



Information presse
26 septembre 2023

Nouveau Mercedes-AMG GLC Coupé : design élégant et conduite sportive

- Deux variantes de modèles sont disponibles.
- Premier SUV coupé doté de la technologie hybride exclusive AMG E PERFORMANCE.
- Moteur AMG électrifié à quatre cylindres de 2,0 litres avec turbocompresseur électrique.
- Châssis AMG RIDE CONTROL avec amortissement réglable et roues arrière directrices.
- Design caractéristiques AMG à l'extérieur et à l'intérieur.

Affalterbach. Quelques semaines après la présentation du nouveau Mercedes-AMG GLC SUV, la marque de voitures de sport haute performance présente le nouveau GLC coupé. Il vient compléter la série de véhicules de taille moyenne à succès de Mercedes-AMG et constitue un nouveau point fort dans la gamme grâce à sa combinaison d'élégance dynamique et d'éléments de design AMG. Des proportions impressionnantes et des surfaces spectaculaires lui confèrent une apparence incomparable, complétée par un intérieur de grande qualité.

Le GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé est le premier SUV coupé hybride performant de la marque (consommation combinée 7,5 l/100 km, émissions combinées de CO₂ 170 g/km, consommation combinée 12,7 kWh /100 km)¹ avec une puissance système de 500 kW (680 CV) au départ. Le GLC 43 4MATIC Coupé, modèle d'entrée de gamme (consommation mixte 10,2-9,8 l/100 km, émissions combinées de CO₂ 232-223 g/km)², développe une puissance de 310 kW (421 ch) et bénéficie d'un boost de courte durée de 10 kW (14 ch) via le générateur de démarrage à entraînement par courroie. L'équipement de série très complet avec les roues arrière directrices, la transmission intégrale, la boîte de vitesses SPEEDSHIFT MCT 9G AMG avec embrayage à bain d'huile et la suspension AMG RIDE CONTROL avec amortissement adaptatif contribue à l'expérience de conduite dynamique.

¹ Les chiffres indiqués sont les chiffres WLTP CO₂ mesurés conformément à l'art. 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les chiffres de la consommation de carburant ont été calculés sur la base de ces chiffres. La consommation électrique a été déterminée sur la base de la directive 2017/1151/UE.

² Les chiffres indiqués sont les chiffres WLTP CO₂ mesurés conformément à l'art. 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les chiffres de la consommation de carburant ont été calculés sur la base de ces chiffres.

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | P +49 711 17 0 | F +49 711 17 2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, Stuttgart, Allemagne | Domicile et tribunal d'enregistrement : Stuttgart, numéro de registre du commerce : 762873
Président du conseil de surveillance : Bernd Pischetsrieder
Conseil d'administration : Ola Källenius, président ; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Les chiffres sont fournis conformément à la réglementation allemande "PKW-EnVKV" et ne s'appliquent qu'au marché allemand. De plus amples informations sur les chiffres officiels de la consommation de carburant et les émissions spécifiques officielles de CO₂ des voitures particulières neuves sont disponibles dans le guide de l'UE intitulé "Informations sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie des voitures neuves", qui peut être obtenu gratuitement auprès de tous les concessionnaires, de DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH et sur le site www.dat.de

"Avec le nouveau Mercedes-AMG GLC Coupé, nous nous adressons aux clients qui recherchent un style de vie sportif et un design dynamique associés à des performances impressionnantes. Les composants techniques diversifiés et de haute qualité garantissent le plus haut niveau de dynamique de conduite et de plaisir. Avec le modèle haut de gamme qu'est le GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé, nous proposons désormais également notre système de propulsion hybride innovant dans ce segment, qui garantit un large éventail d'expériences de conduite."

Michael Schiebe, PDG de Mercedes-AMG GmbH et responsable des unités commerciales Mercedes-Benz Classe G et Mercedes-Maybach

La silhouette sportive fluide est la principale caractéristique du nouveau Mercedes-AMG GLC Coupé. Les phares se raccordent à la partie supérieure du carénage de radiateur spécifique à AMG et soulignent ainsi la largeur du véhicule. La jupe avant AMG en forme d'aile d'avion avec de grandes prises d'air, des ailettes verticales et des ailettes supplémentaires met des accents marquants et indépendants. Les arêtes latérales précises soulignent les proportions sportives et les passages de roue puissants.

L'enjoliveur de sortie d'échappement dans la couleur de la carrosserie et l'enjoliveur de jupe latérale AMG s'intègrent harmonieusement. Son allure affirmée est également soulignée par la large piste et les jantes de 19, 20 ou 21 pouces. Plusieurs des jantes présentent une esthétique brillante avec des surfaces bicolores. L'équipement optionnel comprend des marchepieds optimisés pour l'entrée et de nombreux autres packs.

