



Mercedes-Benz

Communiqué de presse

23 février 2021

La nouvelle Mercedes-Benz Classe C : berline et break

La zone de confort peut être source d'inspiration

Sommaire

Saviez-vous que.....	3
La direction de Mercedes-Benz à propos de la nouvelle Classe C	4
Brève interview de Christian Früh, ingénieur en chef Mercedes-Benz Classe C	5
Le design : pureté sensuelle en version sport et raffinée.....	7
Le design extérieur : une silhouette sublimée par un séduisant jeu de lumière.....	7
Design intérieur : touches sportives grâce au recentrage sur le conducteur	8
MBUX de toute dernière génération : à commande intuitive et évolutif.....	9
Hey Mercedes : l'assistant vocal toujours plus intelligent	9
Maison intelligente : l'intelligence mobile permet un confort de commande maximal à distance...	9
Streaming musical : des millions de titres à la carte.....	10
Autres points forts en liaison avec MBUX	10
« Mises à jour over the Air » (OTA) : le logiciel reste toujours parfaitement à jour.....	10
Le groupe propulseur : électrification systématique des quatre cylindres évolués.....	11
Premier diesel avec alterno-démarrreur intégré.....	11
Moteur quatre cylindres essence également avec ISG de deuxième génération.....	12
Modèles hybrides rechargeables avec autonomie électrique de près de 100 km (WLTP)	14
Le train de roulement : confort et agilité	16
La direction de l'essieu arrière : plus maniable et plus dynamique	16
Les systèmes d'assistance à la conduite : délestage et soutien dans les situations dangereuses	17
Le perfectionnement des systèmes d'assistance à la conduite : trois exemples.....	17
Des systèmes de stationnement perfectionnés assistent le conducteur lors des manœuvres.	17
Sécurité en cas d'accident : pour répondre à toutes les exigences globales.....	17

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | Allemagne

Téléphone +49 711 17 - 0 | Fax +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com | www.mercedes-benz.com

Siège et juridiction compétente : Stuttgart, n° RCS HRB762873 | Président du Conseil de surveillance : Manfred Bischoff

Directoire : Ola Källenius (Président)

Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

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



et Mercedes-Benz sont des marques déposées de Daimler AG, Stuttgart, Allemagne.

Offres high-tech : confort convaincant lors des trajets de nuit, climatisation et sièges	18
DIGITAL LIGHT : intensité lumineuse extrême et fonctions de projection en option.....	18
L'équipement confort : perfectionné dans le détail	19
Dimensions et détails pratiques : plus d'espace dans l'habitacle à l'avant comme à l'arrière.....	20
La success-story : un bestseller depuis de nombreuses années	21
Production : au cœur du réseau de productions interdépendantes mondial avec les technologies digitales du futur.....	21

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre européenne de véhicules Mercedes-Benz. Des divergences sont possibles selon les pays. Les fonctions des produits et les équipements décrits peuvent être des options. Aucune information sur la disponibilité dans le temps n'est fournie avec la description des fonctions. Vous trouverez de plus amples informations sur les véhicules proposés, ainsi que les valeurs WLTP valables pour votre pays, sur www.mercedes-benz.com

La nouvelle Classe C : berline et break

Saviez-vous que...

... la Classe C était le modèle le plus vendu de Mercedes-Benz au cours de la dernière décennie ? Depuis le lancement de l'actuelle génération en 2014, la marque à l'étoile a écoulé plus de 2,5 millions de berlines et de breaks. Depuis 1982, plus de 10,5 millions de Mercedes-Benz de cette gamme ont été livrées aux clients.

... la Chine est le premier marché de diffusion de la Classe C depuis 2016 ? Au cours des dix dernières années, les Etats-Unis, l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont été les premiers marchés de la Classe C Berline et Break. En Allemagne, deux Classe C sur trois sont un break.

... les passagers avant comme les passagers arrière profitent des dimensions extérieures en légère hausse de la nouvelle génération de modèles ? L'espace aux coudes a pu être accru de 22 mm pour le conducteur et de 15 mm pour les passagers arrière par rapport au modèle précédent. A l'arrière, la garde au toit a augmenté de 13 mm (break : 11 mm). Grâce à un espace aux genoux en hausse de 35 mm maxi sur la deuxième rangée de sièges, les voyages sont encore plus agréables pour les passagers arrière.

... la Classe C franchit une nouvelle étape décisive en termes de digitalisation et d'impression haut de gamme ? L'intérieur reprend les points forts de la nouvelle Classe S tels que le concept d'affichage et de commande et en offre une interprétation sportive. Les éléments d'orientation du conducteur y contribuent pour une large part : la planche de bord avec son écran central est légèrement inclinée de 6° vers lui.

... la domotique et les appareils ménagers peuvent être pilotés avec l'assistant vocal « Hey Mercedes » de MBUX ? Grâce à la fonction maison intelligente, ceux-ci peuvent être connectés au véhicule et commandés à distance.

... la lumière est réfractée et redirigée par 1,3 million de micro-miroirs dans chaque phare DIGITAL LIGHT ? La résolution par véhicule est donc supérieure à 2,6 millions de pixels. DIGITAL LIGHT est disponible en option avec la fonction projection¹. Ce système peut sécuriser la conduite en projetant des lignes de guidage, des symboles et des animations.

... le diamètre de braquage est réduit de plus de 40 cm à moins de 11 m grâce à la direction de l'essieu arrière ? Avec cette option, l'angle de braquage à l'essieu arrière est de 2,5°.

¹ Toutes les fonctions de projection sont disponibles en fonction des conditions d'homologation locales, dotation partielle aux Etats-Unis, dans l'UE, en Chine et dans les Etats du Golfe.

La direction de Mercedes-Benz à propos de la nouvelle Classe C

« La Classe C est notre modèle à succès au cœur du marché mondial »

« Les lettres C et S figurent aux deux extrémités de l'alphabet. Au sein de notre portefeuille, elles amorcent désormais un rapprochement des plus réussis. Aujourd'hui, la nouvelle Classe C est d'ores et déjà la berline la plus vendue de Mercedes-Benz. Mais je suis sûr que la nouvelle Classe C dotée d'équipements high-tech de la Classe S aura tous les atouts pour séduire encore plus de clients. Avec un système MBUX de toute dernière génération, la direction de l'essieu arrière et une électrification très complète, la gamme la plus appréciée de nos clients a établi une fois encore de nouvelles références en proposant l'offre la plus exigeante du segment. »

Ola Källenius, Président du Directoire de Daimler AG et Mercedes-Benz AG

« Nos clients adorent la Classe C depuis toujours car celle-ci n'a cessé d'incarner à leurs yeux le meilleur du confort, de la technologie, de l'habitabilité et du design. C'est ce que démontrent les quelque 10,5 millions d'exemplaires vendus depuis 1982. Avec notre nouvelle édition et ses multiples nouveautés telles que ses éléments numériques novateurs dans l'habitacle, ainsi que ses nouveaux modèles hybrides rechargeables, nous poursuivons résolument notre route sur la voie d'un avenir digital et durable. En version berline ou break – nos clients ont la possibilité de personnaliser la Classe C pour la transformer en zone de confort très personnelle. »

Britta Seeger, membre du Directoire de Daimler AG et Mercedes-Benz AG, responsable de la distribution.

« Rouler en mode électrique au quotidien et utiliser la propulsion hybride sur les longs trajets : la nouvelle Classe C est un modèle flexible qui préserve les ressources et, en version hybride rechargeable avec une autonomie électrique de près de 100 km, s'impose comme une référence claire. » Ce benchmark s'inscrit dans la perspective de notre programme Ambition 2039, sur la voie de la neutralité climatique. »

Markus Schäfer, membre du Directoire de Daimler AG et Mercedes-Benz AG ; responsable de la recherche du groupe Daimler et Mercedes-Benz Cars COO

« Après son lancement sur la Classe S, la deuxième génération de MBUX fait déjà son apparition sur la nouvelle Classe C. Elle offre toutes les possibilités de commande intuitive et de personnalisation de la version précédente auxquelles s'ajoute l'orientation conducteur, une nouveauté spécifique à la gamme : La planche de bord et l'écran central sont légèrement inclinés vers le conducteur, ce qui souligne la sportivité de la Classe C et représente une première sur une voiture particulière Mercedes-Benz. »

Georges Massing, responsable du département Digital Vehicle and Mobility, Mercedes-Benz AG

« Grâce au style maison incarnant la 'pureté sensuelle', nous avons créé la plus stylée et la plus exclusive des Classe C. Nous suscitons la convoitise grâce à une esthétique raffinée mariant surfaces sensuelles, proportions sport confinant à la perfection et atmosphère unique dans l'habitacle. »

Gorden Wagener, Chief Design Officer du groupe Daimler

« La nouvelle Classe C redéfinit son segment à de multiples égards : grâce à l'espace confortable disponible à l'arrière, ainsi qu'à la qualité perçue dans l'habitacle et à la finition haut de gamme. Il convient d'y ajouter les détails d'équipement et de confort des gammes supérieures tels que la direction de l'essieu arrière ou DIGITAL LIGHT. »

Prof. Uwe Ernstberger, responsable Groupe de produit Classe S et C

Brève interview de Christian Früh, ingénieur en chef Mercedes-Benz Classe C

« De fascinantes innovations dans chaque équipement »

Christian Früh est ingénieur en chef Classe C depuis avril 2009. Ce natif d'Heidelberg a d'abord dirigé le développement des systèmes d'assistance avant de devenir chef du projet Mercedes-Benz SLR McLaren. Früh est devenu ingénieur après des études de génie mécanique aux universités de Karlsruhe et de Darmstadt.

