

Présentation mondiale du Mercedes-Benz GLC

Information de presse

Passage de témoin réussi

17 juin 2015

Sommaire	Page
Présentation mondiale du Mercedes-Benz GLC	
Un SUV en costume sur mesure	2
La gamme	
Un vaste choix de modèles et d'équipements	13
Pleins feux :	
- Confort et habitabilité : plus d'espace, de plaisir et de confort	18
- Conduite plaisir sur route et en tout-terrain : dynamisme, agilité et	23
- Efficacité énergétique : le plaisir d'économiser	29
- Sécurité : un SUV responsable	35
Interviews « 4x4 »	43
Caractéristiques techniques	49

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre allemande de véhicules Mercedes-Benz. Des différences peuvent intervenir selon les pays.

Un SUV en costume sur mesure

Stuttgart / Metzingen. La deuxième génération de SUV Mercedes-Benz de milieu de gamme répond au nom de GLC. D'emblée, elle abat plusieurs cartes maîtresses. Sur le plan technique, le nouveau SUV marque des points par un niveau de sécurité exceptionnel digne des véhicules de la marque, avec des systèmes d'aide à la conduite de dernière génération, ainsi que par une efficacité énergétique exemplaire. Côté consommation, la baisse est de 19 % par rapport aux modèles précédents. Le véhicule gagne parallèlement en confort routier, en dynamisme et en agilité sur tous les terrains avec un système de suspension pneumatique multichambres unique dans ce segment, baptisé AIR BODY CONTROL, le programme de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT, doté de fonctions étendues, et la transmission intégrale permanente 4MATIC. D'un point de vue esthétique, la carrosserie adopte le langage stylistique à la fois sensuel et épuré qui a fait sensation lors de la présentation, au printemps dernier, du show-car GLC Coupé, un design qui sera décliné à l'avenir sur toute la gamme SUV.

« Notre nouveau GLC incarne en tout point la philosophie SUV de Mercedes-Benz, dont le succès n'est plus à démontrer. Il offre un confort routier maximal assorti d'une note sportive, convainc aussi bien sur route qu'en dehors des sentiers battus et s'inscrit dans le style de la nouvelle gamme de Mercedes », déclare Thomas Weber, membre du Directoire de Daimler AG responsable de la recherche du groupe et Directeur Développement Mercedes-Benz Cars.

Le principe qui se cache derrière le design du nouveau GLC délaisse le style 4x4 classique en faveur d'une esthétique moderne qui s'exprime dans des lignes à la fois sensuelles et épurées. Ce design dynamique suscite des émotions tout en jouant sur des formes pures. Les surfaces bombées et les lignes claires sont dans le droit fil du design de tous les SUV Mercedes-Benz de dernière génération. S'il se distingue visuellement de son ancêtre, la Classe G, le GLC affiche comme lui des qualités tout-terrain exceptionnelles pour un SUV de gamme intermédiaire et s'impose comme la nouvelle référence dans tous les domaines.

Avec un porte-à-faux court et sexy, une calandre droite au design tridimensionnel ornée d'une double lamelle et de l'étoile de la marque en son centre, la partie avant très caractéristique de ce type de véhicule suit la nouvelle ligne stylistique de la marque, qui rencontre un succès indéniable. Les projecteurs très marquants, disponibles en option en version LED intégrale, confèrent au GLC un regard serein qui gagne encore en présence avec son design nocturne reconnaissable entre tous. Le pare-chocs, dans lequel a été intégrée une protection antiencastrement, se décline en trois variantes : une version standard, une version optimisée pour le tout-terrain offrant un angle d'attaque plus généreux et une variante sport AMG.

De profil, le GLC présente une silhouette élégamment allongée due à la forme de la partie supérieure de l'habitacle, qui rappelle celle d'un coupé, et à l'empattement rallongé de 118 mm. Cette impression est renforcée par la « dropping line » ou ligne plongeante typique de la marque, ainsi que par des épaules puissantes. La ligne inférieure ascendante contribue elle aussi à rendre ce profil vivant. Les habillages noir mat des ailes, les grandes roues (jusqu'à 50,8 cm ou 20 pouces) et les marchepieds latéraux disponibles en option sont autant d'indices évidents des aptitudes tout-terrain du GLC.

Les éléments les plus marquants de la partie arrière sont les épaules larges et musclées, l'horizontalité des lignes de contour de la voiture et les optiques arrière à LED structurés qui profitent eux aussi d'un design nocturne tout à fait caractéristique. Comme à l'avant, le pare-chocs est proposé en plusieurs finitions. Grâce à une astuce technique, les ingénieurs ont pu renoncer à l'habituelle ailette de pavillon. Toutes les antennes sont intégrées dans les rétroviseurs extérieurs et le déflecteur de toit.

L'habitacle du GLC : une classe à part

S'il a un impact sur l'apparence des véhicules, le changement radical opéré en matière de design est également très net dans l'habitacle des nouveaux modèles GLC où il règne une ambiance moderne tout à fait digne du GLE, qui le précède dans le rang familial. Le nouveau langage plastique sensuel et épuré est une interprétation à la fois dynamique et inédite du luxe contemporain. Puisant dans une gamme de matériaux haut de gamme à caractère artisanal et agréables au

toucher, comme le cuir Nappa ou les inserts décoratifs à pores ouverts, l'intérieur parvient sans peine à recréer l'atmosphère de bien-être propre à la marque avec ses détails traités avec le plus grand soin. Autre qualité majeure, l'habitacle très aéré offre un espace nettement plus généreux à ses occupants, une impression qui est renforcée par la présence d'un grand toit panoramique en verre (option).

Cet habitacle totalement revisité est organisé autour d'une planche de bord et d'une console centrale aux lignes fluides surmontée par un grand élément d'une seule pièce qui ondule avec élégance des buses centrales à l'accoudoir. De ces lignes limpides naît l'impression d'un espace ouvert et épuré, tout à fait dans l'esprit du moment. Au-dessus du bouton-poussoir rotatif, le tout nouveau pavé tactile ergonomique intégré au repose-main se fond parfaitement dans la console centrale. Comme sur un smartphone, il permet un pilotage très aisé et intuitif de l'ensemble des fonctions de la platine de commande du bout des doigts. Le pavé tactile autorise en outre la saisie manuscrite de lettres, chiffres et caractères spéciaux dans chacune des langues prises en charge par le système Audio 20 ou COMAND Online. La console centrale elle-même est surmontée d'un visuel multimédia placé en position centrale. La planche de bord présente cinq buses de ventilation d'aspect métallique qui apportent une note de fraîcheur et de sportivité et génèrent un contraste intéressant avec l'aspect chaleureux des autres matériaux.

Plus d'espace, de plaisir et de confort

A l'avant comme à l'arrière, les passagers profitent d'une plus grande habitabilité. L'allongement de la carrosserie du GLC par rapport au modèle précédent se traduit par un réel gain d'espace utile dans l'habitacle. La quasi totalité des paramètres déterminants pour le confort ont été optimisées, certains même de manière substantielle, notamment en ce qui concerne les conditions d'espace au niveau de la banquette arrière. Voici un bref comparatif des principales cotes de confort :

	GLK	GLC	Δ
Distance milieu de la roue avant - point de référence du siège conducteur	1 527	1 567	+40
Distance point de référence du siège conducteur - espace arrière	808	846	+38
Espace réel au niveau des jambes à l'arrière	891	948	+57
Largeur aux coudes à l'avant	1 442	1 449	+57
Largeur aux coudes à l'arrière	1 440	1 474	+34
Espace aux épaules à l'avant	1 401	1 455	+54
Espace aux épaules à l'arrière	1 408	1 436	+28

Un autre critère de confort est l'accès aux places arrière. Là encore, les cotes ont été augmentées puisque l'espace disponible aux pieds au niveau de l'accès a gagné 34 millimètres.

En exploitant au mieux l'espace disponible et en l'aménageant de manière intelligente, les ingénieurs sont également parvenus à améliorer les dimensions et la fonctionnalité du coffre à bagages, parfaitement plat dans la zone de chargement. La banquette arrière fractionnable dans un rapport de 40/20/40 offre en outre une fonction de chargement permettant de redresser les dossiers, ce qui accroît le volume utile. L'espace utile disponible derrière la banquette augmente alors de 80 à 110 litres, atteignant ainsi 580 litres. Le GLC possède une capacité de chargement totale de 1 600 litres, soit 50 litres de plus qu'auparavant. La longueur utile maximale s'élève à 1 320 millimètres, la largeur maximale ayant gagné 150 millimètres, soit 1 100 millimètres au total.

Lorsque le véhicule est équipé des systèmes AIR BODY CONTROL et HANDS-FREE ACCESS, un dispositif qui permet d'ouvrir le hayon d'un simple mouvement de balayage du pied sous le pare-chocs, le seuil de chargement est abaissé de 40 millimètres, ce qui facilite encore les opérations de chargement et de déchargement.

Mercedes-Benz a mis en œuvre un grand nombre de mesures qui ont permis d'améliorer de manière significative l'efficacité énergétique et les performances routières du GLC. Le niveau de consommation très raisonnable de la voiture est dû principalement à ses moteurs, nouveaux ou modifiés, à ses excellentes propriétés aérodynamiques et à son architecture légère intelligente. Par rapport à la génération précédente, les valeurs de consommation et d'émission de CO₂ ont baissé jusqu'à 19 % à puissance égale (motorisations essence et diesel) alors même que les performances routières se sont améliorées :

	GLC 220 d 4MATIC	GLC 250 d 4MATIC	GLC 250 4MATIC
Puissance (kW/ch)	125 / 170	150 / 204	155 / 211
Couple (Nm)	400	500	350
Consommation en cycle mixte	5,0 - 5,5 (6,1 - 6,5)	5,0 - 5,5 (6,1 - 6,6)	6,5 - 7,1 (7,5 - 7,9)
Δ consommation en %	-19	-19	-12
Emissions de CO ₂ en g/km	129 - 143 (159 - 169)	129 - 143 (159 - 169)	152 - 166 (173 - 180)
Δ CO₂ g/km en %	-19	-19	-12
0 - 100 km/h	8,3 (8,5)	7,6 (8,0)	7,3 (7,9)
V _{max} en km/h	210 (205)	222 (210)	222 (215)

() *Modèle précédent*

Tous les modèles satisfont aux critères de la norme antipollution Euro 6 et proposent une fonction Stop/Start. Par ailleurs, Mercedes-Benz propose, pour la première fois sur ce segment, une version hybride rechargeable qui allie l'agilité d'un véhicule tout-terrain à des valeurs de consommation et d'émissions polluantes minimales. Avec seulement 60 g de CO₂ au kilomètre*, le modèle GLC 350 e affiche une puissance système de 155 + 85 kW (211 + 116 ch) et une vitesse maxi de 235 km/h qui le positionnent tout en tête du segment des SUV de taille moyenne à caractère dynamique. Ce « véhicule électrique à temps partiel » peut parcourir jusqu'à 34* km sans émettre de polluants en faisant appel

uniquement à sa batterie, et atteindre les 100 km/h en 5,9 secondes grâce à sa fonction « boost ». Comme son aîné et membre de la famille Classe S, le GLC 350 e 4MATIC propose tous les équipements de confort et systèmes efficaces qui caractérisent ce dernier, qu'il s'agisse de la stratégie de gestion intelligente et variable de la marche, des programmes de conduite spécifiques aux modèles hybrides, de la pédale d'accélérateur tactile ou encore de la climatisation programmable à distance.

**Valeurs provisoires*

A l'instar du design, le coefficient aérodynamique du nouveau GLC a lui évolué en termes de fluidité. Avec un Cx de 0,31 (GLK : 0,34) et un coefficient global de pénétration dans l'air de 0,794 (GLK : 0,87), il affiche les meilleures valeurs du segment. Outre sa forme de base, déjà nettement plus aérodynamique, de nombreux détails comme les joints périphériques du radiateur et des phares, le volet de radiateur, le déflecteur de toit rallongé ou le carénage du soubassement sont à l'origine de ces excellents résultats.

