



Mercedes-Benz

Fiche d'information

19 juin 2026

Nouveau VLE électrique : performances sans effort et comportement routier souverain

Le nouveau VLE offre l'agilité et le confort sur les longs trajets d'une véritable limousine haut de gamme, tout en affichant une consommation d'énergie remarquablement faible. Avec une autonomie de plus de 700 kilomètres (WLTP)¹, le VLE 300 Electric est capable d'effectuer de longs trajets sans escale – par exemple, de Berlin à Göteborg, de Rome à Nice, d'Atlanta à Orlando et de Pékin à Shenyang.

Mercedes-Benz VLE 300 Electric | chiffres provisoires : consommation énergétique totale : 20,7-18,4 kWh/100 km | émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km | Classe CO₂ : A²

Système de propulsion électrique high tech à haut rendement

- Groupe motopropulseur développé en interne par Mercedes-Benz, équipé d'un moteur synchrone à excitation permanente (PSM) sur l'essieu avant.
- Les modèles à transmission intégrale sont en outre équipés d'un puissant groupe motopropulseur avec PSM sur l'essieu arrière. Il fonctionne comme un système d'assistance intelligent, qui peut être activé ou désactivé rapidement à l'aide d'une unité de déconnexion (DCU) en fonction des conditions de conduite ou du programme sélectionné. Lorsque la demande en puissance est faible et que les besoins en traction sont minimes, le moteur électrique arrière et certaines parties de la boîte de vitesses sont désaccouplés et mis hors service. Cela permet de réduire les pertes par traînée au niveau de l'essieu arrière jusqu'à 90 % et d'augmenter l'autonomie.
- Ce système électronique de puissance haute performance est équipé d'un onduleur au carbure de silicium, garantissant une utilisation particulièrement efficace de l'énergie.

Fini l'angoisse liée à l'autonomie grâce à une architecture 800 volts et à une batterie de nouvelle génération

- Ce système de pointe de 800 volts, associé à une nouvelle génération de batteries, permet de réduire considérablement les temps de chargement. Le VLE peut être rechargé pour une autonomie allant jusqu'à 355 kilomètres (WLTP) en seulement 15 minutes³.
- La charge CC rapide est possible sur les bornes de recharge de 800 volts d'une puissance supérieure à 300 kW. Pour utiliser des bornes de 400 volts, un convertisseur CC est disponible en option.
- La puissance de charge AC est de 11 kW ou, en option, de 22 kW.
- La nouvelle batterie lithium-ion (nickel-manganèse-cobalt/NMC) offre une capacité utile de 115 kWh.
- Les cellules de la batterie comportent des anodes dans lesquelles de l'oxyde de silicium est mélangé à du graphite. La teneur en cobalt a encore été réduite.
- La batterie haute tension est réparable ; le bloc électronique/électrique est accessible et remplaçable en atelier.

Mercedes-Benz AG | Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Allemagne | Tél. : +49 711 17-0 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG | Siège social : Stuttgart | Greffe du tribunal : Tribunal d'instance de Stuttgart | N° d'enregistrement au registre du commerce : 762873
Président du conseil de surveillance : Martin Brudermüller
Conseil d'administration : Ola Källenius, président ; Jörg Burzer, Mathias Geisen, Olaf Schick, Michael Schiebe, Britta Seeger, Oliver Thöne, Harald Wilhelm

- Le VLE est configuré en usine pour la charge bidirectionnelle sur tous les marchés (voir la fiche technique sur la charge). La disponibilité des offres spécifiques dépend des conditions du marché, des fournisseurs d'énergie et des partenariats.

Un confort de conduite exceptionnel grâce au système AIRMATIC avec régulation de la hauteur

- Grâce à la suspension pneumatique AIRMATIC en option, la VLE offre un confort de conduite tout simplement exceptionnel. En conservant une garde au sol constante quelle que soit la charge, il s'adapte parfaitement à toutes les conditions de route. Chaque roue est équipée d'une suspension indépendante, ce qui lui permet d'amortir sans peine les dos d'âne, les nids-de-poule et les irrégularités de la chaussée. Chaque voyage devient une expérience d'une sérénité remarquable.
- La hauteur de caisse du véhicule peut être relevée ou réduite de 40 millimètres afin d'augmenter la garde au sol ou de faciliter l'entrée dans l'habitacle. Pour la première fois, cela est également possible via la commande vocale, par exemple avec la commande « Élever le niveau du véhicule ».

Une agilité accrue et un rayon de braquage remarquablement réduit grâce aux roues arrière directrices

- Avec les roues arrière directrices (option ou série selon ligne d'équipement), le rayon de braquage de bordure à bordure diminue de 2 mètres pour atteindre 10,9 mètres, et celui de mur à mur passe à 11,6 mètres. L'angle de braquage de l'essieu arrière peut atteindre sept degrés.
- À des vitesses inférieures à 60 km/h, les roues arrière tournent dans le sens opposé à celui des roues avant. L'empattement est pratiquement raccourci en fonction des conditions de conduite, ce qui rend le véhicule plus maniable, plus vif et plus agile.
- Au-delà de 60 km/h, les roues arrière tournent dans le même sens que les roues avant, ce qui a pour effet d'allonger virtuellement l'empattement et d'améliorer la stabilité et la sécurité de conduite à grande vitesse, lors de changements de voie rapides ou de manœuvres d'évitement soudaines.
- Un autre avantage en termes de confort pour les conducteurs réside dans le rapport de direction plus direct, qui permet de réduire le nombre de tours de volant nécessaires pour passer de la position droite à la butée.

Un confort acoustique et vibratoire exceptionnel pour des trajets longue distance de qualité supérieure

- Une carrosserie d'une rigidité exceptionnelle et un Design précis des dimensions géométriques garantissent une émission sonore minimale lorsque l'air circule autour de la carrosserie du véhicule et de tous ses accessoires.
- Une étanchéité et une isolation phonique complètes, de l'avant à l'arrière, garantissent que les bruits inévitables du vent et de la route ne sont plus perçus comme gênants à l'intérieur. De plus, le VLE est équipé de vitrages feuilletés insonorisants.
- Des silentbloks de découplage sont installés entre la suspension et la superstructure.
- Le groupe moteur est équipé d'aimants de rotor disposés en double V, tandis que les enroulements du stator utilisent ce qu'on appelle des bobines en cordes. Ces deux solutions offrent une propulsion à la fois extrêmement silencieuse et efficace.

¹ L'autonomie réelle dépend de nombreux facteurs, tels que le style de conduite de chacun, les conditions environnementales, le vieillissement de la batterie, les équipements auxiliaires comme la climatisation, les options, les pneus, la charge utile et le Profil de l'itinéraire ; elle peut donc différer de la valeur WLTP indiquée.

² Les valeurs indiquées ont été déterminées conformément à la méthode de mesure WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure). Les fourchettes indiquées concernent les marchés de la CEE. La consommation d'énergie et les émissions de CO₂ d'une voiture ne dépendent pas seulement de l'efficacité avec laquelle celle-ci utilise le carburant ou la source d'énergie, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs non techniques.

³ L'autonomie annoncée (WLTP) après 15 minutes de recharge a été déterminée en utilisant la puissance de charge en Charge CC maximale, conformément à la norme ISO/SAE 12906, dans les conditions qui y sont décrites.