



Mercedes-Benz



Les nouveaux modèles Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC+

Communiqué de presse

Un multitalents raffiné avec l'ADN des circuits

16 avril 2019

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

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

¹ Valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ provisoires. Elles ont été déterminées par le Service Technique pour la procédure de certification conformément à la procédure WLTP et corrélées en valeurs NEDC. 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.

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

Les nouveautés en un coup d'œil :

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

SUV et Coupé sont disponibles en version de base et Modèle S : le V8 biturbo AMG de 4,0 litres aux qualités éprouvées mobilise **350 kW** (476 ch) ou **375 kW** (510 ch), le couple maxi atteint 650 ou 700 Nm. L'accélération de 0 à 100 km/h s'effectue en 4,0 s dans le cas du GLC 63 4MATIC+ et en 3,8 s pour les modèles S. La vitesse maxi est de 250 km/h (bridage électronique, 270 km/h avec

Driver's Package AMG) sur la version de base, et de 280 km/h sur les modèles S. Page 3

Le dynamisme impressionnant repose, entre autres choses, sur un train de roulement pneumatique RIDE CONTROL AMG avec amortissement réglable adaptatif, sur un différentiel arrière autobloquant à commande électronique (désormais de série sur toutes les variantes) et sur des silentblochs dynamiques proposés de série sur les modèles S.

Partie avant expressive avec phares redessinés

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

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

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

Il obéit au doigt, à l'œil et au son de la voix : le système d'infodivertissement MBUX

Le nouveau système d'infodivertissement MBUX contribue à une fonctionnalité quotidienne élevée. Pavé tactile, boutons Touch-Control sur le volant, écran tactile, commande vocale ou gestuelle : le concept de commande

du GLC 63 4MATIC+ est aussi souple que polyvalent. Pour toutes les versions, l'objectif consiste toujours à utiliser un type de commande aussi ergonomique et rapide que possible, en fonction de la situation de conduite.

Avec le nouvel assistant intérieur MBUX en option, certaines fonctions peuvent être commandées sans contact et l'éclairage de lecture allumé ou éteint. Le système de caméras 3D évolué facilite la commande côtés conducteur et passager avant grâce à la détection de proximité, au support d'éclairage et à l'accès rapide aux favoris. Pour ce faire, il évalue les mouvements de la main dans la zone située entre l'écran média et le pavé tactile. Autrement dit, dans la pratique : dès que la main se rapproche de l'écran tactile ou du pavé tactile, l'assistant intérieur MBUX agrandit certaines commandes sur l'écran média ou les fait ressortir. C'est le cas pour les menus de l'écran d'accueil, l'autoradio/médias, la navigation par carte, l'assistant de stationnement actif et le réglage des sièges.

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

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

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

Informations supplémentaires pour une expérience de conduite encore plus sportive

Le menu spécifique AMG donne accès à de nombreuses informations supplémentaires (Warm-up, Setup, G-Force ou EngineData) qui renforcent encore l'expérience de la conduite sportive. Les visualisations sur l'écran média central offrent une perception plus immédiate des autres fonctions du

véhicule. C'est notamment le cas des animations concernant les systèmes d'aide à la conduite, les systèmes véhicule et les systèmes de communication, ainsi qu'AMG TRACK PACE. En outre, il existe un affichage TRACK PACE AMG pour l'affichage tête haute (option). Il comprend une représentation graphique du circuit avec les virages, les zones de freinage, le différentiel de vitesse et les temps en valeur absolue.

De plus, la vitesse momentanée et le rapport engagé s'affichent également sous forme numérique. En mode manuel de la boîte de vitesses, signalé par un « M » de couleur jaune, une invitation à passer le rapport supérieur s'affiche lorsque la limite de régime est atteinte, comme en Formule 1.

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

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

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

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

Volant AMG de nouvelle génération désormais de série sur le GLC

Le nouveau volant AMG en microfibre DINAMICA de série offre un design extrêmement sportif, une forme optimisant la prise en main avec une couronne aux contours fortement marqués et une commande intuitive. Il est doté d'un méplat dans sa partie intérieure et de perforations dans la zone de préhension.

