



Mercedes-Benz

Communiqué de presse
Septembre 2019

EQ Power : la famille hybride rechargeable

Conduite électrique dans tous les segments de véhicules

Sommaire

L'essentiel en bref	3
Version courte	
EQ Power : la famille hybride rechargeable de Mercedes-Benz s'agrandit	
Conduite électrique dans tous les segments de véhicules	5
Pleins feux sur l'offre hybride rechargeable de Mercedes-Benz	
Propulsion électrique plus essence, diesel ou hydrogène	8
Pleins feux sur les modèles hybrides rechargeables de troisième génération	
Plus de puissance, plus d'autonomie, plus de plaisir de conduire	9
Pleins feux sur la technologie des modèles hybrides compacts	
Une implantation transversale pour des atouts accrus	12
Pleins feux sur la stratégie de marche intelligente	
Une technologie électrisante	14
Mercedes-Benz A 250 e	
Déjà deux modèles Classe A avec EQ Power	17
Mercedes-Benz B 250 e	
Le multitalents	19
Mercedes-Benz C 300 de Break	
Break Lifestyle avec deux cœurs	21
Mercedes-Benz E 300 de	
La Classe E est plus économe que jamais	23

Mercedes-Benz S 560 e	
La Classe S des modèles hybrides	25
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC	
La liberté sous toutes ses formes	27
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC	
Une nouvelle avancée en matière d'autonomie	29
Mercedes-Benz GLC F-CELL	
Modèle hybride hors du commun avec pile à combustible	31
Mercedes-Benz Wallbox et Mercedes me Charge	
La suralimentation facile	34
Bonus Track 1 : Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC	
L'intelligence électrique	35
Bonus Track 2 : Mercedes-Benz eVito Tourer	
Confort élevé, flexibilité hors pair	37
Bonus Track 3 : Mercedes-Benz EQV	
Première mondiale pour le premier monospace Premium à propulsion électrique	38

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre internationale de véhicules Mercedes-Benz. Des divergences sont possibles selon les pays.

L'essentiel en bref

Une étape décisive sur la voie de la conduite sans émission

Les hybrides rechargeables offrent un double avantage aux clients : en ville, ils roulent en mode tout électrique et sur les longs trajets, ils profitent de l'autonomie du moteur thermique. Ils accroissent encore l'efficacité du véhicule en récupérant d'une part l'énergie au freinage et en veillant d'autre part à un fonctionnement du moteur thermique dans des conditions de service favorables.

L'offensive hybride rechargeable de Mercedes-Benz

D'ici fin 2019, Mercedes-Benz proposera plus de dix modèles hybrides rechargeables, un portefeuille séduisant, de la voiture compacte au fleuron Mercedes-Benz qu'est la Classe S. L'objectif est d'offrir aux clients plus de 20 variantes de modèles dès 2020.

EQ Power sur le segment des voitures compactes

Avec la A 250 e (consommation de carburant pondérée 1,5-1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 34-33 g/km, consommation électrique pondérée 15,0-14,8 kWh/100 km)¹, la A 250 e Berline (consommation de carburant pondérée 1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 33-32 g/km, consommation électrique pondérée 14,8 -14,7 kWh/100 km)¹ et la B 250 e (consommation de carburant pondérée 1,6-1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 36-32 g/km, consommation électrique pondérée 15,4-14,7 kWh/100 km)¹, c'est à présent aux modèles de la famille compacte à propulsion hybride de troisième génération de faire leur entrée en scène. Ils utilisent un torse hybride en liaison avec la boîte à double embrayage 8G-DCT.

Modèles hybrides rechargeables de troisième génération

Sur les véhicules avec moteur à implantation longitudinale, le moteur électrique a été spécialement conçu pour la boîte hybride rechargeable 9G-TRONIC et monté sur le principe d'un moteur synchrone à excitation permanente. En liaison avec l'électronique de puissance plus performante, les densités de puissance et de couple ont pu être améliorées. L'une des principales innovations est le convertisseur de couple avec embrayage de pontage de convertisseur intégré. Le nouveau GLE 350 de 4MATIC (consommation de carburant pondérée 1,1 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 29 g/km, consommation électrique pondérée 25,4 kWh/100 km)¹ affiche, grâce à une batterie d'une capacité de 31,2 kWh, une autonomie de plus de 100 kilomètres (dans le nouveau cycle mixte européen NEDC) avec une conduite appropriée.

Stratégie de marche intelligente

La stratégie de marche intelligente basée sur les trajets prévoit le mode de conduite électrique pour les portions de route les plus adaptées. Elle tient entre autres compte des données de navigation, de la topographie, des limitations de vitesse et des conditions de circulation pour l'ensemble de l'itinéraire. L'assistant ECO coache le conducteur et l'aide à économiser du carburant.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile. 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.

Recharge simplifiée

Les modèles hybrides compacts peuvent être rechargés en courant alternatif ou continu. Le nouveau GLE 350 de 4MATIC est doté d'une prise de charge combinée pour courant alternatif/CA et continu/CC. Grâce à Mercedes me Charge, les conducteurs des modèles hybrides rechargeables se voient proposer en option un accès à l'un des premiers réseaux de recharge du monde via le système d'info-divertissement de toute dernière génération MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Grâce au système de navigation, les clients Mercedes-Benz peuvent trouver aisément ces bornes de recharge et y accéder facilement, que ce soit par l'intermédiaire de la carte de recharge Mercedes me Charge, par le biais de l'Application Mercedes me ou directement depuis le véhicule.

Version courte

EQ Power : la famille hybride rechargeable de Mercedes-Benz s'agrandit

Conduite électrique dans tous les segments de véhicules

Stuttgart/Francfort. Les véhicules hybrides rechargeables offrent un double avantage aux clients : en ville, ils roulent en mode tout électrique et sur les longs trajets, ils profitent de l'autonomie du moteur thermique. Ils accroissent encore l'efficacité du véhicule en récupérant d'une part l'énergie au freinage et en veillant d'autre part à un fonctionnement du moteur thermique dans des conditions de service favorables. La stratégie de marche intelligente basée sur les trajets prévoit le mode de conduite électrique pour les portions de route les plus adaptées. Elle tient entre autre compte des données de navigation, de la topographie, des limitations de vitesse et des conditions de circulation pour l'ensemble de l'itinéraire. Les modèles hybrides rechargeables représentent une étape décisive sur la voie de la conduite sans émission. Sous le label EQ Power, Mercedes-Benz Cars perfectionne de manière systématique ses versions hybrides rechargeables. L'EQ Power garantit en outre un dynamisme élevé. EQ Power+ incarne une technologie hybride axée sur la performance qui sera prochainement adoptée par Mercedes-AMG pour la route alors qu'elle enregistre déjà actuellement des succès en Formule 1. Les plus jeunes représentants de la famille EQ Power, les Classe A et Classe B, soulignent l'offensive hybride de Mercedes-Benz : d'ici à 2020, l'entreprise souhaite élargir l'offre à plus de 20 variantes de modèles.

A l'aide de l'application EQ Ready¹, Mercedes-Benz a déterminé la distance moyenne des trajets effectués en mode électrique par les conducteurs. Grâce à cette application, les automobilistes peuvent analyser leur utilisation et recevoir une recommandation leur indiquant le modèle à propulsion électrique idéal pour leur usage. Le résultat montre que

- 90 % des trajets font moins de 50 kilomètres,
- 96 % des trajets font moins de 100 kilomètres et
- 99 % des trajets font moins de 400 kilomètres.

. La plage de distance moyenne par trajet des conducteurs concernés varie sur les différents marchés. Elle va d'un peu plus de 8 kilomètres à Hong-Kong à un peu plus de 27 kilomètres aux Pays-Bas particulièrement adeptes de l'électromobilité. En d'autres termes, de nombreux trajets peuvent être effectués en mode 100 % électrique avec les modèles hybrides rechargeables actuels de Mercedes-Benz.

Première : Classe A et Classe B hybrides rechargeables

Avec la A 250 e (consommation de carburant pondérée 1,5-1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 34-33 g/km, consommation électrique pondérée 15,0-14,8 kWh/100 km)², la A 250 e Berline (consommation de carburant pondérée 1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 33-32 g/km, consommation électrique pondérée 14,8-14,7 kWh/100 km)² et la B 250 e (consommation de carburant pondérée 1,6-1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 36-32 g/km, consommation électrique pondérée 15,4-14,7 kWh/100 km)² les

¹ <https://www.mercedes-benz.com/de/eq/ueber-eq/eq-ready/>

² Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile. 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.

modèles compacts hybrides de troisième génération font leur entrée en scène. Le lancement commercial des modèles aura lieu avant la fin de cette année.

Sur les nouveaux véhicules compacts avec EQ Power, le plaisir de conduire (en mode 100 % électrique) et la fonctionnalité au quotidien ont été placés au centre des préoccupations. Les points forts des modèles en sont la meilleure illustration :

- Autonomie électrique de 77 km maxi (NEDC)
- Puissance électrique de 75 kW
- Puissance combinée de 160 kW
- Couple combiné de 450 Nm
- Vitesse maxi de 140 km/h (mode électrique)/235 km/h (total ; Classe A Berline compacte)
- Accélération de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes (Classe A Berline compacte)
- Quasiment aucune restriction en termes d'espace de chargement.

Nouveau membre de la famille hybride rechargeable : la Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC

Prochain modèle à enrichir la palette de modèles EQ Power : le GLE 350 de 4MATIC (consommation de carburant pondérée 1,1 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 29 g/km, consommation électrique pondérée 25,4 kWh/100 km)¹. Son autonomie nettement accrue par rapport aux autres modèles hybrides rechargeables ouvre la voie vers une expérience de conduite électrique encore plus intense. Principales caractéristiques :

- Autonomie électrique de 106 km (NEDC)
- Puissance électrique de 100 kW
- Puissance combinée de 235 kW/320 ch
- Couple combiné de 700 Nm
- Vitesse maxi de 160 km/h (électrique)/210 km/h (totale)
- Accélération 0-100 km/h en 6,8 s

Les modèles hybrides rechargeables des Classe S, Classe E et Classe C avec autonomie électrique de 50 km maxi dans le nouveau cycle mixte européen (NEDC) ont déjà été présentés l'an dernier. Mercedes-Benz est le seul constructeur à combiner dans son GLE et dans ses Classe C et Classe E le moteur diesel avec la technologie hybride rechargeable et offre celle-ci dans ces deux gammes sur les versions berline et break. La version restylée du GLC avec EQ Power est elle aussi disponible. Elle constitue l'accès au segment des SUV hybrides.

Un bijou de haute technologie : propulsion hybride rechargeable avec pile à combustible

Le modèle hybride rechargeable avec pile à combustible Mercedes-Benz GLC F-CELL (consommation d'hydrogène pondérée : 0,91 kg/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 0 g/km, consommation électrique pondérée : 18 kWh/100 km)² est doté pour la première fois à l'échelle mondiale d'une propulsion à pile à combustible et à batterie rechargée en externe via la technologie hybride rechargeable. Il consomme non seulement du courant mais aussi de l'hydrogène pur. Les avantages de cette technologie sont nombreux :

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

² Les données relatives à la consommation d'hydrogène et de courant, ainsi qu'aux émissions de CO₂ ont été calculées selon le procédé de mesure prescrit par le règlement (CE) n° 692/2008.

