



Nouvelle Mercedes-Benz Classe G

Information de presse

Une icône se réinvente

Avril 2018

Sommaire	Page
Version courte	
Nouvelle Mercedes-Benz Classe G	
Une icône se réinvente	2
Version longue	
Design	
Un caractère unique	12
Gamme de modèles et équipements	
Un « G » plus à la carte que jamais	20
Carrosserie	
L'élément-clé pour les missions tout-terrain les plus rudes	23
Manufaktur	
Des objets de collection d'une exclusivité absolue	25
Train de roulement	
Des qualités tout-terrain sublimes, un dynamisme sur route exacerbé	27
Moteur et boîte de vitesses	
Un groupe propulseur musclé et efficient	32
Sécurité	
La Classe G la plus sûre jamais construite	36
Rétrospective	
L'évolution d'une légende	42
Le nouveau Mercedes-AMG G 63	
Nouvelle entrée en scène de la Classe G hautes performances	50
Caractéristiques techniques	62

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre internationale de véhicules Mercedes-Benz et Mercedes-AMG. Des divergences sont possibles selon les pays.

Une icône se réinvente

La nouvelle Classe G de Mercedes-Benz s'affiche dans une forme resplendissante. Que ce soit hors chemin ou sur toute, dans toutes les conditions d'utilisation, le modèle tout-terrain se distingue par ses performances, ses systèmes d'assistance à la conduite à la pointe du progrès, ses qualités routières exceptionnelles et son niveau de sécurité élevé. De plus, le nouveau train de roulement, les programmes de conduite DYNAMIC SELECT, le « mode G » et les trois blocages de différentiel à 100 % améliorent à la fois le confort routier 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 hors chemin, du confort et de la connectivité. La série la plus ancienne de notre marque est donc parfaitement armée pour prolonger une histoire couronnée de succès. Bref, le nouveau 'G' reste un 'G', mais en mieux », souligne Ola Källenius, membre du directoire de Daimler AG responsable de la recherche du groupe et du développement de Mercedes-Benz Cars.

Pour l'équipe chargée du développement de la nouvelle Classe G, le challenge était de taille. « Faire évoluer technologiquement une icône comme la Classe G, c'est à la fois un défi et une chance. Nous avons examiné chaque pièce à la loupe, jusqu'à la moindre vis », explique Gunnar Güthenke, responsable du département-produit Véhicules tout-terrain de Mercedes-Benz. « Pour ce qui est de la carrosserie, nous avons concentré nos efforts sur le renforcement de la rigidité de la structure et sur les liaisons entre le train de roulement et la chaîne cinématique avec le cadre-échelle. »

Pour son lancement commercial prévu en juin prochain, la Classe G sera proposée à un tarif démarrant à 107 040,50 euros (tarif TTC en Allemagne), soit à un niveau de prix équivalent à celui de la version précédente. Le nouveau produit se distingue par de nombreuses innovations, comme les projecteurs à LED, les systèmes d'assistance à la conduite, l'équipement intérieur haut de gamme avec des sièges en cuir et le nouveau train de roulement. Pour les clients exigeants, des options telles que l'intérieur Exclusif Plus, incluant l'habillage cuir des contre-portes, offrira encore une touche d'exclusivité supplémentaire.

Véhicule tout-terrain de luxe, la Classe G est considérée depuis longtemps comme une icône du design. Sa silhouette n'a pas fondamentalement changé depuis 1979. Hier comme aujourd'hui, divers détails emblématiques conçus pour remplir des fonctions bien précises confèrent à la Classe G sa personnalité unique. La nouvelle Classe G reprend donc les poignées de porte si particulières, le bruit de fermeture caractéristique, la robuste baguette de protection extérieure, la roue de secours fixée sur la porte arrière et les clignotants ostensibles. Associés à la silhouette anguleuse, ces détails hors norme confèrent à la voiture son aspect unique.

Le design de la Classe G a évolué pour s'inscrire dans la philosophie de la pureté sensuelle des lignes tout en restant fidèle au caractère du modèle originel. On retrouve donc sur la nouvelle génération les charnières de porte visibles et le capot-moteur rapporté. Techniquement sans cesse améliorée au fil 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 dans le domaine stylistique. Avec 53 millimètres de plus en longueur et 64 millimètres de plus en largeur, la nouvelle Classe G affirme encore sa présence sur la route et hors chemin.

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, et des transitions plus harmonieuses. Par ailleurs, les passages de roue et les pare-chocs ont été mieux intégrés à la carrosserie pour paraître moins rapportés.

L'habitacle : une authentique icône

Tandis que l'aspect classique mythique de l'extérieur a été préservé, la Classe G bénéficie d'un aménagement intérieur moderne entièrement revu qui se veut, comme à l'extérieur, une réinterprétation d'un grand classique. Avec son caractère de baroudeur et son intérieur grand luxe, la Classe G s'est toujours voulu la symbiose harmonieuse des deux extrêmes. Au premier regard, au premier contact du doigt, on sait que tous les matériaux utilisés sont de très haute qualité. Chaque détail est traité avec la plus grande minutie artisanale.

En s'installant à bord de la Classe G, on retrouve de nombreux éléments stylistiques extérieurs. La forme des buses de ventilation latérales, par exemple,

rappelle celle des phares ronds. De même, les haut-parleurs évoquent le design des clignotants emblématiques. Autres éléments typiques de la Classe G : la poignée de maintien située devant le passager avant ou les boutons de commande chromés des trois blocages de différentiel. Bien qu'encore améliorés, ces derniers éléments demeurent des détails caractéristiques du modèle.

Entièrement redessinée et d'une grande clarté, la planche de bord intègre des instruments ronds analogiques intemporels logés dans des tubes. Les amateurs des classiques cadrans ronds retrouveront ainsi rapidement leurs marques dans la nouvelle Classe G. Comme dans les nouvelles Classe E et Classe S, l'instrumentation peut, en option, 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 « Progressiste ») qui lui permettent de personnaliser la présentation des informations et des écrans.

Grâce au pavé tactile avec sélecteur situé sur la console centrale, avec retour sensoriel et sonore via les haut-parleurs, le conducteur peut commander des fonctions avec les doigts sans quitter la route des yeux. Les commandes sont complétées par les touches d'accès direct placées devant le sélecteur, pour les fonctions les plus courantes, ainsi que par un bandeau optionnel situé au-dessus du commutateur d'éclairage et servant à piloter les systèmes d'assistance à la conduite. Au volant, le conducteur est proche du pare-brise et profite d'une excellente visibilité panoramique.

Davantage de place pour tous

Les dimensions de la nouvelle Classe G agrandie profitent au conducteur et au passager avant, mais aussi aux occupants de la seconde rangée.

Les sièges arrière sont rabattables selon un rapport de 60/40 ou intégralement. Les sièges de série de la Classe G sont dotés de nombreuses fonctions confort auxquelles s'ajoute leur forme plus ergonomique pour offrir ainsi un gain de confort et un meilleur maintien latéral, sans parler d'autres plus tels que la fonction Mémoire du siège conducteur, le chauffage des sièges avant et arrière ainsi que les appuie-tête confort à l'avant. Le confort peut être renforcé en option grâce au Pack Sièges multicontours actifs. Cette option inclut, outre des sièges multicontours spécifiques, diverses fonctions de massage, la climatisation et

le chauffage rapide des sièges. Le pack comprend de plus un soutien lombaire à réglage électrique pour le conducteur et le passager avant. Les parties latérales des assises et des dossiers des sièges multicontours actifs intègrent des coussins d'air qui se remplissent ou se vident selon les conditions dynamiques choisies, afin de mieux soutenir le conducteur et son passager sur leur siège, par exemple en leur assurant un meilleur maintien en virage. Les sièges avant du Pack Sièges multicontours actifs sont recommandés par les experts de l'association « Aktion Gesunder Rücken e.V. » (action pour la santé du dos).

Tout-terrain : quand la réalité dépasse la légende

La nouvelle Classe G a été développée avec un objectif principal : redéfinir la notion de qualités routières, sur route et hors chemin. Mission accomplie ! La nouvelle Classe G est encore plus performante en tout-terrain et nettement plus vive sur route, plus dynamique et plus confortable que la version précédente. Le G reste donc un vrai G, en particulier grâce à son cadre-échelle de série, aux trois blocages de différentiel à 100 % et à la démultiplication tout-terrain LOW RANGE.

Le nouveau train de roulement a été conçu conjointement par Mercedes-Benz G GmbH et Mercedes-AMG GmbH. Résultat : une suspension avant à roues indépendantes et doubles bras transversaux combinée à un essieu arrière rigide. Pour les ingénieurs, le challenge a consisté à lutter pour chaque millimètre, car les capacités tout-terrain dépendent principalement de la garde au sol. Le relèvement des essieux joue donc un rôle déterminant ; pour atteindre les objectifs de robustesse, une barre anti-rapprochement a été installée dans le compartiment moteur.

Les composants du train avant à doubles bras transversaux sont fixés directement au cadre-échelle, sans berceau. Les points de liaison au châssis du bras transversal inférieur sur l'axe Z sont placés aussi haut que possible. Cette configuration garantit une conduite aisée hors des sentiers battus. Conçu spécialement pour la Classe G, le nouveau train avant est tellement robuste que les performances et capacités tout-terrain du modèle antérieur ont non seulement été préservées, mais même en partie dépassées.

Ainsi parée, avec une garde au sol de 270 millimètres au niveau du différentiel avant, la Classe G dispose d'un grand potentiel pour maîtriser les terrains difficiles sans rien sacrifier au plaisir de conduire.

Les performances mesurées sont éloquentes :

Page 6

- aptitude en côte jusqu'à 100 % sur une surface adéquate
- garde au sol entre les essieux augmentée de 6 millimètres, soit 24,1 cm
- capacité de passage à gué maximale, avec 70 cm dans l'eau et la boue, soit 10 centimètres de plus
- stabilité de roulage dans les dévers de 35°, soit 7° de mieux
- angle de fuite : 30°, angle d'attaque : 31°, soit 1° de mieux
- angle de rampe : 26°, soit 1° de mieux

Grâce à la suspension à roues indépendantes, la rigidité de la partie avant de la carrosserie a été améliorée. Une barre anti-rapprochement relie maintenant les dômes des jambes de suspension avant afin de renforcer la résistance à la torsion du cadre-échelle.

A l'arrière, et contrairement au modèle précédent, 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, le débattement de la suspension arrière (82 millimètres en compression et 142 millimètres en extension) et la garde au sol de 241 millimètres au niveau du pont arrière garantissent la sécurité, y compris dans les situations extrêmes.

A la carte : programme « Comfort », « Sport », « Individual » ou « Eco »

Sur la Classe G, DYNAMIC SELECT est désormais disponible avec plusieurs 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'assistance à la conduite selon les souhaits du conducteur. Les quatre programmes « Comfort », « Sport », « Eco » et « Individual » peuvent être sélectionnés aisément au moyen du commutateur 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 aux mouvements de la pédale d'accélérateur, les paramètres de la direction électrique et ceux du volet sur échappement changent. Le programme

« Individual » permet au conducteur de configurer lui-même ses réglages préférés.

DYNAMIC SELECT propose de nombreuses options associées au nouveau train de roulement à réglage adaptatif de l'amortissement (option). Dans les modes Sport et Comfort, le conducteur peut en effet modifier les caractéristiques d'amortissement du véhicule au moyen du commutateur DYNAMIC SELECT.

