



Mercedes-Benz

Communiqué de presse

1er juin 2022

La nouvelle Mercedes-Benz GLC - Dynamique, puissante et animée exclusivement par des moteurs électrifiés

Sommaire

Faits & Points forts	2
L'essentiel sur la nouvelle Mercedes-Benz GLC en bref	
Le véhicule le plus dynamique de la famille des SUV à succès de Mercedes-Benz.....	4
La nouvelle Mercedes-Benz GLC – Version courte	
Dynamique, puissante et animée exclusivement par des moteurs électrifiés.....	11
La nouvelle Mercedes-Benz GLC – Version longue	
Hautement flexible et largement numérisé	31
La production de la Mercedes-Benz GLC	
Caractéristiques techniques.....	32

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre européenne de véhicules Mercedes-Benz. Des divergences sont possibles selon les pays. Vous trouverez de plus amples informations sur les véhicules proposés, ainsi que les valeurs WLTP valables pour votre pays sur www.mercedes-benz.com.

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

Mercedes-Benz AG, Stuttgart | Siège social et tribunal d'enregistrement : Stuttgart n° HRB : 762873

Président du Conseil de surveillance : Bernd Pischetsrieder

Directoire : Ola Källenius, Président ; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Pour de plus amples informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves, consultez le « Guide de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation de courant » des voitures particulières neuves, qui est disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de Deutsche Automobil Treuhand GmbH sur www.dat.de.

Faits & Points forts

L'essentiel sur la nouvelle Mercedes-Benz GLC en bref

Propulsions : le nouveau GLC mise de manière systématique sur la propulsion hybride et établit ainsi des références en matière d'efficacité. La gamme de modèles comprend des organes quatre cylindres en version essence et diesel, combinés à un moteur électrique. Quatre d'entre eux sont des organes semi-hybrides avec un alterno-démarréur intégré (ISG) de deuxième génération. Trois autres variantes de moteur sont des organes hybrides rechargeables avec une puissance système de 280 kW maxi (381 ch) et un couple système de 750 Nm maxi. Tous les modèles hybrides rechargeables affichent une autonomie électrique de plus de 110 kilomètres (WLTP).

Sensation de conduite nettement plus électrisante : grâce à l'autonomie électrique, les trajets quotidiens peuvent être effectués en grande partie en mode 100 % électrique. Le programme de conduite hybride amélioré prévoit le mode de conduite électrique pour les tronçons de route les plus adaptés. Le véhicule roule donc prioritairement en mode 100 % électrique sur les trajets dans les zones urbaines.

Multitalents onroad et offroad : Le GLC offre des caractéristiques on-road et off-road nettement plus développées pour les conditions météorologiques défavorables et les passages hors des routes goudronnées. Cela comprend une commande simplifiée via l'écran tout-terrain, une meilleure vue d'ensemble grâce au « capot moteur transparent » ainsi qu'une motricité et une sécurité de conduite maximales grâce à des systèmes de régulation perfectionnés. En version hybride rechargeable, également en conduite 100 % électrique.

Confort et agilité : les principaux composants du train de roulement dynamique du GLC sont un nouvel essieu avant à quatre bras et un essieu arrière multibras transversaux. Le train de roulement de base offre déjà un grand confort de suspension, de roulement et de bruit, des caractéristiques de conduite agiles et un grand plaisir de conduire. Il est doté d'un système d'amortissement dépendant de l'amplitude. La suspension pneumatique AIRMATIC est équipée d'un amortissement réglable en continu pour la détente et la compression.

Maniable et sûr : Le nouveau GLC se montre particulièrement agile et stable à la fois grâce à la direction de l'essieu arrière en option et à la démultiplication de la direction plus directe sur l'essieu avant qui y est associée. L'angle de braquage sur l'essieu arrière peut atteindre 4,5 degrés. Le diamètre de braquage est ainsi réduit de 80 cm à 11,0 m.

Design extérieur : des proportions uniques avec des éléments classiques des SUV comme la protection anti-encastrement design, les rampes de toit et le marchepied en option sont complétés par de nouvelles arêtes de forme sur le côté et créent un équilibre entre l'élégance, la sportivité et la performance tout-terrain. Parmi les points forts figurent les nouveaux phares dans le prolongement de la calandre qui soulignent la largeur du véhicule. En liaison avec l'option DIGITAL LIGHT, ils reçoivent des ellipses de feux diurnes en plus de la « torche ». La grille de calandre avec cadre chromé en liaison avec la ligne AVANTGARDE Extérieur de série constitue un autre point fort esthétique.

Design intérieur : le GLC perpétue la recette à succès du luxe moderne et sportif de Mercedes-Benz. Par exemple, avec une planche de bord divisée horizontalement en deux zones, des surfaces décoratives généreuses et l'écran central qui semble flotter au-dessus. Le design avant-gardiste des sièges et les panneaux de porte au design moderne soulignent le caractère haut de gamme de l'habitacle.

Résistance à l'air : le coefficient de traînée du GLC (C_x) est de 0,29 dans la meilleure configuration aérodynamique. Il est donc inférieur de deux dixièmes à celui de son prédécesseur ($c_x = 0,31$) – un progrès notable pour un SUV doté d'une propulsion conventionnelle.

Confort sonore : à un niveau encore plus élevé, le GLC est un véhicule agréablement silencieux sur le plan acoustique, avec une sonorité souveraine et de très faibles bruits de roulement et de vent. L'ensemble de ces mesures contribue considérablement à l'atmosphère de « bienvenue à la maison » qui caractérise Mercedes-Benz.

MBUX : la dernière génération du système d'infodivertissement, avec deux écrans de série et une navigation plein écran, rend l'habitacle encore plus numérique et intelligent.

Confort d'utilisation maximal : l'assistant vocal « Hey Mercedes » est devenu plus apte à dialoguer et à apprendre. La fonction MBUX Smart Home fait du GLC une centrale de commande mobile également pour la maison.

Divertissement : MBUX intègre de manière globale les plus grands fournisseurs de streaming musical, y compris les préférences et les paramètres personnels. Autre nouveauté de MBUX : Newsflash. Le client peut ainsi consulter via Hey Mercedes les informations qu'il a collectées individuellement, par exemple sur l'économie, le sport et la culture. Le système de sonorisation surround Burmester® en option offre une expérience d'écoute unique avec 15 haut-parleurs haut de gamme et une puissance totale de 710 watts.

Systèmes d'aide à la conduite : la dernière génération du Pack Assistance à la conduite comprend des fonctions supplémentaires et perfectionnées, par exemple dans l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif, l'assistant de direction actif, l'assistant de signalisation routière, le nouveau Pack Stationnement avec caméras panoramiques, le « capot moteur transparent » et l'assistant de manœuvre de remorque.

Digital Light : cette technologie de phares révolutionnaire (en option) permet de nouvelles fonctions, telles que la projection de marquages auxiliaires et de symboles d'avertissement sur la chaussée.

Équipement confort : les composants et systèmes du GLC ont été améliorés dans de nombreux détails, comme avec l'ENERGIZING AIR CONTROL, AIR-BALANCE, GUARD 360°, au niveau de l'éclairage d'ambiance ou avec un nouveau toit ouvrant panoramique doté de traverses plus fines pour une sensation d'espace nettement accrue. Le siège multicontours en option a été enrichi de fonctions massage supplémentaires.

Partenaire pour conduite avec attelage : Le nouveau menu de la remorque et le calculateur d'itinéraire pour l'attelage sont deux points forts du GLC pour l'utilisation d'une remorque. Ces fonctions et de nombreuses autres pour l'utilisation en tant que véhicule tracteur ont pour objectif de rendre la conduite d'un attelage aussi sûre et agréable que possible. La transmission intégrale 4MATIC offre par ailleurs une motricité exceptionnelle sur tous les terrains.

Le véhicule le plus dynamique de la famille des SUV à succès de Mercedes-Benz

La nouvelle Mercedes-Benz GLC – Version courte

Schlieren. Un luxe moderne et sportif : c'est ce qu'incarne le nouveau GLC dans tous ses détails. C'est le véhicule le plus dynamique de la famille des SUV à succès de Mercedes-Benz. C'est ce que souligne dès le premier coup d'œil son design avec des proportions inédites, des surfaces captivantes, des arêtes de forme précise et un intérieur clairement structuré et de grande qualité. Il séduit par ses performances routières et son efficacité. Le GLC est exclusivement disponible en version hybride : soit hybride rechargeable, soit semi-hybride avec technique 48 volts et alterno-démarréur intégré. Les hybrides rechargeables offrent une autonomie de plus de 100 kilomètres (WLTP) – parfait pour une utilisation quotidienne essentiellement électrique. Le GLC est à l'aise sur tous les terrains : que ce soit onroad ou offroad, il convainc partout par son confort et son agilité. En outre, la nouvelle direction de l'essieu arrière le rend encore plus maniable et plus sûr. Tout-terrain, il marque des points grâce à de nombreuses caractéristiques, comme la série 4MATIC, la conduite tout-terrain 100 % électrique sur les modèles rechargeables, l'écran tout-terrain et le « capot moteur transparent ».

« Avec le nouveau GLC, nous perpétons la success-story d'une série résolument tournée vers l'avenir : 2,6 millions de clients dans le monde ont opté pour un modèle de la gamme de SUV à succès depuis son lancement. En tant que modèle Mercedes-Benz le plus vendu ces deux dernières années, ce SUV est l'un des véhicules les plus importants de notre gamme de produits. Je suis convaincue que le nouveau GLC, qui allie un plaisir de conduire dynamique, un design moderne et des fonctions telles que le poste de conduite tout-terrain et notre système de navigation à réalité augmentée MBUX, séduira aussi bien les aventuriers que les familles. », déclare Britta Seeger, membre du directoire de Mercedes-Benz Group AG, responsable de la distribution.

Le niveau d'exigence élevé du nouveau GLC se ressent dans tous les détails. Ainsi, la dernière génération du système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) le rend encore plus numérique et intelligent, le matériel et le logiciel ont fait un grand bond en avant : sur l'écran du conducteur et l'écran central, des vues brillantes facilitent la commande des fonctions du véhicule et du confort. Les deux écrans LCD offrent une expérience holistique et esthétique avec des informations présentées de manière structurée et clairement organisée. La navigation en plein écran permet au conducteur de s'orienter au mieux. La Réalité Augmentée pour la navigation MBUX est proposée en option : Une caméra enregistre l'environnement en amont du véhicule. L'écran central affiche les images animées et affiche en plus des objets virtuels, des informations et des repères. Il peut s'agir notamment de panneaux de signalisation, d'indications de bifurcation, de recommandations de changement de voie et de numéros de logements. Ces affichages peuvent nettement faciliter la navigation en ville.

La capacité de dialogue et d'apprentissage de l'assistant vocal Hey Mercedes repose sur les algorithmes les plus modernes. Ce dernier s'adapte de mieux en mieux aux souhaits et aux préférences de l'utilisateur. Les fournisseurs de musique en streaming peuvent être intégrés de manière transparente dans le MBUX, de sorte que le client bénéficie également de son expérience musicale personnalisée dans le véhicule. Il est toujours informé de l'actualité et de manière individuelle grâce à la nouvelle fonction gratuite « Newsflash » : sur demande, MBUX lit des messages courts d'une durée maximale de deux minutes. Avec la fonction MBUX Smart Home, le GLC devient une centrale de commande mobile pour la maison : température, éclairage, volets roulants et appareils électriques peuvent être surveillés et déclenchés à distance.

« Le nouveau GLC allie toutes les caractéristiques qui font un SUV Mercedes-Benz. » Jörg Bartels, responsable de l'intégration de l'ensemble du véhicule, précise : « Ce véhicule offre une sécurité de conduite sans compromis sur la route, une dynamique de conduite exceptionnelle et une conduite souveraine en tout-terrain. Grâce à son confort de conduite élevé et à son acoustique globale convaincante, le GLC est un

formidable compagnon de route pour les longs trajets et il procure tout simplement un plaisir maximal. Pour les utilisations spécifiques aux SUV, nous garantissons entre autres la visibilité sur le terrain avec le « capot moteur transparent » - une innovation fantastique. Pour les remorques, nous proposons pour la première fois un calcul d'itinéraire optimisé pour les trajets en attelage et l'assistant de manœuvre de remorque ».

Le design : clarté sensuelle, intelligence et émotion

Le nouveau GLC est reconnaissable au premier coup d'œil comme membre de la famille des SUV Mercedes-Benz. L'équipement de série comprend l'extérieur AVANTGARDE avec le Pack Chrome, y compris l'encadrement des vitres en chrome et la nouvelle protection anti-encastrement non fonctionnelle en finition chromée. Celui-ci donne le ton et valorise les proportions uniques du véhicule. Parmi les points forts déterminants du design du GLC, on trouve l'avant redessiné avec des phares qui se prolongent directement la grille de calandre et soulignent la largeur du véhicule, ainsi que la nouvelle grille de calandre, disponible en liaison avec l'extérieur AVANTGARDE de série, avec pour la première fois un cadre chromé et une lamelle sportive en gris mat, y compris les inserts chromés. La ligne AMG Line inclut une grille de calandre avec le motif Mercedes-Benz et une étoile Mercedes intégrée.

« Le nouveau GLC perpétue notre philosophie du design avec sa clarté sensuelle et, à l'instar de l'ensemble de la gamme de SUV, il rayonne d'intelligence et d'émotion », déclare Gordon Wagener, Chief Design Officer Mercedes-Benz AG. « Sa beauté et son caractère hors du commun incarnent notre conception du luxe moderne de Mercedes-Benz. »

Le design extérieur se caractérise par des surfaces pleines et tendues, enrichies par des arêtes de forme précise et nouvelles sur les côtés. Celles-ci soulignent les proportions, mettent en valeur les puissants passages de roues et créant un équilibre entre élégance et performance tout-terrain. Pour la première fois, des habillages de passages de roues sont disponibles à partir de l'AMG Line dans le ton carrosserie. Ils soulignent la sportivité de l'AMG Line, en option en liaison avec une monte mixte. Des marchepieds optimisés pour l'accès et, à partir de l'AMG-Line, un Pack Nuit sont également disponibles en option.

D'autres caractéristiques de l'allure sportive et souveraine sont la voie large et les roues de 18 à 20 pouces mises en relief. Plusieurs des jantes proposées en usine présentent non seulement un design moderne avec une finition brillante et des surfaces bicolores, mais sont également optimisées sur le plan aérodynamique.

Les nouveaux feux arrière en deux parties sont dotés d'un intérieur à l'aspect tridimensionnel et soulignent la largeur de l'arrière. On y trouve également une protection anti-encastrement design chromée qui encadre en outre les sorties d'échappement non fonctionnelles en finition chromée.