- A une station d'hydrogène, le véhicule dispose à nouveau de toute son autonomie initiale de plus de 400 km en seulement trois minutes.
- La batterie offre une réserve d'autonomie supplémentaire de près de 50 km.
- L'énergie cinétique peut être accumulée dans la batterie en descente et au freinage (récupération).
- Pour les accélérations vigoureuses, la batterie met une impulsion supplémentaire à disposition.
- La batterie peut être rechargée sur la prise avec de l'électricité purement régénérative.

Interlocuteurs :

Koert Groeneveld, Communication produit mondiale Mercedes-Benz Cars,
+49 711 17-92 311, koert.groeneveld@daimler.com

Markus Nast, Communication produit mondiale Mercedes-Benz Cars, Véhicules compacts,
+49 711 17-96 357, markus.nast@daimler.com

Pour plus d'informations sur Mercedes-Benz, consultez les sites Internet :

www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> et www.mercedes-benz.com

La stratégie commerciale durable de Daimler AG

Pour Daimler, le développement durable doit profiter à toutes les parties prenantes : les clients, le personnel, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La stratégie d'entreprise durable de Daimler en est la clé de voûte. L'entreprise se veut redevable des répercussions économiques, écologiques et sociales de son activité, tout au long de la chaîne de valeur.

Propulsion électrique plus essence, diesel ou hydrogène

D'ici fin 2019, Mercedes-Benz proposera plus de dix modèles hybrides rechargeables, un portefeuille séduisant, de la voiture compacte au fleuron Mercedes-Benz qu'est la Classe S. L'objectif est d'offrir aux clients plus de 20 variantes de modèles dès 2020. Au total, Daimler estime aujourd'hui qu'en 2030, plus de 50 % des véhicules vendus en Europe pourraient être livrés en version « xEV » (véhicules animés par un moteur de traction électrique et rechargeables en externe) – en fonction des conditions externes telles que le développement de l'infrastructure, les préférences individuelles des clients et l'évolution de la législation en vigueur dans les pays.

Une vaste offre sur le marché : liste des modèles hybrides rechargeables disponibles dès 2019 :

Modèle	Consommation de carburant pondérée (l/100 km)	Émissions de CO ₂ pondérées (g/km)	Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	Autonomie électrique (km)
A 250 e ¹	1,5-1,4	34-33	15,0-14,8	74-76
A 250 e Berline ¹	1,4	33-32	14,8-14,7	75-77
B 250 e ¹	1,6-1,4	36-32	15,4-14,7	70-77
C 300 e Break ¹	2,0-1,7	45-39	14,8-13,9	51-56
C 300 de Break ¹	1,6-1,5	42-39	18,6-16,2	53-56
C 300 e Berline ¹	1,9-1,6	42-36	14,3-13,4	54-58
C 300 de Berline ¹	1,6-1,4	41-38	18,0-15,7	54-57
GLC 300 e ²	2,5-2,2	57-51	17,8-16,5	46-49
GLC 300 e Coupé ²	2,5-2,2	57-51	17,8-16,5	46-49
GLC F-CELL ³	0,91 kg H ₂ /100 km	0	18,0	427 (H2) 51 (batterie)
E 300 e Berline ¹	2,1-1,8	47-41	14,9	50-54
E 300 de Berline ¹	1,5	41	17,5	54
E 300 de Break ¹	1,7	44	19,5	52
[E 300 e (L) Chine]	non communiqué			
GLE 350 de 4MATIC ¹	1,1	29	25,4	106
S 560 e ¹	2,6-2,5	59-57	20,3-20,0	48-50

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

² Les données sur la consommation de carburant, la consommation électrique, l'autonomie et les émissions de CO₂ sont provisoires. Elles ont été déterminées par le Service Technique pour la procédure de certification conformément à la procédure WLTP et corrélées en valeurs NEDC. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

³ Les données relatives à la consommation d'hydrogène et de courant, ainsi qu'aux émissions de CO₂ ont été calculées selon le procédé de mesure prescrit par le règlement (CE) n° 692/2008.

Plus de puissance, plus d'autonomie, plus de plaisir de conduire

Les propulsions hybrides proposées sur les véhicules avec moteur à implantation longitudinale, de la Classe C à la Classe S et du GLC au GLE, constituent déjà la troisième génération hybride depuis le lancement de la S 400 Hybrid en 2009. Le moteur électrique actuel a été repensé pour la boîte des modèles hybrides rechargeables 9G-TRONIC et conçu selon le principe d'un moteur synchrone à excitation permanente. En liaison avec la nouvelle électronique de puissance nettement plus performante, les densités de puissance et de couple ont pu être elles aussi améliorées de manière significative. L'une des principales innovations par rapport au modèle précédent est l'utilisation au démarrage d'un convertisseur de couple avec pontage de convertisseur intégré et embrayage de coupure entre les moteurs thermique et électrique pour une conduite 100 % électrique.

La puissance de pointe de 90 kW (voire 100 kW sur le GLE 350 de 4MATIC) et le couple de démarrage de 440 Nm se traduisent par des sensations de conduite souveraines, y compris en mode 100 % électrique et permettent d'atteindre une vitesse maxi de plus de 130 km/h (GLE 350 de 4MATIC : jusqu'à 160 km/h). Le stator est intégré dans le logement du torse et le rotor entre le flux de puissance de l'embrayage de coupure et l'entrée de la boîte de vitesses. Le refroidissement du stator et du rotor en fonction des besoins permet d'utiliser sans problème la puissance de pointe et la puissance continue de l'alternateur.

Plus d'énergie, un stockage plus dense pour une autonomie électrique accrue

Les modèles hybrides rechargeables Mercedes-Benz de la génération actuelle affichent désormais une autonomie de près de 50 km (NEDC) sans émissions locales en mode 100 % électrique. Le GLE peut même parcourir plus de 100 kilomètres (NEDC). Le passage de la capacité nominale à 13,5 kWh est décisif pour l'augmentation de l'autonomie électrique. La batterie du GLE stocke même 31,2 kWh. L'adoption de cellules au lithium-nickel-manganèse-cobalt (Li-NMC) en remplacement de la combinaison chimique lithium-fer-phosphate (LiFePo) a permis de porter la capacité des cellules de 22 à 37 Ah. Le système de batterie à haute efficacité est fourni par Deutsche ACCUMOTIVE, une filiale de Daimler. L'électronique de puissance est logée dans le compartiment moteur.

Chargeur embarqué de 7,4 kW de puissance pour une charge plus rapide

Le nouveau chargeur embarqué double la puissance de charge qui passe de 3,6 kW à 7,4 kW et constitue le meilleur compromis possible en termes d'encombrement, de poids et de puissance de charge. Ainsi, branchée par exemple sur un boîtier mural (sur courant alternatif), la batterie déchargée peut être rechargée complètement et confortablement à domicile en l'espace d'environ une heure et demie (GLE : 3 heures et 15 minutes). Elle peut même être rechargée sur une prise secteur standard en cinq heures environ.

Le temps de charge en courant continu (CC) est d'environ 25 minutes pour passer de 10 à 80 % de charge (SoC) sur les modèles hybrides compacts. Le GLE est doté d'une prise de charge combinée pour une recharge en courant alternatif/CA et continu/CC. Celle-ci se trouve dans la paroi gauche, en position diamétralement opposée au couvercle du réservoir sur la droite du véhicule. Sur les bornes de recharge CC correspondantes, la recharge de la batterie du GLE prend environ 20 minutes (10-80 % SoC/état de charge) ou environ 30 minutes (10-100 % SoC).

Climatisation électrique de l'habitacle : climat agréable dès la montée à bord

Le réseau de bord haute tension alimente non seulement les composants de la chaîne cinématique et de la pompe à dépression du système de freinage à récupération d'énergie, mais aussi le compresseur frigorifique électrique et le chauffage auxiliaire haute tension. Ces deux équipements permettent de préclimatiser l'habitacle en été comme en hiver car ils fonctionnent aussi sans moteur thermique.

Torse hybride dans la boîte automatique à convertisseur : gain de puissance et miniaturisation

La boîte hybride à 9 rapports 9G-TRONIC est la pièce maîtresse des éléments mécaniques des modèles hybrides rechargeables de troisième génération avec moteur thermique à implantation longitudinale. Elle enrichit la boîte automatique à convertisseur actuelle d'un torse hybride avec convertisseur intégré, embrayage et puissant alternateur. Les avantages de la boîte de vitesses de base tels que le confort de passage de rapports exemplaire, des changements de vitesse à peine perceptibles et une charge remorquée élevée en traction sont conservés. Pour le mode hybride, la version la plus puissante de la boîte de base est utilisée avec un couple transmissible de 700 Nm maxi afin de pouvoir exploiter si nécessaire la force conjuguée des moteurs thermique et électrique. La boîte hybride à 9 rapports 9G-TRONIC se distingue par son rendement très élevé et contribue en particulier en mode électrique à une hausse de l'efficacité de la chaîne cinématique.

Un torse hybride compact qui fonctionne selon les mêmes principes techniques que le composant correspondant des véhicules à moteur en position longitudinale a été développé pour les véhicules avec moteur à implantation transversale et boîte de vitesses à double embrayage 8G-DCT. Détails dans le prochain chapitre.

Le principal atout du nouveau torse hybride réside dans sa conception très compacte reposant sur l'intégration novatrice et le raccordement de l'embrayage, de l'amortisseur de torsion et de l'embrayage de pontage du convertisseur au sein du rotor de l'alternateur. Au total, la boîte de vitesses ne mesure que 108 mm de plus que la boîte de base 9G-TRONIC.

Contrairement au torse de deuxième génération avec moteur électrique directement relié à l'entrée de la boîte et embrayage de démarrage humide en guise d'embrayage de démarrage et de découplage, un convertisseur de couple placé entre le moteur électrique et la boîte de vitesses assure désormais le processus de démarrage. Le renoncement ainsi possible à la capacité de démarrage a permis d'améliorer l'embrayage de découplage au niveau du couple d'entraînement de l'embrayage afin de réduire les pertes pendant le trajet en mode électrique.

Afin d'atteindre le meilleur découplage de vibration possible, la boîte hybride est dotée de deux amortisseurs de torsion destinés à amortir les impulsions du moteur thermique. Le premier amortisseur de torsion est implanté entre le moteur et la boîte de vitesses, le deuxième a été intégré dans le convertisseur de couple.

Potentiel d'économie de CO₂ élevé grâce à une utilisation appropriée de la technologie hybride rechargeable

Pour pouvoir évaluer l'éco-compatibilité d'un véhicule, les experts environnementaux de Daimler tiennent compte des émissions et de la consommation des ressources sur tout le cycle de vie du véhicule. Cela prend la forme d'un bilan écologique qui recense les principales incidences environnementales – de l'extraction des matières premières à la valorisation, en passant par la production et l'utilisation. Dans ce contexte, dès aujourd'hui, le bilan environnemental en termes d'émissions de CO₂ est notamment positif pour les modèles hybrides rechargeables malgré une fabrication plus complexe.

Un modèle hybride rechargeable de nouvelle génération Mercedes-Benz génère à la fabrication, du fait de ses composants technologiques et en particulier de sa batterie haute tension, des rejets de CO₂ supérieurs d'environ 20 % à ceux d'une voiture comparable à propulsion conventionnelle. Une utilisation systématique de la fonction rechargeable via une recharge régulière de la batterie sur le réseau et l'efficacité plus élevée pendant la marche permettent de réduire les émissions de CO₂ pendant les trajets (jusqu'à 40 % de moins), même avec le mix électrique actuel. Si la batterie du véhicule est exclusivement alimentée en électricité issue de sources d'énergie renouvelables, la réduction du CO₂ peut aller jusqu'à 70 %.