Les feux arrière en deux parties élargissent visuellement la vue arrière grâce à un élément de liaison noir et rouge foncé. La jupe arrière spécifique à AMG en forme de diffuseur (GLC 43) ou avec une planche de diffusion supplémentaire (GLC 63 S) ainsi que les deux doubles embouts d'échappement (ronds sur le GLC 43, trapézoïdaux sur le GLC 63 S) renforcent l'impression de puissance.

Éléments caractéristiques AMG dans l'habitacle pour une allure sportive et élégante

Dans l'habitacle, les sièges AMG en cuir artificiel ARTICO / microfibre MICROCUT AMG avec des graphismes et des revêtements uniques apportent une touche sportive. Une sellerie en cuir et en cuir Nappa avec un blason AMG en relief dans les appuis-tête avant est disponible en option. Les sièges Performance AMG sont également disponibles en option.

Le volant AMG Performance de série est également disponible en cuir Nappa (GLC 43) ou en cuir Nappa/microfibre MICROCUT (GLC 63 S). Il est aplati dans sa partie inférieure, perforé dans la zone des poignées et équipé de palettes de changement de vitesse en aluminium de couleur argentée. Les deux touches rondes du volant AMG permettent de commander rapidement et précisément les différentes fonctions de dynamique de conduite et les programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT. L'atmosphère sportive et luxueuse est complétée par les pédales sport AMG, les tapis de sol AMG et les seuils de porte éclairés avec le lettrage AMG.

Le système d'infodivertissement MBUX comprend plusieurs affichages et fonctions spécifiques à AMG. Il s'agit notamment des écrans indépendants du combiné d'instruments, de l'écran central multimédia au format portrait de la console centrale et de l'affichage tête haute en option. Le style "Supersport", une exclusivité AMG, permet d'afficher divers contenus via une structure verticale. Il s'agit notamment d'un menu de configuration qui affiche les réglages actuels du châssis ou de la transmission. Le conducteur peut également faire afficher une carte de navigation ou des données de consommation dans le style Supersport.

Il intègre également AMG TRACK PACE (de série sur le GLC 63 S, en option sur le GLC 43), l'enregistreur de données destiné à être utilisé sur circuit. Le logiciel enregistre plus de 80 données spécifiques au véhicule dix fois par seconde pendant la conduite sur circuit, telles que la vitesse, l'accélération, l'angle de braquage et l'actionnement de la pédale de frein. L'affichage des temps au tour et par secteur ainsi que des outils de formation et d'analyse supplémentaires sont également révélateurs.

Quatre cylindres AMG de 2,0 litres avec turbocompresseur à échappement électrique

Le cœur des nouveaux modèles Mercedes-AMG GLC Coupé est le moteur quatre cylindres AMG de 2,0 litres, qui associe des technologies innovantes et des performances élevées à une efficacité exemplaire. Ce moteur reste fidèle à une tradition typique de la marque : il a non seulement été entièrement développé sur le site d'Affalterbach, mais il y est également fabriqué en qualité industrielle selon le principe "One Man, One Engine" (un homme, un moteur). Mercedes-AMG associe le savoir-faire artisanal de ses collaborateurs hautement qualifiés aux méthodes de production les plus modernes de l'industrie 4.0 et à un haut niveau de numérisation.

Le moteur, connu en interne sous le nom de M139l (l pour installation longitudinale), est à ce jour le seul moteur de série au monde à être chargé par un turbocompresseur électrique à gaz d'échappement via le système électrique de bord supplémentaire de 48 volts, qui comprend également le générateur de démarrage entraîné par courroie (RSG). Ce système est directement dérivé de la technologie que l'écurie Mercedes-AMG Petronas F1 Team utilise avec succès dans la catégorie reine du sport automobile depuis de nombreuses années. Cette nouvelle forme de charge garantit une réponse particulièrement spontanée sur toute la plage de vitesse. Il en résulte une expérience de conduite encore plus dynamique, tout en augmentant l'efficacité.

Le principe de fonctionnement du turbocompresseur électrique à gaz d'échappement en détail

Un moteur électrique étroit d'environ quatre centimètres est intégré directement sur l'arbre du turbocompresseur entre la roue de turbine du côté des gaz d'échappement et la roue de compresseur du côté de l'air frais. Contrôlé électroniquement, il entraîne directement l'arbre du turbocompresseur et accélère ainsi la roue du compresseur avant que le flux des gaz d'échappement ne prenne le relais de l'entraînement conventionnel.

Cela améliore considérablement le comportement de réponse dès le ralenti et sur toute la plage de vitesse. Le moteur à combustion réagit plus spontanément aux commandes de la pédale d'accélérateur et l'expérience de conduite globale est nettement plus dynamique. En outre, l'électrification du turbocompresseur permet d'augmenter le couple à bas régime. Cela accroît également l'agilité et optimise l'accélération à partir de l'arrêt. Même lorsque le conducteur relâche l'accélérateur ou freine, la technologie peut maintenir la pression de suralimentation à tout moment. Cela garantit une réponse directe et continue.

