

NOUVEAU

N°1

Automobile revue **Mercedes**



CLASSE E LA RÉFÉRENCE

Futur SUV EQE



Héritage 300 SL



Flèches d'Argent



L 15217 - 1 - F: 9,80 € - RD



N°1 - Trimestriel - Juin - Juillet - Août 2023 - BEL : 9,80 €



P.10/33

06 / Billet d'humeur

Comment Mercedes-Benz façonne l'avenir du luxe et de l'efficacité.

10-33 / LES INDISCRÉTIONS

Mercedes Classe E

Un pont entre la tradition et la numérisation

Mercedes-Maybach EQS SUV

Premier modèle de la marque légendaire entièrement électrique.

Mercedes EQE SUV

Un mix de haute technologie, de luxe et de polyvalence

34-37 / INSOLITE

EQS SUV Pop-Art

Mercedes-Benz honore ses champions de golf avec l'EQS SUV Pop-Art

38-57 / ETOILE MONTANTE

Le 100% électrique vision Mercedes

EQA - EQB - EQC - EQE - EQE SUV
EQS - EQS SUV - EQT- EQV

P.58/65



58-65 / **ESSAI « FLÈCHES D'ARGENT »**
Mercedes-AMG GT2 / La terreur des circuits

80-89 / MERCEDES HÉRITAGE

L'exposition miracle

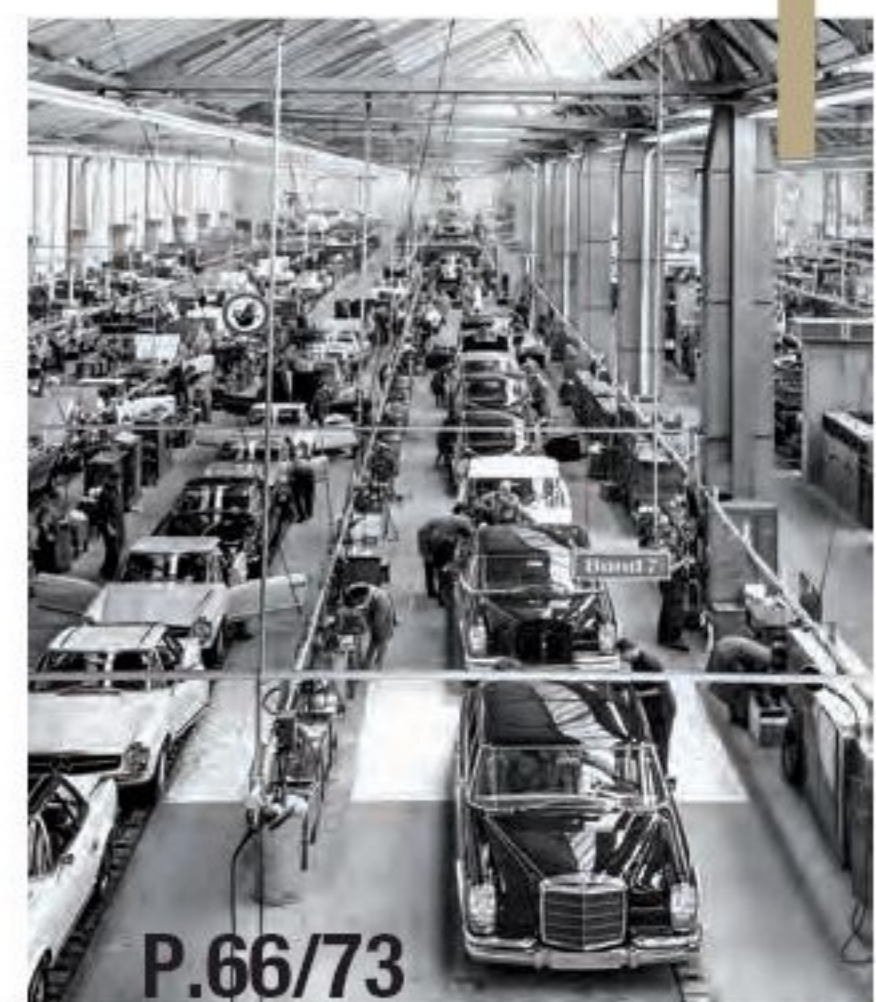


66-79 / CLASSIC ÉTOILE

Mercedes-Benz 230 SL Pagode

Le premier utilitaire Mercedes date de 1899 !

90-98 / Merveille Bleue



P.66/73



P.38/57



VISION EQXX - display pillar to pillar:
UI on next level of digital luxury.

