



Nouvelle entrée en scène pour les modèles à succès

Sommaire

Nouveau Mercedes-Benz GLC SUV et Coupé	2
L'essentiel en bref	
Version courte : le Nouveau Mercedes-Benz GLC SUV et Coupé	4
Les modèles à succès : polyvalents, spacieux, sportifs	
Version longue	9
Pleins feux sur la success-story	9
« Le SUV le plus vendu de Mercedes-Benz depuis dix ans »	
Le design extérieur	11
Une allure dynamique dans une interprétation résolument tout-terrain	
Le design intérieur	13
Ecran pour les instruments entièrement numérique disponible en option	
MBUX (Mercedes-Benz User Experience)	15
La commande facilitée	
La commande confort ENERGIZING	17
Le coach personnel est toujours à l'écoute des passagers	
Les systèmes d'aide à la conduite	19
Un cercle d'assistants très compétent	
Le système de propulsion	21
La nouvelle génération	
Le train roulant	25
Un plaisir de conduire amorti de manière ciblée sur route comme hors chemin	
Pleins feux sur DYNAMIC SELECT	26
Tout est une question de réglage	
Caractéristiques techniques des modèles Mercedes-Benz Erreur ! Signet non défini.	
Les nouveaux modèles Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC+	35
Un multitalents raffiné avec l'ADN des circuits	

L'essentiel en bref

Design : les nouveaux pare-chocs avant et arrière et la nouvelle grille de calandre accentuent son look de SUV. Les phares LED hautes performances sont désormais proposés de série et dotés d'une surface plus plate. Les feux arrière LED intégraux sont eux aussi disponibles de série. Parmi les nouveautés à bord du véhicule figurent des écrans haut de gamme dans le style MBUX, dont le combiné d'instruments entièrement numérique (option), ainsi que l'écran média avec commande tactile (de série au format 10,25"), un nouveau volant multifonction et de nouveaux coloris et inserts décoratifs.

Motorisation : la série est animée par les moteurs essence et diesel quatre cylindres nouvelle génération Mercedes-Benz. Sur les modèles essence, le système 48 V avec EQ Boost permet d'utiliser des fonctions supplémentaires visant à abaisser la consommation de carburant et maximiser l'agilité ainsi que le niveau de confort du véhicule. Toutes les versions diesel satisfont d'ores et déjà à la norme Euro 6d (seuils d'émissions en conditions de conduite réelles de niveau 2) qui n'entrera en vigueur qu'au 1er janvier 2020 pour les véhicules neufs et un an plus tard pour tous les modèles.

Systèmes d'assistance à la conduite : GLC et GLC Coupé peuvent être pilotés dans certaines situations de manière semi-automatisée. Des fonctionnalités empruntées à la Classe S sont disponibles dans le Pack Assistance à la conduite.

Train de roulement : outre le train roulant AGILITY CONTROL de série, le client se voit proposer le train de roulement acier DYNAMIC BODY CONTROL avec amortissement réglable – une première sur le GLC SUV. Pour un confort et des possibilités encore accrues, il pourra choisir le train roulant à suspension pneumatique AIR BODY CONTROL.

Système d'infodivertissement : GLC et GLC Coupé sont équipés de série du système MBUX - Mercedes-Benz User Experience, incluant des fonctionnalités élargies avec « Hey Mercedes », ainsi qu'en option l'assistant intérieur MBUX. Celui-ci facilite le pilotage grâce à la reconnaissance et à la distinction des mouvements effectués par le conducteur et le passager avant avec leurs bras et leurs mains.

Confort : la commande confort ENERGIZING en option interconnecte différents systèmes confort du véhicule et exploite les ambiances lumineuses et musicales pour proposer aux passagers une grande variété de programmes bien-être. L'ENERGIZING COACH recommande des programmes en fonction de la situation. Les sièges multicontours sont disponibles pour la première fois sur le GLC et le GLC Coupé.

Page 3

Les modèles à succès : polyvalents, spacieux, sportifs

Stuttgart. Le GLC est commercialisé sur le marché depuis quatre ans et considéré comme le SUV le plus populaire de la marque. Parmi les points forts du modèle de la gamme intermédiaire figurent d'excellentes qualités de conduite sur route comme sur tout terrain, un espace généreux, une fonctionnalité hors pair et un confort maximal. S'y ajoutent une allure plus affûtée, un nouveau concept de commande, le système d'info-divertissement MBUX, des systèmes d'assistance à la conduite novateurs et une nouvelle palette de motorisations. Alliant la sportivité d'un coupé et la fonctionnalité d'un SUV, le GLC Coupé profite également de nombreux atouts. Les deux modèles arriveront sur le marché au cours de l'été.

Le design extérieur séduit par une esthétique résolument sportive. Son caractère tout-terrain bien trempé se reflète dans des surfaces musclées et des détails marquants tels que des inserts chromés qui valorisent désormais la carrosserie de série de la partie avant à la partie arrière, des projecteurs redessinés et une calandre aux contours très marqués.

Le GLC Coupé se distingue par sa personnalité dynamique et son design des plus élégants. Ce modèle démontre magistralement comment marier avec harmonie les éléments stylistiques d'un coupé à ceux d'un SUV. Il en va ainsi de la ligne de toit plongeant vers l'arrière, de la partie supérieure de l'habitacle qui se fond dans la silhouette ou encore de la baguette en chrome ostentatoire au niveau de la ligne de ceinture relevée et des épaules musclées.

Les deux modèles possèdent désormais des phares LED hautes performances de série. Leurs contours ont en outre été nettement modifiés pour créer des blocs optiques plus compacts et aplatis. Les feux de jour en forme de torche ont été affinés et la signature lumineuse propre à la marque est plus reconnaissable que jamais. Des phares MULTIBEAM LED sont disponibles en option. Les feux arrière LED intégraux redessinés sont eux aussi disponibles de série.

L'habitacle allie des finitions haut de gamme et des matériaux raffinés tels que des boiseries à pores ouverts avec commande conviviale. Les deux versions du GLC possèdent de série le système d'infodivertissement moderne et évolutif MBUX - Mercedes-Benz User Experience. Parmi ses points forts figurent les possibilités de

commande intuitives et variées tactiles, gestuelles (avec l'aide de l'assistant intérieur MBUX) et vocales optimisées de série (« Hey Mercedes »). La fonction MBUX Réalité augmentée pour la navigation complète l'image vidéo des alentours par des informations de navigation très utiles.

La commande confort ENERGIZING en option interconnecte les différents systèmes confort du véhicule et permet au conducteur d'arriver détendu à destination même après un long trajet. L'ENERGIZING COACH basé sur un algorithme intelligent recommande, selon la situation et les besoins des passagers, le programme le mieux adapté des Packs ENERGIZING.

Les systèmes d'assistance à la conduite ont été nettement élargis. L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et l'assistant directionnel actif aident le conducteur à maintenir ses distances et à diriger son véhicule de manière encore plus confortable. La vitesse est adaptée automatiquement dans les virages ou avant chaque carrefour. L'assistant directionnel actif aide à libérer un couloir de passage pour les secours et pour les changements de file. Le risque de collision peut être atténué par la fonction d'intersection du freinage d'urgence assisté actif, laquelle peut déclencher une intervention de freinage automatique si le conducteur ne remarque pas un usager de la route arrivant en sens inverse. Autre nouveauté : l'assistant de remorque pour les manœuvres qui prête main forte au conducteur lors des manœuvres en marche arrière.

Outre le train roulant AGILITY CONTROL de série, le client se voit proposer en option le train roulant acier DYNAMIC BODY CONTROL avec amortissement réglable. L'amortissement est piloté individuellement pour chaque roue selon la situation de conduite, la vitesse et l'état de la chaussée.

Différentes courbes caractéristiques sont sélectionnables via le contacteur DYNAMIC SELECT : dans les deux modes « Sport » et « Sport+ », ¹ l'amortissement fait l'objet d'un réglage plus ferme. Le mode « Comfort » garantit un comportement de roulement confortable et le mode « Eco » est synonyme de conduite particulièrement économique.

Pour un confort et des possibilités de réglage encore accrues, le client pourra choisir le train roulant à suspension pneumatique AIR BODY CONTROL. Celui-ci

¹ Offre Sport+ en fonction des variantes de train de roulement et d'organes

offre en liaison avec le système DYNAMIC SELECT de série la possibilité supplémentaire d'abaisser le niveau du véhicule de 15 mm.