En simplifiant, on peut dire que la Classe G reconnaît l'état de la route et active la loi d'amortissement adéquate afin, par exemple, d'affermir la suspension en tout-terrain. En mode Sport en revanche, la Classe G réagit de manière encore plus vive sur la route.

Le nouveau « mode G », pour passer là où les autres ne vont pas

Le nouveau « mode G » est l'un des éléments qui a permis d'améliorer le comportement routier en tout-terrain. Quel que soit le programme choisi, la Classe G passe en « mode G » dès que l'un des trois blocages de différentiel est activé ou que la démultiplication tout-terrain LOW RANGE est engagée. Ce mode tout-terrain adapte le réglage de l'amortissement du train de roulement et la direction ainsi que la courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur. Il évite les changements de rapports inutiles, assurant ainsi une excellente maîtrise et une capacité de franchissement exceptionnelle. L'activation du mode est signalée par l'allumage d'un petit symbole « G » très discret sur le combiné d'instruments. Le « G » absorbe ainsi avec aisance les fortes irrégularités du terrain, le conducteur peut manœuvrer au centimètre près même en terrain très pentu et les retours de la direction sur les qualités d'adhérence de la surface sont clairs.

Sur route : agilité, confort, maîtrise totale

Le cahier des charges de la Classe G exigeait non seulement une solidité extrême et une supériorité absolue en tout-terrain, mais aussi plus de dynamisme et de confort sur route. Grâce à la nouvelle architecture d'essieu avant, les qualités routières de la Classe G ont également été améliorées. Le « G » se comporte sur la route de manière aussi agile que confortable et procure au conducteur de meilleures sensations au volant. La voiture se maintient bien sur sa trajectoire, tandis qu'à l'écart des chemins, elle est vive et progresse sans efforts.

Les ingénieurs développement 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'employer 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 mélange de matériaux, avec des aciers à haute, très haute et ultra-haute résistances 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 emblématiques du G, les ingénieurs les ont adaptées à la nouvelle structure en aluminium. Les montants A et B ayant une fonction portante, ils sont fabriqués en acier à très haute résistance. Le fait de réduire la masse n'a aucune incidence sur la solidité, bien au contraire. La rigidité en torsion du cadre, de la carrosserie et des paliers de carrosserie a même été renforcée de 55 % environ, passant de 6 537 à 10 162 Nm/degré. Le comportement dynamique et le confort routier ont été ainsi améliorés, mais la qualité a progressé en particulier pour ce qui concerne le comportement acoustique, avec une nette diminution des bruits et des vibrations perceptibles lors des déplacements.

Puissance et efficacité

Le nouveau G 500 (consommation de carburant en cycle mixte : 12,1-11,5 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 276-263 g/km)¹ est propulsé par un puissant moteur V8 de 4 litres. Le nouveau moteur biturbo délivre **310 kW** (422 ch) et un couple maxi de 610 Nm entre 2 000 et 4 750 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 réaction et de passage des 9 rapports de la boîte de vitesses. La grande ouverture de la boîte rend la conduite plus confortable et plus silencieuse à bas régimes, mais contribue aussi à réduire la consommation.

Aussi directe que possible, aussi indirecte que nécessaire

La Classe G reçoit de série une direction électromécanique à crémaillère qui permet l'implantation de systèmes d'assistance à la conduite comme l'aide au stationnement. De plus, la direction électromécanique consomme moins d'énergie qu'une version hydraulique. En fonction du programme de conduite, ses caractéristiques sont modulées selon l'un des trois modes Comfort, Sport ou Offroad. Selon le cas, le conducteur ressent au volant une sensation de confort ou de dynamisme sur la route, mais reçoit aussi des retours clairs et précis sur les surfaces meubles et délicates, l'assistance de direction étant toujours suffisante. Aussi directe que possible, aussi indirecte que nécessaire, voilà en résumé le principe selon lequel a été conçue la direction.

Plus forte que le temps

La Classe G est le top-modèle des tout-terrains de luxe. Non seulement, elle est, et de loin, la série ayant la plus grande longévité de toute l'histoire de Mercedes-Benz, mais elle est aussi l'ancêtre de tous les SUV à l'étoile, comme en témoigne le « G » que portent encore tous ces modèles dans leur nom.

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 succès et d'évolutions qui ont marqué les esprits. Dès la genèse du projet, tout est 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 transmission intégrale et ses blocages de différentiel à 100 %, de même que le robuste cadre-échelle, sont autant de constantes du G.

Lors du lancement commercial en février 1979, quatre motorisations sont proposées, développant de 53 kW/72 ch à 115 kW/156 ch. Les clients ont alors 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 sa vocation de véhicule exclusif conçu pour toutes les situations. Et puis, en 1993, l'enfant reçoit son nom de baptême officiel : la 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 Mercedes-Benz 230 G rehaussée d'une cloche vitrée 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 : la G 55 AMG Kompressor. Son moteur huit cylindres (350 kW/476 ch, 700 Nm de couple), particulièrement musclé, confère au robuste 4x4 des performances inédites à ce jour et démontre l'énorme potentiel qui se cache dans la Classe G.

En 2015, la 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 « G » grâce à des équipements exclusifs parfaitement assortis.

En 2017, l'icône qu'est devenue le « G » se réinvente une nouvelle fois avec la Mercedes-Maybach G 650 Landulet. Avec son puissant V12, ses essieux portiques, sa capote en tissu à commande électrique et un équipement exclusif à l'arrière, cette édition limitée à seulement 99 exemplaires répond aux souhaits des clients qui attendent le maximum de leur voiture. Ce modèle est sans doute la manière la plus exclusive et la plus jubilatoire de rouler cheveux au vent.

Durant l'été 2017, le 300 000e exemplaire de la Classe G sort des chaînes à Graz. Il s'agit d'une Mercedes-Benz G 500 de couleur bleu Ile Maurice métallisé designo dotée de sièges en cuir noir rehaussé de surpiqûres blanches. Equipé de différents équipements tout-terrain, dont des jantes noires de 16 pouces chaussées de pneus All-Terrain et une robuste galerie de toit, le véhicule anniversaire s'élance cet été-là vers de nouvelles aventures. Le modèle a été configuré par des amateurs du monde entier qui ont choisi leurs équipements préférés sur la page Facebook officielle de la Classe G. Ils pourront également suivre sur les réseaux sociaux les futurs périples de ce 300 000e exemplaire.

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

Pour obtenir davantage d'informations de Mercedes-Benz, consulter les sites Internet :
www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> et www.mercedes-benz.com

¹ Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Un caractère unique

Voiture tout-terrain de luxe, la Classe G est considérée depuis longtemps comme une icône du design. Sa silhouette n'a pas changé depuis 1979. Sa forme inédite est sa signature qui, avec ses qualités de franchissement extraordinaires, en ont fait la référence absolue dans le segment des tout-terrains.

La nouvelle Classe G a pour ambition de souligner plus ostensiblement l'élégance et la valeur du modèle pour lui offrir une mise en scène encore plus imposante. « La nouvelle Classe G place la barre encore plus haut dans tous les domaines, sur le plan des performances sur route et hors chemin, du confort et de la connectivité. La série la plus ancienne de notre marque est donc parfaitement armée pour prolonger une histoire couronnée de succès. Bref, le nouveau 'G' reste un 'G', mais en mieux », souligne Ola Källenius, membre du directoire de Daimler AG responsable de la recherche du groupe et du développement de Mercedes-Benz Cars.

Le design de la Classe G a évolué pour s'inscrire dans la philosophie actuelle de la pureté sensuelle des lignes tout en restant fidèle au caractère du modèle originel. Le design du nouveau modèle exprime mieux que jamais le caractère iconique du tout-terrain Mercedes-Benz qui associe comme nul autre des qualités de franchissement inédites à des qualités routières dignes d'une voiture moderne. Ce véhicule marie à la fois le chaud et le froid.

« La Classe G n'est autre que l'ancêtre des SUV. Nous avons traité avec une responsabilité extrême chaque trait de caractère de cette icône, mais avons néanmoins cherché à faire évoluer son identité vers le luxe dans sa définition moderne par réduction à l'essentiel », explique Gorden Wagener, directeur du style de Daimler AG. Ainsi, des détails aussi caractéristiques que les poignées de porte spécifiques, le bruit de fermeture des portes, la robuste baguette de protection extérieure, la roue de secours fixée sur la porte arrière et les clignotants ostensibles continuent de forger l'identité du modèle. Les feux arrière rectangulaires et sobres, qui se fondent désormais dans la carrosserie, sont une autre spécificité de la Classe G.

De même, le nouveau modèle reprend les charnières de porte 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 et stylistique. Plus longue de 53 millimètres et plus large de 64 millimètres, la nouvelle classe G affirme sa présence sur la route et hors chemin.

Des surfaces plus limpides, des transitions plus précises et des détails bien pensés

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 et des transitions plus harmonieuses. Par ailleurs, les passages de roue et les pare-chocs ont été mieux intégrés à la carrosserie pour paraître moins rapportés.

Dès le développement de la toute première Classe G, la capacité de franchissement a été également prise en compte sur le plan stylistique, une exigence qui s'est avérée payante jusqu'à ce jour. Le profil biseauté du cadre rectangulaire des phares permet de réduire l'exposition des projecteurs et de la carrosserie aux dommages lorsque le véhicule évolue en tout-terrain ou dans des passages étroits. Toutes les fonctions d'éclairage, feux de jour inclus, sont intégrées dans un même module. Les clients peuvent cependant opter pour des phares à LED ou pour des MULTIBEAM LED à haute définition.

Une calandre proéminente et une roue de secours emblématique

La partie avant est sculptée principalement par la calandre proéminente à trois lamelles ornée d'inserts peints et d'une étoile centrale grand format, des montants A peu inclinés et un pare-brise plat. Selon la version d'équipement, la grille support des lamelles et les inserts varient pour se décliner par exemple en noir obsidienne. Des inserts en chrome brillant sont proposés en option. Ces derniers s'harmonisent parfaitement avec la grille support traitée en argent iridium mat.

Le profil est marqué par des lignes claires et des surfaces généreuses. Les traditionnels porte-à-faux courts soulignent les proportions équilibrées du modèle tout-terrain. Les bas de caisse, la ligne de ceinture et la gouttière sont parallèles. Dans le même esprit de sobriété, de fonctionnalité et d'horizontalité, la baguette de protection latérale discrètement structurée à hauteur des poignées de porte reprend le design des feux arrière. Celle-ci est disponible en option avec un fin lignage pointillé ou des rayures, voire dans une finition

aluminium brossé. Selon les options choisies, des marchepieds facilitent l'accès à l'intérieur et la descente du véhicule.

Grâce à sa voie large, à sa vitre arrière légèrement trapézoïdale et aux élargisseurs d'aile proéminents, la Classe G donne une impression de grande solidité vue de dos. Le feu arrière de brouillard est intégré dans l'un des feux arrière à LED. L'accès au coffre à bagages ou à l'espace de chargement est assuré par une grande porte dotée de charnières du côté gauche, laquelle porte également la roue de secours. Comme pour les autres ouvrants, les stylistes ont repris sur la porte arrière la charnière extérieure qui constitue l'un des éléments identitaires de la Classe G.

La caméra de recul est désormais intégrée sous la roue de secours. Le conducteur bénéficie ainsi d'une visibilité totale vers l'arrière et peut manœuvrer avec une extrême précision. Petit détail qui mérite d'être cité, la caméra est parfaitement protégée de l'eau et, parallèlement, de la poussière pour rester toujours opérationnelle. La capacité de passage à gué de la nouvelle Classe G ayant été relevée de 100 mm pour passer à 700 millimètres, elle peut par conséquent, dans les cas extrêmes, se trouver sous la ligne de flottaison sans risquer d'être endommagée.