L'habitacle : un luxe moderne et sportif

Bienvenue dans le luxe moderne et sportif de Mercedes-Benz : c'est le signal qu'envoie l'habitacle du nouveau GLC avec la ligne AVANTGARDE dès la dotation de série. La planche de bord est clairement structurée : dans la partie supérieure, avec un profil d'aile incluant de nouvelles buses rondes aplaties, qui rappellent les nacelles des réacteurs d'un avion. Et dans la partie inférieure, avec une généreuse surface décorative qui se fond harmonieusement dans la console centrale galbée. L'écran LCD haute résolution de 12,3 pouces (31,2 centimètres), placé librement devant le conducteur, semble flotter devant le profil d'aile et la surface décorative. L'écran central de 11,9 pouces (30,2 centimètres) s'élève de la console centrale sans transition et sans jointures, et semble également flotter au-dessus de la partie décorative. Comme la planche de bord, la surface de l'écran est légèrement orientée vers le conducteur.

Les habillages des contre-portes modernes aux lignes très réduites entourent la planche de bord. La partie centrale des contre-portes avec accoudoir intégré passe d'une orientation verticale à une disposition horizontale. A l'instar de la console centrale, la partie avant est conçue comme un élément high-tech

métallique. Celui-ci peut être utilisé comme poignée de maintien et de fermeture assistée et regroupe les commutateurs des lève-vitres. Parmi les autres points forts figure le module de commande très aérien intégrant le mécanisme d'ouverture de porte et la commande des fonctions de siège.

Le design avant-gardiste des sièges du nouveau GLC joue avec les couches et les surfaces enveloppantes, leur conférant une légèreté visuelle. Les appuie-tête et leur liaison avec le dossier ont été redessinés avec un revêtement fermé. Le nouveau GLC propose une planche de bord gainée de cuir avec des bordures au look Nappa (option, de série sur AMG Line). Certaines parties décoratives présentent des surfaces innovantes. Il s'agit notamment de nouvelles interprétations de placages à pores ouverts dans les tons marrons, ainsi que d'un placage de bois noir à pores ouverts, entrecoupé de fines incrustations d'aluminium véritable qui épousent les contours de la planche de bord.

Concept multidimensionnel et détails pratiques : un grand confort d'utilisation au quotidien

Les dimensions principales du nouveau GLC soulignent l'aspect encore plus dynamique et en même temps vigoureux du SUV. Avec une longueur de 4 716 mm, il est 60 mm plus long que son prédécesseur et 4 mm plus bas. Les largeurs de la voie ont été réduites de 6 mm à l'avant (maintenant : 1 627 mm) et 23 mm à l'arrière (maintenant : 1 640 mm). La longueur accrue du véhicule profite à l'empattement et aux porte-à-faux avant et arrière. La largeur du véhicule est restée identique, soit 1 890 mm.

Le volume du coffre profite du porte-à-faux arrière plus important et a nettement augmenté avec 620 litres (+ 70 litres par rapport au modèle précédent). Cela se ressent au quotidien, par exemple lors des vacances en famille ou des missions de transport habituelles. Le GLC est équipé de série du hayon EASY-PACK. Celui-ci s'ouvre ou se ferme facilement par simple pression sur une touche : via le bouton de la clé de contact, le contacteur de la porte conducteur ou la poignée de déverrouillage du hayon.

Aérodynamisme optimisé : désormais un $c_x = 0,29$

Le coefficient de traînée du nouveau GLC (C_x) est de 0,29 dans la meilleure configuration aérodynamique. Il est donc inférieur de deux dixièmes à celui de son prédécesseur ($c_x = 0,31$) – un progrès notable pour un SUV doté d'une propulsion conventionnelle. L'optimisation du véhicule en termes de résistance à l'air et de bruit de vent a été réalisée à l'aide de simulations numériques de flux (CFD – Computational Fluid Dynamics) et d'essais avec des véhicules dans la soufflerie aéroacoustique.

Le nouveau GLC est un véhicule agréablement silencieux sur le plan acoustique, avec une sonorité souveraine et de très faibles bruits de roulement et de vent. Ce résultat est obtenu grâce à une optimisation acoustique de la caisse nue et à une isolation phonique sophistiquée. Un film acoustique dans le pare-brise fait partie de l'équipement de série. Un vitrage à isolation thermique et acoustique supplémentaire, disponible en option, répond entre autres à des exigences de confort encore plus élevées.

L'équipement confort : perfectionné dans le détail

Dans le but d'offrir une expérience de conduite plus performante, l'approche globale ENERGIZING met en réseau différents systèmes de confort. Le Pack ENERGIZING Plus en option permet de les savourer par simple pression sur une touche ou par commande vocale et les regroupe en univers d'expérience dans un maximum de sept programmes de confort. Il en résulte également une atmosphère parfaitement en harmonie dans l'habitacle – par exemple vitalisante en cas de fatigue et relaxante en cas de stress. L'ENERGIZING COACH propose même un programme de fitness ou de bien-être adapté sur la base des informations du véhicule et du trajet. Si le conducteur porte un accessoire connecté portable compatible, les informations relatives à la qualité du sommeil et au niveau de stress sont également prises en compte dans son algorithme intelligent.

Le Pack AIR-BALANCE fait également partie du Pack ENERGIZING Plus. Il offre une expérience de parfumage individuelle et discrète dans l'habitacle – adaptée à la préférence personnelle et à l'humeur. Grâce à l'ionisation rafraîchissante et au filtrage purificateur de l'air extérieur et de l'air ambiant, il contribue en outre

à une meilleure qualité de l'air à bord et à un bien-être accru. L'option ENERGIZING AIR CONTROL surveille intelligemment la qualité de l'air dans l'habitacle du véhicule. Pour ce faire, elle utilise des capteurs de qualité de l'air et de particules fines. Si les valeurs limites sont dépassées, elle passe en mode recyclage d'air de la climatisation. Un concept de filtrage à deux niveaux peut en outre filtrer les poussières fines et une grande partie des polluants de l'air.

Le nouveau GLC est proposé avec un tout nouveau toit ouvrant panoramique en option. Par rapport à la version précédente, la traverse habillée est plus fine, ce qui permet d'avoir une vue quasiment dégagée grâce à une plus grande surface de fenêtre de toit. Si nécessaire, le toit ouvrant panoramique peut être recouvert d'un store.

La dotation de série : nettement valorisée

Sur la base de la stratégie de luxe de Mercedes-Benz, l'équipement de série du nouveau GLC a été nettement revalorisé et offre au client un véhicule encore plus attrayant dès le départ. La ligne d'équipement AVANTGARDE est notamment de série, tout comme des équipements appréciés tels que les grands écrans, une intégration de smartphone, le Wireless Charging ainsi que des sièges chauffants pour le conducteur et le passager avant.

De plus, la logique de l'offre est considérablement simplifiée pour les clients afin de réduire le choix fastidieux de nombreuses options individuelles. Les équipements fonctionnels souvent achetés ensemble sont regroupés dans des packs d'équipements sur la base du comportement d'achat réel. En outre, il existe peu d'autres options fonctionnelles. En ce qui concerne les éléments de design tels que les coloris, les garnitures, les inserts décoratifs et les jantes, nos clients peuvent continuer à configurer leur véhicule individuellement.

Les moteurs : quatre cylindres résolument électrifiés

Le nouveau GLC est exclusivement disponible en version hybride : soit hybride rechargeable, soit semi-hybride avec technique 48 volts et alterno-démarrreur intégré. Le programme de motorisations comprend exclusivement des organes quatre cylindres issus de l'actuelle famille de moteurs modulaires Mercedes-Benz FAME (Family of Modular Engines). Le programme de motorisations contribue ainsi de manière essentielle à la flexibilisation du réseau de productions interdépendantes international pour une électrification simultanée selon les besoins. Les quatre moteurs semi-hybrides bénéficient d'une assistance efficace à bas régime grâce à un alterno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération. Trois autres variantes de moteur sont des organes hybrides rechargeables avec une puissance électrique supplémentaire de 100 kW et une autonomie électrique de plus de 100 kilomètres.

L'ISG assure déjà un déploiement de puissance souverain. Le système comprend le réseau de bord partiel de 48 volts qui permet des fonctions telles que la « navigation », le boost ou la récupération, et donc des économies de consommation significatives. De plus, grâce à l'ISG, les moteurs démarrent très rapidement et confortablement, de sorte que la fonction start-stop est presque imperceptible pour le conducteur, tout comme le passage de la « navigation » avec le moteur à l'arrêt à la propulsion puissante avec la force du moteur. Au ralenti, l'action conjointe intelligente de l'ISG et du moteur thermique garantit une régularité de marche exemplaire.

Hybrides rechargeables : plus de 100 kilomètres d'autonomie électrique (WLTP)

Le GLC reçoit également le groupe motopropulseur hybride rechargeable de quatrième génération. En utilisant les moteurs de base identiques, l'électrification fait un nouveau grand pas en avant. Avec une puissance d'entraînement électrique qui atteint désormais 100 kW, un couple de 440 Nm et une autonomie 100 % électrique de plus de 100 kilomètres (WLTP), les trajets quotidiens peuvent être effectués en grande partie en mode 100 % électrique. Le programme de conduite hybride amélioré prévoit le mode de conduite électrique pour les tronçons de route les plus adaptés. Le véhicule roule donc prioritairement en mode

100 % électrique sur les trajets dans les zones urbaines. Que ce soit l'un des deux moteurs à essence ou le diesel : sur les versions hybrides rechargeables, les propulsions proposées sont non seulement très efficaces, mais aussi très dynamiques.

Le simulateur d'autonomie : un indicateur de l'autonomie électrique individuelle

Pour de nombreux clients, l'autonomie électrique est un facteur important dans le choix d'un véhicule électrifié. Mercedes-Benz aide ses clients à découvrir très facilement l'impact des conditions d'utilisation individuelles sur l'autonomie électrique effective.

Sur la page produit du GLC, il est possible de combiner des facteurs externes tels que la température extérieure, le profil de conduite et les exigences en matière de climatisation afin de visualiser en un coup d'œil l'autonomie électrique à laquelle les clients peuvent s'attendre au quotidien. Il est ainsi possible de voir en toute transparence dans quelles circonstances l'autonomie électrique réelle peut s'écarter de la valeur certifiée.

Sensation de conduite nettement plus électrisante

La haute densité de puissance du torse hybride est générée par un moteur synchrone à rotor interne à excitation permanente. Le couple maximum du moteur-alternateur de 440 Nm est mobilisable dès les premiers tours de roues et confère au véhicule une agilité élevée au démarrage et un comportement de marche dynamique. La puissance électrique est disponible jusqu'à 140 km/h. Sur le nouveau GLC, Mercedes-Benz utilise un servofrein électromécanique indépendant du vide qui, en fonction de la situation de conduite, commande automatiquement l'alternance flexible entre le freinage hydraulique et la récupération et obtient ainsi toujours la meilleure récupération d'énergie. Cela permet d'atteindre plus souvent la puissance de récupération maximale de 100 kW qu'avec un système de freinage conventionnel purement hydraulique.

La batterie haute tension développée en interne par Mercedes-Benz présente une capacité totale de 31,2 kWh. Même avec une batterie déchargée, il est possible d'effectuer une recharge complète avec le chargeur CC de 60 kW en option en à peine 30 minutes. Pour la recharge au réseau de courant alternatif depuis chez soi, un chargeur de 11 kW est disponible (selon pays) de série pour la recharge triphasée sur la Wallbox.

Le train de roulement : agilité et sécurité

Les principaux composants du châssis dynamique du GLC sont un nouvel essieu à quatre bras à l'avant et un essieu arrière à bras spacieux suspendu à une selle de conduite. Le train de roulement de base offre déjà un grand confort de suspension, de roulement et de bruit, des caractéristiques de conduite agiles et un grand plaisir de conduire. Il est doté d'un système d'amortissement dépendant de l'amplitude. Le nouveau GLC peut être livré en option avec le Pack technique, qui comprend le train de roulement à suspension pneumatique AIRMATIC et la direction de l'essieu arrière. L'AIRMATIC est équipée d'un amortissement réglable en continu pour la détente et la compression. Les hybrides rechargeables sont équipés de série d'une suspension pneumatique et d'un correcteur de niveau sur l'essieu arrière. Une autre option est le Pack Technique Offroad avec garde au sol augmentée de 20 millimètres, protection anti-encastrement du soubassement moteur à l'avant et protection du soubassement. En liaison avec l'équipement AMG Line Extérieur, le GLC reçoit un train de roulement sport.

Le nouveau GLC se montre particulièrement agile et stable à la fois grâce à la direction de l'essieu arrière en option et à la démultiplication de la direction plus directe sur l'essieu avant qui y est associée. L'angle de braquage sur l'essieu arrière peut atteindre 4,5 degrés. Le diamètre de braquage est ainsi réduit de 80 cm à 11,0 m. Le conducteur a par ailleurs besoin de moins de tours de volant jusqu'au braquage complet.

A des vitesses inférieures à 60 km/h, les roues arrière braquent à l'opposé des roues avant – lors des manœuvres de stationnement, l'angle est de 4,5° maxi à l'opposé de l'angle de l'essieu avant. L'empattement

se réduit ainsi virtuellement selon la situation et le véhicule offre ainsi une conduite plus maniable et plus agile. A partir d'une vitesse supérieure à 60 km/h, les roues arrière braquent jusqu'à 4,5 degrés dans la même direction que les roues avant. L'empattement allongé de ce fait virtuellement offre des avantages sensibles : une tenue de route plus stable et une sécurité de marche accrue en cas de vitesses élevées, de changements de voies rapides ou de manœuvres d'évitement soudaines. De plus, lors de manœuvres dynamiques, comme la conduite sur une route de campagne, l'angle de braquage est nettement moins important – et le véhicule réagit plus directement aux consignes de guidage.

De nouveaux systèmes d'assistance : aider le conducteur

La dernière génération du Pack Assistance à la conduite comprend des fonctions supplémentaires et plus sophistiquées. Soulagé dans les situations du quotidien, le conducteur profite d'un confort et d'une sécurité de conduite irréprochables. En cas de danger, les systèmes l'aident à réagir à une collision imminente en fonction de la situation. Plusieurs fonctions perfectionnées peuvent rendre la conduite encore plus sûre. Par exemple, l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif peut désormais réagir aux véhicules à l'arrêt sur la chaussée jusqu'à 100 km/h (auparavant : 60 km/h). Parmi les nouveautés de l'assistant de direction actif, on trouve la reconnaissance de la voie avec une caméra à 360 degrés, ce qui présente des avantages, notamment à faible allure, pour former une voie de secours. L'assistant de signalisation routière reconnaît désormais les ponts de panneaux et les panneaux de signalisation de chantier en plus des limitations de vitesse traditionnelles. Le système saisit les injonctions même conditionnelles, par exemple « par temps humide », en analysant tous les capteurs du véhicule. Les fonctions de panneau d'arrêt et d'avertissement de feu rouge sont nouvelles.

Des systèmes de stationnement sophistiqués : une aide précieuse pour manœuvrer

Grâce à des capteurs de proximité plus performants, les systèmes de stationnement peuvent mieux assister le conducteur lors des manœuvres, offrant ainsi sécurité et confort. L'intégration dans MBUX rend l'utilisation plus intuitive et la soutient par la représentation visuelle. La direction de l'essieu arrière en option est intégrée dans les assistants de stationnement et le calcul des voies (trajectoires) est adapté en conséquence. Les fonctions de freinage d'urgence servent également à protéger les autres usagers de la route et peuvent améliorer la sécurité routière.