La nouvelle palette de motorisations : puissance et efficacité

Le GLC fait son entrée en scène avec de tout nouveaux moteurs. Les cinq motorisations suivantes seront disponibles au lancement commercial du GLC SUV et du GLC Coupé¹ :

- GLC 300 4MATIC **190 kW/258 ch**, 370 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 7,4-7,1 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 169-162 g/km)
- GLC 220 d 4MATIC **143 kW/194 ch**, 400 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,4-5,2 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 144-137 g/km)
- GLC 300 d 4MATIC **180 kW/245 ch**, 500 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,9-5,7 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 157-151 g/km)

Les GLC et GLC Coupé sont animés par les moteurs essence et diesel quatre cylindres de nouvelle génération. Sur le GLC 300 4MATIC, le moteur quatre cylindres M 264 remplace le modèle précédent M 274, tandis que le moteur diesel quatre cylindres OM 654 prend le relais de l'ancien moteur OM 651.

La nouvelle génération de moteurs contribue de manière essentielle à la réduction des émissions de CO₂ et représente une version nettement perfectionnée en termes d'abaissement de la consommation. Parmi les points forts technologiques des modèles essence figurent la commande de soupapes variable CAMTRONIC permettant au système d'échappement d'atteindre plus rapidement sa température de service, le turbocompresseur Twinscroll et le système 48 V avec alterno-démarré entrainé par courroie (EQ Boost). Cette combinaison gagnante accroît l'agilité du véhicule, améliore le confort de conduite et réduit nettement la consommation de carburant en permettant

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

d'intégrer des fonctions hybrides importantes telles que la récupération, l'effet boost et le mode croisière.

Page 7

Exigences accrues et valeurs-limites abaissées – le moteur diesel quatre cylindres OM 654 est conçu pour une nouvelle réduction de la consommation et des émissions, ainsi qu'une baisse des coûts d'exploitation et une amélioration de la puissance moteur.

Pour obtenir une réduction efficace des émissions, les principaux composants du post traitement des gaz d'échappement ont été placés juste devant le moteur. Grâce entre autres au catalyseur à réduction catalytique sélective (SCR) supplémentaire doté d'un catalyseur de blocage de l'ammoniaque (ASC) dans le flux d'échappement, ce moteur respecte d'ores et déjà la norme Euro 6d en conditions RDE (Real Drive Emissions/niveau 2) dans les situations de conduite exigeantes. Celle-ci n'entrera en vigueur qu'au 1er janvier 2020 pour les véhicules neufs et un an plus tard pour tous les modèles.

Acteur-clé de la success-story des SUV

En 2008, Mercedes-Benz enrichit le segment des SUV de taille moyenne d'un véritable bestseller baptisé GLK. Depuis la première mondiale de la toute nouvelle génération en 2015, la gamme de modèles porte la désignation GLC pour souligner les liens de ce SUV avec les modèles Classe C. Le GLC Coupé est lancé en 2016. Ce SUV de moyenne taille s'est vendu à ce jour à 1,5 million d'exemplaires.

A l'heure actuelle, la marque à l'étoile est représentée brillamment par sept modèles sur le segment des SUV (GLA, GLC, GLC Coupé, GLE, GLE Coupé, GLS, Classe G). Les SUV constituent l'un des piliers majeurs de l'éventail de produits Mercedes-Benz et contribuent pour une large part à la croissance de l'entreprise. Jusqu'ici, plus de six millions de clients ont opté pour un SUV Mercedes-Benz à l'échelle mondiale.

Le GLC SUV est produit à Brême (Allemagne), Uusikaupunki (Finlande) et Pékin (Chine). Le GLC Coupé est fabriqué à Brême.

Interlocuteurs France :

Grégory Delépine : +33 (0)1 30 05 84 41, gregory.delepine@daimler.com

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

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet :
media.daimler.com, media.mercedes-benz.com, mercedes-benz.com et
media.daimler.fr

« Le SUV le plus vendu de Mercedes-Benz depuis dix ans »

Cinq questions à Michael Christof, Directeur Produit GLC.

Combien de modèles GLC ont été vendus à ce jour par Mercedes-Benz ?

Christof : Depuis son lancement commercial en 2008, le GLK et son successeur encore plus prisé, le GLC, se sont écoulés à plus d'1,5 million d'exemplaires. Ces dix dernières années, le GLK et le GLC ont été les SUV les plus vendus de Mercedes-Benz. En 2018, autrement dit un an avant leur restylage, les GLC et GLC Coupé ont battu un nouveau record de vente en franchissant allégrement la barre des 400 000 véhicules (soit une hausse de près de 20 %).

Quelles sont selon vous les raisons de ce succès ?

D'une part, le segment est en plein essor : une Mercedes-Benz sur trois est actuellement un SUV. En 2018, les SUV ont représenté le premier segment de Mercedes-Benz avec plus de 820 000 unités vendues. Les ventes annuelles de GLA, GLC, GLC Coupé, GLE, GLE Coupé, GLS et modèles de la Classe G n'ont jamais été aussi élevées. Et d'autre part, le concept des GLC et GLC Coupé est très apprécié : dimensions compactes, luxe moderne propre à la marque et haut niveau de sécurité doublés d'excellentes qualités routières et tout-terrain.

Plus un grand choix de motorisations et d'équipements. La suspension pneumatique multicoussins en option a longtemps été par exemple une offre unique sur ce segment, et avec le GLC F-CELL, la gamme comprend même un modèle hybride rechargeable à pile à combustible ...

C'est exact. Nous augmenterons aussi très vite le nombre de motorisations après le lancement commercial. Et je peux vous révéler dès aujourd'hui que nous présenterons encore un nouveau modèle hybride rechargeable à l'été 2019.

Quel rôle joue donc le GLC Coupé dans la success-story ? Comment est-il positionné par rapport au SUV ? Page 10

Le GLC Coupé est la voiture de sport sur le segment des SUV de taille moyenne - un véhicule conçu pour des clients en quête d'un modèle au design exceptionnel, à la pointe de la technique et doté d'un habitacle des plus généreux.

Fin avril, Mercedes-Benz a présenté sur le salon « Auto Shanghai » une nouvelle idée de SUV avec le Concept GLB sept places. Un GLB ne serait-il pas très proche du GLC ?

Non, le Concept GLB est basé sur notre plateforme de voiture compacte. Nous nous sommes en effet demandés s'il y avait encore une place dans notre offre SUV très appréciée entre le GLA et GLC. Et le Concept GLB est le premier volet de la réponse.

Le design extérieur

Une allure dynamique dans une interprétation résolument tout-terrain

Modernité, puissance et polyvalence : telles sont les lignes de force du design du GLC et du GLC Coupé. Fidèle à la philosophie stylistique de la pureté sensuelle, le langage plastique du GLC incarne l'interaction fructueuse entre esthétique, agilité et intelligence. L'allure est maintenant globalement plus sportive. Les inserts chromés valorisent la carrosserie de série de la partie avant à la partie arrière. La silhouette expressive du SUV accentue son caractère résolument tout-terrain, au même titre que ses surfaces musclées et certains détails marquants, notamment dans les lignes d'équipement AMG Line.

Les principales caractéristiques du design avant :

- GLC : Calandre spécifique aux SUV avec contours fortement marqués et double lamelle, inserts décoratifs chromés avec perforations.
- GLC Coupé : Grille de calandre diamant avec calandre aux contours fortement marqués, lamelle et inserts décoratifs chromés avec perforations.
- Phares LED hautes performances de série, surfaces plus plates que celles du modèle précédent.
- En option : phares MULTIBEAM LED. Ils permettent une adaptation rapide à commande électronique de l'éclairage extérieur aux conditions de circulation momentanées.
- Protection anti-encastrement design spécifique aux SUV dans le pare-chocs avant avec trois prises d'air expressives supplémentaires.
- AMG Line avec pare-chocs avant redessiné et grille de calandre diamant à une lame avec pointes chromées.

Les principales caractéristiques du design arrière :

- Pare-chocs expressif avec deux sorties d'échappement apparentes intégrées dans le pare-chocs.

- Feux arrière LED intégraux redessinés pour un design nocturne homogène des SUV Mercedes-Benz. Page 12
- AMG Line avec pare-chocs remodelé avec diffuseur et nouvel insert décoratif chromé.

Autres valorisations :

- Nouvelles jantes alliage au format 45,7 cm (18") à 50,8 cm (20"), optimisées sur le plan aérodynamique et pneus à moindre résistance au roulement.
- Le Pack Chrome figure déjà dans la dotation de série.
- AMG Line Extérieur et Pack Nuit.
- Nouvelle peinture gris graphite métallisé.

Ecran pour les instruments entièrement numérique disponible en option

Matériaux raffinés, finitions précises et formes fluides – telles sont les caractéristiques de l'aménagement intérieur du GLC et du GLC Coupé. La console centrale arbore un élégant insert décoratif proposé en laque noire ou dans les des deux nouvelles finitions bois – chêne à pores ouverts et noyer. Les lignes des boiseries contreplaquées de la console centrale traduisent un savoir-faire artisanal d'exception. Le nuancier intègre un nouveau coloris intérieur gris magma.