Le nouveau toit ouvrant en verre teinté à commande électrique (option) permet non seulement de ventiler agréablement l'habitacle en apportant de l'air frais, mais aussi de bénéficier d'une excellente vue vers l'extérieur. En cas de pluie, il se ferme automatiquement avant de s'entrouvrir. Par contre, en cas d'accident, lorsque le véhicule menace de se retourner, il se ferme intégralement sous les ordres du système PRE-SAFE®.

Côté carrosserie, les clients peuvent choisir parmi onze nouveaux coloris extérieurs parmi lesquels un bleu brillant et un blanc mystique bright designo. Au total, le nuancier compte 24 peintures dont neuf teintes métallisées et 13 peintures designo manufaktur.

L'habitacle : luxe et authenticité

Tandis que l'aspect classique mythique de l'extérieur a été préservé, la Classe G bénéficie d'un aménagement intérieur moderne entièrement revu qui se veut, comme à l'extérieur, une réinterprétation d'un grand classique. Avec son caractère tout-terrain et son intérieur haut de gamme, la Classe G s'est toujours voulu la symbiose harmonieuse de deux extrêmes. Au premier regard, au

premier contact du doigt, on constate immédiatement que tous les matériaux utilisés sont de très haute qualité. Chaque détail est traité avec une grande minutie artisanale.

En s'installant à bord de la Classe G, on retrouve de nombreuses influences stylistiques extérieures. La forme des buses de ventilation latérales, par exemple, rappelle celle des phares ronds. De même, les haut-parleurs évoquent le design des clignotants emblématiques. Le conducteur et le passager avant, mais aussi les occupants installés à l'arrière, profitent du gain d'espace généré par la croissance du modèle de quelques centimètres supplémentaires en largeur. Autres éléments typiques de la Classe G : la poignée de maintien située devant le passager avant ou les boutons de commande chromés des trois blocages de différentiel. Bien qu'encore améliorés, ces derniers éléments demeurent des détails caractéristiques du modèle. En cas d'accident, l'airbag passager avant se déploie par-dessus la poignée de maintien.

La console centrale a été repensée en toute liberté et totalement dédiée à la fonctionnalité. Les touches sensibles Touch Control sur le volant réagissent aux mouvements de balayage comme la surface tactile d'un smartphone. Elles permettent ainsi de commander l'ensemble du système d'infodivertissement sans que le conducteur ait à retirer les mains du volant.

Entièrement redessinée et d'une grande clarté, la planche de bord intègre des instruments ronds analogiques au design intemporel logés dans des tubes. Les amateurs des classiques cadrans ronds retrouveront donc rapidement leurs marques à bord de la nouvelle Classe G. Comme dans les nouvelles Classe E et Classe S, l'instrumentation peut, en option, 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 « Progressiste ») qui lui permettent de personnaliser la présentation des informations et des écrans.

Grâce au pavé tactile avec sélecteur situé sur la console centrale, avec retour sensoriel mais aussi sonore via les haut-parleurs, il peut commander des fonctions avec les doigts sans quitter la route des yeux. Les commandes sont complétées par les touches d'accès direct placées devant le sélecteur, pour les fonctions les plus courantes, ainsi que par un bandeau optionnel situé au-dessus du commutateur d'éclairage et servant à piloter les systèmes d'assistance à la

conduite. Au volant, le conducteur est proche du pare-brise et profite d'une excellente visibilité panoramique.

Des matériaux haut de gamme pour un raffinement extrême

Avec son caractère inimitable et son équipement haut de gamme, la Classe G marie depuis toujours à merveille le luxe et les qualités tout-terrain. Dès la version de série, la Classe G joue la carte de l'élégance et du classicisme en misant sur des inserts décoratifs en bois à pores ouverts également aussi intemporels qu'authentiques. Autres touches de raffinement : les inserts décoratifs haut de gamme, généreusement disséminés dans l'habitacle, en carbone ou en métal, ainsi que les sièges revêtus de cuir. Très solides, les portes témoignent du côté fonctionnel proverbial du « G ». Un système de rangement intelligent misant sur de nombreux vide-poches, notamment dans l'accoudoir ou sur les portes arrière, permet de tout ranger proprement. Sous l'accoudoir, un compartiment éclairé peut être utilisé pour ranger divers ustensiles allant du canif aux lunettes de soleil. Le dossier de banquette arrière réglable est désolidarisé des parois latérales pour profiter d'une modularité maximale de l'espace intérieur grâce à dix positions entre la position confort et la position chargement.

Le « Schöckl » : toute une montagne pour un label

« Chaque Classe G doit faire ses preuves sur les pentes du Schöckl. » Pour la nouvelle génération du modèle tout-terrain mythique, cette devise figurait une nouvelle fois tout en haut du cahier des charges. Derrière le Schöckl se cache la montagne locale du massif qui entoure la ville Graz, en Styrie, que Mercedes-Benz utilise pour des essais et que tout modèle tout-terrain, depuis le début du développement du premier « G » au début des années 1970, doit réussir à vaincre. Pour le rappeler, chaque modèle Classe G arbore désormais une plaquette « Schöckl » au pied de chaque montant B.

Le conducteur, le passager avant et les autres occupants profitent tous de la croissance de la Classe G. Ainsi, l'espace aux jambes aux places avant et arrière a gagné respectivement 3,8 et 15 centimètres.

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 selon un rapport de 60/40 ou intégralement (100 %). Les sièges de série de la Classe G sont dotés de nombreuses fonctions confort auxquelles s'ajoute leur forme plus ergonomique pour un gain de confort et un meilleur maintien latéral, sans parler d'autres plus tels que la fonction Mémoire des sièges conducteur et passager avant, le chauffage des sièges avant et arrière ainsi que les appuie-tête confort à l'avant. Le confort peut être renforcé en option grâce au Pack Sièges multicontours actifs. Celui-ci inclut, outre des sièges multicontours spécifiques, diverses fonctions de massage ainsi que la climatisation et le chauffage rapide des sièges. Le pack comprend de plus un 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 les conditions dynamiques choisies, afin de mieux soutenir le conducteur et son passager sur leur siège, par exemple en leur assurant un meilleur maintien en virage. Les sièges avant du Pack Sièges multicontours actifs sont recommandés par les experts de l'association « Aktion Gesunder Rücken e.V. » (action pour la santé du dos).

Installé de série, le système d'infodivertissement COMAND Online offre des possibilités de connexion et des fonctions numériques à la pointe de la technique, à commencer par l'intégration aisée d'un smartphone dans l'environnement du système. Les appels téléphoniques peuvent être passés aisément à l'aide du dispositif mains libres Bluetooth®.

COMAND Online permet également d'utiliser des systèmes d'infodivertissement sur smartphones Apple (CarPlay®) et Android (Android Auto™ de Google). Si un smartphone adéquat est connecté via USB, le client peut, s'il le souhaite, basculer sur l'interface CarPlay® ou Android Auto™.

COMAND Online met à disposition un système de navigation en 3D par disque dur avec représentation cartographique topographique, représentation des bâtiments en 3D et rotation des cartes en 3D. Le système prépare ses contenus de manière interactive et offre entre autres une boussole animée. COMAND Online utilise la fonction bien connue de transfert d'informations routières Live Traffic Information. Celle-ci autorise la réception d'informations en temps réel précises sur l'évolution du trafic, permettant ainsi une évaluation fiable des heures d'arrivée.

La restitution audio est possible depuis différentes sources, par exemple via Bluetooth® ou par clé USB. COMAND Online inclut en outre la restitution vidéo ainsi qu'une fonction de borne d'accès Wi-Fi qui permet à tous les passagers de connecter divers appareils nomades en Wi-Fi (ordinateurs portables, tablettes, etc.) à Internet et de les utiliser.

Un son d'exception

Le système audio de série comprend sept haut-parleurs. Le système de sonorisation surround Burmester® incluant 15 haut-parleurs et un amplificateur de 590 W avec Digital Sound Processing, est proposé en option. La qualité de la restitution sonore est particulièrement remarquable dans les basses où les fréquences sont traitées avec un soin extrême.

Une connexion directe au véhicule grâce à Mercedes me connect

Sous l'appellation Mercedes me connect, Mercedes-Benz propose un ensemble très complet de services essentiels gratuits ainsi que de services à distance, utilisables grâce à un module de communication intégré au véhicule. L'offre de services ainsi proposée s'étoffe en permanence. Parmi les services essentiels gratuits figurent le système d'appel d'urgence Mercedes-Benz (eCall), une assistance en cas de panne, une assistance en cas d'accident ainsi qu'un télédiagnostic véhicule.

Les services à distance en ligne (Remote Online) en option permettent aux conducteurs de se connecter partout et à tout moment à leur véhicule, de consulter des informations sur ce dernier et d'activer différentes fonctions à distance. L'offre comprend entre autres le verrouillage et déverrouillage à distance des portes ou la programmation du chauffage autonome. Ces services

sont accessibles aussi bien avec l'application Mercedes me (disponible pour iOS et Android) que sur le portail Mercedes me (www.mercedes.me).

Page 19

La conciergerie, disponible désormais également sur la Classe G avec Mercedes me connect, constitue un autre point fort en termes de confort. Les clients abonnés bénéficient d'une multitude de prestations de service individuelles : réservations de restaurants, recommandations d'itinéraires touristiques, annonces et réservations pour des événements culturels ou sportifs, ou envoi de destinations de navigation directement à bord du véhicule.

L'accès au service est extrêmement simple : après inscription, les utilisateurs de Mercedes me connect peuvent appeler la conciergerie dans 20 pays d'Europe à l'aide de la touche iCall dans le véhicule ou via l'application Mercedes me. Leur assistant personnel s'occupe ensuite de tout le reste.

Un « G » plus à la carte que jamais

Près de 40 ans après son lancement, la Mercedes-Benz Classe G de dernière génération se présente plus jeune, plus agile et plus luxueuse que jamais, comme en témoignent également les chiffres de vente du tout-terrain de luxe. Avec plus de 22 000 unités vendues à travers le monde, 2017 est, à ce jour, la meilleure année de l'histoire de la Classe G. Aujourd'hui, le modèle mythique se réinvente pour se surpasser, notamment pour ce qui est de ses qualités tout-terrain.

Côté extérieur, la nouvelle Classe G conserve son identité unique. Son habitacle totalement repensé séduit notamment par un gain d'espace, une augmentation du volume de rangement et un système d'infodivertissement dernier cri. Des systèmes d'assistance à la conduite intelligents, un train de roulement à la pointe de la technologie et des moteurs aussi puissants qu'efficaces viennent compléter la donne et valoriser une Classe G déjà distinguée à de multiples reprises.

Bien que dotée d'un équipement complet départ usine, la Classe G peut être équipée de nombreuses options qui permettent de la personnaliser à souhait. Avec onze nouvelles peintures au programme, du bleu cavansite au marron citrine magno designo, le nuancier a tout pour ravir. Au total, il compte 24 peintures dont neuf teintes métallisées et 13 peintures designo manufaktur. La teinte olive métallisé designo était déjà proposée chez Mercedes-Benz il y a une vingtaine d'années. Elle a été réintégrée au nuancier spécialement pour la nouvelle Classe G.