Le nouveau Pack Stationnement avec caméras panoramiques, capot moteur transparent et fonctions de l'assistant de stationnement actif avec PARKTRONIC est disponible en option. Il offre la meilleure vision panoramique possible et facilite le processus de stationnement, notamment grâce à l'assistance à la manœuvre de stationnement. L'écran central affiche clairement l'environnement direct du véhicule pendant le stationnement ou les manœuvres. La représentation est composée de quatre images de caméras individuelles de l'avant, de l'arrière et des deux côtés du véhicule et comprend une vue virtuelle en perspective aérienne. De plus, l'écran affiche différents angles de vue, par exemple à l'avant, à l'arrière ou en mode remorque. Le conducteur assis au volant décide s'il se gare lui-même de manière assistée ou s'il passe le relais à l'assistant de stationnement actif.

DIGITAL LIGHT : intensité lumineuse extrême et fonctions de projection en option

Le nouveau GLC est équipé de série de phares LED haute performance. DIGITAL LIGHT est disponible en option. Grâce à sa dynamique et à sa précision, cette technologie révolutionnaire de projecteurs crée des possibilités quasiment illimitées de répartition de la lumière à haute résolution et ciblée en fonction des conditions ambiantes. Le résultat est une excellente visibilité pour le conducteur, sans éblouir les autres usagers de la route. DIGITAL LIGHT est disponible en option avec la fonction projection. Cette innovation offre au conducteur un plus en termes de sécurité, notamment lors de la conduite de nuit, et permet de communiquer avec les autres usagers de la route. Elle peut ainsi rendre la conduite plus sûre grâce à des lignes de guidage projetées, des symboles et des animations. Les piétons situés dans la zone dangereuse sont mis en évidence par un spot intelligent, et leur position est signalée par des points d'orientation projetés. Tout conducteur qui s'engage à contresens sur une bretelle d'autoroute ou dans un sens unique sera alerté

par un symbole. Le même symbole d'avertissement s'affiche avant de franchir un feu rouge ou un panneau de stop.

Par monts et par vaux : en tout-terrain avec le GLC

Comme c'était déjà le cas jusqu'à présent, le nouveau GLC a été conçu explicitement pour la conduite tout-terrain et est en outre préparé à cette utilisation grâce à plusieurs nouveaux équipements et systèmes. Un programme de conduite tout-terrain ainsi que le DSR (Down Hill Speed Regulation) font partie de l'équipement de série. Les modèles hybrides rechargeables du nouveau GLC offrent dès aujourd'hui une expérience de conduite du futur : une conduite tout-terrain 100 % électrique. Celle-ci présente de nombreux avantages : comme le couple total de 440 Nm du moteur électrique est disponible dès les premiers tours de roues, sa force est toujours très bien dosable. Cela permet une conduite très précise et contrôlée, même sur des terrains exigeants. En outre, comme le moteur électrique ne consomme de l'énergie que lorsqu'il déplace effectivement le véhicule et que la puissance demandée est relativement faible lors de la conduite lente habituelle en tout-terrain, il est possible d'avoir une longue durée d'utilisation 100 % électrique, même sur des terrains difficiles.

En mode tout-terrain, le GLC offre un « capot moteur transparent » en liaison avec les caméras panoramiques : l'écran central offre une vue virtuelle de l'avant du véhicule, y compris des roues avant et de leur position de braquage. Cela est extrêmement utile : le conducteur peut ainsi détecter à temps les obstacles tels que les grosses pierres ou les nids de poule profonds sur la voie de circulation.

Le nouvel écran tout-terrain utilise les deux écrans pour des informations, des possibilités de commande et des fonctions clairement organisées. L'écran du conducteur affiche, entre autres, le dévers, la pente, le dénivelé, l'altitude topographique, les coordonnées géographiques et une boussole, ainsi que la vitesse et le régime moteur en cas de fonctionnement avec un moteur thermique. L'écran central affiche en outre, par exemple, la position actuelle du SUV sur le terrain ainsi que l'angle de braquage des roues avant et, si les roues arrière sont directrices, le sens de braquage des roues arrière. Toutes les fonctions de conduite importantes pour une utilisation hors route peuvent désormais être commandées de manière très claire sur un seul écran.

Le Pack Technique (en option) avec suspension pneumatique AIRMATIC incluant le correcteur de niveau ainsi que la direction de l'essieu arrière fait valoir ses avantages en termes de confort également en tout-terrain, où il offre des points positifs supplémentaires. Ainsi, en tout-terrain, l'AIRMATIC permet une garde au sol élevée, indépendante de la charge, et de grands débattements de suspension pour la meilleure traction possible. La direction de l'essieu arrière augmente encore nettement la maniabilité hors route.

Menu de la remorque et calculateur d'itinéraire pour l'attelage

Le GLC est un véhicule tracteur très apprécié et sa nouvelle version a été conçue pour répondre à ce besoin. Le planificateur d'itinéraires en attelage pour la navigation est une nouveauté : sur l'écran central, il permet de planifier des trajets adaptés à la circulation de la remorque définie au préalable. Il tient compte, entre autres, des largeurs et des hauteurs de passage. La définition de la remorque se fait via le menu remorque de MBUX. Dès que la boule d'attelage est mise en place et qu'une connexion électrique est établie, le système demande l'utilisation du dispositif d'attelage : s'agit-il d'une petite remorque ? Ou d'un plus grand modèle, comme une caravane ou un van pour chevaux ? Ou un porte-vélos est-il monté ? Le calculateur d'itinéraire pour attelage tient compte des indications. Ces fonctions et de nombreuses autres pour l'utilisation en tant que véhicule tracteur ont pour objectif de rendre la conduite d'un attelage aussi sûre et agréable que possible. La transmission intégrale 4MATIC offre en outre une motricité exceptionnelle sur tous les terrains.

L'assistant de remorque pour les manœuvres étendu (en option) du nouveau GLC SUV rend les manœuvres avec une remorque encore plus faciles, confortables et sûres. L'assistant de remorque pour les manœuvres régule l'angle de braquage du véhicule tracteur de manière automatique jusqu'à une vitesse de 5 km/h et jusqu'à une pente de 15 %. Il est également intégré au MBUX et son utilisation est intuitive. Outre la stabilisation de la marche arrière, le système peut pour la première fois effectuer des virages librement réglables jusqu'à 90 degrés. La direction du véhicule tracteur est actionnée de manière automatisée, de sorte que l'angle choisi est maintenu. Cela permet de positionner une remorque avec précision et en toute sécurité. Le conducteur peut également sélectionner la fonction « tirer tout droit » lorsque la remorque a atteint la direction souhaitée et doit reculer tout droit. L'ensemble du processus de manœuvre peut être suivi sur l'écran central à partir de différentes perspectives de caméra. Des lignes dynamiques matérialisent la trajectoire, la largeur du véhicule et les distances par rapport à des objets identifiés.

Une véritable success-story : les SUV de taille moyenne Mercedes-Benz

Mercedes-Benz a fait son entrée dans le segment des SUV de taille moyenne en 2008 avec le GLK. « Créateur de tendances dans une catégorie de véhicules en plein essor » – c'est ainsi que le dossier de presse de l'époque le décrivait. Son design extérieur s'inspirait indéniablement de la Classe G, l'ancêtre de tous les SUV Mercedes-Benz. En 2015, la marque a présenté son successeur sous le nom de GLC. Elle a également convaincu par son excellente sécurité, typique de la marque, ses systèmes d'assistance ultramodernes, son efficacité énergétique et son dynamisme élevé. Depuis le lancement du GLC ou de son prédécesseur direct, le GLK, Mercedes-Benz a vendu plus de 2,6 millions d'exemplaires dans le monde. Le GLC présenté est la troisième génération du SUV et s'inscrit dans la continuité d'une véritable success-story.

Interlocuteurs :

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@daimler.com

De plus amples **informations Mercedes-Benz** sont disponibles [ici](#). Vous trouverez des **informations de presse et des services numériques** pour journalistes et multiplicateurs sur notre site [Media Site Suisse](#) et sur notre plateforme en ligne [Mercedes me media](#).

Dynamique, puissante et animée exclusivement par des moteurs électrifiés

La nouvelle Mercedes-Benz GLC – Version longue

La nouvelle Mercedes-Benz GLC est encore plus dynamique, plus puissante et plus durable. Elle est exclusivement disponible en version hybride : soit hybride rechargeable, soit semi-hybride avec technique 48 volts et alterno-démarrreur intégré. Les modèles hybrides rechargeables offrent une autonomie de plus de 100 kilomètres (WLTP). Le GLC pose ainsi de nouveaux jalons dans le segment des SUV à transmission intégrale. L'électrification systématique du GLC, la série la plus vendue de l'entreprise, contribue de manière significative à la réduction du bilan CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie. Le nouveau GLC est sur la voie d'une mobilité climatiquement neutre, comme le prévoit l'« Ambition 2039 ». Parmi les points forts techniques du GLC figurent en outre des équipements spéciaux tels que DIGITAL LIGHT, la direction de l'essieu arrière et de nouveaux systèmes d'assistance. Son aptitude prononcée au tout-terrain est soulignée par des caractéristiques telles que la conduite tout-terrain électrique sur les modèles hybrides rechargeables ou le « capot moteur transparent ». Le GLC arrivera chez les distributeurs à l'automne 2022 sur les marchés d'Europe de l'Ouest.

Le nouveau GLC est reconnaissable au premier coup d'œil comme membre de la famille des SUV Mercedes-Benz. L'équipement de série comprend la ligne AVANTGARDE Extérieur avec Pack Chrome et jantes alu 18 pouces. Celui-ci donne le ton et valorise les proportions uniques du véhicule.

Le design extérieur : des points forts expressifs

Parmi les points forts déterminants du design du GLC, on trouve l'avant redessiné avec des phares qui se raccordent directement à la calandre et soulignent la largeur du véhicule. Des phares DIGITAL LIGHT avec des ellipses supplémentaires pour les feux de jour et de nouveaux inserts décoratifs bleus, ainsi qu'un éclairage du sol actif sont disponibles en option. La calandre typique des SUV de la marque, dont la découpe a été redessinée, arbore un cadre chromé. Celle-ci comprend une lamelle de style sportif en gris mat avec inserts chromés et la grille de calandre avec lamelles verticales en noir brillant. À partir de la ligne AMG Line, une grille de calandre est disponible avec le motif Mercedes-Benz à étoile et surfaces en finition chromée. La nouvelle protection anti-encastrement design chromée à l'avant, avec une forte accentuation de la largeur, illustre le caractère tout-terrain du véhicule.

Le design de la carrosserie se caractérise par des surfaces pleines et tendues, enrichies par des arêtes de forme précise et nouvelles sur les côtés. Celles-ci mettent en valeur les proportions ainsi que les puissants passages de roues et créent en outre un équilibre entre élégance et performance tout-terrain. Pour la première fois, des habillages de passages de roues sont disponibles dans le ton carrosserie à partir de l'AMG Line. Ils soulignent la sportivité de l'AMG Line. Des marchepieds optimisés pour l'accès et le Pack Nuit sont également disponibles en option.

D'autres caractéristiques de l'allure sportive et souveraine sont la voie large et les roues de 18 à 20 pouces mises en relief. Plusieurs des jantes proposées en usine présentent non seulement un design moderne avec une finition brillante et des surfaces bicolores, mais sont également optimisées sur le plan aérodynamique.

Les nouveaux feux arrière en deux parties avec une poignée en noir brillant soulignent la largeur de l'arrière. Ils arborent un intérieur en finition tridimensionnelle et sont disponibles en option avec animation. À l'arrière, on trouve également une protection anti-encastrement design chromée qui encadre en outre les sorties d'échappement non fonctionnelles en finition chromée.

Design intérieur : un luxe moderne et sportif

Bienvenue dans le luxe moderne et sportif de Mercedes-Benz : c'est le signal qu'envoie l'habitacle du nouveau GLC avec la ligne AVANTGARDE dès la dotation de série. Celui-ci poursuit le concept à succès éprouvé, en reprend les points forts et le développe avec ses propres accents.

La planche de bord est clairement structurée : Dans la partie supérieure, avec un profil d'aile incluant de nouvelles buses rondes aplaties, qui rappellent les nacelles des réacteurs d'un avion Et dans la partie inférieure, avec une généreuse surface décorative qui se fond harmonieusement dans la console centrale galbée. L'orientation conducteur contribue à la sportivité : La planche de bord est légèrement tournée de six degrés vers le conducteur.

Un écran LCD haute résolution est placé librement devant le conducteur. Il semble flotter devant le profil d'aile et la partie décorative. Le format de l'écran du conducteur se démarque ainsi des cockpits traditionnels avec des instruments ronds classiques. Il a une taille de 12,3 pouces (31,2 centimètres).

Un insert chromé haut de gamme divise la console centrale : en une zone arrière au rembourrage doux pour l'accoudoir et une zone avant d'un noir profond et brillant. De cette surface tridimensionnelle s'élève, sans transition et apparemment sans jointures, l'écran central. Il semble flotter au-dessus de la partie décorative.

L'écran central illustre également le changement de paradigme vers le numérique : les fonctions du véhicule peuvent être commandées via l'écran tactile de qualité. Son format vertical offre de vrais avantages, en particulier pour la navigation. Comme la planche de bord, la surface de l'écran est légèrement orientée vers le conducteur. L'écran central est proposé au format 11,9 pouces (30,2 cm) de série. Un lecteur d'empreintes digitales est placé de manière ergonomique sous l'écran central. Un affichage tête haute en couleur est proposé en option.

Les habillages des contre-portes modernes aux lignes très réduites entourent la planche de bord. La partie centrale des contre-portes avec accoudoir intégré passe d'une orientation verticale à une disposition horizontale. A l'instar de la console centrale, la partie avant est conçue comme un élément high-tech métallique. Celui-ci peut être utilisé comme poignée de maintien et de fermeture assistée et regroupe les commutateurs des lève-vitres. Parmi les autres points forts figure le module de commande très aérien intégrant le mécanisme d'ouverture de porte et la commande des fonctions de siège.

Le design avant-gardiste des sièges du nouveau GLC joue avec les couches et les surfaces enveloppantes, leur conférant une légèreté visuelle. Les appuie-tête et leur liaison avec le dossier ont été redessinés avec un revêtement fermé. Le nouveau GLC propose une planche de bord gainée de cuir avec des bordures au look Nappa (option, de série sur AMG Line). Certaines parties décoratives présentent des surfaces innovantes. Il s'agit notamment de nouvelles interprétations de placages à pores ouverts dans les tons marrons, ainsi que d'un placage de bois noir à pores ouverts, entrecoupé de fines incrustations d'aluminium véritable qui épousent les contours de la planche de bord. Sur demande, un éclairage d'ambiance direct avec des guides de lumière remplace l'éclairage d'ambiance indirect de série.

Avec commande intuitive et évolutive : MBUX de toute dernière génération

Après la Classe S et la Classe C, le nouveau GLC reçoit également la deuxième génération du système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience). L'habitacle est encore plus numérique et intelligent grâce aux progrès considérables du matériel et du logiciel : Sur les écrans LCD, des vues brillantes facilitent la commande des fonctions du véhicule et du confort.

