puissance avec un dynamisme hors pair sur toutes les plages de régime tout en offrant une efficacité maximale pour des valeurs de consommation et d'émissions particulièrement contenues.

Deux turbocompresseur Twin-Scroll garantissent une réponse optimale. Leur carter est divisé en deux canaux parallèles. Cette configuration, associée aux deux canaux du collecteur d'échappement, permet de gérer séparément les gaz parvenant à la roue de la turbine. Un canal est alimenté par les gaz d'échappement des premier et quatrième cylindres, tandis que l'autre reçoit ceux des deuxième et troisième. L'objectif est d'éviter une influence mutuelle négative des différents cylindres lors de l'alternance de charge. La contre-pression des gaz d'échappement est réduite et le balayage des gaz amélioré. Il en résulte un gain de puissance grâce au meilleur remplissage des cylindres mais aussi un couple supérieur dès les bas régimes, ce qui se traduit par des reprises très spontanées.

Parmi les autres spécificités du moteur figurent de nouveaux pistons, une optimisation du refroidissement de l'air de suralimentation, ainsi que de nombreuses mesures logicielles. Il convient d'y ajouter l'injection directe d'essence à jet dirigé avec injecteurs piézoélectriques, le bloc-cylindres entièrement en aluminium, la technologie à quatre soupapes avec calage de l'arbre à cames, le refroidisseur d'air de suralimentation avec échangeur air-eau, la gestion d'alternateur, la fonction Start/Stop ECO et le mode croisière.

Pour une efficacité accrue, Mercedes-AMG a équipé le moteur V8 du G 63 du système de coupure de cylindres AMG Cylinder Management. A charge partielle, les cylindres deux, trois, cinq et huit sont désactivés, ce qui réduit la consommation de carburant de manière significative. La consommation de carburant en cycle mixte est de 13,2 l/100 km, les émissions de CO₂ en cycle mixte sont de 299 g/km.

Le système de coupure de cylindres est disponible sur une large plage de régimes allant de 1 000 à 3 250 tr/min lorsque le conducteur a sélectionné le programme de conduite et de gestion de boîte de vitesses « Comfort ». Le menu principal AMG qui s'affiche sur le combiné d'instruments informe le conducteur de l'état du système de coupure de cylindres (actif ou inactif) et de l'état de fonctionnement du moteur (pleine charge ou charge partielle). Le passage de quatre à huit cylindres est sans effet sur le couple. Les passagers ne ressentent aucun inconfort.

Boîte 9G SPEEDSHIFT TCT AMG avec passages de rapports plus courts

Le G 63 est équipé de la boîte 9G SPEEDSHIFT TCT AMG. Grâce à l'application logicielle spécifique, des passages de rapports très courts ont pu être réalisés. Les rétrogradages multiples autorisent des accélérations plus rapides, tandis que la fonction de double débrayage disponible en mode « Sport » et « Sport Plus » décuple les sensations au volant. Les interventions ciblées sur l'allumage garantissent en outre des passages de rapports encore plus rapides.

La large ouverture de boîte permet au choix une conduite très sportive ou une expérience au volant axée sur un confort ou une efficacité maximale. Dans tous les programmes de conduite, le démarrage s'effectue en première afin de garantir en toute circonstance un sprint dynamique départ arrêté. Autre nouveauté : la position du levier sélecteur DIRECT SELECT en véritable levier de commande de direction à proximité du volant.

Le mode « Manuel » peut être sélectionné via une touche spécifique. Les passages des rapports sont axés sur le programme de conduite sélectionné et les changements de rapports peuvent désormais être effectués par le biais des palettes de commande de boîte au volant. Qui plus est, la boîte de vitesses maintient le rapport sélectionné et n'engage pas automatiquement la vitesse supérieure lorsque le régime moteur atteint la limite.

La transmission intégrale 4MATIC Performance AMG de série se distingue par une répartition du couple à prédominance arrière dans un rapport de 40 % sur l'essieu avant et 60 % sur l'essieu arrière. Cette configuration garantit une agilité accrue sur route et une meilleure motricité en reprises. Sur le modèle précédent, la répartition était neutre à 50/50.

La réduction tout-terrain de série a été perfectionnée pour les utilisations difficiles en tout-terrain. Elle contribue à ce que le G 63 franchisse des passages tout-terrain encore plus exigeants. Le rapport de réduction de la boîte de transfert est désormais de 2,93, soit nettement moins que sur le modèle précédent (2,1). Cette évolution facilite les démarrages dans les côtes extrêmes en relevant de manière significative les couples transmis aux roues motrices.