Monsieur Früh, quel est, selon vous, le principal point fort de la nouvelle Classe C ?

Christian Früh : il convient de citer à mon sens la nouvelle génération de modèles hybrides rechargeables avec ses quelque 100 kilomètres d'autonomie (WLTP¹), son agilité et son coffre aisément utilisable. Nous avons également repoussé les limites en termes de dynamique de marche et de sécurité active : avec la direction de l'essieu arrière, nous établissons de nouvelles références en matière de plaisir de conduire. Mais ce n'est que la pointe de l'iceberg. Si nous examinons maintenant le véhicule en détail, nous trouverons dans chaque équipement de fascinantes innovations et fonctions adaptées à toutes les attentes. C'est finalement cela qui caractérise la Classe C – une voiture n'a pas besoin d'en offrir davantage.

En quoi consistaient les grands axes de développement ?

Früh : L'optimisation de la consommation et le développement durable donnent le ton dans le développement automobile. Le design et les proportions de la nouvelle Classe C, de même que ses réelles qualités routières soulignent le dynamisme du véhicule.

En matière de développement durable, les nouveaux modèles hybrides rechargeables franchissent une étape décisive ?

Früh : Oui, car avec près de 100 km, l'autonomie électrique a plus que doublé par rapport au modèle précédent. Le gain de puissance électrique est de 95 kW. La batterie peut être rechargée à 100 % en 30 minutes. Nos clients ne démarreront pas le moteur thermique pour de très nombreux trajets. Selon le comportement du client et le profil du trajet, le bilan CO₂ peut ainsi être aussi bon que celui d'un véhicule électrique à batteries (BEV) – en fonction, bien entendu, du mix d'électricité. Il convient également de citer une aptitude à l'utilisation quotidienne nettement accrue : malgré la capacité de la batterie en hausse brute de 25,4 kWh, le plancher du compartiment de chargement est plat et offre plus de place que le modèle précédent. Mais les versions hybrides rechargeables ne sont pas les seules à s'inscrire dans notre stratégie de propulsion « Electric First », les autres moteurs l'appliquent tout autant. Car chaque modèle Classe C dispose d'une propulsion hybride électrifiée.

Vous êtes un skieur passionné. Après votre carrière active dans l'équipe nationale de ski freestyle, vous avez reçu une proposition de la Fédération allemande de ski et avez failli devenir entraîneur. Le break serait la Classe C idéale selon vous ?

Früh : (rit) Oui, en 1990, il fallait que je décide si je voulais faire du sport mon métier ou poursuivre mes études et jeter les bases de ma future carrière. Vu d'aujourd'hui – en tant qu'ingénieur en chef Classe C – il existe vraiment certains parallèles entre mon activité actuelle et la fonction d'entraîneur : vous devez manager et motiver tout autant votre équipe et vous mesurer aux meilleurs du monde. Vous vous réjouissez aussi des succès et des records, ainsi que de

¹ Les données sont provisoires, le véhicule n'est pas encore proposé à la vente. Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » mesurées au sens de l'article 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. La consommation électrique et l'autonomie ont été déterminées sur la base du règlement 2017/1151/UE.

l'intérêt du public et des récompenses remportées. Et quand vous évoluez à un aussi haut niveau que nous avec la Classe C, vous vous battez comme un athlète de compétition pour obtenir les derniers pourcentages d'amélioration. Mais pour répondre à votre question : oui, je suis un fan de ce modèle polyvalent qu'est le break, en particulier en liaison avec 4MATIC. Et peut-être avons-nous prochainement une surprise supplémentaire pour les amis des breaks sport dotés d'une esthétique séduisante et d'une dynamique de marche exemplaire ...

La nouvelle Classe C : berline et break

La zone de confort peut être source d'inspiration

Stuttgart. En route vers un nouveau monde encore plus digital et plus efficient, et bienvenue chez vous : la nouvelle Classe C incarne ces deux univers et crée ainsi une zone de confort en prise avec le futur dans toutes les dimensions en ces temps de bouleversements incessants. Grâce à ses modèles semi-hybrides avec technologie 48 V et alterno-démarrreur intégré, ainsi qu'à ses versions hybrides rechargeables, la nouvelle Classe C est la première gamme classique de Mercedes-Benz à être entièrement électrifiée. Avec un système de batteries très efficient, sa version hybride rechargeable atteint une autonomie électrique de près de 100 km (WLTP¹). C'est inégalé dans cette catégorie. Le véhicule établit en outre des références en termes de développement durable. Et parce que la Classe C est l'une des gammes les plus vendues de l'entreprise, cette électrification systématique a une grande incidence sur l'empreinte CO₂. Parmi les raffinements techniques figurent par ailleurs des options telles que DIGITAL LIGHT et la direction de l'essieu arrière. Berline et break fêtent simultanément leur première, peuvent être commandés à partir du 30 mars et seront livrés aux partenaires de distribution à l'été 2021.

Le design : pureté sensuelle en version sport et raffinée

Avec l'alliance d'un porte-à-faux court à l'avant, d'un empattement long et du porte-à-faux arrière, la nouvelle Classe C offre des proportions dynamiques avant même les premiers tours de roues. Cette volonté d'aller de l'avant est soulignée par le capot moteur et ses bossages sport. Pare-brise et cellule passagers sont plus en retrait – le terme technique pour désigner ces proportions classiques est « cab-backward design ». Dans l'habitacle, le modèle précédent avait déjà franchi une étape décisive en matière d'impression haut de gamme. La nouvelle Classe C va encore plus loin en termes de luxe moderne : l'intérieur reprend les points forts de la nouvelle Classe S en leur ajoutant une touche sportive.

Le design extérieur : une silhouette sublimée par un séduisant jeu de lumière

Dans la vue de profil, les surfaces finement sculptées créent un jeu de lumière unique. Les lignes ont été réduites au maximum par les designers. La ligne dite « Catwalk », autrement dit la ceinture de caisse, capture d'autant plus le regard. Sur le break, l'arc de toit progressif associé à un pare-brise incliné souligne la sportivité du véhicule sans impliquer de restrictions fonctionnelles. Parmi les autres caractéristiques accentuant l'allure sportive et sereine du modèle figurent la voie large et les roues mises en relief (17 à 19 pouces) au design moderne.

La calandre propre à la marque en impose à l'avant. Tous les modèles possèdent une étoile centrale et se distinguent dans le détail par la finition et le caractère spécifique de la grille de calandre. Le modèle de base arbore ainsi une étoile centrale avec lamelles. Sur la version AVANTGARDE viennent s'ajouter des inserts décoratifs sur les lamelles, un cadre chromé autour de la calandre et une jupe. L'AMG Line se distingue par une calandre diamant avec design à l'étoile chromée.

La configuration de la partie arrière est spécifique aux berlines Mercedes-Benz. Les feux arrière de conception haut de gamme fascinent en outre avec leur design diurne et nocturne à nul autre pareil. Sur la berline, les blocs optiques sont en deux parties, une première sur la Classe C. Les fonctions d'éclairage sont réparties entre les feux latéraux et les feux de couvercle de coffre. Grâce à l'aménagement précis de l'habitacle, l'exigence de valeur perçue transparaît également

¹ Les données sont provisoires, le véhicule n'est pas encore proposé à la vente. Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » mesurées au sens de l'article 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. La consommation électrique et l'autonomie ont été déterminées sur la base du règlement 2017/1151/UE.

dans de nombreux détails. Les inserts décoratifs en option ou spécifiques aux lignes sur le pare-chocs arrière viennent parfaire le design harmonieux de la poupe. Trois nouvelles peintures – bleu spectral, argent hightec et blanc opale – complètent le nuancier.

Design intérieur : touches sportives recentrées sur le conducteur

La planche de bord est divisée en deux parties supérieure et inférieure : l'une avec un profil en forme d'aile intégrant de nouvelles buses rondes et aplaties rappelant les nacelles de réacteurs d'avion et l'autre avec une généreuse surface d'inserts décoratifs. Celle-ci crée un trait d'union entre la console centrale et la planche de bord. Son orientation vers le conducteur contribue à la sportivité du véhicule : la planche de bord et l'écran central sont légèrement inclinés de 6° vers lui.

