Communiqué de presse
18 juillet 2023

Le nouveau Mercedes-AMG GLC : un SUV performant décliné en deux versions puissantes

- **Design caractéristique AMG pour l'extérieur et l'intérieur.**
- **Moteur quatre cylindres 2,0 litres AMG avec turbocompresseur électrique.**
- **Disponible en plus avec la technologie Performance Hybrid spécifique à AMG.**
- **Train de roulement AMG RIDE CONTROL et roues arrière directrices de série.**
- **Vaste équipement et nouveaux packs design.**

Affalterbach. Plus de puissance, plus d'équipement, plus de plaisir de conduite : le nouveau Mercedes-AMG GLC prend la relève de son prédécesseur très réussie grâce à une multitude d'innovations. Le SUV de performance est disponible en deux niveaux de puissance et deux versions : le modèle d'entrée de gamme GLC 43 4MATIC (consommation de carburant en cycle mixte : 10,2-9,8 l/100 km, émissions de CO_2 en cycle mixte : 232-223 g/km)[1] et le premier SUV hybride de performance GLC 63 S E PERFORMANCE (consommation de carburant en cycle mixte : 7,5 l/100 km, émissions de CO_2 en cycle mixte : 170 g/km, consommation électrique en cycle mixte : 12,7 kWh/100 km)[2] .

"Le Mercedes-AMG GLC SUV est un modèle de succès absolu auprès de nos clients. Nos deux variantes différentes pour un style de vie urbain et sportif sont des véhicules polyvalents souverains et adaptés avec précision aux souhaits individuels des clients. Avec la propulsion E PERFORMANCE du GLC 63 S, nous lançons également le premier SUV hybride performant sur le marché. La transmission intégrale, les roues arrière directrices et la boîte de vitesses à changement rapide renforcent l'expérience de conduite émotionnelle et typique d'AMG".

Michael Schiebe, Président Directeur Général de Mercedes-AMG GmbH et Directeur des Divisions Mercedes-Benz Classe G & Mercedes-Maybach

Dans le GLC 43 4MATIC, le moteur quatre cylindres 2,0 litres AMG avec turbocompresseur électrique développe 310 kW (421 ch) et dispose brièvement, à bas régime, d'un boost supplémentaire de 10 kW (14 ch) via l'alterno-

[1] Les valeurs indiquées sont les valeurs WLTP-CO_2 déterminées au sens de l'article 2, point 3, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant ont été calculées sur la base de ces valeurs.
[2] Les valeurs indiquées sont les valeurs WLTP-CO_2 déterminées au sens de l'article 2, point 3, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant ont été calculées sur la base de ces valeurs. La consommation d'électricité a été calculée sur la base du règlement 2017/1151/UE.

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 et tribunal d'enregistrement : Stuttgart, HRB-Nr. : 762873
Président du conseil de surveillance : Bernd Pischetsrieder
Comité directeur : Ola Källenius, président ; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Pour plus d'informations sur la consommation de carburant officielle et les émissions spécifiques de CO_2 officielles des voitures particulières neuves, veuillez consulter le "Guide de la consommation de carburant, des émissions de CO_2 et de la consommation d'électricité" des voitures particulières neuves, disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la Deutsche Automobil Treuhand GmbH, à l'adresse www.dat.de.

démarreur à courroie (RSG). Les roues arrière directrices de série, la transmission intégrale permanente AMG Performance 4MATIC avec répartition de la puissance à l'arrière, la boîte de vitesses SPEEDSHIFT MCT 9G AMG avec embrayage de démarrage humide ainsi que le train de roulement AMG RIDE CONTROL avec amortissement adaptatif contribuent également à l'expérience de conduite dynamique.
La chaîne cinématique hybride exclusive Mercedes-AMG du GLC 63 S E PERFORMANCE est une prouesse technique. Elle associe le moteur turbo 2,0 litres AMG à une unité de conduite électrique (EDU) sur l'essieu arrière pour une expérience de conduite enthousiasmante et une efficacité élevée. Outre la poussée nettement perceptible, l'architecture hybride autonome assure une répartition des masses encore plus équilibrée - ce qui profite à la fois à la dynamique de conduite et à la maniabilité. La réponse immédiate de la propulsion électrique sur l'essieu arrière, la montée rapide du couple ainsi que la délivrance rapide de la puissance sont des caractéristiques tout à fait particulières.