Par rapport au GLC 43, le turbocompresseur du GLC 63 S est nettement plus grand. Cela permet d'augmenter le débit d'air et donc les performances. En outre, le moteur électrique intégré est alimenté par le système haute tension de 400 volts.

E PERFORMANCE Hybride avec une puissance de 500 kW (680 CV) et un couple pouvant atteindre 1 020 Nm

Dans le GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé, le M139l développe 350 kW (476 ch) à 6 725 tr/min. Il s'agit du quatre cylindres de série le plus puissant au monde. Le couple maximal du moteur à combustion est de 545 Nm à 5 250-5 500 tr/min. Dans l'hybride performance, le moteur 2,0 litres est associé à un moteur électrique synchrone à excitation permanente, à une batterie haute performance développée à Affalterbach et à la transmission intégrale AMG Performance 4MATIC+ entièrement variable.

La puissance du système de 500 kW (680 ch) et le couple maximal du système de 1 020 Nm permettent des performances de conduite impressionnantes : l'accélération de l'arrêt à 100 km/h se fait en 3,5 secondes. La propulsion ne s'arrête qu'à une vitesse limitée électroniquement à 275 km/h.

Le moteur électrique de 150 kW (204 ch) est placé sur l'essieu arrière et y est intégré avec une transmission à deux vitesses à commutation électrique et le différentiel à glissement limité de l'essieu arrière à commande électronique dans une unité d'entraînement électrique (EDU) compacte. Les experts qualifient cette configuration d'hybride P3. La batterie légère et performante est également située à l'arrière, au-dessus de l'essieu arrière. Cette conception compacte présente de nombreux avantages.

Le moteur électrique agit directement sur l'essieu arrière et peut donc convertir sa puissance plus directement en propulsion - pour un coup de pouce supplémentaire lors du démarrage, de l'accélération ou du dépassement. Comme le veut la conception du véhicule, la puissance du moteur électrique peut être utilisée à plein couple, ce qui permet un comportement de démarrage particulièrement agile. En outre, grâce au différentiel de blocage de l'essieu arrière intégré et contrôlé électroniquement, le conducteur ressent immédiatement une augmentation sensible des performances : le modèle hybride accélère de manière extrêmement agile en sortie de virage, offre une traction optimale et, par conséquent, une plus grande sécurité de conduite.

En cas de patinage sur l'essieu arrière, la force motrice du moteur électrique est également transférée aux roues avant pour augmenter la traction. La connexion mécanique de la transmission intégrale entièrement variable rend cela possible via le cardan et les arbres d'entraînement des roues avant. Le positionnement sur l'essieu arrière améliore la répartition du poids et de la charge sur l'essieu dans le véhicule. C'est la base d'une tenue de route convaincante.

Le concept AMG offre une efficacité de récupération très élevée, car le système ne permet que des pertes mécaniques et hydrauliques minimales du moteur et de la transmission. La transmission à deux vitesses à passage automatique sur l'essieu arrière, avec son rapport spécialement coordonné, permet de passer d'un couple de roue élevé pour un démarrage agile à une performance continue et sûre à des vitesses plus élevées. Un actionneur électrique enclenche la deuxième vitesse au plus tard à 140 km/h, ce qui correspond à la vitesse maximale du moteur électrique d'environ 13 500 tr/min.

Inspirée de la Formule 1™, développée à Affalterbach : la batterie AMG High Performance

Le développement du stockage d'énergie lithium-ion s'inspire de technologies éprouvées dans les voitures de course hybrides de Formule 1™ de l'écurie Mercedes-AMG Petronas F1 Team. La batterie AMG High Performance associe une puissance élevée, souvent disponible consécutivement, à un faible poids pour augmenter les performances globales du véhicule. À cela s'ajoutent une consommation d'énergie rapide et une densité de puissance élevée.

80 kW en continu et 150 kW en pointe

La batterie haute performance du GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé offre une capacité de 6,1 kWh, une puissance continue de 80 kW et une puissance de pointe de 150 kW pendant dix secondes. Le chargement s'effectue par récupération ou par le chargeur embarqué de 3,7 kW en courant alternatif sur une station de charge, un boîtier mural ou une prise domestique. La batterie est conçue pour fournir et absorber rapidement de l'énergie et non pour offrir la plus grande autonomie possible. Néanmoins, l'autonomie électrique de 12 kilomètres permet un rayon d'action pratique, par exemple pour les déplacements entièrement électriques et peu bruyants des zones résidentielles vers la périphérie de la ville ou vers l'autoroute.

