

Nouvelle Mercedes-Benz Classe C*

Communiqué de presse

Lifting pour une star

Juin 2018

Sommaire	Page
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : points forts L'essentiel en bref	3
Version courte La nouvelle Mercedes-Benz Classe C Lifting pour une star	6
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : points intéressants Saviez-vous que...	16
Version longue La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : les nouveaux moteurs Puissance et efficacité énergétique	20
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : systèmes d'assistance à la conduite A l'avant-garde de la sécurité active	28
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : DYNAMIC BODY CONTROL Plaisir de conduire à la carte	34
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C à la loupe : phares MULTIBEAM LED Excellent éclairage quelle que soit la situation	36
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : visuels Instrumentation de bord entièrement numérique disponible en option	38
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : la commande confort ENERGIZING Le bien-être au volant	39
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : système d'info-divertissement Programme de divertissement et d'information varié	41

La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : la berline et le break	45
Les classiques de la série de grande diffusion	
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : cabriolet et coupé	48
Deux modèles à fort caractère	
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C à la loupe	51
Une réussite de Mercedes-Benz	
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : héritage	52
La troisième série	
Les nouveaux Mercedes-AMG C 43 4MATIC	56
Niveau de performances relevé et design actualisé pour la gamme championne des ventes	
La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : caractéristiques techniques	65

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

Nouvelle Mercedes-Benz Classe C en France* :

- Classe C 200 4MATIC non commercialisée
- Classe C 300 uniquement en version 4MATIC
- Classe C 200d uniquement en BA
- Pas de Classe C 160
- Pas de Classe C 400

Les finitions en France :

- Avantgarde
- AMG Line

L'essentiel en bref

Motorisation : nouveaux moteurs quatre cylindres. Moteurs essence 1,5 litre avec réseau de bord 48 V (EQ Boost) unique dans ce segment pour des sensations sportives et une efficacité énergétique optimale :

- C 200 : **135 kW**/184 ch, 280 Nm ; puissance suppl. moteur-alternateur 10 kW, couple suppl. moteur-alternateur 160 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 6,8-6,3 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 154-144 g/km)¹
- C 200 4MATIC : **135 kW**/184 ch, 280 Nm ; puissance suppl. moteur-alternateur 10 kW, couple suppl. moteur-alternateur 160 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 7,2-6,9 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 165-156 g/km)¹

Autre nouveauté : version de deux litres dans la C 300 :

- C 300 : **190 kW**/258 ch, 370 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 7,1-6,9 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 163-157 g/km)¹

Moteurs diesel : adaptation de l'actuelle série OM 654, nouvelle version 1,6 litre dans la C 180 d et la C 200 d :

- C 180 d avec 9G-TRONIC : **90 kW**/122 ch, 300 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 4,7-4,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 124-122 g/km)¹
- C 200 d avec boîte de vitesses mécanique à 6 rapports : **118 kW**/160 ch, 360 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 4,7-4,5 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 124-118 g/km)¹
- C 200 d avec 9G-TRONIC : **110 kW**/150 ch, 360 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,0-4,8 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 132-126 g/km)¹
- C 220 d : **143 kW**/194 ch, 400 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,1-4,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 136-126 g/km)¹

- C 220 d 4MATIC : **143 kW**/194 ch, 400 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,5-5,3 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 144-139 g/km)¹

Et les modèles sport de Mercedes-AMG :

- Mercedes-AMG C 43 4MATIC : **287 kW**/390 ch, 520 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 9,8-9,3 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 223-213 g/km)¹

Design : renforcement du design sportif (notamment à l'avant et à l'arrière), nouvelles jantes alliage, nouvelles peintures

Intérieur : poste de conduite numérique (31,2 cm/12,3"), écran média plus large (26 cm/10,25"), nouveau volant multifonction avec Touch Control. Nombreuses possibilités de personnalisation, notamment grâce à de nouveaux inserts décoratifs à pores ouverts. Atmosphère de salon privé 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

Info-divertissement : système de sonorisation supplémentaire offrant neuf haut-parleurs et une puissance de 225 W (nouvelle option positionnée entre le système de sonorisation standard et le système de sonorisation surround Burmester®)

Assistance à la conduite : La nouvelle Classe C est équipée des systèmes d'assistance à la conduite les plus récents avec la collaboration active du conducteur. 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 sens giratoires, par exemple. La dotation comprend également, entre autres, un assistant d'arrêt d'urgence actif et un assistant de changement de voie actif dont les indications sont compréhensibles de manière intuitive.

Eclairage : phares LED hautes performances au nouveau design (de série pour le coupé et le cabriolet) ou phares MULTIBEAM LED avec feux de route ULTRA RANGE (en option)

Train de roulement : nouveau train de roulement DYNAMIC BODY CONTROL avec loi d'amortissement réglable selon trois niveaux et direction directe sport, pour des sensations de conduite à la demande, ou suspension pneumatique AIR BODY CONTROL

Page 5

¹ Toutes les valeurs ont été calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Lifting pour une star

Stuttgart/Luxembourg. La Classe C, la star parmi les étoiles Mercedes-Benz, aborde sa cinquième année de production avec une myriade d'améliorations. Sur le plan visuel, les évolutions portent principalement sur le restylage de la partie avant ainsi que sur le design des optiques avant et arrière. Côté nouveautés, il convient de citer en premier lieu l'architecture électronique, totalement repensée. Le client perçoit cette évolution au niveau de l'expérience utilisateur, avec une instrumentation de bord reposant sur un écran entièrement numérique (option) et des systèmes multimédias offrant des possibilités d'affichage et d'information à la carte. Les systèmes d'aide à la conduite sont désormais au niveau de ceux de la Classe S. S'y ajoutent de nouveaux moteurs essence et diesel.

Même après quatre ans de commercialisation, la Classe C de la génération actuelle reste la championne des ventes Mercedes-Benz. Rien qu'en 2017, la marque à l'étoile a vendu au total plus de 415 000 berlines et breaks à l'échelle mondiale. Le succès de la Classe C est en partie lié à sa large gamme de motorisations, et les deux modèles sport à deux portes ne dérogent pas à la règle. Le coupé, lancé fin 2015, et le cabriolet, disponible depuis l'été 2016, parlent à la fois au cœur et à la raison. La Classe C est produite dans quatre usines implantées sur quatre continents : Outre l'usine leader de Brême (Allemagne), la série est fabriquée à East London (Afrique du Sud), Tuscaloosa (Etats-Unis) et Pékin (Chine). C'est également dans cette dernière usine qu'est assemblée la version longue de la Classe C Berline, laquelle est construite et commercialisée exclusivement en Chine. En 2017, la Chine constituait le plus grand marché de la Classe C.

L'électrification se poursuit : C 200 avec EQ Boost

La nouvelle Classe C est équipée d'une nouvelle génération de moteurs à essence quatre cylindres. Les versions 1,5 litre C 200 et C 200 4MATIC bénéficient en outre d'un système 48 V supplémentaire avec alterno-démarrreur entraîné par courroie (EQ Boost) :

- C 200 : **135 kW**/184 ch, 280 Nm ; puissance suppl. moteur-alternateur 10 kW, couple suppl. moteur-alternateur 160 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 6,8-6,3 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 154-144 g/km)²
- C 200 4MATIC : **135 kW**/184 ch, 280 Nm ; puissance suppl. moteur-alternateur 10 kW, couple suppl. moteur-alternateur 160 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 7,2-6,9 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 165-156 g/km)²

La combinaison du système 48 V et de l'EQ Boost crée les conditions nécessaires aux fonctions supplémentaires qui contribuent à réduire encore plus la consommation de carburant et à améliorer l'agilité et le confort. Lors de l'accélération, l'EQ Boost peut assister le moteur de **135 kW** (184 ch) en lui fournissant **10 kW** supplémentaires (14 ch) et ainsi assurer brièvement la transition jusqu'à ce que la pression de suralimentation du turbocompresseur soit atteinte. Le soutien du boost est également exploité pour atteindre le plus rapidement possible le régime cible du moteur pendant le passage de rapport. Le temps de passage de la boîte automatique s'en trouve raccourci. Lors de la décélération, l'alternateur récupère l'énergie cinétique et recharge la batterie. La pompe à eau est dotée d'un entraînement électrique et est commandée via une cartographie. Ainsi, la puissance de refroidissement est adaptée au besoin.

Les autres avantages sont le mode croisière moteur éteint et la récupération avec arrêt du moteur intelligent lorsque le véhicule roule. Le système start/stop fonctionne particulièrement bien avec l'alternateur entraîné par courroie : le moteur fonctionne presque sans bruit, sans vibrations et réagit très rapidement.

Les mesures internes au moteur visant à réduire le frottement complètent la stratégie d'efficacité du nouveau quatre cylindres. C'est le cas du procédé CONICSHAPE® breveté par Mercedes-Benz et appelé en interne honage en trompette : avec le honage des parois de cylindre, la paroi du cylindre s'élargit vers le bas et réduit le frottement sur la jupe du piston, ce qui génère moins d'usure et réduit la consommation. Outre les moteurs diesel, tous les moteurs à essence sont à présent équipés d'un filtre à particules en Europe.

- C 300 : **190 kW**/258 ch, 370 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 7,1-6,9 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 163-157 g/km)²

Modèles essence de base (pour le moment avec 9G-TRONIC) :

- C 160 (uniquement berline et break) : **95 kW**/129 ch, 210 Nm (consommation de carburant en cycle mixte 6,8-6,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 155-150 g/km)²
- C 180 : **115 kW**/156 ch, 250 Nm (consommation de carburant en cycle mixte 6,8-6,5 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 155-149 g/km)²

Motorisation de pointe chez Mercedes-Benz : la C 400 4MATIC

- C 400 4MATIC : **245 kW**/333 ch, 480 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 8,7-8,1 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 198-186 g/km)²

OM 654 : C 180 d, C 200 d et C 220 d

La nouvelle version 1,6 litre de l'actuelle famille de moteurs diesel fête sa première mondiale dans la Classe C. Dans l'OM 654 D16, l'alésage et la course (78 x 83,6 mm) ont été réduits par rapport à la version de deux litres OM 654 D20 (82 x 92,3 mm). Le développement était axé sur la réduction des pertes par frottement. Sur les modèles C 180 d et C 200 d, comme sur leur grand frère C 220 d, l'efficacité prend une toute nouvelle dimension.

- C 180 d avec 9G-TRONIC : **90 kW**/122 ch, 300 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 4,7-4,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 124-122 g/km)²
- C 200 d avec boîte de vitesses mécanique à 6 rapports : **118 kW**/160 ch, 360 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 4,7-4,5 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 124-118 g/km)²
- C 200 d avec 9G-TRONIC : **110 kW**/150 ch, 360 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,0-4,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 132-126 g/km)²

- C 220 d: **143 kW**/194 ch, 400 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,1-4,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 136-126 g/km)²
- C 220 d 4MATIC : **143 kW**/194 ch, 400 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 5,5-5,3 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 144-139 g/km)²

Le procédé de combustion à cavité étagée de Mercedes-Benz, baptisé ainsi en référence à la forme de la chambre de combustion dans le piston, est également utilisé dans les deux versions du moteur OM 654. Autres innovations notables : le carter en aluminium associé à des pistons en acier, ainsi que le revêtement NANOSLIDE[®] optimisé des parois de cylindres.

Le guidage d'air amélioré côté admission et côté échappement et l'injection Common Rail de quatrième génération avec des pressions jusqu'à 2 050 bars, ainsi que la réduction des frottements internes de près de 25 % permettent d'atteindre un excellent déploiement de puissance. Le nouveau bloc diesel est en outre plus compact que son prédécesseur. Tous les composants responsables de la réduction des émissions sont montés à proximité directe du moteur. Grâce à cette proximité, le post-traitement des gaz d'échappement atteint rapidement la température de service requise après un démarrage à froid et s'effectue dans des conditions de service exemplaires, avec une faible déperdition de chaleur.

Mercedes-AMG : plus de performance pour la C 43 4MATIC

Le moteur V6 biturbo de l'AMG C 43 4MATIC se distingue par sa puissance élevée, qu'il déploie tout en maintenant la consommation et les émissions polluantes à un niveau minime. Les deux turbocompresseurs sont implantés à proximité du moteur et réagissent avec une grande spontanéité. Pour la nouvelle Classe C, les ingénieurs en développement AMG ont porté la puissance du V6 de 3,0 l à **287 kW** (390 ch), ce qui correspond à une augmentation de **17 kW** (23 ch). Le couple maxi de 520 Nm est disponible entre 2 500 et 5 000 tr/min.

- C 43 4MATIC : **287 kW**/390 ch, 520 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 9,8-9,3 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 223-213 g/km)²

Ce pack permet d'atteindre des performances exceptionnelles : la nouvelle C 43 4MATIC Berline réalise le sprint de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes contre 4,8 secondes pour le break. La vitesse maxi est bridée électroniquement à 250 km/h.

Le moteur est couplé à la boîte de vitesses 9G SPEEDSHIFT TCT AMG que les développeurs de la Mercedes AMG ont spécialement adaptée pour un comportement de conduite dynamique. Grâce à l'application logicielle spécifique, des passages de rapports très courts ont pu être réalisés.

Transmission intégrale 4MATIC : motricité assurée dans les conditions difficiles

La C 200 , la C 220 d et la C 400 sont dotées de la transmission intégrale permanente 4MATIC et bénéficient d'une motricité et d'une tenue de route améliorées, notamment dans les conditions difficiles. Avec une répartition du couple toutes roues motrices de 45 % à l'avant et de 55 % à l'arrière, la 4MATIC est particulièrement dynamique. La combinaison de la régulation de comportement dynamique ESP® et du contrôle électronique de motricité 4-ETS permet toujours de se passer des habituels blocages de différentiel. Pour un gain de poids, ainsi qu'une sécurité et un confort de marche sensiblement accrus.

Sur les modèles Mercedes AMG C 43, la transmission intégrale proposée de série se distingue par une répartition du couple à prédominance arrière selon un rapport de 31 % sur l'essieu avant et 69 % sur l'essieu arrière.

Extérieur : des phares dotés d'un nouveau regard

La Classe C nouveau millésime a pour caractéristique de marier la sportivité à l'émotion et à l'intelligence. Sur le plan visuel, les évolutions portent en premier lieu sur la partie avant ainsi que sur les optiques avant et arrière.

Dans le cadre du restylage, la berline et le break sont dotés de série de la calandre diamant, en liaison avec l'AMG Line. Le pare-chocs avant a quant à lui été redessiné pour toutes les lignes d'équipement. Il met encore plus en valeur la finition EXCLUSIVE Extérieur sur la berline et le break et laisse paraître la finition AVANTGARDE Extérieur encore plus dynamique. Il s'orne ainsi de série d'une baguette argentée, voire d'une baguette chromée en liaison avec la finition AVANTGARDE Extérieur ou d'une baguette chromée en trois parties avec la finition EXCLUSIVE Extérieur. L'AMG Extérieur mise quant à elle sur

une jupe avant AMG redessinée, au même titre que l'insert diffuseur intégré à l'arrière. Les modèles bénéficient d'un pare-chocs arrière dont la partie inférieure a elle aussi été remodelée. Sa géométrie, les inserts décoratifs et le design des sorties d'échappement varient selon l'équipement et la motorisation.

Le dessin des optiques avant et arrière se caractérise par des contours nets. Fruits d'un travail d'orfèvre, de nombreux détails confèrent à la Classe C sa singularité et son caractère résolument moderne. La nouvelle Classe C (berline et break) est proposée de série avec des phares halogène intégrant des feux de jour à LED. Elle peut être équipée en option (de série sur la berline et le coupé) de phares LED hautes performances au design intérieur particulièrement épuré. Pour la première fois, la Classe C est également disponible avec des phares MULTIBEAM LED intégrant des feux de route ULTRA RANGE (plus de détails aux pages suivantes).

Design intérieur : la perfection du détail

L'habitacle sport mise sur une valeur perçue maximale et des lignes fluides pour redéfinir la notion de luxe moderne.

La console centrale est valorisée par un insert élégant aux lignes fluides, au choix dans de nouveaux matériaux : finition bois à pores ouverts noyer marron ou chêne anthracite. Les plaquages bois à effet 3D de la console centrale allient qualité artisanale et modernité. Au chapitre des nouvelles teintes intérieures figurent le gris magma/noir ainsi que le marron cuir pour l'AMG Line Intérieur. Une autre évolution concerne les ceintures de sécurité, proposées en option dans un coloris spécial, le gris magma se substituant au gris cristal.