Selon le programme de conduite et l'état de conduite, le moteur électrique augmente la puissance et le couple en fonction de la situation. Il procure de manière ciblée pour fournir et absorber rapidement de la puissance grâce à un système innovant de refroidissement direct des cellules. La puissance combinée du système est de 500 kW (680 ch), le couple maximal combiné du système est de 1 020 Nm.

Autre point fort : la transmission intégrale entièrement variable AMG Performance 4MATIC+ pour un plaisir de conduite encore plus grand. À cela s'ajoute les roues arrière directrices de série, qui allie agilité et stabilité.

Eléments caractéristiques AMG à l'extérieur et à l'intérieur pour une allure sportive et raffinée
À l'extérieur comme à l'intérieur, de nombreux détails spécifiques AMG soulignent à la fois le caractère dynamique et haut de gamme des nouvelles variantes du Mercedes-AMG GLC. Parmi ceux-ci, on trouve à l'extérieur le carénage de radiateur spécifique AMG avec des entretoises verticales ainsi que la jupe avant autonome avec des flèches et un élément décoratif chromé. Les flasques, les grandes prises d'air et les rideaux d'air dirigent le flux d'air de manière ciblée vers les différentes fonctions. Les habillages de bas de caisse harmonieusement intégrés, la jupe arrière au look diffuseur (GLC 43) ou avec une planche de diffuseur supplémentaire (GLC 63 S) ainsi que les deux embouts d'échappement doubles (ronds sur le GLC 43, trapézoïdaux sur le GLC 63 S) complètent le design.

Dans l'habitacle, les sièges AMG en ARTICO / microfibre MICROCUT AMG avec un graphisme et des revêtements originaux apportent une touche sportive. Des selleries en cuir et en cuir Nappa avec écusson AMG en relief dans les appuie-tête avant sont disponibles en option. Les sièges Performance AMG sont également disponibles en option.

Le volant Performance AMG en cuir Nappa (GLC 43) ou en cuir Nappa/microfibres MICROCUT (GLC 63 S) est également de série. Il est aplati dans sa partie inférieure, perforé au niveau de la poignée et équipé de palettes de commande de boîte en aluminium de couleur argentée. Les deux touches rondes au volant AMG permettent de commander rapidement et avec précision différentes fonctions de dynamique de conduite et les programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT. L'atmosphère sportive et luxueuse est complétée par le pédalier sport AMG, les tapis de sol AMG et les baguettes de seuil éclairées avec le monogramme AMG.

Le système d'infodivertissement MBUX comprend différents affichages et fonctions spécifiques à AMG. Il s'agit notamment d'affichages autonomes dans le combiné d'instruments, dans l'écran central multimédia en hauteur de la console centrale et dans l'affichage tête haute de série en France. Le style "Supersport" exclusif d'AMG offre la possibilité d'afficher différents contenus via une structure verticale. Il s'agit notamment d'un menu de configuration qui affiche les réglages actuels du châssis ou de la transmission. En outre, le style "Supersport" permet au conducteur ou à la conductrice de faire apparaître une carte de navigation ou des données de consommation.

Il intègre également AMG TRACK PACE (de série sur le GLC 63 S, en option sur le GLC 43), l'enregistreur de données pour une utilisation sur circuit. Pendant la conduite sur un circuit, le logiciel enregistre dix fois par seconde plus de 80 données spécifiques au véhicule, comme la vitesse, l'accélération et l'angle de braquage. L'affichage des temps au tour et par secteur ainsi que des outils d'entraînement et d'analyse supplémentaires sont également instructifs.

Quatre cylindres 2,0 litres AMG avec turbocompresseur électrique

Le cœur des nouveaux modèles Mercedes-AMG GLC est le moteur quatre cylindres 2,0 litres AMG, qui associe des technologies innovantes et une puissance élevée à une efficacité exemplaire. Le moteur reste fidèle à une tradition typique de la marque : non seulement il a été entièrement développé sur le site de l'entreprise à Affalterbach, mais il y est également assemblé en qualité de manufacture selon le principe "One Man, One Engine". Pour ce faire, Mercedes-AMG allie l'habileté artisanale de ses collaborateurs hautement qualifiés aux méthodes de production les plus modernes de l'industrie 4.0 et à un degré élevé de numérisation.