Le coup de pouce de l'innovation : le refroidissement direct des cellules de la batterie

Les performances élevées de la batterie AMG 400 volts reposent sur le système innovant de refroidissement direct : un liquide de refroidissement de haute technologie circule autour des 560 cellules et les refroidit individuellement. Chaque batterie a besoin d'une température définie pour fournir une puissance optimale. Si le dispositif de stockage d'énergie devient trop froid ou trop chaud, il perd temporairement de la puissance notable ou doit être réduit afin de ne pas être endommagé si la température est trop élevée. Une régulation uniforme de la température de la batterie a donc une influence décisive sur ses performances, sa durée de vie et sa sécurité. Le système AMG est conçu pour assurer une répartition uniforme de la chaleur dans la batterie.

Stratégie d'exploitation : énergie électrique toujours disponible

La stratégie de fonctionnement de base est dérivée du bloc d'alimentation hybride de la voiture de course de Formule 1 Mercedes-AMG Petronas. Comme dans la catégorie reine du sport automobile, la propulsion

maximale est toujours disponible lorsque le conducteur la sollicite par kick-down - pour accélérer avec force dans les virages ou pour dépasser rapidement. Grâce à des performances de récupération élevées et à une recharge en fonction des besoins, la force électrique peut être appelée en permanence et reproduite fréquemment.

L'entraînement hybride performant peut réguler la traction d'une roue

L'entraînement hybride présente d'autres avantages pour la régulation de la dynamique de conduite. Au lieu d'une intervention de freinage de l'ESP®, la machine électrique peut également réguler la traction dès qu'une roue signale un patinage trop important. Pour ce faire, la commande intelligente réduit le couple d'entraînement de la machine électrique, qui est transmis à la roue via le différentiel à glissement limité de l'essieu arrière. Résultat : l'ESP® ne doit pas intervenir ou seulement plus tard. Avantage : le moteur à combustion peut ainsi fonctionner avec un couple plus élevé. Cela améliore l'agilité en aval et augmente l'efficacité. De plus, la puissance qui serait autrement "détruite" lors du freinage peut être utilisée pour charger la batterie.

GLC 43 4MATIC : 310 kW (421 ch) de puissance et 500 Nm de couple pour une conduite sportive

Sur le modèle d'entrée de gamme GLC 43 4MATIC Coupé, le moteur quatre cylindres en ligne de 2,0 litres offre une puissance nominale de 310 kW (421 ch) à 6 750 tr/min. Le couple maximal de 500 Nm est atteint à 5 000 tr/min. En fonction de la situation, le système fournit brièvement un supplément de 10 kW (14 ch) provenant du générateur de démarrage à entraînement par courroie (RSG). Le RSG de deuxième génération fonctionne comme un hybride léger qui, outre l'augmentation temporaire des performances, permet également des fonctions telles que la marche en roue libre et la récupération pour une efficacité maximale. La technologie 48 volts augmente également le confort, car les transitions entre les fonctions start-stop et roue libre sont presque imperceptibles. Le GLC 43 4MATIC passe de l'arrêt à 100 km/h en seulement 4,8 secondes. La vitesse maximale est limitée électroniquement à 250 km/h.

Transmission AMG SPEEDSHIFT MCT 9G avec embrayage de démarrage humide

La puissance est transmise dans les deux modèles Mercedes-AMG GLC Coupé par la transmission AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission), dans laquelle un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple. Elle réduit le poids et, grâce à son inertie de masse plus faible, optimise la réponse aux commandes de la pédale d'accélérateur, en particulier lors des sprints et des changements de charge. Le logiciel soigneusement coordonné garantit des temps de commutation extrêmement courts et, si nécessaire, des rétrogradations multiples rapides. En outre, la fonction de double débrayage des programmes de conduite "Sport" et "Sport+" offre une expérience de changement de vitesse particulièrement expressive. La fonction RACE START est également appliquée, ce qui garantit une accélération optimale à partir de l'arrêt. Dans le programme de conduite "Comfort", la fonction ECO start/stop est activée automatiquement, la fonction "Coasting" peut être activée en "Individual".

Sur le GLC 43, la transmission intégrale AMG Performance 4MATIC offre une répartition permanente de la puissance entre les essieux avant et arrière de 31 à 69 %. La conception axée sur l'arrière assure une dynamique de conduite accrue, y compris une accélération latérale plus élevée et une meilleure traction à l'accélération. Sur le GLC 63 S, la transmission intégrale AMG Performance 4MATIC+ entièrement variable transfère la puissance motrice à la route.

AMG DYNAMICS standard partie du programme de conduite AMG DYNAMIC SELECT choix du programme de conduite

Les programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT (cinq pour le GLC 43, huit pour le GLC 63 S) permettent d'obtenir un large éventail de caractéristiques du véhicule, du confort au dynamisme. Les différents programmes de conduite offrent une expérience de conduite individuelle, précisément adaptée aux différentes

conditions de conduite.