Malgré la complexité nettement plus élevée de la fabrication, la propulsion hybride rechargeable peut éviter le rejet d'une grande partie du CO₂ habituellement dégagé sur toute la durée de vie du véhicule et va jusqu'à représenter, dans le meilleur des cas, environ 45 % des émissions totales. Les émissions accrues de CO₂ lors de la fabrication sont dans ce cas un investissement plus que rentable à l'usage.

Une implantation transversale pour des atouts accrus

Les véhicules compacts Mercedes-Benz sont animés par des moteurs à implantation transversale. Un torse hybride compact qui fonctionne selon les mêmes principes techniques que le composant correspondant des véhicules à moteur en position longitudinale a été développé pour la boîte de vitesses à double embrayage 8G-DCT. Puissance électrique de 75 kW et autonomie de 77 kilomètres maxi sont synonymes de plaisir de conduire maximal en mode électrique.

L'alternateur est un engin synchrone excité en permanence. Le stator est intégré dans le logement du torse. L'embrayage de coupure du moteur humide sans perte est implanté à l'intérieur du rotor du moteur électrique. Le refroidissement du stator et du rotor en fonction des besoins permet d'utiliser sans problème la puissance de pointe et la puissance continue de l'alternateur. Pour la première fois chez Mercedes-Benz, l'enclenchement du moteur thermique est exclusivement activé par le moteur électrique. Les modèles hybrides compacts ne possèdent pas de démarreur 12 V séparé.

La puissance combinée élevée garantit un plaisir de conduire maximal

Le moteur électrique délivre 75 kW. En liaison avec le moteur quatre cylindres de 1,33 litre, le véhicule développe une puissance combinée de 160 kW (218 ch) et un couple combiné de 450 Nm. Grâce à l'EQ Power du moteur électrique, il réagit de manière particulièrement spontanée à l'actionnement de la pédale d'accélérateur. Les performances routières sont exceptionnelles : la A 250 e n'a ainsi besoin que de 6,6 secondes pour accomplir le sprint de 0 à 100 km/h, et sa vitesse maxi est de 235 km/h.

Le stockage d'énergie électrique est assuré par la batterie haute tension lithium-ion d'une capacité totale d'env. 15,6 kWh rechargeable à une source d'énergie électrique externe. Les A 250 e et B 250 e peuvent être rechargées par un courant alternatif ou continu. Une prise de charge correspondante est implantée sur le flanc droit du véhicule. Les modèles hybrides rechargeables compacts peuvent ainsi être rechargés par du courant alternatif (CA) de 0 à 100 % SoC (Status of Charge, français : état de charge) sur un boîtier mural de 7,4 kW en 1 h 45 min. Le temps de charge en courant continu (CC) est d'environ 25 minutes pour passer de 10 à -80 % de charge (SoC).

Les batteries sont fabriquées par la filiale à 100 % de Daimler Deutsche ACCUMOTIVE. La batterie haute tension est refroidie par eau et pèse env. 150 kg.

Packaging bien pensé, système d'échappement novateur

Un système d'échappement innovant permet un packaging de qualité : le pot d'échappement n'est pas dirigé jusqu'à l'extrémité arrière du véhicule, mais débouche de manière centrale sous le soubassement. Le silencieux arrière a été logé dans le tunnel central. L'intégration du réservoir de carburant dans l'espace de montage de l'essieu libère de l'espace sous les sièges arrière pour la batterie haute tension. Le volume du coffre ne s'en trouve donc que faiblement diminué par rapport aux modèles similaires non hybrides. Et l'aérodynamisme profite également de cet agencement du fait d'un soubassement parfaitement lisse.

Les véhicules compacts utilisent la technologie hybride rechargeable de troisième génération et en proposent aussi toutes les fonctions. Parmi celles-ci figure en particulier la stratégie de marche intelligente basée sur le trajet, qui tient entre autres compte des données de navigation, des limitations de vitesse et du profil du

parcours. Important équipement de confort, la préclimatisation avant le départ est permise grâce au compresseur de climatiseur électrique. La préclimatisation peut également être activée en toute simplicité via un smartphone. La charge remorquée des modèles hybrides compacts est également considérable : elle est de 1 600 kg (freinée).

Une technologie électrisante

La stratégie de marche intelligente basée sur les trajets prévoit le mode de conduite électrique pour les portions de route les plus adaptées. Elle tient entre autres compte des données de navigation, de la topographie, des limitations de vitesse et des conditions de circulation pour l'ensemble de l'itinéraire. L'assistant ECO coache le conducteur et l'aide à économiser du carburant.

Avec l'introduction de MBUX (Mercedes-Benz User Experience), les modes de fonctionnement hybrides proposés jusqu'à présent sur tous les modèles EQ Power ont été intégrés dans des programmes de conduite. Chaque modèle Mercedes-Benz hybride rechargeable est ainsi doté des nouveaux programmes de conduite « Electric » et « Battery Level ». Le mode « Electric » permet d'expérimenter la performance électrique à son maximum. Le moteur thermique prend uniquement le relais lorsque le conducteur enfonce la pédale d'accélérateur (kickdown). Dans le programme « Electric », l'intensité de la récupération peut être sélectionnée via les palettes situées derrière le volant. Les palettes de commande au volant autorisent la sélection de cinq niveaux de récupération différents (D_{AUTO}, D_s, D, D. et D.).

Les modes Comfort, ECO et Sport (sans oublier Offroad sur les modèles SUV) sont également disponibles. Le conducteur peut ainsi prioriser si nécessaire une conduite électrique, mettre l'accent sur la dynamique de marche grâce à une propulsion combinée ou favoriser la conduite par moteur thermique pour préserver notamment l'autonomie électrique.

Stratégie de marche intelligente : assistance du conducteur

La technologie hybride de troisième génération assiste le conducteur grâce à une gestion d'entraînement intelligente améliorée. Celle-ci englobe tous les processus ayant accès aux réserves d'énergie à bord et une influence sur la consommation, dont

- la stratégie de marche hybride, autrement dit l'interaction entre moteurs électrique et thermique,
- la stratégie de passage des rapports de la boîte de vitesses,
- la gestion thermique, à savoir la commande du circuit de refroidissement à haute efficacité énergétique du moteur thermique et des groupes de construction électriques en vue de maximiser l'autonomie électrique,
- la gestion de la récupération ainsi que,
- sur les modèles hybrides diesel, la régénération du filtre à particules.

Grâce à l'exploitation étendue de données du système de navigation et d'informations fournies par la caméra et les capteurs radar, les modèles hybrides de troisième génération sont capables de voir nettement plus loin que l'œil du conducteur pour moduler la progression du véhicule en fonction du profil du parcours et des conditions de vitesse. Des événements tels que la traversée d'une ville sur l'itinéraire sont pris en considération lors de la planification de l'exploitation de l'énergie électrique disponible, mais aussi pour les phases de récupération d'énergie et de conditionnement thermique des organes de transmission. L'assistant ECO aide par ailleurs à économiser de l'énergie.

Assistant ECO : transmission interconnectée pour une efficacité intelligente

En anticipant, le conducteur économise du carburant et réduit les émissions de CO₂. Sur les véhicules Mercedes-Benz, les systèmes d'assistance intelligents viennent en aide au conducteur. L'assistant ECO le coache d'une part grâce à des consignes lui indiquant quand retirer son pied de la pédale d'accélérateur, par

exemple pour anticiper une limitation de vitesse, et d'autre part grâce à des fonctions spécifiques, telles que le mode croisière et la récupération d'énergie. Pour ce faire, le système de gestion rapproche et exploite les données de navigation, la détection des panneaux de signalisation et les informations fournies par les assistants de sécurité intelligents (capteurs radar et caméra stéréo).

L'assistant ECO intègre les conditions de circulation et les informations suivantes dans ses recommandations de conduite et sa stratégie d'efficacité :

- Profil du parcours (virages, intersections, ronds-points, pentes)
- Limitations de vitesse
- Distance par rapport aux véhicules qui précèdent

En arrière-plan, l'assistant ECO élabore en permanence des simulations de conduite en roue libre. Selon l'état de charge de la batterie et les conditions de circulation, le système détermine si, au moment où le conducteur relâche la pédale d'accélérateur, le véhicule peut continuer à rouler avec, idéalement, une résistance à l'avancement aussi faible que possible (mode croisière) ou si le véhicule doit être freiné, la batterie pouvant alors être efficacement chargée (récupération).

Dès que le conducteur retire le pied de l'accélérateur, l'assistant ECO se charge de réguler la poussée en fonction de la situation, en restant dans les limites imposées par le système. Celui-ci indique discrètement, également sous forme visuelle, le moment propice pour lever le pied de l'accélérateur en affichant un symbole correspondant sur l'écran média (ou, si installé, sur l'affichage tête haute). Ce signal est accompagné d'un graphique expliquant au conducteur le motif de la recommandation (par exemple « intersection imminente » ou « pente imminente »).

Pour savoir s'il vaut mieux passer en mode croisière avec peu de résistance à l'avancement ou récupérer de l'énergie, l'assistant ECO analyse les conditions de marche de manière anticipée. Il tient compte par exemple des cuvettes et des sommets de côte, mais aussi des limitations de vitesse identifiées sur le trajet sur la base des données cartographiques.

- Cuvette : le véhicule détecte qu'une descente est suivie d'une montée. Une limitation de vitesse est également affichée. Avant même d'attaquer la descente, le conducteur reçoit la recommandation de retirer son pied de la pédale d'accélérateur. Dès qu'il suit ce conseil, le véhicule roule en roue libre. Il récupère alors de l'énergie dans la descente (la batterie se recharge), mais de manière limitée, de sorte à maintenir autant que possible la vitesse maximale autorisée. Peu avant d'atteindre le point le plus bas de la cuvette, la récupération prend fin et le véhicule passe en mode croisière afin de prendre autant d'élan que possible pour monter la côte, favorisant ainsi l'efficacité énergétique.
- Sommet de côte : si l'assistant ECO reconnaît qu'un mode croisière est approprié du fait de la situation de conduite individuelle, de la topographie et des limitations de vitesse, le conducteur voit s'afficher la recommandation « Retirer le pied de la pédale d'accélérateur » avant de parvenir au sommet de la côte. Le véhicule franchit alors le haut de la côte en mode croisière, puis utilise la pente pour atteindre la vitesse souhaitée.
- Limitation de vitesse : si le système détecte une limitation de vitesse à l'aide des données de navigation ou de l'assistant de signalisation routière, il conseille également au conducteur de retirer son pied de la pédale d'accélérateur. Le véhicule décélère en douceur (récupération électrique) jusqu'à atteindre la nouvelle vitesse, puis passe en mode croisière. Le système procède de la même façon pour adapter la vitesse au niveau des intersections, des ronds-points et dans les virages.

- Circulation ralentie : si le véhicule est en mode croisière et que le système détecte, au moyen des capteurs radar, que le véhicule qui précède est lent, le mode croisière peut être automatiquement interrompu si nécessaire. La décélération est modulée par récupération d'énergie de telle sorte que bien souvent, le conducteur n'a même pas besoin de freiner. Si le véhicule qui précède accélère à nouveau, le mode croisière est réactivé automatiquement afin de ne pas freiner davantage et de maintenir au possible la vitesse actuelle, le conducteur se contentant de gérer la pédale d'accélérateur.