Le moteur appelé en interne M139l (l pour installation longitudinale) est à ce jour le seul moteur de série au monde à être suralimenté par un turbocompresseur électrique. Ce système est directement dérivé de la technologie que l'équipe Mercedes-AMG Petronas F1 Team utilise avec succès depuis de nombreuses années dans la catégorie reine du sport automobile. La nouvelle forme de suralimentation garantit une réponse particulièrement spontanée sur toute la plage de régime. Cela se traduit par des sensations de conduite encore plus dynamiques tout en augmentant l'efficacité.

Le principe de fonctionnement du turbocompresseur électrique en détail

Un moteur électrique d'environ quatre centimètres est intégré directement sur l'arbre du turbocompresseur, entre la roue de la turbine du côté des gaz d'échappement et la roue du compresseur du côté de l'air frais. Celui-ci, commandé électroniquement, entraîne directement l'arbre du turbocompresseur. Il accélère ainsi la roue du compresseur avant que le flux des gaz d'échappement ne prenne le relais de manière conventionnelle.

Cela améliore nettement la réactivité directement à partir du régime de ralenti et sur toute la plage de régime. Le moteur à combustion réagit encore plus spontanément aux commandes de la pédale d'accélérateur et l'ensemble de la sensation de conduite est nettement plus dynamique. En outre, l'électrification du turbocompresseur permet d'obtenir un couple plus élevé à bas régime. Cela augmente également l'agilité et optimise la capacité d'accélération à l'arrêt. Même si le conducteur ou la conductrice lève le pied de l'accélérateur ou freine, la technologie est capable de maintenir en permanence la pression de suralimentation. Cela garantit une réponse directe et continue.

Alimenté par le réseau de bord de 48 volts, le turbocompresseur électrique fonctionne à des vitesses pouvant atteindre 175.000/min, ce qui permet un débit d'air très élevé. Le compresseur, le moteur électrique et l'électronique de puissance sont reliés au circuit de refroidissement du moteur à combustion afin de créer en permanence le meilleur environnement thermique possible.

Par rapport au GLC 43, le turbocompresseur du GLC 63 S est nettement plus grand. Cela se traduit par un débit d'air plus élevé et donc par une puissance accrue. De plus, le moteur électrique intégré est entraîné par le système haute tension de 400 volts.

La construction à pont fermé du M139l garantit une grande rigidité pour un faible poids. Cela permet des pressions de combustion de pointe allant jusqu'à 160 bars. Les zones autour des cylindres sont en grande partie fermées et le plateau supérieur n'est traversé que par des canaux plus petits pour le liquide de refroidissement et l'huile moteur. Une autre caractéristique remarquable du moteur est l'injection d'essence à deux étages. Dans la première étape, des injecteurs piézoélectriques particulièrement rapides et précis envoient le carburant dans les chambres de combustion à une pression pouvant atteindre 200 bars. Dans la deuxième étape, une injection dans le collecteur d'admission avec des électrovannes vient s'ajouter, ce qui est nécessaire pour atteindre la puissance spécifique élevée du moteur.

Une puissance de 310 kW (421 ch) et un couple de 500 Nm permettent des performances sportives

Dans le moteur quatre cylindres en ligne de 2,0 litres, cette technologie innovante permet au Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC d'accéder à une puissance nominale de 310 kW (421 ch) à 6 750 tr/min. Le couple maximal de 500 Nm est disponible à 5.000 tr/min. En fonction de la situation, le système met en outre brièvement à disposition un boost supplémentaire de 10 kW (14 ch) à bas régime grâce à l'alterno-démarreur à courroie (RSG). Le RSG de deuxième génération fonctionne comme un mild-hybrid qui, en plus de l'augmentation temporaire de puissance, permet des fonctions telles que la navigation et la récupération pour une efficacité maximale. La technologie 48 volts améliore en même temps le confort, car les transitions entre les fonctions marche-arrêt et voile sont presque imperceptibles.

Le GLC 43 4MATIC accélère de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. La vitesse maximale est bridée électroniquement à 250 km/h.