Le contrôle intégré de la dynamique de conduite "AMG DYNAMICS" fait partie des programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT. Elle élargit les fonctions stabilisatrices du programme électronique de stabilité ESP® par des interventions agiles sur la courbe caractéristique de la direction et par des fonctions supplémentaires de l'ESP®. Dans les virages dynamiques, par exemple, une brève intervention de freinage sur la roue arrière intérieure crée un moment de lacet défini autour de l'axe vertical pour une direction spontanée et précise.

L'étendue et l'efficacité de ces interventions dépendent du programme AMG DYNAMIC SELECT sélectionné, le conducteur pouvant déterminer lui-même les réglages dans la rubrique "Individual". L'ESP® peut être réglé sur trois niveaux. "On" est la sélection standard, qui offre un niveau de sécurité élevé, adapté au caractère sportif de l'ensemble du véhicule. Le niveau "Sport" autorise des angles de dérive plus élevés, tandis que le niveau "Off" permet de désactiver complètement le système pour un style de conduite particulièrement sportif sur les circuits fermés.

Suspension AMG RIDE CONTROL avec réglage adaptatif de l'amortissement

Les deux modèles sont équipés de la suspension AMG RIDE CONTROL à ressorts en acier avec réglage adaptatif de l'amortissement. Elle associe une dynamique de conduite sportive à un confort élevé sur les longues distances. La base en est l'essieu avant, avec des rotules de direction et des rotules de liaison élastique spécialement développées, ainsi que l'essieu arrière, qui dispose lui aussi d'une élastocinématique de conception dynamique. L'amortissement adaptatif adapte en permanence l'amortissement de chaque roue aux besoins du moment, en tenant toujours compte du niveau de châssis présélectionné, du style de conduite et de l'état de la chaussée. Outre l'amélioration du confort de roulement et de conduite, cela permet également d'accroître la sécurité de la conduite. Il est possible de choisir entre trois cartes d'amortissement différentes ("Comfort", "Sport" et "Sport+").

Stabilisation active du roulis

Une autre caractéristique contribue de manière décisive au réglage spécifique AMG pour une dynamique de conduite élevée : la stabilisation active du roulis AMG ACTIVE RIDE CONTROL, disponible en option sur le GLC 63 S E PERFORMANCE. Au lieu d'utiliser des stabilisateurs transversaux classiques et rigides, le système compense les mouvements de la carrosserie de manière électromécanique. Pour ce faire, les stabilisateurs transversaux des essieux avant et arrière sont divisés en deux parties. Au milieu se trouve un actionneur électromécanique dans lequel est intégré un engrenage planétaire à trois étages. Si la surface de la route est inégale ou si le style de conduite est modéré, l'actionneur sépare activement les moitiés de stabilisateurs, ce qui augmente le confort de conduite. En utilisation dynamique, par exemple sur une route sinueuse, les moitiés se connectent et se tordent l'une contre l'autre.

Le système réduit non seulement les mouvements de roulis dans les virages, mais permet également une coordination plus précise du comportement de la direction et du changement de charge. Il améliore également le confort de conduite en ligne droite car, par exemple, les stimuli causés par les irrégularités de la chaussée d'un côté sont compensés. Les mouvements du corps peuvent être adaptés de manière active et optimale aux conditions de conduite. Le comportement de conduite typique d'AMG en termes de dynamique, de précision et de retour d'information pour le conducteur peut être expérimenté de manière encore plus intensive.

Afin de répondre aux exigences de performance élevées, le système est basé sur un système électrique partiel supplémentaire de 48 volts. Un autre avantage par rapport aux systèmes hydrauliques conventionnels est la réponse nettement plus rapide. En outre, le poids des composants est inférieur à celui des solutions hydrauliques.

Direction à trois niveaux AMG et roues arrière directrices de série

L'agencement de la direction des modèles Mercedes-AMG GLC contribue également à l'augmentation du dynamisme et du confort. Ainsi, la direction paramétrique AMG à trois niveaux dispose d'une démultiplication variable de la géométrie de direction qui s'adapte au programme de conduite sélectionné. À grande vitesse, l'assistance de la direction diminue, à faible vitesse, elle augmente continuellement. Ainsi, à basse vitesse, lors des manœuvres et du stationnement, l'effort nécessaire est relativement faible, tandis qu'à grande vitesse, le véhicule reste parfaitement contrôlé. Avec les réglages de châssis "Sport" et "Sport+", le conducteur obtient en outre un feedback nettement plus important sur l'état de la conduite via le volant.