Les véhicules hybrides et électriques Mercedes-Benz sont également dotés pour partie d'une pédale d'accélérateur tactile. Celle-ci aide généralement le conducteur à adopter une conduite économique et axée sur le confort. Par exemple, un point de pression de la pédale indique au conducteur la puissance électrique maximale disponible. Si le conducteur dépasse ce seuil en continuant d'appuyer sur la pédale, le moteur thermique du modèle hybride vient alors en renfort. Dans le même registre, une contre-pression perceptible de la pédale d'accélérateur sensorielle signale au conducteur qu'il peut relâcher la pédale. Si le conducteur suit cette recommandation, le moteur thermique est alors coupé et déconnecté de la chaîne cinématique.

Autre particularité sur les modèles hybrides : l'ordinateur de bord enregistre le nombre de kilomètres/la durée durant lesquels le conducteur circule sans enclencher le moteur thermique et l'affiche sur l'écran média. Cela l'incite à rouler en mode électrique : le conducteur aura ainsi non seulement la satisfaction de voir la consommation diminuer mais aussi de constater que l'autonomie électrique augmente.

Déjà deux modèles Classe A avec EQ Power

L'actuelle génération Mercedes-Benz Classe A reste jeune et dynamique, mais est plus aboutie et confortable que jamais. D'un point de vue technologique, la Classe A est à la pointe avec son système MBUX (Mercedes-Benz User Experience) et propose parallèlement toute une série de fonctions jusqu'ici réservées aux modèles de luxe. Avec la A 250 e (consommation de carburant pondérée 1,5-1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 34-33 g/km, consommation électrique pondérée 15,0-14,8 kWh/100 km)¹ et la A 250 e Berline (consommation de carburant pondérée 1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 33-32 g/km, consommation électrique pondérée 14,8-14,7 kWh/100 km), c'est à présent aux modèles de la famille compacte à propulsion hybride de troisième génération de faire leur entrée en scène.

Aux côtés de la berline compacte, la Classe A Berline agrandit une nouvelle fois en 2018 la famille des voitures compactes Mercedes-Benz. Un élargissement logique car avec les Classe C, Classe E et Classe S, Mercedes-Benz dispose de compétences plus poussées en matière de voitures Premium que tout autre constructeur. La Classe A Berline tire profit de sa partie arrière allongée pour égaler le record du monde détenu à l'origine par le CLA Coupé, à savoir un Cx de 0,22. La Classe A peut offrir une conduite semi-automatisée dans des situations bien précises. Elle bénéficie de systèmes d'assistance à la conduite associant le conducteur et offre l'un des meilleurs niveaux de sécurité active du segment grâce à un certain nombre de fonctionnalités issues de la Classe S. Elle peut être également équipée en option de phares MULTIBEAM LED.

La technologie hybride rechargeable de troisième génération peut être adaptée pour les véhicules compacts et redimensionnée pour le moteur à implantation transversale. Le plaisir de conduire (en mode électrique) et la fonctionnalité au quotidien ont été placés au centre des préoccupations. Les points forts des modèles avec EQ Power en sont la meilleure illustration :

- Autonomie électrique de 74 -77 km (NEDC)
- Puissance électrique de 75 kW
- Puissance combinée de 160 kW
- Couple combiné de 450 Nm
- Vitesse maxi de 140 km/h (mode électrique)/235 km/h (total ; Classe A Berline compacte)
- Accélération de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes (Classe A Berline compacte)
- Quasiment aucune restriction en termes d'espace de chargement.

Les deux modèles A 250 e se rechargent avec du courant alternatif ou continu. Une prise de charge correspondante est implantée sur le flanc droit du véhicule. Les modèles hybrides rechargeables compacts peuvent ainsi être rechargés par du courant alternatif (CA) de 0 à 100 % SoC (Status of Charge, français : état de charge) sur un boîtier mural de 7,4 kW en 1 h 45 min. Le temps de charge en courant continu (CC) est d'environ 25 minutes pour passer de 10 à 80 % de charge (SoC).

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	A 250 e	A 250 e Berline
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne	
Cylindrée (cm ³)	1 332	
Puissance nominale du moteur essence (kW/ch à tr/min)	118/160 à 5 500 +/- 1,5 %	
Couple nominal du moteur essence (Nm à tr/min)	250 à 1 620	
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	75	
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	300	
Puissance combinée (kW/ch)	160/218	
Couple combiné (Nm)	450	
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	6,6	6,7
Vitesse maxi (km/h) ¹	235	240
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	140	
Consommation pondérée (l/100 km)	1,5-1,4	1,4
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km)	34-33	33-32
Capacité totale de la batterie (kWh)	15,6	
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	15,0-14,8	14,8-14,7
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	74-76	75-77
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ²	60-68	61-69
Prix à partir de (euros) ³	36 943,55	37 300,55

¹ Bridage électronique

² AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

³ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

Le multitalents

La Classe B est la voiture (familiale) idéale pour tous ceux qui attachent une grande importance à l'habitabilité, au confort et à la sécurité, et offre malgré une allure sportive des dimensions intérieures plus généreuses que le modèle précédent. La Classe B se pilote avec agilité et offre encore plus de confort que le modèle précédent. En version B 250 e (consommation de carburant pondérée 1,6-1,4 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 36-32 g/km, consommation électrique pondérée 15,4-14,7 kWh/100 km)¹, le multitalents est encore plus économe tout en étant plus dynamique que jamais.

Avec son design intérieur d'avant-garde et en particulier la conception monovolume de sa planche de bord, la Classe B suit sa propre voie et affiche par là-même une esthétique aussi révolutionnaire que la Classe A. Avec un Cx minimal de 0,24, la nouvelle Classe B est encore plus aérodynamique que le modèle précédent et leader sur son segment. Elle bénéficie aussi de systèmes d'assistance à la conduite associant le conducteur et offre l'un des meilleurs niveaux de sécurité active du segment grâce à un certain nombre de fonctionnalités issues de la Classe S. Par d'infimes changements d'inclinaison du coussin d'assise et du dossier, la nouvelle cinétique de siège ENERGIZING aide le conducteur à changer de posture durant le trajet pour garder la forme.

La technologie hybride rechargeable de troisième génération peut être adaptée pour les véhicules compacts et redimensionnée pour le moteur à implantation transversale. Le plaisir de conduire (en mode électrique) et la fonctionnalité au quotidien ont été placés au centre des préoccupations. C'est ce qu'illustrent les points forts de la B 250 e avec EQ Power :

- Autonomie électrique de 70-77 km (NEDC)
- Puissance électrique de 75 kW
- Puissance combinée de 160 kW
- Couple combiné de 450 Nm
- Vitesse maxi de 140 km/h (électrique)/235 km/h (totale)
- Accélération 0-100 km/h en 6,8 s
- Quasiment aucune restriction en termes d'espace de chargement.

La B 250 e se recharge avec du courant alternatif ou continu. Une prise de charge correspondante est implantée sur le flanc droit du véhicule. Les modèles hybrides rechargeables compacts peuvent ainsi être rechargés par du courant alternatif (CA) de 10 à 100 % SoC (Status of Charge, français : état de charge) sur un boîtier mural de 7,4 kW en 1 h 45 min. Le temps de charge en courant continu (CC) est d'environ 25 minutes pour passer de 10 à 80 % de charge (SoC).

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	B 250 e
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne
Cylindrée (cm ³)	1 332
Puissance nominale du moteur essence (kW/ch à tr/min)	118/160 à 5 500 +/- 1,5 %
Couple nominal du moteur essence (Nm à tr/min)	250 à 1 620
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	75
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	300
Puissance combinée (kW/ch)	160/218
Couple combiné (Nm)	450
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	6,8
Vitesse maxi (km/h) ¹	235
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	140
Consommation pondérée (l/100 km)	1,6-1,4
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km)	36-32
Capacité totale de la batterie (kWh)	15,6
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	15,4-14,7
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	70-77
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ²	56-67
Prix à partir de (euros) ³	37 663,50

¹ Bridage électronique

² AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

³ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

Break Lifestyle avec deux cœurs

La Classe C Mercedes-Benz est le bestseller de la marque. La Classe C Break est encore plus généreuse. La partie arrière sportive du break en version hybride rechargeable offre également un volume de chargement de 1 335 litres. La nouvelle génération allie émotion et intelligence. L'habitacle sport mise sur une valeur perçue maximale et des lignes fluides pour redéfinir la notion de luxe moderne. La Classe C offre un vaste choix de modèles hybrides rechargeables car EQ Power est disponible en liaison avec des moteurs diesel ou essence, ainsi qu'en version berline et break.

Depuis sa revalorisation en 2018, la Classe C recèle une multitude de nouveautés : poste de conduite numérique (31,2 cm/12,3"), écran média surdimensionné (26 cm/10,25"), nouveau volant multifonction avec commandes Touch Control et de multiples possibilités de personnalisation, par ex. avec de nouveaux inserts décoratifs à pores ouverts. Les passagers découvrent une atmosphère lounge grâce à l'éclairage d'ambiance, désormais décliné en 64 couleurs, et à la commande confort ENERGIZING, qui permettent de ressentir encore plus de bien-être et de se sentir encore plus en forme. Le Pack Sièges multicontours à l'avant compte parmi les autres nouveautés. Grâce à une pompe pneumatique à commande électrique, les joues latérales et le soutien lombaire des sièges peuvent être ajustés individuellement. Autre nouveauté : la fonction massage.

Le train de roulement offre une expérience de conduite personnalisable avec le nouveau train de roulement DYNAMIC BODY CONTROL avec loi d'amortissement réglable selon trois niveaux et direction directe sport ou suspension pneumatique AIR BODY CONTROL. Et pour la première fois dans cette série, le constructeur propose également des phares MULTIBEAM LED intégrant des feux de route ULTRA RANGE.

La C 300 de Break (consommation de carburant pondérée : 1,6-1,5 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 42-39 g/km, consommation électrique pondérée : 18,6-16,2 kWh/100 km)¹ s'adapte en version break Lifestyle flexible à tous les types d'utilisation. Elle séduit par son dynamisme (0-100 km/h en 5,7 s), son habitabilité (coffre de 315-1 335 litres) et aussi en tant que véhicule de traction (charge remorquée jusqu'à 1 800 kg).

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	C 300 de Break
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne
Cylindrée (cm ³)	1 950
Puissance nominale du moteur diesel (kW/ch à tr/min)	143/194 à 3 800
Couple nominal du moteur diesel (Nm à tr/min)	400 à 1 600-2 800
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	90
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	440
Puissance combinée (kW/ch)	225/306
Couple combiné (Nm)	700
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	5,7
Vitesse maxi (km/h) ¹	250
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	Plus de 130
Consommation pondérée (l/100 km)	1,6-1,5
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km)	42-39
Capacité totale de la batterie (kWh)	13,5
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	18,6-16,2
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	53-56
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ²	44-48
Prix à partir de (euros) ³	50.771,35

¹ Bridage électronique

² AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

³ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

La Classe E est plus économe que jamais

Il n'est pas de série qui ait plus marqué la marque et toute la catégorie automobile supérieure pendant des décennies que la Classe E. Elle est l'incarnation même du confort et de la sécurité de marche. Et depuis toujours aussi de la rentabilité, en particulier en liaison avec le moteur diesel. Les attentes des clients sont donc plus que satisfaites par la combinaison de la technologie hybride rechargeable et d'un moteur thermique diesel sur la Classe E. Le résultat : un modèle E 300 de en version berline et break (consommation de carburant pondérée : 1,7-1,5 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 44-41 g/km, consommation électrique pondérée : 19,5-17,5 kWh/100 km)¹: la Classe E la plus intelligente, mais aussi la plus économe de tous les temps.