La réduction tout-terrain est enclenchable jusqu'à 40 km/h via la touche LOW RANGE. Le rapport de démultiplication de la boîte de transfert est alors porté de 1,00 en mode HIGH RANGE à 2,93. Le passage du mode LOW RANGE au mode HIGH RANGE est possible jusqu'à 70 km/h.

Le nouvel embrayage multidisque fonctionne comme un différentiel autobloquant à régulation automatique. Il permet au nouveau G 63 de rester plus longtemps manœuvrable en tout-terrain. Avantages : le conducteur a plus de marge de manœuvre avec d'être obligé d'enclencher manuellement les blocages de différentiel.

Si le conducteur actionne la touche commandant le blocage de différentiel dans le différentiel central, l'embrayage multidisque déclenche un effet de retenue de 100 %. Les blocages au niveau des différentiels avant et arrière sont conçus comme des blocages de différentiel avec embrayage à crabots et effet de retenue de 100 %. Tous les blocages sont enclenchables séparément pendant la marche, en mode LOW RANGE comme en mode HIGH RANGE, à commencer par le différentiel central, puis arrière et enfin avant.

Les blocages de différentiel réagissent maintenant encore plus rapidement par simple pression sur une touche car ils sont à commande électromécanique et entièrement connectés. Le visuel central du conducteur indique via des LED le blocage actuellement activé.

Le nouveau G 63 est encore plus performant en tout-terrain et plus dynamique et confortable sur route que le modèle précédent. Equipé de ressorts hélicoïdaux à l'avant comme à l'arrière, le nouveau train de roulement entièrement conçu par Mercedes-AMG contribue de manière essentielle à la sensation d'agilité éprouvée au volant du tout-terrain. L'essieu avant est doté pour la première fois d'une suspension à roues indépendantes avec doubles bras transversaux. L'essieu arrière rigide est équipé d'une suspension à cinq bras.

Les composants du train avant à double bras transversaux sont fixés directement au châssis-échelle, sans berceau. Les points de fixation du bras transversal inférieur sont positionnés aussi haut que possible. Cette configuration garantit un excellent comportement de marche sur route comme en tout-terrain. Une barre antirapprochement relie maintenant les dômes avant de suspension afin de renforcer la résistance à la torsion du châssis-échelle.

Le nouvel essieu est entraîné à l'arrière 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 différentiel arrière garantissent la sécurité, y compris dans les situations extrêmes. Pour réduire la tendance au roulis, le G 63 dispose de barres stabilisatrices transversales supplémentaires aux essieux avant et arrière.

Le train de roulement RIDE CONTROL AMG est doté de série du réglage de l'amortissement adaptatif. Ce dispositif à commande électronique entièrement automatique adapte constamment l'amortissement de chaque roue aux besoins momentanés. La sécurité de marche et le confort de roulement s'en trouvent améliorés. Le réglage de l'amortissement est piloté individuellement pour chaque roue et dépend du style de conduite, des propriétés de la chaussée et du niveau de réglage du train de roulement sélectionné. Résultat : sur la base de nombreuses informations telles que l'accélération ou la vitesse, le système peut sélectionner à tout moment la valeur de réglage optimale pour l'amortissement.

Grâce à un contacteur sur la console centrale, le conducteur peut choisir entre différentes lois d'amortissement spécifiques, à savoir les modes « Confort », « Sport » et « Sport+ », et, ainsi, intervenir sur le comportement de son véhicule pour des sensations à la carte – du mode confort maximal au réglage ferme résolument sportif.

La direction paramétrique électromécanique implantée sur le G 63 est à démultiplication variable et garantit ainsi une réponse précise et authentique. L'assistance de direction est réduite à vive allure tandis qu'elle s'accroît en continu lorsque la vitesse diminue. A faible allure, le conducteur a donc moins à produire d'effort alors qu'à vive allure, il conserve la maîtrise optimale de son véhicule. L'assistance de la direction est programmable sur deux niveaux : « Confort » ou « Sport ». La loi correspondante est alors automatiquement activée en fonction du programme de conduite DYNAMIC SELECT sélectionné ou selon les préférences personnelles définies dans le programme « Individual ». En mode « Sport », le conducteur dispose d'un retour plus direct sur les conditions de marche.

Une touche pour changer de courbe caractéristique : DYNAMIC SELECT AMG

Pour la première fois dans l'histoire de la Mercedes-AMG Classe G, les caractéristiques de marche sont personnalisables par simple pression sur une touche grâce à cinq programmes de conduite sur route et trois programmes tout-terrain.