Les principales caractéristiques du design intérieur :

- Ecrans haut de gamme dans le nouveau style de MBUX – Mercedes-Benz User Experience
 - De série : combiné d'instruments avec deux cadrans tubulaires et écran 5,5 pouces.
 - En option : écran pour les instruments entièrement numérique de 31,2 cm (12,3"), trois styles d'affichage : « Classique », « Progressif » et « Sportif ».
 - De série : écran média de 17,8 cm (7") et commande par écran tactile.
 - En option : écran média de 26 cm (10,25") et commande par écran tactile.
- Volant multifonction de nouvelle génération avec commandes Touch-Control.
- Nouveaux inserts décoratifs : finition bois de chêne anthracite à pores ouverts et noyer marron à pores ouverts.
- Nouvelle combinaison de couleurs gris magma/noir (équipement de série intérieur et EXCLUSIVE Intérieur).
- Uniquement GLC : nouvelle combinaison de couleurs rouge airelle/noir et marron cuir (chacune en liaison avec AMG Line Intérieur).
- Uniquement GLC : sièges sport avec maintien latéral accru (AMG Line Intérieur).

- En option : sièges multicontours avec alvéoles gonflables dans la partie inférieure et sur les côtés du dossier. Effet de massage au niveau des lombaires par pulsation des alvéoles remplies d'air du soutien lombaire.
- Deux variantes de buses de ventilation, éléments en argent Nürburg et chromés argentés en liaison avec les inserts décoratifs bois.
- Fonction de démarrage KEYLESS-GO de série, nouvelle touche Start-Stop façon turbine. La clé du véhicule a elle aussi été redessinée.
- En option : recharge sans fil à la norme Qi pour les téléphones compatibles dans le vide-poches-standard avant situé sur la console centrale.
- En option pour le GLC Coupé : deuxième niveau de chargement dans le coffre.

La commande facilitée

Le système d'info-divertissement MBUX - Mercedes-Benz User Experience a fait entrer la connectivité Mercedes me dans une nouvelle ère. Ce système est unique par les capacités d'autoapprentissage offertes grâce à l'intelligence artificielle. MBUX est personnalisable et s'adapte à l'utilisateur. « Hey Mercedes » est le maître mot de la commande vocale. L'assistant intérieur MBUX en option reconnaît les mouvements des mains et des bras et simplifie encore la commande du système.

L'offre MBUX est aussi conçue de façon modulaire pour le GLC, les fonctions MBUX optimisées étant d'ores et déjà proposées de série sur les deux modèles. Elle inclut la personnalisation via les profils, les fonctions prédictives, la commande vocale LINGUATRONIC avec reconnaissance vocale de la voix naturelle activée via « Hey Mercedes », borne Wifi et webradio. MBUX peut être notamment complétée par :

- Ecran pour les instruments entièrement numérique. Ecran au format 12,3 pouces (31,2 cm), trois styles d'affichage sélectionnables : « Classique », « Progressif » et « Sportif ».
- Ecran média avec commande tactile : écran au format 26 cm (10,25"), résolution de 1 920 x 720 pixels.
- Navigation par disque dur : saisie flexible via la commande tactile ou la vocale, affichage 3D.
- Réalité augmentée pour la navigation MBUX : l'image vidéo des environs enregistrée par la caméra avant est complétée par des informations utiles pour la navigation. Flèches ou numéros de rue s'affichent par exemple directement sur l'image diffusée par l'écran média.
- L'assistant intérieur MBUX : il peut reconnaître les mouvements des mains et des bras et contribuer à satisfaire le souhait du conducteur et du passager avant. Pour ce faire, une caméra enregistre dans l'unité de commande au toit les mouvements de la main qui s'approchent de l'écran tactile ou du pavé tactile situé sur la console centrale. Le système distingue les gestes du conducteur et du passager avant et modifie la représentation sur l'écran média en conséquence, mettant en évidence ou agrandissant certains éléments plutôt que d'autres.

Sept options sont proposées pour interagir avec le système d'info-divertissement du GLC : Page 16

- Par commande tactile sur l'écran média central.
- Avec les boutons Touch-Control sur le volant multifonction.
- Via le pavé tactile multifonction sur la console centrale.
- D'un geste de la main avec l'assistant intérieur MBUX.
- Par commande vocale, soit via la touche de communication sur le volant, soit en énonçant le mot-clé « Hey Mercedes ».
- Avec les touches de commande au volant.
- Via les touches de sélection directe sur la console centrale.

Le coach personnel est toujours à l'écoute des passagers

La commande confort ENERGIZING interconnecte différents systèmes confort du véhicule et exploite les ambiances lumineuses et musicales pour proposer une grande variété de programmes bien-être. L'ENERGIZING COACH recommande des programmes en fonction de la situation. Pour ce faire, les données actuelles du trajet et du véhicule sont d'une part analysées. L'état général momentané du conducteur est d'autre part pris en compte par le biais d'accessoires connectés Garmin® courants.

Les programmes sont conçus pour des créneaux de dix minutes chacun. Ils sont visualisés en couleur et graphiquement sur l'écran média et s'accompagnent entre autres d'une musique appropriée. La fonction principale dans le programme « Joie » est par exemple le massage. La musique proposée met en évidence par son rythme la tonalité dominante du programme. Si une musique est disponible, notamment via l'interface média, celle-ci pourra être analysée en arrière-plan et affectée à un programme sur la base du nombre de pulsations par minute (bpm). Certaines fonctions des programmes peuvent être désélectionnées.

Voici une vue d'ensemble des fonctions regroupées dans deux packs :

	Pack ENERGIZING	Pack ENERGIZING Plus
Programme	<ul style="list-style-type: none">• Fraîcheur• Vitalité• Exercices physiques (relaxation/activation musculaire, équilibre)	<ul style="list-style-type: none">• Fraîcheur• Vitalité• Chaleur• Joie• Bien-être• Exercices physiques (cf. à gauche)
Y compris les options	<ul style="list-style-type: none">• Sièges avant chauffants• Pack AIR-BALANCE (diffusion de parfum, ionisation et épuration de l'air)• Eclairage d'ambiance (avec ambiances lumineuses spécifiques)	<ul style="list-style-type: none">• Sièges multicontours avec fonction massage aux places avant• Pack AIR-BALANCE• Eclairage d'ambiance (cf. à gauche)

L'éclairage d'ambiance adapté de manière harmonieuse et individuelle aux différents designs des écrans est également intégré dans la commande confort ENERGIZING. La lumière met superbement en scène l'habitacle en composant

des ambiances intérieures personnalisées à partir de couleurs très variées et en offrant une nouvelle expérience de confort holistique.

Page 18

L'ENERGIZING COACH basé sur un algorithme intelligent recommande, selon la situation et les besoins des passagers, l'un des programmes. Si la montre intelligente Mercedes-Benz vivoactive® 3 ou un autre système portable Garmin® compatible est intégré, des valeurs personnelles telles que le niveau de stress ou la qualité de sommeil permettent d'optimiser l'adéquation des recommandations. L'objectif est de permettre aux passagers de profiter d'un maximum de bien-être et d'arriver détendus à destination, même lors de trajets fatigants ou assez monotones. Le pouls enregistré par le système portable Garmin® intégré est affiché sur l'écran média.

Un ensemble d'assistants très compétent

En Allemagne, 85 % des clients citent l'adjectif « sûr » pour qualifier la première caractéristique du GLC – et cela tient non seulement à ses aptitudes tout-terrain typiques d'un SUV, mais aussi à des systèmes d'assistance à la conduite intelligents. Dans les versions restylées des GLC SUV et Coupé, le conducteur bénéficie d'une assistance encore accrue.

Le Pack Assistance à la conduite comprend entre autres (selon les options spécifiques au pays concerné et à l'équipement choisi) :

- Assistant de régulation de distance DISTRONIC actif avec les fonctions :
 - Freinage en cas d'obstacles immobiles.
 - Redémarrage automatique optimisé dans les embouteillages en liaison avec le Pack Assistant de stationnement actif et navigation.
 - Activation du mode « Croisière » dans le programme de conduite ECO.
- Assistant directionnel actif avec les fonctions :
 - Assistant d'arrêt d'urgence actif – avec verrouillage automatique et transmission d'un appel SOS-Call à la centrale d'appel d'urgence Mercedes-Benz après immobilisation du véhicule (selon pays).
 - Assistant de changement de voie actif en liaison avec la navigation.
 - Fonction de couloir de secours : dans les bouchons sur autoroute à une allure inférieure à 60 km/h.
- Assistant de limitation de vitesse actif avec réaction au changement de la limitation de vitesse en liaison avec l'assistant de signalisation routière.
- Adaptation de la vitesse basée sur un itinéraire avant les virages, les ronds-points, les péages, les intersections en T et les bifurcations/sorties d'autoroute/de voie rapide – réduction de la vitesse, y compris en fin de bouchon en liaison avec la navigation.
- Assistant directionnel pour les manœuvres d'évitement.
- Assistant de franchissement de ligne actif.