La Mercedes-Benz Classe E a été largement revalorisée à l'été 2018. Avec les systèmes d'assistance de conduite les plus actuels, la gamme rivalise avec la Classe S. L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et l'assistant directionnel actif aident ainsi le conducteur à conduire, à maintenir ses distances et à piloter son véhicule en tout confort. La vitesse est désormais adaptée automatiquement dans les virages ou avant les intersections ou les giratoires, par exemple. L'offre en option comprend des projecteurs MULTIBEAM LED avec 84 LED à commande individuelle pour l'éclairage optimal de la chaussée.

La berline Affaires intelligente et son pendant en version break se démarquent avec un design à la fois clair et émotionnel, ainsi qu'un intérieur à la fois exclusif et haut de gamme. Le concept de commande et d'affichage intuitif comprend la commande par pavé tactile du système multimédia, ainsi que le poste de conduite Widescreen en option et l'affichage tête haute. Le véhicule peut être ouvert, fermé et démarré avec la clé numérique du véhicule intégrée au smartphone via la technologie Near Field Communication (NFC).

Les modèles hybrides rechargeables de la Classe E s'adressent à un groupe-cible important de la catégorie supérieure axée sur le confort de Mercedes-Benz : les grands voyageurs qui attachent une importance élevée au confort longue distance et souhaitent aussi de temps à autre faire usage de la charge remorquée élevée (2 100 kg) – tout en évoluant sans émissions en centre-ville.

Avec un sprint de 0 à 100 km/h réalisé en 5,9 secondes, la E 300 de est un modèle diesel remarquablement dynamique. Son autonomie est particulièrement impressionnante, en particulier en liaison avec le réservoir de 60 litres qui permet de parcourir au quotidien 1 000 kilomètres entre deux appoints de carburant. Le moteur électrique logé dans le torse hybride de la boîte de vitesses à 9 rapports 9G-TRONIC offre désormais un gain de puissance EQ Power de 90 kW et met un couple de 440 Nm à disposition du conducteur dès le démarrage. Si moteur quatre cylindres et alternateur travaillent de concert, la puissance transmise par la boîte de vitesses à l'essieu arrière sera limitée par bridage électronique à 700 Nm.

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	E 300 de Berline
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne
Cylindrée (cm ³)	1 950
Puissance nominale du moteur diesel (kW/ch à tr/min)	143/194 à 3 800
Couple nominal du moteur diesel (Nm à tr/min)	400 à 1 600-2 800
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	90
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	440
Puissance combinée (kW/ch)	225/306
Couple combiné (Nm)	700
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	5,9
Vitesse maxi (km/h) ¹	250
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	Plus de 130
Consommation pondérée (l/100 km) ²	1,5
Emissions de CO ₂ pondérées (g/km) ²	41
Capacité totale de la batterie (kWh)	13,5
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km) ²	17,5
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	54
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ³	43-47
Prix à partir de (euros) ⁴	55.638,45

¹ Bridage électronique

² Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

³ AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

⁴ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

La Classe S des modèles hybrides

La Classe S a encore une fois montré la voie : le premier modèle à accueillir tous les composants de la génération hybride rechargeable actuelle a été la S 560 e (consommation de carburant pondérée : 2,6-2,5 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 59-57 g/km, consommation électrique pondérée : 20,3-20,0 kWh/100 km)¹. Les composants perfectionnés et les nouvelles fonctions anticipatives de la gestion d'entraînement intelligente offrent au client une performance électrique accrue et, du fait de temps de charge réduits, un plus en termes de confort. Dans la berline de luxe, l'efficacité de la boîte de la version hybride rechargeable 9G-TRONIC et la batterie lithium-ion garantissent une autonomie de près de 50 km en mode 100 % électrique. La propulsion hybride de la S 560 e associe un moteur V6 essence de 270 kW (367 ch) à l'EQ Power de 90 kW pour une puissance combinée maximale de 350 kW.

Depuis des décennies, la Classe S est le fleuron de la marque Mercedes-Benz. Avec des systèmes d'assistance et de sécurité novateurs, la Classe S est dans le même temps pionnière sur la voie de la conduite autonome. Parmi ses points forts, citons :

- Une agréable atmosphère de bien-être
- Sa disponibilité avec un empattement long
- Un poste de travail luxueux à l'arrière
- Un confort de marche exemplaire grâce à des trains de roulement novateurs
- Une sécurité sans faille
- Ses performances environnementales grâce à une consommation efficace et à un aérodynamisme hors pair

La Classe S présente en outre des innovations technologiques inédites dans une voiture. La première génération d'hybrides Mercedes-Benz a fait son entrée en scène dès 2009 sur un modèle de la Classe S, la S 400 Hybrid, dotée à l'époque d'un alternateur de 15 kW monté directement sur le moteur thermique, sans embrayage de découplage. Le moteur électrique était ainsi en mesure de récupérer de l'énergie au freinage et fournir un coup de boost électrique en reprise, mais ne pouvait pas entraîner tout seul le véhicule. Sur les modèles de deuxième génération, le moteur électrique était déjà implanté à l'entrée de la boîte de vitesses et pouvait intervenir indépendamment du moteur thermique (essence ou diesel). Le premier système hybride rechargeable Mercedes-Benz a été commercialisé en 2014 à bord du modèle S 500 Plug-In Hybrid.

La propulsion hybride de la S 560 e associe un moteur V6 essence de 270 kW (367 ch) à une motorisation électrique de 90 kW. Mais ce modèle parcourt surtout près de 50 km en mode électrique selon l'équipement grâce à une batterie lithium-ion accumulant nettement plus d'énergie. Le système de batterie à haute efficacité proposé pour la première fois sur la Classe S est fourni par Deutsche ACCUMOTIVE, une filiale à 100 % de Daimler. Le convertisseur DC/DC logé sur le modèle précédent en position isolée dans le coffre a été intégré dans le logement de l'électronique de puissance. La nouvelle batterie présente des dimensions plus compactes que le modèle précédent malgré une densité énergétique accrue d'environ 50 %.

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'art. 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	S 560 e
Nombre de cylindres/disposition	6/en V
Cylindrée (cm ³)	2 996
Puissance nominale du moteur essence (kW/ch à tr/min)	270/367 à 5 500-6 000
Couple nominal du moteur essence (Nm à tr/min)	500 à 1 800-4 500
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	90
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	440
Puissance combinée (kW/ch)	350/476
Couple combiné (Nm)	700
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	5,0
Vitesse maxi (km/h) ¹	250
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	Plus de 130
Consommation pondérée (l/100 km) ²	2,6-2,5
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km) ²	59-57
Capacité totale de la batterie (kWh)	13,5
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km) ²	20,3-20,0
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	48- 50
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ³	40-43
Prix (berline) à partir de (euros) ⁴	118 137,25

¹ Bridage électronique

² Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

³ AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

⁴ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

La liberté sous toutes ses formes

La Mercedes-Benz GLC est à l'aise sur tous les terrains. Le SUV moyen volume allie avec intelligence fonctionnalité, agilité et design moderne. Avec son habitabilité généreuse, le modèle offre un confort et une fonctionnalité exemplaires. Grâce à ces multiples qualités, le GLC séduit les clients qui souhaitent conduire un SUV Premium polyvalent. Le GLC entame cette nouvelle année modèle avec un design encore plus expressif, le système d'info-divertissement à commande intuitive MBUX (Mercedes-Benz User Experience) et des systèmes d'assistance à la conduite actuels. Sur le nouveau GLC 300 e 4MATIC (consommation de carburant pondérée : 2,5-2,2 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 57-51 g/km, consommation électrique pondérée : 17,8-16,5 kWh/100 km)¹, les clients ne voient le volume de chargement que faiblement limité. En tant que SUV à transmission intégrale, le GLC 300 e est prédestiné au mode attelé. Sa charge remorquée est de 2 000 kg (freinée).

Le design extérieur séduit par une esthétique résolument sportive. Son caractère tout-terrain bien trempé se reflète dans des surfaces musclées et des détails marquants tels que des inserts chromés qui valorisent désormais la carrosserie de série de la partie avant à la partie arrière, des projecteurs redessinés et une calandre aux contours très marqués. Le GLC est désormais doté de série de projecteurs LED hautes performances. Leurs contours ont en outre été nettement modifiés pour créer des blocs optiques plus compacts et aplatis. Les feux de jour en forme de torche ont été affinés et la signature lumineuse propre à la marque est plus reconnaissable que jamais. Les phares MULTIBEAM LED sont disponibles en option. Les feux arrière LED intégraux redessinés sont eux aussi disponibles de série.

Le GLC a été d'emblée conçu pour permettre l'intégration peu encombrante d'une batterie avec un essieu arrière abaissé et une caisse brute adaptée à l'intégration de la batterie. Il en résulte un compartiment de chargement spacieux et plat qui, avec ses 395-1 445 litres, n'est que légèrement plus compact que celui des autres GLC.

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

¹ Les données sur la consommation de carburant, la consommation électrique, l'autonomie et les émissions de CO₂ sont provisoires. Elles ont été déterminées par le Service Technique pour la procédure de certification conformément à la procédure WLTP et corrélées en valeurs NEDC. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

Les caractéristiques en un coup d'œil¹

	GLC 300 e 4MATIC
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne
Cylindrée (cm ³)	1 991
Puissance nominale du moteur essence (kW/ch à tr/min)	155/211 à 5 500
Couple nominal du moteur essence (Nm à tr/min)	350 à 1 200-4 000
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	90
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	440
Puissance combinée (kW/ch)	235/320
Couple combiné (Nm)	700
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	5,7
Vitesse maxi (km/h) ²	230
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	Plus de 130
Consommation pondérée (l/100 km)	2,5-2,2
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km)	57-51
Capacité totale de la batterie (kWh)	13,5
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	17,8-16,5
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	46-49
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ³	39-43

¹Les données sur la consommation de carburant, la consommation électrique, l'autonomie et les émissions de CO₂ sont provisoires. Elles ont été déterminées par le Service Technique pour la procédure de certification conformément à la procédure WLTP et corrélées en valeurs NEDC. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

² Bridage électronique

³ AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

Une nouvelle avancée en matière d'autonomie

Le luxe contemporain sur route et hors chemin : ce message stylistique, le nouveau GLE le communique d'emblée haut et fort avec des proportions qui en imposent, sublimes par un empattement long, des porte-à-faux courts et des roues grand format mises en relief. Le modèle hybride rechargeable Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC (consommation de carburant pondérée 1,1 l/100 km, émissions de CO₂ pondérées 29 g/km, consommation électrique pondérée 25,4 kWh/100 km)¹ est lui aussi doté de la transmission intégrale entièrement variable (Torque on Demand) ce qui rend le GLE encore plus agile et plus sûr sur la route. Le véritable point fort du SUV grand volume est toutefois son autonomie électrique : grâce à une batterie d'une capacité de 31,2 kWh, il parvient à parcourir plus de 100 kilomètres (selon NEDC) avec la conduite appropriée. Son moteur diesel quatre cylindres affiche également une efficacité maximale.

L'autonomie nettement accrue du GLE 350 de 4MATIC ouvre la voie à une expérience de conduite électrique encore plus intense. La caisse brute spéciale à l'arrière et l'essieu arrière modifié créent l'espace suffisant pour la batterie grand format. Le coffre à plancher entièrement plat continue d'offrir un volume généreux de 1 915 litres maxi. La grande autonomie permet d'accroître la part des trajets en mode électrique, de même que la recharge rapide. Pour ce faire, le SUV est doté d'une prise de charge combinée permettant une recharge en courant alternatif/CA et continu/CC. Celle-ci se trouve dans la paroi gauche, en position diamétralement opposée au couvercle du réservoir sur la droite du véhicule. Sur les bornes de recharge CC correspondantes, la recharge de la batterie prend environ 20 minutes (10-80 % SoC/état de charge) ou environ 30 minutes (10-100 % SoC).