La fonction de démarrage sans clé KEYLESS-GO est proposée de série, la touche Start/Stop évoquant désormais une turbine. La clé du véhicule a elle aussi été redessinée.

Le Pack Sièges multicontours est une nouveauté pour la berline et le break. Grâce à une pompe pneumatique à commande électrique, les joues latérales et le soutien lombaire des sièges peuvent être ajustés individuellement. Pour masser la zone autour des lombaires, des coussins d'air sont gonflés et dégonflés par vagues ou par saccades lorsque la fonction est activée.

La nouvelle Classe C est équipée des systèmes d'aide à la conduite Mercedes-Benz les plus récents avec la collaboration active du conducteur et offre donc une sécurité active renforcée par rapport au modèle précédent. La Classe C peut rouler en mode semi-automatisé dans de nombreuses situations.

Elle utilise également les données cartographiques et de navigation pour diverses fonctions d'assistance. Ainsi, l'**assistant de régulation de distance DISTRONIC actif** compris dans le Pack Assistance à la conduite peut venir en aide au conducteur dans une multitude de situations en se basant sur le trajet et adapter la vitesse grâce à ses capacités d'anticipation, notamment dans les virages, les intersections ou les ronds-points. La dotation comprend également, entre autres comme nouvelles fonctions de **l'assistant directionnel actif**, **l'assistant d'arrêt d'urgence actif** et un **assistant de changement de voie actif** dont les indications sont intuitivement compréhensibles.

Un **freinage d'urgence assisté actif** doté de fonctionnalités étendues est proposé de série à bord de la nouvelle Classe C. Celui-ci peut contribuer, en fonction de la situation, à éviter ou limiter la gravité des télescopages avec des véhicules qui roulent plus lentement, qui s'arrêtent ou sont à l'arrêt, voire même des collisions avec des piétons ou des cyclistes traversant la chaussée.

Phares MULTIBEAM LED : visibilité exceptionnelle dans toutes les conditions

La nouvelle Classe C est disponible en option avec de nouveaux phares MULTIBEAM LED. Le nouveau système de phares intègre un éclairage d'intersection, un éclairage rond-point, un éclairage urbain et un éclairage mauvais temps en complément des fonctions de l'Intelligent Light System à LED proposé jusqu'à présent.

En mode feux de route, l'assistant de feux de route adaptatifs Plus assure en permanence un éclairage longue portée de la chaussée sans éblouir les usagers circulant en sens inverse. Si aucun autre usager n'est détecté, que la route est droite et que la vitesse du véhicule est supérieure à 40 km/h, les feux de route ULTRA RANGE s'allument automatiquement. Lorsque des véhicules arrivent en sens inverse ou sont détectés en amont, les LED des modules de feux de route sont partiellement désactivées, créant de chaque côté un système d'obturation d'éclairage en forme de U.

Visuels : Instrumentation de bord entièrement numérique disponible en option

Page 13

La Classe C est équipée d'un nouveau concept d'affichage comprenant un combiné d'instruments entièrement numérique (option) offrant trois styles visuels différents, à savoir « Classic », « Sport » et « Progressive ».

Voici la vue d'ensemble des visuels au programme :

Combiné d'instruments : le modèle de base intègre un combiné d'instruments classique à deux tubes. Un écran couleur de 5,5 pouces (définition 383 x 600 pixels) est implanté entre les « tubes ». Le style d'affichage paramétré dans ce cas est « classique ».

En option, le combiné peut être remplacé par une version entièrement numérique. L'écran haute définition de 12,3 pouces offre une résolution de 1 920 x 720 pixels. Les informations peuvent être affichées dans les trois styles cités plus haut avec un graphisme très différent d'un mode à l'autre.

Ecran média : l'écran multimédia surmontant la console centrale est lui aussi disponible en deux formats. Avec le système multimédia Audio 20, l'écran présente une diagonale de 7 pouces et une résolution de 960 x 540 pixels. Là encore, le style d'affichage paramétré est « classique ». Un écran média haute définition de 10,25 pouces et d'une résolution de 1 920 x 720 pixels est proposé pour la première fois en option avec Audio 20.

La Classe C possède des touches tactiles Touch Control sur le volant. Comme la surface d'un smartphone, elles réagissent aux mouvements de balayage. Autre nouveauté : l'utilisation du système DISTRONIC et du régulateur de vitesse directement à partir du volant. Le système d'infodivertissement peut également être commandé via le pavé tactile avec sélecteur (désormais avec retour tactile) situé sur la console centrale ou via la commande vocale LINGUATRONIC. L'affichage tête haute proposé en option est désormais réglable sur une plus grande plage.

La commande confort ENERGIZING : priorité au bien-être

La commande confort ENERGIZING (option) interconnecte différents systèmes confort à bord du véhicule. Elle utilise de manière ciblée les fonctions de la climatisation (y compris la diffusion de parfum d'ambiance) et des sièges (chauffage, ventilation et, dans la berline et le break, massage), ainsi que

diverses ambiances lumineuses et musicales, et permet un paramétrage « Wellness » spécifique en phase avec l'humeur ou les besoins du client. L'impression de bien-être et les capacités du conducteur s'en trouvent encore accrues.

En fonction de l'équipement, jusqu'à six programmes sont disponibles (fraîcheur, vitalité, chaleur, bien-être, joie, remise en forme). Les programmes durent chacun dix minutes. Ils sont visualisés graphiquement sur l'écran média et accompagnés de la musique adéquate.

Systèmes multimédias : des informations et un programme musical à la carte

De série, la Classe C est équipée du système multimédia Audio 20 avec deux prises USB, un lecteur de cartes SD, une interface Bluetooth® et une interface multimédia.

Avec le système COMAND Online de dernière génération disponible en option, l'utilisateur peut profiter d'un système de navigation 3D rapide sur disque dur avec représentation topographique de la carte, représentation des bâtiments en 3D proche de la qualité photo et rotation des cartes en 3D. La carte de navigation présente de nombreuses informations supplémentaires. En s'abonnant à la conciergerie, les clients Mercedes me connect peuvent bénéficier d'une multitude de prestations de service personnalisées.

Alarme antivol : détecte les accrochages et en informe le propriétaire du véhicule

Parmi les nouveautés figure également l'envoi automatique d'une notification si le véhicule est accroché sur un parking ou remorqué ou en cas d'effraction dans le véhicule. Les capteurs ultrasensibles de l'alarme antivol et antieffraction (option) détectent ce genre de situation et envoient immédiatement une notification Push à l'appli Mercedes me. Cette option inclut les nouveaux capteurs et le logiciel correspondant.

Interlocuteurs :

Page 15

Steffen Schierholz, Communication produit globale Mercedes-Benz Cars,
Tel.: +49 (0) 711 17-75852, steffen.schierholz@daimler.com

Birgit Zaiser, Communication Mercedes-AMG,
Tél. : +49 (0)7144 302-581, birgit.zaiser@daimler.com

Koert Groeneveld, Communication produit Mercedes-Benz Cars,
téléphone : +49 (0)711 17-92311, koert.groeneveld@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

Contacts Mercedes-Benz France:

Debora Giuliani : +33 (0)1 30 05 85 19, debora.giuliani@daimler.com

Retrouvez toute notre actualité sur **media.daimler-france.fr**,
media.daimler.com et **media.mercedes-benz.com**

² Toutes les valeurs ont été calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Saviez-vous que...

...le climatiseur automatique est relié au GPS ? Se basant sur les informations cartographiques du système de navigation et des coordonnées de localisation du GPS, le système sait à quel moment le véhicule s'engage dans un tunnel. Il ferme alors automatiquement le volet de recyclage, de manière à ce que l'air chargé de gaz d'échappement ne pénètre pas dans l'habitacle par le système de ventilation. Le volet se rouvre à la sortie du tunnel et l'air frais peut de nouveau affluer dans l'habitacle.

...le système de freinage est équipé de série d'ADAPTIVE BRAKE ?

ADAPTIVE BRAKE offre notamment une assistance au démarrage en côte qui empêche le véhicule de reculer dans les pentes et facilite ainsi le démarrage ; une fonction HOLD (de série avec la boîte de vitesses automatique, en liaison avec l'option Tempomat avec la boîte de vitesses mécanique) qui immobilise le véhicule sans que le conducteur ait à appuyer sur la pédale de frein ; une fonction de séchage des freins par freinage, qui élimine à intervalles cycliques l'humidité sur les disques de frein en cas de pluie de manière à garantir immédiatement la force de freinage maximale. La fonction de préremplissage applique les garnitures de frein sur les disques dès que le conducteur relève rapidement son pied de la pédale d'accélérateur, si bien que la distance de freinage peut être raccourcie lors du freinage suivant.

...la luminosité de l'affichage tête haute (option) s'adapte automatiquement à la luminosité extérieure par le biais d'un capteur de luminosité ? Ce capteur est situé au niveau du toit. Des niveaux de luminosité de plus de 10 000 cd/m² sont possibles les jours de beau temps. Comme le contraste est supérieur à 1 000/1, l'affichage conserve sa qualité de haut niveau même la nuit. Dans la nouvelle Classe C, l'affichage tête haute peut être réglé sur une plage élargie.

...la détection du repose-main sur le pavé tactile augmente la sécurité de commande et contribue à éviter les erreurs ? Le système utilise pour ce faire les signaux d'un capteur dont il traite les données en trois dimensions afin de détecter si le conducteur a simplement posé sa main sur le repose-main ou s'il est en train de saisir des caractères. La saisie se fait en toute sécurité, puisque le conducteur a la main bien appuyée sur le repose-main et ne déplace pas ses

doigts dans le vide. L'utilisateur reçoit une confirmation tactile lorsqu'il utilise la surface de commande.

Page 17

...l'airbag passager peut être désactivé automatiquement ? Si le siège passager est inoccupé ou qu'un siège enfant dos à la route est détecté, l'airbag passager est automatiquement désactivé. Les jeunes enfants peuvent ainsi être protégés des blessures liées à son déclenchement. La détection est assurée de manière fiable par un capteur de pression.

...la capote de la Classe C Cabriolet s'ouvre et se ferme en moins de 20 secondes jusqu'à 50 km/h ? Une fois ouverte, la capote entièrement automatique se replie puis disparaît selon un processus minutieux et silencieux dans le puits de capote logé dans le coffre. La forme et le coloris du cache du bac de capote sont des éléments à part entière de l'habitacle. La composition de ce cache fait par ailleurs appel au même matériau que la ligne de ceinture.

... le système Frontbass utilise le volume des traverses et des longerons de la carrosserie brute comme caisse de résonance pour les haut-parleurs de basses ? Comme ces éléments structurels présentent une très grande rigidité, ils produisent des sons graves qui restent précis et pratiquement sans distorsion, jusqu'à un volume élevé.

...le pare-vent automatique AIRCAP (option pour le cabriolet) génère une véritable écharpe d'air chaud dans l'habitacle ? Le système AIRCAP se compose de deux éléments : un déflecteur d'air extractible avec filet dans le cadre du pare-brise et un pare-vent derrière les sièges arrière. le déflecteur dévie le flux d'air vers le haut et le filet augmente la pression de manière contrôlée au niveau de l'habitacle. Les turbulences diminuent, car elles sont freinées et réparties uniformément par le pare-vent. Les tourbillonnements d'air dans l'habitacle diminuent considérablement, et une écharpe d'air chaud se forme.

...plus de 9,5 millions de berlines et de breaks de la gamme moyenne Mercedes-Benz Classe C ont été vendus jusqu'à présent ? En 2017, ces deux versions de carrosserie ont été livrées sur quelque 120 marchés du monde entier. La Classe C a été présentée pour la première fois en 1982, sous le nom de Mercedes-Benz 190 (W 201). Sont ensuite apparues les séries 202 (en 1993 et pour la première fois comme break en 1996), 203 (en 2000, le coupé sport CL 203 à hayon incliné fut la nouvelle variante disponible à partir de 2008) et 204 (en 2007, le coupé C 204 a fait son apparition en 2011). La

série 205 disponible depuis 2014 comprend d'abord la berline (W 205), la berline avec empattement long (V 205, uniquement en Chine), le break (S 205), le coupé (C 205) et le cabriolet (A 205).

...la Classe C est produite dans quatre usines implantées sur quatre continents ? Outre l'usine leader de Brême (Allemagne), la série est fabriquée à East London (Afrique du Sud), Tuscaloosa (Etats-Unis) et Pékin (Chine).

...la Classe C est depuis dix ans le modèle le plus vendu de Mercedes-Benz? Depuis 2015, la première année de vente de la nouvelle Classe C, plus de 400 000 berlines et breaks ont été vendus chaque année. Rien qu'en 2017, la marque à l'étoile a vendu au total plus de 415 000 berlines et breaks. Environ un quart de ces modèles étaient des versions longues de la berline Classe C qui sont exclusivement produites et vendues en Chine.

...les plus jeunes clients de la classe C sont chinois? Environ 80 % des conducteurs de l'Empire du Milieu ont moins de 40 ans. Aux Etats-Unis, 40 % des acheteurs de la Classe C Berline l'an passé étaient des femmes.

...que l'année dernière en Europe et aux USA, plus d'un acheteur sur trois de la Classe C (berline ou break) conduisait auparavant un véhicule de marque concurrente? D'autre part, environ 70 % des conducteurs européens qui conduisaient jusque-là une Classe C, ont de nouveau opté pour un véhicule Mercedes-Benz.

...la C 36 AMG a été le premier véhicule AMG à être développé en 1993 sur la base de la coopération avec Daimler-Benz ? Avec plus de 5 200 unités produites jusqu'en 1997, la berline devient le premier best-seller. Dans le segment de la nouvelle Classe C seront en tout proposés 12 modèles Mercedes AMG en tenant compte de la C 43 et de la C 63 et de toutes les versions de carrosserie.

...Mercedes-Benz a atteint un nouveau record pour les véhicules diesel en 2015 lors de la course légendaire Pikes Peak aux Etats-Unis avec sa C 300 d 4MATIC de série (connue en Europe comme C 250 d) ? En seulement 11:37 minutes, le pilote d'essai Uwe Nittel a parcouru un trajet de 19,99 km parsemé de plus de 150 virages à plus de 1 400 mètres de dénivelé.

...Mercedes-Benz a fait son retour en sport automobile avec la 190 ? Lors de la course d'ouverture officielle du nouveau circuit Nürburgring le 12 mai 1984, Mercedes-Benz a mis à disposition 20 véhicules identiques de type 190 E 2.3-16. 20 anciens vainqueurs du Nürburgring et d'autres pilotes célèbres ayant remporté le Grand Prix d'Allemagne ou la course de 1 000 kilomètres ont participé à cette première. Ce cercle exclusif comptait Jack Brabham, Hans Herrmann, Phil Hill, Denis Hulme, James Hunt, Alan Jones, Niki Lauda, Klaus Ludwig, Stirling Moss, Alain Prost, Keke Rosberg, Jody Scheckter, Ayrton Senna et John Surtees.

...les 1 510 litres maxi du coffre du break sont particulièrement faciles à utiliser ? Le déverrouillage électrique des dossiers arrière se commande au moyen d'une touche et permet de libérer au besoin un plancher de chargement plat avec un grand volume en rabattant la banquette arrière en un mouvement. Le hayon EASY-PACK à commande électrique (option) ou la fonction HANDS-FREE ACCESS (option) contribuent au confort de chargement, exceptionnel sur le break. Ils permettent d'ouvrir et de fermer le hayon sans les mains.

...tous les modèles de la Classe C portent le label de qualité de la Fondation européenne pour la recherche sur les allergies (ECARF) ? Daimler est actuellement le seul constructeur automobile à faire vérifier scientifiquement l'absence d'allergènes dans ses véhicules. Ces prérequis sont de multiple nature puisqu'ils exigent notamment de tester toute une panoplie de composants pour chaque version d'équipement d'un véhicule afin de vérifier la teneur de l'air en substances allergènes pouvant être absorbées par inhalation. Les filtres de la climatisation se doivent également de respecter les critères de qualité ECARF tant à l'état neuf qu'après utilisation. Les tests portent notamment sur leur degré de séparation des poussières fines et des pollens.

...Mercedes-Benz est le premier constructeur à proposer une suspension pneumatique dans le segment de la Classe C ? AIR BODY CONTROL réussit le tour de force de concilier un confort de marche élevé et un comportement dynamique agile. Il comprend en outre un correcteur d'assiette intégral pour un confort de marche idéal, même à pleine charge - un atout particulièrement appréciable dans le break.