Malgré des cotes extérieures nettement plus généreuses, un empattement rallongé et un équipement enrichi, le véhicule s'est allégé de 80 kilogrammes, un exploit principalement lié à l'architecture entièrement revue de la carrosserie, laquelle pèse 50 kilogrammes de moins que celle du GLK grâce à un savant cocktail d'aluminium et d'aciers à haute, très haute et ultra haute résistance. Pour s'alléger, le train de roulement mise lui aussi sur des composants en aluminium qui présentent parallèlement l'avantage de réduire les masses non suspendues et de contribuer ainsi au confort de conduite. Disponible en option, la suspension pneumatique multichambres intégrale AIR BODY CONTROL fait appel pour sa part à des éléments de suspension à base de matière plastique renforcée aux fibres de verre aussi légers que résistants. Résultat : une suspension plus légère que celle les suspensions pneumatiques classiques. Enfin, la nouvelle boîte de transfert compacte et le carter en magnésium de la boîte de vitesses 9G-TRONIC ont permis d'alléger la voiture de 12 kg par rapport à l'ancien modèle.

Le nouveau GLC est proposé de série avec un train de roulement AGILITY CONTROL à suspension pneumatique et système d'amortissement variable. Fait unique sur le segment, il peut être équipé en option d'une suspension pneumatique multichambres intégrale et d'un système d'amortissement à pilotage électronique progressif. Baptisée AIR BODY CONTROL, cette suspension pneumatique garantit une excellente stabilité de trajectoire, un comportement agile et sportif, un confort de très haut niveau et des qualités tout-terrain exceptionnelles. Les caractéristiques préprogrammées varient en fonction du paramétrage du programme de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT. En mode Sport, les occupants du GLC expérimentent des sensations dignes d'une sportive, avec des forces transversales élevées, le train de roulement étant abaissé de 15 millimètres et la suspension affermie. Le mode Confort produit un effet diamétralement opposé, l'accent étant mis sur une conduite onctueuse avec des liaisons au sol très souples. Afin de garantir un maximum de sécurité même dans ce mode, les forces de suspension et d'amortissement s'adaptent en l'espace de 60 millisecondes en cas de manœuvre d'évitement soudaine. Si le GLC est équipé du Pack Offroad Pro, l'AIR BODY CONTROL optimise l'adhérence et le potentiel de progression en tout-terrain en relevant le niveau du véhicule de 50 millimètres au maximum et en optant pour un réglage souple du train de roulement. Parmi les autres avantages du système, on citera la réduction du roulis dans les virages, le correcteur d'assiette automatique et l'abaissement du seuil de chargement.

Chaîne cinématique : dynamisme, agilité et confort à la carte

Le système de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT et ses cinq programmes de conduite sont proposés de série à bord du nouveau GLC. Outre les réglages ECO, CONFORT, SPORT, SPORT+ et INDIVIDUEL déjà éprouvés sur d'autres modèles, le nouveau multitalent peut être équipé du Pack Offroad Pro, lequel comprend jusqu'à cinq programmes entièrement nouveaux, dont un baptisé « Hiver » et quatre autres programmes de conduite spécifiques à la conduite hors chemin. Le programme « Offroad » est idéal pour les escapades tout-terrain d'un niveau facile sur des chemins caillouteux ou des pistes de sable. Le programme « Côte » améliore les aptitudes de grimpeur du véhicule sur les

pententes raides ou les longues montées gravies à faible vitesse en montagne. Combiné à la suspension AIR BODY CONTROL, le programme additionnel « Dégagement » constitue la solution ultime en cas d'embourbement. Le niveau du véhicule est alors rehaussé de 50 millimètres et les seuils de régulation antipatinage relevés afin que le GLC puisse se dégager. Le quatrième programme tout-terrain, « Remorque », a été conçu pour améliorer la conduite tout-terrain avec une remorque et faciliter notamment le démarrage sur une prairie humide. Le Pack Offroad Pro inclut par ailleurs une protection antiencastrement robuste en Gemtex déjà proposée sur le modèle précédent, qui joue parfaitement son rôle en cas de contact brutal avec le sol, et un limiteur de vitesse en descente. Baptisé DSR pour « Downhill Speed Regulation », ce système maintient automatiquement la vitesse sélectionnée à l'aide du levier du régulateur de vitesse dans les descentes raides.

Tous les programmes de conduite DYNAMIC SELECT sont mis en scène sur le visuel multimédia central. Les animations créées pour les programmes tout-terrain sont particulièrement impressionnantes puisqu'elles affichent en temps réel des paramètres aussi divers que la déclivité, les dévers, l'angle de braquage ou la direction du véhicule à l'aide d'une boussole.

Sur tous les modèles, la transmission intégrale permanente 4MATIC répartit le couple à 45 % vers l'essieu avant et 55 % vers l'essieu arrière. En liaison avec les systèmes ESP®, ASR et 4-ETS, cette configuration de base garantit un comportement dynamique souverain et parfaitement prévisible. L'embrayage multidisque intégré au différentiel interpoints vient en renfort en cas d'adhérence très faible entre les pneumatiques et la chaussée, par exemple sur la neige ou le verglas. Le blocage de base paramétré à 50 Nm entre les essieux avant et arrière a pour effet d'augmenter la motricité sans nullement altérer la tenue de route.

Sur la liste des équipements de série des modèles GLC 220 d 4MATIC, GLC 250 d 4MATIC et GLC 250 4MATIC figure également la boîte de vitesses automatique à 9 rapports 9G-TRONIC. Selon le réglage choisi pour la régulation de comportement dynamique DYNAMIC SELECT, la boîte automatique à convertisseur séduit par sa vitalité et sa spontanéité ou, au contraire, par une sérénité souveraine. Le potentiel de la boîte de vitesses est toujours pleinement exploité. Celle-ci convainc par ses changements de rapport extrêmement rapides

et un étagement parfait lors des accélérations énergiques, de même que par les passages doux et à peine perceptibles en mode croisière. Comme tous les modèles hybrides Mercedes-Benz, le GLC 350 e 4MATIC est doté de la boîte de vitesses 7G-TRONIC PLUS de dernière génération. Spécialement optimisée pour les besoins de la propulsion hybride, celle-ci séduit également par son dynamisme, son excellent confort de transmission et son efficacité extrême.

Mercedes-Benz Intelligent Drive ou voyager avec des anges gardiens

Le nouveau GLC peut être doté de la plupart des systèmes d'aide à la conduite déjà proposés sur les modèles Classe C, Classe E et Classe S. Dans le cadre du concept Mercedes-Benz Intelligent Drive, ces dispositifs interfacent les informations fournies par les différents capteurs, avec pour résultat d'améliorer sensiblement le niveau de confort et de sécurité à bord. La dotation de série du nouveau modèle comprend COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS, le système de stabilisation en cas de vent latéral, l'allumage automatique des phares ou encore ATTENTION ASSIST. Le Pack d'assistance à la conduite Plus propose un équipement de sécurité active très complet. Il englobe le système DISTRONIC PLUS avec assistant directionnel et Stop&Go Pilot, le frein PRE-SAFE® avec détection de piétons, le freinage d'urgence assisté BAS PLUS avec assistant de carrefour, l'avertisseur d'angle mort actif, l'avertisseur de franchissement de ligne actif et PRE-SAFE® PLUS, un dispositif qui augmente encore le potentiel de protection de la voiture en cas de télescopage. Grâce à des capteurs radar intégrés au pare-chocs arrière, PRE-SAFE® PLUS détecte les risques de télescopage, avertit les véhicules en aval en activant les feux de détresse, qui se mettent à clignoter rapidement, et déclenche des mesures de protection préventive des occupants. Après la collision, il freine le véhicule jusqu'à son immobilisation complète afin de limiter les contraintes subies par les occupants. L'assistant de signalisation routière avec fonction d'alerte contre-sens signale au conducteur les limitations de vitesse, mais aussi les sens uniques et les interdictions de dépassement, pour la sécurité de tous les usagers. Si le véhicule est équipé de l'Intelligent Light System à LED, l'assistant de feux de route Plus permet de rouler hors agglomération avec les phares constamment allumés. Dès que des véhicules arrivent en sens inverse, ce dispositif obture une partie du cône de lumière projeté par les feux de route. Pour une conduite plus facile et une meilleure visibilité panoramique, par exemple lors des manœuvres dans des

espaces exigus ou dans un flux de circulation dense en centre-ville, le GLC propose des caméras panoramiques qui font apparaître le véhicule et son environnement sous différents angles. Quant à l'Aide au Parking Active (APA), celle-ci est capable de détecter automatiquement des places de stationnement et de manœuvrer la voiture de manière autonome pour la garer en créneau ou en bataille.

A bord du GLC, la sécurité s'appuie également sur une ergonomie optimisée et des commandes encore plus simples. Le conducteur peut utiliser l'ensemble des fonctions et réglages du véhicule de manière intuitive à l'aide du bouton-poussoir central ou du pavé tactile. Les réglages ou informations souhaités s'affichent sur le grand visuel couleur multimédia partiellement intégré au centre de la planche de bord. Les systèmes d'aide à la conduite les plus importants peuvent en outre être activés rapidement à l'aide des touches de sélection directe placées à côté du module de commande de l'éclairage, à gauche du volant.

Autre nouveauté au programme, l'affichage tête haute projette les informations clés sur le pare-brise, dans le champ de vision direct du conducteur, et facilite ainsi leur lecture sans détourner l'attention de l'automobiliste, qui reste concentré sur le trafic. Le système affiche la vitesse, les limitations de vitesse, les instructions de navigation ainsi que les messages d'avertissement de DISTRONIC.

Airbags & Cie : une protection tout en retenue

Dans la pure tradition Mercedes-Benz, la carrosserie est à la base de la sécurité anticollision exemplaire offerte par les véhicules de la marque. La pièce maîtresse du concept est une cellule passagers ultrarésistante. Celle-ci est protégée par des zones de déformation programmée calculées de manière ciblée et testées lors de crash-tests, qui garantissent une sécurité maximale aux occupants grâce à une gestion des contraintes optimisée, ainsi qu'à l'association de pièces d'aluminium moulées et de matériaux ultrarésistants.

Outre des ceintures de sécurité trois points avec rétracteurs pyrotechniques et limiteurs d'effort réversibles pour le conducteur et le passager avant, ainsi que les passagers arrière installés aux deux places extérieures, une multitude d'airbags

assure la protection des occupants en cas d'accident. Parmi eux, l'airbag latéral combiné bassin et thorax pour le conducteur et le passager avant, un nouvel airbag rideau développé pour les deux rangées de sièges, des airbags latéraux arrière en option pour les places extérieures et un airbag genoux pour le conducteur.

Le siège passager avant peut également être équipé d'un détecteur automatique de siège enfant qui remplace le transpondeur utilisé jusqu'à présent par un tapis capteur de poids. Le système permet d'installer tout type de siège enfant.

L'airbag est toujours désactivé automatiquement et réactivé après retrait du siège enfant.

Un vaste choix de modèles et d'équipements

Quatre modèles sont proposés pour le lancement du GLC, tous avec la transmission intégrale permanente 4MATIC de série :

- GLC 220 d 4MATIC, diesel, 125 kW (170 ch)
- GLC 250 d 4MATIC, diesel, 150 kW (204 ch)
- GLC 250 4MATIC, essence, 155 kW (211 ch)
- GLC 350 e 4MATIC, hybride rechargeable, puissance système 155+85 kW (211+116 ch)

Les clients peuvent configurer leur SUV à la carte en fonction de leurs attentes et de leurs exigences grâce à une diversité de modèles et d'équipements inédite. D'entrée de jeu, le GLC possède de nombreux détails empruntés aux véhicules des gammes supérieures, à commencer par des systèmes d'aide à la conduite aussi révolutionnaires que COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS, le système de stabilisation en cas de vent latéral, l'allumage automatique des phares, ATTENTION ASSIST ou encore un système ESP[®] avec contrôle dynamique en virage, tous installés de série. En option, le Pack d'assistance à la conduite de dernière génération, incluant notamment DISTRONIC PLUS avec assistant directionnel et Stop&Go Pilot, frein PRE-SAFE[®] avec détection de piétons, BAS PLUS avec assistant de carrefour, avertisseur d'angle mort actif, avertisseur de franchissement de ligne actif et PRE-SAFE[®] PLUS, facilite encore la conduite et améliore la sécurité des passagers.

La dotation du GLC englobe également le système DYNAMIC SELECT et ses cinq programmes de conduite INDIVIDUEL, SPORT, SPORT+, CONFORT et ECO. Le véhicule peut également être équipé du Pack Offroad Pro, lequel comprend un limiteur de vitesse en descente (DSR), jusqu'à cinq programmes de conduite tout-terrain, une protection antiencastrement sous le moteur, une fonction d'éclairage tout-terrain et le relèvement de l'assiette du véhicule (+20 mm avec suspension acier ou jusqu'à +50 mm avec AIR BODY CONTROL). Le

système COMAND affiche alors les informations relatives aux différents systèmes de manière dynamique et en temps réel sur le visuel multimédia.

Pour configurer son GLC, le client se voit offrir de nombreuses possibilités.

Il peut ainsi opter entre neuf peintures standard ou métallisées, sans oublier les trois teintes designo brun citrine magno, blanc diamant brillant et rouge jacinthe métallisé. Pour les jantes, les tailles proposées vont jusqu'à 50,8 cm (20 pouces). Plusieurs lignes d'équipement optionnelles sont disponibles pour l'extérieur du véhicule, sur la base du modèle de série :

- Pack EXCLUSIVE Line avec jantes de 45,7 cm (18 pouces), grille de calandre à doubles lamelles et inserts chromés, pare-chocs avant et arrière avec protection antiencastrement chromée, deux sorties d'échappement chromées, inserts décoratifs en aluminium poli et rampes de pavillon en aluminium à revêtement époxy
- Pack AMG Line avec jantes de 48,3 cm (19 pouces), grille de calandre à doubles lamelles et inserts chromés, pare-chocs AMG avec protection antiencastrement chromée, deux sorties d'échappement chromées, inserts décoratifs en aluminium poli et rampes de pavillon en aluminium anodisé

Le GLC peut en outre être enrichi de divers packs d'équipements qui soulignent son caractère luxueux et sa personnalité :

- Pack Nuit (option en liaison avec le Pack AMG Line ou le Pack EXCLUSIVE Line), incluant notamment des coques de rétroviseur extérieur et une protection antiencastrement AV/AR en noir brillant, des entourages de fenêtres noir poli, des rampes de pavillon noir mat, des jantes de 48,3 cm (19 pouces) ou, en option, de 50,8 cm (20 pouces), un vitrage athermique teinté foncé à partir des montants médians et une grille de calandre à lamelles chromées
- Pack OFFROAD Line avec jantes de 45,7 cm (18 pouces), grille de calandre à doubles lamelles et inserts chromés, pare-chocs avec angles de talus accrus et protection antiencastrement chromée, deux sorties d'échappement chromées, inserts décoratifs en aluminium poli et rampes de pavillon en aluminium à revêtement époxy

- Pack Offroad Road incluant la dotation technique déjà évoquée, dont les cinq programmes de conduite tout-terrain ou le train de roulement relevé (+ 20 mm, voire jusqu'à 50 mm avec AIR BODY CONTROL).

Parmi les autres options figurant au programme, on mentionnera le grand toit vitré panoramique avec store pare-soleil électrique, les marchepieds finition aluminium à picots en caoutchouc, l'Intelligent Light System à LED, le hayon arrière EASY-PACK avec HANDS-FREE ACCESS ou encore le dispositif d'attelage entièrement électrique.

L'intérieur est livrable en différentes combinaisons de tissu, similicuir ARTICO, microfibre DINAMICA, cuir ou cuir Nappa en noir, beige soie naturelle, marron expresso, marron cuir ou blanc platine pearl (designo uniquement).

Les clients peuvent associer ces garnitures à des inserts décoratifs en aluminium brossé dans un ton clair, à marier avec des décors AMG en carbone ou des boiseries en frêne marron ou noir à pores ouverts, en tilleul linestructure marron brillant ou en ronce de noyer marron brillant, voire avec des éléments décoratifs en laque noire. Le ciel de pavillon n'échappe pas à la règle puisqu'il est proposé en noir, gris cristal ou porcelaine. Dès la version de série, les occupants du GLC profitent d'un riche équipement leur permettant de s'informer et de se divertir, grâce au grand visuel couleur multimédia de 17,8 cm (7 pouces) et au système de sonorisation Audio 20 USB et son système Frontbass. L'installation, qui inclut un dispositif mains libres Bluetooth®, permet de se connecter à Internet avec un smartphone disposant d'une option de connexion aux données. Avec Garmin MAP PILOT, l'Audio 20 CD se transforme en un système de navigation à part entière, parfaitement intégré au réseau embarqué. Si le véhicule est équipé de COMAND Online, le visuel multimédia installé affiche alors une taille de 21,3 cm (8,4 pouces) et une résolution supérieure. La dotation s'enrichit alors d'un récepteur numérique audio/TV, d'un système de navigation rapide sur disque dur avec infos trafic en temps réel grâce à la fonctionnalité « Life Traffic Information », d'une fonction borne d'accès Wi-Fi et de la commande vocale LINGUATRONIC. Pour un plaisir d'écoute digne d'une salle de concert, le GLC peut aussi être équipé d'un système de sonorisation Burmester.

Comme pour la carrosserie, le client a le choix entre plusieurs lignes d'équipement pour l'habitacle de son véhicule :

Page 16

- Pack EXCLUSIVE Line incluant notamment des garnitures en similicuir ARTICO/tissu, une planche de bord revêtue de similicuir ARTICO et ornée de surpiqûres contrastées, des sièges au design exclusif, un Pack d'éclairage intérieur, des boiseries en tilleul linestructure marron brillant et un volant multifonctions à 3 branches
- Pack AMG Line comprenant des garnitures en similicuir ARTICO/microfibre DINAMICA, des sièges au design exclusif, un pack d'éclairage intérieur, un volant multifonctions à 3 branches avec méplat, des inserts décoratifs en aluminium brossé clair sur les portes et en laque noire sur la console centrale, et un pédalier sport AMG

Deux lignes designo viennent encore enrichir ce programme :

- Intérieur designo bicolore : sellerie en cuir Nappa bicolore pearl/noir designo à surpiqûres contrastées, inserts décoratifs en frêne noir à pores ouverts sur la console centrale et en aluminium brossé sur les portes
- Intérieur designo noir : sellerie en cuir Nappa noir designo, inserts décoratifs en tilleul linestructure marron brillant

Pour l'habitacle, le constructeur propose plusieurs équipements individuels intéressants et très appréciés des clients, tels que l'éclairage d'ambiance en plusieurs couleurs, le Pack AIR-BALANCE avec fonction d'ionisation et diffuseur de parfum d'ambiance, le volant multifonctions chauffant, les sièges avant climatisés à réglages tout électriques, les sièges arrière chauffants et la climatisation automatique THERMOTRONIC. Le Pack Rangement permet à chaque chose de trouver sa place à bord. Il comprend deux gilets de signalisation roulés, logés dans les vide-poches des contre-portes avant, des pochettes pour cartes routières au dos des sièges avant, un filet sur le plancher du coffre à bagages, une caisse pliante, un arceau d'arrimage, un plancher de chargement verrouillable, une prise 12 V et un dispositif de déverrouillage électrique des dossiers arrière à côté de la banquette.

Véritable tradition, les modèles de la série spéciale « Edition 1 » sont entre-temps très convoités. Dès le lancement du GLC, l'« Edition 1 » sera, pour la première fois, proposée en deux versions d'équipement intérieur, à savoir noir ou bicolore designo, incluant toutes deux le volant sport AMG, l'éclairage d'ambiance, un ciel de pavillon noir et le Pack Confort avec sièges avant chauffants. La dotation de ce modèle comprend par ailleurs le Pack AMG Line Extérieur avec des jantes AMG 50,8 cm (20 pouces) multibranches finition gris titane, un système d'échappement à double flux, des vitres athermiques teintées foncé à partir des montants médians et le traditionnel badge « Edition 1 » apposé sur les ailes. La série spéciale GLC « Edition 1 » est proposée dans toutes les teintes du nuancier. Toutes les motorisations sont également disponibles.

Mercedes connect me : l'assistant personnel

Déjà proposé pour les modèles Classe C, Classe E et Classe S, Mercedes connect me est également disponible pour les propriétaires de GLC. Outre les fonctions standard comme eCall, l'assistance en cas d'accident, l'assistance en cas de panne ou le service après-vente, l'application mobile Remote Online permet d'accéder à de nombreuses fonctions pratiques sur smartphone, comme le guidage jusqu'à l'endroit où le véhicule est stationné, la commande à distance du chauffage d'appoint, le verrouillage/déverrouillage du véhicule ou la consultation de différentes informations comme le kilométrage, le niveau de carburant ou l'autonomie restante.

Plus d'espace, de plaisir et de confort

A l'avant comme à l'arrière, les passagers du nouveau GLC profitent d'une meilleure habitabilité. L'allongement de la carrosserie du GLC par rapport au modèle précédent se traduit par un réel gain d'espace utile dans l'habitacle. La quasi totalité des paramètres déterminants pour le confort ont été optimisés, certains même de manière très sensible, notamment en ce qui concerne l'espace au niveau de la banquette arrière, souvent critiqué sur le modèle précédent. La place disponible au niveau des jambes à bord du nouveau modèle, autrement dit entre les dossiers des sièges avant et l'extrémité avant de la banquette arrière, est tout bonnement impressionnante, puisqu'elle augmente de 57 millimètres, un record.

Les passagers avant profitent eux aussi d'un surcroît d'espace grâce à l'augmentation des cotes à hauteur des épaules et des coudes. Grâce à une conception astucieuse des habillages et à une géométrie de siège parfaite, les architectes d'intérieur du Mercedes-Benz Technology Center (MTC) ont réussi à gagner jusqu'à 57 millimètres alors que le véhicule ne s'est élargi que de 50 millimètres.

Tableau comparatif des cotes :

	GLK	GLC	Δ
Plan carrossier : principales cotes (mm)			
Empattement	2 755	2 873	+118
Voie avant/arrière	1 574/1 597	1 621/1 617	+47/+20
Longueur	4 536	4 656	+120
Largeur	1 840	1 890	+50
Hauteur	1 630	1 639	+9

Cotes intérieures (mm)			
Distance milieu de la roue avant - point de référence 1 du siège conducteur	1 527	1 567	+40
Distance point de référence du siège conducteur - espace arrière	808	846	+38
Espace réel au niveau des jambes à l'arrière	891	948	+57
Largeur aux coudes à l'avant	1 442	1 499	+57
Largeur aux coudes à l'arrière	1 440	1 474	+34
Espace aux épaules à l'avant	1 401	1 455	+54
Espace aux épaules à l'arrière	1 408	1 436	+28
Garde au toit maxi. à l'avant	1 057	1 065	+8
Garde au toit maxi. à l'arrière	1 012	1 005	-7

Un autre critère de confort est l'accès aux places arrière. Là encore, les cotes ont été augmentées puisque l'espace disponible aux pieds au niveau de l'accès a gagné 34 millimètres.

Des prévisions de croissance confirmées

En exploitant au mieux l'espace disponible et en l'aménageant de manière intelligente, les ingénieurs sont également parvenus à améliorer les dimensions et la fonctionnalité du coffre à bagages, parfaitement plat dans la zone de chargement.

	GLK	GLC	Δ
Dimensions du compartiment de chargement			
Volume du coffre mini en l	470	550	+80
Volume du coffre maxi en l	1 550	1 600	+50
Longueur du coffre maxi en mm	890	930	+40
Largeur du coffre maxi en mm	1 261	1 389	+128
Largeur du coffre mini en mm	950	1 100	+150
Convertibilité / fractionnement du dossier de banquette AR	60/40	40/20/40	-
Position de chargement	non	oui	-

Les opérations de chargement et de déchargement sont encore facilitées avec les systèmes AIR BODY CONTROL et HANDS-FREE ACCESS, un dispositif qui permet d'ouvrir le hayon d'un simple mouvement de balayage du pied sous le pare-chocs.

Acoustique et confort vibratoire : ni bruit, ni vibrations, ni dureté

Pour évaluer l'aéroacoustique du véhicule, qui est l'un des paramètres de confort les plus importants, notamment à vitesse élevée, les ingénieurs développement ont longuement étudié les caractéristiques psychoacoustiques du GLC. Cette tâche consiste à observer et à optimiser les bruits de vent à haute fréquence, mais aussi les émissions sonores basses fréquences en tenant compte en particulier de la qualité de compréhension vocale. Au cours de leurs travaux, les ingénieurs ont travaillé de longues heures sur l'écoulement d'air le long de la carrosserie, les systèmes de joints de vitres et de portes et sur l'architecture de la caisse brute. La pression acoustique absolue exprimée en dB(A) n'est pas le seul paramètre entrant en ligne de compte lors de ces analyses. L'objectif consiste avant tout à obtenir un schéma acoustique global aussi homogène et harmonieux que possible, qui ne soit pas dominé par certaines plages de fréquences ou par des composants ou parties isolées du véhicule. A partir de 120 km/h environ, les bruits de vent représentent en effet le facteur acoustique dominant, les bruits de roulement et de moteur étant relégués au second plan. La comparaison avec la Classe E montre à quel point les acousticiens ont su optimiser la caisse de résonance que constitue le GLC. L'indice de bruit de vent (WI) objectif et subjectif, un coefficient non dimensionnel permettant de juger de la qualité acoustique, se situe au même niveau d'agrément que celui de la Classe E.

Tout en cherchant à améliorer la rigidité du véhicule dans son ensemble, les ingénieurs d'étude ont accordé une attention particulière aux liaisons entre le train de roulement et la chaîne cinématique d'une part, et la carrosserie d'autre part. En effet, la rigidité initiale des points de suspension doit être élevée si l'on veut harmoniser parfaitement les paliers et ainsi réduire le niveau de bruit dans l'habitacle. Les importants travaux réalisés par les experts de la marque au sein du Mercedes Technology Center ont permis d'améliorer sensiblement le confort acoustique et vibratoire. Outre les mesures aéroacoustiques, d'autres composants et solutions ont contribué à ces excellents résultats :

- Faible pénétration de bruits à l'intérieur de l'habitacle grâce à l'utilisation intelligente de mastic isolant injecté dans la caisse brute, paroi d'isolation des organes mécaniques en matière synthétique renforcée aux fibres de verre avec revêtement absorbant, utilisation d'une pièce haut de gamme moulée par injection pour l'isolation du tablier
- Avant-corps rigide avec renforts diagonaux et nouveau module avant composé d'un profilé extrudé et de consoles en aluminium et matière synthétique dotées de renforts supplémentaires. Cette architecture était jusqu'à présent réservée aux cabriolets qui doivent satisfaire à des critères très exigeants en la matière.
- Traverse de planche de bord rigide en alliage de magnésium haute résistance
- Optimisation de la rigidité du boîtier de la direction paramétrique électromécanique et des liaisons à la carrosserie pour réduire les bruits de direction et de roulement
- Pare-brise à haute isolation acoustique et, en option, vitres latérales à isolation phonique à l'avant
- Suspension moteur en trois points pour amortir les effets de résonance et limiter la transmission de contraintes à la carrosserie
- Plancher de carrosserie à tunnel renforcé, nervures et renforts supplémentaires au niveau de la liaison à la boîte de vitesses ; réduction des bruits de roulement et élimination des vibrations du maître-plancher et du rayonnement acoustique associé
- Haute rigidité de la partie arrière grâce à l'utilisation de composants en fonte d'aluminium

- Réduction des masses non suspendues grâce à l'utilisation de composants aluminium allégés et d'éléments de suspension renforcés aux fibres de verre avec la suspension pneumatique AIR BODY CONTROL
- Vibrations minimales en torsion grâce au pendule centrifuge et à l'amortisseur double turbine (boîte 9G-TRONIC) ou au double amortisseur de torsion (boîte 7G-TRONIC PLUS installée à bord du modèle 350 e 4MATIC)

Dynamisme, agilité et confort à la carte

Doté d'un train de roulement de conception entièrement nouvelle, le GLC affiche un potentiel de performances nettement supérieur à celui de son prédécesseur. De nombreuses modifications ont été apportées afin d'améliorer encore le confort de suspension et de roulement tout en conservant une agilité et un comportement dynamique exceptionnels. Ainsi, l'essieu avant présente désormais une configuration à quatre bras au lieu de trois précédemment, les voies avant et arrière ont été élargies et les dimensions des pneumatiques ont également augmenté, la taille maximale atteignant 50,8 cm (20 pouces). Les caractéristiques élastocinématiques ont en outre été optimisées et le poids réduit grâce à l'emploi de nombreux composants en aluminium pour l'essieu avant et l'essieu arrière à cinq bras. Quant à la stabilité, elle s'est encore améliorée.

Le GLC est proposé de série avec un train de roulement AGILITY CONTROL à suspension acier et système d'amortissement variable, qui peut être commandé en différentes versions selon que le client souhaite mettre l'accent sur le côté sportif, le confort ou les qualités tout-terrain :

- Le **train de roulement confort** proposé de série allie à la perfection une réponse directe et dynamique à un excellent confort de suspension.
- En liaison avec le Pack AMG Line Extérieur ou en option simple sur la base du train de roulement AGILITY CONTROL, le constructeur propose un **train de roulement sport** misant sur une suspension plus ferme, qui réduit la tendance au roulis.
- Si le client opte pour le Pack Offroad Pro ou pour le modèle GLC 350 e 4MATIC, le véhicule présente, de série, une **assiette relevée de 20 millimètres** qui lui permet de profiter d'une plus grande garde au sol.

Fait unique sur le segment, le train de roulement peut être équipé en option d'une suspension pneumatique intégrale multichambres AIR BODY CONTROL et d'un système d'amortissement à pilotage électronique progressif baptisé ADS Plus. Cette configuration garantit une excellente stabilité de trajectoire, un comportement agile et sportif, un confort de très haut niveau et des qualités tout-terrain exceptionnelles. Les caractéristiques préprogrammées varient en fonction du paramétrage du programme de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT.

En mode Sport+, les occupants du GLC goûtent des sensations dignes d'une voiture de sport, avec des forces transversales élevées, le train de roulement étant abaissé de 20 millimètres et la suspension affermie. Le mode Confort produit un effet diamétralement opposé, l'accent étant mis sur un roulage particulièrement confortable avec des liaisons au sol très souples. Afin de garantir un maximum de sécurité même dans ce mode, les forces de suspension et d'amortissement s'adaptent en l'espace de 60 millisecondes en cas de manœuvre d'évitement soudaine. Si le GLC est équipé du Pack Offroad Pro, l'AIR BODY CONTROL optimise l'adhérence et le potentiel de franchissement en tout-terrain en relevant l'assiette du véhicule de 50 millimètres au maximum et en optant pour un réglage souple du train de roulement.

Parmi les autres avantages du système AIR BODY CONTROL, on citera la réduction du roulis dans les virages, le correcteur d'assiette automatique et l'abaissement du seuil de chargement.

Un duo de choc : DYNAMIC SELECT et Pack Offroad Pro

Le système de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT et ses cinq programmes de conduite sont proposés de série à bord du nouveau GLC.

- **ECO** - conduite particulièrement éco-responsable, avec mode croisière et affichage ECO favorisant un style de conduite aussi économique que possible

- **CONFORT** - programme de conduite équilibré avec un réglage du train de roulement mettant l'accent sur le confort et un paramétrage de la chaîne cinématique conçu pour optimiser la consommation
- **SPORT** - réponse plus immédiate du moteur et de la boîte de vitesses automatique et loi de direction plus progressive pour un style de conduite sportif, réglage du train de roulement plus ferme et sportif en liaison avec la suspension AIR BODY CONTROL et le système d'amortissement ADS Plus
- **SPORT+** - moteur encore plus réactif pour une dynamique longitudinale et transversale maximale
- **INDIVIDUEL** - configuration des sensations de conduites en fonction des préférences du conducteur (limitation aux combinaisons judicieuses et sûres d'un point de vue dynamique). Les réglages CONFORT, SPORT et ECO de la chaîne cinématique, du train de roulement et de la direction peuvent être activés et combinés à souhait en fonction des préférences de l'utilisateur .

Tous les programmes de conduite DYNAMIC SELECT sont mis en scène sur le visuel multimédia central.

Outre le système de régulation du comportement dynamique DYNAMIC SELECT, le nouveau multitalent peut aussi être associé au **Pack Offroad Pro** et à la suspension pneumatique AIR BODY CONTROL. Le conducteur du GLC dispose alors de cinq programmes de conduite au total, à savoir « Hiver », « Remorque », « Offroad », « Côte » et « Dégagement », dont voici le détail des caractéristiques :

- **Offroad** - terrains faciles tels que chemins agricoles, gravier ou pistes de sables, assiette du véhicule relevée de 15 millimètres
- **Côte** - qualités de grimpeur optimisées, assiette du véhicule relevée de 15 millimètres

- **Dégagement** - la solution pour dégager le véhicule embourbé.
Augmentation de la garde au sol de 50 millimètres, relèvement du seuil d'intervention de la régulation antipatinage pour permettre au véhicule de se dégager. Activation jusqu'à 20 km/h, puis passage automatique au programme Offroad.
- **Hiver** - idéal en cas de faible coefficient d'adhérence, par exemple sur terrain boueux, prairie humide, route enneigée ou verglacée, ainsi qu'avec des chaînes à neige
- **Remorque** - facilite les manœuvres avec une remorque dans des conditions délicates comme sur une prairie humide ou une rampe de mouillage de bateau (uniquement en liaison avec le dispositif d'attelage de remorque)

Le Pack Offroad Pro inclut par ailleurs une protection antiencastrement robuste en Gemtex déjà proposée sur le modèle précédent, qui joue parfaitement son rôle en cas de contact brutal avec le sol. Pour des descentes contrôlées, le GLC est également équipé d'un limiteur de vitesse en descente. A l'aide du levier du régulateur de vitesse, le conducteur peut présélectionner une vitesse qui est alors maintenue automatiquement dans les descentes, sans qu'il soit nécessaire de jouer de la pédale d'accélérateur.

Comme pour les autres programmes DYNAMIC SELECT, les animations du Pack Offroad Pro sur le visuel multimédia central représentent en temps réel des paramètres aussi divers que la déclivité, les dévers, l'angle de braquage, la direction du véhicule à l'aide d'une boussole ou encore les réglages du système AIR BODY CONTROL.

Transmission intégrale permanente 4MATIC : le ressort du dynamisme

Sur la liste des équipements de série des modèles GLC 220 d 4MATIC, GLC 250 d 4MATIC et GLC 250 4MATIC figure également la boîte de vitesses automatique à 9 rapports 9G-TRONIC. Selon le réglage choisi pour la régulation de comportement dynamique DYNAMIC SELECT, la boîte automatique à convertisseur séduit par sa vitalité et sa spontanéité ou, au contraire, par son

onctuosité. Le potentiel de la boîte de vitesses est toujours pleinement exploité. Elle convainc par ses changements de rapports extrêmement rapides et le parfait étagement des rapports lors des accélérations énergiques, de même que par les passages doux et à peine perceptibles en mode croisière.

Les ingénieurs développement ont entièrement revu la transmission intégrale permanente 4MATIC afin de l'adapter à la boîte 9G-TRONIC. Contrairement à l'ancienne architecture, la boîte de transfert à réduction simple n'est plus intégrée à la boîte automatique, mais bien distincte de la 9G-TRONIC sur laquelle elle est flasquée. Cette solution dite « add-on » (ajoutée) permet de combiner les atouts des deux concepts et d'améliorer ainsi les performances de la nouvelle chaîne cinématique toutes roues motrices. Comme la solution précédente (intégrée), celle-ci présente une architecture compacte, garantit un blocage de base de 50 Nm et répartit le couple moteur entre les essieux avant et arrière selon un rapport de 45/55 par l'intermédiaire d'un différentiel à trains planétaires. L'architecture « add-on » présente par ailleurs les avantages suivants :

- Performances en hausse - compatibilité avec des moteurs particulièrement forts en couple
- Circuits d'huile séparés - harmonisation spécifique des propriétés des lubrifiants à la boîte 9G-TRONIC et à la boîte de transfert afin de réduire l'usure et les frottements et d'améliorer ainsi le confort sonore et vibratoire
- Réduction du poids - maintien du carter en magnésium de la boîte 9G-TRONIC grâce à la solution « add-on », d'où un allègement global du système d'environ 12 kilogrammes par rapport à l'architecture intégrée avec carter en aluminium adoptée pour le modèle précédent
- Meilleur rendement du système - grâce à la diminution du poids et des frottements et au large étagement des rapports de la boîte 9G-TRONIC rendant possibles des rapports de pont plus longs

Comme tous les modèles hybrides Mercedes-Benz, le GLC 350 e 4MATIC est doté de la boîte de vitesses 7G-TRONIC PLUS de dernière génération.

Page 29

Spécialement optimisée pour les besoins de la propulsion hybride, celle-ci séduit également par son dynamisme, son excellent confort de transmission et son efficacité extrême.

Le plaisir d'économiser

Le haut degré d'efficacité énergétique de tous les nouveaux modèles GLC doit beaucoup à la chaîne cinématique remaniée, aux excellentes propriétés aérodynamiques et à l'architecture légère intelligente du véhicule. Par rapport à la génération précédente, les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ ont baissé jusqu'à 19 % (motorisations essence et diesel conventionnelles) alors même que les performances routières se sont améliorées.

	GLC 220 d 4MATIC	GLC 250 d 4MATIC	GLC 250 4MATIC
Puissance (kW/ch)	125 / 170	150 / 204	155 / 211
Couple (Nm)	400	500	350
Consommation en cycle mixte	5,0 - 5,5 (6,1 - 6,5)	5,0 - 5,5 (6,1 - 6,6)	6,5 - 7,1 (7,5 - 7,9)
Δ consommation en %	-19	-19	-12
Emissions de CO ₂ en g/km	129 - 143 (159 - 169)	129 - 143 (159 - 169)	152 - 166 (173 - 180)
Δ CO₂ g/km en %	-19	-19	-12
0 - 100 km/h	8,3 (8,5)	7,6 (8,0)	7,3 (7,9)
V _{max} en km/h	210 (205)	222 (210)	222 (215)

() *Modèle précédent*

Pour la première fois dans ce segment, Mercedes-Benz propose en outre un modèle hybride rechargeable, le GLC 350 e 4MATIC, qui impressionne par des valeurs de consommation et d'émissions polluantes minimales et par des performances routières dignes d'une voiture de sport. Ce véhicule hybride rechargeable est simultanément le premier du segment à être équipé d'une transmission intégrale permanente qui lui permet de faire excellente figure même en dehors des voies stabilisées. Cette version vient remplacer le

GLK 350 4MATIC à motorisation essence classique, qui offrait des valeurs de puissance similaires. La comparaison des valeurs de consommation, d'émissions et de puissance met particulièrement en évidence la supériorité du concept hybride :

	GLK 350 4MATIC	GLC 350 e 4MATIC	Δ en %
Puissance (kW/ch)	225 / 306	155+85 211+116*	+4,6
Couple (Nm)	370	560*	+ 51,4
Consommation en cycle mixte	8,1 - 8,6	2,6	- 70
Emissions de CO ₂ (g/km)	189 - 199	60	- 70
0 - 100 km/h	6,5	5,9	- 9,2

*Puissance système

Le GLC 350 e 4MATIC peut parcourir jusqu'à 34 km sans émettre de polluants en faisant appel uniquement à sa batterie et pointe à 140 km/h en mode électrique. De plus, l'intégration des composants hybrides a été optimisée, de sorte que le SUV offre un volume utile de 350 / 1 445 litres supérieur à celui de la plupart des véhicules hybrides rechargeables.

Comme son aîné et membre de la famille Classe S, le GLC 350 e 4MATIC propose tous les équipements de confort et systèmes efficaces qui caractérisent ce dernier. Principaux dispositifs :

- **Démarrage silencieux** : le véhicule démarre et roule en mode électrique presque sans aucun bruit. Le moteur thermique est alors généralement coupé.
- **Boost** : l'activation du moteur électrique permet au moteur thermique de bénéficier d'un supplément de puissance atteignant 60 kW et transforme le GLC 350 e 4MATIC en véritable voiture de sport, puisqu'il effectue le sprint de 0 à 100 km/h en seulement 5,9 secondes.

- **Récupération de l'énergie** : l'énergie cinétique générée au freinage ou lorsque le véhicule roule en roue libre est récupérée et stockée dans la batterie. Elle peut ensuite être restituée pour rouler en mode électrique ou pour la fonction « Boost ».
- **Pédale d'accélérateur tactile** : ce dispositif favorise un style de conduite économique en signalant la puissance électrique maximale disponible au moyen d'un point de résistance. Par le biais d'une double impulsion, le système informe le conducteur qu'il doit retirer le pied de l'accélérateur afin de couper le moteur thermique et de le désaccoupler de la chaîne cinématique.
- **Intelligent HYBRID** : mise au point pour les besoins des véhicules hybrides, cette stratégie de gestion intelligente anticipe le tracé de la route et les conditions de circulation pour un maximum d'efficacité. Cette solution englobe la récupération d'énergie assistée par radar, une stratégie de passage des rapports et de gestion de fonctionnement anticipative, une stratégie de gestion de la marche basée sur le trajet et l'assistant ECO.
- **Climatisation programmable à distance** : avant même de prendre la route, l'automobiliste peut régler la température de l'habitacle et, ainsi, le rafraîchir en été et le réchauffer en hiver. Cette fonction peut être activée en paramétrant à l'avance l'heure de départ ou en utilisant l'application Mercedes connect me sur un smartphone.
- **Consultation des états du véhicule** : l'application Mercedes-Benz connect me permet également de gérer le processus de charge et de consulter l'autonomie résiduelle en mode électrique.

Le GLC 350 e 4MATIC propose quatre modes de fonctionnement utilisables avec les programmes de conduite ECO et CONFORT du système DYNAMIC SELECT :

- **Hybride** : toutes les fonctions hybrides telles que l'entraînement électrique, la fonction « boost » et la récupération d'énergie sont disponibles dans ce mode et peuvent être utilisées pour optimiser la consommation de carburant.

- **E-Mode** : mode 100 % électrique, par exemple en centre-ville ou lorsque la batterie est suffisamment chargée pour effectuer le reste du trajet.
- **E-Save** : préserve l'état de charge de la batterie, par exemple pour permettre au véhicule de traverser plus tard en mode électrique une zone environnementale protégée.
- **Charge** : permet de recharger la batterie durant les trajets grâce au moteur thermique, par exemple pour pouvoir circuler ultérieurement en mode tout électrique dans une zone sensible.

Régime minceur avec l'architecture légère intelligente

Un autre élément essentiel du programme d'économies est le régime qui a été prescrit au GLC. Malgré des cotes extérieures nettement plus généreuses, un empattement rallongé et un équipement enrichi, le véhicule s'est allégé de 80 kilogrammes, une baisse de poids liée en grande partie à la carrosserie hybride mêlant différents matériaux qui permet à cette architecture de faire son entrée dans la production en grande série. Grâce à un savant cocktail d'aluminium et d'aciers à haute, très haute et ultra haute résistance, ainsi que de plastique très résistant, la carrosserie pèse 50 kilogrammes de moins que celle du modèle précédent, pourtant nettement plus compact. Malgré cet allègement, la rigidité a été améliorée au profit de l'excellent comportement routier, du confort sonore et vibratoire et de la sécurité en cas de collision, laquelle a encore progressé.

Composants du GLC en aluminium :

- Ailes avant, capot moteur et panneau de toit
- Avant-corps : module avant (profilé aluminium extrudé), absorbeurs de chocs, cadres de fixation des phares, système de refroidissement et système de fermeture du capot moteur
- Consoles (fonte d'aluminium coulée sous pression) supportant les jambes amortissantes avant

- Partie arrière avec consoles de jambes amortissantes, traverses et longerons (fonte d'aluminium coulée sous pression)
- Charnières de porte
- Berceau intégral 4x4 supportant l'essieu avant et la direction, berceau d'essieu arrière
- Train de roulement : essieu avant à quatre bras avec bras de suspension, tirant, triangle supérieur et fusée d'essieu (aluminium forgé), essieu arrière à cinq bras et porte-roues (aluminium forgé). Le poids de l'essieu arrière diminue ainsi de 5 kilogrammes, sa stabilité augmentant parallèlement.

Les mesures d'allègement concernent également les éléments de suspension pneumatiques du système AIR BODY CONTROL, fabriqués en matière synthétique renforcée aux fibres de verre. Les composants en aluminium et matière synthétique du train de roulement affichent non seulement un poids réduit, mais contribuent aussi au confort grâce à la réduction des masses non suspendues.

La transmission 4MATIC associée à la boîte de vitesses automatique à 9 rapports 9G-TRONIC à carter en magnésium présente elle aussi des avantages en termes de poids, puisque cette architecture a permis de gagner 12 kilogrammes. La carrosserie du GLC comporte en outre des composants hautement résistants en matière synthétique, dont la paroi avant servant à séparer les organes mécaniques.

Changement en douceur

A l'instar du design, le coefficient aérodynamique du nouveau GLC a lui aussi évolué en termes de fluidité. Avec un Cx de 0,31 (GLK : 0,34) et un coefficient global de pénétration dans l'air de 0,794 (GLK : 0,87), il affiche les meilleures valeurs du segment. Outre la forme nettement plus aérodynamique du véhicule, de nombreux détails contribuent à son excellente pénétration dans l'air :

- Régulation de la circulation de l'air de refroidissement en fonction de la motorisation (volet circulaire)
- Joints optimisés autour du radiateur et canalisation des flux garantissant une exploitation efficiente de l'air de refroidissement disponible
- Design aérodynamique des jupes avant et arrière
- Joints autour des optiques avant
- Déflecteurs de roue avant tridimensionnels avec coques de passage de roue fendues brevetées améliorant l'écoulement de l'air autour de la roue
- Design du montant avant optimisé sur le plan acoustique et aérodynamique
- Déflecteur de toit rallongé avec écoulement prédéfini et joints optimisés
- Conception optimisée du carénage de soubassement avec habillages grande surface du compartiment moteur et du plancher principal
- Jantes et pneumatiques optimisés sur le plan aérodynamique

Un SUV responsable

Le nouveau GLC peut être doté de la plupart des systèmes d'aide à la conduite déjà proposés sur les modèles Classe C, Classe E et Classe S. Dans le cadre du concept Mercedes-Benz Intelligent Drive, ces dispositifs interfacent les informations fournies par les différents types de capteur, ce qui a pour résultat d'améliorer sensiblement le niveau de confort et de sécurité proposé à bord. La dotation de série du nouveau modèle comprend COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS, le système de stabilisation en cas de vent latéral, l'allumage automatique des phares ou encore ATTENTION ASSIST. Le Pack d'assistance à la conduite Plus propose un équipement de sécurité active très complet. Il englobe le système DISTRONIC PLUS avec assistant directionnel et Stop&Go Pilot, le frein PRE-SAFE® avec détection de piétons, le freinage d'urgence assisté BAS PLUS avec assistant de carrefour, l'avertisseur d'angle mort actif, l'avertisseur de franchissement de ligne actif et PRE-SAFE® PLUS, un dispositif qui augmente encore le potentiel de protection de la voiture en cas de télescopage grâce à la détection d'un risque de collision arrière à l'aide d'un capteur radar intégré au pare-chocs arrière et au déclenchement de mesures de protection et de fonctions d'avertissement spécifiques.

L'assistant de signalisation routière avec fonction d'alerte contre-sens signale au conducteur les limitations de vitesse, mais aussi les sens uniques et les interdictions de dépassement, pour la sécurité de tous les usagers. Si le véhicule est équipé de l'Intelligent Light System à LED, l'assistant de feux de route Plus permet de rouler hors agglomération avec les phares constamment allumés. Dès que des véhicules arrivent en sens inverse, ce dispositif obture une partie du cône de lumière projeté par les feux de route.

Assistance orientée confort

- DISTRONIC PLUS avec assistant directionnel - aide le conducteur à conserver son cap et maîtrise la conduite partiellement autonome dans les bouchons

Sécurité grâce au guidage longitudinal

- COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS - contribue à éviter les télescopages
- BAS PLUS - peut également reconnaître des véhicules et des piétons venant de la droite ou de la gauche et amplifier le freinage du conducteur de manière à réduire la gravité de l'accident
- Frein PRE-SAFE® - peut détecter des piétons, éviter des collisions avec des piétons ou des véhicules immobiles jusqu'à 50 km/h grâce à un freinage autonome et réduire la gravité de l'impact jusqu'à 72 km/h

Sécurité vers l'arrière

- PRE-SAFE® PLUS - peut détecter des risques de télescopage, déclencher des mesures de protection des occupants PRE-SAFE® en cas de télescopage imminent et bloquer les freins du véhicule immobilisé en cas de télescopage afin de réduire les contraintes subies par les occupants et éviter des collisions secondaires

Sécurité grâce au guidage transversal

- Avertisseur de franchissement de ligne actif - peut reconnaître le trafic arrivant en sens inverse et la présence de véhicules sur la voie adjacente, mais aussi empêcher par un freinage unilatéral que le véhicule ne dévie de sa trajectoire

- Assistant de feux de route Plus - permet de profiter de feux de route permanents et non éblouissants en obturant la partie du cône de lumière gênant les autres automobilistes
- Eclairage tout-terrain - réglages spécifiques des phares pour la conduite tout-terrain assurant un meilleur éclairage de la zone située devant le véhicule afin que de faciliter l'orientation

Sécurité lors du stationnement et des manœuvres

- Aide au Parking Active (APA) - peut garer le véhicule en créneau ou en bataille et le faire ressortir de la place de stationnement en intervenant de manière autonome sur la direction

Condition physique et vigilance du conducteur

- ATTENTION ASSIST - peut, sur une plage de vitesse élargie de 60 à 200 km/h, alerter le conducteur en cas d'inattention ou de fatigue et l'informer de son état de fatigue et de la durée de conduite depuis la dernière pause

Contrôle parfait de la zone située autour du GLC

Pour une prise en main plus facile et une meilleure visibilité panoramique, par exemple lors des manœuvres dans des espaces exigus ou dans un flux de circulation dense en centre-ville, le GLC propose, outre l'Aide au Parking Active (APA), des caméras panoramiques qui font apparaître le véhicule et son environnement sous différents angles. Détail des fonctions des caméras panoramiques :

- La vue aérienne virtuelle montre le GLC d'en haut avec l'ensemble de la zone périphérique (3 m devant et derrière le véhicule et 2,5 m sur les côtés).

- Présentation de perspectives impossibles d'un point de vue physique.
Exemple : lors du stationnement dans un parking souterrain de faible hauteur de plafond, le GLC et son environnement sont présentés en vue aérienne depuis une hauteur de trois mètres alors que le plafond n'est qu'à quelques centimètres du toit du véhicule.
- Visualisation des côtés du véhicule et des zones périphériques pour éviter tout dommage par contact, notamment au niveau des rétroviseurs extérieurs ou des jantes
- Visualisation d'obstacles invisibles situés en dessous de la ligne de ceinture du véhicule
- Visualisation des véhicules traversant devant et derrière lorsque la voiture ressort d'une place de stationnement exigüe ou s'engage sur la voie en sortie de propriété
- Visualisation de personnes présentes sur le trottoir lorsque la voiture ressort d'une place de stationnement exigüe ou s'engage sur la voie en sortie de propriété
- Conduite facilitée sur des parcours tout-terrain exigeants offrant peu de visibilité
- Coloris du GLC représenté sur le visuel COMAND correspondant à la teinte réelle du véhicule

Une ergonomie propice à la détente

A bord du GLC, la sécurité s'appuie également sur une ergonomie optimisée et des commandes encore plus simples qu'à bord des modèles de la génération précédente. Le conducteur peut utiliser l'ensemble des fonctions et réglages du véhicule de manière intuitive à l'aide du bouton-poussoir central ou du pavé tactile. Les réglages ou informations souhaités s'affichent sans équivoque sur le grand visuel couleur multimédia partiellement intégré au centre de la planche de bord. Les systèmes d'aide à la conduite les plus importants peuvent en outre être

activés rapidement à l'aide des touches de sélection placées à côté du module de commande de l'éclairage, à gauche du volant.

Page 41

Autre nouveauté au programme, l'affichage tête haute projette les informations clés sur le pare-brise, dans le champ de vision direct du conducteur, et facilite ainsi leur lecture sans détourner l'attention de l'automobiliste, qui reste concentré sur le trafic. Le système affiche la vitesse, les limitations de vitesse, les instructions de navigation ainsi que les messages d'avertissement de DISTRONIC.

Carrosserie hybride : une base solide pour une sécurité sans faille

Conformément à la tradition Mercedes-Benz, la carrosserie est à la base de la protection exemplaire dont profitent les occupants en cas d'impact. La pièce maîtresse du concept est une cellule passagers ultrarésistante. Celle-ci est protégée par des zones de déformation programmée calculées de manière ciblée et testées lors de crash-tests, qui garantissent la meilleure sécurité possible aux occupants grâce à une gestion des contraintes optimisée, ainsi qu'à l'association de pièces d'aluminium moulées et de matériaux ultrarésistants. Le GLC possède ainsi le potentiel pour obtenir systématiquement les meilleures notes aux classements internationaux. Voici le détail des mesures de sécurité mises en œuvre au niveau de la carrosserie :

- Cellule passagers ultrarésistante fabriquée à partir d'aciers à haute et ultra haute résistance, de tôles multi-épaisseurs (« tailored blanks ») et de pièces en fonte d'aluminium
- Structure de carrosserie avec des modules avant et arrière capables d'absorber de l'énergie en se déformant selon un schéma défini
- Course de déformation importante à l'avant grâce au berceau intégral absorbant lui aussi de l'énergie en cas de collision
- Multiples lignes d'absorption des contraintes parallèles pour une meilleure répartition des forces en cas de collision frontale décalée

- Renfort supplémentaire en acier à très haute résistance implanté entre le support d'amortisseur et la traverse du pare-brise côté conducteur pour répartir les efforts du longeron supérieur avant et réduire le déplacement du pédalier et de la direction
- Traverse de tablier supplémentaire entre les longerons avant et extérieurs empêchant la roue avant de pénétrer au niveau du plancher en cas de collision frontale décalée de forte intensité
- Traverse de planche de bord formée d'un profilé extrudé en aluminium entre les montants avant
- Profilé de renfort dans les portes
- Plancher principal intégrant des renforts de tunnel robustes et des longerons de soubassement continus
- Traverses de banquette arrière à renforts supplémentaires, séparées du plancher arrière
- Traverses arrière en tôle multi-épaisseurs reliant les longerons de plancher, avec partie médiane adaptée en conséquence

La partie arrière du GLC 350 e 4MATIC à technologie hybride intègre en outre une batterie lithium-ion ainsi que plusieurs autres composants à haut voltage qui sont isolés par des pièces spéciales en fonte d'aluminium créant un espace insensible aux déformations.

Airbags & Cie : une protection tout en retenue

Des ceintures de sécurité à trois points avec rétracteurs pyrotechniques et limiteurs d'effort sont installées aux places conducteur et passager avant, ainsi qu'aux deux places extérieures à l'arrière. La place centrale arrière est équipée d'une ceinture de sécurité trois points conventionnelle. L'affichage de l'état des ceintures arrière (bouclées/non bouclées) sur le combiné d'instruments permet au conducteur de savoir si les passagers sont attachés. Des fixations ISOFIX sont prévues aux places arrière extérieures pour sécuriser des sièges enfants

compatibles avec points de fixation complémentaires dans la partie supérieure du dossier arrière. Le siège passager avant peut être équipé d'un détecteur automatique de siège enfant qui fonctionne avec un tapis capteur de poids, sans l'aide d'aucun transpondeur. Le système permet ainsi d'utiliser tout siège enfant vendu dans le commerce. Dans ce cas, l'airbag est désactivé automatiquement et réactivé après retrait du siège enfant.

Une multitude d'airbags assure par ailleurs la protection des occupants en cas d'accident. Parmi eux figurent entre autres :

- Un nouvel airbag rideau au niveau du pavillon, entre les montants avant, médians et arrière, pour protéger la tête du conducteur, du passager avant et des passagers arrière installés aux places extérieures
- Des airbags latéraux combinés thorax et bassin pour le conducteur et le passager avant, qui peuvent offrir une protection supplémentaire en cas de collision latérale, et des airbags latéraux aux places arrière extérieures (option)
- Un airbag genoux côté conducteur pour protéger les genoux et stabiliser le torse, avec un effet positif sur le déplacement de la personne en cas de collision
- Des airbags adaptatifs aux places avant avec deux seuils de déclenchement, selon la gravité de l'impact enregistrée par les capteurs et la position d'assise sélectionnée

Le nouveau GLC est équipé du système d'appel d'urgence Mercedes-Benz eCall qui peut être déclenché de manière automatique ou manuelle. Le déclenchement est automatique dès lors que l'un des rétracteurs pyrotechniques ou l'un des airbags du véhicule s'est déclenché. La centrale établit une communication vocale avec le véhicule. Si l'appel reste sans réponse, elle alerte immédiatement les secours.

Chez Mercedes-Benz, la protection des usagers de la circulation les plus vulnérables, comme les piétons ou les cyclistes, est un axe de développement prioritaire. Le GLC est doté d'un capot moteur actif qui, dans certaines conditions d'accident, se relève de 80 millimètres pour offrir un espace de déformation supplémentaire. Sous le capot, le nouveau carénage moteur et le système d'admission d'air déformable visent le même objectif. Le GLC satisfait ainsi aux nouvelles exigences de la phase 3 du programme de tests Euro NCAP consacré à la protection des piétons.

BAS PLUS donne l'alerte lorsque des piétons sont détectés par la caméra stéréo multifonctions dans la zone de danger. Le frein PRE-SAFE® avec protection des piétons déclenche un freinage automatique lorsque le système identifie un piéton dans la zone dangereuse et que le conducteur ne réagit pas aux signaux d'alerte du système. Proposée dans la dotation du Pack d'aide à la conduite Plus optionnel, la détection des piétons représente une étape décisive dans la prévention des accidents impliquant des piétons et contribue à minimiser leurs conséquences.

Avec le lancement du nouveau GLC, Mercedes-Benz s'engage dans une voie inédite au sein du segment des SUV de taille moyenne. Nous avons interrogé à ce sujet quatre protagonistes de différents services centraux de l'entreprise (développement, design, sécurité et marketing) auxquels nous avons posé quatre questions.

Uwe Ernstberger, responsable du groupe de produits Classe C/E/S

Monsieur Ernstberger, le design novateur du nouveau GLC est très séduisant. La technique du véhicule est-elle à la hauteur de ce style prometteur ?

« Le GLC possède une architecture légère et moderne, les meilleures propriétés aérodynamiques du segment et des moteurs innovants qui en font le champion de l'efficacité énergétique. Avec un taux d'émissions de CO₂ de seulement 60 g/km, notre GLC 350 e compte parmi les modèles hybrides rechargeables les plus efficaces de tout le marché des SUV. Le véhicule gagne parallèlement en confort routier et en agilité sur tous les terrains grâce à l'AIR BODY CONTROL, un tout nouveau système, les programmes de conduite DYNAMIC SELECT et la transmission intégrale permanente 4MATIC. »

Quels sont les atouts du nouveau GLC en termes de comportement dynamique ? S'agit-il plus d'un véhicule tout-terrain ou d'un break de chasse sport ?

« Il est évident que le GLC n'a ni la vocation, ni le potentiel pour se mesurer à notre Classe G en tout-terrain ou pour devancer le Mercedes-AMG CLS sur la boucle nord du Nürburgring. Il est solidement campé entre ces deux pôles et offre un potentiel de performance équilibré sur route comme en tout-terrain. »

Quels sont donc les points forts du GLC hors des sentiers battus ?

« Pour ce qui est des qualités tout-terrain, nous relevons la barre d'un cran sur le segment. Le GLC offre une garde au sol de près de 23 centimètres. Les angles d'attaque et de fuite atteignent respectivement 31 et 25 degrés à leur maximum.

A cela s'ajoute notre Pack Offroad Pro avec des programmes de conduite spécifiques tout-terrain et une protection antiencastrement à toute épreuve. »

Pourquoi mettre autant en avant les fonctions tout-terrain qui sont finalement assez peu utilisées ?

« Nous accordons énormément d'importance aux qualités tout-terrain, car pour les SUV, nous avons une maxime qui dit : G dessus, G dedans. »

Gorden Wagener, directeur du style de Daimler AG

Monsieur Wagener, la tendance stylistique du nouveau GLC n'a pratiquement plus rien à voir avec la forme anguleuse de son prédécesseur. Comment en êtes-vous arrivé à cette réorientation ?

« Comme tous les nouveaux produits Mercedes-Benz, le GLC est l'aboutissement de la recherche de pureté sensuelle des lignes que nous appliquons avec succès depuis quelque temps. L'idée qui a présidé à sa création était de faire évoluer ses formes anguleuses vers un style évoquant le luxe contemporain. Le design extérieur, surtout, montre que la nouvelle orientation stylistique du GLC n'exprime pas seulement l'intelligence, mais aussi l'émotion avec ses surfaces sensuelles, ses lignes claires et ses proportions expressives. »

Peut-on dire que le nouveau GLC et le concept-car GLC Coupé, qui a eu tant de succès lors de sa présentation au printemps, préfigurent la future gamme SUV Mercedes-Benz ?

« Tous les SUV à venir auront un design qui reflétera notre principe de pureté sensuelle et un caractère nettement plus sport. Et, tout comme le GLA et le nouveau GLE Coupé, ils incarneront le luxe contemporain, selon la définition de notre marque. »

« Chez nous, l'intelligence va toujours de pair avec l'émotion. Grâce à la philosophie qui sous-tend notre style, le GLC génère davantage d'émotions, mais il a aussi nettement gagné en fonctionnalité. L'habitacle haut de gamme offre désormais nettement plus de place pour les passagers et leurs bagages, et se démarque en outre par des matériaux nobles et un style sportif et progressiste. »

Puisque vous évoquez l'habitacle : il semble que vous ayez là aussi donné naissance à un tout nouvel univers...

« Outre son langage plastique moderne, le GLC reflète aussi notre passion du SUV par son habitacle au caractère sportif. L'atmosphère de luxe spécifique à la marque Mercedes-Benz est très bien rendue par des matériaux très haut de gamme, des inserts décoratifs authentiques et des systèmes d'infodivertissement de dernière génération. Les occupants du GLC font l'expérience du luxe contemporain à un niveau encore inédit dans cette catégorie de véhicules. »

Thomas Merker, responsable Sécurité

Monsieur Merker, le mieux est évidemment que l'accident ne se produise pas. Que propose le GLC pour éviter les collisions ?

« Le GLC est le résultat de l'application systématique du concept Intelligent Drive qui interface les différents capteurs présents à bord du véhicule et permet ainsi aux systèmes d'aide à la conduite de détecter suffisamment tôt et de désamorcer des situations potentiellement dangereuses. La prévention des accidents se trouve encore renforcée avec le Pack d'assistance à la conduite Plus déjà proposé à bord des modèles Classe C, Classe E et Classe S. Par exemple avec le système PRE-SAFE® PLUS qui est maintenant également capable de prévenir d'éventuels télescopages. »

Des carrosseries de plus en plus légères, une sécurité passive sans cesse renforcée... n'est-ce pas contradictoire ?

« La carrosserie brute du GLC est nettement plus volumineuse et en même temps plus légère de 50 kg que celle du modèle précédent. Et pourtant, la sécurité passive s'est encore améliorée. Cela peut sembler contradictoire a priori, mais après des analyses poussées, nous avons par exemple remplacé des pièces en acier très lourdes par des composants en aluminium offrant un potentiel de protection supérieur alors qu'ils sont plus légers. Nous avons aussi augmenté la part des aciers à ultra haute résistance qui, à poids égal, protègent également mieux. La sécurité d'une carrosserie dépend de l'emploi judicieux de matériaux différents - nous employons pour cela le terme d'architecture légère intelligente. »

Et si l'accident se produit malgré tout, comment les occupants sont-ils protégés au mieux ?

« La protection des occupants est assurée d'un côté par la structure de la carrosserie qui comporte une cellule passagers ultrarésistante, capable d'absorber une partie de l'énergie d'impact grâce aux zones de déformation programmées à l'avant et à l'arrière. De l'autre, nous avons opté pour un système de retenue parfaitement adapté à cette architecture avec jusqu'à neuf airbags, dont certains sont adaptatifs, sans parler des dispositifs de ceinture. »

Le GLC est-il le SUV le plus sûr de cette catégorie de véhicules ?

« Comme sur tous les véhicules Mercedes-Benz, les systèmes de sécurité passive du GLC ont été conçus en s'appuyant sur des accidents réels. C'est sur cette philosophie que se fonde notre ambition d'obtenir systématiquement les meilleures notes aux classements nationaux et internationaux pour le comportement de nos véhicules lors des tests de collision. »

Mercedes-Benz Cars

Monsieur Lührs, Mercedes-Benz ne cesse d'élargir sa gamme de SUV. Avec le nouveau GLC, celle-ci compte désormais six modèles. N'existe-t-il donc pas de recoupements ? Que représente le nouveau GLC ?

« Nos SUV ne sont pas en concurrence, ils se complètent intelligemment. Du modèle GLA compact au traditionnel G, les clients à la recherche d'un SUV trouvent toujours le modèle qui répond exactement à leurs attentes. Et le nouveau GLC fait souffler un vent de nouveauté au sein du segment des SUV de taille moyenne, juste en dessous du GLE, notre champion des ventes ! »

La tendance est à la personnalisation chez les clients. Chacun souhaiterait avoir un SUV qui réponde au mieux à ses attentes et à sa propre conception du véhicule. Que propose le GLC en la matière ?

« La diversité et la personnalisation sont deux maîtres mots pour la définition des équipements et des finitions. Dans ce domaine, les options n'ont jamais été aussi nombreuses. Pour le GLC, nous proposons, outre le modèle de base, plusieurs lignes d'équipement, à savoir la ligne EXCLUSIVE, le Pack AMG Line et le Pack OFFROAD Extérieur. Les clients peuvent également choisir entre différents packs d'équipement très séduisants, 12 peintures différentes et 15 modèles de jantes jusqu'à 20 pouces. Ils disposent également d'une grande marge de manœuvre pour personnaliser l'aménagement intérieur de leur voiture. »

Allez-vous commercialiser pour le GLC également la traditionnelle Edition 1 si appréciée des clients ?

« Nous allons même proposer deux variantes du GLC Edition 1. Pour l'habitacle, il sera dans un premier possible de choisir entre deux selleries cuir Nappa designo haut de gamme. Le Pack AMG Line Extérieur et les jantes 20 pouces sont également compris dans la dotation. »

A partir de quelle date le GLC sera-t-il disponible ? Quel sera son prix ?

Page 50

« Le GLC sera livrable en Europe à compter de la mi-septembre, puis peu à peu sur les autres marchés. En Europe, le tarif GLC démarre à 44 506 euros, soit un niveau de prix équivalent à celui du modèle précédent. »

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC

Page 51

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 143
Alésage x course	mm	83,0 x 99,0
Puissance nominale	kW/ch	125/170 à 3 000-4 200 tr/min
Couple nominal	Nm	400 à 1 400-2 800 tr/min
Compression		16,2
Préparation du mélange		Injection directe haute pression, technologie Common Rail, turbocompresseur biétagé, interrefroidissement
Post-traitement des gaz d'échappement		Système de recyclage des gaz d'échappement EGR, catalyseur d'oxydation 2 voies, système SCR avec injection d'AdBlue®, filtre à particules diesel sans entretien
Norme antipollution		Euro 6

Transmission

Boîte de vitesses		Boîte de vitesses automatique à 9 rapports 9G-TRONIC à pilotage électronique, avec pontage de convertisseur, amortisseur de torsion double turbine avec pendule centrifuge, direction paramétrique hydraulique, commande de boîte DIRECT SELECT, fonction Stop/Start ECO
Transmission		Transmission intégrale permanente 4MATIC, ESP®, 4-ETS, ASR ; boîte de transfert version Add-on, différentiel interponts avec embrayage multidisques ; en option : programme de conduite Offroad
Répartition du couple AV/AR		45/55
Rapport de pont, i =		3,07
Démultiplications, i=		
	1re	5,50
	2e	3,33
	3e	2,31
	4e	1,66
	5e	1,21
	6e	1,00
	7e	0,86
	8e	0,72
	9e	0,60
	Marche AR	4,93

Train de roulement

Essieu avant		Berceau intégral en aluminium, essieu à 4 bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques bitubes avec système d'amortissement sélectif, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Essieu arrière		Berceau, essieu à cinq bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques avec système d'amortissement sélectif, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Système de freinage		Système de freinage hydraulique à double circuit, servofrein à dépression, maître-cylindre tandem en aluminium, ABS, BAS, BAS PLUS, ADAPTIVE BRAKE, freins à disque composite ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière
Direction		Direction paramétrique électromécanique ; direction active
Jantes		7,5 J x 17

Cotes et poids

		Série	AIR BODY CONTROL/ Pack OFFROAD Line / Pack Offroad Pro
Empattement	mm	2 873	
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617	
Longueur hors tout	mm	4 656	
Largeur hors tout	mm	1 890	
Hauteur hors tout*	mm	1 639	1 685
Garde au sol*	mm	181	227
Porte-à-faux AV/AR*	mm	831/952	831/952
Angle d'attaque/de fuite*	degrés	21,7/23,1	30,8/24,8
Angle de rampe*	degrés	16,8	19,7
Angle de basculement*	degrés	35	35
Aptitude en côte*	en %	70	
Profondeur guéable*	mm	300	
Diamètre de braquage	m	11,80	
Volume du coffre selon VDA	l	550/1 600	
mini/maxi			
Poids en ordre de marche selon	kg	1845	
DIN, directive CE**			
Charge utile selon DIN	kg	655	
(directive CE)			
P.T.A.C.	kg	2500	
Charge remorquée freinée	kg	2500	
non freinée	kg	750	
Capacité du réservoir/dont	l	50/7,0	
réserve			

Performances et consommation***

Accélération de 0 à 100 km/h	s	8,3
Vitesse maximale	km/h	210
Consommation de carburant		
en cycle mixte****	l/100 km	5,0 - 5,5
Emissions de CO ₂ ****	g/km	129 - 143
Catégorie de consommation		A
de carburant et d'émissions		
de CO ₂		

* Valeurs maximales avec le programme Offroad

** Valeurs selon DIN, véhicule chargé en ordre de marche (sans conducteur ni passagers, réservoir rempli à 90 %)

*** Valeurs provisoires version ECE, variations possibles selon pays

**** Règlement (CE) n° 715/2007

Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC

Page 53

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 143
Alésage x course	mm	83,0 x 99,0
Puissance nominale	kW/ch	150 / 204 à 3 800 tr/min
Couple nominal	Nm	500 à 1 600-1 800 tr/min
Compression		16,2
Préparation du mélange		Injection directe haute pression, technologie Common Rail, turbocompresseur biétagé, interrefroidissement
Post-traitement des gaz d'échappement		Système de recyclage des gaz d'échappement EGR, catalyseur d'oxydation 2 voies, système SCR avec injection d'AdBlue [®] , filtre à particules diesel sans entretien
Norme antipollution		Euro 6

Transmission

Boîte de vitesses		Boîte de vitesses automatique à 9 rapports 9G-TRONIC à pilotage électronique, avec pontage de convertisseur, amortisseur de torsion double turbine avec pendule centrifuge, direction paramétrique hydraulique, commande de boîte DIRECT SELECT, fonction Stop/Start ECO
Transmission		Transmission intégrale permanente 4MATIC, ESP [®] , 4-ETS, ASR ; boîte de transfert version Add-on, différentiel interponts avec embrayage multidisques ; en option : programme de conduite Offroad
Répartition du couple AV/AR		45/55
Rapport de pont, i =		3,07
Démultiplications, i=		
	1re	5,50
	2e	3,33
	3e	2,31
	4e	1,66
	5e	1,21
	6e	1,00
	7e	0,86
	8e	0,72
	9e	0,60
	Marche AR	4,93

Train de roulement

Essieu avant		Berceau intégral en aluminium, essieu à 4 bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques bitubes avec système d'amortissement sélectif, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Essieu arrière		Berceau, essieu à cinq bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques avec système d'amortissement sélectif, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Système de freinage		Système de freinage hydraulique à double circuit, servofrein à dépression, maître-cylindre tandem en aluminium, ABS, BAS, BAS PLUS, ADAPTIVE BRAKE, freins à disque composite ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière
Direction		Direction paramétrique électromécanique ; direction active
Jantes		7,5 J x 17
Pneumatiques		235/65 R 17
		Avertisseur de perte de pression des pneus

Cotes et poids

		Série	AIR BODY CONTROL/ Pack OFFROAD Line Pack Offroad Pro
Empattement	mm	2 873	
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617	
Longueur hors tout	mm	4 656	
Largeur hors tout	mm	1 890	
Hauteur hors tout*	mm	1 639	1 685
Garde au sol*	mm	181	227
Porte-à-faux AV/AR*	mm	831/952	831/952
Angle d'attaque/de fuite*	degrés	21,7/23,1	30,8/24,8
Angle de rampe*	degrés	16,8	19,7
Angle de basculement*	degrés	35	35
Aptitude en côte*	en %	70	
Profondeur guéable*	mm	300	
Diamètre de braquage	m	11,80	
Volume du coffre selon VDA mini/maxi	l	550/1 600	
Poids en ordre de marche selon DIN, directive CE**	kg	1 45	
Charge utile selon DIN (directive CE)	kg	655	
P.T.A.C.	kg	2 500	
Charge remorquée freinée non freinée	kg	2 500 750	
Capacité du réservoir/dont réserve	l	50/7,0	

Performances et consommation***

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,6
Vitesse maximale	km/h	223
Consommation de carburant en cycle mixte****	l/100 km	5,0 - 5,5
Emissions de CO ₂ ****	g/km	129 - 143
Catégorie de consommation de carburant et d'émissions de CO ₂		A

* Valeurs maximales avec le programme Offroad

** Valeurs selon DIN, véhicule chargé en ordre de marche (sans conducteur ni passagers, réservoir rempli à 90 %)

*** Valeurs provisoires version ECE, variations possibles selon pays

**** Règlement (CE) n° 715/2007

Mercedes-Benz GLC 250 4MATIC

Page 56

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83 x 92
Puissance nominale	kW/ch	155 / 211 à 5 500 tr/min
Couple nominal	Nm	350 à 1 200- 4 000 tr/min
Compression		9,8
Préparation du mélange		Injection directe haute pression, turbocompresseur sur échappement, interrefroidissement, EDC
Système d'allumage		Entièrement électronique
Post-traitement des gaz d'échappement		Catalyseur 3 voies piloté
Norme antipollution		Euro 6

Transmission

Boîte de vitesses		Boîte de vitesses automatique à 9 rapports 9G-TRONIC à pilotage électronique, avec pontage de convertisseur, amortisseur de torsion double turbine avec pendule centrifuge, direction paramétrique hydraulique, commande de boîte DIRECT SELECT, fonction Stop/Start ECO
Transmission		Transmission intégrale permanente 4MATIC, ESP®, 4-ETS, ASR ; boîte de transfert version Add-on, différentiel interponts avec embrayage multidisques ; en option : programme de conduite Offroad
Répartition du couple AV/AR		45/55
Rapport de pont, i =		3,27
Démultiplications, i=		5,50
	1re	3,33
	2e	2,31
	3e	1,66
	4e	1,21
	5e	1,00
	6e	0,86
	7e	0,72
	8e	0,60
	9e	4,93
	Marche AR	

Train de roulement

Essieu avant		Berceau intégral en aluminium, essieu à 4 bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques bitubes avec système d'amortissement sélectif, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Essieu arrière		Berceau, essieu à cinq bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques avec système d'amortissement sélectif, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Système de freinage		Système de freinage hydraulique à double circuit, servofrein à dépression, maître-cylindre tandem en aluminium, ABS, BAS, BAS PLUS, ADAPTIVE BRAKE, freins à disque composite ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière
Direction		Direction paramétrique électromécanique ; direction active
Jantes		7,5 J x 17
Pneumatiques		235/65 R 17
		Avertisseur de perte de pression des pneus

Cotes et poids

		Série	AIR BODY CONTROL/ Pack OFFROAD Line Pack Offroad Pro
Empattement	mm	2 873	
Voie avant/arrière	mm	1 621/1 617	
Longueur hors tout	mm	4 656	
Largeur hors tout	mm	1 890	
Hauteur hors tout*	mm	1 639	1 685
Garde au sol*	mm	181	227
Porte-à-faux AV/AR*	mm	831/952	831/952
Angle d'attaque/de fuite*	degrés	21,7/23,1	30,8/24,8
Angle de rampe*	degrés	16,9	19,7
Angle de basculement*	degrés	35	35
Aptitude en côte*	en %	70	
Profondeur guéable*	mm	300	
Diamètre de braquage	m	11,80	
Volume du coffre selon VDA mini/maxi	l	550/1 600	
Poids en ordre de marche selon DIN, directive CE***	kg	1 735	
Charge utile selon DIN (directive CE)	kg	665	
P.T.A.C.	kg	2 400	
Charge remorquée freinée non freinée	kg	2 400 750	
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7,0	

Performances et consommation***

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,3
Vitesse maximale	km/h	223
Consommation de carburant en cycle mixte****	l/100 km	6,5 - 7,1
Emissions de CO ₂ ****	g/km	152 - 166
Catégorie de consommation de carburant et d'émissions de CO ₂		B

* Valeurs maximales avec le programme Offroad

** Valeurs selon DIN, véhicule chargé en ordre de marche (sans conducteur ni passagers, réservoir rempli à 90 %)

*** Valeurs provisoires version ECE, variations possibles selon pays

**** Règlement (CE) n° 715/2007

Mercedes-Benz GLC 350 e 4MATIC

Page 58

Moteur thermique

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83 x 92
Puissance nominale	kW/ch	155 / 211 à 5 500 tr/min
Couple nominal	Nm	350 à 1 200-4 000 tr/min
Compression		9,8 1
Préparation du mélange		Injection directe haute pression, turbocompresseur sur échappement, interrefroidissement, EDC
Système d'allumage		Entièrement électronique
Post-traitement des gaz d'échappement		Catalyseur 3 voies réglé
Norme antipollution		Euro 6

Moteur électrique

Puissance	kW/ch	85/114
Couple	Nm	340
Batterie		Lithium-ion
Capacité énergétique de la batterie	kWh	8,7
Capacité de la batterie	Ah	80

Transmission

Puissance système nominale	kW/ch	155+85/211+116
Couple système nominal maxi	Nm	560

Transmission

Boîte de vitesses		Boîte de vitesses automatique à 7 rapports 7G-TRONIC à pilotage électronique, avec pontage de convertisseur, amortisseur de torsion double turbine, moteur électrique intégré, commande de boîte DIRECT SELECT
Transmission		Transmission intégrale permanente 4MATIC, ESP®, 4-ETS, ASR ; boîte de transfert version Add-on, différentiel interponts avec embrayage multidisques
Répartition du couple AV/AR		45/55
Rapport de pont, i =		3,27
Démultiplications, i=		
	1re rapport	4,38
	2e rapport	2,86
	3e rapport	1,92
	4e rapport	1,37
	5e rapport	1,00
	6e rapport	0,82
	7e rapport	0,73
	Marche AR	R ₁ 3,42 / R ₂ 2,23

Train de roulement

Essieu avant	Berceau intégral en aluminium, essieu à 4 bras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques bitubes avec système d'amortissement asservi à l'amplitude, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Essieu arrière	Berceau, essieu multibras en aluminium avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs oléopneumatiques avec système d'amortissement asservi à l'amplitude, barre stabilisatrice transversale (barre de torsion) ; en option : suspension pneumatique intégrale AIR BODY CONTROL avec système d'amortissement réglable en continu, correcteur d'assiette automatique et compensation de roulis
Système de freinage	Système de freinage RBS-by-wire avec servofrein à dépression actif et récupération d'énergie électrique, système de freinage à double circuit hydraulique avec servofrein à dépression, maître-cylindre tandem en aluminium, ABS, BAS, BAS PLUS, ADAPTIVE BRAKE, freins à disque composites ventilés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière
Direction	Direction paramétrique électromécanique ; direction active
Jantes	8 J x 18
Pneumatiques	235/60 R 18 Avertisseur de perte de pression des pneus

Cotes et poids

Empattement	mm	2 873
Voie avant/arrière	mm	1 614/1 605
Longueur hors tout	mm	4 656
Largeur hors tout	mm	1 890
Hauteur hors tout*	mm	1 659
Garde au sol*	mm	202
Porte-à-faux AV/AR*	mm	831/952
Angle d'attaque/de fuite*	degrés	28,8/25
Angle de rampe*	degrés	18,6
Angle de basculement*	degrés	35
Aptitude en côte*	en %	70
Profondeur guéable*	mm	300
Diamètre de braquage	m	11,80
Volume du coffre selon VDA mini/maxi	l	350/1 445
Poids en ordre de marche selon DIN, directive CE**	kg	2 025
Charge utile selon DIN (directive CE)	kg	580
P.T.A.C.	kg	2 605
Charge remorquée freinée non freinée	kg	2 000 750
Capacité du réservoir/dont réserve	l	50/7,0

Performances et consommation***

Accélération de 0 à 100 km/h	s	5,9
Vitesse maximale	km/h	235
Consommation de carburant en cycle mixte****	l/100 km	-
Emissions de CO ₂ ****	g/km	60
Autonomie en mode électrique	km	34
Temps de recharge 20 - 100 %	h	2,0 - 4,1

* Valeurs maximales avec le programme Offroad

** Valeurs selon DIN, véhicule chargé en ordre de marche (sans conducteur ni passagers, réservoir rempli à 90 %)

*** Valeurs provisoires version ECE, variations possibles selon pays
**** Règlement (CE) n° 715/2007

Page 60