L'écran du conducteur et l'écran central offrent une expérience globale et esthétique. Les informations sont structurées et clairement présentées. L'apparence peut être personnalisée avec un total de trois styles d'affichage (classique, sportif, discret) et trois modes (navigation, assistance, service). En outre, le GLC propose la version tout-terrain.

- Avec le style « Classique », le conducteur est accueilli par des affichages familiers. La présentation éprouvée avec ses deux tubes et ses contenus changeants entre les deux offre toutes les informations importantes pour le conducteur.
- En mode « sportif », la couleur rouge domine et le compte-tours central est mis en scène de manière dynamique.
- Avec le style « discret », le contenu est réduit à l'essentiel. Les deux écrans peuvent en outre afficher des informations avec l'éclairage d'ambiance dans sept univers chromatiques. Cela crée une expérience colorée impressionnante dans l'habitacle.
- Le « mode assistance » reproduit en temps réel les événements de la circulation et les complète par des informations d'affichage importantes.
- La nouvelle « version tout-terrain » permet de découvrir visuellement des contenus spécifiques comme par exemple la pente, l'inclinaison, la boussole et l'angle de braquage et offre, en combinaison avec l'équipement spécial caméra à 360 degrés, la fonction « capot moteur transparent ».

La navigation en plein écran offre au conducteur la meilleure orientation possible pendant le trajet. La vidéo augmentée est proposée en option : Une caméra enregistre l'environnement en amont du véhicule. L'écran central affiche les images animées et affiche en plus des objets virtuels, des informations et des repères. Il peut s'agir notamment de panneaux de signalisation, d'indications de bifurcation, de recommandations de changement de voie et de numéros de logements. Ces affichages peuvent nettement faciliter la navigation en ville.

Hey Mercedes : l'assistant vocal toujours plus intelligent

L'assistant vocal Hey Mercedes est encore plus apte au dialogue et évolutif grâce à l'activation des services en ligne dans l'application Mercedes me. Il n'est plus nécessaire de dire « Hey Mercedes » pour déclencher certaines fonctions, comme par exemple répondre au téléphone. Hey Mercedes explique également les fonctions du véhicule avec le terme vocal « Aide » et apporte son soutien lorsqu'on souhaite connecter son smartphone par Bluetooth ou lorsqu'on cherche la trousse de secours. Hey Mercedes est même en mesure de reconnaître les occupants à leur voix.

Newsflash : messages personnalisés dans MBUX

Avec l'ajout de la nouvelle fonction gratuite « Newsflash » à l'assistant vocal Hey Mercedes, les clients Mercedes-Benz du nouveau GLC conservent toujours une vue d'ensemble de l'actualité. A l'aide de l'application Mercedes me, ils peuvent créer leur propre Newsflash en indiquant leurs catégories préférées, par exemple économie, sport et culture. Mais ils peuvent également sélectionner leurs sources d'information préférées, dont « Tagesschau », « Kicker » et « Wall Street Journal ». Il suffit ensuite d'une commande vocale pour que MBUX lise des flashes d'information d'une durée maximale de deux minutes. Ceux qui ne personnalisent pas l'utilisation via l'application reçoivent une sélection de messages standardisée.

Maison intelligente : l'intelligence mobile permet un confort de commande maximal à distance

Avec la fonction MBUX Smart Home, le GLC se transforme désormais en centrale de commande mobile pour la maison. Car sous l'appellation « Smart Home », Wi-Fi, capteurs et actuateurs lui permettent d'être toujours plus intelligente et plus communicative : température, éclairage, volets roulants et appareils électriques peuvent être surveillés et déclenchés à distance. Détecteurs de mouvements et contacts de fenêtres alertent en cas de visite indésirable ou attendue.

« Hey Mercedes, est-ce qu'il y a quelqu'un chez moi ? » « J'ai vérifié. Le dernier mouvement a été détecté il y a une heure dans la cuisine. » Ainsi, à l'avenir, des dialogues pourront se dérouler via l'assistant vocal MBUX (Mercedes-Benz User Experience) entre le conducteur ou le passager du GLC et la maison intelligente de l'utilisateur. Au lancement commercial, la fonction Smart Home MBUX prendra en charge de nombreux appareils d'importants fournisseurs Smart Home – des contrats correspondants ont déjà été conclus avec Bosch Smart Home et Samsung SmartThings. D'autres fournisseurs suivront et seront communiqués à une date ultérieure. Dès le début, Hey Mercedes comprend questions et instructions dans quatre langues (allemand, chinois, américain et anglais britannique). Il peut s'agir de lampes, de prises de courant, de thermostats, de volets roulants et de stores, de détecteurs de mouvement, de contacts de porte et de fenêtre ainsi que de capteurs de température. Il existe donc une réponse à la question : « Ai-je baissé le chauffage ? » Et selon le renseignement et les thermostats installés chez soi, il existe la possibilité de modifier le réglage : « Règle la température dans toute la maison sur 18° ! » Le confort est également accru car le chauffage peut aussi être relevé à distance en temps voulu.

Musique : streaming et systèmes de sonorisation

Avec le service « Online Music », Mercedes-Benz a intégré les plus grands fournisseurs de musique en streaming dans le système d'infodivertissement. MBUX permet d'accéder de manière transparente au profil personnel de l'utilisateur auprès du fournisseur de musique associé. Ainsi, non seulement le client accède facilement à ses chansons préférées et à ses propres playlists, mais il a en outre la possibilité de découvrir des millions de chansons et des playlists curatées. La commande est intuitive grâce à l'assistant vocal MBUX, aux commandes tactiles au volant ou directement sur l'écran central. Outre le système sonore de série avec un woofer frontal et quatre haut-parleurs centraux, des options sont disponibles :

- Système de sonorisation avancé. Celui-ci comprend neuf haut-parleurs – cinq haut-parleurs de médiums, deux haut-parleurs d'aigus, deux haut-parleurs de graves avant avec 2 x 50 watts provenant d'un amplificateur supplémentaire et une puissance de sortie totale de 225 watts.
- Système de sonorisation surround Burmester®, spécialement adapté au GLC par le spécialiste du son. Il offre un total de 15 haut-parleurs haut de gamme : sept haut-parleurs de médiums de 50 watts, quatre haut-parleurs d'aigus de 20 watts, deux haut-parleurs 3D de 20 watts et deux haut-parleurs avant-graves haut de gamme de 120 watts chacun. Un amplificateur à 15 canaux commande tous les haut-parleurs de manière entièrement active avec une puissance totale de 710 watts. De plus, des présélections sonores de haute qualité, une optimisation par processeur de signal numérique, des réglages sonores individuels ainsi qu'une commande mise en scène permettent de découvrir le système. Les grilles métalliques des haut-parleurs portent l'inscription Burmester®.

Parmi ses autres points forts figurent l'affichage tête haute et le capteur d'empreintes digitales

Un affichage tête haute en couleur est proposé en option. Une image virtuelle de 9 x 3 pouces (environ 23 x 8 centimètres) est présentée au conducteur, flottant au-dessus du capot moteur à une distance d'un peu plus de 3 mètres. Cela correspond environ à un écran de 25 pouces. L'affichage tête haute se compose d'un module d'affichage entièrement en couleur d'une résolution native de 800 x 480 pixels, éclairé par des LED haute puissance. Une unité optique à miroir projette l'image virtuelle sur le pare-brise et dans le champ de vision du conducteur. La luminosité de l'écran s'adapte automatiquement aux conditions extérieures grâce à un capteur.

Le scanner d'empreintes digitales permet aux utilisateurs de se connecter rapidement, confortablement et en toute sécurité au MBUX. En effet, les paramètres et données personnels tels que les favoris, les dernières destinations, les prédictions basées sur le comportement, les entrées de calendrier professionnel ou les e-mails sont protégés. Les processus de paiement via Mercedes me sont également réservés à l'utilisateur authentifié.

« Mises à jour over the Air » (OTA) : un logiciel à la pointe de la technologie

Dès qu'une nouvelle mise à jour du logiciel de Mercedes-Benz est disponible, un message s'affiche dans le MBUX. Le téléchargement et l'installation se font en arrière-plan. L'utilisateur doit alors accepter à nouveau explicitement l'activation de la mise à jour. Ainsi, le véhicule reste toujours à la pointe de la technologie. Certaines fonctionnalités peuvent même être introduites dans des véhicules déjà vendus grâce à des mises à jour « over-the-air ». Pour la transmission des données, Mercedes-Benz mise sur la technologie de téléphonie mobile et sur le module de communication installé dans le véhicule en raison du standard de sécurité élevé.

Un autre moyen d'obtenir une expérience utilisateur actualisée et améliorée est de réserver de nouvelles fonctions dans le Mercedes me Store, comme la musique en streaming ou les fonctions de In-Car-Office. Il est également possible de prolonger ou de réserver des services d'abonnement directement en ligne via le Mercedes me Store.

Le groupe propulseur : plus électrique que jamais

Le nouveau GLC est exclusivement disponible en version hybride : soit hybride rechargeable, soit semi-hybride avec technique 48 volts et alterno-démarrreur intégré. Le programme de motorisations comprend exclusivement des organes quatre cylindres issus de l'actuelle famille de moteurs modulaires Mercedes-Benz FAME (Family of Modular Engines). Le programme de motorisations contribue ainsi de manière essentielle à la flexibilisation du réseau de productions interdépendantes international pour une électrification simultanée selon les besoins. La gamme de puissance des moteurs quatre cylindres s'étend jusqu'à 190 kW et 400 Nm de couple pour les moteurs essence et jusqu'à 195 kW et 550 Nm pour les moteurs diesel. Auxquels il convient d'ajouter 17 kW et 200 Nm d'assistance électrique grâce à l'ISG.

Une électrification systématique signifie :

- Toutes les motorisations proposées sur le GLC sont des hybrides.
- Quatre d'entre elles sont des moteurs semi-hybrides qui bénéficient d'une assistance intelligente à bas régime grâce à un alterno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération associé à un réseau de bord de 48 volts.
- Trois autres variantes de moteur sont des hybrides rechargeables, avec notamment un mode de conduite 100 % électrique et une autonomie de plus de 100 kilomètres selon WLTP.

L'alterno-démarrreur intégré dans les moteurs essence et diesel offre une assistance intelligente à bas régime. En combinaison avec la suralimentation turbo, cela assure un excellent déploiement de puissance. Le système comprend le réseau de bord partiel de 48 volts qui permet des fonctions telles que la « navigation », le boost ou la récupération, et donc des économies de consommation significatives. De plus, grâce à l'ISG, les moteurs démarrent très rapidement et confortablement, de sorte que la fonction start-stop est presque imperceptible pour le conducteur, tout comme le passage de la « navigation » avec le moteur à l'arrêt à la propulsion puissante avec la force du moteur. Au ralenti, l'action conjointe intelligente de l'ISG et du moteur thermique garantit une régularité de marche exemplaire.

Boîte de vitesses : la boîte automatique est de série

La boîte automatique 9G-TRONIC fait partie de l'équipement de série de tous les modèles GLC. Celle-ci est perfectionnée pour l'adaptation de l'ISG : le moteur électrique et l'électronique de puissance sont logés dans le carter de la boîte de vitesses, et la gestion thermique des deux composants est assurée par le système de refroidissement de la boîte de vitesses. Il n'y a donc plus de câbles nécessaires jusqu'à présent, ce qui présente des avantages en termes d'espace et de poids. De plus, la transmission a un meilleur rendement. Entre autres, l'interaction optimisée avec la pompe à huile électrique supplémentaire permet de réduire le volume de refoulement de la pompe mécanique de 30 % par rapport à son prédécesseur, ce qui est bon pour l'efficacité. Une nouvelle génération de commandes de boîte intégrées avec processeur multicore et nouvelle

technique de montage et d'assemblage a par ailleurs été utilisée. Outre l'augmentation de la puissance de calcul, le nombre d'interfaces électriques est drastiquement réduit.

Transmission intégrale : la Mercedes-Benz 4MATIC

Tous les modèles du nouveau GLC reçoivent la transmission intégrale 4MATIC perfectionnée. Avec la nouvelle traction avant, des couples plus élevés sont transmis et des répartitions de charge sur essieux idéales en termes de dynamique de marche peuvent être représentées. A cela s'ajoute un net avantage de poids par rapport à l'entraînement d'essieu de la série précédente. La boîte de transfert longitudinale, également nouvelle, réduit encore les pertes par frottement. De plus, il possède un circuit d'huile fermé et ne nécessite aucune mesure de refroidissement supplémentaire.

Le diesel avec un alerno-démarrreur intégré de deuxième génération

L'OM 654 M avec alerno-démarrreur intégré de deuxième génération et un réseau partiel de 48 volts est à la pointe de la technologie de propulsion efficace. La récupération et la possibilité de « naviguer » avec le moteur coupé augmentent encore l'efficacité. Outre l'électrification, y compris un compresseur électrique de réfrigérant pour la climatisation, voici les principales modifications pour obtenir une puissance de 198 kW maxi plus un boost de 17 kW grâce à l'ISG :

- Course de 94,3 millimètres et cylindrée de 1 993 cm³ (précédemment : 92,3 et 1 950) grâce à un nouveau vilebrequin.
- Pression d'injection de 2 700 bars (jusqu'à présent : 2 500).
- Réponse particulièrement rapide et déploiement de puissance régulier grâce à deux turbocompresseurs refroidis par eau, désormais tous deux équipés de turbines à géométrie variable.
- Canal de refroidissement rempli de sodium dans le piston en acier pour une réduction efficace des pics de température dans la cuvette du piston.

Les composants du post-traitement des gaz d'échappement comprennent pour le diesel :

- Un catalyseur accumulateur de NOx à proximité du moteur pour une réduction des oxydes d'azote.
- Un filtre à particules diesel (DPF) avec un revêtement spécial pour réduire également la quantité d'oxydes d'azote.
- Un catalyseur SCR (« Selective Catalytic Reduction » avec injection dosée d'AdBlue®) proche du moteur.
- Un catalyseur SCR supplémentaire dans le soubassement du véhicule avec une quantité d'AdBlue® injectée séparément et dosée.

Moteur quatre cylindres essence avec ISG de deuxième génération

Après la Classe C, le nouveau GLC est la deuxième série Mercedes-Benz à recevoir le moteur essence quatre cylindres M 254 avec alerno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération. L'ISG offre jusqu'à 17 kW de puissance et 200 Nm de couple supplémentaires, peut récupérer des puissances électriques plus élevées qu'un alerno-démarrreur à courroie, décale le point de charge du moteur thermique et permet des fonctions hybrides telles que la « navigation » avec le moteur coupé, le boost et la récupération d'énergie. Cela rend les moteurs à essence très efficaces. Dans le M 254, Mercedes-Benz a en outre réuni toutes les innovations de la famille de moteurs modulaires des moteurs essence et diesel à quatre et six cylindres en un seul agrégat. Parmi ces nouveautés figurent le revêtement des cylindres NANOSLIDE®, le honage des cylindres CONICSHAPE® (honage en trompette) et le post-traitement des gaz d'échappement placé directement sur le moteur. Tous les moteurs se distinguent par un déploiement de puissance souverain, un fonctionnement silencieux et un confort acoustique élevé.