Le poste de conduite se distingue par son écran LCD haute résolution. Positionné en surplomb de la planche de bord, celui-ci semble flotter devant le profilé en forme d'aile et la surface de l'insert décoratif. L'écran conducteur se démarque ainsi des traditionnels postes de conduite avec leurs classiques instruments ronds. Les acheteurs bénéficieront d'un écran de 12,3 pouces (31,2 cm).

Au niveau de l'écran central, le changement de paradigme vers toujours plus de numérique est flagrant : les fonctions du véhicule peuvent être commandées via l'écran tactile de qualité. Son format vertical offre de vrais avantages, en particulier pour la navigation. L'écran tactile semble également flotter au-dessus de la surface de l'insert décoratif. A l'instar de la planche de bord, la surface de l'écran est elle aussi légèrement inclinée vers le conducteur. L'écran central au format de 11,9 pouces ou 30,2 cm est livré de série.

Un insert chromé haut de gamme divise la console centrale : avec d'une part un espace arrière à garnissage souple pour l'accoudoir et un espace avant dans le ton noir intense brillant. L'écran central semble flotter sans transition et sans joints au-dessus de cette surface tridimensionnelle.

Les habillages des contre-portes modernes aux lignes très réduites entourent la planche de bord. La partie centrale des contre-portes avec accoudoir intégré passe d'une orientation verticale à une disposition horizontale. A l'instar de la console centrale, la partie avant est conçue comme un élément high-tech métallique. Celui-ci peut être utilisé comme poignée de maintien et de fermeture assistée et regroupe les commutateurs des lève-vitres. Parmi les autres points forts figure le module de commande très aérien intégrant le mécanisme d'ouverture de porte et la commande des fonctions de siège.

Le design particulier des sièges de la ligne AVANTGARDE ou sport sur AMG line de la nouvelle Classe C joue sur les strates et les surfaces couvrantes, ce qui leur confère une esthétique tout en légèreté. Les appuie-têtes et leur rattachement au dossier doté d'un habillage fermé sous lequel est dissimulée la cinématique de réglage sont de conception entièrement nouvelle.

Une planche de bord tendue de similicuir avec rebords en finition Nappa est disponible sur la Classe C (option, de série sur l'AMG Line). La sélection d'inserts décoratifs propose des surfaces innovantes. Parmi celles-ci figurent les nouvelles interprétations de contreplaqués à pores ouverts dans les tons marron, ainsi qu'un contreplaqué à pores ouverts noir ponctué d'applications raffinées en aluminium véritable suivant la forme de l'insert.

L'écran conducteur et l'écran central offrent une expérience esthétique et globale. L'affichage des écrans peut être personnalisé avec trois styles (discret, sport, classique) et trois modes (Navigation, Assistance, Service). Dans le style

« Sport », par exemple, le coloris rouge domine. Le compte-tours central est mis en scène de manière dynamique. A partir des lignes, la nouvelle Classe C est équipée de série d'un éclairage d'ambiance avec guide de lumière.

MBUX de toute dernière génération : à commande intuitive et évolutif

A l'instar de la nouvelle Classe S, la nouvelle Classe C est équipée de la deuxième génération MBUX (Mercedes-Benz User Experience). L'habitacle est encore plus numérique et intelligent grâce aux progrès considérables du matériel et du logiciel : Des affichages brillants sur les écrans LCD facilitent le pilotage des fonctions du véhicule et des fonctions confort.

L'écran conducteur et l'écran central offrent une expérience esthétique et globale. Les informations sont structurées et clairement présentées. Sur la Classe S, Mercedes-Benz a développé une nouvelle esthétique d'affichage dont il fait maintenant bénéficier le nouveau modèle.

L'affichage des écrans peut être personnalisé avec trois styles (classique, sport, discret) et trois modes (Navigation, Assistance, Service).

- Avec le style « Classique », le conducteur est accueilli par des affichages familiers. L'affichage éprouvé avec ses deux tubes et ses contenus changeants entre les deux offre toutes les informations importantes pour le conducteur.
- Avec le style « Sport », le coloris rouge domine. Le compte-tours central est mis en scène de manière dynamique.
- Avec le style « discret », le contenu est réduit à l'essentiel. Les deux écrans peuvent en outre afficher des informations avec l'éclairage d'ambiance dans sept univers chromatiques. Ils proposent ainsi une expérience de la couleur fascinante dans l'habitacle.
- Dans le nouveau « mode assistance », le trafic est représenté en temps réel et complété par des informations importantes sur l'affichage.

La navigation en plein écran empruntée à la Classe S offre au conducteur la meilleure orientation possible pendant le trajet.

Hey Mercedes : l'assistant vocal toujours plus intelligent

L'assistant vocal « Hey Mercedes » est encore plus apte au dialogue et évolutif grâce à l'activation des services en ligne dans l'application Mercedes me. Il n'est plus nécessaire de dire « Hey Mercedes » pour déclencher certaines fonctions, comme répondre au téléphone. « Hey Mercedes » explique aussi les fonctions du véhicule et aide l'utilisateur à connecter son smartphone par Bluetooth ou à trouver la trousse de premiers secours, par exemple. « Hey Mercedes » est également en mesure de reconnaître les occupants à leur voix.

Maison intelligente : l'intelligence mobile permet un confort de commande maximal à distance

Avec la fonction Smart Home MBUX, la Classe C devient désormais une centrale de commande mobile pour la maison de bon nombre de personnes. Car sous l'appellation « Smart Home », Wi-Fi, capteurs et actuateurs lui permettent d'être toujours plus intelligente et plus communicative : température, éclairage, volets roulants et appareils électriques peuvent être surveillés et déclenchés à distance. Détecteurs de mouvements et contacts de fenêtres alertent en cas de visite indésirable ou attendue.

« Hey Mercedes, est-ce qu'il y a quelqu'un chez moi ? » « J'ai vérifié. Le dernier mouvement a été détecté il y a une heure dans la cuisine. » Des dialogues peuvent ainsi voir le jour via l'assistant vocal MBUX (Mercedes-Benz User Experience) entre conducteur ou passager de la Classe C et le Smart Home de l'utilisateur. Au lancement commercial, la fonction Smart Home MBUX prendra en charge de nombreux appareils d'importants fournisseurs Smart Home – des contrats correspondants ont déjà été conclus avec Bosch Smart Home et Samsung SmartThings. D'autres fournisseurs suivront et seront communiqués à une date ultérieure. Dès le début, Hey Mercedes comprend questions et instructions dans quatre langues (allemand, chinois, américain et anglais britannique). Sont concernés les lampes, prises, thermostats, volets roulants et jalousies, détecteurs de mouvements et contacts de porte ou de fenêtre, ainsi que les capteurs de température. Il existe donc une réponse à la question : « Ai-je baissé le chauffage ? » Et selon le renseignement et les thermostats installés chez soi, il existe la possibilité de modifier le réglage : « Règle la température dans toute la maison sur 18° ! » L'intégration Smart Home dans MBUX contribue ainsi à réduire la consommation d'énergie domestique. Le confort est également accru car le chauffage peut aussi être relevé à distance en temps voulu.

Streaming musical : des millions de titres à la carte

Avec le service « Online Music », Mercedes-Benz a entièrement intégré le premier fournisseur de streaming musical dans le système d'infodivertissement MBUX. MBUX permet dans ce contexte un accès direct au profil d'utilisateur personnel du fournisseur de musique associé. Le client a ainsi non seulement un accès en tout confort à ses titres préférés et ses propres playlists, mais aussi la possibilité de découvrir des millions de chansons et de playlists. Le pilotage s'effectue de manière intuitive via l'assistant vocal MBUX grâce à l'instruction « Hey Mercedes », la commande tactile au volant ou directement sur l'écran central.

Autres points forts en liaison avec MBUX

La réalité augmentée est proposée en option. Une caméra enregistre l'environnement en amont du véhicule. Les images animées sont affichées sur l'écran central. Des objets virtuels, des informations et des marquages sont en outre affichés sur l'image vidéo. Il peut s'agir notamment de panneaux de signalisation, d'indications de bifurcation, de recommandations de changement de voie et de numéros de logements. Ces affichages peuvent nettement faciliter la navigation en ville.

Un affichage tête haute en couleur est proposé en option. Le conducteur peut visualiser une image virtuelle au format 9 x 3 pouces (env. 23 x 8 cm) représentée comme flottant au-dessus du pare-brise à une distance d'env. 4,5 m.

Un scanner d'empreinte digitale est implanté en position ergonomique sous l'écran central. Les utilisateurs peuvent ainsi se connecter rapidement, en tout confort et de manière sûre à MBUX. Car les réglages personnels et les données telles que les favoris, les dernières destinations, les prévisions basées sur le comportement, les rendez-vous professionnels du calendrier ou les e-mails sont protégés. Les processus de paiement via Mercedes me sont également réservés à l'utilisateur authentifié.