Avec les cinq programmes de conduite sur route DYNAMIC SELECT « Chaussée glissante », « Confort », « Sport », « Sport+ » et « Individual », les possibilités de différenciation sont très variées : du mode efficient et confort à un réglage très sportif. Différents paramètres importants sont modifiés, dont la réponse du moteur, de la boîte de vitesses, du train de roulement et de la direction. 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 au volant. Il peut aussi sélectionner si nécessaire les différents niveaux de réglage de l'amortissement adaptatif.

Trois programmes tout-terrain « Sable », « Trail » et « Rocher » sont proposés pour une utilisation à l'écart des routes goudronnées. Ils peuvent être visualisés via la touche de la console centrale dédiée à l'activation du blocage de différentiel central et sélectionnés via le contacteur à bascule DYNAMIC SELECT. « Trail » permet des performances maximales sur terrain meuble, boueux ou glissant. « Sable » modifie les paramètres pour une conduite dynamique et une adhérence maximale sur pistes sableuses ou dans les dunes. « Rocher » est le programme

idéal pour les terrains rocailleux extrêmement exigeants avec vrillages élevés des essieux et soulèvement fréquent d'une ou plusieurs roues.

Tous les programmes de conduite routiers et tout-terrain peuvent être visualisés tant sur le combiné d'instruments que sur l'écran média central. En désactivant tous les blocages, le conducteur rétablit le réglage initial proposé par les programmes de conduite sur route.

Carrosserie : conçue pour les missions les plus difficiles

L'aptitude tout-terrain élevée du G 63 repose pour une large part sur un cadre-échelle résistant à la torsion en acier haute résistance avec une carrosserie rapportée de construction mixte. Cette conception est nettement plus robuste et plus adaptée à une utilisation tout-terrain qu'une carrosserie autoporteuse. Point le plus bas de la conception, le cadre garantit un centre de gravité abaissé et protège les organes, le réservoir et le système d'échappement d'un contact avec le sol, notamment lors du franchissement d'obstacles.

Parmi les autres objectifs de développement figurait la réduction du poids de la carrosserie. Sur la base d'un prototype numérique, les développeurs ont simulé la durée de vie des différents composants et sous-ensembles afin d'analyser à quel endroit intégrer des matériaux plus légers - sans faire de compromis en termes de résistance sur la durée, de longévité et de qualité.

Il en résulte un nouveau mix de matériaux : la carrosserie est composée de différents types d'acier. Ailes, capot et portes sont réalisés en aluminium. Pour pouvoir conserver les charnières et poignées typiques du 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.

Grâce à cette structure intelligente, la résistance à la torsion 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 configuration idéale pour une précision de conduite maximale. Le confort n'est pas non plus en reste : les passagers percevront nettement moins de vibrations et de bruits dans l'habitacle.

Le toit n'est plus soudé par points, mais par soudure au laser avec le reste de la carrosserie - pour une meilleure qualité de surface et une résistance accrue de la carrosserie. Les zones de bridage ont été conservées, mais optimisées pour le nouveau procédé de soudure. Pour la première fois, toutes les vitres sont

intégrées par collage à la carrosserie. Il en résulte une résistance à la torsion accrue, mais aussi une meilleure protection anticorrosion de l'entourage des vitres.

Lors du perfectionnement des portes, l'aptitude tout-terrain a une nouvelle fois figuré au centre des préoccupations. Les contre-portes latérales et arrière sont revêtues d'un film de protection garantissant une étanchéité maximale lors des passages à gué. Les surfaces du cadre, du soubassement et de la carrosserie sont traitées de manière à résister aux aléas climatiques et conditions de marche les plus extrêmes - eau, neige, sel ou sable.

Sportif et expressif : le design extérieur

Les caractéristiques stylistiques à nulles autres pareilles confèrent au nouvel AMG G 63 son allure unique : la silhouette aux formes anguleuses, le capot moteur plaqué, les charnières de portes implantées à l'extérieur, les projecteurs principaux ronds, les clignotants intégrés, les robustes poignées de portes, les solides baguettes de protection avec inserts en noir brillant avec emblème AMG argenté et la roue de secours apparente fixée sur la porte arrière avec cache en acier inoxydable avec étoile Mercedes tridimensionnelle.

Le visage du G 63 est marqué par la grille de calandre spécifique AMG et les pare-chocs AMG avec prises d'air latérales grand format et inserts décoratifs en argent iridium mat.