Le turbocompresseur à segments avec liaison de flux a été entièrement repensé et constitue une évolution de la technologie Twin Scroll pour une réponse encore plus spontanée de la suralimentation. Ce

turbocompresseur est né de la collaboration entre le service de développement des turbocompresseurs Mercedes-Benz et l'équipe de Formule 1 Mercedes-AMG Petronas. Le transfert de technologie vers la série permet d'atteindre de nouveaux sommets en termes de performances combinées à une efficacité maximale.

Hybrides rechargeables : plus de 100 kilomètres d'autonomie électrique (WLTP)

Le GLC reçoit également le groupe motopropulseur hybride rechargeable de quatrième génération, disponible en trois niveaux de puissance. En utilisant les moteurs de base identiques, l'électrification fait un nouveau grand pas en avant. Avec une puissance système de 280 kW (381 ch) maxi et un couple système de 750 Nm maxi, ainsi qu'une autonomie de plus de 100 kilomètres en mode 100 % électrique (WLTP), les modèles hybrides rechargeables du GLC pourront rouler en mode 100 % électrique sans utiliser le moteur thermique dans de nombreux cas et pendant de nombreuses journées. Que ce soit l'un des deux moteurs à essence ou le diesel : en tant que versions hybrides rechargeables, les propulsions proposées sont non seulement très efficaces, mais aussi très dynamiques. Les hybrides rechargeables sont équipés de série d'une suspension pneumatique AIRMATIC avec correcteur de niveau sur l'essieu arrière.

Le nouveau système haute tension est plus compact et plus performant. Le nombre d'interfaces haute tension est considérablement réduit. L'intégration de l'électronique de puissance dans le carter de la boîte de vitesses réduit l'espace de montage nécessaire et simplifie les processus de montage dans l'usine du véhicule. En outre, une tension de système plus élevée augmente la puissance d'entraînement sans qu'il soit nécessaire d'augmenter la section des câbles.

La haute densité de puissance du torse hybride est générée par un moteur synchrone à rotor interne à excitation permanente. Le couple maximum du moteur-alternateur de 440 Nm est mobilisable dès les premiers tours de roues et confère au véhicule une agilité élevée au démarrage et un comportement de marche dynamique. La pleine puissance électrique est disponible jusqu'à 140 km/h.

La batterie haute tension est un développement propre à Mercedes-Benz. En particulier, la capacité totale de 31,2 kWh, associée à une récupération plus efficace et à un aérodynamisme amélioré, permet d'atteindre une autonomie de plus de 100 kilomètres en mode 100 % électrique. Pour tenir compte de la densité de puissance élevée, la batterie haute tension dispose d'un système de refroidissement interne. La gestion thermique permet de réguler la température de service indépendamment de la climatisation de l'habitacle. Outre un fonctionnement en continu dans les pays chauds et froids, cet équipement permet aussi une recharge rapide avec du courant continu.

Même avec une batterie déchargée, il est possible d'effectuer une recharge complète avec le chargeur CC de 60 kW en option en à peine 30 minutes. Pour la recharge au réseau de courant alternatif depuis chez soi, un chargeur de 11 kW est disponible (selon pays) de série pour la recharge triphasée sur la Wallbox. Le câble de recharge de série peut être rangé à portée de main dans un compartiment situé juste derrière le hayon du coffre.

Les trajets quotidiens : électriques, bien sûr

Au total, les sensations de conduite sont nettement plus électrisantes. Grâce à l'autonomie électrique augmentée et portée à plus de 100 kilomètres, les trajets quotidiens peuvent être effectués en grande partie en mode 100 % électrique. Le programme de conduite hybride amélioré prévoit le mode de conduite électrique pour les tronçons de route les plus adaptés. Le véhicule roule donc prioritairement en mode 100 % électrique sur les trajets dans les zones urbaines.

La récupération récupère l'énergie cinétique en décélération ou en descente en faisant fonctionner la machine électrique comme un générateur en mode poussée et au freinage. L'énergie électrique générée par l'énergie cinétique du véhicule est stockée dans la batterie haute tension et peut être de nouveau utilisée pour le trajet en mode électrique. Sur le nouveau GLC, l'interaction avec le frein hydraulique est nettement

optimisée : Mercedes-Benz y utilise un servofrein électromécanique indépendant du vide. Selon la situation de conduite, celui-ci gère automatiquement l'alternance flexible entre le freinage hydraulique et la récupération, et obtient ainsi toujours la meilleure récupération d'énergie. Cela permet d'atteindre plus souvent la puissance de récupération maximale de 100 kW qu'avec un module d'amplification de freinage conventionnel purement hydraulique. Cela améliore nettement l'efficacité globale du système hybride et profite à l'autonomie électrique.

Celui qui souhaite lui-même influencer la puissance de récupération peut sélectionner celle-ci dans tous les programmes de conduite, hormis SPORT directement via le commutateur à bascule situé derrière le volant sur trois niveaux. Dans le programme D, le conducteur découvre par exemple le « One Pedal Feeling » : S'il lève le pied de la pédale d'accélérateur, le véhicule freine si fortement en mode 100 % électrique qu'il n'a souvent pas besoin du frein de service hydraulique. De plus, la stratégie d'exploitation communique avec les capteurs des systèmes d'assistance et assiste ainsi efficacement le conducteur dans de nombreuses situations.

Deux programmes de conduite permettent au conducteur d'utiliser les possibilités de la propulsion plug-in de manière particulièrement ciblée :

- BATTERY HOLD : maintien prioritaire de l'état de charge de la batterie haute tension, par exemple pour une conduite ultérieure dans un centre-ville ou une zone écologique. Le système de propulsion hybride choisit le mode de propulsion approprié en fonction de la situation de conduite et de la distance parcourue.
- ELECTRIC : conduite électrique jusqu'à 140 km/h, récupération de la poussée réglable, activation du moteur thermique par le point de pression de la pédale d'accélérateur.

Si l'on active la stratégie de fonctionnement basée sur le parcours dans les deux programmes de conduite, les données relatives au parcours attendu sont évaluées lorsque le guidage est actif. Elle tient entre autres compte des données de navigation, de la topographie, des limitations de vitesse et des conditions de circulation pour l'ensemble de l'itinéraire. La stratégie de fonctionnement basée sur la distance permet de répartir au mieux les deux formes d'énergie du véhicule hybride. La commande de l'entraînement choisit alors automatiquement le mode de fonctionnement le plus approprié, de sorte que l'état de charge de la batterie haute tension peut être influencé de manière ciblée. Il est par exemple possible d'économiser de l'énergie électrique pour la conduite électrique afin de pouvoir, si nécessaire, rouler plus tard en ville ou dans les zones environnementales en mode purement électrique.

Dans les programmes de conduite HYBRID et ELECTRIC, ainsi qu'en mode BATTERY HOLD, l'assistant ECO évalue également les données du parcours et soutient l'efficacité maximale et la récupération d'énergie en fonction de l'itinéraire. Si le véhicule détecte un rond-point à l'approche, par exemple, à l'aide de la carte de navigation ou de capteurs et de caméras, un virage en S, un virage serré, une intersection en T, une pente, un véhicule qui précède ou une limitation de vitesse, l'assistant ECO calcule la vitesse optimale du véhicule en fonction de la distance, de la vitesse et de la pente.

Les hybrides rechargeables du nouveau GLC reçoivent un module haptique de pédale d'accélérateur. Dans le programme de conduite ELECTRIC, il est signalé le passage de la conduite électrique à la conduite avec moteur thermique par un point de pression perceptible. Si le point de pression est dépassé, le moteur thermique s'enclenche et fournit un couple d'entraînement supplémentaire.

La gamme de modèles semi-hybrides au moment du lancement :

		GLC 200 4MATIC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC
Cylindrée	cm ³	1 999	1 999	1 993
Puissance	kW (ch)	150/204	190/258	145/197
à	tr/min	5 800-6 100	5 800	3 600
Puissance sup. (Boost)	kW (ch)	17/23	17/23	17/23
Couple maxi	Nm	320	400	440
à	tr/min	1 800-4 000	2.000-3.200	1 800-2 800
Couple sup. (Boost)	Nm	200	200	200
Consommation de carburant en cycle mixte (WLTP) ¹	l/100 km	8,2-7,3	8,2-7,3	5,9-5,2
Emissions de CO ₂ en cycle mixte (WLTP) ¹	g/km	186-167	186-167	155-136
Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,8	6,2	8,0
Vitesse maximale	km/h	221	240	219

La gamme de modèles hybrides rechargeables :

		GLC 300 e 4MATIC	GLC 400 e 4MATIC	GLC 300 de 4MATIC
		Moteurs à essence		Diesel
Cylindrée	cm ³	1 999	1 999	1 993
Puissance nominale du moteur à essence/diesel	kW (ch)	150/204	185/252	145/197
à	tr/min	6 100	5 800	3 600
Couple nominal moteur essence/diesel	Nm	320	400	440
à	tr/min	2 000-4 000	2 000-3 200	1 800-2 800
Puissance nominale du moteur électrique	kW	100	100	100
Couple nominal moteur électrique	Nm	440	440	440
Puissance système	kW (ch)	230/313	280/381	245/335
Couple système	Nm	550	650	750
Capacité nominale de la batterie	kWh	31,2	31,2	31,2
Vitesse maximale	km/h	218	237	217
Vitesse maxi en mode électrique	km/h	140	140	140
Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,7	5,6	6,4
Consommation en cycle mixte, pondérée (WLTP) ²	l/100 km	0,8-0,6	0,8-0,6	0,7-0,5
Emissions de CO ₂ en cycle mixte, pondérées (WLTP) ²	g/km	19-14	19-14	17-13
Consommation électrique en cycle mixte, pondérée (WLTP) ^{2,3}	kWh/100 km	26,8-24,0	26,8-24,0	27,2-24,4
Autonomie électrique (EAER comb.) (WLTP) ^{2,3}	km	104-120	104-120	117-102

¹ Les données indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » déterminées au sens de l'article 2 al. 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

² Les données relatives à la consommation de carburant, aux émissions de CO₂ et à la consommation électrique sont provisoires et ont été déterminées conformément à la procédure d'essai WLTP. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

³ La consommation électrique [et l'autonomie] ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE.

Le train de roulement : confort et agilité

Les principaux composants du châssis dynamique du GLC sont un nouvel essieu à quatre bras à l'avant et un essieu arrière à bras spacieux suspendu à une selle de conduite. Le train de roulement de base offre déjà un grand confort de suspension, de roulement et de bruit, des caractéristiques de conduite agiles et un grand plaisir de conduire. Il est doté d'un système d'amortissement dépendant de l'amplitude.

Le nouveau GLC peut être livré en option avec le Pack technique, qui comprend le train de roulement à suspension pneumatique AIRMATIC et la direction de l'essieu arrière. L'AIRMATIC est équipée d'un amortissement réglable en continu pour la détente et la compression. Les hybrides rechargeables sont équipés de série d'une suspension pneumatique et d'un correcteur de niveau sur l'essieu arrière. Une autre option est le Pack Technique Offroad avec garde au sol augmentée de 20 millimètres, protection anti-encastrement du soubassement moteur à l'avant et protection du soubassement. En liaison avec l'équipement AMG Line Extérieur, le GLC reçoit un train de roulement sport.

La direction de l'essieu arrière : plus maniable et plus dynamique

Le nouveau GLC se montre particulièrement agile et stable à la fois grâce à la direction de l'essieu arrière en option et à la démultiplication de la direction plus directe sur l'essieu avant qui y est associée. L'angle de braquage sur l'essieu arrière peut atteindre 4,5 degrés. Le diamètre de braquage est ainsi réduit de 80 cm à 11,0 m. Le conducteur a par ailleurs besoin de moins de tours de volant jusqu'au braquage complet.

A des vitesses inférieures à 60 km/h, les roues arrière braquent à l'opposé des roues avant – lors des manœuvres de stationnement, l'angle est de 4,5° maxi à l'opposé de l'angle de l'essieu avant. L'empattement se réduit ainsi virtuellement selon la situation et le véhicule offre ainsi une conduite plus maniable et plus agile. A partir d'une vitesse supérieure à 60 km/h, les roues arrière braquent jusqu'à 4,5 degrés dans la même direction que les roues avant. L'empattement ainsi virtuellement allongé offre des avantages sensibles en termes de stabilité et de sécurité de conduite à grande vitesses, lors de changements de voie rapides ou de manœuvres d'évitement soudaines.

De plus, lors de manœuvres dynamiques, comme la conduite sur une route de campagne, l'angle de braquage est nettement moins important – et le véhicule réagit plus directement aux consignes de guidage. Cet effet est renforcé par la régulation de comportement dynamique intégrée de l'ESP®.

Les systèmes d'assistance à la conduite : délestage et soutien dans les situations dangereuses

La dernière génération du Pack Assistance à la conduite comprend des fonctions supplémentaires et plus sophistiquées. Soulagé dans les situations du quotidien, le conducteur profite d'un confort et d'une sécurité de conduite irréprochables. En cas de danger, les systèmes l'aident à réagir à une collision imminente en fonction de la situation. Un nouveau concept d'affichage sur l'écran conducteur permet de comprendre le fonctionnement des systèmes.

Systèmes d'assistance perfectionnés – quelques exemples :

- **L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif** peut maintenir automatiquement la distance programmée avec le véhicule en amont sur tous types de routes – autoroute, route secondaire et en ville. La nouveauté est la réaction aux véhicules à l'arrêt sur la chaussée à une vitesse allant jusqu'à 100 km/h (auparavant : 60 km/h).
- **L'assistant directionnel actif** aide le conducteur à suivre sa trajectoire sur une plage de vitesse allant jusqu'à 210 km/h. Nouveautés : la reconnaissance de la voie, avec en plus une caméra panoramique, qui présente des avantages notamment à faible allure, par exemple pour former une voie de secours ; la disponibilité et les performances en virage significativement accrues sur les routes de campagne et le centrage accru sur la chaussée sur les autoroutes.

- Outre les limitations de vitesse jalonnant habituellement le parcours, l'**assistant de signalisation routière** reconnaît les panneaux suspendus au-dessus de la route et les signalisations de chantier. Le système reconnaît les injonctions même conditionnelles, par exemple « par temps humide », en analysant tous les capteurs du véhicule. La fonction d'avertissement de stop et de feu rouge est également nouvelle (incluse dans le Pack Assistance à la conduite).
- Le nouveau **Pack Stationnement avec caméras panoramiques** offre une excellente visibilité panoramique et facilite les manœuvres de stationnement, notamment grâce à l'assistance à l'entrée et à la sortie des places de parking. La nouvelle fonction « capot moteur transparent » facilite généralement les manœuvres et notamment la conduite précise sur les terrains difficiles.