Puissance et efficacité énergétique

La famille de la Classe C prend le départ avec de tout nouveaux moteurs. La gamme comprend à la fois une nouvelle génération de moteurs quatre cylindres pour modèles essence avec alterno-démarrreur entraîné par courroie et système 48 volts supplémentaire et la famille actuelle de moteurs diesel, qui inclut pour la première fois un moteur de 1,6 litre. La puissance du moteur biturbo V6 de la Mercedes-AMG C 43 4MATIC (consommation de carburant en cycle mixte : 9,8-9,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 223-213 g/km)³ a été augmentée de 17 kW (23 ch) pour atteindre 287 kW (390 ch).

L'électrification se poursuit : la nouvelle Classe C est équipée d'une nouvelle génération de moteurs à essence quatre cylindres. Parallèlement, ces modèles se dotent d'un système 48 V supplémentaire avec démarreur-alternateur entraîné par courroie. Le nouveau moteur essence est décliné en deux versions, C 200 et C 200 4MATIC (consommation de carburant en cycle mixte : 7,2-6,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 165-144 g/km)³ de 1,5 litres de cylindrée.

La combinaison du système 48 V et de l'EQ Boost crée les conditions nécessaires aux fonctions supplémentaires qui contribuent à réduire encore plus la consommation de carburant et à améliorer l'agilité et le confort. Lors de l'accélération, l'EQ Boost peut assister le moteur de **135 kW** (184 ch) en lui fournissant **10 kW** supplémentaires (14 ch) et ainsi assurer brièvement la transition jusqu'à ce que la pression de suralimentation du turbocompresseur soit atteinte. Le soutien du boost est également exploité pour atteindre le plus rapidement possible le régime cible du moteur pendant le passage de rapport. Le temps de passage de la boîte automatique s'en trouve raccourci. Lors de la décélération, l'alterno-démarrreur récupère l'énergie cinétique et recharge la batterie. La pompe à eau est dotée d'un entraînement électrique et est commandée via une cartographie. Ainsi, la puissance de refroidissement est adaptée au besoin.

Les autres avantages sont le mode croisière moteur éteint et la récupération avec arrêt du moteur intelligent lorsque le véhicule roule : lors du freinage, la récupération a lieu seulement à la coupure de l'alimentation en carburant en poussée. Si la vitesse minimale n'est plus atteinte, la chaîne cinématique

s'ouvre et le moteur se coupe. Ceci permet d'économiser du carburant par la récupération avec un temps de réponse confortable du véhicule. Le système start/stop fonctionne particulièrement bien avec l'alternateur entraîné par courroie : le moteur sans vibrations réagit très rapidement.

En cas de suralimentation par turbocompresseur, un système twin-scroll intervient. Le double flux (les canaux de gaz d'échappement de chacun des deux cylindres sont séparés l'un de l'autre et ne convergent que devant la turbine) a permis d'améliorer le couple tout en maintenant une contre-pression des gaz d'échappement basse. La régulation de la pression de suralimentation est électronique. Par comparaison avec une régulation purement pneumatique, il est désormais possible de régler plus rapidement et plus précisément la pression de suralimentation optimale.

Le véhicule dispose également de la distribution variable CAMTRONIC. Elle permet un réglage à deux niveaux de la course de soupape côté admission. Dans la plage de charge partielle, il est ainsi possible avec une plus petite course de soupape de guider moins d'air dans la chambre de combustion et ainsi d'éviter de plus fortes pertes de changements de charge. A charge élevée, la course des soupapes est rallongée afin de pouvoir exploiter tout le potentiel de puissance du moteur. Le procédé de combustion éprouvé BlueDIRECT et une chambre de combustion perfectionnée contribuent à réduire le niveau d'émissions de gaz d'échappement. Les mesures internes au moteur visant à réduire le frottement complètent la stratégie d'efficacité du nouveau quatre cylindres. C'est le cas du procédé CONICSHAPE® breveté par Mercedes-Benz et appelé en interne honage en trompette : avec le honage des parois de cylindre, la paroi du cylindre s'élargit vers le bas et réduit le frottement sur la jupe du piston, ce qui génère moins d'usure et réduit la consommation. Outre les moteurs diesel, tous les moteurs à essence sont à présent équipés d'un filtre à particules en Europe.

Autre nouveauté : la version de deux litres de ce moteur dans la C 300 :

- C 300 : **190 kW/258 ch**, 370 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 7,1-6,9 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 163-157 g/km)³

- C 160 (uniquement berline et break) : **95 kW/129 ch**, 210 Nm (consommation de carburant en cycle mixte 6,8-6,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 155-1501 g/km)³
- C 180 : **115 kW/156 PS**, 250 Nm (consommation de carburant en cycle mixte 6,8-6,5 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 155-149 g/km)³

Motorisation de pointe chez Mercedes-Benz : la C 400 4MATIC

- C 400 4MATIC : **245 kW/333 ch**, 480 Nm ; (consommation de carburant en cycle mixte 8,7-8,1 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 198-186 g/km)³

Moteurs diesel actualisés

La nouvelle version 1,6 litre de l'actuelle famille de moteurs diesel fête sa première mondiale dans la Classe C en tant que C 180 d avec 9G-TRONIC : 90 kW/122 ch, 300 Nm ; (consommation en cycle mixte 4,7-4,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 124-122 g/km)³ et en tant que C 200 d avec boîte de vitesses mécanique à six rapports (consommation en cycle mixte 4,7-4,5 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte 124-118 g/km)³. Dans l'OM 654 D16, l'alésage et la course (78 x 83,6 mm) ont été réduits par rapport à la version de deux litres OM 654 D20 (82 x 92,3 mm). Le développement était axé sur la réduction des pertes par frottement au moyen de nombreuses mesures :

- des pistons en acier plus bas (-2,65 mm) et plus légers (-135 g) réduisent le frottement hydrodynamique entre la chemise du piston et la surface du cylindre et permettent
- d'allonger la bielle de 7 mm et
- de supprimer les arbres d'équilibrage Lanchester. Il en résulte une économie de poids d'env. 10 kg. Autres mesures :
- amincissement des paliers de bielle (52 mm, -8 mm) et des paliers principaux (12 mm, -2 mm) et
- utilisation pour la première fois dans un moteur diesel du procédé CONICSHAPE® breveté par Mercedes-Benz et appelé en interne honage en trompette (voir ci-dessus).

Le nouveau moteur diesel d'entrée de gamme bénéficie en outre de toutes les innovations de l'actuelle famille de moteurs et ouvre de nouvelles voies en matière d'efficacité énergétique, comme la version de deux litres utilisée pour la première fois dans la Classe C en version C 220 d (consommation de carburant en cycle mixte : 5,1-4,8 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 136-126 g/km)³. Parmi les innovations technologiques, citons :

- le procédé de combustion à cavité étagée, baptisé ainsi en référence à la forme de la chambre de combustion dans le piston
- l'association d'un carter en alu et de pistons en acier
- le revêtement des parois NANOSLIDE[®], le guidage optimisé de l'air côté admission et échappement et
- l'utilisation de l'injection Common-Rail de quatrième génération avec des pressions de jusqu'à 2 050 bars.

Le nouveau bloc diesel est en outre plus compact que son prédécesseur. Tous les composants responsables de la réduction des émissions sont montés à proximité directe du moteur. Grâce à cette proximité, le post-traitement des gaz d'échappement s'effectue dans des conditions de service exemplaires, avec une faible déperdition de chaleur.

Malgré une cylindrée ramenée à tout juste deux litres et un poids en baisse de près de 16 %, le nouveau moteur diesel de la E 220 d développe **143 kW** (194 ch), soit tout juste 18 kW de plus que son prédécesseur, et affiche une consommation moyenne selon le nouveau cycle mixte européen de 4,8-4,4 litres aux 100 kilomètres.

Mercedes-AMG : plus de performance pour la C 43 4MATIC

Le moteur V6 biturbo de la Mercedes-AMG C 43 4MATIC (consommation combinée : 9,8-9,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 223-213 g/km)³ se distingue par une puissance magistrale, une faible consommation et de faibles émissions polluantes. Les deux turbocompresseurs sont implantés à proximité du moteur et réagissent avec une grande spontanéité.

Pour la nouvelle Classe C, les ingénieurs en développement AMG ont porté la puissance du V6 de 3,0 l à **287 kW** (390 ch), ce qui correspond à une augmentation de **17 kW** (23 ch). Le couple maxi de 520 Nm est disponible entre 2 500 et 5 000 tr/min. Ce pack permet d'atteindre des performances exceptionnelles : La nouvelle C 43 4MATIC Berline réalise le sprint de 0 à

100 km/h en 4,7 secondes contre 4,8 secondes pour le break. La vitesse maxi est bridée électroniquement à 250 km/h.

Page 24

Le moteur est couplé à la boîte de vitesses 9G SPEEDSHIFT TCT AMG que les développeurs de la Mercedes AMG ont spécialement adaptée pour un comportement de conduite dynamique. Grâce à l'application logicielle spécifique, des passages de rapports très courts ont pu être réalisés.

Transmission intégrale 4MATIC : motricité assurée dans les conditions difficiles

La C 200, la C 220 d et la C 400 sont dotées de la transmission intégrale permanente 4MATIC et bénéficient d'une motricité et d'une tenue de route améliorées, notamment dans les conditions difficiles. Avec une répartition du couple toutes roues motrices de 45 % à l'avant et de 55 % à l'arrière, la 4MATIC est particulièrement dynamique. La combinaison de la régulation de comportement dynamique ESP® et du contrôle électronique de motricité 4-ETS permet toujours de se passer des habituels blocages de différentiel. Pour un gain de poids, ainsi qu'une sécurité et un confort de marche sensiblement accrus.

Sur les modèles Mercedes AMG C 43, la transmission intégrale proposée de série se distingue par une répartition du couple à prédominance arrière selon un rapport de 31 % sur l'essieu avant et 69 % sur l'essieu arrière.

Les modèles suivants seront proposés dès le lancement commercial.

	C 160	C 180	C 200	C 200 4MATIC	C 300	C 400 4MATIC
Boîte de vitesses	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC
Cylindres/disposition	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	6/en V
Cylindrée (cm ³)	1 595	1 595	1 497	1 497	1 991	2 996
Puissance (kW/ch) moteur thermique	95/129	115/156	135/184	135/184	190/258	245/333
à (tr/min)	5.000-6.000	5.300	5 800-6 100	5 800-6 100	5 800-6 100	5.250-6.000
Puissance du moteur-alternateur (kW)	-	-			-	-
Récupération Boost			12 10	12 10		
Couple maxi moteur thermique (Nm)	210	250	280	280	370	480
à (tr/min)	1.200-4.000	1.200-4.000	3 000-4 000	3 000-4 000	1 800-4 000	1.600-4.000
Couple maxi moteur-alternateur (Nm)	-	-	160	160	-	-
Consommation de carburant (l/100 km) ³						
Berline	6,6-6,2	6,5-6,2	6,3-6,0	6,9-6,5	6,9-6,5	8,2-7,8
Break	6,8-6,5	6,8-6,5	6,6-6,2	7,1-6,7	7,0-6,6	8,3-7,9
Cabriolet	-	PED	6,8-6,4	7,2-6,8	7,1-6,7	8,7-8,2
Coupé	-	6,7-6,3	6,5-6,1	7,0-6,6	6,9-6,4	8,1-7,7
Emissions de CO ₂ (g/km) ³						
Berline	150-141	149-141	144-136	156-148	158-148	187-177
Break	155-148	155-148	151-142	162-153	160-150	189-179
Cabriolet	-	PED	154-145	165-156	163-153	198-187
Coupé	-	152-145	148-140	159-150	157-147	186-176
Accél. 0-100 km/h (s)						
Berline	9,8	8,3	7,7	8,1	5,9	4,9
Break	10,2	8,5	7,9	8,4	6,0	5,0
Cabriolet	-	8,9-	8,5	8,8	6,2	5,2
Coupé	-	8,5	7,9	8,4	6,0	4,9
Vitesse maxi. (km/h)						
Berline	214	225	239	234	250	250
Break	208	222	235	230	250	250
Cabriolet	-	220-	235	230	250	250
Coupé	-	226	239	234	250	250

PED = pas encore disponible

	C 180 d	C 200 d	C 200 d	C 220 d	C 220 d 4MATIC
Boîte de vitesses	Boîte automatique 9G-TRONIC	MT 6	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC	Boîte automatique 9G-TRONIC
Cylindres/disposition	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne
Cylindrée (cm ³)	1.597	1.597	1 950	1 950	1 950
Puissance maxi. (kW/ch)	90/122	118/160	110/150	143/194	143/194
à (tr/min)	3.200-4.600	3 800	3.200-4.800	3 800	3 800
Couple maxi (Nm)	300	360	360	400	400
à (tr/min)	1 400-2 800	1.600-2.600	1 400-2 800	1 600-2 800	1 600-2 800
Consommation de carburant (l/100 km) ³					
Berline	4,6-4,2	4,5-4,1	4,8-4,4	4,8-4,4	5,5-4,9
Break	4,7-4,3	4,6-4,2	5,0-4,7	5,0-4,7	5,3-5,0
Cabriolet	-	4,7-4,5	-	5,1-4,8	-
Coupé	-	4,7-4,3	-	4,9-4,6	-
Emissions de CO ₂ (g/km) ³					
Berline	122-112	118-108	126-117	126-117	144-131
Break	124-114	121-111	132-123	133-123	139-132
Cabriolet	-	124-118	-	136-126	-
Coupé	-	124-113	-	130-121	-
Accél. 0-100 km/h (s)					
Berline	9,4	8,5	8,1	6,9	6,9
Break	9,6	8,7	8,4	7,0	7,4
Cabriolet	-	9,2	-	7,5	-
Coupé	-	8,7	-	7,0	-
Vitesse maxi. (km/h)					
Berline	207	226	222	240	233
Break	201	220	216	233	228
Cabriolet	-	220	-	233	-
Coupé	-	226	-	240	-

	AMG C 43 4MATIC
Boîte de vitesses	9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Cylindres/disposition	6/en V
Cylindrée (cm ³)	2 996
Puissance (kW/ch) moteur thermique	287/390
à (tr/min)	6.100
Couple maxi moteur thermique (Nm)	520
à (tr/min)	2.500-5.000
Consommation de carburant (l/100 km) ³	
Berline	9,3-9,1
Break	9,6-9,4
Cabriolet	9,8-9,5
Coupé	9,5-9,2
Emissions de CO ₂ (g/km) ³	
Berline	213-208
Break	219-214
Cabriolet	223-218
Coupé	217-212
Accél. 0-100 km/h (s)	
Berline	4,7
Break	4,8
Cabriolet	4,8
Coupé	4,7
Vitesse maxi. (km/h)	
Berline	250*
Break	250*
Cabriolet	250*
Coupé	250*

*bridage électronique

³ Toutes les valeurs ont été calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

A l'avant-garde de la sécurité active

La nouvelle Classe C est équipée des systèmes d'aide à la conduite Mercedes-Benz les plus récents avec la collaboration active du conducteur et offre donc une sécurité active renforcée par rapport au modèle précédent. La Classe C peut rouler en mode semi-automatisé dans de nombreuses situations. Pour ce faire, elle surveille son environnement avec une précision extrême. Des systèmes de caméras et radars perfectionnés permettent une couverture jusqu'à 500 mètres devant le véhicule, dont 90 mètres en 3D.

Elle utilise également les données cartographiques et de navigation pour diverses fonctions d'assistance. L'**assistant de régulation de distance DISTRONIC actif** compris dans le Pack Assistance à la conduite peut venir en aide au conducteur dans une multitude de situations en se basant sur le trajet et adapter la vitesse en tout confort grâce à ses capacités d'anticipation, notamment dans les virages, les intersections ou les ronds-points. La dotation comprend également, entre autres comme nouvelles fonctions de l'**assistant directionnel actif**, l'**assistant d'arrêt d'urgence actif** et un **assistant de changement de voie actif** dont les indications sont intuitivement compréhensibles.

Un **freinage d'urgence assisté actif** doté de fonctionnalités étendues est proposé de série à bord de la nouvelle Classe C. Celui-ci peut contribuer, en fonction de la situation, à éviter ou limiter la gravité des télescopages avec des véhicules qui roulent plus lentement, qui s'arrêtent ou sont à l'arrêt, voire même des collisions avec des piétons ou des cyclistes traversant la chaussée.