Les roues arrière directrices sont également de série. Elle opère avec un angle de braquage maximal de 2,5°. Jusqu'à ce degré, les roues arrière braquent en sens inverse des roues avant à des vitesses allant jusqu'à 100 km/h (variable en fonction du réglage DYNAMICS AMG). Cela entraîne un raccourcissement virtuel de l'empattement, ce qui se traduit à son tour par un braquage nettement plus agile, un travail de direction réduit et une maniabilité accrue. Le rayon de braquage est ainsi sensiblement réduit, par exemple lors d'un virage ou d'un stationnement. En revanche, à des vitesses supérieures à 100 km/h (variable selon le réglage AMG DYNAMICS), les roues arrière braquent parallèlement aux roues avant - jusqu'à 0,7° maximum. Cet allongement virtuel de l'empattement a un effet positif sur la stabilité de conduite, conduit à une accumulation plus rapide de la force latérale lors des changements de direction et donc à une réaction plus directe du véhicule aux ordres de direction. La réactivité des roues arrière directrices dépend du programme de conduite AMG DYNAMIC SELECT AMG sélectionné.

Système de freinage sport AMG et système d'échappement AMG avec sonorité sportive du moteur

Le système de freinage sport AMG garantit des valeurs de décélération exceptionnelles et une maîtrise optimale du GLC 43. Des disques de frein ventilés et perforés de 370 x 36 millimètres avec étriers fixes à 4 pistons sont montés sur l'essieu avant, et 360 x 26 millimètres à l'arrière avec étriers flottants à 1 piston.

Conformément aux valeurs de performance extrêmes et aux performances associées, le GLC 63 S est équipé de série du système de freinage composite hautes performances AMG avec des étriers fixes à 6 pistons à l'avant (disques de frein ventilés et perforés de 390 x 36 mm) et des étriers flottants à 1 piston à l'arrière (disques de frein ventilés et perforés de 370 x 26 mm). Le système de freinage impressionne par ses distances de freinage très courtes ainsi que par sa stabilité maximale et sa résistance à l'évanouissement en cas d'utilisation intensive. Il se distingue également par sa longue durée de vie et sa réaction particulièrement spontanée.

De nombreux packs d'équipement permettent de personnaliser les modèles Mercedes-AMG GLC

Le pack Sport Black AMG I comprend, en noir brillant, les coques de rétroviseurs extérieurs peintes, les inserts dans les habillages de bas de caisse AMG, la baguette décorative de bordure de caisse, les encadrements de vitres et la baguette décorative du pare-chocs arrière. À cela s'ajoutent le verre teinté foncé à isolation thermique à partir du montant B et les deux embouts doubles chromés noirs du système d'échappement AMG.

Sur le Pack Sport Black AMG II s'ajoutent les lamelles du revêtement de la calandre en Chrome noir ainsi que les plaques d'immatriculation sur les ailes et à l'arrière, étoile comprise à l'arrière.

Le Pack Carbone Extérieur AMG I comprend des éléments en carbone apparent haut de gamme pour l'aile A de la jupe avant AMG, les inserts des habillages de bas de caisse AMG et la baguette décorative de la jupe arrière AMG. Avec le Kit carrosserie AMG, le GLC 43 paraît encore plus sportif : le splitter avant en noir brillant avec des ailettes sur les côtés et le diffuseur arrière avec planche de diffusion sont des emprunts optiques au sport automobile. Il y a également des ailettes supplémentaires pour les sorties d'air dans la jupe arrière en noir brillant.

Lancement de l'Édition 1 sur le marché

Le GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé peut être commandé en tant qu'édition 1 exclusive dans les couleurs extérieures gris graphite magno ou argent high-tech magno pendant un an à compter de son lancement sur le marché. Un film en magno charcoal étire visuellement les flancs du véhicule. Les jantes forgées AMG de 21 pouces à rayons croisés sont peintes en noir mat. Les rebords de jante très brillants offrent un contraste attrayant. Il en va de même pour les étriers de frein peints en jaune du système de freinage composite hautes performances AMG.

Le pack Aérodynamique AMG renforce l'impression visuelle dynamique. Les éléments aérodynamiques comprennent le splitter avant plus grand en noir brillant avec des flèches sur les côtés, l'arête de décollement AMG Performance dans la couleur de la carrosserie ainsi que des flèches supplémentaires pour les sorties d'air dans la jupe arrière en noir brillant. Le Pack Sport Black AMG I et le Pack Sport Black AMG II sont également de la partie. Le bouchon de réservoir AMG en chrome argenté avec l'inscription "AMG" souligne la position spéciale de l'édition.