Des projecteurs MULTIBEAM LED sont disponibles de série en France. Dotés chacun de 84 LED haute performance activées individuellement, ils éclairent la route automatiquement avec une répartition précise de la lumière et sans éblouir les autres conducteurs. Cette commande individuelle permet de contrôler la répartition de l'éclairage des phares gauche et droit de manière indépendante et de l'adapter activement aux conditions de circulation. Pour une sécurité accrue de tous les usagers de la route.

Grâce à la fonction d'éclairage antibrouillard optimisé, la technologie MULTIBEAM LED permet, entre autres, au projecteur côté conducteur d'éclairer plus intensément vers l'extérieur et dans le même temps de masquer le relèvement du cône lumineux. La partie extérieure de la chaussée bénéficiera ainsi d'un éclairage plus intense et le conducteur sera moins ébloui par la lumière réfléchi par le brouillard.

L'assistant de feux de route adaptatifs Plus profite lui aussi de la puissance de la technologie MULTIBEAM LED : le grand nombre de pixels permet d'obtenir une précision et une dynamique inégalées pour optimiser la répartition de la lumière en feux de route partiels, mais aussi une durée d'utilisation des feux de route accrue. Une fois activé, le système offre en permanence la meilleure portée possible.

Autres éléments caractéristiques du Mercedes-AMG G 63

Parmi les éléments marquants du G 63 figurent les élargisseurs de passages de roues avant et arrière qui offrent davantage d'espace pour des roues plus larges et plus volumineuses. Les marchepieds de série, les inserts décoratifs spécifiques sur les pare-chocs avant et arrière et la peinture métallisée de série ajoutent une note de raffinement au design extérieur exclusif. Autres signes de reconnaissance : les inscriptions « V8 BITURBO » sur les ailes avant et la plaque signalétique Mercedes-AMG G 63 sur la porte arrière. Des étriers de frein rouges, des disques de frein perforés et des jantes disponibles pour la première fois en version 22 pouces complètent l'équipement extérieur.

Le G 63 équipé du Pack Sport Black AMG en option arbore une allure particulièrement raffinée. Projecteurs et feux arrière, verres de clignotants, lunette arrière et vitres latérales arrière sont teintées noir. La peinture noir obsidienne des coques de rétroviseurs extérieurs, du cache de la roue de secours et des inserts décoratifs des pare-chocs avant et arrière souligne, en liaison avec la protection anti-encastrement peinte en noir, l'allure majestueuse du modèle que vient compléter la finition noir mat des jantes au format 21 ou 22 pouces.

Le nouveau G 63 s'est vu doter d'un intérieur moderne entièrement nouveau qui fait écho, de manière ciblée, aux éléments caractéristiques du design extérieur. Les buses de ventilation latérales rappellent ainsi la forme des projecteurs ronds et le dessin des haut-parleurs aiguës implantés sur la planche de bord celle des clignotants. Autres éléments typiques du G 63 : la poignée de maintien située devant le passager avant ou, en position centrale, les boutons chromés de commande des trois blocages de différentiel.

La planche de bord entièrement redessinée arbore de série des instruments ronds à cadrans tubulaires analogiques. Le combiné d'instruments WIDESCREEN entièrement numérique est doté en option d'instruments virtuels placés dans le champ de vision direct du conducteur et d'un cadran central au-dessus de la console centrale. Ces deux écrans de 12,3 pouces protégés par un verre commun se fondent en un combiné d'instruments WIDESCREEN. Le conducteur a le choix entre trois vues - « Classique », « Sportive » et « Progressive » - et peut afficher les informations souhaitées de manière individuelle.

Les nouvelles dimensions intérieures profitent à tous les passagers. Le gain en longueur (+ 101 mm), largeur (+ 121 mm) et hauteur (+40 mm) fait naître une sensation d'espace et de volume nettement plus aéré que sur le modèle précédent. Les principales dimensions intérieures en un coup d'œil :

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

Les sièges arrière sont rabattables à 40, 60 ou 100 %. Les sièges de série de la Classe G sont dotés de nombreuses fonctions de confort. Ils sont ergonomiques et offrent donc un meilleur confort et un maintien latéral accru. Ajoutons par exemple la fonction Mémoire du siège conducteur, le chauffage des sièges avant et arrière ainsi que les appuie-tête confort.

Le confort peut être renforcé en option grâce au Pack Sièges multicontours actifs. Cette option 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 coussins 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.