« Mises à jour over the Air » (OTA) : le logiciel reste toujours parfaitement à jour

Dès qu'une nouvelle mise à jour est mise à disposition par Mercedes-Benz, un avertissement s'affiche dans MBUX. Téléchargement et installation de la mise à jour ont lieu en arrière-plan. L'utilisateur doit à nouveau accepter de manière explicite l'activation. Le véhicule reste ainsi toujours à jour. Les fonctions qui ne sont pas encore inventées peuvent être intégrées sur des véhicules déjà vendus grâce aux mises à jour Over the Air. Pour la transmission des données,

Mercedes-Benz mise en raison du standard de sécurité élevé sur la technologie de téléphonie mobile et le module de communication implanté dans le véhicule.

Une autre voie en matière d'expérience utilisateur actualisée et améliorée consiste à commander de nouvelles fonctions dans le Mercedes me Store telles que des services de streaming musical ou In-Car Office. Les services d'abonnement peuvent être aussi prolongés ou ajoutés directement en ligne via Mercedes me Store.

Le groupe propulseur : électrification systématique des quatre cylindres évolués

Grâce à l'électrification systématique et au downsizing intelligent, la nouvelle Classe C établit des références en matière d'efficacité. Le programme de motorisations comprend exclusivement des organes quatre cylindres issus de l'actuelle famille de moteurs modulaires Mercedes-Benz FAME (Family of Modular Engines). Le programme de motorisations contribue ainsi de manière essentielle à la flexibilisation du réseau de productions interdépendantes international pour une électrification simultanée selon les besoins.

Outre la suralimentation par turbocompresseur, les moteurs diesel comme essence disposent aussi pour la première fois d'une assistance intelligente sur la plage de bas régime avec un alterno-démarrreur intégré (ISG) en tant que semi-hybride de deuxième génération. Pour un excellent déploiement de puissance. L'ISG comprend le réseau de bord 48 V qui permet l'utilisation de fonctions telles que le mode croisière, boost ou récupération et une nette réduction de la consommation. Les moteurs démarrent ainsi très vite et en tout confort si bien que la fonction Stop/Start est aussi activée de manière quasi imperceptible pour le conducteur que le passage du mode croisière avec moteur à l'arrêt à une traction avec la pleine puissance du moteur. Au ralenti, l'action conjointe intelligente de l'ISG et du moteur thermique garantit une régularité de marche exemplaire.

Premier diesel avec alterno-démarrreur intégré

L'avant-garde des mesures visant à encore améliorer l'efficacité est constituée par le nouveau moteur OM 654 M avec alterno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération. Ainsi, le véhicule est doté d'un réseau de bord partiel de 48 V. Grâce à la récupération d'énergie et à la possibilité de rouler en mode croisière lorsque le moteur est coupé, ce dernier est encore plus efficace. Outre l'électrification, qui comprend également l'utilisation d'un compresseur frigorifique électrique pour le climatiseur, il s'agit de changements capitaux permettant une puissance allant jusqu'à 195 kW plus 15 kW de boost :

- Un nouveau vilebrequin augmente la course à 94,3 mm et la cylindrée à 1 992 cm³ (jusqu'à présent : 92,3 et 1 950).
- La pression d'injection s'élève à 2 700 bars (jusqu'à présent : 2 500).
- Temps de réponse particulièrement court et déploiement de puissance homogène grâce à deux turbocompresseurs refroidis à l'eau qui possèdent désormais tous les deux une géométrie de turbine variable.
- Canal de refroidissement rempli de sodium dans les pistons en acier. Ainsi, les pics de température dans la cavité du piston sont encore mieux évacués.

Lors du post-traitement des gaz d'échappement également, le moteur diesel 4 cylindres le plus puissant fait un pas en avant. Parmi ses composants figurent

- Un catalyseur accumulateur de NOx à proximité du moteur pour une réduction des oxydes d'azote

- Un filtre à particules diesel (avec revêtement spécial pour un abaissement, là aussi, des quantités d'oxydes d'azote)
- Un catalyseur SCR (Réduction sélective catalytique ; avec injection d'une dose précise d'AdBlue®), et
- Un catalyseur SCR supplémentaire dans le soubassement du véhicule avec injection séparée d'une dose précise d'AdBlue®

Moteur quatre cylindres essence également avec ISG de deuxième génération

Le moteur essence quatre cylindres (M 254) associé à un alerno-démarrreur intégré (ISG) de deuxième génération offrant un gain de puissance de 15 kW maxi et de couple de 200 Nm fêtera sa première sur la nouvelle Classe C. Grâce à la récupération d'énergie et la possibilité de rouler en mode croisière, moteur coupé, le modèle essence est très efficient. Mercedes-Benz a regroupé pour la première fois dans son M 254 toutes les innovations de la famille de moteurs quatre et six cylindres essence et diesel modulaire. Parmi ces nouveautés figurent le revêtement des cylindres NANOSLIDE®, le honage des cylindres CONICSHAPE® (honage en trompette) et le post-traitement des gaz d'échappement placé directement sur le moteur.

Autre nouveauté : le turbocompresseur à segment de piston avec liaison des flux, un perfectionnement de la technologie Twin-Scroll, pour une réponse plus spontanée de la suralimentation. Le turbocompresseur de conception entièrement nouvelle est le fruit d'une collaboration entre le développement des turbocompresseurs Mercedes-Benz et l'écurie de Formule 1 Mercedes-AMG Petronas. La transposition de la technologie à la série permet d'établir de nouvelles références en termes de puissance en liaison avec une efficacité maximale. Ponctuellement, la puissance peut aussi être accrue sur la C 300 (consommation de carburant en cycle mixte : 7,0-6,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte : 159-150 g/km) de 20 kW via l'effet d'overboost.

Boîte de vitesses : la boîte de vitesses automatique est désormais proposée de manière générale de série

La boîte de vitesses 9G-TRONIC a été perfectionnée pour l'adaptation de l'alternodémarrreur intégré (ISG) et sera utilisée sur tous les modèles Classe C. Le moteur électrique, l'électronique de puissance et le radiateur de boîte de vitesses sont désormais positionnés dans ou sur la boîte de vitesses. Les conduites jusque-là nécessaires ont pu être supprimées, pour un gain d'espace de montage et de poids. Le rendement de la boîte de vitesses a en outre été relevé. L'interaction optimisée avec la pompe à huile additionnelle électrique a entre autres permis de réduire le débit de la pompe mécanique de 30 % par rapport au modèle précédent - au profit de l'efficacité. Une nouvelle génération de commandes de boîte intégrées avec processeur multicore et nouvelle technique de montage et d'assemblage a par ailleurs été utilisée. Outre une puissance de calcul accrue, les ingénieurs ont pu réduire de manière radicale le nombre d'interfaces électriques et abaisser le poids de la commande de boîte de 30 % par rapport au modèle précédent.

La propulsion 4MATIC des modèles à transmission intégrale a été perfectionnée. Avec la nouvelle traction avant, des couples plus élevés sont transmis et des répartitions de charge sur essieux idéales en termes de dynamique de marche peuvent être représentés. Il s'y ajoute un net avantage en termes de poids par rapport au composant correspondant de la gamme précédente - une contribution à la réduction du CO₂. Sur les boîtes de transfert également nouvelles, les techniciens ont pu encore réduire les pertes par frottement. Elle dispose en outre d'un circuit d'huile fermé et n'a besoin d'aucune mesure supplémentaire pour refroidir le moteur.