Completely seamless

**COMMENT MERCEDES-BENZ FAÇONNE
L'AVENIR DU LUXE ET DE L'EFFICACITÉ.**



Quelle que soit la période de l'année : la marque pour laquelle Daimler est le plus célèbre produit des yeux brillants et des étoiles brillantes tous les jours, même pendant les journées les plus chaudes de l'été.

Et c'est une tradition : l'histoire de notre étoile remonte au début du XXe siècle.

Les innovations numériques et durables seront le désir numéro un dans l'avenir de la mobilité individuelle de luxe. Les clients voient de plus en plus le luxe sous l'angle de valeurs et d'avantages qui vont au-delà des expériences physiques. Ils recherchent des biens inestimables comme le temps et veulent faire preuve de responsabilité dans leurs choix. En tant que principale marque de voitures de luxe, Mercedes-Benz propulse constamment l'expérience de luxe à de nouveaux niveaux. Il s'agit notamment de lui donner un nouveau sens à l'ère électrique et numérique - faire plus avec moins. Poussé par l'esprit d'innovation solidement ancré dans son ADN de marque, et par ses objectifs stratégiques de «Lead in electric» et «Lead in car software», Mercedes-Benz est le pionnier de la transformation électrique et numérique de l'industrie automobile mondiale.

Une stratégie au point

Grâce à son portefeuille et à son architecture de véhicules électriques à la pointe de la technologie, Mercedes-Benz occupe déjà une position dominante dans la transformation de la mobilité. La stratégie repose sur le développement en interne des éléments clés de la transmission électrique et du logiciel. Avec le VISION EQXX, la marque démontre que l'efficacité est un élément essentiel du luxe, aujourd'hui et demain. L'efficacité est la nouvelle devise, non seulement dans la transmission, mais dans toute la voiture.





Les systèmes SAE assistent le conducteur et augmentent la sécurité

Avec «Intelligent Drive», le constructeur automobile regroupe une large gamme de systèmes d'assistance à la conduite pour la conduite partiellement automatisée (SAE-niveau 2). L'assistant de distance actif «DISTRONIC» peut maintenir automatiquement la distance présélectionnée par rapport aux véhicules qui précèdent sur tous les types de route. L'assistant de direction actif fournit une assistance au suivi de voie dans la plage de vitesse allant jusqu'à 210 km/h, tandis que l'assistant de maintien de voie actif utilise une caméra pour détecter les marquages et les bords de voie dans la plage de vitesse de 60 à 250 km/h et aide à éviter les sorties de voie involontaires. L'assistant de changement de voie actif fournit une assistance coopérative lors du changement de voie adjacente. En conjonction avec DIGITAL LIGHT, un éclairage intuitif est également fourni la nuit. L'assistant d'arrêt d'urgence actif freine le véhicule dans sa propre voie jusqu'à l'arrêt s'il détecte que le conducteur est définitivement désengagé de la route pendant la conduite. Avec ces systèmes intelligents et bien d'autres, Mercedes-Benz établit non seulement des normes pour les technologies de sécurité dans l'ingénierie automobile, mais franchit également une étape importante sur la voie de la conduite autonome.

SAE Level 3 DRIVE PILOT - faire passer la conduite automatisée au niveau supérieur

En décembre 2021, Mercedes-Benz est devenue la première entreprise automobile au monde à répondre aux exigences légales exigeantes de la norme internationale UN-R157 pour un système de niveau 3 permettant une conduite automatisée conditionnelle. Mercedes-Benz propose initialement DRIVE PILOT en Allemagne, où 13 191 kilomètres d'autoroute sont homologués pour la conduite automatisée sous condition. Mercedes-Benz travaille également intensivement pour obtenir

l'approbation des autorités des deux États américains de Californie et du Nevada d'ici la fin de l'année, en supposant que le cadre juridique et réglementaire autorise l'utilisation du système. Il initie un changement de paradigme radical qui permet au véhicule de prendre en charge la conduite dynamique sous certaines conditions.

DRIVE PILOT s'appuie sur les capteurs surround du pack d'aide à la conduite et comprend des capteurs supplémentaires que Mercedes-Benz considère comme indispensables pour une conduite automatisée conditionnellement sûre. Ceux-ci incluent LiDAR, ainsi qu'une caméra dans la lunette arrière et des microphones, en particulier pour détecter les lumières bleues et autres signaux des véhicules d'urgence. Il y a aussi un capteur d'humidité dans le passage de roue. La Classe S avec DRIVE PILOT en option dispose également de systèmes de direction et de freinage redondants et d'un système électrique de bord redondant. Cela garantit qu'il reste manœuvrable même en cas de défaillance de l'un de ces systèmes et permet un transfert en toute sécurité au conducteur.