Des systèmes de stationnement sophistiqués : une aide précieuse pour manœuvrer

Grâce à des capteurs de proximité plus performants, les systèmes de stationnement peuvent mieux assister le conducteur lors des manœuvres, offrant ainsi sécurité et confort. L'intégration dans MBUX rend l'utilisation plus intuitive et la soutient par la représentation visuelle. La direction de l'essieu arrière en option est intégrée dans les assistants de stationnement et le calcul des voies (trajectoires) est adapté en conséquence. Les fonctions de freinage d'urgence servent également à protéger les autres usagers de la route et peuvent améliorer la sécurité routière.

Le Pack Stationnement avec caméras panoramiques, « capot moteur transparent » et fonctions de l'assistant de stationnement actif avec PARKTRONIC est disponible en option. Il offre la meilleure vision panoramique possible et facilite le processus de stationnement. L'écran central affiche clairement l'environnement direct du véhicule pendant le stationnement ou les manœuvres. La représentation est composée de quatre images de caméras individuelles de l'avant, de l'arrière et des deux côtés du véhicule et comprend une vue virtuelle en perspective aérienne. De plus, l'écran affiche différents angles de vue, par exemple à l'avant, à l'arrière ou en mode remorque. Le conducteur décide s'il se gare lui-même de manière assistée ou s'il passe le relais à l'assistant de stationnement actif.

Par monts et par vaux : en tout-terrain avec le GLC

Comme c'était déjà le cas jusqu'à présent, le nouveau GLC est également conçu explicitement pour la conduite en terrain difficile : il est préparé à cette utilisation via de nombreux détails et offre en outre plusieurs nouveaux équipements et systèmes. Un programme de conduite tout-terrain ainsi que le DSR (Down Hill Speed Regulation) font partie de l'équipement de série. Le nouvel écran tout-terrain permet une utilisation simplifiée, le « capot moteur transparent » offre une meilleure vue d'ensemble et les systèmes de régulation perfectionnés garantissent une motricité et une sécurité de conduite optimales. Avec les modèles hybrides rechargeables, la version tout-terrain 100 % électrique est possible même sur de longues distances. Pour ces derniers, le conducteur peut choisir entre la conduite tout-terrain avec une propulsion 100 % électrique ou conventionnelle.

Le nouvel écran tout-terrain utilise les deux écrans pour afficher des informations clairement organisées. L'écran du conducteur affiche, entre autres, le dévers, la pente, le dénivelé, l'altitude topographique, les coordonnées géographiques et une boussole, ainsi que la vitesse et le régime moteur en cas de fonctionnement avec un moteur thermique. L'écran central affiche en outre, par exemple, la position actuelle du SUV sur le terrain avec la pente, la déclivité et l'inclinaison transversale, l'angle de braquage des roues avant et, en présence d'une direction des roues arrière, la direction de braquage des roues arrière ainsi que, en cas d'équipement avec AIRMATIC, le niveau momentané de la carrosserie. En outre, il mentionne la pression et la température des pneus, le couple et la puissance instantanés ainsi que la température de l'huile du moteur et de la boîte de vitesses.

Le Pack Technique (en option) avec suspension pneumatique AIRMATIC incluant le correcteur de niveau ainsi que la direction de l'essieu arrière fait valoir ses avantages en termes de confort également en tout-terrain, où il offre des points positifs supplémentaires. Ainsi, en tout-terrain, l'AIRMATIC permet une garde au sol

élevée, indépendante de la charge, et de grands débattements de suspension pour la meilleure traction possible. La direction de l'essieu arrière augmente encore nettement la maniabilité hors route. Le train de roulement Offroad (qui fait partie du Pack Technique Offroad) est également disponible en option, avec une garde au sol augmentée de 20 millimètres.

Si le véhicule est équipé de DIGITAL LIGHT, un éclairage tout-terrain est également inclus. Celui-ci offre un éclairage maximal large lors de la conduite sur des terrains difficiles et peut améliorer les manœuvres précises et sûres autour des obstacles dans un environnement inconnu.

Vue sous le véhicule : le « capot moteur transparent »

De plus, le GLC offre un « capot moteur transparent » : lorsque le programme de conduite tout-terrain est activé, l'écran central offre une vue virtuelle de l'avant du véhicule, y compris des roues avant et de leur position de braquage. La représentation est composée des images de la caméra à 360 degrés. Il existe deux vues : sous le véhicule et en regardant vers l'avant dans le sens de la marche. Jusqu'à 8 km/h, le système montre le « capot moteur transparent » et donc la vue sous le véhicule. De 8 à 20 km/h, le système montre la vue vers l'avant. Lorsque la vitesse augmente, l'image de la caméra est désactivée. Le « capot moteur transparent » est extrêmement utile : il permet ainsi de détecter à temps les obstacles tels que les grosses pierres ou les nids de poule profonds sur la voie de circulation. La condition préalable pour le montage du « capot moteur transparent » est le Pack Stationnement en option avec caméras panoramiques.

Tout-terrain électrique : très performant et efficient

Les modèles hybrides rechargeables du nouveau GLC offrent dès aujourd'hui une expérience de conduite du futur : une conduite tout-terrain uniquement avec la propulsion électrique. Cela présente de nombreux avantages : comme le couple total de 440 Nm du moteur électrique est disponible dès les premiers tours de roues, sa force est toujours très bien dosable. Cela permet une conduite très précise et contrôlée, même sur des terrains difficiles. En outre, comme le moteur électrique ne consomme de l'énergie que lorsqu'il déplace effectivement le véhicule et que la puissance demandée est relativement faible lors de la conduite lente habituelle en tout-terrain, il est possible d'avoir une longue durée d'utilisation 100 % électrique, même sur des terrains difficiles. Conformément à la nature de la propulsion électrique, les émissions sonores sont en outre très faibles lorsque le véhicule roule à faible vitesse. Tout cela permet de vivre une expérience tout-terrain totalement nouvelle.

Menu de la remorque et calculateur d'itinéraire pour l'attelage

Le GLC est un véhicule tracteur très répandu et sa nouvelle version a été conçue pour répondre à ce besoin. Le nouveau menu de la remorque et le calculateur d'itinéraire pour l'attelage dans MBUX sont deux points forts du GLC pour l'utilisation d'une remorque. Ces fonctions et de nombreuses autres pour l'utilisation en tant que véhicule tracteur ont pour objectif de rendre la conduite d'un attelage aussi sûre et agréable que possible. La transmission intégrale 4MATIC offre par ailleurs une motricité exceptionnelle sur tous les terrains. En traction d'une remorque, la stabilisation de l'attelage ESP® est activée : elle peut compenser les instabilités dynamiques pendant la conduite.

Le planificateur d'itinéraire pour attelage permet de planifier des trajets adaptés à la circulation de la remorque définie au préalable. Il tient compte, entre autres, des largeurs et des hauteurs de passage. Dès que la boule d'attelage est mise en place et qu'une connexion électrique est établie, le planificateur d'itinéraire pour attelage demande dans MBUX l'utilisation du dispositif d'attelage : s'agit-il d'une petite remorque ? Ou d'un plus grand modèle, comme une caravane ou un van pour chevaux ? Ou un porte-vélos est-il monté ? Le calculateur d'itinéraire pour attelage tient compte des indications.

Le dispositif pour remorque (en option) est doté d'une tête sphérique entièrement électrique et pivotante. La prise se trouve dans le dispositif pour remorque. En combinaison avec l'assistant de manœuvre de la remorque, la rotule contient une bague de position pour un attelage simplifié. L'image de la caméra de recul

comprend la zone du dispositif pour remorque ainsi que celle située juste derrière, ce qui permet de suivre le processus d'attelage sur l'écran central.

L'assistant de remorque pour les manœuvres étendu (en option) du nouveau GLC rend les manœuvres avec remorque encore plus faciles, confortables et sûres. L'assistant de remorque pour les manœuvres régule l'angle de braquage du véhicule tracteur de manière automatique jusqu'à une vitesse de 5 km/h et jusqu'à une pente de 15 %. Il est également intégré au MBUX et son utilisation est intuitive. Outre la stabilisation de la marche arrière, le système peut pour la première fois effectuer des virages librement réglables jusqu'à 90 degrés. La direction du véhicule tracteur est actionnée de manière automatisée, de sorte que l'angle choisi est maintenu. Cela permet de positionner une remorque avec précision et en toute sécurité. Le conducteur peut également sélectionner la fonction « tirer tout droit » lorsque la remorque a atteint la direction souhaitée et doit reculer tout droit. L'ensemble du processus de manœuvre peut être suivi sur l'écran central à partir de différentes perspectives de caméra. Des lignes dynamiques matérialisent la trajectoire, la largeur du véhicule et les distances par rapport à des objets identifiés.

Indications de poids pour l'attelage :

	GLC 200 4MATIC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC
Charge d'appui (kg)	100	100	100
Charge remorquée (kg, freinée)	2 400	2 400	2 500

Haute sécurité passive

Le GLC est proposé sur tous les continents. Qu'il s'agisse de véhicules à conduite à droite ou à gauche, de véhicules à moteur à essence, de véhicules à moteur diesel ou de véhicules hybrides rechargeables : en matière de sécurité en cas de collision, tous les modèles atteignent le niveau de sécurité typique de Mercedes.

Associé aux concepts de protection PRE-SAFE® bien connus pour les collisions frontales et arrière, le système PRE-SAFE® Impulse latéral (disponible en combinaison avec le Pack Assistance à la conduite Plus) constitue une sorte de zone déformable virtuelle autour du véhicule. Dans la mesure où, en cas de collision latérale, seule une surface de déformation réduite est mise à disposition, PRE-SAFE® Impulse latéral (disponibilité selon équipement) peut éloigner d'une impulsion vers le centre du véhicule le conducteur ou le passager avant concerné de la zone de danger maximal avant le crash, et plus précisément, dès que le système détecte l'imminence d'une collision latérale. Pour ce faire, des coussins d'air sont remplis dans les joues des dossiers des sièges avant en quelques fractions de seconde.

Globalement, le concept de sécurité du GLC repose sur une carrosserie intelligemment conçue avec une cellule passagers particulièrement rigide, des structures de collision déformables de manière ciblée et une interaction adaptée à la situation entre les ceintures de sécurité, les ceintures de sécurité et les systèmes d'airbags. Outre les prescriptions légales, le véhicule répond également aux exigences internes de Mercedes-Benz en matière d'essais et aux critères de contrôle dérivés d'accidents réels.

Grâce à des simulations de choc approfondies, la structure du véhicule est conçue de manière à offrir une protection particulièrement efficace aux occupants en cas de collision. Le concept de carrosserie intègre tous les domaines – structure avant, cellule passagers, parois latérales et groupe de plancher. Il est mis en œuvre par le biais de la conception constructive des pièces de carrosserie, d'un mélange de matériaux adapté aux sollicitations et d'une épaisseur de paroi adaptée dans les zones fortement sollicitées. Le concept global

conduit à des répartitions de charge homogènes et à une absorption d'énergie élevée, tout en permettant des décélérations modérées affectant les occupants. De plus, un espace de protection suffisant peut être mis à la disposition des occupants.

Aérodynamisme : maintenant un $c_x = 0,29$

A partir d'environ 60 km/h, la résistance à l'air dépasse la somme de toutes les autres résistances à l'avancement et constitue un levier de réglage principal pour les économies de consommation et la réduction des émissions de CO₂. La résistance de l'air est influencée de manière déterminante par le coefficient de traînée (c_x) et la surface frontale (A). Le niveau sonore dans le véhicule est également de plus en plus dominé par le bruit du vent à des vitesses élevées. L'optimisation du GLC en termes de résistance à l'air et de bruit de vent a été réalisée à l'aide de simulations numériques de flux (CFD – Computational Fluid Dynamics) et d'essais avec des véhicules réels dans la soufflerie aéroacoustique.

Le coefficient de traînée du nouveau GLC (C_x) est de 0,29 dans la meilleure configuration aérodynamique. Il est donc inférieur de deux dixièmes à celui de son prédécesseur ($c_x = 0,31$) – un progrès notable pour un SUV doté d'une propulsion conventionnelle. La surface frontale est de 2,60 m². Les véhicules purement électriques à batterie ont plus de possibilités en termes d'aérodynamisme pour atteindre un niveau encore plus bas. Ils ont, entre autres, par exemple, un autre concept d'air de refroidissement pour les groupes, de sorte que l'écoulement à travers la carrosserie peut être en grande partie supprimé.

De nombreux facteurs contribuent à l'amélioration de l'aérodynamisme du nouveau GLC. Parmi les mesures les plus importantes, on trouve :

- Le système de régulation de l'air à deux niveaux (calandre et tablier avant) avec position d'aération de base optimisée sur le plan aérodynamique pour une performance aérodynamique maximale
- Rétroviseur de bord idéalement positionné et optimisé du point de vue aérodynamique et aéroacoustique
- la conception aérodynamique du spoiler de toit et spoiler latéral intégré
- les arêtes déflectrices latérales dans les feux arrière
- le spoiler de roue optimisé à l'avant et à l'arrière
- Carénage aérodynamique sur les bras de suspension (pour les trains de roulement à suspension acier)
- un concept de revêtement de bas de caisse optimisé et le plus homogène possible sur les différentes motorisations
- Roues optimisées en termes d'aérodynamisme
- l'abaissement du châssis optimisé sur le plan aérodynamique en programme de conduite Eco

Confort sonore : acoustiquement silencieux et agréable

L'électrification des véhicules fait que le bruit du vent est de plus en plus perceptible, car les bruits masquants dus au moteur thermique disparaissent. L'influence du bruit du vent sur l'homogénéité de l'acoustique dans l'habitacle augmente donc. Un écoulement optimisé autour de l'enveloppe du véhicule ainsi qu'une qualité élevée de l'étanchéité et de l'insonorisation sont des facteurs d'influence essentiels pour réduire le bruit du vent.

Le nouveau GLC est un véhicule agréablement silencieux sur le plan acoustique, avec une sonorité souveraine et de très faibles bruits de roulement et de vent. Ce résultat est obtenu grâce à une optimisation acoustique de la caisse nue et à une isolation phonique sophistiquée. Un film acoustique dans le pare-brise fait partie de l'équipement de série. Un vitrage à isolation thermique et acoustique supplémentaire, disponible en option, répond entre autres à des exigences de confort encore plus élevées. Les vitres des portes conducteur sont équipées de vitres feuilletées acoustiques. Un travail ciblé sur les détails améliore encore le niveau de « Noise – Vibration – Harshness » (NVH). L'ensemble de ces mesures contribue considérablement à l'atmosphère de « bienvenue à la maison » qui caractérise Mercedes-Benz. Trois exemples :

- De grandes parties de la structure supérieure de la caisse nue sont remplies d'une mousse acoustique très légère et très efficace. L'élimination des cavités réduit sensiblement le niveau de bruit par rapport à son prédécesseur.
- Les tôles du plafond et des flancs du tunnel d'entraînement sont recouvertes de matériaux acoustiques. Cette nouvelle technologie NVH dans la caisse nue réduit notamment le bruit de l'entraînement de manière significative.
- Lors du développement de la caisse nue, l'accent a été mis en particulier sur la rigidité et la résistance de la carrosserie. Ainsi, la part d'aciers à très haute résistance et d'aciers formés à chaud et de flancs de tôle à épaisseur variable (Tailored Rolled Blanks) a notamment été augmentée par rapport à la série précédente.