- Assistant d'angle mort actif.
- Freinage d'urgence assisté actif avec fonction d'intersection et de carrefour.
- PRE-SAFE® PLUS : peut reconnaître un risque imminent de choc arrière. Si le risque de collision persiste alors que la voiture est immobilisée, le système bloque les freins avant l'impact arrière pour limiter les traumatismes au niveau des cervicales en réduisant la poussée provoquée par le choc.

Si l'**assistant de régulation de distance DISTRONIC actif** avec adaptation de la vitesse basée sur l'itinéraire est activé, le GLC est capable de réagir à des informations envoyées par le service LiveTraffic. Dans le cas idéal, le système intervient bien avant que le conducteur ou les capteurs radar et les capteurs de caméra n'aient perçu l'obstacle à la circulation. Lorsque le système détecte un embouteillage, la vitesse du véhicule est réduite préventivement à 100 km/h environ, à moins que le conducteur n'en décide autrement de manière active.

L'**assistant directionnel actif** peut assister le conducteur sur les routes à plusieurs voies avec la fonction de couloir de secours. Sur autoroute, le véhicule circulant à une vitesse inférieure à 60 km/h s'oriente, comme dans un essaim, par rapport aux véhicules qui l'entourent et aux marquages au sol détectés. S'il n'en détecte pas, le GLC s'oriente par rapport au véhicule qui le précède.

Le **freinage d'urgence assisté actif** proposé dans le Pack Assistance à la conduite comprend la fonction d'intersection en cas de franchissement intentionnel de la voie opposée : si un risque de collision avec un véhicule circulant en sens inverse se présente au démarrage, le GLC peut freiner de manière autonome. Le freinage est opéré si la manœuvre de changement de direction est signalée par le clignotant et que le véhicule peut être arrêté avant le franchissement du marquage au sol. Dans le cas contraire, le GLC n'est pas freiné pour lui permettre de dégager rapidement la voie opposée. La détection de véhicules arrivant en sens inverse est effectuée par la fusion intelligente de signaux transmis par les capteurs radar et les caméras.

Parmi les autres fonctions du freinage d'urgence assisté actif figurent l'assistance du conducteur pour lui permettre d'éviter une collision imminente avec des véhicules et des personnes immobilisés, circulant en amont ou traversant la chaussée.

Le système de propulsion

La nouvelle génération

Les GLC et GLC Coupé sont animés par les moteurs essence et diesel quatre cylindres de nouvelle génération. Sur les modèles essence, le système 48 V avec EQ Boost permet d'utiliser des fonctions supplémentaires visant à abaisser la consommation de carburant et maximiser l'agilité ainsi que le niveau de confort du véhicule. Les versions essence sont elles aussi équipées d'un filtre à particules. Tous les modèles diesel satisfont d'ores et déjà à la norme Euro 6d (RDE – Seuils d'émissions en conditions de conduite réelles de niveau 2) qui n'entrera en vigueur qu'au 1er janvier 2020 pour les véhicules neufs et un an plus tard pour tous les véhicules.

Les modèles mentionnés ci-après seront disponibles au moment de l'introduction sur le marché. D'autres motorisations seront disponibles ultérieurement :

GLC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d (uniquement en SUV)	GLC 220 d 4MATIC	GLC 300 d 4MATIC
Nbre de cylindres/disposition	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne
Puissance (kW/ch) moteur thermique	190/258	120/163	143/194	180/245
Puissance du moteur électrique (kW) Récupération/Boost	10	-	-	-
Couple maxi moteur thermique (Nm)	370	360	400	500
Couple maxi moteur-alternateur (Nm)	150	-	-	-
Consommation en cycle mixte (l/100 km) ¹	7,1-7,4	5,4-5,2	5,4-5,2	5,9-5,7
Emissions de CO ₂ en cycle mixte (g/km) ¹	169-162	144-137	144-137	157-151
Accélération de 0 à 100 km/h (sec)	6,2	8,9	7,9	6,2
Vitesse maxi (km/h)	240	205	215	240

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

GLC Coupé	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC	GLC 300 d 4MATIC
Nbre de cylindres/disposition	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne
Puissance (kW/ch) moteur thermique	190/258	143/194	180/245
Puissance du moteur électrique (kW) Récupération/Boost	10	-	-
Couple maxi moteur thermique (Nm)	370	400	500
Couple maxi moteur-alternateur (Nm)	150	-	-
Consommation en cycle mixte (l/100 km) ¹	7,5-7,1	5,2-5,5	6-5,8
Emissions de CO ₂ en cycle mixte (g/km) ¹	170-161	137-145	159-152
Accélération de 0 à 100 km/h (sec)	6,3	7,9	6,6
Vitesse maxi (km/h)	240	217	233

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Electrifiés : modèles quatre cylindres essence avec EQ Boost

Sur le GLC 300 4MATIC, le moteur quatre cylindres M 264 avec système 48 V et alterno-démarrreur entraîné par courroie prend le relais du précédent moteur M 274. Lors de l'accélération, l'EQ Boost peut assister le moteur de **190 kW** (258 ch) en lui fournissant **10 kW** (14 ch) supplémentaires et ainsi assurer brièvement la transition jusqu'à ce que la pression de suralimentation du turbocompresseur soit atteinte. Lors de la décélération, l'alterno-démarrreur récupère l'énergie cinétique et recharge la batterie.

Les autres avantages sont :

- le mode croisière moteur éteint : sur itinéraire plat ou légèrement en pente, la vitesse est maintenue grâce à EQ Boost. Le moteur thermique est désaccouplé de la chaîne cinématique et coupé. Il s'enclenche à nouveau dès que le conducteur actionne la pédale d'accélérateur ou que la batterie doit être rechargée.

- et la récupération avec arrêt du moteur intelligent lorsque le véhicule roule, notamment avant de s'arrêter à un feu de circulation : Au freinage, l'énergie est tout d'abord récupérée lors de la coupure de l'alimentation en carburant en poussée (le moteur n'est plus alimenté en carburant). En-deçà d'une allure minimale, la chaîne cinématique est ouverte et le moteur coupé avant l'immobilisation.

Dans les deux fonctions, le conducteur profite d'économies de carburant. Le système start/stop fonctionne particulièrement bien avec l'alternateur entraîné par courroie : le moteur sans vibrations réagit très rapidement.

Le turbocompresseur fonctionne selon le système Twinscroll. Le double flux (les canaux de gaz d'échappement de chacun des deux cylindres sont séparés l'un de l'autre et ne convergent que devant la turbine) a permis d'améliorer le couple tout en maintenant une contre-pression des gaz d'échappement basse.

Le véhicule dispose également de la distribution variable CAMTRONIC. Elle permet un réglage à deux niveaux de la course de soupape côté admission. Dans la plage de charge partielle, il est ainsi possible avec une plus petite course de soupape de guider moins d'air dans la chambre de combustion et ainsi de réduire les pertes de changements de charge. A charge élevée, la course des soupapes est rallongée afin de pouvoir exploiter tout le potentiel de puissance du moteur.

Respect de la norme Euro 6d : modèle diesel quatre cylindres avec catalyseur SCR supplémentaire

Le moteur diesel quatre cylindres OM 654 prend le relais de l'ancien moteur OM 651. Pour poursuivre la réduction des émissions d'oxydes d'azote à charges plus élevées, l'OM 654 dispose d'un catalyseur SCR sous plancher supplémentaire. Le moteur proposé dans deux versions de puissance sur les GLC 220 d 4MATIC (**143 kW/194 ch**) et GLC 300 d 4MATIC (**180 kW/245 ch**) respecte d'ores et déjà la norme Euro 6d en conditions RDE (Real Drive Emissions/niveau 2), y compris dans les situations de conduite exigeantes. Celle-ci n'entrera en vigueur qu'au 1er janvier 2020 pour les véhicules neufs et un an plus tard pour tous les modèles. Ces excellents résultats sont entre autres dus à l'adjonction d'un catalyseur à réduction catalytique sélective (SCR) supplémentaire doté d'un catalyseur de blocage de l'ammoniac (ASC) dans le flux d'échappement du GLC.