SAE Niveau 4 dans les parkings

INTELLIGENT PARK PILOT peut proposer un service de voiturier automatisé dans des parkings équipés en conséquence. Certaines variantes de la Classe S sont les premiers véhicules de série à proposer la pré-installation du INTELLIGENT PARK PILOT de la société en option, les EQS et EQE devant suivre plus tard. INTELLIGENT PARK PILOT est conçu pour permettre le service de voiturier automatisé dans les parkings équipés de l'infrastructure correspondante de Bosch. Le système permet alors de se rendre à une place de stationnement réservée et d'en revenir - automatiquement, sans personne dans le véhicule. Mercedes-Benz RDNA, en collaboration avec Bosch, a récemment fait la démonstration du service de voiturier automatisé lors d'un événement au centre-ville de Los Angeles à l'aide d'un EQS 580.

L'avenir de la marque est déjà tout tracé

Mercedes fut et restera la marque automobile la plus innovante au monde.

L'étoile Mercedes brille tous les jours et brillera encore très longtemps.



Coup de pouce aux entrepreneurs

Entreprendre

VENTURES

**Vous dirigez une PME,
vous lancez une start-up :
nous vous aidons à
accélérer votre croissance
en mettant à disposition la
puissance média du groupe
*Entreprendre Lafont presse.***

**Nos participations : Literiland Élite, Koopilot.com, Kiravi, Caarl, Le Thé Chic Paris,
ZérOptical, Pif, Rapid' Pare Brise, contactez-vous.com, Lead Camp, VSD, IPO 1...**

**Un dispositif unique pour devenir
un leader de votre secteur sans
avoir à disposer de fonds propres.**

Un coup de pouce original pour nos entrepreneurs.

**Contactez directement par courriel : robert.lafont@lafontpresse.fr
ou alexandre@entreprendre-ventures.com**

**Lafont
presse**

www.lafontpresse.fr

MERCEDES CLASSE E



UN PONT ENTRE LA TRADITION ET LA NUMÉRISATION

Depuis plus de 75 ans, la Classe E est la berline de luxe de référence dans la catégorie moyenne supérieure.



2 023, Mercedes-Benz ouvrira un nouveau chapitre dans le domaine des berlines Affaires : La nouvelle Classe E est pionnière dans le passage du moteur à combustion au moteur électrique. En même temps, sa nouvelle architecture électronique permet une expérience digitale globale.

«Proportions classiques et lignes de caractère particulières pour le design extérieur.»

La nouvelle Classe E possède les proportions d'une berline classique à trois volumes : Le court porte-à-faux avant et le long capot moteur sont suivis par un habitacle très reculé. Le design « Cab-Backward » est complété par un porte-à-faux arrière équilibré.

Une surface semblable à une Black Panel relie la calandre aux phares. Cet insert en noir brillant rappelle visuellement les modèles de Mercedes-EQ. La calandre tridimensionnelle est progressive ou classique, selon la ligne d'équipement. La nouvelle Classe E est dotée de série de phares LED hautes performances. En option, DIGITAL LIGHT est disponible avec ou sans fonction de projection. Toutes les variantes de phares offrent un design distinctif de jour comme de nuit. Les feux de jour ont la forme d'un sourcil, typique de la marque. Des bossages accentuent le capot moteur.



Un habitacle aux dimensions généreuses

La nouvelle Classe E (longueur/largeur/hauteur : 4 949/1 880/1 468 millimètres) possède les proportions d'une berline classique à trois volumes : Le court porte-à-faux avant et le long capot moteur sont suivis par un habitacle très reculé. L'habitacle est généreusement dimensionné, notamment grâce à l'empattement plus long de deux centimètres (2 961 millimètres) par rapport au modèle précédent. Le volume du coffre peut atteindre jusqu'à 540 litres.



MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés. Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLE DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.



2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER



Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur**. Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles...). La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.



4. FABRICATION DES FEUILLES



Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,...).



TRIER, C'EST DONNER DU RÉPIT AUX RESSOURCES DE LA PLANÈTE

1,3 million de tonnes de papiers recyclés permettent d'économiser annuellement :



23 milliards de litres d'eau soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.