Les palettes de changement de rapport au volant galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite encore plus sportive. Sur le modèle S, le volant est équipé de série d'une couronne en cuir Nappa/microfibre DINAMICA (en option sur le modèle de base). Plusieurs autres volants AMG sont proposés en option : cuir Nappa avec insert décoratif en laque noire, DINAMICA sur tout le pourtour ou DINAMICA avec insert décoratif en carbone brillant.

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

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

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

Surcroît d'agilité et stabilité élevée : AMG DYNAMICS

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

Le terme générique AMG DYNAMICS regroupe les fonctions d'agilité « Basic », « Advanced », « Pro » et « Master » (uniquement modèle S) dont les fonctions

sont sélectionnées automatiquement par le programme de conduite choisi. Certains paramètres pertinents pour la conduite tels que la répartition du couple par la transmission intégrale, les interventions du différentiel arrière autobloquant à commande électronique ou les seuils de régulation du tout nouvel ESP® sont adaptés de manière intelligente en fonction du programme de conduite.

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

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

Les seuls modèles à moteur V8 biturbo

Le 8 cylindres biturbo de 4,0 litres anime déjà nombre de modèles hautes performances AMG. Sa principale caractéristique : les deux turbocompresseurs ne sont pas placés à l'extérieur des rangées de cylindres, mais à l'intérieur du V. Les principaux avantages de cette architecture résident dans la conception

plus compacte du moteur et dans une réactivité optimale. L'injection directe d'essence à jet dirigé se traduit par une combustion propre et efficace, caractérisée par un rendement thermodynamique élevé. Les injecteurs piézoélectriques à réaction rapide permettent des injections multiples adaptées aux besoins, pour une distribution particulièrement précise du carburant.

Le système de refroidissement surdimensionné préserve aussi les performances du moteur en cas de sollicitation extrême. Cela vaut également pour la culasse optimisée en termes de flux, réalisée dans un alliage spécial très résistant à la chaleur. Le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement est variable en continu, ce qui améliore le déploiement de puissance et l'efficacité. Il permet également une très bonne réponse et optimise le balayage des gaz pour chaque point de fonctionnement. La pompe à huile à débit variable contribue par ailleurs à la faible consommation.

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

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

Performance maximale : la boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG

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

Une touche spécifique située sur la console centrale permet de sélectionner le mode « Manuel ». Les lois de passage des rapports varient selon le programme

de conduite sélectionné et les changements de rapports peuvent désormais être effectués par le biais des palettes de changement de rapport au volant. Qui plus est, la boîte de vitesses maintient le rapport sélectionné et n'engage pas automatiquement la vitesse supérieure lorsque le régime moteur atteint la limite.

Une adhérence parfaite : la transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG

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

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

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

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

Au niveau de l'essieu avant, les modèles sont équipés de quatre bras de suspension avec fusées d'essieu spécifiques, une élastocinématique optimisée et des fixations de frein radiales. Les éléments indépendants de suspension et

de guidage de roue autorisent des accélérations transversales plus élevées. Ils minimisent également les influences de la transmission sur la direction.

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

Aérodynamisme intelligent pour d'excellentes qualités routières

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

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

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

Grâce à un contacteur sur la console centrale, le conducteur peut choisir entre trois lois d'amortissement spécifiques, à savoir les modes « Comfort », « Sport » et « Sport+ », et, ainsi, intervenir sur le comportement de son véhicule pour des

sensations à la carte – l'accent étant mis sur un confort élevé ou sur un comportement sportif et ferme.

De série, les GLC 63 4MATIC+ SUV et Coupé sont équipés de jantes alliage à 10 branches en finition gris titane/naturel brillant de format 8,0 J x 19 (à l'avant) et 9,0 J x 19 (à l'arrière). Il sont pourvus de pneus de dimensions 235/55 R 19 (à l'avant) et 255/50 R 19 (à l'arrière). Les GLC 63 S 4MATIC+ SUV et Coupé sont chaussés de pneus de dimensions 265/45 R 20 (à l'avant) et 295/40 R 20 (à l'arrière) montés sur des jantes alliage à 5 doubles branches en finition gris titane/naturel brillant de format 9,5 J x 20 (à l'avant) et 10,0 J x 20 (à l'arrière). D'autres combinaisons de jantes et de pneus sont disponibles, de même que d'autres versions de jantes forgées, allant jusqu'aux dimensions 265/40 R 21 sur 9,5 J x 21 sur l'essieu avant et 295/35 R 21 sur 10,0 J x 21 sur l'essieu arrière.