Lorsque la distance de sécurité est insuffisante, le système alerte le conducteur par des signaux visuels. S'il estime la collision imminente, il déclenche des signaux sonores supplémentaires. En parallèle, le système calcule la force de freinage nécessaire afin d'éviter autant que possible la collision. Si le conducteur appuie alors sur la pédale de frein, il peut au besoin renforcer une décélération qui serait insuffisante. Le radar anticollision exploite la distance restante le mieux possible pour que les véhicules suivants aient également la place de freiner. En l'absence de réaction du conducteur, le freinage d'urgence assisté actif peut activer le niveau suivant et, selon la situation, effectuer un

freinage autonome si le risque de collision perdure, ceci afin de limiter la gravité de l'impact, voire, dans le meilleur des cas, de l'éviter complètement.

Le système de détection de somnolence **ATTENTION ASSIST** à sensibilité réglable est également livré de série. Il est capable d'alerter le conducteur en cas d'inattention et de fatigue.

Une gamme de systèmes d'assistance à la conduite modulaire

La Classe C propose une offre modulaire de systèmes d'assistance à la conduite. Outre la dotation de série déjà très riche, une large gamme d'options offre la possibilité de personnaliser le véhicule également en matière d'assistance à la conduite.

Assistant de signalisation routière : grâce à la détection de l'image et aux informations fournies par la carte routière numérique du système COMAND Online, la vitesse maximale autorisée et les interdictions de dépasser valables pour le tronçon parcouru sont indiquées et affichées sur le combiné d'instruments. Les panneaux de restriction supplémentaires, tels que les indications de vitesse en cas de pluie (alerte lorsque les essuie-glaces sont en marche) ou les limitations de vitesse s'appliquant uniquement aux camions, sont, le cas échéant, pris en compte ou ignorés. La vitesse effective est comparée à la vitesse maxi autorisée. En cas de paramétrage correspondant par le conducteur, tout dépassement est signalé par un message d'alerte visuel ou un message d'alerte visuel et sonore. De plus, les sens interdits sont reconnus et le système demande au conducteur de vérifier son sens de circulation. Une alerte s'affiche sur le combiné d'instruments et sur l'affichage tête haute pour prévenir le conducteur si le système détecte des personnes sur les passages piétons.

Communication car-to-x : si un véhicule détecte une situation de danger sur la route, les informations correspondantes sont mises à disposition de tous les autres utilisateurs du service car-to-x afin d'avertir à temps les conducteurs. Les messages reçus via car-to-x sont affichés comme ceux de Live Traffic Information sur la représentation de la carte de COMAND Online. A l'approche du lieu d'un danger et selon la situation, le conducteur peut être averti par un message vocal.

Assistant de stationnement actif : l'assistant de stationnement actif avec caméra de recul aide non seulement à trouver une place de stationnement, mais aussi à se garer dans une place en créneau ou en bataille, puis à en sortir.

Les manœuvres sont possibles en marche avant et en marche arrière pour les emplacements en bataille. Le système manœuvre le véhicule automatiquement dans la place de stationnement sélectionnée et l'aide à s'en extraire. Sur les véhicules à boîte automatique, l'accélération, le freinage et le changement de rapport s'effectuent de manière automatique. En liaison avec l'assistant d'angle mort, le Rear Cross Traffic Alert est capable d'alerter le conducteur si un véhicule arrivant en sens transversal est détecté lors de la sortie en marche arrière d'une place en bataille et de freiner automatiquement en cas d'urgence. Lorsque l'assistant de stationnement actif avec caméras panoramiques est installé dans le véhicule, le conducteur peut bénéficier d'une vue circulaire grâce à la caméra de recul et à trois autres caméras supplémentaires. Les informations fournies peuvent être affichées clairement sous différentes vues en qualité Full HD sur l'écran central du système multimédia.

Pack Assistance à la conduite : des aides multiples combinées avec intelligence

Le Pack Assistance à la conduite (code 23P) regroupe les systèmes de sécurité et d'assistance à la conduite suivants : assistant de régulation de distance DISTRONIC actif, assistant directionnel actif : avec assistant d'arrêt d'urgence actif ; assistant de changement de voie actif, assistant de franchissement de ligne actif, assistant d'angle mort actif ; freinage d'urgence assisté actif avec fonction carrefour : avec assistant directionnel pour les manœuvres d'évitement, PRE-SAFE® Plus (détails page 30).

Les différentes fonctions proposées sont les suivantes :

Assistant de régulation de distance DISTRONIC⁴: à l'approche de virages, de carrefours, de ronds-points ou de péages, la vitesse prééglée dans DISTRONIC diminue pour s'adapter à la situation, puis le véhicule réaccélère. Lorsqu'une destination est définie dans le système de navigation, la Classe C la prend aussi en compte. Si le véhicule circule sur la voie de droite, un ralentissement est opéré avant la sortie d'autoroute à emprunter. De même pour les intersections au niveau desquelles le système de navigation vous dit de tourner ou avant lesquelles le conducteur actionne les clignotants y compris si le guidage d'itinéraire n'est pas activé.

L'intensité de la réduction de la vitesse dépend du programme de conduite DYNAMIC SELECT sélectionné (par exemple ECO, Comfort ou Sport). La conduite semi-automatisée est ainsi possible pendant un certain temps sur le réseau secondaire. L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif

régule la distance par rapport au véhicule qui précède entre 0 et 210 km/ et maintient la trajectoire. Même les phases de roue libre, par exemple en descente, peuvent désormais être prises en compte.

Assistant de limitation de vitesse actif⁵: en liaison avec COMAND Online, l'assistant de limitation de vitesse actif, une fonction partielle pouvant être activée dans l'assistant de signalisation routière, peut reconnaître les limites de vitesse détectées par l'intermédiaire d'une caméra, mais aussi les portiques et les panneaux de signalisation de chantiers. Les limites reconnues par le système de navigation, par exemple 50 km/h en ville et 100 km/h sur les routes secondaires en Allemagne, sont prises en compte. L'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif régule lui-même la vitesse en fonction des limitations détectées. Il peut adapter la vitesse à l'approche de localités sur la base de données cartographiques. Sur les routes sans limitation de vitesse, par exemple sur certains tronçons d'autoroute en Allemagne, la vitesse recommandée, soit 130 km/h dans ce cas, est reprise en tant que vitesse de consigne. Cette vitesse peut être ajustée par le conducteur. La vitesse souhaitée maximale est systématiquement reprise au cours du trajet lorsque la limitation de vitesse est levée. Elle reste active jusqu'à l'arrêt du moteur.

Conduite dans les embouteillages⁵: en situation d'embouteillage sur autoroute et voie rapide assimilée, des arrêts de 30 secondes maxi sont désormais possibles durant lesquels la Classe C redémarre automatiquement et suit le trafic en amont.

Assistant de changement de voie actif⁵: si le conducteur souhaite changer de voie alors qu'il circule sur une route à plusieurs voies (information fournie par les données de navigation) dans une plage de vitesse allant de 80 à 180 km/h, il lui suffit désormais d'actionner brièvement les clignotants. Au cours des dix secondes qui suivent, les capteurs vérifient, en complément du conducteur, si la voie est libre devant, à côté et derrière le véhicule, tout en tenant compte de la vitesse des autres véhicules. Si aucun véhicule ne se trouve dans la zone de sécurité nécessaire, le système aide le conducteur à changer de voie. Ce faisant, le changement de voie est affiché sur le combiné d'instruments ainsi que sur l'affichage tête haute. La disponibilité locale du système est liée aux conditions d'homologation nationales.

Assistant d'arrêt d'urgence actif⁵: l'assistant d'arrêt d'urgence actif freine le véhicule sur sa propre voie jusqu'à son immobilisation complète lorsqu'il remarque que le conducteur n'intervient plus dans le processus de conduite depuis un certain temps et que l'assistant directionnel actif est activé. Lorsque

l'assistant directionnel actif est opérationnel et qu'aucune activité n'a été enregistrée au volant sur une durée prédéfinie, le système enjoint au conducteur de poser les mains sur le volant par des signaux visuels et sonores. Si le conducteur ne réagit pas, même après de nombreux avertissements visuels et sonores, en braquant, accélérant, freinant ou actionnant un bouton Touch-Control sur le volant, la voiture décélère sur sa voie jusqu'à son immobilisation complète. Elle prévient les véhicules qui suivent en actionnant les feux de détresse lorsque la vitesse est inférieure à 60 km/h. Si le véhicule va jusqu'à s'immobiliser, le frein de stationnement est serré et le système d'appel d'urgence Mercedes-Benz est activé. Le véhicule est déverrouillé afin d'en permettre l'accès aux services de sauvetage. L'action de ces fonctions est interrompue dès que le conducteur intervient à nouveau dans la conduite.

Freinage d'urgence assisté actif avec fonction carrefour⁵: ce système d'assistance peut aider le conducteur à désamorcer les situations dangereuses dans la circulation en réduisant le risque de collision avec les véhicules à l'arrêt, précédant ou circulant sur les voies transversales ainsi qu'avec des personnes, lorsque le conducteur ne montre aucune activité. Le système déclenche

- une alerte de distance signalée par un voyant d'alerte sur le combiné d'instruments, lorsque la distance par rapport au véhicule qui précède est trop faible,
- une alerte sonore supplémentaire lorsqu'un risque de collision est détecté,
- une assistance au freinage adaptée à la situation, dès que le conducteur freine lui-même,
- un freinage d'urgence autonome par rapport aux véhicules qui précèdent, sont à l'arrêt ou circulent sur des voies transversales (en liaison avec le Pack Assistance à la conduite), si le conducteur ne réagit pas aux signaux,
- un freinage d'urgence autonome par rapport aux piétons et cyclistes, même immobiles ou traversant la route si le conducteur ne réagit pas.

Assistant directionnel pour les manœuvres d'évitement⁵: l'assistant directionnel pour les manœuvres d'évitement peut aider le conducteur à effectuer une manœuvre d'évitement lorsque des piétons sont détectés dans la zone de danger devant le véhicule et que le conducteur déclenche le processus. Le système génère alors des couples de braquage supplémentaires dans la direction empruntée par le conducteur.

Ce couple supplémentaire aide le conducteur à éviter le piéton de manière contrôlée et à stabiliser la trajectoire d'évitement du véhicule.

Page 33

Assistant de franchissement de ligne actif⁵: il fonctionne entre 60 et 200 km/h et peut avertir le conducteur par des vibrations pulsées au niveau du volant lorsque le véhicule sort par mégarde de la voie identifiée. Il peut contribuer, par des interventions de freinage unilatérales, à replacer le véhicule sur sa voie en cas de franchissement d'une ligne continue. Le système peut également intervenir en présence de lignes discontinues, si un risque de collision a été détecté avec des véhicules circulant sur la voie voisine (par exemple en sens inverse).

Assistant d'angle mort actif⁵: il peut avertir le conducteur de manière optique et, si les clignotants sont actionnés, également sonore, d'un risque de collision latérale avec d'autres véhicules, même des vélos par exemple, dans une plage de vitesse allant d'environ 10 à 200 km/h - et à l'arrêt pendant la descente. Au-delà de 30 km/h, un freinage unilatéral automatique peut, au dernier moment, contribuer à éviter une collision latérale.

PRE-SAFE® Plus⁵: PRE-SAFE® Plus peut intervenir dans des situations dangereuses liées aux véhicules en aval. Pour ce faire, les capteurs radar logés dans le pare-chocs arrière sondent la circulation à l'arrière afin de détecter tout risque de télescopage. Si le système repère une situation dangereuse, il avertit le conducteur du véhicule qui suit en faisant clignoter les feux de détresse à une fréquence plus élevée que la normale (sauf aux Etats-Unis et au Canada). Il déclenche par ailleurs des mesures de protection préventive des occupants PRE-SAFE®, notamment les rétracteurs de ceinture réversibles. Si la Mercedes est à l'arrêt, PRE-SAFE® PLUS bloque les freins pour limiter la poussée vers l'avant. Cette intervention peut contribuer à réduire les contraintes subies par les occupants, notamment le risque de traumatisme au niveau des cervicales. Le blocage des freins peut aussi, dans certaines conditions, éviter les collisions secondaires, par exemple avec des piétons ou un véhicule situé devant lorsque le véhicule s'immobilise dans un carrefour.

⁴ Description en tant qu'élément du Pack Assistance à la conduite 23P, fonctions divergentes en cas d'option individuelle

⁵ Description pour fonction dans Pack Assistance à la conduite 23P, non disponible comme option individuelle

Plaisir de conduire à la carte

Un train de roulement – trois réglages : avec DYNAMIC BODY CONTROL, le conducteur peut opter pour une agilité maximale ou un confort d'amortissement élevé, en fonction du trajet ou de son style de conduite. Le programme de la Classe C offre également un large choix de trains de roulement et de réglages favorisant des sensations personnalisées.

Le train de roulement DYNAMIC BODY CONTROL (option) offre un amortissement réglable en continu à l'avant et à l'arrière. Ce système entièrement variable gère l'amortissement de chaque roue en fonction de la situation, de la vitesse et de l'état de la route, de concert avec les lois régissant le moteur, la boîte de vitesses et la direction.

Il est possible de décider soi-même du paramétrage du train de roulement grâce au contacteur DYNAMIC SELECT, qui donne le choix entre trois réglages. Sur les réglages « Sport » et « Sport+ », l'amortissement est plus ferme. Le mode « Comfort », quant à lui, est paramétré pour davantage de confort : les inégalités de la route sont mieux lissées et le gain de confort est perceptible.

Avec DYNAMIC BODY CONTROL, le véhicule est équipé d'une direction directe sport. Cette dernière combine une démultiplication variable asservie à l'angle de braquage, pour une agilité maximale en toutes circonstances, et une assistance électromécanique asservie à la vitesse, pour une bonne maniabilité.

Tous les modèles de la Classe C sont dotés de série d'un train de roulement avec système d'amortissement sélectif, qui offre à la fois un confort de conduite équilibré et une tenue de route irréprochable : le confort de roulement, l'amortissement et la stabilisation s'adaptent automatiquement à la nature du terrain. Un train de roulement sport est proposé en option. Le réglage plus ferme des ressorts et amortisseurs ainsi que la direction directe sport garantissent avec l'abaissement du châssis de 15 millimètres une maniabilité plus directe et un dynamisme amélioré.

Le train de roulement haut de gamme de la Classe C est la suspension pneumatique AIR BODY CONTROL. Avec son réglage continu de l'amortissement sur chaque roue, elle garantit un roulement particulièrement

doux et un confort remarquable. Le train de roulement s'adapte en outre automatiquement à différents états de charge.

Page 35

DYNAMIC SELECT : comportement routier en un clic

DYNAMIC SELECT offre différents programmes de conduite, qui, au-delà du train de roulement, permettent également de régler la caractéristique du moteur, de la boîte de vitesses et de la direction. Le conducteur a le choix entre deux modes sport dynamiques, le programme confort, le mode ECO particulièrement économique et le mode Individual, qui lui permet de combiner les réglages en fonction de ses préférences personnelles. Dans la Mercedes-AMG C 43 4MATIC, ce système s'appelle AMG DYNAMIC SELECT et il offre les mêmes possibilités de personnalisation des sensations.

Excellent éclairage quelle que soit la situation

Les projecteurs MULTIBEAM LED avec feux de route ULTRA RANGE sont disponibles pour la première fois en option pour la Classe C. Ils permettent une adaptation rapide et précise de l'éclairage extérieur aux conditions de circulation momentanées. Les feux de route anti-reflets (feux de route partiels) éclairent la route avec une longue portée et une grande clarté. Ils peuvent rester allumés en permanence. Cette technologie intelligente épargne automatiquement les usagers arrivant en sens inverse ou circulant sur la même voie, en atténuant certaines LED.

Chaque module LED haute résolution comporte 84 puces LED hautes performances. Les ampoules LED à commande individuelle permettent de cibler parfaitement la zone à éclairer. Un total de quatre calculateurs détermine 100 fois par seconde l'éclairage idéal et utilise, à cet effet, les informations fournies par la caméra située derrière le pare-brise et par le système de navigation.