De série, la Classe G est chaussée de jantes alliage 18 pouces à 5 doubles branches traitées dans un ton argent (pneus 265/60 R 18 sur jantes 8J x 18 ET43). De nombreux modèles de jantes de 18 et 20 pouces, partiellement redessinés, figurent également au programme d'options. Enfin, pour les missions particulièrement éprouvantes, la Classe G peut être équipée en option de pneus All-Terrain de 18 pouces.

La nouvelle Classe G se décline en un nombre de versions tel qu'aucun modèle ne ressemble à l'autre. Outre une multitude d'options, Mercedes-Benz propose également départ usine des équipements issus de la designo manufaktur plébiscitée par les clients.

De série, les passagers s'installent sur des sièges revêtus de cuir Lugano noir, marron noix ou beige macchiato. Deux packs d'équipements haut de gamme sont proposés en sus aux clients pour valoriser encore leur Classe G, à savoir un intérieur Exclusif et un intérieur Exclusif Plus. L'intérieur Exclusif se décline en sept coloris, dont trois pour des combinaisons de cuir Nappa de belle facture en noir et blanc platine, bleu yacht ou rouge classique, trois teintes signées designo manufaktur. Le pack inclut également un ciel de pavillon en microfibre DINAMICA noir designo et des buses de ventilation Silvershadow. L'intérieur Exclusif Plus propose des touches de cuir Nappa supplémentaires sur les contreportes, certaines parties de la console centrale et la planche de bord. On retiendra également le dessin spécifique des sièges avec un motif sport à losanges. Les clients optant pour ce pack peuvent choisir entre trois tons designo (noir, marron expresso ou rouge classique). Pour la première fois, il est également possible d'opter pour un habitacle traité intégralement dans un ton clair, en l'occurrence le beige macchiato, et ce, du plancher au ciel de pavillon, avec des touches marron expresso.

L'AMG Line à caractère sportif peut être combinée aux trois variantes citées plus haut. Si le véhicule est équipé de sièges noirs, ceux-ci sont alors valorisés par des surpiqûres contrastées rouges que l'on retrouve sur le volant, les sièges, la planche de bord, les portes et la console centrale, sans oublier les ceintures de sécurité. Le volant sport à méplat dans la partie inférieure apporte une touche de sportivité supplémentaire à l'équipement.

Pour ce qui est du Pack Nuit, celui-ci mise notamment sur des coques de rétroviseur extérieur, un couvre-roue de secours et un sertissage de l'étoile Mercedes en noir obsidienne, auxquels viennent s'ajouter un vitrage athermique teinté foncé à partir des montants B et des phares, clignotants et feux arrière tamisés.

Dès la version de série, l'éclairage d'ambiance est proposé en huit ambiances lumineuses, leur nombre pouvant être porté à 64 avec le système d'éclairage à LED disponible en option.

Le cache-bagages EASY-PACK préserve les bagages du soleil et des regards indiscrets. Le filet de séparation EASY-PACK protège les occupants des objets non arrimés dans le compartiment arrière. Pour les longs voyages et les équipements de loisirs tels que planches de surf, snowboards et skis, Mercedes-Benz propose un tout nouveau système de portage sur le toit parfaitement adapté. Les trois barres de portage d'une capacité de charge respective de 50 kg permettent ainsi de transporter jusqu'à 150 kg sur le toit. Grâce au dispositif d'attelage, des charges élevées (jusqu'à 3,5 tonnes) peuvent être transportées en toute sécurité sur une remorque.

L'élément-clé pour les missions tout-terrain les plus rudes

Depuis ses tout premiers pas en 1979, la Classe G mise sur une fonctionnalité sans compromis et des capacités tout-terrain exceptionnelles qui ont fait son succès. L'élément-clé à la base de cette réussite est depuis toujours un cadre-échelle sur lequel est posée la carrosserie. Cette architecture est nettement plus robuste et plus adaptée à une utilisation en tout-terrain qu'une carrosserie autoporteuse. Le cadre-échelle en acier très haute résistance permet de mieux résister aux contraintes en torsion. Point le plus bas de la structure, il permet parallèlement d'abaisser le centre de gravité du véhicule. De plus, ce cadre solide protège les organes mécaniques, le réservoir et le système d'échappement lorsque le véhicule entre en contact avec le sol, par exemple lors du franchissement d'obstacles.

Pour l'équipe chargée du développement de la nouvelle Classe G, le challenge était de taille. « Faire évoluer technologiquement une icône comme la Classe G, c'est à la fois un défi et une chance. Nous avons examiné chaque pièce à la loupe, jusqu'à la moindre vis », explique Gunnar Güthenke, responsable du département-produit Véhicules tout-terrain Mercedes-Benz. « Pour ce qui est de la carrosserie, nous avons concentré nos efforts sur le renforcement de la rigidité de la structure et sur les liaisons entre le train de roulement et la chaîne cinématique avec le cadre-échelle. »

Les ingénieurs développement 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'employer 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 mélange de matériaux, avec des aciers à haute, très haute et ultra-haute résistances 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 emblématiques du G, les ingénieurs les ont adaptées à la nouvelle structure en aluminium. Les montants A et B ayant une fonction portante, ils sont fabriqués en acier à très haute résistance. Le fait de réduire la masse n'a aucune incidence sur la solidité, bien au contraire. La rigidité en torsion du cadre, de la carrosserie et des paliers de

carrosserie a même été renforcée de 55 % environ, passant de 6 537 à 10 162 Nm/degré. Le comportement dynamique et le confort routier ont été ainsi améliorés, mais la qualité a progressé en particulier pour ce qui concerne le comportement acoustique, avec une nette diminution des bruits et des vibrations perceptibles lors des déplacements.

Les capacités de franchissement au centre des préoccupations

Le toit de la Classe G 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 liaisons propres à la Classe G, comme celle entre la paroi latérale et le toit, ont été conservées, mais cependant améliorées pour la nouvelle technique de soudage.

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 les plus extrêmes – eau, neige, sel ou sable.

Pour la première fois sur la nouvelle Classe G, toutes les vitres fixes sont collées à la carrosserie. Il en résulte une résistance à la torsion accrue, un plus particulièrement appréciable en terrain difficile, mais aussi une meilleure protection anticorrosion des entourages de vitre.

Des objets de collection d'une exclusivité absolue

L'accord de coopération entre l'ancienne Daimler-Benz AG (aujourd'hui Daimler AG) et Steyr-Daimler-Puch (aujourd'hui Magna Steyr) signé dans la ville autrichienne de Graz en 1972 marque la naissance de la Classe G qui vole de succès en succès depuis près de quatre décennies. La collaboration entre Daimler-Benz et le spécialiste autrichien de véhicules à transmission intégrale Steyr-Daimler-Puch, lequel était connu jusqu'ici principalement pour ses modèles « Haflinger » et « Pinzgauer » aux qualités de franchissement extrêmes, a permis de fusionner un savoir-faire qui, aujourd'hui encore, est à l'origine des qualités uniques de la Classe G. Les spécialistes de Stuttgart sont responsables du développement, du style et de la majorité des essais. Ils sont épaulés par une seconde équipe à Graz, laquelle se concentre principalement sur le développement de la caisse brute, de la nouvelle boîte de transfert et des essais sur le terrain.

C'est en 1977 qu'a été créée la société Geländefahrzeug GmbH (GFG), une entreprise commune autonome, détenue à parts égales par les deux partenaires. Cette entreprise commune est responsable de la production, le développement étant également localisé à Graz depuis 1992. En 1981, la GFG cesse son activité avant une redistribution des rôles et responsabilités entre Daimler-Benz et Steyr-Daimler-Puch. L'évolution du modèle tout-terrain est désormais gérée exclusivement par Daimler-Benz, tandis que Steyr-Daimler-Puch se concentre sur sa production en sous-traitance.

En 2013, l'entreprise, filiale à 100 % de Mercedes-Benz, change logiquement de raison sociale pour s'appeler désormais Mercedes-Benz G GmbH. Cette société, de même que la distribution, le marketing et la gestion produit pour les activités Classe G civiles et non civiles, sont gérés par le département-produit Véhicules tout-terrain de Mercedes-Benz Cars dont le siège est à Stuttgart-Möhringen. La planification stratégique et la gestion du développement commercial sont également localisées dans la capitale du Bade-Wurtemberg.

Jusqu'à aujourd'hui, chaque modèle du légendaire véhicule tout-terrain, chaque version de carrosserie et chaque motorisation, y compris les modèles AMG, sont construits chez Magna Steyr sur une seule et unique chaîne de montage. Avec une minutie digne des meilleurs artisans, un effectif de quelque 2 000 collaborateurs veille à ce que cet instrument de précision soit prêt à

conquérir les routes et les grands espaces. Et ils ne comptent pas leur temps ! En effet, seuls une véritable vocation et les matériaux les plus nobles permettent de donner naissance à un véhicule capable d'évoluer avec la même aisance dans la jungle urbaine et sur les terrains les plus impraticables. Qu'il s'agisse des équipements extérieurs ou intérieurs, des surpiqûres ou du monogramme, presque chaque détail est fabriqué avec amour et passion dans un souci de perfection artisanale. Des bourreliers expérimentés veillent par exemple à chaque détail lors de la fabrication des sièges. Les cuirs haut de gamme sélectionnés sont ainsi traités avec le plus grand soin. Pas un défaut du cuir n'échappe à l'œil avisé des selliers. Résultat : les produits qui naissent de leurs mains expertes sont assimilables à des objets de collection uniques.

« L'équipe qui est majoritairement à l'origine de ce succès est composée de collaborateurs qui, depuis plus de 38 ans, font partie de l'épopée de la Classe G. Nous sommes liés à Magna Steyr par une coopération qui porte ses fruits depuis des décennies dans le cadre de la production de la Classe G », se félicite Gunnar Güthenke, responsable du département-produit Véhicules tout-terrain Mercedes-Benz.

De cette coopération débutée en 1972 est née une forme d'organisation unique qui combine tous les avantages d'un grand constructeur automobile, d'une petite structure autonome et d'une manufacture. A titre d'exemple, elle permet désormais aux ingénieurs Mercedes-Benz de développer avec Magna Steyr Fahrzeugtechnik et AMG des maquettes de véhicule tout numériques sur le site de Graz. Ce n'est qu'après de nombreuses simulations sur ordinateur et la validation des résultats que la construction de prototypes est lancée, marquant ainsi le passage de l'univers du numérique au monde réel. Grâce aux simulations et aux essais sur le terrain, le degré de maturité de la Classe G peut ainsi être sans cesse amélioré jusqu'à sa commercialisation.

Des qualités tout-terrain sublimes, un dynamisme sur route exacerbé

Le Schöckl est la montagne sacrée où toutes les générations de Classe G ont appris à marcher, un site dont les pilotes d'essai connaissent les moindres coins et recoins. Culminant à 1 445 mètres, le Schöckl est le sommet local du massif qui entoure la ville autrichienne de Graz, un espace que Mercedes-Benz utilise comme terrain d'essai pour la Classe G. Le parcours de 5,6 kilomètres compte des pentes jusqu'à 60 % et des dévers jusqu'à 40 %. Au cours de la phase de développement, un « G » doit effectuer près de 2 000 kilomètres sur ce parcours très exigeant, auxquels s'ajoutent 4 000 kilomètres de piste défoncée. Sur chacun des parcours, la nouvelle Classe G affiche nettement plus de sérénité et de confort.