E PERFORMANCE Hybrid avec 500 kW (680 ch) de puissance système et jusqu'à 1 020 Nm de couple système

Dans le GLC 63 S E PERFORMANCE, le M139l développe 350 kW (476 ch) à 6 725 tr/min. Il s'agit donc du quatre cylindres le plus puissant au monde produit en série. Le couple maximal de 545 Nm du moteur à combustion est disponible à 5.250-5.500 tr/min. Dans l'hybride de performance, le moteur de 2,0 litres est associé à un moteur électrique synchrone à excitation permanente, à une batterie haute performance développée à Affalterbach et à la transmission intégrale entièrement variable AMG Performance 4MATIC+. La puissance du système de 500 kW (680 ch) et le couple maximal du système de 1.020 Nm permettent d'atteindre des performances impressionnantes : L'accélération de l'arrêt à 100 km/h s'effectue en 3,5 secondes. La propulsion ne s'arrête qu'à 275 km/h, vitesse régulée électroniquement.

Le moteur électrique de 150 kW (204 ch) est placé sur l'essieu arrière où il est intégré dans une unité compacte Electric Drive Unit (EDU) avec une boîte de vitesses à deux rapports à commande électrique et un différentiel arrière à glissement limité à commande électronique. Les spécialistes parlent d'un hybride P3 pour cette configuration. La batterie légère haute performance est également placée à l'arrière, au-dessus de l'essieu arrière. Cette conception compacte présente de nombreux avantages.

Le moteur électrique agit directement sur l'essieu arrière et peut ainsi convertir sa force en propulsion de manière plus immédiate pour un boost supplémentaire au démarrage, à l'accélération ou au dépassement. La puissance du moteur électrique peut être utilisée à plein couple, ce qui permet un comportement particulièrement agile au démarrage. De plus, grâce au différentiel arrière à glissement limité intégré et commandé électroniquement, le conducteur bénéficie immédiatement d'un gain de performance sensible : le modèle hybride accélère avec une grande agilité en sortie de virage, offre une traction optimale et donc une sécurité de conduite accrue.

En cas de patinage éventuel de l'essieu arrière, la force motrice du moteur électrique est également transmise aux roues avant en fonction des besoins pour une meilleure traction. La liaison mécanique de la transmission intégrale entièrement variable permet cela grâce à l'arbre à cardan et aux arbres de transmission des roues avant. Le positionnement sur l'essieu arrière améliore la répartition du poids et de la charge par essieu dans le véhicule. Cela constitue la base d'une maniabilité convaincante.

Le concept AMG offre un rendement très élevé en matière de récupération d'énergie, car le système ne permet que des pertes mécaniques et hydrauliques minimales du moteur et de la boîte de vitesses. La boîte de vitesses automatisée à deux rapports sur l'essieu arrière garantit, grâce à sa démultiplication spécialement adaptée, l'étalement du couple de roue élevé pour un démarrage agile jusqu'à une puissance continue sûre à des vitesses

plus élevées. Un actionneur électrique enclenche la deuxième vitesse au plus tard à environ 140 km/h, ce qui correspond au régime maximal du moteur électrique d'environ 13.500 tours/minute.

En augmentant la puissance grâce au moteur électrique supplémentaire, l'équipe de développement a également pu améliorer le rendement de l'ensemble du véhicule - et obtenir de faibles émissions ainsi qu'une consommation réduite.

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

Le développement de l'accumulateur d'énergie lithium-ion s'est inspiré des technologies qui ont fait leurs preuves dans les voitures de course hybrides de Formule 1™ de l'équipe Mercedes-AMG Petronas F1. Au cours du développement, les experts de la forge de moteurs de Formule 1™ High Performance Powertrains (HPP) à Brixworth ont échangé de manière intensive avec Mercedes-AMG à Affalterbach. La batterie AMG Haute Performance associe une puissance élevée, pouvant être appelée fréquemment à la suite, à un faible poids afin d'augmenter la performance globale du véhicule. À cela s'ajoutent une absorption rapide de l'énergie et une densité de puissance élevée. Cela signifie que lors d'une conduite rapide, par exemple sur un terrain vallonné, les conducteurs peuvent spontanément faire appel à tout le potentiel de puissance en montée, tandis que la récupération d'énergie est importante en descente.

80 kW de puissance continue et 150 kW en pointe

La batterie haute performance du GLC 63 S E PERFORMANCE offre une capacité de 6,1 kWh, une puissance continue de 80 kW et une puissance de pointe de 150 kW pendant dix secondes. La charge s'effectue par récupération ou par le chargeur embarqué de 3,7 kW installé avec du courant alternatif sur une borne de recharge, une Wallbox ou une prise domestique. La batterie est conçue pour fournir et absorber rapidement de la puissance, et non pour offrir la plus grande autonomie possible. Néanmoins, l'autonomie électrique de 12 kilomètres permet un rayon d'action adapté à la pratique, par exemple pour un trajet silencieux et entièrement électrique de la zone résidentielle à la périphérie de la ville ou à l'autoroute.