4 000 GWh, soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.

Les indiscretions

Calandre avec surface de type Black Panel

Un détail sur la face avant illustre particulièrement bien le lien entre tradition et modernité : une surface semblable à une Black Panel relie la calandre aux phares. Cet insert en noir brillant rappelle visuellement les modèles de Mercedes-EQ. La calandre tridimensionnelle est progressive ou classique, selon la ligne d'équipement. Pour les deux lignes, un cadre de calandre éclairé est disponible en option.

Superscreen MBUX avec grande surface vitrée

La planche de bord est un élément marquant de l'expérience numérique dans l'habitacle. Si la Classe E est équipée de l'écran passager avant optionnel, la grande surface vitrée du Superscreen MBUX s'étend jusqu'à l'écran central. L'écran combiné haute résolution se trouve dans le champ de vision de la conductrice ou du conducteur. Les icônes principaux (« Main Icons ») sur l'écran central et l'écran passager avant optionnel sont désormais représentés de manière plus simple et leur couleur s'inspire également des tuiles des smartphones.

Nouvelle architecture électronique

L'architecture électronique est davantage déterminée par le logiciel que par le matériel. Les fonctions de calcul de domaines jusqu'ici séparés se font dans une seule unité de calcul. Les écrans et le système d'infodivertissement MBUX se partagent ainsi un nouvel ordinateur central de véhicule très performant. Ce mode de multiplexage augmente les performances et la rapidité des flux de données.



L'offre de modèles en Europe et en France au moment du lancement (thermiques/semi-hybrides) :

		E 200	E 220 d	E 220 d 4MATIC
Cylindrée	cm ³	1 999	1 993	1 993
Puissance	kW/ch	150/204	145/197	145/197
à	tr/min	5 800	3 600	3 600
Puissance sup. (Boost)	kW/ch	17/23	17/23	17/23
Couple maxi	Nm	320	440	440
à	tr/min	1 800-4 000	1 800-2 800	1 800-2 800
Couple sup. (Boost)	Nm	205	205	205
Consommation de carburant en cycle mixte WLTP ¹⁴	l/100 km	7,3-6,4	5,5-4,8	5,7-4,9
Émissions de CO ₂ en cycle mixte WLTP ¹⁴	g/km	166-144	144-125	149-130
Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,5	7,6	7,8
Vitesse maximale	km/h	240	238	234



Visualisation sonore

Grâce au nouvel éclairage d'ambiance actif (option) avec visualisation sonore, les passagers peuvent également « voir » les morceaux de musique et les sons des films ou des applications. La visualisation s'effectue sur le bandeau lumineux de l'éclairage d'ambiance actif. Par exemple, des rythmes rapides peuvent provoquer des changements de lumière rapides tandis que des rythmes fluides peuvent créer de douces transitions d'ambiances lumineuses.

Nouvelles applications de fournisseurs tiers et caméra à selfie et vidéo

Le programme de divertissement de la Classe E est plus interactif que jamais. Les experts et expertes en logiciels de Mercedes-Benz ont développé une nouvelle couche de compatibilité qui permet l'installation d'applications tierces. Lors du lancement sur le marché, les applications suivantes sont disponibles sur l'écran central : la plateforme de divertissement « TikTok », le jeu « Angry Birds », l'application de collaboration « Webex » et l'application bureautique « Zoom » ainsi que le navigateur « Vivaldi ». Une caméra à selfie et vidéo (composant de l'option Superscreen MBUX) est également disponible sur le haut de la planche de bord.

Fonctions de confort automatisées avec routines

Mercedes-Benz travaille à ce que la voiture puisse mémoriser grâce à l'intelligence artificielle (IA) les systèmes de confort utilisés de manière répétée par les conducteurs. L'IA devrait alors automatiser ces fonctions lorsque les mêmes conditions



Les indiscretions

se représentent. Cette innovation porte chez Mercedes-Benz le nom de routine. Au moment du lancement de la nouvelle Classe E, les clientes et clients peuvent utiliser des modèles (templates) de routines standard. En outre, ils ont la possibilité de créer eux-mêmes des routines.

Nouveau pour ENERGIZING COMFORT et ENERGIZING COACH

Le programme anti-mal des transports d'ENERGIZING COMFORT aide à atténuer les symptômes ressentis par les passagers concernés. Pour l'ENERGIZING COACH, une fonction de biofeedback est prévue à moyen terme. Elle peut réduire la sensation de stress grâce à des exercices de respiration. La nouveauté de l'ENERGIZING COACH dans la Classe E est l'intégration de l'Apple Watch ainsi que l'extension des données vitales affichées sur l'écran central.