Tout dernier membre de la famille EQ Power, il profite des toutes dernières innovations technologiques. Il offre également un potentiel élevé grâce à la possibilité de récupération via les quatre roues avec un couple de récupération maximal correspondant de 1 800 Nm. Dans ce mode, la plupart des situations peuvent être contrôlées par le seul actionnement de la pédale d'accélérateur. La charge remorquée de 3 500 kg maxi établit une nouvelle référence. L'assistant de remorque pour les manœuvres facilite le maniement des attelages, y compris pour les conducteurs peu expérimentés. Celui-ci régule automatiquement l'angle de braquage du véhicule tracteur. Principales caractéristiques :

- Autonomie électrique de 106 km (NEDC)
- Puissance électrique de 100 kW
- Puissance combinée de 235 kW/320 ch
- Couple combiné de 700 Nm
- Vitesse maxi de 160 km/h (électrique)/210 km/h (totale)
- Accélération 0-100 km/h en 6,8 s

Autres points forts du GLE 350 de 4MATIC :

- L'autonomie de plus de 100 km (NEDC) établit la référence pour les modèles hybrides rechargeables
- Le GLE se distingue par un calme parfaitement maîtrisé. Il pose de nouveaux jalons en termes de niveau sonore et d'absence de vibrations parmi les véhicules proposés actuellement dans son segment. Et ces atouts sont encore plus marqués en mode électrique.

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

- L'empattement long de près de trois mètres (2 995 mm) profite en particulier aux sièges arrière qui offrent un espace aux jambes généreux. Le nouveau GLE se présente aussi en option avec une première sur le marché SUV : une deuxième rangée de sièges à réglage entièrement électrique.
- Le nouveau GLE fait son entrée en scène avec la toute dernière génération de systèmes d'assistance à la conduite Mercedes-Benz. Le niveau de sécurité active a encore été amélioré, et pas seulement par rapport à celui du modèle précédent. Ainsi, certaines fonctions d'aide à la conduite intelligentes telles que l'assistant d'encombrements actif sont également inédites dans le segment des SUV.
- Avec un C_x à partir de 0,29, le nouveau GLE affiche la résistance à l'air la plus faible du marché, synonyme d'autonomie élevée.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	GLE 350 de 4MATIC
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne
Cylindrée (cm ³)	1 950
Puissance nominale du moteur diesel (kW/ch à tr/min)	143/194 à 3 800
Couple nominal du moteur diesel (Nm à tr/min)	400 à 1 600-2 800
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	100
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	440
Puissance combinée (kW/ch)	235/320
Couple combiné (Nm)	700
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	6,8
Vitesse maxi (km/h) ¹	210
Vitesse maxi en mode électrique (km/h)	jusqu'à 160
Consommation pondérée (l/100 km) ²	1,1
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km) ²	29
Capacité totale de la batterie (kWh)	31,2
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km) ²	25,4
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	106
Autonomie en mode électrique, WLTP (km) ³	90-99

¹ Bridage électronique

² Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » au sens de l'art. 2 n° 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. L'autonomie et la consommation électrique ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. Une autre valeur peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul selon l'EmoG. Une valeur plus élevée peut être utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

³ AER combinée. All-electrical range : autonomie en mode 100 % électrique avec une batterie entièrement rechargée jusqu'à ce que le moteur thermique s'enclenche pour la première fois.

Modèle hybride hors du commun avec pile à combustible

La Mercedes-Benz GLC F-CELL (consommation d'hydrogène pondérée : 0,91 kg/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 0 g/km, consommation électrique pondérée : 18 kWh/100 km)¹ est une hybride rechargeable bien spéciale, car elle associe pour la première fois deux technologies d'avant-garde : la pile à combustible et la propulsion électrique sur batterie. Elle consomme non seulement du courant mais aussi de l'hydrogène pur. L'interaction intelligente de la batterie et de la pile à combustible, l'autonomie élevée et les temps de charge courts permettent en outre au GLC F-CELL de se prêter parfaitement à un usage quotidien, entièrement électrique, sur de courts et de longs trajets. Disposant de 4,4 kg d'hydrogène à bord, le SUV produit suffisamment d'énergie pour offrir une autonomie de plus de 400 km¹ en mode hybride, dans le nouveau cycle mixte européen. La batterie lithium-ion grand format fournit à elle seule jusqu'à 50 km d'autonomie dans le nouveau cycle mixte européen. Cette propulsion développe une puissance de 160 kW garante de dynamisme et de sensations de conduite intenses, sans émissions locales.

Avec le GLC F-CELL, Mercedes-Benz a fait un pas en avant important dans le développement de la technologie des piles à combustible. Ce véhicule dispose en effet d'un système à pile à combustible entièrement nouveau, si compact qu'il peut être pour la première fois logé entièrement dans le compartiment moteur et monté aux mêmes points de fixation qu'un moteur classique. L'emploi de platine pour la pile à combustible a par ailleurs été réduit de 90 % par rapport au véhicule précédent, ce qui permet d'économiser les ressources naturelles tout en réduisant les coûts du système, sans compromis sur les performances. Les deux réservoirs à coque en fibre de carbone intégrés dans le plancher du véhicule contiennent 4,4 kg d'hydrogène. Grâce à la technologie de remplissage à 700 bars normalisée au niveau international, le plein d'hydrogène peut être réalisé en à peine trois minutes, donc aussi rapidement que le ravitaillement d'une voiture dotée d'un moteur thermique. Avec une consommation d'hydrogène d'environ 1 kg/100 km, le GLC F-CELL atteint plus de 400 kilomètres en mode hydrogène dans le nouveau cycle mixte européen - en mode hybride, environ 50 km viennent s'y ajouter lorsque la batterie est entièrement rechargée.

La batterie lithium-ion du véhicule dispose d'une capacité brute de 13,5 kWh et fait office de source d'énergie supplémentaire pour le moteur électrique. La technologie hybride rechargeable permet de recharger le véhicule en toute simplicité sur une prise secteur habituelle, un boîtier mural ou une borne de recharge publique via le chargeur de bord 7,4 kW. Tout comme le moteur d'entraînement, un alternateur asynchrone d'une puissance de 160 kW (217 ch) et d'un couple de 375 Nm, le puissant accumulateur est logé de manière peu encombrante à l'arrière du SUV.

L'harmonie parfaite : une stratégie de marche offrant des possibilités de combinaison inédites

La propulsion électrique rechargeable à pile à combustible innove par la conjugaison des avantages des deux technologies sans émissions. Grâce à sa stratégie d'entraînement intelligente, elle utilise les deux sources d'énergie de façon toujours optimale en fonction de la situation rencontrée et selon le programme de conduite choisi (ECO, COMFORT ou SPORT).

Le GLC F-CELL propose quatre modes de fonctionnement :

HYBRID : le véhicule puise dans les deux sources d'énergie. La batterie couvre les pointes de puissance, tandis que la pile à combustible entre en jeu dans la plage de rendement optimale.

¹ Les données relatives à la consommation d'hydrogène et de courant, ainsi qu'aux émissions de CO₂ ont été calculées selon le procédé de mesure prescrit par le règlement (CE) n° 692/2008.

F-CELL : la batterie haute tension est maintenue à un niveau de charge constant grâce à l'énergie fournie par la pile à combustible. Seule la réserve d'hydrogène est consommée. Ce mode est optimal pour les trajets constants sur longue distance.

BATTERY : le GLC F-CELL roule uniquement grâce à l'électricité stockée dans la batterie haute tension. Le système à pile à combustible n'est pas sollicité. Ce mode est idéal pour les trajets courts.

CHARGE : la priorité est accordée à la recharge de la batterie haute tension, par exemple en vue de bénéficier de l'autonomie électrique maximale avant un ravitaillement en hydrogène ou pour avoir des réserves de puissance.

Quel que soit le mode choisi, le système dispose d'une fonction de récupération lui permettant de récupérer l'énergie au freinage et dans les phases de roue libre et de la stocker dans la batterie.

La batterie et l'ensemble des composants contenant de l'hydrogène sont soumis à des directives de sécurité extrêmement strictes, typiquement Mercedes. Outre les tests visant à évaluer leur sécurité en cas de collision, tous les véhicules Mercedes-Benz subissent également des tests supplémentaires nettement plus approfondis que les tests habituels et portant sur les composants systèmes. Les composants de la chaîne cinématique et les réservoirs d'hydrogène du GLC F-CELL sont implantés dans le compartiment moteur et le soubassement où ils sont parfaitement protégés et n'occupent que peu d'espace.

Des qualités affirmées : tous les gènes d'une Mercedes classique

Le GLC F-CELL est idéal pour l'usage quotidien et extrêmement confortable, deux propriétés que l'on est en droit d'attendre d'une Mercedes-Benz, malgré le concept de propulsion exceptionnel. Même le coffre reste inchangé, excepté une marche minimale, et les sièges arrière sont juste un peu plus hauts afin de laisser de la place au réservoir d'hydrogène. Le confort climatique du GLC F-CELL est au même niveau que celui des véhicules conventionnels, la préclimatisation de l'habitacle sous courant de charge secteur est un moyen intelligent d'augmenter l'autonomie. Par temps froid, le véhicule exploitera efficacement la chaleur dégagée par la pile à combustible, optimisant ainsi son bilan énergétique.

Mercedes me permet d'émettre différentes requêtes à distance concernant l'état du véhicule : le niveau actuel du réservoir d'hydrogène, l'état actuel de charge de la batterie, l'autonomie actuelle, le kilométrage effectué, la durée de trajet et la consommation depuis le dernier démarrage ainsi que les mêmes indications depuis la dernière remise à zéro du totaliseur journalier.

Distribution ciblée dans les métropoles H₂

Depuis fin octobre 2018, les véhicules sont remis à des clients triés sur le volet en Allemagne. La commercialisation se concentre surtout sur les métropoles déjà relativement bien équipées en stations d'hydrogène : Berlin, Hambourg, Francfort, Stuttgart, Munich, Cologne et Düsseldorf. Le GLC F-CELL à l'excellente dotation de série est proposé exclusivement dans le cadre d'un modèle de location « full service » : ce dernier comprend notamment l'ensemble de la maintenance et d'éventuelles réparations ainsi qu'un vaste pack garantie sur l'ensemble de la durée de location. Une commercialisation est également programmée au Japon.

Sur la page suivante, découvrez les principales caractéristiques.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	GLC F-CELL¹
Puissance nominale du moteur électrique (kW)	160
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	375
Pile à combustible	PEM
Capacité du réservoir de H ₂ (kg) (utilisable avec SAE J2601, 2014 ou ultérieure)	4,4
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	9,0
Vitesse maxi (km/h) ¹	160
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km) ²	0
Capacité totale de la batterie (kWh)	13,5
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km) ²	18,0
Consommation d'hydrogène en cycle mixte, en mode hybride (kg/100 km) ²	0,91
Autonomie en mode électrique, NEDC (km) ²	427 (H2) 51 (batterie)
Autonomie en mode électrique, WLTP (km)	336 (H2) 41 (batterie)

¹ Bridage électronique

² Les données relatives à la consommation d'hydrogène et de courant, ainsi qu'aux émissions de CO₂ ont été calculées selon le procédé de mesure prescrit par le règlement (CE) n° 692/2008.