L'offre de modèles berline et break ¹ (moteurs essence) :

¹ Valeurs de la berline. Valeurs du break entre parenthèses si différentes

		C 180 Non disponible en France	C 200	C 200 4MATIC Non disponible en France	C 300 Non disponible en France	C 300 4MATIC Non disponible en France
Cylindrée	cm ³	1 496	1 496	1 496	1 999	1 999
Puissance	kW (ch)	125/170	150/204	150/204	190/258	190/258
à	tr/min	5 500- 6 100	5 800- 6 100	5 800- 6 100	5 800	5 800
Puissance sup. (Boost)	kW (ch)	15/20	15/20	15/20	15/20	15/20
Couple maxi	Nm	250	300	300	400	400
à	tr/min	1 800- 4 000	1 800- 4 000	1 800- 4 000	2.000- 3.200	2.000- 3.200
Couple sup. (Boost)	Nm	200	200	200	200	200
Consommation de carburant en cycle mixte ¹	l/100 km	6,5-6,2	6,6-6,2 (6,7-6,3)	6,9-6,5	7,0-6,6	7,3-7,0
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ²	g/km	149-141	150-141 (153-143)	157-149	159-150	168-161
Accélération de 0 à 100 km/h	s	8,6	7,3 (7,5)	7,1	6,0	6,0
Vitesse maximale	km/h	231	246 (240)	241	250	250

Les valeurs de consommation selon WLTP²

		C 180 Non disponible en France	C 200	C 200 4MATIC Non disponible en France	C 300 Non disponible en France	C 300 4MATIC Non disponible en France
Consommation de carburant totale WLTP	l/100 km	7,2-6,2	7,2-6,3 (7,4-6,5)	7,6-6,6	7,4-6,6	7,9-7,0
Emissions de CO ₂ totales WLTP	g/km	163-141	163-143 (168-149)	172-151	169-150	180-160

L'offre de modèles berline et break¹ (moteurs diesel) :

		C 220 d	C 300 d
Cylindrée	cm ³	1 992	1 992
Puissance	kW (ch)	147/200	195/265
à	tr/min	4 200	4 200
Puissance sup. (Boost)	kW (ch)	15/20	15/20
Couple maxi	Nm	440	550
à	tr/min	1.800-2.800	1.800-2.200
Couple sup. (Boost)	Nm	200	200
Consommation en cycle mixte ^{Erreur ! Signet non défini.}	l/100 km	5,2-5,0 (5,3-5,0)	5,3-5,0 (5,3-5,1)
Emissions de CO ₂ en cycle mixte ^{Erreur ! Signet non défini.}	g/km	138-131 (140-133)	139-132 (141-134)
Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,3 (7,4)	5,7 (5,8)
Vitesse maximale	km/h	245 (242)	250 (250)

¹ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ NEDC » mesurées au sens de l'article 2, al. 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. La valeur WLTP est utilisée de manière prépondérante pour le calcul de la taxe automobile.

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

Les valeurs de consommation selon WLTP¹⁾

		C 220 d	C 300 d
Consommation de carburant totale WLTP	l/100 km	5,6-4,9 (5,8-5,1)	5,6-5,0 (5,8-5,1)
Emissions de CO ₂ totales WLTP	g/km	148-130 (152-134)	148-131 (152-135)

Modèles hybrides rechargeables avec autonomie électrique de près de 100 km (WLTP)²⁾

Peu après le lancement suivront les modèles hybrides rechargeables de quatrième génération. S'appuyant sur les mêmes moteurs de base, l'électrification franchit ici une nouvelle étape décisive. Avec une puissance d'entraînement électrique de 95 kW (129 ch) et une autonomie électrique de près de 100 km (WLTP), les modèles hybrides rechargeables de la Classe C peuvent circuler dans de nombreux cas et pendant plusieurs jours sans utiliser le moteur thermique. Il s'agit du quatre cylindres ultramoderne M 254 dans sa version deux litres. Le pack complet est non seulement très efficace, mais aussi résolument sportif. Des modèles diesel hybrides rechargeables en versions berline et break suivront.

Le nouveau système haute tension est plus compact et plus performant. Le nombre d'interfaces haute tension a été nettement réduit. L'intégration de l'électronique de puissance dans le carter de boîte réduit les espaces de montage nécessaires et simplifie les processus de montage dans l'usine de véhicules. La puissance d'entraînement augmente également avec la hausse de la tension du système sans qu'il ne faille recourir pour cela à des sections de câbles plus larges.

La densité de puissance élevée du torse hybride est atteinte grâce à un moteur synchrone à excitation permanente et induit intérieur. Le couple maximum du moteur-alternateur de 440 Nm est mobilisable dès les premiers tours de roues et confère au véhicule une agilité élevée au démarrage et un comportement de marche dynamique. La pleine puissance électrique est disponible jusqu'à 140 km/h, puis bridée.

La batterie haute tension (HV) a été développée en régie propre par Mercedes-Benz AG. Elle appartient à une famille de batteries de quatrième génération et représente une version perfectionnée de la génération précédente. Elle est composée de 96 cellules de conception pochette. La capacité totale de la batterie est de 25,4 kWh. Ce chiffre permet une nette augmentation de l'autonomie à près de 100 km. Adaptée à la densité de puissance élevée, la batterie HV dispose d'un refroidissement interne. La gestion thermique permet de réguler la température de service indépendamment de la climatisation de l'habitacle. Outre un fonctionnement en continu dans les pays chauds et froids, cet équipement permet aussi une recharge rapide avec du courant continu. Même avec une batterie déchargée, il est possible d'effectuer une recharge complète avec le chargeur CC de 55 kW en option en à peine 30 minutes. Pour la recharge au réseau de courant alternatif depuis chez soi, un chargeur de 11 kW est disponible (selon pays) de série pour la recharge triphasée sur la Wallbox.

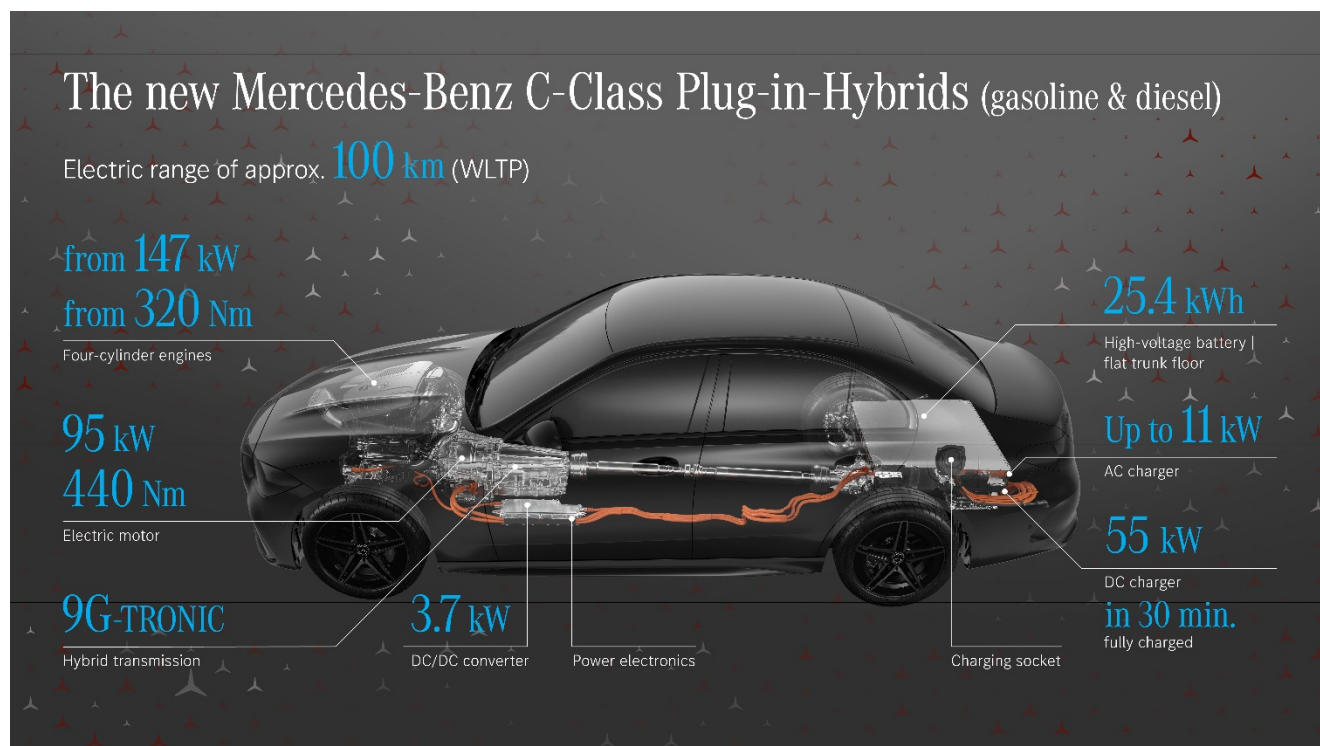
La disposition de la batterie dans le véhicule présente des avantages par rapport au modèle précédent en utilisation quotidienne : le compartiment à bagages désormais parfaitement plat offre une possibilité de chargement d'objets longs. Le progrès est particulièrement sensible sur le break : La longueur du plancher du compartiment à bagages est

¹⁾ Valeurs de la berline. Valeurs du break entre parenthèses si différentes

²⁾ Les valeurs indiquées sont les « valeurs de CO₂ WLTP » mesurées au sens de l'article 2 n° 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153. Les valeurs de consommation de carburant sont calculées sur la base de ces valeurs. La consommation électrique et l'autonomie ont été déterminées sur la base du règlement 2017/1151/UE.

³⁾ Toutes les données mentionnées sont provisoires. Le véhicule n'est pas encore proposé à la vente.

en hausse de 63 mm à 1 043 mm. Les caisses de boissons hautes peuvent être chargées sans problème sous les cassettes du cache-bagages et du filet du compartiment de chargement car la hauteur du compartiment à bagages s'est accrue de 150 mm à 732 mm. Le volume du coffre a augmenté de 45 litres à 360 litres par rapport au modèle précédent. Sièges arrière rabattus, le volume passe même à 1 375 litres (plus 40 litres) à bord du break. Suspension pneumatique et correcteur de niveau à l'arrière sont proposés de série sur la berline et le break.