« Les raisons de cette performance exceptionnelle sont multiples », estime Gunnar Güthenke, responsable du département-produit Véhicules tout-terrain Mercedes-Benz. « Parmi ces facteurs, on peut citer le nouveau train de roulement avec suspension à roues indépendantes à l'avant, le système d'amortissement adaptatif et la direction électromécanique. »

La Classe G : bien plus qu'un simple véhicule tout-terrain

La nouvelle Classe G profite de quelque 40 années d'expérience et de savoir-faire dans le domaine des véhicules tout-terrain. Elle a été développée avec un objectif principal : redéfinir la notion de qualités routières, sur route et hors chemin. Mission accomplie ! La nouvelle Classe G est encore plus performante en tout-terrain et nettement plus vive sur route, plus dynamique et plus confortable que la version précédente. C'est en 2014 qu'ont démarré conjointement les travaux de développement du train de roulement chez Mercedes-Benz G GmbH et Mercedes-AMG GmbH. Résultat : une suspension avant à roues indépendantes et doubles bras transversaux combinée à un essieu arrière rigide. Pour les ingénieurs, le challenge a consisté à lutter pour chaque millimètre, car les capacités tout-terrain dépendent principalement de la garde au sol. Le relèvement des essieux joue donc un rôle déterminant ; pour atteindre les objectifs de robustesse, une barre anti-rapprochement a été installée dans le compartiment moteur.

Les composants du train avant à double bras transversaux sont fixés directement sur le cadre-échelle, sans berceau. Les points de liaison au châssis du bras transversal inférieur sur l'axe Z sont placés aussi haut que possible. Cette configuration garantit une conduite aisée hors des sentiers battus. Conçu spécialement pour la Classe G, le nouveau train avant est tellement robuste que les performances et capacités tout-terrain du modèle antérieur ont été préservées et même en partie dépassées.

Ainsi parée, 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 au plaisir de conduire. A cela s'ajoutent une course de suspension de 85 millimètres en compression et de 100 millimètres en extension ainsi qu'un angle de rampe de 25,7 degrés.

Le cahier des charges de la Classe G exigeait toutefois non seulement une solidité extrême et une supériorité absolue en tout-terrain, mais aussi plus de dynamisme et de confort sur route. Grâce au nouveau train avant, les qualités routières de la Classe G ont également été améliorées. La « G » se comporte sur la route de manière aussi agile que confortable et procure 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.

Classe G : un plaisir de conduire qui commence là où d'autres déclarent forfait

On peut vanter les qualités exceptionnelles d'un véhicule et sa sécurité assurées par un conducteur maître de la situation, mais pour s'en convaincre, rien ne remplace l'expérience. Toutefois, les valeurs mentionnées plus bas montrent que chaque détail, aussi minime soit-il, a été étudié à la loupe et amélioré jusqu'à la perfection.

La garde au sol généreuse et le débattement de la suspension demeurent les deux piliers qui ont servi à bonifier encore les capacités de franchissement de la Classe G. Les effets sont éloquentes :

- aptitude en côte jusqu'à 100 % sur surface adéquate
- garde au sol entre les essieux augmentée de 6 millimètres, soit 24,1 cm
- capacité de passage à gué maximale, avec 70 cm dans l'eau et la boue, soit 10 centimètres de plus

- stabilité de roulage dans les dévers de 35°, soit 7° de mieux
- 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 anti-rapprochement relie maintenant les dômes des jambes de suspension avant afin de renforcer la résistance à la torsion du cadre-échelle.

A l'arrière, et contrairement au modèle précédent, 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 et la garde au sol de 241 millimètres au niveau du pont arrière garantissent la sécurité, y compris dans les situations extrêmes.

Une caisse brute plus solide que jamais

Très tôt, dès les premiers tests d'endurance effectués lors de la phase de développement, la Classe G a démontré sa solidité extrême. Pour le vérifier, les ingénieurs ont utilisé des véhicules de contrôle de la structure, construits pour garantir la sécurité passive, pour fabriquer des prototypes roulants. Ainsi, ils ont pu réaliser très tôt le test d'endurance dans toutes les conditions climatiques imaginables à l'échelle du globe. Au cours de la phase de développement, les véhicules ont effectué au total 2,4 millions de kilomètres. Pour les tests fonctionnels d'endurance, le parcours sur le Schöckl ne pouvait bien entendu manquer au programme. « Les ingénieurs ont rapporté que la caisse brute est meilleure que jamais », raconte Gunnar Güthenke.

DYNAMIC SELECT : à vous de choisir

Sur la Classe G, DYNAMIC SELECT est désormais disponible avec plusieurs 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'assistance à la conduite selon les souhaits du conducteur. Les quatre programmes « Comfort », « Sport », « Eco » et « Individual » peuvent être sélectionnés aisément au moyen du commutateur

DYNAMIC SELECT. En mode « ECO », par exemple, la conduite est programmée pour être particulièrement économique et silencieuse, le volet sur échappement étant fermé automatiquement. En revanche, en mode « Sport », les points de passage des rapports de la boîte automatique, la réponse du moteur aux mouvements de la pédale d'accélérateur, les paramètres de la direction électrique et ceux du volet sur échappement changent pour émettre un son particulièrement puissant. 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 (option). Dans les modes Sport et Comfort, le conducteur peut alors modifier les caractéristiques d'amortissement du véhicule au moyen du commutateur DYNAMIC SELECT.

En simplifiant, on peut dire que la Classe G reconnaît l'état de la route et active la loi d'amortissement adéquate afin, par exemple, d'affermir la suspension en tout-terrain. En mode Sport en revanche, la Classe G réagit de manière encore plus vive sur la route.

Pour adapter les caractéristiques de l'amortissement, le système évalue en temps réel l'énergie cinétique emmagasinée par chaque roue à l'instant t ainsi que l'énergie potentielle sur la base du débattement de la suspension et des paramètres dérivés. Prenant également en compte l'accélération de la carrosserie, l'unité de commande calcule alors les valeurs individuelles des signaux envoyés aux électrovannes des amortisseurs. Le train de roulement régule ainsi chaque roue individuellement, ce qui améliore le confort sur route, mais aussi les capacités du véhicule en tout-terrain.

Dans sa version de série, la nouvelle Classe G est livrée avec une suspension acier conventionnelle et un système d'amortissement passif et sélectif asservi à la fréquence. Cela signifie que la courbe caractéristique d'amortissement est calculée en fonction du nombre d'irrégularités surmontées par le véhicule pendant un laps de temps défini.

Le nouveau « mode G » est l'un des éléments qui ont permis d'améliorer le comportement routier en tout-terrain. Quel que soit le programme choisi, la Classe G passe en « mode G » dès qu'un des trois blocages de différentiel est activé ou que la démultiplication tout-terrain LOW RANGE est engagée. Ce mode tout-terrain adapte le réglage de l'amortissement du train de roulement et la direction ainsi que la courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur. Il évite les changements de rapports inutiles, assurant ainsi une excellente maîtrise et une capacité de franchissement exceptionnelle. 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 irrégularités du terrain, le conducteur peut manœuvrer au centimètre près même en terrain très pentu et les retours de la direction sur les qualités d'adhérence de la surface sont clairs.

Aussi directe que possible, aussi indirecte que nécessaire

La Classe G reçoit en série une direction électromécanique à crémaillère qui permet l'implantation de systèmes d'aide à la conduite comme l'assistant de stationnement. De plus, la direction électromécanique consomme moins d'énergie qu'un système hydraulique. Selon le programme de conduite, l'une des trois courbes caractéristiques de direction « Comfort », « Sport » et « Offroad » est sélectionnée. Selon le cas, le conducteur a au volant une sensation de confort ou de dynamisme sur la route, mais reçoit aussi des retours clairs et précis sur les surfaces meubles et délicates, 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.

Les freins avant et arrière font appel à des disques ventilés d'un diamètre respectif de 354 et 345 millimètres pour une épaisseur respective de 32 et 22 millimètres. Tous ces éléments contribuent à l'allègement de la Classe G, avec pour effets une réduction de la consommation de carburant et une amélioration du confort routier. A noter enfin que l'équipement de série inclut également un frein de stationnement électrique.

Un groupe propulseur musclé et efficient

Le nouveau G 500 (consommation de carburant en cycle mixte : 12,1-11,5 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 276-263 g/km)¹ est propulsé par un puissant moteur V8 de 4 litres. Le nouveau moteur biturbo délivre 310 kW (422 ch) et un couple maximum de 610 Nm entre 2 000 et 4 750 tr/min. D'autres versions de motorisation sont d'ores et déjà prévues.

Lors du développement du nouveau moteur V8 de 4,0 litres, les ingénieurs ont accordé une importance majeure à l'efficacité énergétique et au potentiel de performance. Le revêtement NANOSLIDE® spécifique des chemises de cylindre constitue dans ce contexte un facteur déterminant. En effet, celui-ci réduit les frottements, d'où un gain d'efficacité et, parallèlement, une diminution de l'usure. Pour abaisser encore la consommation de carburant, le moteur biturbo est doté d'un système de coupure sélective des cylindres. Ainsi, à charge partielle, la commande de distribution variable CAMTRONIC coupe simultanément quatre des huit cylindres. Les pertes dues aux alternances de charge sont ainsi réduites et le rendement global obtenu avec quatre cylindres est meilleur, l'activation des huit cylindres intervenant seulement à des charges plus élevées. Le système de coupure des cylindres est opérationnel sur une plage de 800 à 3 250 tr/min avec les programmes de conduite Comfort ou ECO. Pour augmenter le couple, les cylindres 2, 3, 5 et 8 sont réactivés de manière imperceptible en l'espace de quelques millisecondes. Enfin, le G 500 est équipé d'un filtre à particules essence.

Un V intérieur chaud

Afin d'accroître la réactivité du moteur V8 biturbo, les culasses ont été tournées de 180 degrés. Désormais, la partie admission est à l'extérieur et la partie échappement à l'intérieur, une solution qui a également permis de réduire sensiblement l'encombrement du moteur. Cette architecture est baptisée « V intérieur chaud » dans le jargon automobile.

	G 500
Cylindrée	3 982 cm ³
Alésage x course	83,0 x 92,0 mm
Compression	10,5
Puissance	310 kW (422 ch) de 5 250 à 5 500 tr/min
Couple maxi	610 Nm de 2 000 à 4 750 tr/min
Consommation de carburant (nouveau cycle mixte européen) ¹	12,1-11,5 l/100 km
Emissions de CO₂ ¹	276-263 g/km
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO₂	E
Accélération de 0 à 100 km/h	5,9
Vitesse maximale	210 km/h

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 réaction et de passage des 9 rapports de la boîte de vitesses. La grande ouverture de la boîte rend la conduite plus confortable et plus silencieuse à bas régimes, mais contribue aussi à réduire la consommation.

Les perfectionnements apportés sur le plan mécanique et l'unité de commande hydraulique favorisent des passages de rapports rapides, souples et confortables et autorisent des sprints intermédiaires spontanés. Trois capteurs de régime permettent en outre des passages de rapports combinés avec, selon la situation de conduite, des sauts de plusieurs rapports. Les caractéristiques de passage des rapports sont fonction du programme de conduite sélectionné.

Si le conducteur choisit le programme ECO, la fonction Start/Stop ECO contribue à une conduite particulièrement économique. Le mode croisière aide à réaliser des économies de carburant supplémentaires. Lorsque le conducteur retire le pied de l'accélérateur, l'embrayage de la boîte de vitesses s'ouvre. Le régime moteur est abaissé jusqu'au régime de ralenti, ce qui a pour effet d'éliminer les

forces de compression et de frottement du moteur en poussée et, par conséquent, de réduire la résistance à l'avancement. La Classe G utilise sa propre énergie cinétique pendant quelque temps pour se déplacer, se contentant de glisser sur la route. Le véhicule roule ainsi de lui-même manifestement plus longtemps qu'en poussée. Il en résulte des économies de carburant supplémentaires. La liaison cinématique est rétablie dès que le conducteur actionne l'accélérateur ou la pédale de frein.