La poussée d'innovation : le refroidissement direct des cellules de la batterie

La base de la haute performance de la batterie AMG 400 volts est le refroidissement direct innovant : pour la première fois, un liquide de refroidissement high-tech, basé sur un liquide non conducteur électrique, circule autour des 560 cellules et les refroidit individuellement. Chaque batterie a besoin d'une température définie pour fournir une puissance optimale. Si l'accumulateur d'énergie est trop froid ou trop chaud, il perd parfois sensiblement de la puissance ou doit être régulé à la baisse afin de ne pas être endommagé par des degrés de chaleur trop élevés. Une régulation régulière de la température de la batterie a donc une influence décisive sur ses performances, sa durée de vie et sa sécurité. Le système AMG est conçu de manière à garantir une répartition homogène de la chaleur dans la batterie.

La batterie se trouve toujours dans une fenêtre de température de travail optimale et régulière de 45 degrés Celsius en moyenne, quelle que soit la fréquence de charge ou de décharge. En cas de conduite forcée, un dépassement de la température moyenne est tout à fait possible. C'est pourquoi les mécanismes de protection sont réglés de manière à ce que la puissance maximale puisse être prélevée sur la batterie, pour ensuite abaisser à nouveau le niveau de température grâce au refroidissement direct.

Stratégie d'exploitation : force électrique toujours disponible

La stratégie de fonctionnement de base est dérivée du bloc d'alimentation hybride de la voiture de course de Formule 1 Mercedes-AMG Petronas. Comme dans la catégorie reine du sport automobile, la propulsion maximale est toujours disponible lorsque le conducteur la sollicite par kick-down - pour accélérer avec force dans les virages ou pour dépasser rapidement. Grâce à des performances de récupération élevées et à une recharge en fonction des besoins, la force électrique peut être appelée en permanence et reproduite fréquemment.

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

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

Boîte de vitesses AMG SPEEDSHIFT MCT 9G avec embrayage de démarrage humide

Sur les deux modèles Mercedes-AMG GLC, la transmission est assurée par la boîte de vitesses AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission), dans laquelle un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple. Il réduit le poids et, grâce à son inertie réduite, optimise la réponse aux commandes de l'accélérateur, notamment lors des accélérations et des changements de charge. Le logiciel minutieusement réglé garantit des temps de commutation extrêmement courts ainsi que des rétrogradations multiples rapides en cas de besoin. De plus, la fonction d'accélération intermédiaire dans les programmes de conduite "Sport" et "Sport+" fournit une expérience de commutation particulièrement expressive. De plus, la fonction RACE START est appliquée et garantit une accélération optimale à partir de l'arrêt. Dans le programme de conduite "Comfort", la fonction ECO Start-Stop est automatiquement activée, la fonction "voile" peut être activée dans le programme "Individual".

Sur le GLC 43, la transmission intégrale AMG Performance 4MATIC présente une répartition permanente de la force entre les essieux avant et arrière de 31 à 69 pour cent. La conception à prédominance arrière assure une dynamique de conduite accrue, y compris une accélération transversale plus élevée ainsi qu'une meilleure traction à l'accélération. Sur le GLC 63 S, la transmission intégrale entièrement variable AMG Performance 4MATIC+ transmet la force motrice à la route. Le couple moteur peut être réglé en continu et en fonction des besoins de 50/50 entre l'essieu avant et l'essieu arrière jusqu'à 100 pour cent vers l'arrière.

AMG DYNAMICS élément de série de la sélection du programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG

Les programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT (cinq pour le GLC 43, huit pour le GLC 63 S) permettent de varier largement les caractéristiques du véhicule, de confort à dynamisme. Les différents programmes de conduite offrent une expérience de conduite individuelle, adaptée avec précision aux différentes conditions de conduite.

La régulation intégrée de la dynamique de conduite "AMG DYNAMICS" fait partie intégrante des programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT. Elle étend les fonctions stabilisatrices du programme électronique de stabilité ESP® par des interventions agilisantes sur la caractéristique de direction et sur les fonctions supplémentaires ESP®. Dans les virages dynamiques, par exemple, une brève intervention de freinage sur la roue arrière intérieure au virage provoque un couple de lacet défini autour de l'axe vertical pour un braquage spontané et précis.