Les sensations de conduite : nettement plus électrisantes

Au total, les sensations de conduite sont nettement plus électrisantes. Compte tenu de l'autonomie électrique de près de 100 km, les conducteurs peuvent parcourir la plupart des trajets du quotidien en mode 100 % électrique. Grâce à la récupération, l'énergie cinétique est récupérée lors des décélérations ou des descentes, ce qui a aussi été amélioré en interaction avec le frein hydraulique. La puissance de récupération est de plus de 100 kW. La stratégie de fonctionnement intelligente basée sur les itinéraires prévoit le mode de conduite électrique pour les portions de route les plus adaptées. Elle tient entre autres compte des données de navigation, de la topographie, des limitations de vitesse et des conditions de circulation pour l'ensemble de l'itinéraire. Celui qui souhaite lui-même influencer la puissance de récupération peut sélectionner celle-ci dans tous les programmes de conduite, hormis SPORT directement via le commutateur à bascule situé derrière le volant sur trois niveaux. Dans le programme D, le conducteur découvre par exemple le « One Pedal Feeling » (ou conduite à une pédale): S'il lève le pied de la pédale d'accélérateur, le véhicule freine si fortement en mode 100 % électrique qu'il n'a souvent pas besoin du frein de service hydraulique.

La stratégie de fonctionnement communique avec les capteurs des systèmes d'assistance et aide ainsi le conducteur dans de nombreuses situations de conduite de manière efficiente. Le véhicule conduit donc prioritairement en mode 100 % électrique sur les longs trajets dans les zones urbaines. Deux programmes de conduite supplémentaires permettent au conducteur de profiter des possibilités de la propulsion hybride rechargeable de manière particulièrement ciblée :

- BATTERY HOLD : le maintien de l'état de charge de la batterie haute tension a priorité, par ex. pour la conduite ultérieure dans un centre-ville/une zone environnementale protégée ; choix du type de propulsion approprié par le système de propulsion hybride, selon la situation de conduite et le trajet.
- ELECTRIC : conduite électrique jusqu'à 140 km/h, récupération de poussée réglable, adaptation de l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif pour la conduite électrique, activation du moteur thermique au-delà du point de résistance de la pédale d'accélérateur (kickdown)

Les modèles hybrides rechargeables de la nouvelle Classe C sont dotés d'un module de pédale d'accélérateur tactile avec un point de résistance correspondant à une inclinaison de 9,7° de la pédale d'accélérateur. Dans le programme de conduite ELECTRIC, ce gain de puissance est activé et permet une utilisation en mode 100 % électrique du véhicule jusqu'au point de résistance supplémentaire. Si le point de résistance est dépassé, le moteur thermique s'active et fournit un couple d'entraînement supplémentaire. Autre équipement réservé aux véhicules hybrides rechargeables : la fonction Power Nap (micro-sieste) d'ENERGIZING COMFORT.

Le train de roulement : confort et agilité

Parmi les composants essentiels du nouveau train de roulement de conception dynamique figurent un nouvel essieu à 4 bras à l'avant et un essieu arrière multibras suspendu à un berceau. Le nouveau train de roulement représente la base du confort de suspension, de roulement et sonore, des qualités routières synonymes d'agilité et du plaisir de conduire. La nouvelle Classe C est aussi disponible avec un amortissement réglable en continu et un train de roulement sport. Une suspension pneumatique à l'essieu arrière est proposée de série sur les modèles hybrides rechargeables en versions berline et break.

La direction de l'essieu arrière : plus maniable et plus dynamique

La nouvelle Classe C dotée de la direction de l'essieu arrière en option et de la démultiplication plus directe à l'essieu avant qui lui est associée offre une excellente agilité doublée d'une tenue de route exemplaire. L'angle de braquage à l'essieu arrière est de 2,5°. Le diamètre de braquage est ainsi réduit de 43 cm à 10,64 m

Le conducteur a par ailleurs besoin de moins de tours de volant jusqu'au braquage complet. Avec la direction de l'essieu arrière, ils sont au nombre de 2,1 au lieu de 2,35 (modèles à propulsion avec direction confort) ou 2,3 tours de volant (versions 4MATIC à direction confort), quel que soit le concept de propulsion.

A des vitesses inférieures à 60 km/h, les roues arrière braquent à l'opposé des roues avant – lors du stationnement, l'angle est de 2,5° maxi à l'opposé de l'angle de l'essieu avant. L'empattement se réduit virtuellement selon la situation et le véhicule offre ainsi une conduite plus maniable, plus aisée et plus agile. A partir d'une vitesse supérieure à 60 km/h, les roues arrière braquent dans un angle de 2,5° maxi dans la même direction que les roues avant. L'empattement allongé de ce fait virtuellement offre des avantages sensibles : une tenue de route plus stable et une sécurité de marche accrue en cas de vitesses élevées, de changements de voies rapides ou de manœuvres d'évitement soudaines.

Lors des manœuvres dynamiques, notamment lors des trajets sur route secondaire, l'angle de braquage à appliquer est nettement moindre – et le véhicule réagit de manière plus sportive aux ordres de braquage. Cet effet est renforcé par la régulation de comportement dynamique intégrée de l'ESP®.

Les systèmes d'assistance à la conduite : délestage et soutien dans les situations dangereuses

Le Pack Assistance à la conduite (en option) de toute dernière génération offre des fonctions supplémentaires et perfectionnées venant enrichir les équipements proposés sur la précédente Classe C. Soulagé dans les situations du quotidien, le conducteur profite d'un confort et d'une sécurité de conduite irréprochables. En cas de danger, les systèmes l'aident à réagir à une collision imminente en fonction de la situation. Un nouveau concept d'affichage sur l'écran conducteur permet de comprendre le fonctionnement des systèmes.

Le perfectionnement des systèmes d'assistance à la conduite : trois exemples

- L'**assistant de régulation de distance DISTRONIC actif** peut maintenir automatiquement la distance programmée avec le véhicule en amont sur tous types de routes – autoroute, route secondaire et en ville. Nouveauté : la réaction par rapport aux véhicules à l'arrêt qui se trouvent sur la chaussée à une vitesse pouvant aller jusqu'à 100 km/h (auparavant : 60 km/h).
- L'**assistant directionnel actif** aide le conducteur à suivre sa trajectoire sur une plage de vitesse allant jusqu'à 210 km/h. Autres nouveautés : la détection des voies avec caméras panoramiques, en particulier sur la plage de faible allure lors de la mise en place d'une voie d'urgence ; la disponibilité nettement accrue et les excellentes performances dans les virages sur route secondaire, ainsi que le centrage renforcé sur sa voie en conduite sur autoroute.
- Outre les limitations de vitesse jalonnant habituellement le parcours, l'**assistant de signalisation routière** reconnaît les panneaux suspendus au-dessus de la route et les signalisations de chantier. Même les injonctions restrictives (par ex. « sur chaussée mouillée ») sont reconnues grâce à leur évaluation par tous les capteurs du véhicule. La fonction d'avertissement de stop et de feu rouge est également nouvelle (incluse dans le Pack Assistance à la conduite).

Des systèmes de stationnement perfectionnés assistent le conducteur lors des manœuvres.

Grâce aux capteurs environnementaux plus performants, les systèmes de stationnement peuvent mieux assister le conducteur lors des manœuvres. Grâce à l'intégration dans MBUX, la commande s'avère plus intuitive et plus rapide. La direction de l'essieu arrière en option est intégrée dans l'assistant de stationnement. Le calcul des trajectoires est adapté de manière correspondante. Les fonctions de freinage d'urgence visent aussi la protection des autres usagers de la route.

Outre la stabilisation des trajets en marche arrière, l'assistant de manœuvres avec remorque proposé en option sur le break peut pour la première fois guider le conducteur pour franchir des virages librement réglables jusqu'à 90°. Cette aide permet un positionnement précis et sûr de la remorque.

Sécurité en cas d'accident : pour répondre à toutes les exigences globales

Peu de véhicules sont proposés sur de si nombreux marchés à l'échelle mondiale que la Classe C – actuellement, elle est diffusée dans plus de 100 pays. Au cours du développement, près de 1 000 variantes de niveaux de charge sont étudiées car toutes les versions de moteurs et de carrosseries, les modèles à conduite à droite et à gauche, les variantes hybrides et les véhicules 4MATIC répondent aux mêmes exigences. S'y ajoutent les équipements particuliers permettant de satisfaire aux exigences spéciales en termes de classement – les véhicules pour l'Europe, par exemple, possèdent un airbag médian. Celui-ci se déploie entre le conducteur et le passager avant en cas de grave choc latéral

selon la direction de la collision, la gravité de l'accident et l'état d'occupation afin de réduire le risque d'entrechoquement des têtes. L'airbag médian est implanté au centre du véhicule dans le dossier du siège conducteur.