Comme sur toutes les boîtes automatiques Mercedes-Benz, le conducteur peut également choisir de passer les rapports en mode manuel à l'aide des palettes de commande DIRECT SELECT au volant.

Une boîte de transfert avec démultiplication tout-terrain

La nouvelle boîte de transfert est directement flasquée sur la boîte automatique 9G-TRONIC. Elle est paramétrée de manière à transmettre 40 % du couple moteur aux roues avant et 60 % aux roues arrière, une répartition qui profite principalement au comportement sur route. Même si sa transmission intégrale permanente garantit une excellente motricité en toute situation, le nouveau « G » ne serait pas digne de cette désignation s'il n'atteignait pas l'excellence en tout-terrain. Ainsi, grâce à la démultiplication tout-terrain, les couples appliqués aux roues motrices sont sensiblement augmentés, ce qui facilite notamment le franchissement de terrains impraticables.

La démultiplication tout-terrain est enclenchable jusqu'à 40 km/h via la touche LOW RANGE en mode « N » de boîte de vitesses. 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. Avec la nouvelle valeur de 2,93, le rapport de démultiplication de la boîte de transfert est nettement plus court que celui du modèle précédent (2,1), avec un effet perceptible particulièrement lors des démarrages contrôlés dans des côtes extrêmes.

Le nouvel embrayage multidisque intelligent fonctionne comme un différentiel autobloquant à régulation automatique. Il veille à ce que la Classe G reste manœuvrable plus longtemps. Avantage : le conducteur a plus de marge de manœuvre avant d'être obligé d'enclencher manuellement les blocages de différentiel. Cela signifie que l'embrayage multidisque régule le comportement du « G » pendant la marche, notamment en cas de patinage sur route ou en tout-terrain. Si le conducteur actionne la touche commandant le blocage du

différentiel inter-ponts, l'embrayage multidisque provoque un effet de retenue de 100 %. Les blocages de différentiel avant et arrière sont conçus comme des blocages de différentiel standard avec effet de blocage à 100 %. Tous les blocages sont enclenchables séparément pendant la marche, en mode LOW RANGE comme en mode HIGH RANGE, mais toujours selon la séquence : différentiel central, différentiel arrière puis différentiel avant.

Les blocages de différentiel réagissent maintenant encore plus rapidement et de manière plus sûre par simple pression sur une touche car ils sont à commande électromécanique et entièrement connectés. Les blocages activés sont signalés par des LED sur le visuel central.

¹ Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

La Classe G la plus sûre jamais construite

Les systèmes d'assistance à la conduite et de sécurité à la pointe du progrès de la nouvelle Classe G en font l'un des véhicules les plus sûrs de sa catégorie. A titre d'exemple, le tout-terrain de luxe est doté du système ATTENTION ASSIST dès la version de série. Le conducteur peut ainsi être alerté par des signaux visuels et acoustiques en cas de risque de microsommeil, ce qui accroît sensiblement la sécurité routière sur les longs trajets et lors de la conduite de nuit. Après l'alerte affichée sur le combiné d'instruments, COMAND Online propose automatiquement une recherche d'aire de stationnement.

Egalement de série, le freinage d'urgence assisté actif peut contribuer à éviter une collision imminente ou à en réduire les conséquences, voire assister le conducteur lors d'un freinage à fond. Si nécessaire, le système freine de manière autonome s'il n'enregistre aucune activité du conducteur, afin de désamorcer une situation dangereuse identifiée comme telle. Il reconnaît les véhicules plus lents, à l'arrêt ou en stationnement, mais également les piétons et les cyclistes traversant dans la zone à risque devant le véhicule.

Un niveau de sécurité active élevé

Installé de série, l'assistant de franchissement de ligne actif peut, par des freinages unilatéraux, empêcher le véhicule de quitter sa voie de manière inopinée, par exemple en cas de franchissement involontaire d'une ligne blanche continue. Grâce à une caméra, le système est capable de reconnaître si le conducteur franchit un marquage au sol. Celui-ci est alors alerté par des vibrations du volant. Si le conducteur ne réagit pas, la Classe G est freinée d'un côté pour revenir sur sa voie.

Lui aussi proposé de série, l'assistant de signalisation routière s'appuie sur l'analyse d'images et sur les données de la carte routière numérique du système de navigation pour évaluer la vitesse maximale autorisée et les interdictions de dépasser valables pour le tronçon parcouru, et affiche ces informations sur le combiné d'instruments. Les panneaux de signalisation supplémentaires, tels que les limitations de vitesse en cas de pluie (alerte lorsque les essuie-glaces sont en marche) ou les limitations de vitesse s'appliquant uniquement aux camions, sont également pris en compte. Enfin, l'assistant de signalisation

routière est capable de reconnaître les sens interdits d'alerter le conducteur s'il est engagé dans la mauvaise direction.

Un système de protection auditive biomécanique

En cas d'accident imminent, le système de protection préventive des occupants PRE-SAFE® intervient pour activer notamment les rétracteurs de ceinture réversibles ou fermer automatiquement les vitres latérales et le toit ouvrant en verre ouverts. Les occupants du véhicule sont ainsi protégés contre la pénétration d'objets dans le véhicule. Lorsque PRE-SAFE® Sound détecte une certaine situation dangereuse, il prépare acoustiquement les passagers au bruit prévisible de l'accident pour réduire les contraintes imposées à leur système auditif. Grâce à un bref signal sonore diffusé par les haut-parleurs du système de sonorisation, il active le réflexe stapédien, un réflexe de protection naturel de l'oreille interne. Le muscle stapédien se contracte et évite ainsi que le tympan ne transmette le bruit vers l'oreille interne. Celle-ci est alors mieux protégée contre les pressions sonores élevées.

Une assistance efficace dans le trafic en accordéon

La Classe G est disponible en option avec un Pack Assistance à la conduite sur mesure. Celui-ci facilite la tâche du conducteur au quotidien grâce à des systèmes d'assistance à la conduite inédits ou perfectionnés, notamment en cas de circulation en accordéon et dans les embouteillages. Le Pack Assistance à la conduite inclut l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et l'assistant d'angle mort. DISTRONIC est capable de moduler automatiquement la distance par rapport à un véhicule circulant en amont, ce qui facilite la tâche du conducteur tout particulièrement dans la circulation en accordéon.

Comme son nom l'indique, l'assistant d'angle mort alerte le conducteur lorsqu'il détecte des véhicules dans l'angle mort. Outre une alerte sonore, le système affiche également un triangle de signalisation sur le rétroviseur extérieur du côté où le danger a été repéré.

La liste des options intègre par ailleurs le Pack Stationnement avec caméra de recul ou le Pack Stationnement avec caméras panoramiques qui incluent également l'assistant de stationnement PARKTRONIC et l'assistant de stationnement actif. PARKTRONIC surveille les abords à l'avant et à l'arrière du véhicule pour avertir le conducteur en cas de présence d'obstacles.

Grâce à ses six capteurs à ultrasons, le nouvel assistant de stationnement actif identifie les places de stationnement adaptées et assiste le conducteur lors de la manœuvre en intervenant sur la direction et les freins. Il facilite ainsi le stationnement le long d'un trottoir ou en bataille. De plus, le système Rear Cross Traffic Alert associé au Pack Assistance à la conduite optionnel peut alerter le conducteur en cas de présence de véhicules coupant sa route lorsqu'il ressort d'une place de stationnement en marche arrière.

La visibilité vers l'arrière a été encore améliorée sur la nouvelle Classe G au profit de la sécurité en marche arrière, la caméra étant montée sous la roue de secours pour bénéficier d'un angle de vision plus important. Etant donné qu'elle est positionnée sous la ligne de passage à gué de la Classe G, la caméra est protégée comme une caméra sous-marine et recouverte par un cache. Dès que le conducteur engage la marche arrière, le cache de protection s'escamote pour que « l'équipement de plongée » de la Classe G puisse être opérationnel.

En liaison avec les caméras panoramiques (option) du Pack Stationnement, le conducteur peut bénéficier d'une visibilité panoramique en vue aérienne s'appuyant sur les images de la caméra de recul et celles de trois autres caméras. La zone couverte autour du véhicule est d'environ trois mètres de rayon. Cette surveillance permet d'identifier des obstacles sous la ligne de bas de glace ou devant le véhicule tels que des blocs de pierre ou des buttes. Les informations sont présentées en qualité Full-HD sur l'écran du système multimédia. Des lignes repères délimitent le chemin et la largeur de la Classe G. Le conducteur peut choisir entre une vue détaillée, une vue latérale ou une vue plein écran. Il peut également sélectionner un mode Front View avec vue tout-terrain qui lui offre une excellente visibilité lors de différentes manœuvres ou dans l'obscurité.

Si le véhicule est équipé d'un dispositif d'attelage, le conducteur peut également profiter du mode remorque. Celui-ci l'assiste notamment lors des manœuvres de sorte à pouvoir atteler une remorque facilement sans l'aide d'une tierce personne.

La vue tout-terrain développée spécialement pour la Classe G est affichée sur l'écran du système multimédia et présente de manière schématique la Classe G dans son environnement. L'affichage visualise également les principaux composants intervenant lors de la conduite tout-terrain :

- Boîte de transfert verrouillable avec démultiplication tout-terrain flasquée sur la boîte de vitesses automatique

- Arbres de transmission longitudinaux entre la boîte de transfert et les différentiels d'essieu
- Différentiel arrière verrouillable avec essieu rigide/demi-arbres de transmission vers les roues arrière
- Différentiel avant verrouillable avec demi-arbres de transmission vers les roues avant

Par ailleurs, la vue tout-terrain fournit des informations sur l'altitude, la déclivité, le dévers, l'angle de braquage, la démultiplication tout-terrain ainsi que sur les blocages de différentiel activés. La direction est également visualisée sous forme d'un segment de boussole circulaire devant la partie avant virtuelle de la Classe G. Un schéma du système de transmission intégrale en bas à droite de l'écran montre les roues avant et arrière, les demi-arbres de transmission avant et arrière, les différentiels avant et arrière, les arbres de transmission avant et arrière ainsi que la boîte de transfert.

Sécurité passive : des passagers parfaitement protégés

Le concept de sécurité passive de la nouvelle Classe G s'appuie sur une nouvelle architecture de carrosserie avec une cellule passagers très rigide posée sur un cadre-échelle et des zones de déformation contrôlée. En cas de choc frontal, le cadre-échelle dirige les forces longitudinales dans le soubassement via un système d'appui spécifique. La cellule passagers ultra-rigide offre aux occupants un espace de survie suffisant. De plus, la cellule atténue les contraintes en décélération auxquelles les passagers sont exposés lors d'un accident.