La suralimentation facile

La recharge peut s'effectuer en tout confort et sans complication non seulement sur une prise secteur domestique, notamment sur une Mercedes-Benz Wallbox, mais aussi en chemin. Grâce à Mercedes me Charge, les clients des modèles hybrides rechargeables Mercedes-Benz ont accès en option au plus vaste réseau de recharge du monde. La localisation et le paiement deviennent ainsi un jeu d'enfant : le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) vous aide à trouver les bornes de recharge. La compréhension naturelle du système MBUX permet de lancer la recherche par « Hey Mercedes, trouve les bornes de recharge les plus proches ».

L'attractivité des véhicules électriques est étroitement liée à la disponibilité des options de recharge. Que ce soit à domicile via un boîtier mural, sur le parking du supermarché, au travail ou lors d'une courte pause sur une aire d'autoroute, les possibilités de refaire le plein d'énergie avec des véhicules électriques sont multiples.

Toutefois, c'est à domicile qu'ont lieu la plupart des cycles de recharge. Le boîtier mural s'avère une solution particulièrement confortable, mais aussi nettement plus rapide qu'une prise de courant domestique, grâce à sa puissance maximale de 22 kW. Les véhicules hybrides rechargeables Mercedes-Benz de troisième génération, par exemple, peuvent être rechargés via un chargeur embarqué d'une puissance maxi de 7,4 kW. Ainsi, avec un boîtier mural, la recharge d'un tel véhicule est quatre fois plus rapide que sur une prise secteur.

Mercedes me Charge vous aide à recharger votre véhicule lors de vos déplacements

Via Mercedes me Charge, les conducteurs d'un modèle hybride rechargeable se voient accorder en option l'accès à l'un des plus vastes réseaux de recharge du monde avec, sur le seul territoire européen, plus de 300 opérateurs différents de bornes de recharge publiques (villes, parkings, autoroutes, centres commerciaux, etc.). Grâce au système de navigation, les clients Mercedes-Benz peuvent trouver aisément ces bornes de recharge et y accéder facilement, que ce soit par l'intermédiaire de la carte de recharge Mercedes me Charge, par le biais de l'Application Mercedes me ou directement depuis le véhicule. Pour bénéficier de cette solution, il n'est pas nécessaire de conclure différents contrats. Après authentification et définition unique du mode de paiement, les clients profitent d'une fonction de paiement intégrée avec un processus de facturation simplifié. Chaque recharge est débitée automatiquement. Pour un maximum de transparence, le client reçoit une facture mensuelle où sont listées les différentes recharges effectuées durant le mois.

L'intelligence électrique

La nouvelle Mercedes-Benz EQC (consommation électrique pondérée : 20,8-19,7 kWh/100 km ; émissions de CO₂ pondérées : 0 g/km)¹ est la première Mercedes-Benz de la marque de produit et de technologie EQ. Le modèle intègre pleinement l'approche « Human centered Innovation » et rend l'électromobilité simple, fiable et confortable pour la clientèle. L'EQC marie le savoir-faire de plus de 130 ans de construction automobile et les exigences futures en termes de mobilité. Il incarne l'essence même de l'intelligence électrique.

Afin de pouvoir exploiter pleinement les avantages de la motorisation électrique (exempte d'émissions locales), les concepteurs du premier véhicule Mercedes-Benz de la nouvelle marque de produit et de technologie EQ ont opté pour un tout nouveau système de propulsion géré de manière intelligente. Les chaînes cinématiques électriques et la batterie ont été conçues sur mesure pour la Mercedes-Benz EQC. La propulsion est assurée par un moteur asynchrone à l'avant et un autre à l'arrière. Les moteurs asynchrones développent une puissance maximale combinée de 300 kW et le couple maximal des deux moteurs s'élève à 760 Nm. À chaque essieu, le moteur électrique, la boîte de vitesses à démultiplication fixe et différentiel, le système de refroidissement et l'électronique de puissance sont regroupés dans une unité très compacte avec un taux d'intégration maximal.

Le cœur de la Mercedes-Benz EQC est constitué d'une batterie lithium-ion logée dans le plancher du véhicule. Cette batterie offre une capacité de 80 kWh (NEDC), intègre une stratégie de marche intelligente et garantit une autonomie électrique de 445 à 471 km (NEDC).

Une utilisation sans soucis du véhicule, jour après jour

La Mercedes-Benz EQC propose des services optionnels spécifiques à l'électromobilité qui s'avèrent très pratiques et qui permettent une utilisation sans soucis du véhicule, jour après jour. Parmi eux figurent les packs de services optionnels « Service de maintenance », « Service d'enlèvement et de livraison », « Prolongation de la garantie du véhicule » et le « Pack Pièces d'usure », proposés dès l'achat du véhicule.²

En Allemagne, la Mercedes-Benz EQC bénéficiera pour son lancement commercial chez les distributeurs d'un « Pack Mobilité Holiday ». Ce pack permettra à la clientèle de rouler avec un véhicule de location Mercedes-Benz à moteur thermique lors de ses vacances dans les régions où l'infrastructure de charge est encore insuffisamment développée.³

L'EQC dispose de série d'un chargeur embarqué refroidi par eau d'une puissance de 7,4 kW. Il est donc parfaitement équipé pour être rechargé sur courant alternatif tant à domicile que sur les bornes de recharge publiques. La recharge sur un boîtier mural Mercedes-Benz est trois fois plus rapide que sur une prise électrique domestique. La recharge est encore plus rapide en mode courant continu (de série sur l'EQC), par exemple via des systèmes de recharge combinés CCS (Combined Charging Systems) que l'on trouve en Europe et aux États-Unis, CHAdeMO au Japon ou GB/T en Chine. Selon l'état de charge ou SoC (Status of Charge), l'EQC peut refaire le plein d'électricité à une puissance maximale de 110 kW sur une borne adéquate. Le temps de charge est alors d'environ 40 minutes pour passer de 10 à 80 % de charge.

¹ La consommation électrique et l'autonomie ont été déterminées sur la base de la directive 692/2008/CE. La consommation électrique et l'autonomie dépendent de la configuration du véhicule.

² Cette offre concerne l'Allemagne et les marchés européens ; elle peut différer sur les autres marchés.

³ Dans les autres pays européens, des solutions de mobilité spécialement dédiées aux propriétaires d'EQC sont en préparation et seront dévoilées ultérieurement.

Les caractéristiques en un coup d'œil

	EQC 400 4MATIC
Puissance nominale des moteurs électriques (kW)	300
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	760
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	5,1
Vitesse maxi (km/h) ¹	180
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km)	0
Capacité totale de la batterie (kWh)	80
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	20,8-19,7
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	445-471
Autonomie en mode électrique, WLTP (km)	
Temps de charge ² sur boîtier mural ou borne de recharge publique (recharge CA) (h)	11
Temps de charge ³ sur borne rapide (recharge CC) (min)	Env. 40
Prix à partir de (euros) ⁴	71 281,00

¹ Bridage électronique

² Les temps de charge correspondent à une charge de 10 à 100 % sur boîtier mural Wallbox ou borne de recharge publique (courant alternatif, 7,4 kW mini, 16 A par phase)

³ Les temps de charge sont indiqués pour une charge de 10 à 80 % sur une borne de recharge rapide à courant continu, avec une tension de 400 V et une intensité de 300 A minimum.

⁴ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

Confort élevé, flexibilité hors pair

Conduite sans émissions locales et faibles émissions sonores pour maximiser le confort des passagers – l'eVito Tourer (consommation électrique pondérée : 24,2-20,2 kWh/100 km ; émissions de CO₂ pondérées : 0 g/km)¹ est conçu sur mesure pour le transport de personnes en centre-ville. La capacité de la batterie de 41 kWh se traduit par une autonomie de 156 à 186 kilomètres.¹ Après six heures de recharge, l'autonomie maximale est de nouveau disponible². La propulsion électrique sur batterie délivre 85 kW et un couple maxi de 295 Nm.

Le positionnement de la batterie dans le soubassement de l'eVito Tourer crée un espace intérieur généreux sans limitation avec jusqu'à huit places assises plus le conducteur. Le VUL moyen volume peut être commandé avec deux empattements différents. La version de base dispose d'une longueur totale de 5 140 mm. La version extra longue mesure 5 370 mm.

Selon le nombre de passagers et le niveau de confort souhaité, l'eVito Tourer offre des solutions spéciales et flexibles pour tous types de transports. La siègerie préconfigurée dans l'habitacle peut être adaptée aux exigences individuelles grâce aux multiples variantes de sièges. Le poids total autorisé maximal est de 3 200 kg.

Electromobilité globale signée Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans poursuit systématiquement l'électrification de son portefeuille de produits avec des moteurs électriques sans émissions locales. Le coup d'envoi a été donné par l'eVito Fourgon, suivi par l'eVito Tourer. Cette année encore, le modèle eSprinter leur emboîtera le pas. À l'occasion du Salon international de l'automobile de Genève 2019, Mercedes-Benz Vans a en outre présenté le Concept EQV, première berline grand volume à propulsion 100 % électrique sur batterie sur le segment Premium. Le véhicule offre jusqu'à 400 km d'autonomie pour une utilisation non limitée de l'espace intérieur. Le modèle de série est présenté au grand public à l'occasion du Salon international de l'automobile de Francfort (IAA).

Les caractéristiques en un coup d'œil

	eVito Tourer
Puissance maxi du moteur électrique (kW)	85
Puissance continue du moteur électrique (kW)	70
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	295
Vitesse maxi jusqu'à (km/h)	120
Émissions de CO ₂ pondérées (g/km) ¹	0
Capacité totale de la batterie (kWh)	41
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km) ¹	24,2-20,2
Autonomie en mode électrique, NEDC (km)	156-186
Temps de charge ³ sur boîtier mural ou borne de recharge publique (recharge CA) (h)	6
Prix du Tourer à partir de (euros) ⁴	54 394,90

¹ La consommation électrique et l'autonomie ont été déterminées sur la base de la directive 692/2008/CE. La consommation électrique et l'autonomie dépendent de la configuration du véhicule et notamment de la sélection de la limitation de vitesse maximale. L'autonomie réelle est en outre fonction de la conduite individuelle, de l'état de la chaussée et du trafic, de la température extérieure, de l'utilisation de la climatisation/du chauffage, etc. et peut varier le cas échéant.

² La durée du processus de charge dépend de l'infrastructure de recharge.

³ Les temps de charge correspondent à une charge de 0 à 100 % sur boîtier mural ou borne de recharge publique (prise CA avec au moins 7,4 kW, 16 A par phase)

⁴ Prix TTC conseillé non contractuel en Allemagne (TVA à 19 %).

Première mondiale pour le premier monospace Premium à propulsion électrique

À l'occasion du Salon de Genève en mars 2019, Mercedes-Benz Vans a présenté la Concept EQV encore à l'état d'étude. La version de série fête maintenant son entrée en scène avec le modèle Mercedes-Benz EQV (consommation électrique pondérée : 27,0 kWh/100 km, émissions de CO₂ pondérées : 0 g/km)¹. Prochain membre de la famille Mercedes-Benz EQ, le premier monospace Premium à propulsion électrique allie une mobilité sans émissions Mercedes-Benz avec des performances routières convaincantes, une fonctionnalité élevée et un design esthétique. La Mercedes-Benz EQV sera présentée pour la première fois à l'occasion de l'édition de cette année de l'IAA, le Salon international de l'automobile de Francfort (du 12 au 22 septembre).