Buses de ventilation automatiques

Avec la climatisation automatique THERMOTRONIC (option), le Digital Vent Control intensifie l'expérience de confort. Ainsi, les diffuseurs d'air avant se règlent automatiquement sur un scénario de ventilation souhaité. Le profil de l'utilisateur permet par exemple d'effectuer ce réglage en fonction du siège. Il est également possible d'orienter les buses manuellement comme d'habitude.

Concept de verrouillage intelligent de l'écran passager

En Europe et dans un nombre croissant de pays, le passager avant peut visualiser sur l'écran des contenus dynamiques tels que la télévision ou la vidéo en streaming pendant la conduite. Pour cela, il faut que la conductrice ou le conducteur soit protégé(e) contre la distraction. Le système basé sur une caméra de la Classe E utilise un concept de verrouillage perfectionné



L'offre de modèles en Europe au moment du lancement (hybrides rechargeables) :

		E 300 e	E 400 e 4MATIC
Cylindrée	cm ³	1 999	1 999
Puissance nominale du moteur thermique	kW/ch	150/204	185/252
Couple nominal du moteur thermique	tr/min	320	400
Puissance nominale du moteur électrique	kW/ch	95/129	95/129
Couple nominal du moteur électrique	Nm	440	440
Puissance combinée	kW	230	280
Couple combiné	Nm	550	650
Capacité énergétique de la batterie haute tension	kWh	25,4	25,4
Vitesse maximale	km/h	236	250
Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,4	5,3
Consommation de carburant en cycle mixte, pondérée (WLTP) ¹⁵	l/100 km	0,8 - 0,5	0,9 - 0,6
Consommation électrique en cycle mixte, pondérée (WLTP) ¹⁵ ,	kWh/100 km	20,7 - 18,4	21,6 - 19,2
Émissions de CO ₂ en cycle mixte, pondérées (WLTP) ¹⁵	g/km	18 - 12	20 - 14
Autonomie électrique (EAER, WLTP) ¹⁵	km	99 - 118	95 - 111



qui est encore plus intelligent que la solution précédente. La conductrice ou le conducteur ne peut plus reconnaître le contenu sur l'écran du passager avant.

Excellentes propriétés aérodynamiques

Avec une valeur Cx à partir de 0,237, la nouvelle Classe E s'en sort très bien dans son segment de véhicules. Elle égale ainsi la valeur de son prédécesseur lors de son lancement. La surface frontale A est légèrement plus grande sur la nouvelle Classe E (0,236 m²) que sur la précédente (0,234 m²).

Diamètre de braquage compact avec les roues arrière directrices

La nouvelle Classe E est disponible en option avec le Pack Dynamique. Il comprend la suspension pneumatique intégrale AIRMATIC avec amortissement réglable en continu ADS+ et Les roues arrière directrices. Les roues arrière directrices. L'AIRMATIC avec coussins d'air et amortisseurs ADS+ adaptatifs réagit avec une grande sensibilité. La nouvelle Classe E se montre particulièrement agile et stable à la fois Les roues arrière directrices en option. L'angle de braquage à l'essieu arrière est de 4,5°, ce qui réduit le diamètre de braquage de 90 centimètres. 50 pour cent d'hybrides rechargeables dès le lancement Grâce à l'électrification systématique et au downsizing intelligent, la nouvelle Classe E établit des références en matière d'efficacité. La moitié des modèles seront des hybrides rechargeables de quatrième génération. Ce taux élevé est atteint par la gamme de produits dès son lancement sur le marché : trois des six versions de la Classe E combinent les avantages d'un véhicule à moteur thermique avec ceux d'une voiture élec-



Les indiscretions

trique. Les moteurs diesel et les moteurs à essence disposent, en plus de la suralimentation par turbocompresseur, d'une assistance intelligente avec un alerno-démarrreur intégré (ISG). Ce sont donc des semi-hybrides. Grâce à une nouvelle batterie, la puissance du moteur électrique a pu être augmentée de 15 à 17 kW et le couple boosté à 205 Nm.