Plusieurs systèmes de retenue garantissent une protection efficace des occupants. Activés selon les besoins, ces systèmes sont les suivants :

- Airbags frontaux conducteur et passager avant
- Deux airbags genoux
- Airbags latéraux thorax et bassin à l'avant
- Airbags rideaux à l'avant et à l'arrière
- En option : airbags latéraux à l'arrière

- Ceintures de sécurité 3 points avec rétracteur, rétracteur de ferrure d'ancrage de ceinture et limiteur d'effort à l'avant et rétracteurs de ceinture pyrotechniques avec limiteur d'effort aux places arrière extérieures

La protection des piétons avec un grand « P »

Afin d'éviter les accidents ou d'en atténuer sensiblement les conséquences, en particulier pour les usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, la Classe G fait intervenir différents systèmes de sécurité active tels que le freinage d'urgence assisté avec sa fonction de freinage d'urgence face à des piétons ou des cyclistes croisant la route du véhicule. Pour renforcer la sécurité passive du véhicule, les ingénieurs ont notamment adapté les zones de déformation entre le capot moteur et les éléments situés dessous. Par ailleurs, pour conserver le caractère mythique du véhicule avec ses clignotants posés sur les ailes, les ingénieurs développement ont dû faire preuve d'inventivité. Dans les découpes aménagées de la partie supérieure des ailes avant, ils ont inséré et collé des cadres en plastique sur lesquels sont fixés les clignotants. En cas de choc avec un piéton, des points de rupture prédéfinis dans le cadre permettent à celui-ci de céder et au clignotant de disparaître dans l'aile avant.

Toute la lumière

La Classe G est équipée de série de phares LED hautes performances. Ces derniers affichent un spectre lumineux plus proche de la lumière du jour que les projecteurs au xénon, par exemple. Plus agréables pour les yeux, ils facilitent ainsi la conduite de nuit.

Toutes les fonctions d'éclairage, feux de jour inclus, sont intégrées dans un même module. Grâce aux LED, la chaussée est mieux éclairée qu'avec des projecteurs à halogène conventionnels. Les lampes LED, avec leurs 20,2 W de puissance en feux de croisement, se distinguent également par une très faible consommation d'énergie, soit environ 58 % de moins que des lampes au xénon de 35 W et près de 40 % de moins que des lampes à halogène de 50 W. L'équipement de série de la nouvelle Classe G compte également un système de lave-phares. Celui-ci s'avère particulièrement pratique pour nettoyer les phares des projections de boue en conduite tout-terrain. A l'instar de la caméra de recul, les feux arrière et les projecteurs sont étanches.

Les phares LED hautes performances peuvent être remplacés par des phares MULTIBEAM LED, au choix. Dotés chacun de 84 LED haute performance activées individuellement, ils éclairent la route automatiquement d'une lumière exceptionnellement claire répartie avec précision, 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 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 bénéficie ainsi d'un éclairage plus intense et le conducteur est moins ébloui par la lumière réfléchi par le brouillard.

Nouvelles fonctions pour un véritable gain de sécurité

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 une excellente portée d'éclairage.

L'évolution d'une légende

1979

Les premiers modèles G sont présentés à la presse. La production des modèles 240 GD, 300 GD, 230 G et 280 GE est lancée.

1980

A l'occasion de sa visite en Allemagne en novembre 1980, le pape Jean-Paul II voyage pour la première fois en « papamobile », une version spéciale carrossée sur base 230 G.

1981

Les modèles 280 GE et 300 GD peuvent désormais être équipés en option notamment d'une climatisation, de banquettes longitudinales pour le compartiment arrière et d'un hard-top pour la version cabriolet. Le nuancier compte 22 peintures.

1983

Jacky Ickx et Claude Brasseur remportent le rallye Paris-Dakar à bord d'un 280 GE.

1985

Dans le cadre d'un restylage, le « G » est revalorisé en profondeur. Son équipement de série compte désormais, entre autres, des blocages de différentiel, un verrouillage centralisé et un compte-tours.

1987

Nouveau restylage avec adjonction de lève-glaces électriques, d'une antenne automatique, d'un cache-bagages à double rideau et d'un réservoir de carburant de plus grande capacité.

1989

Page 43

Lancement de la série 463 dotée d'un équipement cosu et déclinée en quatre versions de motorisation baptisées 250 GD, 300 GD, 230 GE et 300 GE. Le programme compte trois versions de carrosserie, à savoir un cabriolet, un break court et un break long.

1993

Lancement du modèle 500 GE, le premier G à moteur V8. Le moteur en alliage léger de 5 litres de la série spéciale est étalonné à 177 kW/240 PS. Evolution de la nomenclature : à partir de septembre, les modèles G deviennent officiellement la Classe G. Les désignations des modèles évoluent elles aussi avec un « G » placé devant (G 230, G 300, G 350 TURBODIESEL, etc.).

1994

Deuxième restylage pour la série 463 qui propose désormais des freins à disque ventilés à l'avant et un airbag conducteur.

1996

Présentation d'une version Classe G cabriolet dotée d'une capote à commande électrohydraulique et du G 300 TURBODIESEL.

1998

Le G 500 à moteur V8 (218 kW/296 ch) intègre la gamme de modèles standard.

1999

Une version AMG est ajoutée pour la première fois à la gamme de modèles officielle de la Classe G : le G 55 AMG.

2001

Dans le cadre d'un nouveau restylage, la Classe G voit son aménagement intérieur profondément revalorisé. La nouvelle dotation de série, complétée par de nouveaux systèmes de régulation de la dynamique de marche, est présentée lors du Salon de Francfort (IAA) en septembre. Parmi ces systèmes, on retiendra

l'ESP®, le freinage d'urgence assisté BAS et le nouveau système d'aide à la motricité ETS.

Page 44

2004

Première mondiale du nouveau G 55 AMG à moteur V8 à compresseur de 350 kW/476 ch, le modèle Classe G le plus puissant jamais construit.

2007

Nouvelle évolution : la Classe G reçoit un nouveau combiné d'instruments à quatre cadrans ronds analogiques.

2008

Lancement du nouveau moteur V8 de 5,5 litres d'une puissance de 285 kW/388 ch. Modification de la calandre qui compte désormais avec trois lamelles.

2012

Planche de bord et console centrale entièrement repensées, intégration du système d'infodivertissement moderne COMAND Online dans la dotation de série. La prestigieuse filiale du groupe à Affalterbach lance le G 65 AMG dans la course. Sous le capot, un moteur 12 cylindres de 6,0 litres avec cache en carbone et aluminium. Fort d'un couple de 1 000 Nm, le G 65 AMG devient alors le véhicule tout-terrain de série le plus puissant au monde dont la fouge doit être jugulée en bridant électroniquement sa vitesse de pointe à 230 km/h.

2013

Le G 63 AMG 6x6 affiche des capacités tout-terrain sans équivalent.

2015

Le programme d'équipements designo manufaktur est proposé pour la première fois également pour la Classe G. Celui-ci séduit par des équipements personnalisés à l'extrême, une finition artisanale traditionnelle de la plus belle facture et une qualité sans égale. Le programme de personnalisation propose des équipements intérieurs et extérieurs déclinés dans des coloris et matériaux

exclusifs et inédits. Enfin, le constructeur lance la production de série du nouveau G 500 4x4² équipé d'essieux portiques.

2016

Misant sur un équipement extérieur très fonctionnel et un Pack Offroad spécifique disponible en option, le G 350 d Professional s'ajoute à la gamme de modèles Classe G.

2017

Le 300 000^e modèle Mercedes-Benz Classe G quitte les chaînes de l'usine Magna Steyr à Graz, en Autriche. La Mercedes-Maybach G 650 Landulet est lancée sous forme de série limitée à 99 exemplaires avec de nombreuses options luxe.

L'ancêtre de tous les SUV Mercedes-Benz

Elle fait référence depuis ses débuts en 1979. Elle a gagné le rallye Paris-Dakar, elle a même transporté le pape, sans parler des innombrables prix des lecteurs glanés au fil des ans en tant qu'icône stylistique dans l'univers de l'automobile. La Classe G constitue le nec plus ultra parmi les modèles tout-terrain de luxe. Non seulement, elle est, et de loin, la série ayant la plus grande longévité de toute l'histoire de Mercedes-Benz, mais elle est aussi l'ancêtre de tous les SUV à l'étoile, comme en témoigne le « G » que portent tous ces modèles dans leur nom.

Depuis le cadre-échelle d'une robustesse exceptionnelle jusqu'aux sièges tout confort, la qualité inégalée de la Classe G est attestée par le simple fait que plus de 80 % des 300 000 modèles produits jusqu'à présent sont encore en service, sur route et hors des sentiers battus.

Tout commence à Graz

L'épopée de la Classe G commence en 1972, avec l'accord de coopération entre l'ancienne Daimler-Benz AG et Steyr-Daimler-Puch signé dans la ville autrichienne de Graz. En 1975, le lancement de la production de série des modèles G est décidé, de même que la construction d'une nouvelle usine à Graz où, aujourd'hui encore, les véhicules sont majoritairement fabriqués à la main.

Le concept convenu entre les partenaires est radicalement différent de ceux adoptés pour d'autres modèles tout-terrain de l'époque. A contre-courant de la tendance du moment, il est décidé de ne pas produire un véhicule à l'équipement spartiate à vocation 100 % tout-terrain, ni une voiture particulière à transmission intégrale faite pour la route. A la place, les spécialistes de la planification produit, les stylistes et les ingénieurs développent, après mûre réflexion, un modèle tout-terrain à vocation universelle doté de qualités sans équivalent à ce jour. D'une part, celui-ci doit faire preuve d'une fiabilité, d'une robustesse et de qualités tout-terrain exceptionnelles pour faire face aux défis quotidiens des industriels, des services communaux et des armées. De l'autre, il doit pouvoir être utilisé par la clientèle comme un véhicule routier à part entière, avec le confort et surtout la sécurité qui s'imposent, mais aussi comme véhicule de loisirs exclusif.

Une base solide : le cadre-échelle ultrarésistant

La séparation du cadre et de la carrosserie s'avère la meilleure solution, sachant qu'il était prévu dès le départ de décliner la future Classe G en différentes versions de carrosserie. C'est la raison pour laquelle, depuis lors, l'épine dorsale du tout-terrain Mercedes-Benz est constituée d'un cadre-échelle ultrarésistant.

Pour la distribution et la construction du véhicule, une société commune voit le jour, la Geländefahrzeuggesellschaft mbH, dans laquelle Daimler-Benz et Steyr-Daimler-Puch détiennent respectivement 50 % des parts. Le consortium d'entreprises baptise le nouveau produit « G » en référence à la première lettre du terme allemand « Geländewagen » (véhicule tout-terrain), un nom à la fois simple et symbolique qui fait suite à une décision que l'on qualifierait aujourd'hui de visionnaire. En effet, à l'époque, personne ne peut s'imaginer que la nomenclature des séries de voitures particulières Mercedes-Benz allait évoluer dans le même sens avec une désignation symbolisée par une seule lettre.

La production des premiers modèles Classe G démarre le 1er février 1979 à Graz. Daimler-Benz fournit l'ensemble des composants de la chaîne cinématique (moteur, boîte de vitesses, essieux et direction) ainsi que les pièces embouties grand format. Les pièces découpées et de petit format, ainsi que la boîte de transfert, sont fabriquées par Steyr-Daimler-Puch.

Lors du lancement commercial en février 1979, quatre motorisations sont proposées, développant de 53 kW/72 ch à 115 kW/156 ch. Les clients ont alors le choix entre des versions cabriolet à empattement court, des versions fourgon

et des versions break, ces deux dernières variantes étant déclinées en empattement court ou long.

