



Mercedes-Benz

fiche d'information

10 mars 2026

Nouveau Mercedes-Benz VLE : performances sans effort avec des caractéristiques de conduite supérieures

Le nouveau VLE offre l'agilité et le confort longue distance d'une véritable limousine, associés à une consommation d'énergie remarquablement faible. Avec une autonomie supérieure à 700 kilomètres (WLTP)¹, the VLE 300 électrique maîtrise les longs voyages sans arrêt ; par exemple de Berlin à Göteborg, de Rome à Nice, d'Atlanta à Orlando ou de Pékin à Shenyang.

Mercedes-Benz VLE Electric | chiffres provisoires : consommation énergétique combinée : 20,4-18,6 kWh/100 km | émissions de CO₂ combinées : 0 g/km | Classe CO₂ : A¹

Système d'entraînement électrique nouvellement développé avec un rendement de 93 %.

- Unité d'entraînement développée en interne par Mercedes-Benz avec moteur synchrone à excitation permanente (PSM) sur l'essieu avant. Le rendement batterie-roue sur longues distances est de 93 %.
- Les modèles à traction intégrale sont en outre équipés d'un puissant groupe motopropulseur avec PSM sur l'essieu arrière. Il fonctionne comme un système d'assistance intelligent, activé ou désactivé rapidement via une unité de déconnexion (DCU) en fonction de la situation de conduite ou du programme. 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 inactifs. Cela réduit les pertes de traînée au niveau de l'essieu arrière jusqu'à 90 % et augmente l'autonomie.
- L'électronique de puissance haute performance est équipée d'un onduleur en carbure de silicium pour une utilisation particulièrement efficace de l'énergie.

Plus d'inquiétude quant à l'autonomie grâce à une architecture électrique de 800 volts et une batterie de nouvelle génération.

- Le système ultramoderne de 800 volts, associé à une nouvelle génération de batteries, permet de réduire considérablement les temps de chargement. Le VLE peut être regagner jusqu'à 355 kilomètres d'autonomie (WLTP) en seulement 15 minutes².

¹ Les chiffres sont préliminaires et ont été déterminés en interne conformément à la méthode de certification « procédure d'essai WLTP ». À l'heure actuelle, il n'existe ni homologation CE ni certificat de conformité aux valeurs officielles. Il peut y avoir des écarts entre les chiffres fournis par les fournisseurs et les valeurs officielles.

² Ces informations sont préliminaires et basées sur des prévisions. Il n'existe actuellement aucune valeur confirmée par un organisme de contrôle officiellement reconnu, ni aucune homologation CE, ni aucun certificat de conformité avec des valeurs officielles. Des écarts entre les valeurs indiquées et les valeurs officielles sont possibles. Dans les stations de recharge rapide CC avec 500 ampères, sur la base de l'autonomie WLTP prévue.

- La charge CC rapide est possible dans les bornes de recharge de 800 volts avec une capacité de recharge supérieure à 300 kW. **Pour utiliser les bornes de recharge de 400 volts, un convertisseur CC est disponible en option.**
- La capacité 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 énergétique utile de 115 kWh.
- Les cellules de batterie ont des anodes dans lesquelles l'oxyde de silicium est mélangé à du graphite. La proportion de cobalt a été encore réduite (voir la fiche d'information sur la durabilité).
- La batterie haute tension est réparable ; l'unité électronique/électrique est accessible et remplaçable en atelier (voir fiche technique sur la durabilité).
- Le VLE est préparé en usine pour la charge bidirectionnelle sur tous les marchés (voir la fiche d'information sur la charge). La disponibilité des offres spécifiques dépend des conditions du marché, des fournisseurs d'énergie et des partenariats.

Confort de conduite supérieur : système AIRMATIC à amortissement intelligent et contrôle de niveau

- La **suspension pneumatique AIRMATIC en option** utilise pour la première fois les données Google Maps afin de maintenir le véhicule aussi bas que possible aussi longtemps que possible, réduisant ainsi la résistance aérodynamique et donc la consommation d'énergie.
- Les systèmes conventionnels de réglage de la hauteur de caisse réagissent uniquement à la vitesse, en surélevant le véhicule chaque fois que, par exemple, une zone de travaux, un embouteillage ou un tunnel oblige le conducteur à ralentir. Le nouveau système AIRMATIC de la VLE « sait » cependant que la grande limousine se trouve toujours sur l'autoroute et maintient en permanence la hauteur de caisse au niveau bas.
- La commande intelligente de la suspension comprend également une nouvelle fonction Car-to-X, qui offre un confort nettement accru sur les longs dos d'âne, particulièrement fréquents en Europe du Sud et aux États-Unis. Si l'accélérateur est enfoncé trop longtemps, la carrosserie peut osciller violemment et les butées de suspension sont atteintes brusquement. Si la nouvelle fonction Car-to-X est activée, le VLE ajuste automatiquement l'amortissement électriquement juste avant les seuils respectifs. L'augmentation du confort est particulièrement perceptible pour les passagers arrière.
- Avec la suspension pneumatique AIRMATIC, la hauteur du véhicule peut être relevée ou abaissée de 40 millimètres afin d'augmenter la garde au sol ou de faciliter l'entrée à bord. Pour la première fois, cela est également possible via la commande vocale, par exemple avec la commande « Relever le niveau du véhicule ».

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

- Avec les **roues arrière directrices en option**, le rayon de braquage de trottoir à trottoir est réduit de 2 mètres à 10,9 mètres, et de mur à mur 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 aux roues avant. L'empattement est virtuellement raccourci en fonction des conditions de conduite, ce qui rend le véhicule plus maniable, plus agile et plus réactif.
- Au-delà de 60 km/h, les roues arrière tournent dans le même sens que les roues avant, ce qui allonge virtuellement l'empattement et améliore la stabilité et la sécurité de conduite à grande vitesse, lors de changements de trajectoire rapides ou de manœuvres d'évitement soudaines.
- Un confort supplémentaire pour les conducteurs est apporté par le rapport de direction plus direct, qui réduit le nombre de tours du volant entre la position droite et la butée.

Confort acoustique et vibratoire exceptionnel pour des trajets longue distance de haute volée

- Une carrosserie exceptionnellement rigide et une conception précise des dimensions géométriques garantissent une génération de bruit minimale lorsque l'air circule autour de la carrosserie du véhicule avec tous ses accessoires.
- Une isolation phonique et une étanchéité complètes de l'avant vers l'arrière garantissent que les bruits inévitables du vent et de roulement ne sont plus perçus comme gênants à l'intérieur. De plus, le VLE est équipé d'un **verre feuilleté isolant acoustique**.
- Des supports élastomères de découplage sont installés entre la suspension et la carrosserie.
- L'unité d'entraînement comprend des aimants de rotor disposés en double V, avec des enroulements de stator utilisant des bobines dites « cordées ». Ces deux mesures garantissent une propulsion exceptionnellement silencieuse et efficace.