Un feedback acoustique discret sur la puissance moteur appelée favorise en outre le caractère harmonieux du véhicule. Le bruit extérieur faible et équilibré ainsi que le caractère sonore de l'habitacle soulignent la grande valeur perçue du nouveau GLC.

L'optimisation aéroacoustique, en particulier dans le domaine des hautes fréquences, passe également par de nombreuses mesures de détail. Voici quelques exemples : des profils modifiés des joints de porte et de fenêtre ; des baguettes intérieures flexibles de la cage de porte pour une liaison de forme optimale avec le rail de roulement de fenêtre adjacent ; une réduction des vibrations des composants dans les portes grâce à une rigidité structurelle accrue de la structure brute de la porte.

Coup de projecteur : le nouveau rétroviseur extérieur

Le rétroviseur extérieur est un excellent exemple du standard de développement élevé du véhicule en matière d'aérodynamique et d'aéroacoustique. Le GLC porte désormais des rétroviseurs de bord – au lieu des rétroviseurs triangulaires utilisés jusqu'à présent. Entre autres, la position optimale du rétroviseur sur le panneau extérieur de la porte a été déterminée et le boîtier du rétroviseur ainsi que son pied ont encore été améliorés sur le plan aérodynamique et aéroacoustique. Les effets sont multiples : l'air circule autour du véhicule avec encore moins de perturbations, ce qui améliore le c_x . En outre, les bruits de vent sont moins importants avec le nouveau rétroviseur extérieur, ce qui rend l'acoustique de l'habitacle encore plus agréable depuis les côtés du véhicule.

Ce qui semble simple au final a nécessité une coordination intensive entre les différents services concernés pour tous les détails du miroir, par exemple pour la conception, le choix des matériaux, le placement et l'étanchéité. Dès les premières phases de développement, la simulation a apporté une contribution importante et a fourni des informations qui ont été directement intégrées dans la conception du matériel. Dès que les véhicules prototypes ont été disponibles, la tomographie assistée par ordinateur a permis d'optimiser l'étanchéité. L'objectif était d'offrir au vent de la route le moins de surface d'attaque possible, même via le détail des rétroviseurs extérieurs, et de permettre ainsi une aérodynamique et une aéroacoustique globalement bien meilleures que celles du modèle précédent.

DIGITAL LIGHT : intensité lumineuse extrême et fonctions de projection en option

Le nouveau GLC est équipé de série de phares LED haute performance. DIGITAL LIGHT est disponible en option. Cette technologie révolutionnaire des phares permet de nouvelles fonctions, comme la projection de marquages auxiliaires et de symboles d'avertissement sur la chaussée. DIGITAL LIGHT contient dans chaque projecteur un module d'éclairage composé de trois diodes électroluminescentes (LED) extrêmement puissantes, dont la lumière est réfractée et dirigée à l'aide de 1,3 million de micromiroirs. Cela correspond donc à une résolution totale de plus de 2,6 millions de pixels.

Grâce à sa dynamique et à sa précision, DIGITAL LIGHT crée des possibilités presque illimitées de distribution lumineuse à haute résolution et ciblée en fonction des conditions ambiantes. La technologie dans le projecteur est commandée de manière hautement dynamique en fonction de la situation. Des systèmes de

caméras et de capteurs dans le véhicule reconnaissent les autres usagers de la route, des ordinateurs puissants analysent ces données ainsi que des cartes géographiques numériques en quelques millisecondes et donnent les ordres au DIGITAL LIGHT pour une répartition de la lumière adaptée à toutes les situations. Le résultat est une excellente visibilité pour le conducteur, sans restreindre la vue d'autres usagers de la route ou éblouir les automobilistes arrivant en sens inverse. Il en va de même pour les feux de route ULTRA RANGE. Ici, l'objectif n'est pas de battre des records de distance d'éclairage, mais d'obtenir la meilleure visibilité et la meilleure brillance possibles sans éblouissement grâce à un concept global innovant.

DIGITAL LIGHT est disponible en option avec la fonction projection. Cette innovation offre au conducteur un plus en termes de sécurité, notamment lors de la conduite de nuit, et permet de communiquer avec les autres usagers de la route. Voici quelques exemples :

- DIGITAL LIGHT peut rendre la conduite plus sûre en projetant des lignes de guidage, des symboles et des animations et en affichant par exemple deux lignes de guidage dans les passages de chantier. Ce marquage représente à peu près la largeur du véhicule, rétroviseurs extérieurs inclus, le conducteur peut ainsi s'orienter encore plus facilement dans la chaussée rétrécie.
- Les piétons situés dans la zone dangereuse sont mis en évidence par un spot intelligent, et leur position est signalée par des points d'orientation projetés.
- Tout conducteur qui s'engage à contresens sur une bretelle d'autoroute ou dans un sens unique sera alerté par un symbole.
- Le même symbole d'avertissement s'affiche avant de franchir un feu rouge ou un panneau de stop.

Les fonctions de projection DIGITAL LIGHT autorisées varient d'un pays à l'autre. Le geofencing intégré aide le conducteur à respecter la législation dans chaque pays. Lorsque le véhicule franchit une frontière nationale, les fonctions de DIGITAL LIGHT sont automatiquement adaptées à la réglementation en vigueur. Dans ce cas, les projections correspondantes restent activables dans le système multimédia, mais la fonction est supprimée pendant le séjour dans ce pays.

L'intelligence numérique de DIGITAL LIGHT communique en outre avec le conducteur. Par exemple, le conducteur est accueilli par une mise en scène lumineuse des phares et des feux arrière lorsqu'il déverrouille le véhicule (« Coming home ») et prend congé de lui lorsqu'il le verrouille (« Leaving home »). Le client peut activer ou désactiver la fonction d'animation via le MBUX et choisir entre différentes animations.

DIGITAL LIGHT propose également une fonction spéciale pour la conduite tout-terrain. Lors de la conduite tout-terrain, un éclairage tout-terrain s'allume automatiquement pour éclairer le plus largement possible la voie de circulation afin de mieux détecter les obstacles. Il est activé dès que le programme de conduite tout-terrain est sélectionné.

L'équipement confort : perfectionné dans le détail

La fonction de massage du siège multicontours en option est étendue et agit sur toute la zone du dos : Huit chambres à air gonflables dans le dossier permettent d'améliorer l'effet de profondeur. Côté conducteur, il est en outre possible de bénéficier d'un massage par vibrations, le coussin contenant à cet effet quatre moteurs correspondants. Jusqu'à six programmes de massage sont disponibles. Une autre nouveauté est le chauffage des sièges arrière à trois niveaux.

L'approche globale « Fit & Healthy » du Pack ENERGIZING Plus en option permet de découvrir les différents systèmes de confort en appuyant sur un bouton ou par commande vocale et de les regrouper dans jusqu'à sept programmes de confort pour créer des univers de découverte. Il en résulte également une atmosphère parfaitement en harmonie dans l'habitacle – par exemple vitalisante en cas de fatigue et relaxante en cas de stress. L'ENERGIZING COACH propose même un programme de fitness ou de bien-être adapté sur la base des informations du véhicule et du trajet. Si le conducteur porte un accessoire connecté portable compatible, les

informations relatives à la qualité du sommeil et au niveau de stress sont également prises en compte dans son algorithme intelligent. En combinaison avec les hybrides rechargeables, le programme « Power Nap » (petite sieste) est proposé, ce qui est utile par exemple lors d'une interruption du trajet sur une aire de repos ou lors du chargement de la batterie sur la route. Le programme s'articule autour de trois phases – Endormissement, Sommeil, Réveil – et peut accroître la concentration tout en garantissant un regain d'énergie.

Le Pack AIR-BALANCE fait également partie du Pack ENERGIZING Plus. Il offre une expérience de parfumage individuelle et discrète dans l'habitacle – adaptée à la préférence personnelle et à l'humeur. L'intensité du parfum peut être réglée sur trois niveaux, différents parfums sont disponibles. Grâce à l'ionisation rafraîchissante et à la filtration purificatrice de l'air extérieur et intérieur, le Pack AIR-BALANCE contribue également à une meilleure qualité de l'air à bord et à un plus grand bien-être. L'ionisation active s'inspire de l'ionisation naturelle de l'oxygène dans l'air ambiant, par exemple par le champ magnétique de la Terre. Celle-ci peut inactiver certains virus, bactéries et spores et augmenter ainsi le bien-être. Le filtre à poussières fines à base de non-tissé et de charbon actif peut réduire une exposition, par exemple, aux pollens ou aux émissions gazeuses.

L'option ENERGIZING AIR CONTROL surveille intelligemment la qualité de l'air dans l'habitacle du véhicule. Pour ce faire, elle utilise des capteurs de qualité de l'air et de particules fines. Si les valeurs limites sont dépassées, elle passe en mode recyclage d'air de la climatisation. Lorsque les valeurs limites ne sont pas atteintes, le système repasse en mode air frais. Un concept de filtrage à deux niveaux peut en outre filtrer les poussières fines et une grande partie des polluants de l'air.

Les éclairages d'ambiance disponibles pour le GLC créent une atmosphère de bien-être personnalisée dans l'habitacle, de jour comme de nuit. De nouvelles fonctionnalités améliorent le confort et la sécurité par rapport à son prédécesseur. L'équipement de série comprend l'éclairage d'ambiance indirect Premium avec des guides de lumière. La dotation fonctionnelle comprend entre autres :

- L'éclairage intérieur de haute qualité, par exemple après le déverrouillage du véhicule
- La variation de l'éclairage intérieur lors de l'ouverture d'une porte, afin de tenir compte des différentes perceptions de la luminosité par les passagers
- L'éclairage d'ambiance allant de la planche de bord aux portes arrière
- 64 couleurs
- Dix niveaux de luminosité
- Trois zones de luminosité
- En plus, des mises en scène via des programmes, des univers de couleurs et des effets
- L'éclairage d'ambiance en liaison avec ENERGIZING COMFORT

L'éclairage d'ambiance Premium Plus en option offre en outre un éclairage d'ambiance direct. Contrairement à l'éclairage indirect, ce ne sont pas des surfaces qui sont illuminées, mais des lignes lumineuses précises qui soulignent le contour de la zone correspondante.

Le nouveau GLC est proposé avec un nouveau toit ouvrant panoramique en option. Par rapport à la version précédente, la traverse habillée est plus fine, ce qui permet d'avoir une vue quasiment dégagée grâce à une plus grande surface de fenêtre de toit. Si nécessaire, le toit ouvrant panoramique peut être recouvert d'un store.

La dotation de série : nettement valorisée

Sur la base de la stratégie de luxe de Mercedes-Benz, l'équipement de série du nouveau GLC a été nettement revalorisé et offre au client un véhicule attrayant dès le départ. La ligne AVANTGARDE est notamment de

série, tout comme des équipements appréciés tels que les grands écrans, une intégration de smartphone, le Wireless Charging ainsi que des sièges chauffants pour le conducteur et le passager avant.

De plus, la logique de l'offre est considérablement simplifiée pour les clients afin de réduire le choix fastidieux de nombreuses options individuelles. Les équipements fonctionnels souvent achetés ensemble sont regroupés dans des packs d'équipements sur la base du comportement d'achat réel. En outre, il n'existe que peu d'autres options fonctionnelles. En ce qui concerne les éléments de design tels que les coloris, les garnitures, les inserts décoratifs et les jantes, le client peut continuer à configurer son véhicule individuellement.

GUARD 360° : protection intelligente des véhicules

Le Pack Protection véhicule GUARD 360° assure une surveillance complète. Il inclut une alarme antivol et anti-effraction ainsi qu'une protection antisoulèvement qui détecte les déplacements du véhicule. Les mouvements à l'intérieur de l'habitacle déclenchent également des alertes visuelles et acoustiques. La détection de vol et de collision en stationnement de Mercedes me informe le propriétaire via une application. La protection du véhicule Plus GUARD Plus 360° comprend en outre la localisation du véhicule en cas de vol, ainsi que la désactivation d'urgence des clés.

Concept multidimensionnel et détails pratiques : un grand confort d'utilisation au quotidien

Les dimensions du nouveau GLC soulignent l'aspect encore plus dynamique et en même temps vigoureux du SUV : Avec une longueur de 4 716 mm, il est 60 mm plus long que son prédécesseur et 4 mm plus bas. Les largeurs de voie ont été réduites de 6 mm à l'avant (maintenant : 1 627 mm) et 23 mm à l'arrière (maintenant : 1 640 mm). L'augmentation de la longueur du véhicule profite à l'empattement (plus 15 mm pour atteindre maintenant 2,888 mm) ainsi qu'aux porte-à-faux avant (plus 12 mm) et arrière (plus 33 mm).

La largeur du véhicule est restée identique, soit 1 890 mm. Les nouveaux rétroviseurs de bord apportent une contribution importante à l'aérodynamisme de l'ensemble du véhicule. Le coefficient de pénétration dans l'air (c_x) minimal du GLC dans sa meilleure configuration aérodynamique est désormais de 0,29, soit deux dixièmes de moins que son prédécesseur ($c_x = 0,31$).

Le volume du coffre profite du porte-à-faux arrière plus important et a nettement augmenté avec 620 litres (+ 70 litres par rapport au modèle précédent). Cela se ressent au quotidien, par exemple lors des vacances en famille ou des missions de transport habituelles. Le dossier de la banquette arrière peut être divisé et rabattu selon un rapport 40/20/40. Le déverrouillage électrique du dossier de siège arrière s'effectue à l'aide d'interrupteurs tactiles situés sur les côtés gauche et droit du dossier de siège arrière ou via des éléments de commande dans le compartiment de chargement. Après le déverrouillage, les parties du dossier peuvent être rabattues vers l'avant. Ils peuvent ensuite être rabattus manuellement en position assise. De plus, les dossiers des sièges arrière peuvent être inclinés de 10 degrés en position cargo. En liaison avec le Pack Confort de l'espace de chargement de série, les dossiers des sièges arrière sont rabattables électriquement et le store de l'espace de chargement s'ouvre et se ferme électriquement.

Le GLC est équipé de série du hayon EASY-PACK. Celui-ci s'ouvre ou se ferme facilement par simple pression sur une touche : via le bouton de la clé de contact, le contacteur de la porte conducteur ou la poignée de déverrouillage du hayon. Ils offrent également un plus en termes de confort de commande : le store et le filet de séparation de l'espace de chargement sont conçus en deux parties, comme sur le modèle précédent. Le store peut désormais être rangé sous le plancher de chargement et le filet de séparation de l'espace de chargement plié dans une poche.