L'ampleur et l'efficacité de ces interventions dépendent du programme AMG DYNAMIC SELECT choisi, le conducteur pouvant définir lui-même le réglage en mode "Individual". L'ESP® peut être réglé sur trois niveaux. "On" est la sélection standard qui offre une sécurité élevée, adaptée au caractère sportif de l'ensemble du véhicule. Tandis que "Sport" permet des angles de dérive plus élevés, "Off" permet de désactiver complètement le système pour une conduite particulièrement sportive sur des circuits fermés.

Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec amortissement réglable adaptatif

Les deux modèles sont équipés du train de roulement à ressorts en acier AMG RIDE CONTROL avec amortissement adaptatif. Il associe une dynamique de conduite sportive à un grand confort sur longue distance. Il repose sur l'essieu avant avec des fusées d'essieu et des articulations porteuses du bras de suspension

spécialement développées, ainsi que sur l'essieu arrière, également doté d'une élastocinétique conçue pour la dynamique de conduite. Sur cette base, l'amortissement adaptatif adapte en permanence l'amortissement de chaque roue aux besoins du moment - toujours en tenant compte du niveau de châssis présélectionné, du style de conduite et de la nature de la surface de la route. Cela permet d'améliorer le confort de roulement et de conduite, mais aussi et surtout d'augmenter la sécurité de conduite. Trois caractéristiques d'amortissement différentes sont disponibles au choix ("Confort", "Sport" et "Sport+").

Stabilisation active du roulis de série sur le GLC 63 S E PERFORMANCE

Une autre caractéristique contribue de manière décisive au réglage spécifique AMG pour une dynamique de conduite élevée : La stabilisation active du roulis AMG ACTIVE RIDE CONTROL de série sur le GLC 63 S E PERFORMANCE. Au lieu d'utiliser des barres antiroulis rigides traditionnelles, le système compense les mouvements de la carrosserie de manière électromécanique. Pour ce faire, les stabilisateurs transversaux des essieux avant et arrière sont divisés en deux parties. Au milieu se trouve un actionneur électromécanique dans lequel est intégré un engrenage planétaire à trois niveaux. En cas de chaussée irrégulière ou de conduite modérée, l'actionneur sépare activement les moitiés de la barre stabilisatrice, ce qui améliore le confort de conduite. En cas d'utilisation dynamique, par exemple sur une route sinueuse, les moitiés s'unissent et se tordent l'une par rapport à l'autre.

Le système ne réduit pas seulement les mouvements de roulis dans les virages, mais permet également un réglage plus précis du comportement de braquage et de Transfert de charge. En outre, il augmente le confort de conduite en ligne droite, car il compense par exemple les excitations dues aux irrégularités de la chaussée. Les mouvements de la carrosserie peuvent être adaptés activement et de manière optimale à l'état de la route. L'expression typique du comportement de conduite AMG en termes de dynamique, de précision et de retour d'information pour les conducteurs peut ainsi être vécue encore plus intensément.

Pour répondre aux exigences de performance élevées, le système est basé sur un réseau partiel supplémentaire de 48 volts. Un autre avantage par rapport aux systèmes traditionnels à base hydraulique est la réponse nettement plus rapide. À cela s'ajoute le poids réduit des composants par rapport aux solutions hydrauliques.

Direction paramétrique AMG à trois niveaux et roues arrière directrices de série

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

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

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

Le système de freinage sport AMG du GLC 43 garantit des valeurs de décélération exceptionnelles et un dosage optimal. L'essieu avant est équipé de disques de frein ventilés et perforés de 370 x 36 millimètres avec des étriers fixes à 4 pistons, l'essieu arrière de 360 x 26 millimètres avec des étriers à 1 piston.

Conformément aux valeurs de puissance extrêmes et aux performances qui en découlent, le GLC 63 S est équipé de série du système de freinage composite hautes performances AMG avec étriers fixes à 6 pistons à l'avant (disques de frein ventilés et perforés de 390 x 36 mm) et étriers de frein à 1 piston à l'arrière (disques de frein ventilés et perforés de 370 x 26 mm). Le système de freinage convainc par des distances de freinage très courtes ainsi que par une résistance et une stabilité de fading maximales en cas de forte sollicitation. Il se distingue en outre par une durée de vie élevée et une réponse particulièrement spontanée.