**Motricité maximale, y compris en conditions difficiles :
transmission intégrale 4MATIC**

Page 24

La transmission intégrale permanente 4MATIC proposée de série sur le marché allemand est associée à la boîte de vitesses automatique à neuf rapports 9G-TRONIC. Le blocage de base est de 50 Nm. Le couple moteur est transmis aux essieux avant et arrière via un différentiel à engrenages planétaires. Le rapport dépend de la motorisation et sera de 45/55 ou 31/69.

Le train roulant**Un plaisir de conduire amorti de manière ciblée sur route comme hors chemin**

Outre le train roulant AGILITY CONTROL de série, le client se voit proposer en option le train de roulement acier DYNAMIC BODY CONTROL avec amortissement réglable en continu. Les amortisseurs sont pilotés individuellement pour chaque roue selon la situation de conduite, la vitesse et l'état de la chaussée. Trois courbes caractéristiques sont sélectionnables via le contacteur DYNAMIC SELECT, cf. prochain chapitre. Pour un confort et des possibilités de réglage encore accrues, le client pourra choisir le train de roulement à suspension pneumatique AIR BODY CONTROL. Celui-ci offre en liaison avec le système DYNAMIC SELECT de série la possibilité supplémentaire d'abaisser le niveau du véhicule de 15 mm ou de le relever de 15 mm. Voici une vue d'ensemble des trois variantes de trains de roulement.

	AGILITY CONTROL (Série)	DYNAMIC BODY CONTROL (Option)	AIR BODY CONTROL (Option)
Conception	Système conventionnel de suspension/d'amortissement (train de roulement acier)	Système conventionnel de suspension/d'amortissement actif (train de roulement acier)	Suspension pneumatique multicoussins intégrale avec système d'amortissement actif
Système d'amortissement réglable	Passif (selon l'amplitude)	Actif (régulation électronique, en continu) ; possibilité de réglage du train de roulement personnalisé via le contacteur DYNAMIC SELECT	
Dans le détail	Le module fonctionnel de l'amortissement sélectif est composé de pistons en élastomère. En cas de faibles secousses, celui-ci permet au flux d'huile de s'écouler parallèlement au panneau d'absorption des chocs conventionnel via un bypass. En cas de faibles chocs, le confort de roulement est relevé grâce à une réduction de l'effet d'amortissement, lorsque les à-coups sont plus sévères, le système fournit un amortissement maximal pour une stabilité accrue.	Les mouvements de la carrosserie sont déterminés via des capteurs d'accélération. D'autres paramètres liés aux conditions de marche momentanées, tels que l'angle de braquage du volant, la vitesse de braquage du volant ainsi que la vitesse d'embarquée, sont également pris en compte dans le calibrage de l'amortissement. Les amortisseurs sont dotés d'une valve proportionnelle à régulation électronique qui régule le débit d'huile et, par conséquent, la cartographie de l'amortissement. Le système d'amortissement fonctionne en continu et de manière individuelle à chaque roue.	La suspension pneumatique aux essieux avant et arrière présente plusieurs espaces qui peuvent être connectés ou déconnectés via des électrovalves en fonction des conditions de marche. Ceci permet au conducteur de bénéficier de divers niveaux de fermeté et garantit l'étagement nécessaire entre une suspension de base souple pour un mode croisière offrant un maximum de confort et un réglage sportif. Avec direction directe sport
Autre	train de roulement sport : avec réglage plus ferme de la suspension et de l'amortissement et direction directe sport : en option sur le GLC, de série sur le GLC Coupé	Avec direction directe sport	Le train de roulement s'adapte automatiquement à l'état de chargement. Le correcteur d'assiette intégral pneumatique permet de relever la garde au sol de 15 mm maxi par simple pression sur une touche. A vive allure, le véhicule est abaissé de 15 mm maxi pour une moindre résistance à l'air et une stabilité aérodynamique accrue.

Tout est une question de réglage

DYNAMIC SELECT est disponible de série sur les GLC SUV et GLC Coupé. Le système modifie le comportement de marche par simple pression sur une touche. Selon le type de propulsion et le train de roulement, il peut moduler la courbe caractéristique du moteur, de la boîte de vitesses, du train de roulement et de la direction. Le conducteur a le choix entre sept programmes de conduite selon l'équipement et la motorisation : outre « Confort », « ECO », « Sport », « Sport+ » et « Individual », il pourra choisir dans le Pack Technique Offroad entre les deux programmes « Offroad » et « Offroad+ ». Un nouveau logiciel ESP® permet un étagement encore plus précis de l'ESP® dans les différents programmes de conduite.

Via le contacteur à bascule DYNAMIC SELECT situé sur la console centrale, le conducteur sélectionne le programme qui est ensuite affiché sur le combiné d'instruments. Les programmes préconfigurés couvrent un large choix de réglages, du mode confort à la sportivité sans compromis, en passant par un comportement agréablement sportif : Le mode « Sport+ » autorise ainsi une conduite particulièrement sportive tandis que le programme « Confort » est plus axé sur la détente – par exemple grâce aux passages de rapports anticipés de la boîte automatique.

Dans le programme de conduite « ECO », le GLC peut enclencher le mode Croisière lorsque le conducteur relâche la pédale d'accélérateur et laisse le véhicule continuer en roues libres. Pour ce faire, la chaîne cinématique est dissociée du moteur thermique, ce qui permet de réduire les pertes de friction de manière correspondante. Selon le moteur, la fonction EQ Boost le véhicule en mode Croisière. Dans cette configuration, le chauffage de siège et la climatisation fonctionnent à puissance réduite, ce qui permet d'économiser une énergie précieuse. Le mode « Individual » laisse le champ libre aux préférences de chacun : Les conducteurs du GLC peuvent ainsi opter pour une conduite sportive et dans le même temps profiter du réglage confort du train de roulement.

Voici une vue d'ensemble des programmes de conduite de DYNAMIC SELECT : Page 27

Série	Avec DYNAMIC BODY CONTROL ou AIR BODY CONTROL
<ul style="list-style-type: none">• Confort• ECO• Sport• Sport+¹• Individuel	En complément de la série : <ul style="list-style-type: none">• Les caractéristiques d'amortissement peuvent être sélectionnées dans les programmes Confort, Sport et Sport+

Caractéristiques techniques des modèles Mercedes-Benz :

¹ Offre Sport+ en fonction des variantes de train de roulement et d'organes

Moteur

Nombre cylindres/disposition	de	4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW (ch)	190/258 à 5 800-6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	370 à 1 800-4 000 tr/min
EQ Boost	kW/ch (Nm)	10/14 (150)
Compression		10,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,46
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes	7,5 J x 17 H2
Pneumatiques	235/65 R 17 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617
Longueur	mm	4 669
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 644
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	580-1 150
Poids en ordre de marche CE	kg	1 805
Charge utile	kg	600
P.T.A.C.	kg	2 405
Capacité du réservoir/dont l		66/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,2
Vitesse maximale	km/h	240
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	7,1-7,4
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	169-162

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 950
Alésage x course	mm	82,0 x 92,3
Puissance nominale	kW (ch)	120/163 à 3 200-4 600 tr/min
Couple nominal	Nm	360 à 1 600-3 000 tr/min
Compression		15,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes	7,5 J x 17 H2
Pneumatiques	235/65 R 17 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617
Longueur	mm	4 669
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 644
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	580-1 150
Poids en ordre de marche CE	kg	1 835
Charge utile	kg	665
P.T.A.C.	kg	2 500
Capacité du réservoir/dont l		50/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	8,9
Vitesse maximale	km/h	205
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	5,4-5,2
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	144-137

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 950
Alésage x course	mm	82,0 x 92,3
Puissance nominale	kW (ch)	143/194 à 3 800 tr/min
Couple nominal	Nm	400 à 1 600-2 800 tr/min
Compression		15,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant		Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes		7,5 J x 17 H2
Pneumatiques		235/65 R 17 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617
Longueur	mm	4 669
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 644
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	580-1 150
Poids en ordre de marche CE	kg	1 835
Charge utile	kg	665
P.T.A.C.	kg	2 500
Capacité du réservoir/dont l		50/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,9
Vitesse maximale	km/h	215
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	5,4-5,2
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	144-137

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 950
Alésage x course	mm	82,0 x 92,3
Puissance nominale	kW (ch)	180/245 à 4 200 tr/min
Couple nominal	Nm	500 à 1 600-2 400 tr/min
Compression		15,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant		Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes		7,5 J x 17 H2
Pneumatiques		235/65 R 17 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617
Longueur	mm	4 669
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 644
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	580-1 150
Poids en ordre de marche CE	kg	1 805
Charge utile	kg	600
P.T.A.C.	kg	2 405
Capacité du réservoir/dont l		50/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,2
Vitesse maximale	km/h	240
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	5,9-5,7
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	157-151