L'intérieur se caractérise par le contraste du noir et du jaune. Les sièges Performance AMG sont particulièrement raffinés avec une sellerie en cuir Nappa Exclusif noir avec des surpiqûres jaunes et des logos "Edition 1" dans les appuie-tête avant. Ils suivent également le look sportif, tout comme les ceintures de sécurité en jaune et les inserts décoratifs exclusifs AMG en carbone avec fil jaune. Le volant Performance AMG en cuir Nappa / microfibre DINAMICA avec surpiqûres jaunes et les baguettes de seuil AMG avec le logo "AMG" éclairé en jaune s'y associent parfaitement. La touche finale est apportée par la plaquette Edition exclusive à l'intérieur ainsi que par des tapis de sol AMG spécifiques avec surpiqûres jaunes et label "Edition 1".

Pour protéger son précieux véhicule, chaque client reçoit une housse de voiture AMG Indoor Cover sur mesure avec le logo "Edition1". Avec sa peau extérieure respirante en fibres synthétiques indéchirables et son tissu intérieur antistatique en flanelle, elle protège le véhicule de la poussière et des rayures dans le garage.

Contact :

Koert Groeneveld, téléphone : +49 (0) 160 8614747, koert.groeneveld@mercedes-benz.com

Jochen Übler, téléphone : +49 (0) 176 30914191, jochen.uebler@mercedes-benz.com

Lena Kastner, téléphone : +49 (0) 176 30994440, lena.kastner@mercedes-benz.com

Toute l'actualité presse Mercedes-Benz Cars et Vans est disponible sur le site media international - <https://media.mercedes-benz.com/>, notre site media national - <https://media.mercedes-benz.fr/> et sur le canal @MB_Press X - https://twitter.com/MB_Press .

Mercedes-Benz AG en bref

Mercedes-Benz AG fait partie du Mercedes-Benz Group AG et emploie environ 170 000 personnes dans le monde. Elle regroupe les activités mondiales de Mercedes-Benz Cars et Mercedes-Benz Vans. Ola Källenius est Président du Conseil d'Administration de Mercedes-Benz AG. La société se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de services liés aux véhicules. En outre, elle aspire à devenir leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille de produits comprend la marque Mercedes-Benz avec les marques Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Classe G ainsi que les produits de la marque smart. La marque Mercedes me donne accès aux services numériques de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures de luxe. En 2022, il a vendu environ deux millions de voitures particulières et 415 300 véhicules utilitaires. Dans ses deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG développe continuellement son réseau de production mondial avec environ 35 sites de production sur quatre continents, tout en se préparant à répondre aux exigences de l'industrie automobile. Dans le même temps, l'entreprise construit et étend son réseau mondial de production de batteries sur trois continents. La durabilité étant la ligne directrice de la stratégie de Mercedes-Benz et de l'entreprise elle-même. Il s'agit de créer une valeur durable pour toutes les parties prenantes : les clients, les employés, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La stratégie d'entreprise durable du groupe Mercedes-Benz constitue la base de cette démarche. L'entreprise assume ainsi la responsabilité des effets économiques, écologiques et sociaux de ses activités commerciales et prend en compte l'ensemble de la chaîne de valeur.

Données techniques

Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC Coupé

Moteur		
Nombre de cylindres/ disposition		4/ligne
Cylindrée	cc	1,991
Sortie nominale	kW/hp	310/421 + 10/14 (BSG)
à la vitesse de rotation	tr/min	6,750
Couple nominal	Nm	500 + 150 Nm (BSG)
à la vitesse de rotation	tr/min	5,000
Taux de compression		10.0:1
Préparation du mélange		Combinaison de l'injection directe d'essence et de l'injection dans le collecteur d'admission, suralimentation par turbocompresseur à gaz d'échappement à assistance électrique
Transmission de la puissance		
Système d'entraînement		Transmission intégrale AMG Performance 4MATIC avec répartition du couple à l'arrière (39 % à l'avant : 61 % à l'arrière)
Boîte de vitesses		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (boîte de vitesses automatique avec embrayage multidisque humide)
Rapports boîte de vitesse		
1ère/2ème/3ème/4ème/5ème/6ème/7ème/8ème/9ème vitesse		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60
Inversée		4.80
Train d'atterrissage		
Essieu avant		Suspension AMG RIDE CONTROL avec doubles triangles en aluminium, contrôle anti-squat et anti-plongée, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice, ainsi que système d'amortissement adaptatif.
Essieu arrière		Suspension AMG RIDE CONTROL avec doubles triangles en aluminium, contrôle anti-squat et anti-plongée, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice, ainsi que système d'amortissement adaptatif, direction active de l'essieu arrière.
Système de freinage		Système de freinage hydraulique à double circuit ; disques de frein avant de 370x36 mm ventilés et perforés, étriers fixes en aluminium à 6 pistons ; disques de frein arrière de 360x26 mm ventilés et perforés, étriers flottants en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, Brake Assist, ESP® à 3 niveaux.
Direction		Direction assistée électromécanique sensible à la vitesse avec système à crémaillère, rapport de direction variable (12,8:1 au point mort) et assistance variable
Roues		avant : 8.0J x 19 ET 21.5 arrière : 9.0J x 19 ET 13.5
Pneus		avant : 235/55 R19 ; arrière : 255/50 R 19
Dimensions et poids		
Empattement	mm	2,888
Voie avant/arrière	mm	1,666/1,666
Longueur/largeur/hauteur	mm	4,792/1,920/1,603
Rayon de braquage	m	12.9
Volume du coffre	l	545-1,490
Poids prêt à rouler selon CE	kg	1,995
Charge utile	kg	540
Contenu du réservoir/dont réserve	l	62/7