De nombreux packs d'équipements personnalisent encore plus les modèles Mercedes-AMG GLC

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

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

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

Lancement de l’Edition 1 sur le marché

Dès son lancement sur le marché et pendant un an, le GLC 63 S E PERFORMANCE peut être commandé en version Edition 1 exclusive dans les couleurs extérieures gris graphite magno MANUFAKTUR ou argent high-tech magno MANUFAKTUR. Un film, de couleur gris anthracite magno, allonge visuellement les flancs du véhicule. Les jantes forgées AMG de 21 pouces à rayons croisés sont peintes en noir mat. Les rebords de jantes tournés brillants offrent un contraste séduisant. Il en va de même pour les étriers de frein peints en jaune du système de freinage composite hautes performances AMG.

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

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

Pour protéger son précieux véhicule, chaque client reçoit une housse de voiture AMG Indoor Cover sur

mesure avec le logo "Edition1". Avec sa peau extérieure respirante en fibres synthétiques indéchirables et son tissu intérieur antistatique en flanelle, elle protège le véhicule de la poussière et des rayures dans le garage.

De plus amples informations sur **Mercedes-AMG** sont disponibles sur le site www.mercedes-benz.com.

Pour en savoir plus sur l'actualité Cars & Vans Mercedes-Benz, consultez notre compte www.twitter.com/MB_Press.

Mercedes-Benz AG en un coup d'œil
Mercedes-Benz AG regroupe les activités mondiales de Mercedes-Benz Cars et de Mercedes-Benz Vans. L'entreprise emploie environ 172 000 personnes dans le monde. Ola Källenius est le Président du Conseil d'Administration de Mercedes-Benz AG. La société se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de services liés aux véhicules. En outre, l'entreprise aspire à être le leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille de produits comprend la marque Mercedes-Benz avec les marques Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Classe G ainsi que les produits de la marque smart. La marque Mercedes me permet d'accéder aux services numériques de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG est l'un des plus grands constructeurs de voitures de tourisme de luxe au monde. En 2021, elle a vendu environ 1,9 million de voitures particulières et près de 386 200 véhicules utilitaires. Dans ses deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG développe continuellement son réseau de production mondial avec environ 35 sites de production sur quatre continents, tout en se préparant à répondre aux exigences de la mobilité électrique. Dans le même temps, l'entreprise construit et étend son réseau mondial de production de batteries sur trois continents. La durabilité étant le principe directeur de la stratégie de Mercedes-Benz et de l'entreprise elle-même, il s'agit de créer une valeur durable pour toutes les parties prenantes : clients, employés, investisseurs, partenaires commerciaux et société dans son ensemble. La base de cette démarche est la stratégie d'entreprise durable du groupe Mercedes-Benz. L'entreprise assume ainsi la responsabilité des effets économiques, écologiques et sociaux de ses activités commerciales et considère l'ensemble de la chaîne de valeur.

Données techniques

Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC SUV

Moteur		
nombre/disposition des cylindres		4/R
Cylindrée	cm^3	1.991
Puissance nominale	kW/ch	310/421 + 10/14 (RSG)
à la vitesse de rotation	1/min	6.750
Couple nominal	Nm	500 + 150 Nm (RSG)
à la vitesse de rotation	1/min	5.000
Taux de compression		10,0:1
Préparation du mélange		injection directe d'essence et injection dans le collecteur d'admission combinées, suralimentation par turbocompresseur à assistance électrique
Transmission de la puissance		
Entraînement		Transmission intégrale AMG Performance 4MATIC avec répartition des couples à l'arrière (39 % avant : 61 % arrière)
Boîte de vitesses		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (automatique avec embrayage multidisque humide)
Rapports boîte de vitesse		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. Gang		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Inversée		4,80
Train d'atterrissage		
Essieu avant	Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre antiroulis ainsi qu'amortissement adaptatif réglable	
Essieu arrière	Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple de démarrage et de freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice ainsi qu'amortissement adaptatif réglable, direction active de l'essieu arrière	
Système de freinage	système de freinage hydraulique à double circuit ; à l'avant, disques de 370x36 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 6 pistons ; à l'arrière, disques de 360x26 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, assistance au freinage, ESP® à 3 niveaux	
Direction	direction assistée électromécanique paramétrique à crémaillère, à rapport variable (12,8:1 en position zéro) et à assistance de direction variable	
Jantes	avant : 8,0J x 19 ET 21,5 arrière : 9,0J x 19 ET 13,5	
Pneus	avant : 235/55 R19 arrière : 255/50 R19	
Poids et mesures		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.666/1.666
Longueur/largeur/hauteur	mm	4.749/1.920/1.635
Rayon de braquage	m	12,9
Volume du coffre	l	620-1.680
Poids prêt à rouler selon CE	kg	1.975
Charge utile	kg	575
Contenu du réservoir/dont réserve	l	62/10
Performances, consommation, émissions		
Accélération 0-100 km/h	sec	4,8
Vitesse maximale	km/h	250 (bridage électrique ;)
Consommation de carburant combinée	l/100 km	10,2-9,8[1]