ATTENTION ASSIST avec détection de distraction

ATTENTION ASSIST, en combinaison avec la caméra de l'écran 3D du conducteur (option), peut détecter les signes d'assoupissement, mais pas que. Si les yeux du conducteur ne sont pas dirigés vers la route pendant plusieurs secondes, ATTENTION ASSIST peut détecter une distraction et avertir le conducteur par un signal sonore et visuel. Si la conductrice ou le conducteur ne tourne pas à nouveau son regard vers la circulation, une escalade se produit avec un deuxième avertissement et un signal sonore permanent. Si le conducteur ou la conductrice ne réagit pas à l'avertissement, le système déclenche un arrêt d'urgence.

Manœuvres de stationnement automatiques

Grâce au prééquipement optionnel pour l'INTELLIGENT PARK PILOT, la Classe E est prête pour le service de voiturier automatisé (AVP, SAE niveau 4). Avec le Pack Stationnement avec fonctions de stationnement à distance (en option) et le service Mercedes me connect INTELLIGENT PARK PILOT (selon les pays), la nouvelle Classe E embarque la technologie nécessaire pour se garer et sortir du stationnement de manière entiè-





rement automatisée. Pour cela, il faut que les lois nationales autorisent le service de voiturier automatisé et que les parkings soient équipés de l'infrastructure nécessaire.

Matériaux économes en ressources

De multiples composants de la Classe E sont fabriqués en partie à partir de matériaux respectueux des ressources (matières recyclées et renouvelables). Le siège de base de la Classe E est revêtu de laine d'alpaga non teinte, associée à un matériau recyclé. La mousse des sièges est composée pour la première fois de matières premières recyclées et certifiées selon l'approche du « bilan de masse ». Leurs propriétés ne diffèrent pas de celles des matières premières issues du pétrole



MERCEDES MAYBACH EQS SUV

PREMIER MODÈLE DE LA MARQUE LÉGENDAIRE ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE

Avec la Mercedes Maybach EQS SUV 680 (chiffres provisoires : Consommation d'énergie combinée, 24,4-22,5 kWh/100 km; Émissions de CO₂ : 0 g/km), la marque légendaire présente son premier modèle de série entièrement électrique.





Il est basé sur la technologie de l'EQS SUV de Mercedes-EQ et combine sa perfection technique avec l'exclusivité de Maybach – conformément à la maxime de Wilhelm Maybach : « Ce qui est bon doit aussi être beau ». L'extérieur exceptionnel doté de l'étoile Mercedes verticale sur le capot et une façade noire remarquable, qui reprend la calandre Maybach spécifique à l'ère de l'électromobilité, lui confère une allure incomparable. La peinture bicolore en option est également typique de la marque. Grâce à des matériaux de qualité, un savoir-faire et des détails exclusifs, l'intérieur spacieux offre une expérience de confort holistique avec un effet cocooning. Par son interprétation cohérente du luxe sophistiqué, le SUV Mercedes-Maybach EQS établit la nouvelle référence dans le segment des SUV de luxe entièrement électrique.

Le design extérieur

Face avant typique de la marque, accents chromés et emblème de la marque comme élément de design

Mercedes-Maybach enrichit le design dynamique de l'EQS SUV de Mercedes-EQ avec des éléments exclusifs qui lui confèrent son propre caractère. L'étoile Mercedes trône sur le capot, définissant le statut. L'avant se caractérise par le panneau noir typique de la marque avec des bandes de garniture verticales chromées dans un aspect de profondeur tridimensionnel. Le grand panneau noir est lisse fermé pour la première fois. L'élément high-tech pour les capteurs radar est entièrement intégré

et n'est plus visible. Des lattes en filigrane chromées peuvent également être trouvées sur l'entrée d'air du pare-chocs. Le lettrage classique MAYBACH est discrètement incorporé dans une bande décorative chromée, qui forme une unité avec la bande lumineuse continue des phares DIGITAL LIGHT standard. En guise de salutation, une projection animée du motif Maybach brille dans les quatre portes.

Vu de côté, les caractéristiques spécifiques comprennent les entourages chromés des vitres latérales et la garniture chromée du montant B. Cet élément décoratif fait partie intégrante de la signature de Mercedes-Maybach et souligne la longueur de la zone des sièges arrière. Le lettrage EQS est subtilement intégré dans le triangle de la fenêtre avant. Les passages de roue prononcés avec des habillages en noir brillant soulignent la puissance et la présence du SUV. La Mercedes-Maybach EQS SUV est équipée de jantes exclusives en alliage et forgées de 21 ou 22 pouces. Le lettrage MAYBACH figure sur les enjoliveurs de roues intégrés. Les marchepieds de série, qui s'illuminent dans l'obscurité, attirent également l'attention. Les bandes de roulement sont en aluminium anodisé, ce qui fait écho à l'aspect à rayures de la face avant noire. L'emblème Maybach y est également intégré.