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW (ch)	190/258 à 5 800-6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	370 à 1 800-4 000 tr/min
EQ Boost	kW/ch (Nm)	10/14 (150)
Compression		10,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,46
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant		Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes		8 J x 18 H2
Pneumatiques		235/60 R 18 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 618/1 614
Longueur	mm	4 742
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 602
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	500-1 023
Poids en ordre de marche CE	kg	1 825
Charge utile	kg	610
P.T.A.C.	kg	2 435
Capacité du réservoir/dont l		66/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,3
Vitesse maximale	km/h	240
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	7,5-7,1
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	170-161

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 950
Alésage x course	mm	82,0 x 92,3
Puissance nominale	kW (ch)	143/194 à 3 800 tr/min
Couple nominal	Nm	400 à 1 600-2 800 tr/min
Compression		15,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant		Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes		8 J x 18 H2
Pneumatiques		235/60 R 18 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 618/1 614
Longueur	mm	4 742
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 602
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	500-1 023
Poids en ordre de marche CE	kg	1 845
Charge utile	kg	655
P.T.A.C.	kg	2 500
Capacité du réservoir/dont l		50/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,9
Vitesse maximale	km/h	217
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	5,2-5,5
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	137-145

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 950
Alésage x course	mm	82,0 x 92,3
Puissance nominale	kW (ch)	180/245 à 4 200 tr/min
Couple nominal	Nm	500 à 1 600-2 400 tr/min
Compression		15,5 1
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail

Transmission

Transmission		Transmission intégrale
Boîte de vitesses		Boîte automatique à 9 rapports 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	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	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	MA	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Doubles bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz monotubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Suspension multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz bitubes, barre stabilisatrice
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 électrique
Jantes	8 J x 18 H2
Pneumatiques	235/60 R 18 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 618/1 614
Longueur	mm	4 742
Largeur	mm	1 890
Hauteur	mm	1 602
Diamètre de braquage	m	11,8
Volume du coffre selon VDA	l	500-1 023
Poids en ordre de marche CE	kg	1 875
Charge utile	kg	655
P.T.A.C.	kg	2 530
Capacité du réservoir/dont l		50/7
réserve		

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,6
Vitesse maximale	km/h	233
Consommation en cycle mixte (NEDC) ¹	l/100 km	6-5,8
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ¹	g/km	159-152

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ calculées dans le nouveau cycle mixte européen » 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 consommation électrique a été déterminée sur la base du règlement 692/2008/CE. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Dotés de multiples talents, raffinés, avec un ADN propre aux circuits

Affalterbach. Dynamique de marche affûtée, connectivité maximale, commande gestuelle : Mercedes-AMG actualise les modèles très prisés GLC 63 S 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte : 12,4-12,1 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 283-275 g/km)¹. SUV et Coupé se voient doter d'un design d'éclairage encore plus marquant et du système d'infodivertissement MBUX avec fonctions et affichages spécifiques AMG. La nouvelle régulation du comportement dynamique AMG DYNAMICS et le différentiel autobloquant désormais doté d'une commande électronique de série sur tous les modèles permettent des expériences de conduite encore plus variées. SUV et coupé sont en outre les seuls véhicules de l'environnement concurrentiel à être entraînés par un moteur huit cylindres biturbo. Le train de roulement à suspension pneumatique à amortissement réglable adaptatif, la transmission intégrale à répartition entièrement variable du couple et le système de freinage composite haute performance garantissent un plaisir de conduire maximal. Le SUV Performance de taille moyenne dispose d'un espace généreux pour les passagers et leurs bagages, d'un habitacle variable, d'un vaste équipement de sécurité et d'un confort longue distance exemplaire.

Avec un temps mesuré officiellement et certifié par un notaire de 7.49,369 minutes, la Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte : 12,4 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte : 283 g/km)¹ est actuellement le SUV le plus rapide du monde sur la boucle Nord du Nürburgring.

« Le record du temps au tour sur la boucle Nord a montré de manière impressionnante que le GLC 63 S occupait la tête de son segment. Avec notre moteur V8 biturbo, nous disposons d'un critère de différenciation essentiel dans l'environnement concurrentiel. Avec AMG DYNAMICS, nous avons encore pu accentuer la dynamique de marche et avec MBUX, nous avons accru l'aptitude à une utilisation quotidienne et la connectivité. Le GLC 63 est ainsi un multitalents

¹ Les valeurs indiquées ont été déterminées selon 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.

à l'aise dans toutes les situations », confie Tobias Moers, président de la direction de Mercedes-AMG GmbH. Page 36

Les nouveautés en un coup d'œil :

- Nouveau design des phares
- Nouveau design des feux arrière
- Nouvelle jante alliage de 21 pouces en option
- Doubles sorties d'échappement trapézoïdales de 90 mm de conception nouvelle
- Nouvelle peinture gris graphite métallisé
- Système d'infodivertissement MBUX avec fonctions et affichages spécifiques AMG, écran tactile, commande vocale accélérée et commande gestuelle en option
- Nouveau volant AMG avec boutons Touch-Control et touches au volant (de série sur modèle S)
- Nouvelle sellerie cuir gris magma/noir avec surpiqûres contrastées jaunes
- Différentiel autobloquant à commande électronique de série sur tous les modèles
- Nouveau programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG « Chaussée glissante »
- Régulation du comportement dynamique AMG DYNAMICS avec trois ou quatre (Modèle S) versions d'agilité
- Assistant de remorque pour les manœuvres
- Modèles S dotés de série du Driver's Package AMG

SUV et Coupé sont disponibles en version de base et Modèle S : le V8 biturbo AMG de 4,0 litres aux qualités éprouvées mobilise **350 kW** (476 ch) ou **375 kW** (510 ch), le couple maxi atteint 650 ou 700 Nm. L'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 4,0 s dans le cas du GLC 63 4MATIC+ et en 3,8 s pour les modèles S. La vitesse maxi est de 250 km/h (bridage électronique, 270 km/h avec Driver's Package AMG) sur la version de base, et de 280 km/h sur les modèles S. Le dynamisme impressionnant repose, entre autres choses, sur un train de roulement pneumatique RIDE CONTROL AMG avec amortissement réglable adaptatif, sur un différentiel arrière autobloquant à commande électronique (désormais de série sur toutes les variantes) et sur des silentblocs dynamiques proposés de série sur les modèles S.

Le design extérieur séduit d'emblée par une calandre spécifique AMG s'évasant vers le bas avec lamelles noires verticales. Les phares haute performance à LED redessinés aux contours plus aplatis accentuent avec l'esthétique façon flambeau de leurs feux de jour l'expressivité de la partie avant. La large jupe avant au design Jet-Wing avec splitter avant grand format incarne la puissance des nouveaux modèles. En se dépouillant des grilles aux mailles serrées, elle dévoile la technique de refroidissement, une caractéristique propre à la compétition automobile qui distingue ces modèles des autres versions GLC. Les revêtements de passages de roue plus larges à l'avant et à l'arrière soulignent leur allure vigoureuse.

Les protections de bas de caisse abaissent visuellement le SUV et le coupé et contribuent à allonger leur ligne. La partie arrière musclée est dominée par la large jupe arrière et le diffuseur. Les feux arrière à LED remaniés ajoutent eux aussi une touche lumineuse reconnaissable entre toutes – avec des blocs marquants en version Edge Light rétroéclairée. Deux doubles sorties d'échappement trapézoïdales en finition chromée brillante parachèvent le système d'échappement.

Le modèle S se distingue visuellement par des éléments stylistiques exclusifs. Parmi ces signes distinctifs figurent des jantes alliage 20 pouces à 5 doubles branches, des protections de bas de caisse avec inserts dans le ton argent iridium mat et la jupe arrière avec ailettes façon diffuseur et panneau diffuseur avec baguette décorative en finition argent iridium mat.

Il obéit au doigt, à l'œil et au son de la voix avec le MBUX

Le nouveau système d'infodivertissement MBUX contribue à une fonctionnalité quotidienne élevée. Pavé tactile, boutons Touch-Control sur le volant, écran tactile, commande vocale ou gestuelle : le concept de commande du GLC 63 S 4MATIC+ est aussi souple que polyvalent. Pour toutes les versions, l'objectif consiste toujours à utiliser un type de commande aussi ergonomique et rapide que possible, en fonction de la situation de conduite.

Avec le nouvel assistant intérieur MBUX en option, certaines fonctions peuvent être commandées sans contact et l'éclairage de lecture allumé ou éteint. Le système de caméras 3D évolué facilite la commande côtés conducteur et passager avant grâce à la détection de proximité, au support d'éclairage et à l'accès rapide

aux favoris. Pour ce faire, il évalue les mouvements de la main dans la zone située entre l'écran média et le pavé tactile. Autrement dit, dans la pratique : dès que la main se rapproche de l'écran tactile ou du pavé tactile, l'assistant intérieur MBUX agrandit certaines commandes sur l'écran média ou les fait ressortir. C'est le cas pour les menus de l'écran d'accueil, l'autoradio/médias, la navigation par carte, l'assistant de stationnement actif et le réglage des sièges.