A l'automne 1989, la gamme de modèles « G » s'étoffe. Outre le modèle ancestral restylé de la série 460, selon la désignation interne, qui continue d'officier comme « cheval de trait », une nouvelle gamme de modèles vient compléter l'offre, la série 463. C'est ainsi que s'amorce une évolution qui ira bien au-delà de la simple adaptation permanente du véhicule tout-terrain au progrès technique. Celle-ci voit s'élargir continuellement le cercle des aficionados et entend souligner le caractère exclusif de ce véhicule à l'aise en toute occasion.

Un véhicule apprécié des baroudeurs et du pape

Carrossé dans de nombreuses versions spéciales, le véhicule tout-terrain démontre l'étendue de ses talents notamment dans la police, les casernes de pompiers ou les services de sauvetage.

Tout le monde connaît également les véhicules du pape Jean-Paul II qui, pendant de nombreuses années, font figure de véhicule officiel. Peinte dans un coloris nacre, la Mercedes-Benz 230 G rehaussée d'une cloche vitrée accompagne le pape Jean-Paul II dans ses nombreux voyages à travers le monde. Le véhicule avait été mis pour la première fois à la disposition du pape par Mercedes-Benz à l'automne 1980, à l'époque à titre de prêt, lors de sa visite en Allemagne. En 1982, il est suivi d'un modèle 230 GE d'apparence quasiment identique.

Le « G » devient classe

Le printemps 1993 est l'un des grands moments de la longue épopée de la Classe G. Dans le cadre d'une petite série limitée à 500 exemplaires seulement, le premier modèle à moteur huit cylindres, le 500 GE, voit le jour. Il développe alors 177 kW/240 ch. En septembre 1993, les désignations des modèles tout-terrain sont modifiées selon la nouvelle nomenclature adoptée par Mercedes-Benz pour ses voitures particulières : le « G » est positionné devant le nombre à trois chiffres, les désignations complémentaires « E » (pour les modèles à injection d'essence) et « D » (pour les versions diesel) étant supprimées. Dans le même temps, le « G » devient la Classe G.

1999, année anniversaire, est marquée par le lancement du premier modèle Classe G AMG, le G 55 AMG. A l'occasion du 25e anniversaire de la série en 2004, ce premier modèle est suivi du G 55 AMG Kompressor. Son moteur huit

cylindres (350 kW/476 ch, 700 Nm de couple), particulièrement musclé, confère au robuste 4x4 des performances inédites à ce jour et démontre l'énorme potentiel qui se cache dans la Classe G. Deux ans plus tard, les ingénieurs AMG offrent au Power « G » une séance de culturisme qui lui permet d'atteindre les 368 kW/500 ch.

En 2006, le modèle tout-terrain reçoit un tout nouveau moteur diesel à la pointe de la technique. Baptisé G 320 CDI et considéré par de nombreux connaisseurs comme le meilleur « G » jamais construit, le nouveau modèle affiche une puissance de 165 kW/224 ch et dispose de série d'un filtre à particules diesel. Grâce à des courbes de couple et de puissance harmonieuses, le moteur V6 en alliage léger accroît encore le plaisir de conduire, sur route et hors chemin.

A l'occasion de son 30e anniversaire en 2009, la Classe G voit son équipement s'étoffer afin d'accroître principalement le niveau de confort dans l'habitacle et son caractère exclusif. Les sièges avant plus ergonomiques offrent un meilleur maintien. Ils sont dotés de nouveaux motifs et d'une climatisation qui rendent le tout-terrain mythique encore plus luxueux.

Un succès ininterrompu

De nouveaux moteurs AMG, une liste d'équipements fortement allongée, un aménagement intérieur encore plus cossu, des modifications extérieures subtiles et de nouveaux systèmes dédiés à la sécurité, comme DISTRONIC Plus, ou au confort, comme l'aide au stationnement PARKTRONIC, telle est recette adoptée en 2012 pour bonifier encore le modèle tout-terrain.

Un an plus tard, Mercedes-Benz ajoute le G 63 AMG 6x6 au programme. Doté de trois essieux, ce modèle tout-terrain allie le « meilleur de trois univers » avec les dernières évolutions de la Classe G de nouvelle génération, la robustesse de véhicules conçus pour une utilisation mixte sur route et en tout-terrain et une motorisation de pointe signée Mercedes-AMG. En 2015, la 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 cette même année 2015, les clients désireux d'insuffler à leur Classe G un caractère tout particulier peuvent puiser leur inspiration dans le programme designo manufaktur. Celui-ci propose non seulement des peintures qui sortent

de la masse, mais aussi différentes versions d'équipement ainsi que des selleries cuir de toute noblesse rehaussées de surpiqûres très chic.

Page 49

Depuis 2009, les chiffres de vente de la Classe G ne cessent de progresser. Surfant sur cette vague, l'ancêtre des SUV atteint en 2017 un nouveau record avec plus de 22 000 unités vendues sur une seule année.

En 2017, l'icône qu'est devenue le « G » se réinvente une nouvelle fois avec la Mercedes-Maybach G 650 Landulet. Avec son puissant V12, ses essieux portiques, sa capote en tissu à commande électrique et un équipement exclusif aux places arrière, cette série limitée à 99 exemplaires répond aux souhaits des clients qui attendent le maximum de leur véhicule. Ce modèle constitue sans doute la manière la plus exclusive et la plus jubilatoire de rouler cheveux au vent.

Durant l'été 2017, le 300 000e exemplaire de la Classe G sort des chaînes à Graz. Il s'agit d'une Mercedes-Benz G 500 de couleur bleu Ile Maurice métallisé designo dotée de sièges en cuir noir rehaussé de surpiqûres blanches. Equipé de différents équipements tout-terrain, dont des jantes noires de 16 pouces chaussées de pneus All-Terrain et une robuste galerie de toit, le véhicule anniversaire s'élance cet été-là vers de nouvelles aventures. Le modèle a été configuré par des amateurs du monde entier qui ont choisi leurs équipements préférés sur la page Facebook officielle de la Classe G. Ils pourront suivre également sur les réseaux sociaux les futurs périples de ce 300 000e exemplaire.

Nouvelle entrée en scène de la Classe G hautes performances

Affalterbach. Avec le nouveau Mercedes-AMG G 63 (consommation de carburant en cycle mixte : 13,1 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 299 g/km)¹, la Classe G Mercedes-AMG 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 poste de conduite Widescreen en option. 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 à réaction extrêmement rapide, 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 l'asphalte comme à l'écart des routes. Avec une calandre spécifique AMG, des élargisseurs de passages de roue, des sorties d'échappement latérales marquantes et les jantes 22 pouces maxi, le design à nul autre pareil 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. »

Une puissance éprouvée : le moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres

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. Le huit cylindres déploie sa 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 faibles.

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 en gaz frais 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.

Système de coupure de cylindres AMG Cylinder Management

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 13,1 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.

Motricité et agilité accrues : la transmission intégrale 4MATIC Performance AMG

Installée de série, la transmission intégrale 4MATIC Performance AMG 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.

Avec amortissement adaptatif : train de roulement RIDE CONTROL AMG

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 Classe G Mercedes-AMG, 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 rocaillieux 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 plaqués, les robustes poignées de portes, les solides baguettes de protection avec inserts en noir brillant avec emblème AMG argenté et roue de secours apparente fixée sur la porte arrière avec cache en acier inoxydable et 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. Les projecteurs principaux, les clignotants et les feux arrière sont proposées de série en version LED haute performance. Cet éclairage longue durée consomme moins d'énergie.

Des projecteurs MULTIBEAM LED sont disponibles en option. 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.

Nouvelles fonctions d'éclairage pour une sécurité accrue

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 Nuit 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 du boîtier des 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.

Tempérament sportif et détails individuels : le design intérieur

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 poste de conduite 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 poste de conduite 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.

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

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. Le boîtier des rétroviseurs est orné de rayures rouges. Le Pack Nuit 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 sera lancée à partir de juin 2018. Son prix de base en Allemagne est fixé à 148 434,65 euros (TVA à 19 % incluse).

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:

Béatrice Tanguy : +33 (0)1 30 05 87 99, beatrice.tanguy@daimler.com

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

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

¹ Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		8/en V
Cylindrée	cm ³	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	310/422 de 5 250 à 5 500 tr/min
Couple nominal	Nm	610 de 2 250 à 4 750 tr/min
Compression		10,5
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission intégrale		Permanente
Répartition du couple AV/AR (%/%)		40/60
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,45
Rapports de boîte	1re	5,35
	2e	3,24
	3e	2,25
	4e	1,64
	5e	1,21
	6e	1,00
	7e	0,86
	8e	0,72
	9e	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu à doubles bras transversaux, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Essieu rigide
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction à crémaillère à assistance électromécanique
Jantes	7,5 J x 18 (AV), 7,5 x 18 (AR)
Pneumatiques	265/60 R 18 (AV), 265/60 R 18 (AR)

Cotes et poids

Empattement	mm	2 890
Voie avant/arrière	mm	1 638/1 638
Longueur	mm	4 817
Largeur	mm	1 931
Hauteur	mm	1 969
Diamètre de braquage	m	13,60
Volume maxi du coffre*	l	1 941*
Poids en ordre de marche CE	kg	2 429
Charge utile	kg	721
P.T.A.C.	kg	3 150
Capacité du réservoir/dont l		75/10,0
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	5,9
Vitesse maximale	km/h	210
Consommation en cycle mixtel/100 km (NEDC) ¹		12,1-11,5
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	276-263

* Selon méthode de mesure VDA

¹ Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Moteur

Nombre de cyl./disposition		8 en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	3 982
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	430 kW (585 ch) à 6 000 tr/min
Couple nominal	Nm	850 Nm de 2 500 à 3 500 tr/min
Compression		10,5/1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation par deux turbocompresseurs et pression de suralimentation maximale de 1,2 bar

Transmission

Transmission		Transmission intégrale permanente 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière (40 % sur l'essieu avant et 60 % sur l'essieu arrière)
Boîte de vitesses		Boîte 9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	n. c.
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,87
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	n. c.

Train de roulement

Essieu avant	Train de roulement AMG avec essieu à quatre bras, ressorts d'acier, amortisseurs à gaz
Essieu arrière	Train de roulement AMG avec essieu rigide à cinq bras, ressorts d'acier, amortisseurs à gaz
Système de freinage	Double circuit de freinage hydraulique avec servofrein à dépression, maître-cylindre de frein étagé ; freins à disque perforés et ventilés de 400 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 6 pistons ; freins à disque perforés et ventilés de 370 mm à l'arrière, étrier à griffe en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication variable et direction à assistance variable
Jantes	AV : 9,5 J x 20 ; AR : 9,5 J x 20
Pneumatiques	AV : 275/50 R 20 ; AR : 275/50 R 20

Cotes et poids

Empattement (en ordre de marche)	mm	2 890
Voie avant/arrière	mm	1 654/1 654
Longueur hors tout	mm	4 873
Largeur hors tout	mm	1 984
Hauteur hors tout	mm	1 966
Diamètre de braquage	m	
Volume du coffre*	l	454
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	2 485
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	2 560
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	640
P.T.A.C.	kg	3 200
Capacité du réservoir/dont réserve	l	100/12

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,5
Vitesse maximale	km/h	220 km/h****
Consommation en cycle mixte ¹	l/100 km	13,1
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	299
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO ₂		E

*d'après la technique de mesure VDA ; **poids à vide en ordre de marche selon DIN sans conducteur ; ***poids à vide en ordre de marche selon CE avec conducteur (75 kg) ; **** à limitation électronique, augmentation optionnelle de la vitesse maximale à 240 km/h (uniquement en liaison avec le Driver's Package AMG)

¹ Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.