En complément des concepts de protection PRE-SAFE® habituels axés sur les collisions avant et arrière, PRE-SAFE® Impulse latéral (disponible en liaison avec le Pack Assistance à la conduite Plus) met en place une zone de déformation virtuelle qui s'étend sur tout le pourtour du véhicule. Dans la mesure où, en cas de collision latérale, seule une surface de déformation réduite est mise à disposition, PRE-SAFE® Impulse latéral (disponibilité selon équipement) peut éloigner d'une impulsion vers le centre du véhicule le conducteur ou le passager avant concerné de la zone de danger maximal avant le crash, et plus précisément, dès que le système détecte l'imminence d'une collision latérale. Pour ce faire, des coussins d'air sont remplis dans les joues des dossiers des sièges avant en quelques fractions de seconde.

Au total, le concept de sécurité de la Classe C est basé sur une carrosserie de conception intelligente avec cellule passagers particulièrement rigide et structures anticollision à déformation ciblée en interaction avec les ceintures de sécurité et les systèmes d'airbags. En cas d'accident, les systèmes peuvent être activés pour protéger les passagers de manière adaptée à la situation, par exemple par des rétracteurs de ceinture et des airbags. A l'aide de nombreuses simulations numériques, la structure du véhicule a été conçue de manière à offrir une excellente protection aux passagers en cas de collision. La conception du véhicule en matière de protection en cas d'accident s'est appuyée sur les prescriptions légales et sur des exigences et critères de test internes résultant de connaissances issues d'accidents réels.

Offres high-tech : confort convaincant lors des trajets de nuit, climatisation et sièges

La nouvelle Classe C est dotée de série de phares LED hautes performances. Elle peut être équipée en option du système DIGITAL LIGHT issu de la nouvelle Classe S. Cette technologie d'éclairage révolutionnaire permet de nouvelles fonctions telles que la projection de marquages de repérage ou de symboles d'avertissement sur la chaussée. Le Pack AIR-BALANCE propose une expérience olfactive personnalisée dans l'habitacle. L'approche globale « Fit & Healthy » d'ENERGIZING COMFORT permet de savourer les différents systèmes de confort par simple pression sur une touche ou par commande vocale et les regroupe dans des programmes ouvrant l'accès à des univers très variés.

DIGITAL LIGHT : intensité lumineuse extrême et fonctions de projection en option

La nouvelle Classe C est dotée de série de phares LED hautes performances. Elle peut être équipée en option du système DIGITAL LIGHT issu de la nouvelle Classe S. Cette technologie d'éclairage révolutionnaire permet de nouvelles fonctions telles que la projection de marquages de repérage ou de symboles d'avertissement sur la chaussée. DIGITAL LIGHT possède dans chaque phare un module d'éclairage avec trois LED extrêmement lumineuses dont la lumière est réfractée et redirigée par 1,3 million de micro-miroirs. La résolution par véhicule est donc supérieure à 2,6 millions de pixels.

Grâce à ce dynamisme et à cette précision, ce système intelligent offre un nombre de possibilités quasiment illimité de répartir l'éclairage à haute résolution pour l'adapter parfaitement aux conditions environnantes. Tout cela est rendu possible non seulement par la technologie que renferment les phares, mais aussi par l'intelligence numérique qui se cache derrière. Les systèmes de caméra et de capteurs embarqués détectent les autres usagers de la route, des calculateurs performants analysent les données et les cartes numériques en l'espace de millisecondes avant de transmettre aux phares les ordres d'adaptation de la répartition de l'éclairage dans toutes les situations. Résultat : le conducteur profite d'une excellente visibilité sans éblouir les autres usagers de la route ainsi que de fonctions innovantes qui augmentent la sécurité. DIGITAL LIGHT et les feux de route ULTRA RANGE ne cherchent pas à atteindre

des records de distance d'éclairage, mais veulent procurer la meilleure visibilité et performance possible, et ce sans éblouissement, grâce à un concept global innovant. Les fonctions novatrices d'assistance du conducteur et la communication avec les autres usagers de la route améliorent nettement la sécurité lors de la conduite nocturne.

DIGITAL LIGHT est disponible en option avec la fonction projection¹. Ce système peut sécuriser la conduite en projetant des lignes de guidage, des symboles et des animations.

- Dans les zones de travaux, DIGITAL LIGHT projette par exemple deux lignes de guidage. Ce marquage représente à peu près la largeur du véhicule. Le conducteur peut ainsi mieux s'orienter sur les chaussées rétrécies.
- Les piétons situés dans la zone dangereuse sont mis en évidence par un spot intelligent, et leur position est signalée par des points d'orientation projetés.
- Tout conducteur qui s'engage à contresens sur une bretelle d'autoroute ou dans un sens unique sera alerté par un symbole.
- Le même symbole d'avertissement s'affiche avant de franchir un feu rouge ou un panneau de stop.

L'équipement confort : perfectionné dans le détail

La fonction massage en option des sièges avant a été élargie et concerne désormais l'ensemble du dos : huit coussins gonflables dans le dossier garantissent un meilleur effet en profondeur. Côté conducteur, un massage à vibrations est en outre possible. Quatre moteurs correspondants ont été logés pour ce faire dans le coussin du siège. Pour la première fois, la berline et le break sont livrés avec un chauffage de siège à l'arrière.

L'approche globale « Fit & Healthy » d'ENERGIZING COMFORT permet de savourer les différents systèmes de confort par simple pression sur une touche ou par commande vocale et les regroupe dans des programmes ouvrant l'accès à des univers très variés. Il en résulte également une atmosphère parfaitement en harmonie dans l'habitacle – par exemple vitalisante en cas de fatigue et relaxante en cas de stress. L'ENERGIZING COACH propose même un programme de fitness ou de bien-être adapté sur la base des informations du véhicule et du trajet. Si le conducteur porte un accessoire connecté portable compatible, les informations relatives à la qualité du sommeil et au niveau de stress sont également pris en compte dans son algorithme intelligent. En liaison avec les modèles hybrides rechargeables, le programme « Power Nap » (micro-sieste) est proposé. Il peut s'avérer très utile lors d'une pause sur une aire de repos ou lors de la recharge de la batterie pendant le trajet. Le programme s'articule autour de trois phases – Endormissement, Sommeil, Réveil – et peut accroître la concentration tout en garantissant un regain d'énergie.

Le Pack AIR-BALANCE propose une expérience olfactive personnalisée dans l'habitacle – adaptée aux préférences personnelles et à l'humeur de chacun. Grâce à l'ionisation rafraîchissante et au filtrage purificateur de l'air extérieur et de l'air ambiant, il contribue en outre à une meilleure qualité de l'air à bord et à un bien-être accru.

¹ Toutes les fonctions de projection sont disponibles en fonction des conditions d'homologation locales, dotation partielle aux Etats-Unis, dans l'UE, en Chine et dans les Etats du Golfe.

Dimensions et détails pratiques : plus d'espace dans l'habitacle à l'avant comme à l'arrière

Avec une longueur de 4 751 mm et une largeur de 1 820 mm, berline et break font nettement mieux que leurs prédécesseurs. L'empattement a été allongé de 25 mm à 2 865 mm. Les passagers avant comme les passagers arrière profitent des dimensions extérieures en hausse.

L'excellent coefficient de pénétration dans l'air des modèles précédents - c_x de 0,24 (berline) ou de 0,27 (break), a pu être conservé malgré des dimensions extérieures en augmentation.

Voici les principales dimensions :

Classe C Berline	Modèle précédent	Diff.	... Break	Modèle précédent	Diff.
Dimensions hors tout (mm)						
Longueur	4 751	4 686	+65	4 751	4 702	+49
Largeur	1 820	1 810	+10	1 820	1.80	+10
Largeur avec rétroviseurs extérieurs	2 033	2 020	+13	2 033	2 020	+13
Hauteur	1 438	1 447	-9	1.455 ¹	1 462	-7
Empattement	2 865	2 840	+25	2 865	2 840	+25
Voie avant ²	1 582	1 563	+19	1 582	1 563	+19
Voie arrière ²	1 594	1 546	+48	1 594	1 546	+48
Dimensions intérieures (mm)						
Garde au toit maxi à l'avant côté conducteur	1 041	1 039	+2	1 046	1 046	0
Garde au toit à l'arrière ³	955/952	942/942	+13/+10	985/991	974/986	+11/+5
Espace aux jambes à l'avant	1 059	1 059	0	1 059	1 059	0
Espace aux jambes à l'arrière	914	893	+21	914	893	+21
Largeur aux coudes à l'avant	1 476	1 454	+22	1 476	1 454	+22
Largeur aux coudes à l'arrière	1 477	1 462	+15	1 477	1 462	+15
Largeur aux épaules à l'avant	1 430	1 404	+26	1 430	1 404	+26
Largeur aux épaules à l'arrière	1 411	1 398	+13	1 411	1 398	+13
Volume du coffre ⁴ selon VDA (L)	455	455	0	490-1 510	460-1 480	+30/+30

Avec un volume de 490 à 1 510 litres, le compartiment à bagages du break a gagné 30 litres par rapport au modèle précédent. Autres améliorations pratiques : la hauteur du compartiment de chargement sous le cache-bagages ainsi que la longueur du compartiment de chargement sont en hausse par rapport au modèle précédent. Le seuil de chargement est un peu plus bas.

Le dossier des sièges arrière du break est fractionnable et rabattable dans un rapport 40/20/40. La commande s'effectue via deux contacteurs situés sur les côtés gauche et droit du dossier arrière. Le Pack Confort du compartiment de chargement en option comprend le rabattement électrique. Celui-ci est actionné par des contacteurs situés sur les parois latérales gauche et droite du compartiment de chargement.

Le break est doté de série d'un hayon EASY-PACK. Le hayon s'ouvre et se referme en tout confort par simple pression sur une touche : via la touche située sur la clé de contact, le contacteur sur la porte conducteur ou la poignée de déverrouillage sur le hayon. Ils offrent également un plus en termes de confort de commande : le cache-bagages et le

¹ Avec rampes de toit

² Avec pneus 225/50 R 17

³ Sans/avec toit ouvrant relevable

⁴ Sur le modèle hybride rechargeable, le volume du coffre est réduit.

filet de séparation sont pour la première fois en deux parties. Les deux stores sont logés dans leur propre cassette. Le poids réduit des cassettes facilite leur maniement.

La success-story : un bestseller depuis de nombreuses années

La Classe C était le modèle le plus vendu de Mercedes-Benz au cours de la dernière décennie. Depuis le lancement de l'actuelle génération en 2014, la marque à l'étoile a écoulé plus de 2,5 millions de berlines et de breaks. La Chine est le premier marché de diffusion de la Classe C depuis 2016. Au cours des dix dernières années, les Etats-Unis, l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont été les premiers marchés de la Classe C Berline et Break. En 2020, la berline et le break ont été livrés à plus de 100 marchés dans le monde. En Allemagne, deux Classe C sur trois sont un break.

La success-story de la Classe C commence en 1982. A l'époque, la Mercedes-Benz Type 190 est commercialisée en tant que véhicule de gamme moyenne. Comme elle est alors le plus petit véhicule de la palette de modèles Mercedes-Benz, elle est rapidement baptisée « Baby-Benz ». Mercedes-Benz établit sans cesse de nouvelles références avec ses moteurs thermiques – comme sur la sportive 190 E 2.5-16 Evolution à moteur quatre soupapes, mais aussi avec ses propulsions alternatives : une voiture particulière d'essai, la 190 Elektro sur la base de la série 201 est ainsi présentée en 1990 sur le marché de l'innovation de Hanovre et en 1991, sur le Salon international de l'Auto de Genève. Deux moteurs électriques à excitation magnétique permanente alimentés par des batteries au chlorure de nickel de sodium délivrant une puissance individuelle de 16 kW (21 ch) entraînent chacun une roue arrière.

En mai 1993, le premier véhicule baptisé Classe C fait son apparition. Depuis 1982, plus de 10,5 millions de Mercedes-Benz de cette gamme ont été livrées aux clients. La Classe C représente pour de nombreux clients un modèle d'accès au segment Premium. En Chine et en Corée du Sud, la Classe C est le premier véhicule d'une marque Premium pour environ 50 % des acheteurs. Sur de nombreux marchés, la Classe C Berline contribue à augmenter la part des femmes dans la clientèle de la marque. Aux Etats-Unis et en Corée du Sud, la part des femmes est particulièrement élevée : près d'une Classe C Berline sur deux est achetée par une femme.

Mercedes-Benz innove non seulement sur le plan technologique, mais aussi en diversifiant les formes de la carrosserie : avec le lancement du break en 1996, l'entreprise présente pour la première fois un break sportif dans la gamme moyenne. En 2000, Mercedes-Benz commercialise avec la série Classe C suivante une toute nouvelle variante de carrosserie : le coupé sport. Avec l'entrée en scène de la Classe C de quatrième génération en 2007, une nouveauté stylistique fait son apparition. Pour la première fois sur une berline Mercedes-Benz, les lignes d'équipement se distinguent par des visages différents. Alors que la ligne d'équipement ELEGANCE arbore l'étoile classique en surplomb de la calandre, la ligne AVANTGARDE l'intègre en position centrale sur la grille de calandre pour une touche de sportivité supplémentaire.

Production : au cœur du réseau de productions interdépendantes mondial avec les technologies digitales du futur

La nouvelle Classe C est fabriquée dans les usines Mercedes-Benz Cars de Brême (Allemagne), Pékin (Chine) et East London (Afrique du Sud). L'usine de Brême, premier employeur privé de la région avec plus de 12 000 collaborateurs, pilote, en tant qu'usine mère pour cette gamme, les sites de production internationaux de la Classe C, notamment par des formations numériques. La nouvelle Classe C est ainsi intégrée de manière flexible dans la production de série en cours à l'échelle mondiale. L'étroite collaboration de tous les acteurs du réseau mondial de productions interdépendantes de la Classe C avec assistance digitale permet un démarrage fluide de la production dans toutes les usines de par le monde.

Le réseau de productions interdépendantes mondial de Mercedes-Benz Cars offre une flexibilité maximale. L'entreprise dispose ainsi de bases solides en ces temps de fluctuations permanente et de conditions-cadres en pleine évolution. La capacité à respirer est dans ce contexte un facteur de succès essentiel. Pour ce faire, de nouvelles technologies sont intégrées dans la production. A Brême, le système de gestion de production digital de l'atelier qui permet de suivre en temps réel les données de production offre un excellent exemple de production intelligente. Avec le système QUALITY LIVE, les collaborateurs peuvent contrôler en temps réel la qualité de chaque véhicule via une interface utilisateur claire. QUALITY LIVE et le système de gestion de production digital de l'atelier font partie intégrante du système écologique de production digital MO360 de Mercedes-Benz Cars.

A partir de 2022, toutes les usines de voitures particulières et VUL Mercedes-Benz dans le monde produiront avec un bilan neutre en CO₂. De nombreux sites de production Mercedes-Benz utilisent d'ores et déjà une électricité issue de sources d'énergie renouvelables. C'est également le cas du site de Brême.

Interlocuteurs :

Thilo Woitysak, +49 176 309 23170, thilo.woitysak@daimler.com

Koert Groeneveld, +49 160 861 4747, koert.groeneveld@daimler.com

De plus amples informations **Mercedes-Benz** sont disponibles sur www.mercedes-benz.com. Vous trouverez des informations de presse et des services numériques pour journalistes et multiplicateurs sur notre **plateforme en ligne Mercedes me media** via media.mercedes-benz.com et sur notre **site Global Media Daimler** via media.daimler.com. Pour en savoir plus sur des thèmes et événements actuels en lien avec Mercedes-Benz Cars & Vans, vous pouvez aussi vous rendre sur notre **canal Twitter @MB_Press** sur www.twitter.com/MB_Press.

Mercedes-Benz AG en un coup d'œil

La société Mercedes-Benz AG est responsable des activités globales de Mercedes-Benz Cars et de Mercedes-Benz Vans qui emploient plus de 170 000 personnes dans le monde entier. Ola Källenius est le président du directoire de Mercedes-Benz AG. L'entreprise est focalisée sur le développement, la production et la distribution de voitures particulières et de VUL, ainsi que de services afférents. L'entreprise a également pour ambition d'être leader dans les domaines de l'électromobilité et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille produits regroupe la marque Mercedes-Benz avec les sous-marques Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Classe G et la marque smart. La marque Mercedes me ouvre l'accès aux services numériques de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG compte parmi les premiers constructeurs de voitures particulières de luxe au monde. En 2020, près de 2,1 millions de voitures particulières et pas loin de 375 000 utilitaires légers ont été vendus. Dans ces deux secteurs d'activité, Mercedes-Benz AG continue à élargir régulièrement son réseau de production mondial comprenant près de 35 sites de production répartis sur quatre continents en s'adaptant aux exigences de l'électromobilité. En parallèle, le réseau global de production de batteries s'établit et se développe sur trois continents. Le développement durable est le principe directeur de la stratégie de Mercedes-Benz et consiste pour l'entreprise à créer une valeur durable profitant à toutes les parties prenantes : les clients, le personnel, les investisseurs, les partenaires commerciaux et la société dans son ensemble. La stratégie d'entreprise durable de Daimler en est la clé de voûte. L'entreprise se veut ainsi redevable des répercussions économiques, écologiques et sociales de son activité, tout au long de la chaîne de valeur.