L'assistant est en mesure de différencier les interactions entre le conducteur et le passager avant et de reconnaître des positions et mouvements spécifiques des mains. De ce fait, le domaine d'interaction de l'assistant intérieur MBUX se situe depuis la zone devant l'écran média jusqu'à la console centrale, et comprend également le pavé tactile entre le conducteur et le passager avant.

Le véhicule embarque évidemment la commande vocale révolutionnaire activée par la simple injonction « Hey Mercedes ». Grâce à l'intelligence artificielle, MBUX reconnaît et comprend quasiment toutes les phrases relatives aux domaines de l'info-divertissement et du pilotage du véhicule, même si elles sont exprimées de manière indirecte.

Le conducteur reçoit des informations visuelles via le combiné d'instruments de 12,3 pouces à gauche et l'écran tactile de 10,25 pouces à droite. Avec les trois styles d'affichage spécifiques AMG « Classique », « Sport » et « Supersport », ils rendent les fonctions du véhicule immédiatement compréhensibles.

Informations supplémentaires pour une expérience de conduite encore plus sportive

Le menu spécifique AMG donne accès à de nombreuses informations supplémentaires (Warm-up, Setup, G-Force ou EngineData) qui renforcent encore l'expérience de la conduite sportive. Les visualisations sur l'écran média central offrent une perception plus immédiate des autres fonctions du véhicule. C'est notamment le cas des animations concernant les systèmes d'aide à la conduite, les systèmes véhicule et les systèmes de communication, ainsi qu'AMG TRACK PACE. En outre, il existe un affichage TRACK PACE AMG pour l'affichage tête haute (option). Il comprend une représentation graphique du circuit avec les virages, les zones de freinage, le différentiel de vitesse et les temps en valeur absolue.

De plus, la vitesse momentanée et le rapport engagé s'affichent également sous forme numérique. En mode manuel de la boîte de vitesses, signalé par un « M »

de couleur jaune, une invitation à passer le rapport supérieur s'affiche lorsque la limite de régime est atteinte, comme en Formule 1.

Ergonomie, fonctionnalité et qualité de très haut niveau : l'aménagement intérieur

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

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

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

Volant AMG de nouvelle génération désormais de série sur le GLC

Le nouveau volant AMG en microfibre DINAMICA de série offre un design extrêmement sportif, une forme optimisant la prise en main avec une 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 galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite encore plus sportive. Sur le modèle S, le volant est équipé de série d'une couronne en cuir Nappa/microfibre DINAMICA (en option sur le modèle de base). Plusieurs autres volants AMG sont proposés en option : cuir Nappa avec insert décoratif en laque noire, DINAMICA sur tout le pourtour ou DINAMICA avec insert décoratif en carbone brillant.

Les boutons Touch-Control intégrés permettent de piloter de manière intuitive les fonctions du combiné d'instruments et du **système d'infodivertissement**

grâce à des mouvements de balayage du doigt horizontaux et verticaux. Les touches au volant novatrices sont disponibles de série sur le modèle S. Le régulateur rotatif permet de commander les programmes de conduite AMG et de les afficher sur l'écran LCD intégré. Les deux touches à l'écran librement affectées permettent de piloter en tout confort d'autres fonctions AMG directement au volant.

Ils s'adaptent à la morphologie grâce à des coussins d'air : les sièges Performance

Les sièges Performance AMG (option) disposent de joues latérales spécifiques au niveau de l'assise et du dossier de façon à garantir un maintien optimal en conduite dynamique. Une adaptation personnalisée des joues latérales au moyen de coussins d'air intégrés est disponible en option pour un ajustement parfait à la morphologie. Avec leur appuie-tête intégré, les sièges Performance contribuent en outre à la sportivité accrue de l'habitacle. Le chauffage de siège permet de voyager dans les meilleures conditions également par temps froid.

Surcroît d'agilité et stabilité élevée : AMG DYNAMICS

Selon la motorisation, le nombre de programmes de conduite disponibles peut aller jusqu'à six, à savoir : « Chaussée glissante », « Comfort », « Sport », « Sport+ », « Individual » et « RACE » (uniquement sur modèle S). Les programmes sont associés à la régulation de l'agilité AMG DYNAMICS qui permet de moduler le comportement de marche du GLC 63 S 4MATIC+ de manière encore plus différenciée en fonction des exigences spécifiques du conducteur et des conditions de marche.

Le terme générique AMG DYNAMICS regroupe les fonctions d'agilité « Basic », « Advanced », « Pro » et « Master » (uniquement modèle S) dont les fonctions sont sélectionnées automatiquement par le programme de conduite choisi. Certains paramètres pertinents pour la conduite tels que la répartition du couple par la transmission intégrale, les interventions du différentiel arrière autobloquant à commande électronique ou les seuils de régulation du tout nouvel ESP® sont adaptés de manière intelligente en fonction du programme de conduite.

- « Basic » est réservé aux programmes de conduite « Chaussée glissante » et « Comfort ». Le GLC 63 S 4MATIC+ affiche ici une tenue de route très stable avec des mouvements de lacet très atténués.

- « Advanced » est activé dans le programme « Sport ». Le GLC S 63 4MATIC+ bénéficie alors d'un paramétrage équilibré et neutre. Les mouvements d'embardeé atténués, l'effort de braquage moindre et l'agilité accrue favorisent les manœuvres dynamiques comme lors de la conduite sur des routes secondaires sinueuses.
- « Pro » (abréviation de « Professionnel ») appartient au programme « Sport+ » et fournit au conducteur une assistance accrue lors des manœuvres dynamiques ; l'agilité et la précision en virage s'en trouvent encore renforcées.
- « Master » (uniquement sur modèle S) est associé au programme de conduite RACE. Le mode « Master » s'adresse aux conducteurs qui souhaitent goûter à un dynamisme et un plaisir de conduire maximal sur circuits fermés. « Master » offre un réglage véhicule neutre avec moins des mouvements de volant réduits et un braquage plus direct. « Master » garantit ainsi une agilité maximale et met idéalement en valeur le potentiel dynamique du véhicule.

Quel que soit le programme de conduite choisi, le conducteur peut sélectionner comme toujours le mode de boîte manuel, ses niveaux de train de roulement favoris ou le système d'échappement via les touches situées sur la console centrale.

Les seuls modèles à moteur V8 biturbo

Le 8 cylindres biturbo de 4,0 litres anime déjà nombre de modèles hautes performances AMG. Sa principale caractéristique : les deux turbocompresseurs ne sont pas placés à l'extérieur des rangées de cylindres, mais à l'intérieur du V. Les principaux avantages de cette architecture résident dans la conception plus compacte du moteur et dans une réactivité optimale. L'injection directe d'essence à jet dirigé se traduit par une combustion propre et efficace, caractérisée par un rendement thermodynamique élevé. Les injecteurs piézoélectriques à réaction rapide permettent des injections multiples adaptées aux besoins, pour une distribution particulièrement précise du carburant.

Le système de refroidissement surdimensionné préserve aussi les performances du moteur en cas de sollicitation extrême. Cela vaut également pour la culasse optimisée en termes de flux, réalisée dans un alliage spécial très résistant à la chaleur. Le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement est variable en continu, ce qui améliore le déploiement de puissance et l'efficacité. Il permet

également une très bonne réponse et optimise le balayage des gaz pour chaque point de fonctionnement. La pompe à huile à débit variable contribue par ailleurs à la faible consommation.

Le moteur est fabriqué dans la manufacture de moteurs d'Affalterbach, par un seul et même technicien selon le principe « un homme, un moteur ».

Un système d'échappement spécifique à clapets proposé de série délivre la sonorité caractéristique du V8. Les clapets sont pilotés par une cartographie et actionnés automatiquement en fonction du programme de conduite du DYNAMIC SELECT AMG, de la puissance sollicitée par le conducteur et du régime moteur. Le système d'échappement Performance, qui permet de moduler la sonorité par simple pression sur une touche, est disponible en option.

Performance maximale : la boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG

Un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple sur la boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG. Il réduit le poids et optimise le temps de réponse, notamment au sprint et lors des alternances de charge. Les rétrogradages multiples autorisent des accélérations plus rapides, tandis que la fonction de double débrayage disponible en modes « Sport » et « Sport+ » décuple les sensations au volant. Des interventions ciblées de l'allumage permettent en outre des passages de rapports encore plus rapides que dans les autres modes. Le démarrage s'effectue en première dans tous les programmes de conduite afin d'offrir à tout moment un maximum de dynamisme.