Parmi les points forts techniques figurent une autonomie de 405 kilomètres¹ et la recharge rapide de la batterie haute tension de 10 à 80 % en moins d'une heure. Par ailleurs, la Mercedes-Benz EQV offre un confort maximal à bord et une flexibilité exemplaire. Les clients peuvent en outre choisir entre deux empattements différents.

« Les monospaces Mercedes-Benz répondent aux plus hautes exigences en matière de fonctionnalité et de modularité. L'EQV ne fait ici aussi aucun compromis. Ce modèle offre des performances routières souveraines, une esthétique électrique dynamique et une habitabilité généreuse – et ce, sans émissions locales. Il affiche donc toutes les qualités typiques de la marque et du segment que nos clients sont en droit d'attendre d'un véhicule à l'étoile, qu'il soit familial ou utilisé comme navette de style lounge », confie Marcus Breitschwerdt, Responsable de Mercedes-Benz Vans.

L'EQV est intégré en tant que véhicule de série dans le processus de production standard de l'usine de Vitoria, au nord de l'Espagne, où sont également assemblés la Classe V et le Mercedes-Benz Vito. Pour une production flexible et synergétique en corrélation directe avec la demande du client.

Avantage maximal grâce à une conception intelligente

La chaîne cinématique électrique (eATS) de la Mercedes-Benz EQV est logée au niveau de l'essieu avant sous la partie avant dynamique avec prise de charge dans le pare-chocs. Elle délivre une puissance maxi de 150 kW. L'alternateur, la boîte de vitesses à démultiplication fixe, le système de refroidissement et l'électronique de puissance forment dans ce contexte une unité compacte hautement intégrée. L'énergie est fournie par la batterie lithium-ion logée dans le soubassement du véhicule. Son implantation basse et centrale a en outre un effet positif sur le comportement de marche de l'EQV. Affichant une vitesse maxi de 160 km/h, le véhicule progresse aussi rapidement hors des centres urbains.

La Mercedes-Benz EQC dispose de série d'un chargeur embarqué (OBL) refroidi par eau d'une puissance de 11 kW. Elle est donc parfaitement équipée pour être rechargée sur courant alternatif (CA) tant à domicile que sur les bornes de recharge publiques. La batterie d'une capacité utile de 90 kWh permet une autonomie de 405 km¹. Le logement de la batterie dans le soubassement permet de disposer à sa guise de l'espace intérieur – sans limites. Le monospace entièrement électrique Mercedes-Benz répond ainsi aux plus hautes exigences en matière de fonctionnalité et de modularité tout en proposant une multitude d'utilisations.

¹ Les informations sur la consommation de courant et l'autonomie sont provisoires et ont été définies par le service technique pour la procédure de certification conformément au règlement CEE-ONU n° 101. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

Dans le champ d'application privé, les familles profitent par exemple de configurations de sièges très variées tout en ayant bonne conscience grâce aux trajets sans émissions locales. Avec par exemple six sièges individuels, la Mercedes-Benz EQV se transforme en navette représentative qui répond à toutes les exigences en termes de transport de personnes haut de gamme grâce à une expérience de conduite axée sur le confort et particulièrement silencieuse. Grâce à l'implantation flexible de sièges individuels ou de banquettes, l'EQV peut être transformé en modèle 7 ou même 8 places.

MBUX à bord de l'EQV : électrique et intelligent

Le perfectionnement de MBUX spécifique à EQ est un véritable point fort. Dans le menu principal de l'écran média haute résolution de 10 pouces, le carreau EQ fournit un accès central aux affichages et aux réglages spécifiques, parmi lesquels le courant de charge, l'heure de départ, le flux d'énergie et l'histogramme de consommation. L'écran média permet par ailleurs de commander la navigation et les fonctions Mercedes me Charge, ainsi que les programmes de conduite.

La commande vocale intelligente avec compréhension du langage naturel et activation à l'aide du mot-clé « Hey Mercedes » (ou « Bonjour Mercedes ») est l'un des points forts du système MBUX. La commande vocale prend en charge un grand nombre de fonctions d'info-divertissement (saisie de destination, appel téléphonique, sélection de titres musicaux, écriture et lecture vocale de messages, prévisions météo, par exemple) ainsi que diverses fonctions de confort comme la climatisation et l'éclairage. MBUX offre également des avantages dépassant le cadre du véhicule en liaison avec l'appli Mercedes me. Depuis leur canapé ou leur bureau, les conducteurs de l'EQV peuvent planifier leurs trajets, renseigner une heure de départ et porter l'air intérieur à la température souhaitée.

Autonomie maximale grâce à la récupération d'énergie intelligente et aux différents programmes de conduite

Afin de maximiser l'autonomie techniquement envisageable, la Mercedes-Benz EQV recharge ses batteries même pendant la conduite. En poussée et au freinage, le mouvement de rotation mécanique est transformé en énergie électrique utilisée pour recharger la batterie haute tension (récupération d'énergie). Le conducteur a une grande influence sur la récupération. Il peut moduler l'intensité de récupération par l'intermédiaire de palettes situées derrière le volant. En utilisant les palettes gauche et droite, le conducteur peut respectivement amplifier et diminuer l'intensité de la récupération d'énergie. Dans le niveau le plus faible, le véhicule roule en mode « croisière », dans le niveau le plus élevé, en revanche, la conduite à une pédale devient même possible. Car dans la plupart des situations, la décélération de récupération suffit, il est inutile d'actionner la pédale de frein.

En mode récupération D Auto, l'intelligence du EQV se révèle clairement : l'assistant ECO automatiquement enclenché aide le conducteur à utiliser l'efficacité maximale. Il interconnecte les données de navigation, la reconnaissance de la signalisation routière et les informations des assistants de sécurité intelligents (radar et caméra) et adapte de lui-même l'intensité de la récupération.

Associée au système de navigation optimisé pour EQ, la surveillance active de l'autonomie permet au conducteur de toujours arriver à bon port, même s'il omet une étape de charge. Il est assisté dans ce contexte par le programme de conduite E+ qui adapte les paramètres du véhicule à une autonomie maximale.

Ecosystème électromobile très complet avec de multiples possibilités de recharge

La marque technologique EQ repose sur un écosystème électromobile dont la Mercedes-Benz EQV profite en tant que tout récent membre. Celui-ci comprend une offre globale de prestations de conseil et de services qui couvre les fonctions du véhicule telles que la navigation adaptée jusqu'à l'infrastructure de recharge. Grâce à

Mercedes me Charge, la clientèle a accès au plus vaste réseau de charge mondial, avec quelque 300 000 points de charge et, rien qu'en Europe, 300 opérateurs de bornes de recharge publiques (villes, parkings, autoroutes, centres commerciaux, etc.). Dans ce contexte, les clients profitent également d'une fonction de paiement intégrée avec un processus de facturation simplifié. Mercedes me Charge permet également d'accéder aux bornes de recharge rapide du réseau paneuropéen de IONITY.

Les recharges rapides permettent de voyager confortablement surtout sur les longs trajets. D'ici 2020, IONITY entend installer et exploiter quelque 400 bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers européens. IONITY est une entreprise conjointe créée en novembre 2017 par BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company et le groupe Volkswagen avec Audi et Porsche.

L'EQV se recharge plus rapidement avec la Mercedes-Benz Wallbox Home et une puissance de charge de 11 kW que sur une prise secteur. Grâce à un partenariat avec un installateur propre à chaque marché, Mercedes-Benz propose une installation simple et rapide du boîtier mural Mercedes-Benz Wallbox, ainsi que des conseils de professionnels en matière de mobilité électrique. Le processus est encore plus rapide avec une recharge en courant continu (CC) - de série sur l'EQV avec CCS (Combined Charging Systems). En Europe, l'EQV peut refaire le plein d'électricité à une puissance maximale de 110 kW sur une borne adéquate. Le temps de charge est alors de moins de 45 minutes pour passer de 10 à 80 % de charge.

Design avec esthétique propre à EQ

Avec son esthétique avant-gardiste et spécifique, le design constitue un trait d'union entre tous les véhicules EQ. Au centre figure la grille de calandre Black Panel avec lamelles chromées et la vue de profil claire avec des jantes alliage EQ spécifiques au format 18 pouces pour une impression de dynamisme maximal, même à l'arrêt.

L'esthétique de l'extérieur est déclinée à l'intérieur. Des teintes chaudes vermeil viennent rehausser l'esthétique et soulignent l'effet « Welcome Home ». La pièce maîtresse de l'interaction entre l'homme et le véhicule est l'expérience utilisateur intuitive Mercedes-Benz (MBUX). Elle allie un écran tactile de 10 pouces avec une commande vocale évolutive et des fonctions de connectivité novatrices.

La teinte vermeil qui met en valeur le caractère haut de gamme et l'électrification du véhicule joue également un rôle important sur la planche de bord. Elle ajoute une note de raffinement au similicuir de la planche de bord en finition « Midnight Blue ». La configuration des éléments de commande est également caractéristique. Au niveau du système d'info-divertissement et de sonorisation, la couleur vermeil renforce l'impression d'élégance et de chaleur. Les buses de ventilation sont quant à elles valorisées par une finition « Silver Shadow ». Les surpiqûres vermeil qui ornent les sièges créent par ailleurs un contraste saisissant.

Mercedes-Benz EQV, nouveau produit phare de la marque technologique EQ

La marque technologique EQ créée en 2016 par Mercedes-Benz incarne le perfectionnement systématique de l'électromobilité. Le coup d'envoi a été donné par le Concept EQ. Il a été suivi par le Concept EQA lors de l'IAA 2017. En septembre 2018, la marque a présenté avec le SUV électrique EQC (consommation électrique pondérée : 20,8 – 19,7 kWh/100 km ; émissions de CO₂ pondérées : 0 g/km)² son premier véhicule de série (pour plus de détails, voir l'avant-dernier chapitre de ce dossier de presse).

En mars 2019, le Concept EQV a montré à l'occasion du Salon de Genève une possible extension de la gamme de modèles dans le segment des monospaces Premium de huit places maxi. La version de série de la

² La consommation électrique et l'autonomie ont été déterminées sur la base du règlement 692/2008/CE. La consommation électrique et l'autonomie dépendent de la configuration du véhicule.

Mercedes-Benz EQV présentée actuellement marque une nouvelle étape décisive dans l'évolution de la marque technologique EQ.

Caractéristiques techniques¹

Émissions de CO ₂ (g/km)	0 g/km
Consommation électrique pondérée (kWh/100 km)	27,0
Autonomie (km)	405
Temps de charge sur boîtier mural ou borne de recharge publique (recharge CA, 11 kW) (h)	< 10
Temps de charge sur borne rapide (recharge CC, 110 kW) (min)	10-80 % SOC en <45
Transmission	Traction avant
Puissance (kW/ch)	150 (204)
Couple maxi (Nm)	362
Vitesse maxi (km/h)	160
Batterie	Lithium-ion
Densité énergétique de la batterie (installée) (kWh)	100
Densité énergétique de la batterie (utilisable) (kWh)	90
Longueurs (mm)	5.140, 5.370
Empattements (mm)	3.200, 3.430
Coffre (selon létat de chargeéquipement) (L)	1 030
P.T.A.C. (kg)	3 500

¹ Les informations sur la consommation de courant et l'autonomie sont provisoires et ont été définies par le service technique pour la procédure de certification conformément au règlement CEE-ONU n° 101. Une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.