Performances, consommation, émissions		
Accélération 0-100 km/h	s	4.8
Vitesse maximale	km/h	250 (limité à l'électricité)
Consommation de carburant combinée	l/100 km	10.2-9.8 ¹
Émissions combinées de CO ₂	g/km	232-223 ¹

¹ Les chiffres indiqués sont les chiffres WLTP CO₂ mesurés conformément à l'art. 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les chiffres de la consommation de carburant ont été calculés sur la base de ces chiffres.

Données techniques

Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE Coupé

Système hybride		
Disposition		P3 : moteur à combustion à l'avant, moteur électrique sur l'essieu arrière
Performance du système	kW/hp	500/680
Couple du système	Nm	1,020
Capacité énergétique (brute/net)	kWh	6.1/4.8
Autonomie électrique	km	12
Moteur		
Nombre de cylindres/ disposition		4/ligne
Cylindrée	cc	1.991
Puissance nominale	kW/hp	350/476
à la vitesse de rotation	tr/min	6,750
Couple nominal	Nm	545
à la vitesse de rotation	tr/min	5,250-5,500
Taux de compression		9.0:1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence et collecteur d'admission combinés injection, turbocompression au moyen d'un turbocompresseur à gaz d'échappement à assistance électrique
Moteur électrique		
Type		Moteur synchrone à excitation permanente
Puissance nominale	kW/hp	150/204
Couple nominal	Nm	320
Transmission de la puissance		
Entraînement		Transmission intégrale AMG Performance 4MATIC+ entièrement variable
Boîte de vitesses		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (boîte de vitesses automatique avec embrayage multidisque humide)
Rapport boîte de vitesse		
1ère/2ème/3ème/4ème/5ème/6ème/7ème/8ème/9ème vitesse		5.35/3.24/2.25/1.64/1.21/1.00/0.87/0.72/0.60
Inversée		4.80
Train d'atterrissage		
Essieu avant	Suspension AMG RIDE CONTROL avec doubles triangles en aluminium, contrôle anti-squat et anti-plongée, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice, ainsi que système d'amortissement adaptatif, stabilisation active du roulis.	
Essieu arrière	Suspension AMG RIDE CONTROL avec doubles triangles en aluminium, contrôle anti-squat et anti-plongée, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice, ainsi que système d'amortissement adaptatif, stabilisation active du roulis, direction active de l'essieu arrière.	
Système de freinage	Système de freinage hydraulique à double circuit ; disques de frein avant de 390 x 36 mm ventilés et perforés, étriers fixes en aluminium à 6 pistons ; disques de frein arrière de 370 x 26 mm ventilés et perforés, étriers flottants en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, Brake Assist, ESP® à 3 niveaux.	
Direction	Direction assistée électromécanique asservie à la vitesse avec système à crémaillère, rapport de direction variable (13,1:1 au point mort) et assistance variable.	
Jantes	avant : 9.5J x 20 ET 32, arrière : 10.0J x 20 ET 24	
Pneus	avant : 265/45 R20, arrière : 295/40 R20	

Poids et mesures		
Empattement	mm	2,888
Voie avant/arrière	mm	1,645/1,646
Longueur/largeur/hauteur	mm	4,792/1,920/1,603
Rayon de braquage	m	12.9
Volume du coffre	l	390-1,335
Poids prêt à rouler selon CE	kg	2,310
Charge utile	kg	550
Contenu du réservoir/dont réserve	l	65/10
Performances, consommation, émissions		
Accélération 0-100 km/h	s	3.5
Vitesse maximale	km/h	275 (électr. limitée)
Consommation de carburant - pondérée, combinée	l/100 km	7.5 ¹
Émissions de CO ₂ - pondérées, combinées	g/km	170 ¹
Consommation d'électricité - pondérée, combinée	kWh/100 km	12.7

¹ Les chiffres indiqués sont les chiffres WLTP CO₂ mesurés conformément à l'art. 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les chiffres de la consommation de carburant ont été calculés sur la base de ces chiffres. La consommation électrique a été déterminée sur la base de la directive 2017/1151/UE.