«À l'arrière, les feux arrière soulignent le caractère exclusif d'une bande lumineuse continue avec une hélice en deux parties.»





Les lumières sont animées sur toute la largeur. Il y a aussi des éléments de garniture chromés sur le hayon, sur la jupe arrière et la lèvre du spoiler, ainsi que le lettrage MAYBACH.

L'apparence de la Mercedes-Maybach EQS SUV comprend également la peinture bicolore typique de la marque avec une bande filigrane. Elle est appliquée à la main selon les critères de qualité les plus élevés disponible en cinq combinaisons de couleurs: argent high-tech / noir obsidienne, argent high-tech / bleu nautique, noir obsidienne / gris sélénite, noir obsidienne / or Kalahari et brun velours / noir onyx.

Le design intérieur : La fusion de la tradition et de l'avant-garde

Le design de l'intérieur suit également de manière cohérente le credo de Maybach « Ce qui est bon doit aussi être beau ». Un point culminant pour les passagers avant est l'Hyperscreen MBUX standard avec « zéro layer » et des animations de démarrage spécifiques sur les trois écrans. L'aspect visuel général est spécialement conçu pour la Mercedes-Maybach EQS SUV dans un élégant bleu profond. Parmi les nombreuses fonctionnalités exclusives, citons l'affichage animé du combiné d'instruments en mode « MAYBACH ». Les pointeurs dans



les deux tubes sont conçus comme un foulard en soie qui se déplace dans le vent en fonction de la vitesse et du style de conduite. Dans le même temps, les chiffres changent de taille et sont dynamiquement fondus. Les contours des instruments ronds sont en or rose, typique de la marque. Une forme d'affichage alternative aux tubes est le style sportif « Pure EV ». Une barre de performance tridimensionnelle indique l'état de conduite respectif (conduite, accélération, charge).

L'affichage central commence par l'écran d'accueil et ce que l'on appelle la « zéro layer ». Dans ce paramètre de base, la carte de navigation domine. Le conducteur peut effectuer 80 % des interactions les plus courantes directement sans changer d'application. Le système réagit de manière situationnelle et est personnalisé avec des suggestions et des offres appropriées.

Le contenu et la structure de fonctionnement des trois écrans correspondent à ceux de l'EQS SUV de Mercedes-EQ. L'apparence peut être personnalisée avec trois styles d'affichage (discret, sportif, MAYBACH) et trois modes (navigation, assistance, service). Dans le style discret, le contenu est réduit autant que possible et coordonné avec le changement de couleur de l'éclairage ambiant sélectionné.



Et les passagers ?

Les passagers arrière bénéficient de la même vaste gamme de fonctions d'infodivertissement et de confort avec deux écrans de 11,6 pouces sur les dossiers des sièges avant. Avec le système de divertissement arrière haut de gamme MBUX de série, le contenu peut être partagé rapidement et facilement sur les différents écrans. Il est également possible de sélectionner et de modifier les destinations de navigation depuis les sièges arrière. L'équipement de série comprend également la tablette arrière MBUX, qui peut également être utilisée à l'extérieur du véhicule, et le MBUX Interior Assist. À l'aide de caméras, il peut reconnaître les demandes de fonctionnement des passagers à partir des mouvements du corps et des mains et exécuter les fonctions correspondantes – par exemple allumer les lampes de lecture.

Luxe économe en ressources : Mercedes-Maybach présente le cuir Nappa au tannage végétal

La Mercedes-Maybach EQS SUV est le premier modèle de Mercedes-Benz AG à être équipé de cuir tanné végétal. Les coquilles de grains de café sont utilisées comme agents de tannage. L'eau utilisée est conduite en circuit fermé et retourne dans les plans d'eau naturels après recyclage. Les agents dégraissants utilisés dans le tannage sont également exclusivement d'origine végétale. Le cuir traité de manière durable n'est pas conservé avec du sel. Cela permet d'économiser environ 45 kilogrammes de sel par véhicule avec des sièges en cuir. De nouveaux produits de recyclage tels que des pots de



fleurs compostables, des mousses isolantes ou des planches de terrasse sont créés à partir des « sous-produits » du tannage. Le cuir traité de manière durable permet donc d'économiser les ressources. Les producteurs de café en bénéficient également puisqu'ils reçoivent un deuxième revenu de la vente des coquilles de grains de café.