Les principales dimensions :

GLC	X 254	Modèle précédent	Différence
Dimensions hors tout (mm)			
Longueur	4.716	4.656	+60
Largeur	1 890	1 890	0
Largeur avec rétroviseurs extérieurs	2 075	2.096	-21
Hauteur	1.640	1 644	-4
Empattement	2.888	2 873	+15
Voie avant	1.627	1.621	+6
Voie arrière	1.640	1.617	+23
Dimensions intérieures (mm)			
Garde au toit maxi à l'avant côté conducteur	1.048	1.064	-16
Garde au toit à l'arrière	1007	1006	+1
Espace aux jambes à l'avant	1.036	1037	-1
Espace aux jambes à l'arrière	950	948	+2
Largeur aux coudes à l'avant	1 499	1 499	0
Largeur aux coudes à l'arrière	1.480	1.474	+6
Largeur aux épaules à l'avant	1 456	1 455	+1
Largeur aux épaules à l'arrière	1 438	1 436	+2
Volume du coffre selon VDA (l)	620	550	+70

Hautement flexible et largement numérisé

La production de la Mercedes-Benz GLC

Lancement international de la production du nouveau GLC sur trois sites : Le SUV moyen volume à succès sort des chaînes de production de l'usine Mercedes-Benz de Brême en Allemagne et quittera également, à l'avenir, les ateliers de l'usine de Sindelfingen. Le lancement de la production dans l'usine de Pékin (Chine) est également prévu pour cette année.

L'usine principale de Brême est responsable du GLC et des modèles précédents depuis 2008. Le GLC est construit à Pékin depuis 2011. En raison de la popularité de l'actuel leader du segment des SUV de taille moyenne et de la forte demande attendue également pour le nouveau GLC, Sindelfingen vient désormais s'ajouter en tant que troisième site de production. Le lancement international s'effectue en étroite collaboration entre les trois usines et avec l'aide du numérique. Dans ce contexte, le système de production hautement flexible de Mercedes-Benz permet d'assembler différents modèles et chaînes cinématiques sur une seule ligne de production. L'usine peut ainsi s'adapter à tout moment aux changements de la demande des clients.

Les batteries pour les modèles hybrides rechargeables sont fournies par l'usine de batteries Mercedes-Benz de Brühl, qui fait partie de l'usine d'Untertürkheim. Une multitude de composants, dont 200 cellules de batterie, sont ici assemblés pour former un système global hautement efficient.

Transparence maximale : écosystème de production numérique MO360

Grâce à une numérisation complète avec l'écosystème de production Mercedes-Benz Cars Operations (MO360) et l'application systématique des technologies industrielles 4.0, les usines de Brême, de Pékin et de Sindelfingen fonctionnent de manière flexible et hautement efficiente. L'écosystème numérique MO360 comprend une famille d'applications logicielles reliées par des interfaces communes et des interfaces utilisateur unifiées. Tant à l'usine Mercedes-Benz de Brême qu'à l'usine de Sindelfingen, l'application « Digital Shopfloormanagement » est par exemple utilisée dans tous les corps de métier - de l'atelier d'emboutissage au montage en passant par l'atelier de tôlerie et le traitement des surfaces. Cela permet de suivre toutes les données de production en temps réel. L'application MO360 QUALITY LIVE permet de contrôler la fabrication d'un véhicule en temps réel. Pour ce faire, QUALITY LIVE a recours à toutes les données collectées au cours du processus de production.

Production durable

L'objectif de l'entreprise est de réduire au moins de moitié les émissions de CO₂ par voiture particulière par rapport à 2020 sur l'ensemble du cycle de vie d'ici à la fin de la décennie. Les principaux leviers pour y parvenir sont l'électrification de la flotte de véhicules, la recharge avec de l'électricité verte, l'amélioration de la technologie des batteries ainsi qu'une large utilisation de matériaux recyclés et d'énergies renouvelables dans la production.

Depuis cette année, Mercedes-Benz produit de manière neutre en CO₂ dans toutes ses propres usines à travers le monde et, en Allemagne, achète en outre de l'électricité provenant exclusivement de sources renouvelables. Un contrat de fourniture d'électricité verte garantit à tout moment l'achat d'électricité issue d'énergies renouvelables. Par ailleurs, l'entreprise s'efforce d'augmenter la production d'énergie renouvelable sur ses sites. D'ici à la fin de l'année prochaine, des installations solaires d'une puissance de plus de 11 MWp devraient être mises en service. D'ici à 2025, Mercedes-Benz investira un montant de plusieurs centaines de millions dans l'installation de systèmes photovoltaïques. D'ici à 2030, il est prévu que plus de 70 % des besoins énergétiques de la production soient couverts par des énergies renouvelables. Cet objectif doit être atteint en développant l'énergie solaire et éolienne sur les propres sites du Groupe et en concluant d'autres contrats d'achat d'électricité correspondants.

Caractéristiques techniques

Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 999
Puissance nominale	kW/ch	150/204
à un régime de	tr/min	6 100
Puissance électr. sup. (Boost)	kW/ch	17/23
Couple nominal	Nm	320
à un régime de	tr/min	2 000-4 000
Couple sup. (Boost)	Nm	200
Compression		10,5
Préparation du mélange		Injection haute pression
Transmission		
Entraînement/distribution AV/AR		Quatre roues motrices/ 45:55
Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications		
1re/2de/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e/MA		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/MA1 4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Essieu à quatre bras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Essieu arrière	Essieu multibras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique	
Direction	Direction directe (crémaillère) asservie à la vitesse, électromécanique	
Jantes / Pneus	8J x 18 H2 ET 32,5 / 235/60 R18	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.627/1.640
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.716/1.890/1.640
Diamètre de braquage	m	11,80
Diamètre de braquage avec direction de l'essieu arrière 4,5°	m	11,00
Volume du coffre selon VDA	litres	620-1.640
Poids en ordre de marche CE	kg	1 925
Charge utile	kg	585
MTAC	kg	2.510
Charge remorquée autorisée freinée	kg	2 400
Charge d'appui autorisée	kg	100
Capacité du réservoir/dont réserve	litres	62/7
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,8
Vitesse maximale	km/h	221
Consommation en cycle mixte WLTP ⁴	l/100 km	8,2-7,3
Emissions de CO ₂ en cycle mixte WLTP ⁴	g/km	186-167

⁴ Les données indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » déterminées au sens de l'article 2 al. 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 999
Puissance nominale	kW/ch	190/258
à un régime de	tr/min	5 800
Puissance électr. sup. (Boost)	kW/ch	17/23
Couple nominal	Nm	400
à un régime de	tr/min	2.000-3.200
Couple sup. (Boost)	Nm	200
Compression		10,0
Préparation du mélange		Injection haute pression
Transmission		
Entraînement/distribution AV/AR		Quatre roues motrices/ 45:55
Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications		
1re/2de/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e/MA		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/MA1 4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Essieu à quatre bras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Essieu arrière	Essieu multibras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique	
Direction	Direction directe (crémaillère) asservie à la vitesse, électromécanique	
Jantes / Pneus	8J x 18 H2 ET 32,5 / 235/60 R18	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.627/1.640
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.716/1.890/1.640
Diamètre de braquage	m	11,80
Diamètre de braquage avec direction de l'essieu arrière	m	11,00
Volume du coffre selon VDA	litres	620-1.640
Poids en ordre de marche CE	kg	1 925
Charge utile	kg	585
MTAC	kg	2.510
Charge remorquée autorisée freinée	kg	2 400
Charge d'appui autorisée	kg	100
Capacité du réservoir/dont réserve	litres	62/7
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,2
Vitesse maximale	km/h	240
Consommation en cycle mixte WLTP ⁵	l/100 km	8,2-7,3
Emissions de CO ₂ en cycle mixte WLTP ⁵	g/km	186-167

⁵ Les données indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » déterminées au sens de l'article 2 al. 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 999
Puissance nominale du moteur à essence	kW/ch	150/204
à un régime de	tr/min	6 100
Couple nominal	Nm	320
à un régime de	tr/min	2.000-4.000
Puissance nominale du moteur électrique	kW	100
Couple nominal moteur électrique	Nm	440
Puissance système	kW/ch	230/313
Couple système	Nm	550
Compression		10,0
Préparation du mélange		Injection haute pression
Transmission		
Entraînement/distribution AV/AR		Toutes roues motrices/ 31:69
Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications		
1re/2de/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e/MA		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/MA1 4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Essieu à quatre bras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Essieu arrière	Essieu multibras avec suspension pneumatique et correcteur de niveau	
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique	
Direction	Direction directe (crémaillère) asservie à la vitesse, électromécanique	
Jantes / Pneus AV:AR	8,0J x19 ET 32,5 / 235/55 R19 : 9,0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.627/1.640
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.716/1.890/1.648
Diamètre de braquage	m	11,80
Diamètre de braquage avec direction de l'essieu arrière	m	11,00
Poids en ordre de marche CE	kg	2.355
Charge utile	kg	485
MTAC	kg	2.840
Charge remorquée autorisée freinée	kg	2.000
Charge d'appui autorisée	kg	100
Capacité du réservoir/dont réserve	litres	49/7
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,7
Vitesse maximale	km/h	218
Vitesse maxi en mode électrique	km/h	140
Consommation de carburant en cycle mixte, pondérée (WLTP) ⁶	l/100 km	0,8-0,6
Emissions de CO ₂ en cycle mixte, pondérées (WLTP) ⁶	g/km	19-14
Consommation électrique en cycle mixte, pondérée (WLTP) ^{6,7}	kWh/100 km	26,8-24,0
Autonomie en mode électrique (WLTP) EAER comb. ^{6,7}	km	104-120

⁶ Les données relatives à la consommation de carburant, aux émissions de CO₂ et à la consommation électrique sont provisoires et ont été déterminées conformément à la procédure d'essai WLTP. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

⁷ La consommation électrique [et l'autonomie] ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE.

Mercedes-Benz GLC 400 e 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 999
Puissance nominale du moteur à essence	kW/ch	185/252
à un régime de	tr/min	5 800
Couple nominal du moteur à essence	Nm	400
à un régime de	tr/min	2 000-3 200
Puissance nominale du moteur électrique	kW	100
Couple nominal moteur électrique	Nm	440
Puissance système	kW/ch	280/381
Couple système	Nm	650
Compression		10,5
Préparation du mélange		Injection haute pression
Transmission		
Entraînement/distribution AV/AR		Toutes roues motrices/ 31:69
Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications		
1re/2de/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e/MA		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/MA1 4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Essieu à quatre bras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Essieu arrière	Essieu multibras avec suspension pneumatique et correcteur de niveau	
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique	
Direction	Direction directe (crémaillère) asservie à la vitesse, électromécanique	
Jantes / Pneus AV:AR	8,0J x19 ET 32,5 / 235/55 R19 : 9,0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.627/1.640
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.716/1.890/1.648
Diamètre de braquage	m	11,80
Diamètre de braquage avec direction de l'essieu arrière	m	11,00
Poids en ordre de marche CE	kg	2.355
Charge utile	kg	485
MTAC	kg	2.840
Charge remorquée autorisée freinée	kg	2.000
Charge d'appui autorisée	kg	100
Capacité du réservoir/dont réserve	litres	49/7
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	5,6
Vitesse maximale	km/h	237
Vitesse maxi en mode électrique	km/h	140
Consommation de carburant en cycle mixte, pondérée (WLTP) ⁸	l/100 km	0,8-0,6
Emissions de CO ₂ en cycle mixte, pondérées (WLTP) ⁸	g/km	19-14
Consommation électrique en cycle mixte, pondérée (WLTP) ^{8,9}	kWh/100 km	26,8-24,0
Autonomie en mode électrique (WLTP) EAER comb. ^{8,9}	km	104-120

⁸ Les données relatives à la consommation de carburant, aux émissions de CO₂ et à la consommation électrique sont provisoires et ont été déterminées conformément à la procédure d'essai WLTP. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

⁹ La consommation électrique [et l'autonomie] ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE.

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 993
Puissance nominale	kW/ch	145/197
à un régime de	tr/min	3 600
Couple sup. (Boost)	kW/ch	17/23
Couple nominal	Nm	440
à un régime de	tr/min	1 800-2 800
Couple sup. (Boost)	Nm	200
Compression		15,5
Préparation du mélange		Injection haute pression
Transmission		
Entraînement/distribution AV/AR		Quatre roues motrices/ 45:55
Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications		
1re/2de/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e/MA		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/MA1 4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Essieu à quatre bras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Essieu arrière	Essieu multibras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique	
Direction	Direction directe (crémaillère) asservie à la vitesse, électromécanique	
Jantes / Pneus	8J x 18 ET 32,5 / 235/60 R18	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.627/1.640
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.716/1.890/1.640
Diamètre de braquage	m	11,80
Diamètre de braquage avec direction de l'essieu arrière	m	11,00
Volume du coffre selon VDA	litres	620-1.640
Poids en ordre de marche CE	kg	2 000
Charge utile	kg	550
MTAC	kg	2 550
Charge remorquée autorisée freinée	kg	2 500
Charge d'appui autorisée	kg	100
Capacité du réservoir/dont réserve	litres	62/7
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	8,0
Vitesse maximale	km/h	219
Consommation en cycle mixte WLTP ¹⁰	l/100 km	5,9-5,2
Emissions de CO ₂ en cycle mixte WLTP ¹⁰	g/km	155-136

¹⁰ Les données indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » déterminées au sens de l'article 2 al. 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs.

Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 993
Puissance nominale du moteur à essence	kW/ch	145/197
à un régime de	tr/min	3 600
Couple nominal du moteur à essence	Nm	440
à un régime de	tr/min	1 800-2 800
Puissance nominale du moteur électrique	kW	100
Couple nominal moteur électrique	Nm	440
Puissance système	kW/ch	245/335
Couple système	Nm	750
Compression		15,5
Préparation du mélange		Injection haute pression
Transmission		
Entraînement/distribution AV/AR		Quatre roues motrices/ 45:55
Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications		
1re/2de/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e/MA		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/MA1 4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Essieu à quatre bras avec suspension acier et système d'amortissement sélectif	
Essieu arrière	Essieu multibras avec suspension pneumatique et correcteur de niveau	
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique	
Direction	Direction directe (crémaillère) asservie à la vitesse, électromécanique	
Jantes / Pneus AV:AR	8,0J x19 ET 32,5 / 235/55 R19 : 9,0J x 19 ET 30 / 255/50 R19	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1627/1640
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.716/1.890/1.648
Diamètre de braquage	m	11,80
Diamètre de braquage avec direction de l'essieu arrière	m	11,00
Poids en ordre de marche CE	kg	2.415
Charge utile	kg	470
MTAC	kg	2.885
Charge remorquée autorisée freinée	kg	2.000
Charge d'appui autorisée	kg	100
Capacité du réservoir/dont réserve	litres	62/7
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,4
Vitesse maximale	km/h	217
Vitesse maxi en mode électrique	km/h	140
Consommation de carburant en cycle mixte, pondérée (WLTP) ¹¹	l/100 km	0,7-0,5
Emissions de CO ₂ en cycle mixte, pondérées (WLTP) ¹¹	g/km	17-13
Consommation électrique en cycle mixte, pondérée (WLTP) ^{11,12}	kWh/100 km	27,2-24,4
Autonomie en mode électrique (WLTP) EAER comb. ^{11,12}	km	102-117

¹¹ Les données relatives à la consommation de carburant, aux émissions de CO₂ et à la consommation électrique sont provisoires et ont été déterminées conformément à la procédure d'essai WLTP. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

¹² La consommation électrique [et l'autonomie] ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE.