



Communiqué de presse
27 avril 2022

La nouvelle Mercedes-AMG C 43 4MATIC : plus de puissance et d'efficacité pour la berline et le break

Technologie de propulsion innovante avec turbocompresseur électrique pour une expérience de conduite très agile

Affalterbach. Avec une technologie directement dérivée de la Formule 1™, la dernière génération de la Mercedes-AMG C 43 4MATIC en version berline (consommation de carburant en cycle mixte : 9,1-8,7 l/100 km, émissions de CO₂-en cycle mixte 206-196 g/km)¹ et break (consommation de carburant en cycle mixte 9,2-8,8 l/100 km, émissions de CO₂-en cycle mixte 209-199 g/km) établit des références en matière de solutions de propulsion innovantes. Après sa première sur la Mercedes-AMG SL 43, le moteur quatre cylindres de 2,0 litres AMG, disponible désormais sur la Classe C, est le premier organe de série au monde à être équipé d'un turbocompresseur électrique. La nouvelle forme de suralimentation garantit une réponse particulièrement spontanée sur toute la plage de régime et offre ainsi une sensation de conduite encore plus dynamique. Le turbocompresseur est entraîné par le réseau de bord de 48 volts, qui alimente également l'alternateur entraîné par courroie (RSG). Dans la Mercedes-AMG C 43 4MATIC, l'organe développe 300 kW (408 ch) et dispose brièvement d'un boost supplémentaire de 10 kW (14 ch) du RSG dans certaines situations de conduite. La direction de l'essieu arrière de série, la transmission intégrale permanente AMG Performance 4MATIC avec répartition de la puissance accentuée sur l'arrière, la boîte de vitesses SPEEDSHIFT 9G MCT AMG avec embrayage humide ainsi que le train de roulement RIDE CONTROL AMG avec amortissement adaptatif contribuent également à une expérience de conduite dynamique. Des caractéristiques spécifiques à la marque dans l'équipement ainsi que dans le design extérieur et intérieur soulignent le caractère axé sur la performance de la nouvelle Mercedes-AMG C 43 4MATIC.

« La Classe C a toujours été un modèle de réussite absolue pour Mercedes-AMG. Grâce à la technologie innovante du turbocompresseur électrique, nous augmentons encore considérablement l'attractivité de la dernière génération. La nouvelle suralimentation et le réseau de bord de 48 volts contribuent non seulement à la dynamique de marche exceptionnelle de la C 43 4MATIC, mais améliorent également son efficacité. Nous montrons ainsi le potentiel élevé que recèlent les moteurs thermiques électrifiés. La transmission intégrale de série, la direction active de l'essieu arrière et la boîte de vitesses à changement rapide renforcent les performances de conduite typiques d'AMG », confie Philipp Schiemer, président directeur général de Mercedes-AMG GmbH.

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

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

Mercedes-Benz AG, Stuttgart | Siège social et tribunal d'enregistrement : Stuttgart n° HRB : 762873
Président du Conseil de surveillance : Bernd Pischetsrieder
Directoire : Ola Källenius, Président ; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

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

Le cœur de la nouvelle Mercedes-AMG C 43 4MATIC est le moteur quatre cylindres 2,0 litres AMG qui associe des technologies innovantes et une grande puissance à une efficacité exemplaire tout en restant fidèle à une tradition typique de la marque : non seulement il a été entièrement développé sur le site de l'entreprise à Affalterbach, mais il y est également fabriqué dans la qualité manufacture selon le principe « One Man, One Engine ». Pour ce faire, Mercedes-AMG allie l'habileté artisanale de ses collaborateurs hautement qualifiés aux méthodes de production les plus modernes de l'industrie 4.0 et à un degré élevé de numérisation.

Le moteur, appelé en interne M139l (l pour installation longitudinale), est le premier moteur de série au monde à être suralimenté par un turbocompresseur électrique. Ce système innovant est directement dérivé de la technologie que l'écurie Mercedes-AMG Petronas F1 utilise avec succès depuis de nombreuses années dans la catégorie reine du sport automobile. La nouvelle forme de suralimentation garantit une réponse particulièrement spontanée sur toute la plage de régime. Il en résulte une sensation de conduite encore plus dynamique, de même qu'une hausse de l'efficacité.

Le principe de fonctionnement du turbocompresseur électrique en détail

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

La réponse est ainsi nettement améliorée dès le régime de ralenti et sur toute la plage de régime. Le moteur thermique réagit encore plus spontanément aux commandes de la pédale d'accélérateur, l'ensemble des sensations de conduite est nettement plus dynamique. De plus, l'électrification du turbocompresseur permet d'obtenir un couple plus élevé à bas régime. Cela augmente également l'agilité et optimise le potentiel de reprise à l'arrêt. Même si le conducteur lève le pied de l'accélérateur ou freine, la technologie est capable de maintenir la pression de suralimentation en permanence, ce qui garantit une réponse directe et continue.

Alimenté par le réseau de bord de 48 volts, le turbocompresseur électrique fonctionne à des vitesses pouvant atteindre 175 000 tr/min, ce qui permet un débit d'air très élevé. Le turbocompresseur, le moteur électrique et l'électronique de puissance sont reliés au circuit de refroidissement du moteur thermique afin de créer en permanence le meilleur environnement thermique possible.

La construction Closed-Deck du M139 – empruntée au sport mécanique - garantit une rigidité extrême et un faible poids et permet des pressions de combustion de pointe pouvant atteindre 160 bars. Les zones autour des cylindres sont majoritairement fermées, et la plaque de recouvrement est uniquement traversée par de petits canaux pour le liquide de refroidissement et l'huile moteur. Parmi les autres points forts de la conception du moteur figure la technologie NANOSLIDE, qui recouvre les surfaces des cylindres afin de réduire le coefficient de friction entre le piston et le cylindre. Cela leur confère un fini poli garantissant des frottements minimaux et les rend deux fois plus durs que les chemises en fonte grise, et donc beaucoup plus résistantes. Ce revêtement a été utilisé pour la première fois dans le moteur V8 M156 AMG. Il améliore depuis de nombreuses années d'autres moteurs AMG et on le trouve également dans le moteur de Formule 1 de l'équipe de Formule 1 Mercedes AMG Petronas.

Une autre caractéristique remarquable est l'injection d'essence à deux niveaux. Dans une première étape, des injecteurs piézoélectriques particulièrement rapides et précis injectent le carburant dans les chambres de combustion avec une pression de jusqu'à 200 bars. La deuxième étape consiste à ajouter une injection dans le collecteur d'admission avec des électrovannes, nécessaire pour atteindre la puissance spécifique élevée du moteur.

La forte puissance nécessite également un système de refroidissement sophistiqué permettant de refroidir la culasse et le carter à différents niveaux de température. Cette mesure permet de maintenir une culasse froide pour une puissance maximale avec un calage efficace de l'allumage et un bloc-cylindres chaud pour réduire les frottements internes au moteur. Le refroidissement de la culasse est assuré par une pompe à eau mécanique à haut rendement ; le refroidissement du carter est assuré par une deuxième pompe à eau à entraînement électrique. Après un démarrage à froid, cette pompe reste passive jusqu'à ce que le moteur se soit réchauffé. Elle est régulée par le calculateur moteur de manière à ce que le bloc-cylindres soit toujours refroidi en fonction des besoins.

300 kW (408 ch) et 500 Nm permettent des performances sportives

Dans le moteur quatre cylindres en ligne de 2,0 litres, cette technologie innovante permet à la Mercedes-AMG C 43 4MATIC de développer une puissance nominale de 300 kW (408 ch) à 6 750 tr/min. Le couple maximal de 500 Nm est disponible à 5 000 tr/min. En fonction de la situation, le système garantit en outre un boost supplémentaire de 10 kW (14 ch) pendant une courte durée grâce à l'alternateur entraîné par courroie (RSG). Le RSG de deuxième génération fonctionne comme un élément semi-hybride qui, en plus d'une augmentation temporaire de la puissance, permet des fonctions telles que le mode croisière et la récupération d'énergie pour une efficacité maximale. La technologie 48 volts améliore dans le même temps le confort car les transitions entre la fonction Start/Stop et le mode croisière sont presque imperceptibles.

La berline C 43 4MATIC passe de 0 à 100 km/h en seulement 4,6 secondes, tandis que le break C 43 n'a besoin que d'un peu plus de temps pour le même exercice (4,7 secondes). La vitesse maximale est bridée électroniquement à 250 km/h sur les deux modèles. Avec le Driver's Package AMG en option, elle peut être portée à 265 km/h. Les consommations en cycle mixte selon WLTP de 9,1-8,7 l/100 km pour la berline et 9,2-8,8 l/100 km pour le break révèlent le grand potentiel d'efficacité de la technologie turbo innovante.

Boîte de vitesses 9G MCT SPEEDSHIFT AMG avec embrayage humide et AMG Performance 4MATIC

La puissance est transmise par la boîte de vitesses 9G MCT SPEEDSHIFT AMG (MCT= Multi-Clutch Transmission) dans laquelle un embrayage humide remplace le convertisseur de couple. Il réduit le poids et, grâce à sa faible inertie, optimise la réponse à l'enfoncement de la pédale d'accélérateur, notamment lors des poussées et des alternances de charge. Le logiciel minutieusement réglé garantit des temps de passage extrêmement courts ainsi que des rétrogradages multiples rapides si nécessaire. De plus, la fonction de double débrayage proposée dans les programmes de conduite « Sport » et « Sport+ » fournit une expérience de passage des rapports particulièrement émotionnelle. Une fonction RACE START est en outre proposée pour une accélération optimale départ arrêté. En mode de conduite « Comfort », la fonction Start/Stop ECO est automatiquement activée, la fonction « Croisière » peut être activée en mode « Individual ».

La transmission intégrale permanente AMG Performance 4MATIC présente une répartition de la force spécifique à AMG entre les essieux avant et arrière de 31 à 69%. La conception avec prédominance arrière du couple permet d'augmenter la dynamique de conduite, y compris l'accélération transversale, et d'améliorer la motricité en reprise.

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

Les cinq programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG « Chaussée glissante », « Comfort », « Sport », « Sport + » et « Individual » proposent un large éventail de réglages pour les caractéristiques du véhicule, de confortable à très sportif. Les différents programmes de conduite offrent une expérience de conduite individuelle, précisément adaptée aux différentes conditions de conduite. Dans les programmes « Sport » et « Sport+ », la réponse du moteur, le comportement de la boîte de vitesses ainsi que le réglage du train de roulement et de la direction sont particulièrement agiles.

En tant que composante des programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG, la C 43 4MATIC intègre la régulation de la dynamique de conduite « AMG DYNAMICS ». Elle étend les fonctions stabilisatrices de la régulation de comportement dynamique ESP® par des interventions agilisantes sur la courbe caractéristique de la direction et sur les fonctions supplémentaires ESP®. En conduite dynamique dans les virages, une brève intervention de freinage sur la roue arrière située à l'intérieur de la courbe permet d'appliquer un couple de lacet défini sur l'axe vertical pour un braquage spontané et précis en virage.

L'étendue et l'efficacité de ces interventions dépendent du programme DYNAMIC SELECT AMG choisi. En mode « Individual », le conducteur peut définir lui-même le réglage dans les niveaux DYNAMICS AMG « Basic », « Advanced » et « Pro ». L'ESP® est réglable sur trois niveaux. « On » est le choix standard qui offre une sécurité élevée, adaptée au caractère sportif de l'ensemble du véhicule. Alors que « Sport » permet des angles de dérive plus élevés, « Off » permet de désactiver complètement le système pour une conduite particulièrement sportive sur des circuits fermés.

Train de roulement RIDE CONTROL AMG à amortissement adaptatif

Le train de roulement à ressorts en acier RIDE CONTROL AMG avec amortissement adaptatif de série sur la C 43 4MATIC associe une dynamique de conduite résolument sportive au confort longue distance typique de la marque. L'essieu avant, avec ses fusées d'essieu spécialement conçues et les articulations porteuses du bras de suspension, ainsi que l'essieu arrière, également doté d'une élastocinétique conçue pour la dynamique de conduite, constituent la base de ce système. Sur cette base, l'amortissement adaptatif adapte en permanence l'amortissement de chaque roue aux besoins du moment - toujours en tenant compte du niveau de suspension présélectionné, du style de conduite et de l'état de la chaussée. Outre une amélioration du confort de roulement et de conduite, il en résulte surtout une augmentation de la sécurité de conduite. Trois courbes caractéristiques d'amortisseurs différentes (« Comfort », « Sport » et « Sport+ ») sont disponibles au choix.

Direction paramétrique AMG à trois niveaux et direction de l'essieu arrière de série

L'agencement de la direction de la C 43 4MATIC contribue également à l'augmentation du dynamisme et du confort. Ainsi, la direction paramétrique AMG à trois niveaux dispose d'une démultiplication variable de la géométrie de direction qui s'adapte au programme de conduite sélectionné. L'assistance à la direction diminue à vive allure et augmente continuellement à faible vitesse. Au final, l'effort à fournir est donc relativement faible à faible allure, lors des manœuvres et du stationnement, tandis que le meilleur contrôle possible du véhicule est conservé à vive allure. En outre, dans les réglages du train de roulement « Sport » et « Sport+ », le conducteur obtient nettement plus de feedback sur l'état de la conduite via le volant.

Avec la nouvelle Mercedes-AMG C 43 4MATIC, la direction de l'essieu arrière fait son entrée dans la série bestseller d'Affalterbach. Elle opère avec un angle de braquage maximal de 2,5°. Jusqu'à ce degré, les roues arrière braquent en sens inverse des roues avant à des vitesses allant jusqu'à 100 km/h (variable selon le réglage AMG DYNAMICS). Il en résulte un raccourcissement virtuel de l'empattement, ce qui se traduit à son tour par un braquage nettement plus agile, un travail de direction réduit et une maniabilité accrue. Ainsi, par exemple, le diamètre de braquage est sensiblement réduit lorsque l'on tourne ou que l'on se gare. En revanche, à des vitesses supérieures à 100 km/h (variables selon le réglage AMG DYNAMICS), les roues arrière braquent parallèlement aux roues avant - jusqu'à 0,7° maximum. Cet allongement virtuel de l'empattement a un effet positif sur la stabilité de conduite, conduit à une accumulation plus rapide de la force latérale lors des changements de direction et donc à une réaction plus directe du véhicule aux ordres de direction. La réactivité de la direction de l'essieu arrière dépend du programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG sélectionné.

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

Le système de freinage sport AMG avec étriers de frein peints en argent et inscription « AMG » en noir garantit des valeurs de décélération exceptionnelles et un dosage optimal. La C 43 4MATIC est équipée de disques de frein ventilés et perforés de 370 x 36 millimètres avec étriers fixes à 4 pistons sur l'essieu avant, et de 320 x 24 millimètres avec étriers à 1 piston sur l'essieu arrière.

Le système d'échappement AMG, avec sa sonorité de moteur sportive, assure l'accompagnement acoustique adéquat. En fonction du programme de conduite choisi, son expression sonore va de discrète et équilibrée à sportive et émotionnelle. Les courbes caractéristiques correspondantes sont à cet effet commandées en fonction de la vitesse et de la charge par un volet d'échappement. Pour les occupants, le plaisir d'écoute peut être encore accru par l'option AMG Real Performance Sound. Le son réel du moteur est capté par un capteur situé dans la ligne d'échappement et diffusé dans l'habitacle pour une expérience sonore particulièrement émotionnelle.

Éléments caractéristiques AMG à l'extérieur et à l'intérieur pour une allure sportive et raffinée

À l'extérieur comme à l'intérieur, de nombreux détails spécifiques à AMG soulignent tout autant le caractère dynamique que luxueux de la C 43 4MATIC. Le design extérieur comprend la calandre spécifique AMG avec des baguettes verticales chromées, la jupe avant AMG avec des ailettes, des prises d'air sportives et un insert décoratif chromé, les habillages de bas de caisse assortis, la jupe arrière au look diffuseur ainsi que les deux doubles sorties d'échappement rondes. La C 43 4MATIC est équipée de série de jantes alliage AMG et de pneus 18 pouces. Des pneus 19 et 20 pouces sont disponibles en option.

Dans l'habitacle, les sièges AMG au graphisme original et les garnitures de sièges en similicuir ARTICO/microfibre MICRO CUT noire avec surpiqûres contrastées rouges et ceintures de sécurité rouges, entre autres, apportent une note particulièrement sportive. Des revêtements de sièges en cuir et en cuir Nappa sont disponibles en option. À cela s'ajoute le volant Performance AMG en cuir Nappa, avec méplat dans sa partie inférieure, perforé au niveau de la poignée et doté de palettes de commande de boîte en aluminium de couleur argentée. Les deux touches rondes au volant AMG permettent de commander rapidement et avec précision différentes fonctions de dynamique de conduite et les programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG. La planche de bord et les lignes de ceinture sont revêtus de similicuir ARTICO avec surpiqûres rouges. L'atmosphère sportive et luxueuse est complétée par le pédalier sport AMG, les tapis de sol AMG et les baguettes de seuil éclairées avec le monogramme AMG.

Le système d'infodivertissement MBUX comprend différents affichages et fonctions spécifiques à AMG. Il s'agit notamment des affichages autonomes dans le combiné d'instruments, dans l'écran central multimédia en hauteur de la console centrale et dans l'affichage tête haute en option. À cela s'ajoute la touche d'accès direct aux programmes de conduite DYNAMIC SELECT AMG. Il intègre également AMG TRACK PACE, l'enregistreur de données pour une utilisation sur circuit. Pendant la conduite sur un circuit, le logiciel enregistre dix fois par seconde plus de 80 données spécifiques au véhicule, comme par exemple la vitesse, l'accélération, l'angle de braquage, l'actionnement de la pédale de frein. À cela s'ajoute l'affichage des temps au tour et par secteur ainsi que des outils d'entraînement et d'analyse supplémentaires.