Émissions de CO_2 combinées	g/km	232-223[1]

Les valeurs indiquées sont les valeurs WLTP-CO_2 déterminées au sens de l'article 2, point 3, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant ont été calculées sur la base de ces valeurs.

Données techniques

Mercedes-AMG GLC 63 S E PERFORMANCE SUV

Système hybride		
Disposition		P3 : moteur thermique à l'avant, moteur électrique sur l'essieu arrière
Performance du système	kW/ch	500/680
Couple du système	Nm	1.020
Capacité énergétique (brute/nette)	kWh	6,1/4,8
Autonomie électrique	km	12
Moteur à combustion		
nombre/disposition des cylindres		4/R
Cylindrée	cm^3	1.991
Puissance nominale	kW/ch	350/476
à la vitesse de rotation	1/min	6.750
Couple nominal	Nm	545
à la vitesse de rotation	1/min	5.250-5.500
Taux de compression		9,0:1
Préparation du mélange		injection directe d'essence et injection dans le collecteur d'admission combinées, suralimentation par turbocompresseur à assistance électrique
Moteur électrique		
Type		Moteur synchrone à excitation permanente
Puissance nominale	kW/ch	150/204
Couple nominal	Nm	300
Transmission de la puissance		
Entraînement		transmission intégrale entièrement variable AMG Performance 4MATIC
Boîte de vitesses		AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (automatique avec embrayage multidisque humide)
Rapport boîte de vitesse		
1./2./3./4./5./6./7./8./9. Gang		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Inversée		4,80
Train d'atterrissage		
Essieu avant		Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple de démarrage et de freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice ainsi qu'amortissement adaptatif réglable, stabilisation active du roulis
Essieu arrière		Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple de démarrage et de freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre stabilisatrice ainsi qu'amortissement adaptatif réglable, stabilisation active du roulis, direction active de l'essieu arrière
Système de freinage		système de freinage hydraulique à double circuit ; à l'avant, disques de frein de 390x36 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 6 pistons ; à l'arrière, disques de frein de 370x26 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, assistance au freinage, ESP® à 3 niveaux
Direction		direction assistée électromécanique paramétrique à crémaillère, à rapport variable (13,1:1 en position zéro) et à assistance de direction variable
Jantes		avant : 9,5J x 20 ET 32 arrière : 10,0J x 20 ET 24
Pneus		avant : 265/45 R20 arrière : 295/40 R20

Poids et mesures		
Empattement	mm	2.888
Voie avant/arrière	mm	1.645/1.646
Longueur/largeur/hauteur	mm	4.749/1.920/1.635
Rayon de braquage	m	12,9
Volume du coffre	l	470-1.530
Poids prêt à rouler selon CE	kg	2.310
Charge utile	kg	575
Contenu du réservoir/dont réserve	l	65/10
Performances, consommation, émissions		
Accélération 0-100 km/h	sec	3,5
Vitesse maximale	km/h	275 (bridage électrique)
Consommation de carburant pondérée, combinée	l/100 km	7,5[1]
Émissions de CO_2 pondérées, combinées	g/km	170[1]
Consommation d'électricité pondérée, combinée	kWh/100 km	12,7[1]

Les valeurs indiquées sont les valeurs WLTP-CO_2 déterminées au sens de l'article 2, point 3, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant ont été calculées sur la base de ces valeurs. La consommation d'électricité a été calculée sur la base du règlement 2017/1151/UE.