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

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

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

Franche et directe : la direction paramétrique AMG

La direction paramétrique électromécanique bénéficie d'une démultiplication variable. Elle séduit par son retour précis et authentique et peut être

présélectionnée dans les deux réglages « Comfort » ou « Sport ». L'assistance de direction diminue à vive allure et augmente progressivement au fur et à mesure que la vitesse diminue. A faible allure, le conducteur a donc moins à produire d'effort alors qu'à vive allure, il conserve la maîtrise optimale de son véhicule. La direction assistée est par ailleurs dépendante de l'accélération transversale actuelle, du programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG ou du réglage de l'amortissement réglable.

Précision et robustesse : le système de freinage composite hautes performances

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

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

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

Modèle S disponible de série avec des silentblochs dynamiques

Le modèle plus puissant GLC 63 4MATIC+ S est équipé de silentblochs dynamiques. Ceux-ci permettent de résoudre le dilemme entre confort et dynamisme en réduisant les vibrations de l'ensemble moteur/boîte de vitesses. Les silentblochs dynamiques possèdent la faculté d'adapter continuellement et instantanément leur degré de rigidité en fonction des conditions de route et du comportement routier. Des silentblochs souples améliorent le confort dans la mesure où ils neutralisent plus efficacement les bruits et les vibrations. A

l'inverse, des silentblocs plus fermes contribuent à améliorer la maniabilité et l'agilité. En cas de conduite dynamique, le conducteur a l'impression de faire parfaitement corps avec son véhicule, car il obtient davantage de retour et profite d'une direction plus franche. Globalement, le véhicule offre une réponse plus précise.

Bien-être assuré sur les longs trajets : Pack ENERGIZING

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

Les principales caractéristiques en un coup d'œil

	AMG GLC 63 4MATIC+	AMG GLC 63 S 4MATIC+
Moteur	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo
Cylindrée	3 982 cm ³	3 982 cm ³
Puissance	350 kW (476 ch) de 5 500 à 6 250 tr/min	375 kW (510 ch) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple maxi	650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min	700 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple entièrement variable	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple entièrement variable
Boîte de vitesses	Boîte 9G SPEEDSHIFT MCT AMG	Boîte 9G SPEEDSHIFT MCT AMG
Consommation en cycle mixte	12,4-12,2 l/100 km*	12,4 l/100 km*
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	283-278 g/km*	283 g/km*
Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s	3,8 s
Vitesse maximale	250 km/h**	280 km/h

* Valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ provisoires. Elles ont été déterminées par le Service Technique pour la procédure de certification conformément à la procédure WLTP et corrélées en valeurs NEDC. 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.

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

	AMG GLC 63 4MATIC+ Coupé	AMG GLC 63 S 4MATIC+ Coupé
Moteur	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo	V8 de 4,0 l avec injection directe et suralimentation biturbo
Cylindrée	3 982 cm ³	3 982 cm ³
Puissance	350 kW (476 ch) de 5 500 à 6 250 tr/min	375 kW (510 ch) de 5 500 à 6 250 tr/min
Couple maxi	650 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min	700 Nm de 1 750 à 4 500 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple <u>entièrement variable</u>	Transmission intégrale 4MATIC+ Performance AMG avec répartition du couple <u>entièrement variable</u>
Boîte de vitesses	Boîte 9G SPEEDSHIFT MCT AMG	Boîte 9G SPEEDSHIFT MCT AMG
Consommation en cycle mixte	12,3-12,1 l/100 km*	12,3 l/100 km*
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	280-275 g/km*	280 g/km*
Accélération de 0 à 100 km/h	4,0 s	3,8 s
Vitesse maximale	250 km/h**	280 km/h

* Valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ provisoires. Elles ont été déterminées par le Service Technique pour la procédure de certification conformément à la procédure WLTP et corrélées en valeurs NEDC. 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.

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

Interlocuteurs :

Patrick Bossart, tél. : +41 (0)44 755 88 23, patrick.bossart@daimler.com

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet : www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> et www.mercedes-benz.com