Nouveau volant Performance AMG de série

Le nouveau volant Performance AMG en cuir Nappa de série offre un design extrêmement sportif, une forme optimisant la prise en main avec couronne aux contours fortement marqués et une commande intuitive. Il est doté d'un méplat dans sa partie intérieure et de perforations dans la zone de préhension. Les palettes de changement de rapport au volant sont galvanisées.

Les boutons Touch Control intégrés permettent de piloter de manière intuitive les fonctions du combiné d'instruments (à gauche) et le système multimédia (à droite) grâce à des mouvements de balayage du doigt horizontaux et verticaux. Comme sur la Classe S, l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et le régulateur de vitesse TEMPOMAT sont intégrés aux blocs de commande gauches. Les blocs de commande droits regroupent l'activation de la commande vocale et du téléphone, ainsi que le réglage du volume, la sélection des titres et diverses autres fonctions du système multimédia.

Sonorité du système d'échappement typique V8 AMG

Le système d'échappement à double flux débouche sur des sorties latérales situées sous les portes arrière. Les deux sorties chromées brillant produisent une sonorité V8 typique d'AMG. Le volet d'échappement de série peut être commandé par simple pression sur une touche située sur la console centrale ou, dans le cadre du programme de conduite sélectionné, selon deux niveaux afin de moduler la sonorité de manière individuelle – pour une impression soit plus sportive, soit plus neutre.

Une série spéciale « Edition 1 » du nouveau Mercedes-AMG G 63 est également disponible à partir du lancement commercial : la combinaison d'équipements positionne ce modèle en tête de l'offre. La carrosserie est disponible dans les tons noir magnétite, noir obsidienne, argent iridium, argent Mojave, gris sélénite, graphite métallisé designo, noir platine designo, blanc mystique brillant designo, platine magno designo et noir magno designo. Des rayures sport sur les flancs du véhicule en gris graphite mat viennent offrir un contraste raffiné. Les rétroviseurs sont ornés de rayures rouges. Le Pack Sport Black AMG avec ses équipements dans le ton noir brillant souligne cette impression de puissance. Les jantes forgées 22 pouces en Y finition noir mat sont dotées de rebords peints en rouge.

Des touches rouges supplémentaires viennent rehausser le design intérieur : Elles agrémentent de nombreux éléments d'équipement, notamment sous forme de surpiqûres contrastées rouges sur la planche de bord, la console centrale, les contre-portes et les sièges arrière. Les sièges sport avant en cuir Nappa noir/red pepper arborent eux aussi cette couleur marquante. Les sièges sport sont livrés de série avec des capitons en losanges dynamiques et des surpiqûres contrastées rouges. Les inserts décoratifs en carbone comprennent des éléments dans le ton red pepper, et le volant Performance avec méplat inférieur en microfibre DINAMICA est lui aussi valorisé par des surpiqûres contrastées rouges et un repère 12 heures rouge.

La Nouvelle Mercedes-AMG G 63 fera sa première apparition sur la scène internationale dans le cadre du Mondial de l'Auto de Genève le 6 mars 2018. Le début des ventes est fixé au 18 mars 2018 pour l'Allemagne (date non confirmée pour la France). Le lancement commercial démarrera en juin 2018.

	Mercedes-AMG G 63
Moteur	V8 de 4,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	3 982 cm ³
Puissance	430 kW (585 ch) à 6.000 tr/min
Couple maxi	850 Nm à 2.500-3.500 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière 40/60
Boîte de vitesses	Boîte 9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Consommation en cycle mixte	13,2 l/100 km
Emissions de CO₂ en cycle	299 g/km
Poids (DIN/CE)	2 485* kg/2 560** kg
Accélération de 0 à 100 km/h	4,5 s
Vitesse maximale	220 km/h*** 240 km/h*** (Driver's Package)

*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

Interlocuteurs :

Birgit Zaiser, Communication Mercedes-AMG,
Téléphone : +49 (0)7144 302-581, birgit.zaiser@daimler.com

Koert Groeneveld, Communication produit Mercedes-Benz Cars,
Téléphone : +49 (0)711 17-92311, koert.groeneveld@daimler.com

Contacts Mercedes-Benz France:

Debora Giuliani : +33 (0)1 30 05 85 19, debora.giuliani@daimler.com

Clémence Madet : +33 (0)1 30 05 86 73, clemence.madet@daimler.com

Retrouvez toute notre actualité sur **media.daimler-france.fr**,
media.daimler.com et **media.mercedes-benz.com**