Caractéristiques techniques

Mercedes-AMG C 43 4MATIC

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 991
Puissance nominale	kW (ch)	300/408
à un régime de	tr/min	6 750
Puissance supplémentaire (Boost)	kW (ch)	10/14
Couple nominal	Nm	500
à un régime de	tr/min	5 000
Compression		10,0
Préparation du mélange		injection directe d'essence et injection dans le collecteur d'admission combinées, suralimentation par turbocompresseur à assistance électrique
Transmission		
Entraînement		Transmission intégrale avec répartition du couple accentuée sur l'arrière (31/69 %)
Boîte de vitesses		9G MCT SPEEDSHIFT AMG (boîte automatique avec embrayage multidisques humide)
Démultiplications		
1er/2e/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e rapport		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marche arrière		4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Train de roulement RIDE CONTROL AMG avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre antiroulis ainsi qu'amortissement adaptatif réglable	
Essieu arrière	Train de roulement RIDE CONTROL AMG avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre antiroulis ainsi qu'amortissement adaptatif réglable	
Système de freinage	Système de freinage hydraulique à double circuit ; à l'avant, disques de 370 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 6 pistons ; à l'arrière, disques de 320 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, assistance au freinage, ESP® à 3 niveaux	
Direction	Direction assistée paramétrique électromécanique avec crémaillère, démultiplication variable (12,8 en position zéro) et assistance à la direction variable	
Jantes	AV : 8,0 J x 18 ; AR : 8,0 J x 18	
Pneumatiques	AV : 245/45 ZR 18 ; AR : 245/45 ZR 18	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2 865
Voie avant/arrière	mm	1 591/1 602
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4 791/1 824/1 450
Diamètre de braquage	m	11,98
Volume du coffre	l	455
Poids en ordre de marche CE	kg	1 765
Charge utile	kg	515
Capacité du réservoir/dont réserve	l	50/7

Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,6
Vitesse maximale	km/h	250 (bridage électronique ; 265 km/h avec augmentation de la V_{max} en option)
Consommation de carburant en cycle mixte	l/100 km	9,1-8,7 ¹
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	206-196

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

Caractéristiques techniques

Mercedes-AMG C 43 4MATIC Break

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne
Cylindrée	cm ³	1 991
Puissance nominale	kW (ch)	300/408
à un régime de	tr/min	6 750
Puissance supplémentaire (Boost)	kW (ch)	10/14
Couple nominal	Nm	500
à un régime de	tr/min	5 000
Compression		10,0
Préparation du mélange		injection directe d'essence et injection dans le collecteur d'admission combinées, suralimentation par turbocompresseur à assistance électrique
Transmission		
Entraînement		Transmission intégrale avec répartition du couple accentuée sur l'arrière (31/69 %)
Boîte de vitesses		9G MCT SPEEDSHIFT AMG (boîte automatique avec embrayage de démarrage multidisques humide)
Démultiplications		
1er/2e/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e rapport		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marche arrière		4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Train de roulement RIDE CONTROL AMG avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre antiroulis ainsi qu'amortissement adaptatif réglable	
Essieu arrière	Train de roulement RIDE CONTROL AMG avec doubles bras transversaux en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers et barre antiroulis ainsi qu'amortissement adaptatif réglable	
Système de freinage	Système de freinage hydraulique à double circuit ; à l'avant, disques de 370 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 6 pistons ; à l'arrière, disques de 320 mm ventilés et perforés, étrier fixe en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, assistance au freinage, ESP® à 3 niveaux	
Direction	Direction assistée paramétrique électromécanique avec crémaillère, démultiplication variable (12,8 en position zéro) et assistance à la direction variable	
Jantes	AV : 8,0 J x 18 ; AR : 8,0 J x 18	
Pneumatiques	AV : 245/45 ZR 18 ; AR : 245/45 ZR 18	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2.865
Voie avant/arrière	mm	1.591/1.602
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4.791/1.824/1.466
Diamètre de braquage	m	11,98
Volume du coffre	l	490-1.510
Poids en ordre de marche CE	kg	1.810
Charge utile	kg	515
Capacité du réservoir/dont réserve	l	50/7

Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,7
Vitesse maximale	km/h	250 (bridage électronique ; en option : 265 km/h)
Consommation de carburant en cycle mixte	l/100 km	9,2-8,8 ¹
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	209-199

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

Interlocuteurs :

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

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

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