Une touche spécifique située sur la console centrale permet de sélectionner le mode « Manuel ». Les lois de passage des rapports varient selon le programme de conduite sélectionné et les changements de rapports peuvent désormais être effectués par le biais des palettes de changement de rapport au volant. Qui plus est, la boîte de vitesses maintient le rapport sélectionné et n'engage pas automatiquement la vitesse supérieure lorsque le régime moteur atteint la limite.

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

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

Alliance idéale de dynamisme et de confort : le train de roulement

On doit également l'agilité élevée, les accélérations transversales hautement dynamiques et l'adhérence maximale des nouveaux modèles au train de roulement RIDE CONTROL AMG+ à suspension pneumatique intégrale multichambre et amortissement réglable adaptatif. Il assure une forte résistance au carrossage, une dynamique de marche élevée et une grande précision de la direction. En outre, le véhicule peut réguler sa hauteur afin d'adapter son niveau aux différentes conditions de marche.

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

Le concept multibras spécifique à l'essieu arrière séduit par un guidage de roues ultraprécis et une rigidité accrue. Le berceau d'essieu arrière spécifique à AMG autorise une voie plus large par rapport au GLC de Mercedes-Benz, tandis que la surface d'appui des roulements de roues a été décalée vers l'extérieur. Parmi les

autres mesures figurent l'implantation de supports de roues spécifiques, un réglage élastocinématique plus rigide et un carrossage négatif accru.

Aérodynamisme intelligent pour d'excellentes qualités routières

Grâce à une configuration sportive à ressorts et un réglage adaptatif de l'amortissement, le nouveau système de suspension pneumatique à trois chambres combine une dynamique de marche exemplaire à un confort de roulement élevé. La rigidité de la suspension pneumatique peut être réglée dans un large intervalle grâce à l'activation ou à la désactivation de chambres à air individuelles, pour un confort et une conduite nettement améliorés.

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

L'amortissement réglable adaptatif est également proposé de série. 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 dépend du style de conduite, des propriétés de la chaussée et du niveau de réglage du train de roulement choisi. 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 trois lois d'amortissement spécifiques, à savoir les modes « Comfort », « Sport » et « Sport+ », et, ainsi, intervenir sur le comportement de son véhicule pour des sensations à la carte – l'accent étant mis sur un confort élevé ou sur un comportement sportif et ferme.

Les GLC 63 S 4MATIC+ SUV et Coupé sont chaussés de pneus de dimensions 265/45 R 20 (à l'avant) et 295/40 R 20 (à l'arrière) montés sur des jantes alliage à 5 doubles branches en finition gris titane/naturel brillant de format 10,0 J x 20 (à l'avant) et 10,0 J x 20 (à l'arrière). D'autres combinaisons de jantes et de pneus sont disponibles, de même que d'autres versions de jantes forgées, allant

jusqu'aux dimensions 265/40 R 21 sur 9,5 J x 21 sur l'essieu avant et 295/35 R 21 sur 10,0 J x 21 sur l'essieu arrière.

Sensibilité et rapidité maximales : le différentiel autobloquant sur l'essieu arrière

Tous les modèles sont équipés d'un différentiel arrière autobloquant à commande électronique destiné à améliorer la motricité et le dynamisme. Celui-ci permet de réduire le patinage au niveau de la roue située à l'intérieur du virage, sans régulation du système de freinage. Ainsi, grâce à une motricité accrue, le conducteur peut relancer la voiture plus rapidement en sortie de virage. Le différentiel autobloquant contribue en outre à stabiliser le véhicule lors des manœuvres de freinage amorcées à une vitesse importante et améliore également la motricité au démarrage.

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

Franche et directe : la direction paramétrique AMG

La direction paramétrique électromécanique bénéficie d'une démultiplication variable. Elle séduit par son retour précis et authentique et peut être présélectionnée dans les deux réglages « Comfort » ou « Sport ». L'assistance de direction diminue à vive allure et augmente progressivement au fur et à mesure que 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. La direction assistée est par ailleurs dépendante de l'accélération transversale actuelle, du programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG ou du réglage de l'amortissement réglable.

Précision et robustesse : le système de freinage composite hautes performances

Page 46

Compte tenu de leurs valeurs de puissance élevées, les modèles huit cylindres sont dotés d'un système de freinage surdimensionné avec disques composites ventilés et perforés aux essieux avant et arrière avec étriers fixes à 6 pistons à l'avant et étriers flottants à 1 piston à l'arrière.

Un système de freinage en céramique hautes performances AMG avec étriers fixes à 6 pistons couleur bronze à l'avant et étriers flottants à 1 piston à l'arrière est disponible en option. Il permet un gain de poids et réduit les masses non suspendues. Parmi les autres avantages figure une résistance à l'échauffement et au fading élevée en cas de forte sollicitation. Le système de freinage marque également des points avec une longévité exemplaire et une réponse particulièrement spontanée - pour des temps au tour impressionnants.

Tous les systèmes de freinage séduisent par des distances d'arrêt courtes, une réponse précise et une longévité élevée, y compris en cas de sollicitations extrêmes. Parmi les fonctions confort figurent l'aide au démarrage en côte, le préremplissage et le séchage des freins par freinage sur chaussée mouillée. Lorsque le contact est coupé et que le véhicule est immobilisé, la position parking « P » est en outre automatiquement activée par la boîte de vitesses ; le frein de stationnement électrique se désactive automatiquement au démarrage.

Modèle S disponible de série avec des silentblocs dynamiques

Le modèle plus puissant GLC 63 4MATIC+ S est équipé de silentblocs dynamiques. Ceux-ci permettent de résoudre le dilemme entre confort et dynamisme en réduisant les vibrations de l'ensemble moteur/boîte de vitesses. Les silentblocs dynamiques possèdent la faculté d'adapter continuellement et instantanément leur degré de rigidité en fonction des conditions de route et du comportement routier. Des silentblocs souples améliorent le confort dans la mesure où ils neutralisent plus efficacement les bruits et les vibrations. A l'inverse, des silentblocs plus fermes contribuent à améliorer la maniabilité et l'agilité. En cas de conduite dynamique, le conducteur a l'impression de faire parfaitement corps avec son véhicule, car il obtient davantage de retour et profite d'une direction plus franche. Globalement, le véhicule offre une réponse plus précise.

Le Pack ENERGIZING (option) interconnecte différents systèmes de confort du véhicule et tire parti des ambiances lumineuses et musicales pour renforcer la sécurité physiologique au volant ainsi que le bien-être du conducteur. Le programme « Fraîcheur » remet du tonus dans l'habitacle. Un flux d'air intense génère un climat ambiant revigorant. Le mode « Vitalité » aide à refaire le plein d'énergie, notamment avec de la musique. Le programme « Training » est en revanche beaucoup plus actif : des vidéos d'exercices permettent d'utiliser les pauses effectuées pendant la conduite pour détendre la musculature. L'ENERGIZING COACH constitue une nouveauté ; cette fonction émet des recommandations de programmes en fonction de la situation.

Les principales caractéristiques en un coup d'œil

	AMG GLC 63 S 4MATIC+
Moteur	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo
Cylindrée	3 982 cm ³
Puissance	375 kW (510 ch) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple maxi	700 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple entièrement variable
Boîte de vitesses	Boîte 9G SPEEDSHIFT MCT AMG
Consommation en cycle mixte	12,4 l/100 km*
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	283 g/km*
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO ₂	G
Accélération de 0 à 100 km/h	3,8 s
Vitesse maximale	280 km/h

* Les valeurs indiquées ont été déterminées selon 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.

** Bridage électronique, 270 km/h avec Driver's Package AMG

	AMG GLC 63 S 4MATIC+ Coupé
Moteur	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo
Cylindrée	3 982 cm ³
Puissance	375 kW (510 ch) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple maxi	700 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Transmission 4MATIC+ Performance avec répartition du <u>entièrement variable</u>
Boîte de vitesses	Boîte 9G SPEEDSHIFT MCT AMG
Consommation en cycle mixte	12,3 l/100 km*
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	280 g/km*
Catégorie de consommation de carburant et d'émission de CO ₂	G
Accélération de 0 à 100 km/h	3,8 s
Vitesse maximale	280 km/h

* Les valeurs indiquées ont été déterminées selon 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.

** Bridage électronique, 270 km/h avec Driver's Package AMG

Interlocuteurs France :

Grégory Delépine : +33 (0)1 30 05 84 41, gregory.delepine@daimler.com

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

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet: media.daimler.com, media.mercedes-benz.com, mercedes-benz.com et media.daimler.fr