En mode feux de route, l'assistant de feux de route adaptatifs Plus assure en permanence un éclairage longue portée de la chaussée sans éblouir les autres usagers. Si aucun autre usager n'est détecté, que la route est en ligne droite et que la vitesse du véhicule est supérieure à 40 km/h, les feux de route additionnels ULTRA RANGE s'allument automatiquement. L'intensité lumineuse maximale légalement autorisée est ainsi délivrée, la luminosité des feux de route ne passant en-deçà de la valeur de référence d'un lux qu'à plus de 650 mètres de distance. Lorsque des véhicules arrivent en sens inverse ou sont détectés en amont, les LED des modules de feux de route sont partiellement désactivées, créant de chaque côté un système d'obturation d'éclairage en forme de U. Les autres sections de la chaussée continuent d'être éclairées en feux de route (feux de route partiels). Les feux de route ULTRA RANGE sont activés en permanence uniquement si le mode feux de route est activé manuellement.

- L'éclairage routes secondaires éclaire mieux et sur une plus grande portée le bord de la route côté véhicule que des feux de croisement conventionnels.
- L'éclairage autoroute offrant une puissance d'éclairage plus élevée est activé lorsqu'une situation sur autoroute est détectée. L'éclairage autoroute réduit le danger d'éblouissement des véhicules arrivant en sens inverse et concentre l'attention du conducteur sur la chaussée qu'il emprunte. En fonction du trafic, l'éclairage autoroute partiel est activé pour éviter d'éblouir d'autres usagers grâce à une obturation du cône de lumière projeté.
- L'éclairage d'intersection améliore l'éclairage de la chaussée par l'intermédiaire d'un éclairage supplémentaire sur le côté vers lequel le véhicule braque.
- Avec l'éclairage actif dans les virages, les projecteurs peuvent faire pivoter l'éclairage dans les virages sur la base des données de la caméra et ainsi beaucoup mieux éclairer la chaussée. Le virage peut ainsi déjà être éclairé avant même de braquer le volant.
- Lors de changements de direction et dans les virages, l'éclairage d'intersection est activé et désactivé avec une modulation harmonieuse de son intensité. L'éclairage d'intersection peut en outre adapter automatiquement la répartition de l'éclairage aux environs grâce aux données du système de navigation, par exemple avant un rond-point ou une intersection.
- Grâce à l'éclairage antibrouillard optimisé, la moitié extérieure de la chaussée est mieux éclairée et le conducteur est moins ébloui par la lumière réfléchi.
- L'éclairage de localisation typique de Mercedes accueille et prend congé du conducteur avec un superbe jeu de lumière lors du déverrouillage et verrouillage du véhicule.

Instrumentation de bord entièrement numérique disponible en option

La Classe C est équipée d'un nouveau concept d'affichage comprenant un combiné d'instruments entièrement numérique (option) offrant trois styles visuels différents, à savoir « Classic », « Sport » et « Progressive ».

Voici la vue d'ensemble des visuels au programme :

Dotation de série	Option
Combiné d'instruments	
Combiné d'instruments classique à deux tubes. Un écran couleur de 5,5 pouces (définition 383 x 600 pixels) est implanté entre les « tubes ». Le style d'affichage paramétré dans ce cas est « classique ».	Instrumentation de bord entièrement numérique. L'écran haute définition de 12,3 pouces offre une résolution de 1 920 x 720 pixels. Les informations peuvent être affichées dans les trois styles cités plus haut avec un graphisme très différent d'un mode à l'autre.
Ecran média	
Avec l'Audio 20, l'écran multimédia qui surplombe la console centrale présente une diagonale de 7 pouces et une résolution de 960 x 540 pixels. Là encore, le style d'affichage paramétré est « Classic ».	En liaison avec l'Audio 20, le client peut, pour la première fois, commander un écran média haute définition de 10,25 pouces avec une résolution de 1 920 x 720 pixels (de série avec l'option COMAND et en option avec l'Audio 20). Comme sur le combiné d'instruments, il est possible de régler les trois styles d'affichage.

La nouvelle Classe C possède des touches tactiles Touch Control sur le volant. Comme la surface d'un smartphone, elles réagissent aux mouvements de balayage. Elles permettent ainsi au conducteur de piloter les fonctions du combiné d'instruments et de l'ensemble du système d'infodivertissement sans lâcher le volant. Autre nouveauté : l'utilisation du système DISTRONIC et du régulateur de vitesse directement à partir du volant.

Le système d'infodivertissement peut également être commandé via le pavé tactile avec sélecteur (désormais avec retour tactile) situé sur la console centrale ou via la commande vocale LINGUATRONIC. Les fonctions du véhicule, telles que le chauffage de siège, peuvent être commandées vocalement. L'affichage tête haute proposé en option est désormais réglable sur une plus grande plage.

Le bien-être au volant

La commande confort ENERGIZING (option) interconnecte différents systèmes de confort à bord du véhicule. Elle utilise de manière ciblée les fonctions de la climatisation (y compris la diffusion de parfum d'ambiance) et des sièges (chauffage, ventilation et, dans la berline et le break, massage), ainsi que diverses ambiances lumineuses et musicales, et permet un paramétrage « Wellness » spécifique en phase avec l'humeur ou les besoins du client.

Les clients vont pouvoir passer d'une utilisation jusqu'à présent sporadique de certains systèmes (favoris) à une utilisation riche et variée de l'équipement confort de la Classe C.

Selon l'équipement choisi, le nombre de programmes disponibles peut aller jusqu'à six, à savoir :

Programme	Fraîcheur	Vitalité	Chaleur
Fonction principale	Pulsation d'air	Musique à rythme rapide	Chauffage des sièges et du volant
Autres fonctions*	Diffuseur de parfum, ionisation	Diffuseur de parfum, ionisation	Diffuseur de parfum, ionisation
Extras	Ventilation de siège	Entraînement actif, ventilation de siège	Chauffage de siège, chauffage du volant

Programme	Bien-être	Joie	Exercices
Fonction principale	Siège multicontour de massage	Massage siège multicontour	Exercices en vidéo : 1. Activation musculaire 2. Relaxation musculaire 3. Equilibre
Autre fonction	Diffusion de parfum, ionisation, musique à rythme lent	Diffusion de parfum, ionisation, musique à rythme modéré	Diffuseur de parfum, ionisation
Extras	Chauffage de siège		

Les programmes durent chacun dix minutes. Ils sont visualisés par un code couleur et graphique sur l'écran média et accompagnés de la musique adéquate. Cinq mélodies sont préenregistrées pour chaque programme. Dans le programme « Vitalité », la fonction principale comprend une musique rapide avec un haut tempo à la minute. Si une musique de la bibliothèque musicale personnelle du conducteur est disponible, notamment via l'interface média,

celle-ci pourra être analysée en arrière-plan et affectée à un programme sur la base du nombre de pulsations par minute (bpm). Certaines fonctions des programmes peuvent être désélectionnées.

Page 40

Programme de divertissement et d'information varié

De série, la Classe C est équipée du système multimédia Audio 20 avec deux prises USB, un lecteur de cartes SD, une interface Bluetooth® et une interface multimédia. Un système de sonorisation supplémentaire est proposé comme nouvelle option. Celui-ci s'articule autour de neuf haut-parleurs d'une puissance totale de 225 W (50 W pour chacun des deux haut-parleurs Frontbass, 25 W pour les cinq canaux restants) et se positionne entre le système de sonorisation standard et le système de sonorisation surround Burmester®.

Parmi les caractéristiques d'Audio 20, citons la radio avec double tuner, le système de commande vocale LINGUATRONIC, l'interface Bluetooth® avec fonction mains libres pour deux téléphones mobiles et une utilisation parallèle, la fonction de lecture de SMS et le streaming audio pour la transmission de musique, deux ports USB 2.0 et un emplacement pour carte SDHC. Ces deux dernières possibilités de raccordement sont situées dans le rangement sous l'accoudoir de la console centrale.

Audio 20 est compatible avec Internet : il permet de naviguer sur le web lorsque le véhicule est à l'arrêt. Des applis Mercedes-Benz peuvent également être utilisées pendant la conduite, comme par exemple pour s'informer sur la météo.

Audio 20 peut être complété en option par la navigation par carte SD et devient alors un vrai système de navigation avec affichage des cartes en 3D et guidage dynamique avec Live Traffic Information (données de circulation en temps réel). Live Traffic Information permet la réception d'infos trafic précises que le système actualise toutes les deux minutes pendant la conduite. La prise en compte de la position actuelle du véhicule au moment d'une requête d'informations trafic permet à chaque véhicule demandeur de recevoir toutes les informations routières le concernant. Les informations routières reçues sont basées sur le « Floating Car Data », technologie clé garantissant l'enregistrement et la mise à disposition d'informations routières ultraprécises.

Avec le système COMAND Online de dernière génération disponible en option, l'utilisateur peut profiter d'un système de navigation 3D rapide sur disque dur avec représentation topographique de la carte, représentation des bâtiments en

3D proche de la qualité photo et rotation des cartes en 3D. La carte de navigation présente de nombreuses informations non seulement sur l'état de la circulation en temps réel, mais aussi des messages d'alerte Car-to-X, la météo, les stations-service avec les prix des carburants, sans oublier les places de stationnement disponibles.

LINGUATRONIC : une commande vocale étendue

La commande vocale LINGUATRONIC a été étendue pour la première fois à certaines fonctions du véhicule. Il est ainsi désormais possible d'utiliser les commandes vocales pour la climatisation, le chauffage et la ventilation de siège, l'éclairage (éclairage d'ambiance, éclairage de lecture, éclairage arrière), la diffusion de parfum d'ambiance et l'ionisation de l'air, la fonction massage des sièges et l'affichage tête haute. Selon la langue et l'équipement du véhicule, jusqu'à 450 commandes vocales différentes sont possibles, par exemple des commandes comme « éclairage d'ambiance violet » ou « parfum d'ambiance sur niveau moyen ». Lorsque la commande est donnée sans le supplément « passager », elle concerne toujours le côté conducteur.

Autre nouveauté du LINGUATRONIC 2.0 : le conducteur peut demander différentes informations, par exemple la prochaine échéance de maintenance, la limite de vitesse actuelle, l'autonomie ou la date actuelle.

Une autre nouvelle caractéristique donne à la commande vocale de Mercedes-Benz une touche sympathique, presque humaine : l'utilisation de « Varying Voice Prompts » par le LINGUATRONIC, dans un premier temps en allemand et en anglais. Résultat : le système ne réagit plus à une commande avec une seule et même phrase mais il peut faire varier sa réponse et choisir entre trois à quatre phrases synonymes.

Smartphone : recharge sans fil et fonction de messagerie étendue

Les offres liées au smartphone sont également étendues : le kit d'intégration pour smartphone permet d'utiliser le système d'info-divertissement CarPlay™ pour smartphone Apple ainsi que le système Android Auto de Google. Si un smartphone compatible est connecté via USB, le client peut basculer sur l'interface CarPlay™ ou Android Auto.

A bord, les téléphones portables peuvent être rechargés sans câble ni support (option). Le système de recharge sans fil fonctionne avec tous les appareils mobiles compatibles avec la norme Qi ou équipés à cet effet. La surface du

support de recharge dans le vide-poche, à l'avant de la console centrale, est dimensionnée de sorte à pouvoir y déposer également des smartphones de plus grande taille.

Les possibilités de messagerie pour les passagers avant et arrière ont été enrichies. Il est désormais possible de recevoir, envoyer, transférer des SMS et de les dicter par saisie vocale. Les numéros de téléphone inclus dans le texte des messages et les URL intégrés peuvent être réutilisés. Les messages s'affichent sous forme de pop-up sur l'écran média.

Alarme antivol : détecte les accrochages et en informe le propriétaire du véhicule

Parmi les nouveautés figure également l'envoi automatique d'une notification si le véhicule est accroché sur un parking ou remorqué ou en cas d'effraction dans le véhicule. Les capteurs ultrasensibles de l'alarme antivol et antieffraction (option) détectent ce genre de situation et envoient immédiatement une notification Push à l'appli Mercedes me. De plus, dès qu'il démarre son véhicule, le client est averti via un affichage sur l'écran média de COMAND Online. L'application Mercedes me App ou l'écran de COMAND Online indiquent l'heure et l'emplacement (à l'avant gauche par exemple) de l'accrochage. Cette option inclut les nouveaux capteurs et le logiciel correspondant.

Conciergerie : suivi personnalisé

En s'abonnant à la conciergerie, les clients Mercedes me connect peuvent bénéficier d'une multitude de prestations de service personnalisées : réservations au restaurant, itinéraires touristiques recommandés, annonces et réservations pour des événements culturels ou sportifs, ou envoi direct de destinations au système de navigation embarqué.

Fonction bureau embarquée : accès aux fonctions Office et aux données importantes

Grâce au service Mercedes me connect « Fonction bureau embarquée », les conducteurs peuvent utiliser des fonctions Office directement dans la Classe C et accéder à des données importantes. Cette fonction utilise par exemple les informations relatives à la localisation correspondant à des entrées de calendrier et les intègre automatiquement dans le système de navigation du véhicule. L'utilisateur peut en outre se connecter à une conférence

téléphonique sur la base d'une entrée de calendrier. Le système peut alors aussi reconnaître automatiquement le code d'accès requis et l'utiliser pour la connexion.

Page 44

Mobile avec la clé numérique : technique NFC

L'équipement optionnel Clé numérique du véhicule transforme votre smartphone en clé de véhicule à l'aide de la communication en champ proche (NFC). En revanche, les téléphones portables ne sont pas tous dotés d'une interface NFC qui répond aux exigences de Mercedes-Benz en matière de sécurité. Pour la nouvelle Classe C, il existe à présent en Allemagne un autocollant de clé de véhicule numérique auquel est intégré un microcontrôleur. Les clients peuvent commander cet autocollant sur le portail Mercedes me. Il est également disponible auprès des partenaires de distribution Mercedes-Benz.

Le véhicule s'ouvre, se ferme et démarre sans contact avec l'autocollant de clé digitale sur smartphone. Pour démarrer le moteur, le conducteur doit simplement déposer son smartphone avec l'autocollant dans le vide-poches de la console centrale. Les appareils nomades compatibles Qi peuvent être rechargés confortablement durant le trajet grâce au système de charge sans câble (option). NFC intègre également l'option téléphonie multifonction pour relier le smartphone à l'antenne extérieure du véhicule et bénéficier ainsi d'une excellente qualité de connexion tant pour les conversations téléphoniques que pour le transfert de données.

Les classiques de la série de grande diffusion

Le regard est attiré par les proportions équilibrées de la Classe C, si caractéristiques d'une berline, avec son long capot moteur, sa cabine très en retrait et ses porte-à-faux courts. Le coffre à bagages possède une capacité totale de 480 litres et une longueur maximale de plus d'un mètre (1 067 millimètres). Le break est, par nature, encore plus généreux. Il offre un volume de chargement de 1 510 litres.

La Classe C nouveau millésime a pour caractéristique de marier la sportivité à l'émotion et à l'intelligence. Sur le plan visuel, les évolutions portent en premier lieu sur la partie avant ainsi que sur les optiques avant et arrière.

Dans le cadre du restylage, l'AMG Line est dotée de série de la calandre diamant. Le pare-chocs avant a quant à lui été redessiné pour toutes les lignes d'équipement. Il met encore plus en valeur la finition EXCLUSIVE Extérieur et laisse paraître la finition AVANTGARDE Extérieur encore plus dynamique. Il s'orne ainsi de série d'une baguette argentée, voire d'une baguette chromée en liaison avec la finition AVANTGARDE Extérieur ou d'une baguette chromée en trois parties avec la finition EXCLUSIVE Extérieur. L'AMG Line Extérieur mise quant à elle sur une jupe avant AMG redessinée, au même titre que l'insert style diffuseur intégré à l'arrière. Les modèles bénéficient d'un pare-chocs arrière dont la partie inférieure a elle aussi été remodelée. Sa géométrie, les inserts décoratifs et le design des sorties d'échappement varient selon l'équipement et la motorisation.

Le dessin des optiques avant et arrière se caractérise par des contours nets. Fruits d'un travail d'orfèvre, de nombreux détails confèrent à la Classe C sa singularité et son caractère résolument moderne. La nouvelle Classe C est proposée de série avec des phares halogène intégrant des feux de jour à LED. Elle peut être équipée en option de phares LED hautes performances au design intérieur particulièrement épuré. Pour la première fois, la Classe C est également disponible avec des phares MULTIBEAM LED intégrant des feux de route ULTRA RANGE (plus de détails dans le chapitre séparé).

Le nuancier a lui aussi été étoffé. Il comprend deux nouvelles teintes baptisées argent Mojave métallisé et vert émeraude métallisé, disponibles pour les berlines.

L'habitacle sport mise sur une valeur perçue maximale et des lignes fluides pour redéfinir la notion de luxe moderne.

La console centrale est valorisée par un insert élégant aux lignes fluides, au choix dans de nouveaux matériaux : finition bois à pores ouverts noyer marron ou chêne anthracite. Les plaquages bois à effet 3D de la console centrale allient qualité artisanale et modernité. Au chapitre des nouvelles teintes intérieures figurent le gris magma/noir ainsi que le marron cuir pour l'AMG Line Intérieur. Une autre évolution concerne les ceintures de sécurité, proposées en option dans un coloris spécial, le gris magma se substituant au gris cristal.

La fonction de démarrage sans clé KEYLESS-GO est proposée de série, la touche Start/Stop évoquant désormais une turbine. La clé du véhicule a elle aussi été redessinée. Trois modèles sont proposés au client : une clé noir brillant sertie de chrome brillant, une clé blanc brillant sertie de chrome brillant ou une clé blanc brillant sertie de chrome mat.

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. Pour masser la zone autour des lombaires, des coussins d'air sont gonflés et dégonflés par vagues ou par saccades lorsque la fonction est activée. Les fonctions pneumatiques du siège sont pilotées via le système multimédia.

Le break : un véhicule stylé et sportif offrant un généreux espace

Des détails pratiques accroissent encore la polyvalence et la facilité d'utilisation du coffre généreux, qui s'adapte ainsi sans effort aux missions de transport qui lui sont confiées. La banquette arrière est désormais fractionnable dans un rapport 40/20/40. Le déverrouillage électrique des dossiers arrière se commande au moyen d'une touche et permet de libérer au besoin un plancher de chargement plat avec un grand volume en rabattant la banquette arrière en un mouvement. Quatre œillets d'arrimage sont prévus sur le plancher pour sécuriser le chargement. Des cavités aménagées sur les côtés, entre le passage de roue et le feu arrière, offrent des rangements supplémentaires. Pour protéger les bagages, il suffit d'ouvrir le store à double enrouleur solidaire de la caisse brute et de tirer le filet de sécurité vers le haut.

- lignes d'équipements : modèle de série, AVANTGARDE Intérieur, AVANTGARDE Extérieur, EXCLUSIVE Intérieur, EXCLUSIVE Extérieur, AMG Line Intérieur, AMG Line Extérieur
- Motorisations proposées lors de l'introduction sur le marché, en juillet : C 160, C 180, C 200, C 200 4MATIC, C 300, C 400 4MATIC, AMG C 43 4MATIC, C 180 d, C 200 d, C 220 d, C 220 d 4MATIC
- Prix : à partir de 35 033,60 euros¹ (C 160)
- Longueur, largeur, hauteur : 4.686/1.810/1.442 mm
- Empattement : 2 840 mm
- Valeur C_x : 0,26 (C 200)
- Volume du coffre à bagages : 435/455 l (selon la fédération des constructeurs automobiles allemands)
- Fabrication : Brême (Allemagne), East London (Afrique du Sud), Pékin (Chine) et Tuscaloosa (USA).

Fiche descriptive de la Classe C Break :

- lignes d'équipements : modèle de série, AVANTGARDE Intérieur, AVANTGARDE Extérieur, EXCLUSIVE Intérieur, EXCLUSIVE Extérieur, AMG Line Intérieur, AMG Line Extérieur
- Motorisations proposées lors de l'introduction sur le marché, en juillet : C 160, C 180, C 200, C 200 4MATIC, C 300, C 400 4MATIC, AMG C 43 4MATIC, C 180 d, C 200 d, C 220 d, C 220 d 4MATIC
- Prix : à partir de 36 699,60⁶ (C 160)
- Longueur, largeur, hauteur : 4 702/1 810/1 457 mm
- Empattement : 2 840 mm
- Valeur C_x : 0,28 (C 220 d)
- Volume du coffre à bagages : 440/460 - 1 510 l (selon la fédération des constructeurs automobiles allemands)
- Fabrication : Brême (Allemagne).

¹ Prix de vente indicatif pour l'Allemagne, TVA de 19 % incluse

Deux modèles à fort caractère

Depuis 2016, la Classe C Cabriolet est le modèle d'entrée de gamme de l'univers des cabriolets de Mercedes-Benz. Ce quatre places à capote en tissu classique incarne le cœur de la philosophie de design de Mercedes-Benz : le luxe moderne se définit par la pureté sensuelle des lignes (« hot and cool »). Pour autant, le cabriolet possède son propre tempérament, caractérisé par une sportivité affichée et une silhouette jeune et fraîche. Le coupé lancé fin 2015 séduit autant le cœur que la raison.

La capote du cabriolet parfaitement tendue, dotée d'une lunette vitrée, s'intègre harmonieusement dans la partie arrière de conception spécifique, laquelle affiche une remarquable sportivité grâce à l'épaule large et aux feux arrière à LED plats. Le coffre à bagages offre un volume de jusqu'à 360 litres, selon la motorisation. La Classe C permet donc de transporter une quantité de bagages inhabituelle pour un cabriolet, ce qui lui garantit une utilité pratique élevée au quotidien.

Il peut être équipé en option du pare-vent électrique AIRCAP et du chauffage de nuque AIRSCARF, pour un niveau de confort exceptionnel lors des escapades à ciel ouvert, 365 jours par an. Lorsque la capote est fermée, le cabriolet affiche un aérodynamisme irréprochable, avec un C_x de 0,29 (coupé : 0,26).

Le coupé : athlétique et sportif

Modèle le plus sportif de la Classe C, le coupé est axé sur le plaisir de conduire. Il exprime son tempérament à travers un design limpide à fort potentiel émotionnel. Son avant sportif avec calandre diamant et long capot moteur se prolonge dans une partie supérieure de l'habitacle aplatie, dont les lignes fluides dessinent un arrière affirmé et puissant qui porte les gènes des coupés Mercedes. La ligne de ceinture haute et les portes dépourvues de cadre sur lesquelles reposent les rétroviseurs extérieurs soulignent le côté sportif du modèle. Le toit ouvrant panoramique optionnel qui prolonge directement le pare-brise, avec son store pare-soleil électrique et sa protection antipincement, recouvre les deux tiers de la surface du toit. Il garantit à tous les passagers une visibilité maximale tout en créant une atmosphère lumineuse et chaleureuse dans l'habitacle.

Avec leur train de roulement surbaissé en série de 15 millimètres par rapport à la berline et leurs pneumatiques de 17 pouces de série, les modèles à deux portes de la Classe C affichent leurs ambitions sportives. L'essieu avant à quatre bras contribue à l'agilité du véhicule. La suspension des roues est désolidarisée de la jambe de suspension. La cinématique sportive de l'essieu qui en résulte garantit une grande adhérence et des forces de guidage latéral importantes. Le train de roulement réagit ainsi avec une plus grande sensibilité aux mouvements de braquage et permet une conduite tout en sportivité et en agilité. A l'arrière, un essieu multibras offre, grâce à son concept à cinq bras, de bonnes qualités en matière de guidage de roues et une tenue de cap maximale. Des options telles que la transmission intégrale 4MATIC ou le nouveau train de roulement DYNAMIC BODY CONTROL avec direction directe sport améliorent encore les sensations et garantissent une dynamique époustouflante.

Le design avant réaffûté évoque d'emblée la sportivité et un certain style de vie. Des éléments stylistiques marquants, notamment le nouveau pare-chocs et la grille de calandre diamant (de série), donnent aux Classe C Cabriolet et Coupé un caractère unique. Les phares LED hautes performances au nouveau design (désormais de série) renvoient une image particulièrement avant-gardiste. Pour la première fois, la Classe C est également disponible avec des phares MULTIBEAM LED intégrant des feux de route ULTRA RANGE (plus de détails dans le chapitre séparé).

Grâce à son design exclusif aux détails dynamiques et à son échappement double flux de série (moteurs essence), l'arrière en impose et respire le dynamisme. Dernière attraction phare, de jour comme de nuit : les feux arrière intégralement à LED, redessinés dans un style encore plus affirmé.

Avec l'AMG Line, les aspects sportifs du design se trouvent encore accentués. L'AMG Line Extérieur comprend notamment une grille de calandre diamant ornée de pastilles chromées, une jupe avant propre à AMG arborant une nouvelle géométrie, des prises d'air « sport » et un insert décoratif chromé. Le Pack Nuit, disponible pour la première fois sur le cabriolet, prête à l'extérieur une allure encore plus athlétique grâce des éléments de design noirs. Parmi eux figurent des inserts décoratifs noirs sur les jupes avant et arrière AMG et des boîtiers de rétroviseurs peints en noir brillant. Dernière attraction phare, de jour comme de nuit : les feux arrière intégralement à LED, redessinés dans un style encore plus affirmé.

Le nuancier a lui aussi été étoffé. Il s'enrichit des teintes argent Mojave métallisé et gris graphite métallisé, cette dernière étant une exclusivité du coupé et cabriolet.

Un tableau de bord numérique et une ambiance de salon privé

L'intérieur d'inspiration sportive, doté de sièges exclusifs façon sièges intégraux, se distingue par une image encore plus haut de gamme et par des formes fluides. A l'occasion du restylage, il entre de plain-pied dans l'ère numérique.

La console centrale est valorisée par un insert élégant aux lignes fluides, au choix dans de nouveaux matériaux : finition bois à pores ouverts noyer marron ou chêne anthracite. La nouvelle combinaison bicolore gris magma/noir complète l'éventail des teintes intérieures.

La fonction de démarrage sans clé KEYLESS-GO est proposée de série, la touche Start/Stop évoquant désormais une turbine. La clé du véhicule a elle aussi été redessinée. Trois modèles sont proposés au client : une clé noir brillant sertie de chrome brillant, une clé blanc brillant sertie de chrome brillant ou une clé blanc brillant sertie de chrome mat. La capote du cabriolet s'ouvre et se ferme de l'extérieur avec les touches d'ouverture et de fermeture de la clé de contact.

Fiche descriptive de la Classe C Cabriolet et Coupé (valeurs divergentes entre parenthèses) :

- lignes d'équipements : modèle de série, AMG Line
- Motorisations proposées lors de l'introduction sur le marché, en juillet : C 180 (uniquement Coupé), C 200, C 200 4MATIC, C 300, C 400 4MATIC, AMG C 43 4MATIC, C 220 d,
- Prix : à partir de 40 066,95 euros² (C 180 Coupé), à partir de 48 070,05 (C 200 Cabriolet)
- Longueur, largeur, hauteur : 4 686/1 810/1 409 (1 405) mm
- Empattement : 2 840 mm
- Valeur C_x : 0,29 (0,26) (C 200)
- Volume du coffre à bagages : 360/380 L (Coupé), 260/360 L (Cabriolet ; selon VDA)
- Fabrication : Brême (Allemagne).

² Prix de vente indicatif pour l'Allemagne, TVA de 19 % incluse

Une réussite de Mercedes-Benz

La Classe C est depuis dix ans le modèle le plus vendu de Mercedes-Benz. Depuis 2015, la première année de vente de la nouvelle Classe C, plus de 400 000 berlines et breaks ont été vendus chaque année. Depuis son introduction sur le marché en août 2014, la Classe C Berline, qui est exclusivement construite et commercialisée en Chine, a été vendue à plus de 300 000 exemplaires.

Après quatre ans de commercialisation, la Classe C de la génération actuelle reste la championne des ventes Mercedes-Benz. Rien qu'en 2017, la marque à l'étoile a vendu au total plus de 415 000 berlines et breaks dans environ 120 pays. Le succès de la Classe C est en partie lié à sa large gamme de motorisations, et les deux modèles sport à deux portes ne dérogent pas à la règle. Le coupé, lancé fin 2015, et le cabriolet, disponible depuis l'été 2016, parlent à la fois au cœur et à la raison. Le design des véhicules compte parmi les principaux motifs d'achat de la clientèle européenne. Les deux modèles sont produits à l'usine Mercedes-Benz de Brême (Allemagne).

La Classe C est produite dans quatre usines implantées sur quatre continents : dans l'usine leader de Brême (Allemagne), à East London (Afrique du Sud), à Tuscaloosa (Etats-Unis) et dans l'usine du joint-venture BBAC de Pékin (Chine). C'est également dans cette dernière usine qu'est assemblée la version longue de la Classe C Berline, laquelle est construite et commercialisée exclusivement en Chine. En 2017, tous modèles Classe C confondus, la Chine s'est positionnée en première place tant en volume de ventes qu'en matière de potentiel de croissance.

Depuis son introduction sur le marché en 1982, plus de 9,5 millions de berlines et de breaks de la série Classe C ont été vendus. La Classe C a été présentée pour la première fois en 1982, sous le nom de Classe compacte Mercedes-Benz (W 201). Sont ensuite apparues les séries 202 (en 1993 et pour la première fois comme break en 1996), 203 (en 2000, la berline et le coupé sport à hayon incliné en 2001, la Classe C Break) et 204 (en 2007, le coupé C 204 a fait son apparition en 2011). La série 205 disponible depuis 2014 comprend d'abord la berline (W 205), la berline avec empattement long (V 205, uniquement en Chine), le break (S 205), le coupé (C 205) et le cabriolet (A 205).

La troisième série

La Classe C Mercedes-Benz complète la gamme de berlines avec une troisième série de modèles, en plus de la Classe E et la Classe S. Depuis les débuts des modèles 190 et 190 E (série W 201) en 1982, elle définit constamment de nouvelles références en matière de technique, de design et de sportivité dans la catégorie moyenne Premium. La série 205 reprend ces atouts à son compte dès 2014 pour les années à venir.

Ascendants directs de la nouvelle Classe C, les types 190 et 190 E (série 201) inauguraient un tout nouveau segment de marché pour Mercedes-Benz et étaient les premiers représentants d'une vaste offensive produits menée par la marque. Depuis, la Classe C a poursuivi sa brillante carrière au travers de quatre autres générations.

Voici les points forts des différentes générations :

Série 201 (1982 à 1993)

- Essieu arrière multibras à cinq bras indépendants
- Essieu avant à jambe amortissante à géométrie antiplongée, avec guidage sur triangles de suspension indépendants
- Structure optimisée des supports en fourche de la partie avant pour améliorer la sécurité passive, notamment en cas de collision frontale
- Efficacité et aérodynamisme ($C_x=0,33$)
- Antiblocage de roues (ABS) disponible dès l'introduction sur le marché, livré de série d'abord sur la version sport 190 E 2.3-16 (à partir de fin 1984)
- Airbag disponible dès l'introduction sur le marché, de série à partir de 1992
- Catalyseur pour moteur essence disponible à partir de 1985, de série à partir de 1986
- Catalyseurs à oxydation pour les moteurs diesel à partir de 1990
- Technique à quatre soupapes en grande série (190 E 2.3-16, à partir de 1984)
- Moteur diesel encapsulé offrant une isolation phonique exemplaire (« le diesel qui murmure » : 190 D, à partir de 1983)

- Records sur 50 000 km, sur 25 000 miles et sur 25 000 km, et neuf records de catégorie à Nardò avec la 190 E 2.3-16, 1983
- 190 E 2.5-16 Evolution : véhicule pour homologation au championnat allemand des voitures de tourisme (DTM), 1989
- 190 E 2.5 16 Evolution II : véhicule vainqueur du championnat allemand des voitures de tourisme, 1992 (Klaus Ludwig)

Série 202 (1993 à 2001)

- Quatre lignes de design et d'équipement au total : les finitions ESPRIT, ELEGANCE et SPORT s'ajoutent à la version d'équipement classique (appelée Classic à partir de 1995)
- C 220 CDI, 1997 : première VP à moteur diesel à injection Common Rail
- Suralimentation de moteurs essence avec compresseur Eaton (C 230 Kompressor, 1995)
- Distribution à 4 soupapes et catalyseur à oxydation de série sur les moteurs diesel
- C 36 AMG : première version AMG de la Classe C, 1993
- En 1996, le break (S 202) diversifie les versions de carrosserie de la Classe C
- Régulation de comportement dynamique (ESP®) : en option dans les modèles V6 en 1997, de série dans la C 43 AMG, et dans tous les modèles à partir de 1999
- Système d'autorisation de démarrage sans clé ELCODE, de série à partir de 1997
- Téléphone de voiture intégré dans l'accoudoir en option
- 1997 : innovations de sécurité dans l'équipement de série, p. ex. airbags latéraux à l'avant, rétracteurs de ceinture à limiteurs d'effort à l'avant, freinage d'urgence assisté électronique
- Premier moteur V8 de la Classe C dans la C 43 AMG, 1997
- L'indicateur dynamique de maintenance ASSYST (à partir de 1997) permet de réaliser l'entretien du moteur selon les besoins avec des intervalles de maintenance moyens de 22 500 km au lieu de 15 000 km
- Verrouillage automatique des portes à 15 km/h (à partir de 1997)
- Victoire au championnat allemand des voitures de tourisme (DTM) en 1994 (Klaus Ludwig) et en 1995 (Bernd Schneider)
- Safety Car officiel de la Formule 1 (C 36 AMG, de juin à octobre 1996 ; premier Safety Car officiel d'AMG)
- Medical Car officiel de la Formule 1 (C 36 AMG Break de juin 1996 à avril 1997 ; premier Medical Car officiel d'AMG ; C 55 AMG Break de 1998 à 2000)

- Module avant intégrant des absorbeurs de choc en acier haute résistance pour une nouvelle amélioration de la sécurité passive
- Nouvel essieu avant à 3 bras avec jambes de suspension McPherson
- Boîte de vitesses automatique à sept rapports 7G-TRONIC en option (à partir de 2005)
- Première pour COMAND dans la Classe C
- Coupé Sport (CL 203) comme troisième version de carrosserie et modèle d'entrée de gamme de la Classe C
- Le niveau technique de la gamme, véritable précurseur technologique, définit les références du segment avec plus de 20 innovations, comme les airbags rideaux, les airbags adaptatifs pour le conducteur et le passager avant, l'allumage automatique des projecteurs, le volant multifonctions, l'écran média et la fibre optique
- Modèles de pointe : C 32 AMG (2001 à 2004) et C 55 AMG (2004 à 2007)
- 4MATIC pour la première fois dans la Classe C (à partir de 2002 sur les modèles V6 essence)
- Climatiseur automatique confort THERMOTRONIC piloté par des capteurs
- Système de commande vocale LINGUATRONIC en option pour commander le téléphone, le système de navigation, l'autoradio et le lecteur CD
- Victoire au championnat allemand des voitures de tourisme (DTM) en 2005 (Gary Paffett) et 2006 (Bernd Schneider)
- Medical Car officiel en Formule 1 (break C 32 AMG de 2001 à 2003 ; break C 55 AMG de 2004 et 2007)
- Break C 55 AMG, Safety Car sur le DTM (2004 et 2005)

Série 204 (2007 à 2014)

- Deux visages très différents pour multiplier et personnaliser la gamme, étoile au centre de la grille de calandre sur la ligne sportive AVANTGARDE
- Régulateur de vitesse et de distance DISTRONIC PLUS
- Intelligent Light System avec projecteurs bi-xénon intégrant cinq fonctions d'éclairage
- Système PRE-SAFE® et mesures de protection préventive des occupants
- Pack AGILITY CONTROL à régulation de l'amortissement en fonction de la situation

- Nouvelle génération de moteurs diesel puissants et efficaces en énergie (OM 651) dans la Classe C 250 BlueEFFICIENCY Page 55
- Nouveau coupé (C204) constituant une version exclusive de la Classe C à partir de 2011
- Pack d'assistance étendu à partir de 2011, avec notamment l'avertisseur de franchissement de ligne actif, l'avertisseur d'angle mort actif, ATTENTION ASSIST, DISTRONIC PLUS, le stationnement guidé avec PARKTRONIC, le frein PRE-SAFE®, l'avertisseur de franchissement de ligne et l'avertisseur d'angle mort
- Nouvelle référence aérodynamique du segment avec un C_x de 0,26
- Conception légère : capot moteur en aluminium, 2011
- La Classe C la plus puissante : C 63 AMG Coupé *Black Series* de **380 kW** (517 ch)
- Victoire au championnat allemand des voitures de tourisme (DTM) en 2010 (Paul di Resta)
- C 63 AMG : Safety Car du championnat allemand des voitures de tourisme (DTM), de 2008 à 2011 ; de 2012 à 2014 C 63 AMG Coupé *Black Series*
- C 63 AMG Break : Medical Car officiel en Formule 1, de 2008 à 2014

Une mise à jour complète et des performances accrues pour le best-seller

Avec quatre versions de carrosserie, trois niveaux de puissance et deux transmissions, la Classe C est la gamme la plus diversifiée et la plus vendue de Mercedes-AMG. De nombreuses mesures de revalorisation rendent les C 43 4MATIC (consommation en cycle mixte : 9,8-9,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 223-213 g/km)^{*} encore plus attrayantes. La grille de calandre AMG avec double lamelle, la puissante jupe avant et la nouvelle jupe arrière intégrant les doubles sorties d'échappement rondes accentuent visiblement le statut haut de gamme des deux modèles et leur confèrent un positionnement encore plus expressif. Côté intérieur, le poste de conduite entièrement numérique (option), avec affichages spécifiques AMG, et la nouvelle génération de volants valorisent l'habitacle. Le moteur V6 biturbo de 3,0 l délivre à présent 287 kW (390 ch). L'association de la boîte de vitesses à 9 rapports SPEEDSHIFT TCT AMG très réactive et de la transmission intégrale Performance AMG à prédominance arrière a permis d'accroître encore le dynamisme et l'agilité.

« La famille de la Classe C, la série la plus vendue de Mercedes-AMG, a considérablement contribué à notre succès. Cette réussite doit beaucoup à l'implémentation des modèles 43, qui font fureur auprès de nos clients dans le monde entier depuis leur lancement en 2015. La forte demande ainsi que les échos positifs nous ont confortés dans l'idée de ne pas nous contenter d'un restylage optique, mais de tout miser également sur la puissance, l'efficacité énergétique et la dynamique typiques AMG. » Tobias Moers, PDG de Mercedes-AMG GmbH.

Les ingénieurs en développement AMG ont porté la puissance du V6 de 3,0 l à 287 kW (390 ch), soit une augmentation de 17 kW (23 ch). Le couple maxi de 520 Nm est disponible entre 2 500 et 5 000 tr/min. Ce pack garantit des performances convaincantes : La berline et le coupé réalisent le sprint de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes contre 4,8 secondes pour le break et le cabriolet. La vitesse maxi est bridée électroniquement à 250 km/h.

L'extérieur de la C 43 4MATIC est beaucoup plus expressif et affiche encore plus clairement son appartenance à la famille AMG. Il se démarque par une nouvelle calandre AMG à double lamelle argent iridium mat et une puissante jupe avant avec des ailettes supplémentaires. Les Air Curtains latéraux dans la jupe avant contribuent à optimiser le flux d'air à l'avant. La bordure supérieure des lamelles transversales et la baguette décorative du splitter avant sont traitées dans une finition chromée argentée.

Plus d'efficacité énergétique : jantes alliage AMG aérodynamiques

De profil, on remarque d'emblée les habillages de bas de caisse marqués et les nouvelles jantes alliage AMG optimisées sur le plan aérodynamique. Leurs anneaux extérieurs aérodynamiques de forme spéciale, de même que la géométrie des branches optimisée en soufflerie, améliorent l'écoulement de l'air au niveau des roues et, par conséquent, l'efficacité aérodynamique. Les ingénieurs sont parvenus à une synthèse optimale entre aérodynamisme, poids et refroidissement des freins, qui se traduit par une performance maximale et une consommation réduite de carburant.

Deux designs de jantes aérodynamiques sont proposés : la jante AMG à cinq branches doubles gris trémolite naturel brillant est de série. Un autre design à cinq branches doubles gris tantale, noir brillant ou noir mat et naturel brillant est proposé en option.

La partie arrière mise sur une esthétique résolument sportive qui transparait dans les deux doubles sorties d'échappement rondes en finition chromée brillante. La jupe arrière dans le design Air Curtain et l'impressionnant diffuseur améliorent le comportement aérodynamique. Le déflecteur est peint dans le ton carrosserie.

Le Pack Optique AMG (option) accentue le look sport des modèles. Une jupe avant encore plus expressive, le déflecteur de série, les inserts de bas de caisse élargis et les ailettes du pare-chocs arrière sont réalisés en noir brillant.

Au programme des possibilités de valorisation figure également le Pack Carbone II qui mise sur des boîtiers de rétroviseur extérieur et un déflecteur sur le couvercle de coffre imitation carbone noir. Le Pack Nuit inclut une baguette décorative dans le splitter avant de la jupe avant AMG en noir brillant, des inserts sur les lamelles de la jupe avant AMG en noir brillant, des

enjolveurs de sortie d'échappement chromés noir et des vitres en verre athermique teinté foncé à partir du montant B (exception : cabriolet).

Page 58

Tempérament sportif et détails spécifiques : le design intérieur

L'équipement intérieur souligne le caractère dynamique de la nouvelle C 43 4MATIC en misant sur de nouveaux détails spécifiques. Des matières telles que le cuir, la microfibre DINAMICA et l'aluminium haut de gamme expriment dans l'habitacle la sportivité qui se dessinait à l'extérieur.

Les sièges Performance AMG (option) disposent de joues latérales spécifiques au niveau de l'assise et du dossier de façon à garantir un maintien optimal en conduite dynamique. Une adaptation personnalisée des joues latérales au moyen de coussins d'air intégrés est disponible en option avec la sellerie cuir. Avec leurs appuie-tête intégrés, les sièges Performance soulignent la sportivité du poste de conduite. Pour la première fois, la C 43 4MATIC propose non seulement le chauffage mais aussi, en liaison avec la sellerie cuir, la climatisation des sièges Performance sur trois niveaux. De plus, les versions cabriolet peuvent être équipées en option d'un chauffage de nuque AIRSCARF.

Les garnitures en similicuir ARTICO/microfibre DINAMICA dans le ton noir avec surpiqûres rouges soulignent les aspirations sportives de la C 43 4MATIC. Les garnitures des contre-portes et de la planche de bord ainsi que le volant AMG en similicuir ARTICO rehaussé de surpiqûres rouges s'harmonisent parfaitement avec le style des sièges. Le pédalier sport en aluminium avec picots noirs, les inserts décoratifs en finition laque noire et aluminium clair finition stries longitudinales, le ciel de pavillon noir et les ceintures de sécurité rouges constituent autant de touches sportives.

Une architecture d'affichage et de commande novatrice

Pavé tactile et sélecteur, boutons Touch Control sur le volant ou commande vocale : le concept de commande de la C 43 4MATIC est aussi souple que polyvalent. Pour toutes les versions, l'objectif consiste toujours à effectuer les commandes de manière aussi ergonomique et rapide que possible, en fonction de la situation de conduite.

Avec un écran de 31,2 cm (12,3 pouces) et trois styles d'affichage spécifiques AMG (Classique, Sport et Supersport), le combiné d'instruments entièrement numérique proposé en option rend les fonctions du véhicule immédiatement compréhensibles.

De nombreuses informations supplémentaires spécifiques AMG

Le menu spécifique AMG donne accès à de nombreuses informations supplémentaires qui accentuent encore les sensations de conduite sportive :

- Warm-up : température de l'huile moteur et de l'huile de la boîte de vitesses, affichage boost (pression de suralimentation)
- Setup : état de fonctionnement actuel du moteur, du train de roulement, du système d'échappement, de l'ESP®, de la boîte de vitesses
- G-Force : affichage des forces g momentanées dans un système de coordonnées et mémorisation des valeurs maximales
- Race Timer : chronomètre manuel pour les temps au tour, graphique couleur du tour le plus rapide et du tour le plus lent, vitesse moyenne et parcours
- Données moteur : couple moteur/puissance nominale sous forme de diagramme en bâtons, affichage boost (pression de suralimentation)

La vitesse actuelle et le rapport engagé s'affichent également sous forme numérique. Le mode manuel de la boîte de vitesses est signalisé par un « M » jaune.

Les visualisations sur l'écran média central offrent une perception plus immédiate des autres fonctions du véhicule. C'est notamment le cas des animations concernant les systèmes d'aide à la conduite, les systèmes véhicule et les systèmes de communication.

Nouvelle génération de volants AMG

Le nouveau volant AMG en cuir Nappa de série offre un design extrêmement sportif, une forme optimisant la prise en main avec couronne aux contours fortement marqués et une commande intuitive. Il est doté d'un méplat dans sa partie intérieure et de perforations dans la zone de préhension. Les palettes de commande de boîte galvanisées permettent de passer les rapports manuellement et contribuent à une conduite sportive. Le volant est également

livrable en option en cuir Nappa/microfibre DINAMICA et en cuir Nappa avec inserts décoratifs en laque noire.

Page 60

Nouveauté : les boutons Touch Controls intégrés. Ils permettent de piloter de manière intuitive les fonctions du combiné d'instruments (à gauche) et le système multimédia (à droite) grâce à des mouvements de balayage du doigt horizontaux et verticaux. Comme sur la Classe S, l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif et le régulateur de vitesse TEMPOMAT sont intégrés aux blocs de commande gauches. Les blocs de commande droits regroupent l'activation de la commande vocale et du téléphone, ainsi que le réglage du volume, la sélection des titres et diverses autres fonctions du système multimédia.

Eprouvé et puissant : le moteur V6 3,0 l biturbo AMG

Le moteur V6 biturbo se distingue par une puissance élevée allée à une consommation de carburant et des émissions polluantes réduites. Des turbocompresseurs spécifiques plus gros (pression de suralimentation maximale de 1,1 bar) permettent d'exploiter la puissance du moteur de manière optimale. Les deux turbocompresseurs sont implantés à proximité du moteur et réagissent avec une grande spontanéité. A l'extérieur, on reconnaît la signature du moteur AMG à l'insert décoratif en aluminium rouge sur le capot moteur frappé du monogramme de la marque.

Boîte 9G SPEEDSHIFT TCT AMG avec passages de rapports plus courts

La C 43 4MATIC est équipée de la boîte 9G SPEEDSHIFT TCT AMG, qui a été spécialement adaptée par les ingénieurs Mercedes-AMG pour offrir encore plus de sensations dynamiques au volant. Grâce à l'application logicielle spécifique, des passages de rapports très courts ont pu être réalisés.

Les rétrogradages multiples autorisent des accélérations plus rapides, tandis que la fonction de double débrayage disponible en modes « Sport » et « Sport+ » décuple les sensations au volant. Des interventions ciblées de l'allumage permettent en outre des passages de rapports encore plus rapides que dans les autres modes. Le démarrage s'effectue en première dans tous les rapports afin d'offrir à tout moment un maximum de dynamisme.

Une touche spécifique située sur la console centrale permet de sélectionner le mode « Manuel ». Les lois de passage des rapports varient selon le programme de conduite sélectionné et les changements de rapports peuvent désormais être

effectués par le biais des palettes de commande de boîte au volant. Qui plus est, Page 61
la boîte de vitesses maintient le rapport sélectionné et n'engage pas
automatiquement la vitesse supérieure lorsque le régime moteur atteint la
limite.

Une touche pour changer de courbe caractéristique : DYNAMIC SELECT AMG

Les programmes de conduite DYNAMIC SELECT « Eco », « Confort », « Sport », « Sport+ » et « Individual » permettent de moduler encore davantage le paramétrage de la C 43 4MATIC, par simple pression sur une touche, et de profiter ainsi d'une réaction privilégiant l'efficacité énergétique et le confort ou, à l'opposé, la sportivité. Différents paramètres importants sont modifiés, notamment la réponse du moteur, de la boîte de vitesses, du train de roulement et de la direction. Quel que soit le programme de conduite DYNAMIC SELECT, le conducteur peut basculer à tout moment en mode manuel en appuyant sur la touche « M » pour passer les rapports en n'utilisant que les palettes au volant. Il peut aussi sélectionner les différents niveaux de réglage du train de roulement à son gré.

Nouveau, le cinquième programme « Chaussée glissante » est symbolisé par un flocon de neige. Le déploiement de puissance modéré et homogène est spécifiquement programmé pour la conduite sur chaussée glissante ou enneigée.

Prédominance arrière et agilité : la transmission intégrale 4MATIC Performance AMG

La transmission intégrale 4MATIC Performance AMG proposée de série se distingue par une répartition du couple à prédominance arrière selon un rapport de 31/69 entre les essieux avant et arrière. Cette configuration se traduit par une dynamique de marche accrue, une accélération transversale plus élevée sur route ainsi qu'une motricité améliorée à l'accélération. La boîte de transfert mono-étagée de la transmission intégrale est désormais flasquée sur la boîte sous forme de composant indépendant.

Cette solution permet de modifier plus facilement la répartition du couple selon la série et de renforcer le caractère individuel de chaque modèle. De par ses dimensions compactes, la nouvelle transmission intégrale n'a aucun impact sur l'espace réservé aux passagers et aux bagages.

Avec son système d'amortissement réglable à pilotage électronique, le train de roulement acier RIDE CONTROL AMG de la C 43 4MATIC offre aussi bien un dynamisme sportif qu'un confort digne de Mercedes-Benz sur les longs trajets. Il repose sur un essieu avant à quatre bras et un essieu arrière multibras. La cinématique et l'élastocinématique spécifiques AMG, reposant sur des composants de conception nouvelle, permettent d'obtenir une rigidité du carrossage extrêmement élevée en cas de conduite dynamique en virage. Le montage axial des freins sur l'essieu avant contribue à l'agilité et à la précision de conduite du véhicule.

L'amortissement adaptatif est inclus dans la dotation de série. Ce dispositif à commande électronique entièrement automatique adapte constamment l'amortissement de chaque roue aux besoins momentanés. La sécurité de marche et le confort de roulement s'en trouvent améliorés. Le réglage de l'amortissement est piloté individuellement pour chaque roue et dépend du style de conduite, des propriétés de la chaussée et du niveau de réglage de train de roulement choisi. Résultat : sur la base de nombreuses informations telles que l'accélération ou la vitesse, le système peut sélectionner à tout moment la valeur de réglage optimale pour l'amortissement. Grâce à un contacteur sur la console centrale, le conducteur peut choisir entre trois lois d'amortissement spécifiques, à savoir les modes « Confort », « Sport » et « Sport+ », et, ainsi, intervenir sur le comportement de son véhicule pour des sensations à la carte – l'accent étant mis sur un confort élevé ou sur un comportement sportif.

Franche et directe : la direction paramétrique AMG

La direction paramétrique électromécanique bénéficie d'une démultiplication variable. Elle se distingue par une réaction précise et très authentique. L'assistance de direction diminue à vive allure et augmente progressivement au fur et à mesure que la vitesse diminue. A faible allure, le conducteur a donc moins à produire d'effort alors qu'à vive allure, il conserve la maîtrise optimale de son véhicule. L'assistance à la direction dépend du réglage du train de roulement sélectionné. En mode « Sport », le conducteur dispose d'un retour plus important sur les conditions de conduite.

Enregistreur de données pour une utilisation sur circuit : TRACK PACE AMG

Page 63

TRACK PACE AMG propose des fonctionnalités élargies et encore plus précises. Cet ingénieur de course virtuel enregistre les données lors des trajets sur circuits fermés. TRACK PACE est disponible en option avec le système d'infodivertissement COMAND Online.

Lorsque cette fonction est activée, une multitude de données spécifiques au véhicule (par ex. la vitesse, l'accélération) sont enregistrées dix fois par seconde pendant le trajet. S'y ajoutent l'affichage des temps au tour et pour certaines portions d'un circuit, ainsi que la différence par rapport au temps de référence. Certains éléments d'affichage s'allument en vert ou en rouge : le conducteur peut ainsi surveiller du coin de l'œil s'il roule plus vite ou plus lentement que le meilleur temps.

Après des tours de circuit de course, il est possible d'analyser ses talents de pilotage et de les améliorer sur la base des données enregistrées. Il est également possible de mesurer et de sauvegarder les valeurs d'accélération et de décélération (par exemple 0-100 km/h, ¼ mile, 100-0 km/h). TRACK PACE utilise un nouvel algorithme pour déterminer avec le plus de précision possible la position du véhicule. Le système peut même détecter si la voiture quitte le circuit ou prend un chemin de traverse. Il exploite à cet effet les données GPS, complétées par les informations fournies par les capteurs embarqués (accélération, gyroscope, angle de braquage, vitesse de rotation des roues).

Les données s'affichent sur l'écran média, le combiné d'instruments et l'affichage tête haute. Certains circuits connus, à l'image du Nürburgring par exemple, sont déjà en mémoire. Le pilote peut également enregistrer ses propres circuits. Les cartes 2D commutables en 3D peuvent être actualisées en ligne. Une application pour iPhone autorise une connexion Internet via wifi. Les clients peuvent ainsi partager leurs expériences et leurs données de course avec d'autres pilotes de modèles AMG par l'intermédiaire de Facebook, YouTube ou de l'AMG Private Lounge.

Bien-être assuré sur les longs trajets : la commande confort ENERGIZING

La commande confort ENERGIZING (option) est également disponible sur la nouvelle C 43 4MATIC. Elle permet d'interconnecter différents équipements de confort dans l'habitacle et utilise de manière ciblée les fonctions de la climatisation et des sièges (chauffage, ventilation), ainsi que des ambiances

d'éclairage et musicales. Selon l'humeur ou les besoins du client, elle crée un paramétrage spécial propice au bien-être et à la performance. Page 64

Les principales caractéristiques en un coup d'œil

	Mercedes-AMG C 43 4MATIC Berline	Mercedes-AMG C 43 4MATIC Break
Moteur	V6 de 3,0 litres à deux turbocompresseurs	V6 de 3,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	2 996 cm ³	2 996 cm ³
Puissance	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min
Couple maxi	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière	Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière
Boîte de vitesses	9G SPEEDSHIFT TCT AMG	9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Consommation en cycle mixte	9,3-9,1 l/100 km*	9,6-9,3 l/100 km*
Emissions de CO₂ en cycle	213-208 g/km*	219-214 g/km*
Catégorie de consommation de	F	F
Accélération de 0 à 100 km/h	4,7 s	4,8 s
Vitesse maximale	250 km/h**	250 km/h**

* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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. ** bridage électronique

	Mercedes-AMG C 43 4MATIC Coupé	Mercedes-AMG C 43 4MATIC Cabriolet
Moteur	V6 de 3,0 litres à deux turbocompresseurs	V6 de 3,0 litres à deux turbocompresseurs
Cylindrée	2 996 cm ³	2 996 cm ³
Puissance	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min
Couple maxi	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min
Transmission	Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière	Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière
Boîte de vitesses	9G SPEEDSHIFT TCT AMG	9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Consommation en cycle mixte	9,5-9,2 l/100 km*	9,8-9,5 l/100 km*
Emissions de CO₂ en cycle	217-212 g/km	223-218 g/km
Accélération de 0 à 100 km/h	4,7 s	4,8 s
Vitesse maximale	250 km/h**	250 km/h**

* Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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. ** bridage électronique

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 497
Alésage x course	mm	80,4 x 73,7
Puissance nominale	kW/ch	135 (184) à 5 800-6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	280 à 3 000-6 100 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Propulsion arrière
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Système de freinage	AV : disques de 305 mm ventilés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm massifs, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®	
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1	
Jantes	7,0 J x 17	
Pneumatiques	225/50 R17 W	

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.588/1.570
Longueur hors tout	mm	4.686
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1.442
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	435
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1 505
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	580
P.T.A.C.	kg	2.085
Capacité du réservoir/dont réserve	l	41/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,7
Vitesse maximale	km/h	239
Consommation de carburant NEDC***	l/100 km	8,2-7,9/5,2-4,9/6,3-6,0
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	144-136
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) *** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	190 (258) à 5 800-6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	370 à 1 800-4 000 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Propulsion arrière
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,27
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Système de freinage	AV : disques de 330 mm ventilés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm ventilés, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®	
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1	
Jantes	7,0 J x 17	
Pneumatiques	225/50 R17 W	

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.563/1.546
Longueur hors tout	mm	4.686
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1.447
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	455
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1.555
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	580
P.T.A.C.	kg	2 135
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	5,9
Vitesse maximale***	km/h	250
Consommation de carburant NEDC****	l/100 km	9,3-8,9/5,5-5,1/6,9-6,5
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	158-148
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg)

*** Bridage électronique **** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Mercedes-Benz C 220 d Break

Page 67

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 950
Alésage x course	mm	82,0 x 92,3
Puissance nominale	kW/ch	143 (194) à 3 800 tr/min
Couple nominal	Nm	400 à 1 600-2 800 tr/min
Compression		15,5 : 1
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail

Transmission

Transmission		Propulsion arrière
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	2,47
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz
Système de freinage	AV : disques de 305 mm ventilés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm massifs, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1
Jantes	6,5 J x 16
Pneumatiques	205/60 R16 W

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.588/1.570
Longueur hors tout	mm	4.702
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 457
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	490-1 510
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1.645
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	590
P.T.A.C.	kg	2 235
Capacité du réservoir/dont réserve	l	41/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,0
Vitesse maximale	km/h	233
Consommation de carburant NEDC***	l/100 km	5,8-5,5/4,7-4,2/5,0-4,7
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	133-123
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) *** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Mercedes-Benz C 300 Coupé

Page 68

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	190 (258) à 5 800-6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	370 à 1 800-4 000 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Propulsion arrière
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,27
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Système de freinage	AV : disques de 330 mm ventilés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm ventilés, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®	
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1	
Jantes	7,0 J x 17	
Pneumatiques	225/50 R17 W	

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.563/1.546
Longueur hors tout	mm	4.686
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1.405
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	380
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1.600
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	495
P.T.A.C.	kg	2.095
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,0
Vitesse maximale***	km/h	250
Consommation de carburant NEDC****	l/100 km	9,3-8,9/5,5-5,0/6,9-6,4
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	157-147
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) *** Bridage électronique **** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	245 (333) à 5.250-6.000 tr/min
Couple nominal	Nm	480 à 1 600-4 000 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Transmission intégrale permanente
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	2,82
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz
Système de freinage	AV : disques de 342 mm ventilés et perforés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm ventilés, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1
Jantes	7,0 J x 17
Pneumatiques	225/50 R17 W

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.565/1.543
Longueur hors tout	mm	4.686
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1.413
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	380
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1 720
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	495
P.T.A.C.	kg	2.215
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,9
Vitesse maximale***	km/h	250
Consommation de carburant NEDC****	l/100 km	11,2-10,8/6,3-5,9/8,1-7,7
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	186-176
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) *** Bridage électronique **** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	190 (258) à 5 800-6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	370 à 1 800-4 000 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Propulsion arrière
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	3,27
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz	
Système de freinage	AV : disques de 330 mm ventilés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm ventilés, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®	
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1	
Jantes	7,0 J x 17	
Pneumatiques	225/50 R17 W	

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.563/1.546
Longueur hors tout	mm	4.686
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1.409
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	285-360
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1 735
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	465
P.T.A.C.	kg	2.200
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,2
Vitesse maximale***	km/h	250
Consommation de carburant NEDC****	l/100 km	9,5-9,1/5,8-5,3/7,1-6,7
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	163-153
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) *** Bridage électronique **** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	245 (333) à 5.250-6.000 tr/min
Couple nominal	Nm	480 à 1 600-4 000 tr/min
Compression		10,5 / 1
Préparation du mélange		Injection haute pression

Transmission

Transmission		Transmission intégrale permanente
Boîte de vitesses		Boîte automatique 9G-TRONIC
Démultiplications	Rap. de pont	2,82
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz
Essieu arrière	Essieu arrière multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz
Système de freinage	AV : disques de 342 mm ventilés et perforés, étriers flottants ; AR : disques de 300 mm ventilés, étriers flottants ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction assistée électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire 15,5:1
Jantes	7,0 J x 17
Pneumatiques	225/50 R17 W

Cotes et poids

Empattement	mm	2.840
Voie avant/arrière	mm	1.565/1.543
Longueur hors tout	mm	4.686
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1.416
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	285-360
Poids en ordre de marche selon CE**	kg	1.860
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	465
P.T.A.C.	kg	2.325
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	5,2
Vitesse maximale***	km/h	250
Consommation de carburant NEDC****	l/100 km	11,8-11,3/6,9-6,4/8,7-8,2
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	198-187
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) *** Bridage électronique **** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min
Compression		10,7 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

Transmission

Transmission		Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière
Boîte de vitesses		9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	-3,42

Train de roulement

Essieu avant	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu à trois bras de suspension, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage	Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 360 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; AR : disques de 320 mm ventilés, étriers flottants en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction	Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 15,5:1 et direction à assistance variable
Jantes	AV : 7,5 J x 18 ; AR : 8,5 J x 18
Pneumatiques	AV : 225/45 ZR 18 ; AR : 245/40 ZR 18

Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1602/1554
Longueur hors tout	mm	4 702
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 429
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	480
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 615
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 690
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	535
P.T.A.C.	kg	2 225
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,7
Vitesse maximale	km/h	250****
Consommation de carburant NEDC*****	l/100 km	12,6-12,2/7,5-7,2/9,3-9,1
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	213-208
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; *** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) **** Bridage électronique ***** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min
Compression		10,7 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

Transmission

Transmission		Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière
Boîte de vitesses		9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	-3,42

Train de roulement

Essieu avant	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu à trois bras de suspension, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage	Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 360 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; AR : disques de 320 mm ventilés, étriers flottants en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction	Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 15,5:1 et direction à assistance variable
Jantes	AV : 7,5 J x 18 ; AR : 8,5 J x 18
Pneumatiques	AV : 225/45 ZR 18 ; AR : 245/40 ZR 18

Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1602/1554
Longueur hors tout	mm	4 717
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 440
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	480
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 660
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 735
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	585
P.T.A.C.	kg	2 320
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,8
Vitesse maximale	km/h	250 ****
Consommation de carburant NEDC*****	l/100 km	12,7-12,5/7,8-7,5/9,6-9,3
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	219-214
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; *** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) **** Bridage électronique ***** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min
Compression		10,7 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

Transmission

Transmission		Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière
Boîte de vitesses		9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	-4,80

Train de roulement

Essieu avant	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu à trois bras de suspension, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage	Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 360 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; AR : disques de 320 mm ventilés, étriers flottants en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction	Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 15,5:1 et direction à assistance variable
Jantes	AV : 7,5 J x 18 ; AR : 8,5 J x 18
Pneumatiques	AV : 225/45 ZR 18 ; AR : 245/40 ZR 18

Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1602/1554
Longueur hors tout	mm	4 696
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 405
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	400
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 660
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 735
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	450
P.T.A.C.	kg	2 185
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,7
Vitesse maximale	km/h	250****
Consommation de carburant NEDC*****	l/100 km	12,7-12,4/7,7-7,3/9,5-9,2
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	217-212
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; *** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) **** Bridage électronique ***** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	287 kW (390 ch) à 6 100 tr/min
Couple nominal	Nm	520 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min
Compression		10,7 1
Préparation du mélange		Injection directe d'essence pilotée par microprocesseur, suralimentation biturbo

Transmission

Transmission		Transmission intégrale 4MATIC Performance AMG avec répartition du couple à prédominance arrière
Boîte de vitesses		9G SPEEDSHIFT TCT AMG
Démultiplications	Rap. de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche AR	-4,80

Train de roulement

Essieu avant	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu à trois bras de suspension, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Essieu arrière	Train de roulement RIDE CONTROL AMG à essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz et amortissement adaptatif
Système de freinage	Double circuit de freinage hydraulique ; freins à disque perforés et ventilés de 360 mm à l'avant, étrier fixe en aluminium à 4 pistons ; AR : disques de 320 mm ventilés, étriers flottants en aluminium à 1 piston ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction	Direction paramétrique à assistance électromécanique à crémaillère, démultiplication linéaire de 15,5:1 et direction à assistance variable
Jantes	AV : 7,5 J x 18 ; AR : 8,5 J x 18
Pneumatiques	AV : 225/45 ZR 18 ; AR : 245/40 ZR 18

Cotes et poids

Empattement	mm	2 840
Voie avant/arrière	mm	1 578/1 554
Longueur hors tout	mm	4 696
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 408
Diamètre de braquage	m	11,22
Volume du coffre*	l	285-360
Poids en ordre de marche selon DIN**	kg	1 795
Poids en ordre de marche selon CE***	kg	1 870
Charge utile (en ordre de marche selon CE)	kg	445
P.T.A.C.	kg	2 315
Capacité du réservoir/dont réserve	l	66/7

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,8
Vitesse maximale	km/h	250****
Consommation de carburant NEDC*****	l/100 km	12,9-12,7/7,9-7,6/9,8-9,5
cycle urbain/extra-urbain/mixte		
Emissions de CO ₂ en cycle mixte	g/km	223-218
Respect des normes antipollution		Euro 6d-TEMP

*selon méthode VDA ; ** Poids à vide en ordre de marche selon DIN, conducteur non compris ; *** Poids à vide en ordre de marche selon CE, conducteur compris (75 kg) **** Bridage électronique ***** Valeurs calculées d'après la méthode de mesure prescrite. Il s'agit de valeurs « 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.