Mercedes-Maybach veut allier luxe et durabilité

Dans la Mercedes-Maybach EQS SUV, un certain nombre de pièces et de composants sont fabriqués à partir de matériaux économes en ressources. L'acier secondaire et l'aluminium recyclé sont également inclus. L'utilisation de matériaux recyclés est une mesure importante sur la voie de la décarbonisation. À cela s'ajoute la production neutre en carbone de la Mercedes-May-

Les indiscretions

bach EQS SUV et de sa batterie dans les usines Mercedes-Benz de l'Alabama, aux États-Unis. L'objectif de Mercedes-Benz est de réduire au moins de moitié les émissions de CO2 par voiture particulière dans le parc de véhicules neufs sur l'ensemble du cycle de vie d'ici la fin de cette décennie par rapport aux niveaux de 2020. À partir de 2039, le parc de voitures et de véhicules utilitaires devrait être neutre en carbone sur l'ensemble de leur cycle de vie.

«À l'arrière : un salon exclusif avec une expérience de confort holistique pour tous les sens.»

À l'arrière de la Mercedes-Maybach EQS SUV, la combinaison de matériaux de qualité, d'un savoir-faire parfait et de détails exclusifs crée une atmosphère de bien-être pour tous les sens - ce que l'on appelle l'effet cocooning. Comme les sièges avant, les sièges Executive standard sont équipés d'une ventilation, d'une fonction de massage et d'un chauffage du cou et des épaules. Il y a aussi un massage des mollets. Dès que le passager arrière droit choisit la position inclinée, le siège du passager avant avance automatiquement vers la position du chauffeur. Les programmes de massage sont également disponibles dans le cadre d'ENERGIZING COMFORT.





La qualité de l'air : les polluants restent à l'extérieur

ENERGIZING AIR CONTROL Plus avec filtre HEPA (High Efficiency Particulate Air) assure une bonne qualité de l'air en standard. Le capteur de qualité de l'air prend en charge l'interrupteur de recirculation d'air frais. L'air conditionné est filtré plusieurs fois en mode circulation d'air. Le filtre HEPA nettoie efficacement l'air extérieur entrant des poussières fines, des très petites particules et du pollen. Un charbon actif spécial dans le filtre HEPA et le filtre d'habitacle filtre également le dioxyde de soufre et les oxydes d'azote ainsi que les odeurs. Le rinçage à l'air frais a lieu à intervalles réguliers. La pré-climatisation permet de purifier l'air intérieur avant l'embarquement. Les valeurs de particules à l'extérieur et à l'intérieur du véhicule sont également affichées au MBUX. Ils sont énumérés en détail dans leur propre menu de qualité de l'air. Si la qualité de l'air extérieur est faible, le système peut également faire des recommandations pour fermer les fenêtres latérales ou le toit ouvrant.

L'expérience sonore : plaisir musical immersif et sonorité spécifique à la Maybach

Avec le système de son surround Burmester® 4D de série, la Mercedes-Maybach EQS SUV offre une expérience sonore ultime. Elle propose l'expérience audio immersive Dolby Atmos, qui donne à la musique plus d'espace, de clarté et de profondeur. Dolby Atmos permet de placer des éléments audio discrets ou des objets dans un champ sonore tridimensionnel et

de les adapter à n'importe quel environnement de lecture. Les passagers peuvent entendre leur musique avec une clarté égale à la composition originale du studio de l'artiste.

Confort sonore : SUV avec un arrière particulièrement silencieux

Le nouveau SUV de luxe s'appuie sur l'excellent confort sonore de l'EQS SUV de Mercedes-EQ. Cela comprend l'encapsulation de la transmission électrique à l'avant et à l'arrière, le cadre de support innovant sur l'essieu avant et les unités d'entraînement qui sont doublement découplées via des supports en caoutchouc. Les mousses acoustiques spéciales dans certains profils de carrosserie et les rampes dans les panneaux de sous-bassement ont également été adoptées. Ils réduisent le bruit du gravier projeté dans les passages de roue.

Toutes ces mesures prises ensemble font du nouveau modèle Maybach un SUV avec un confort sonore maximal – la meilleure condition préalable pour profiter de la musique ou simplement d'un silence relaxant. Grâce aux volets roulants à commande électrique sur les vitres latérales arrière, les passagers arrière peuvent décider eux-mêmes de la clarté qu'ils souhaitent percevoir.

Les principales données techniques en un coup d'œil

La Mercedes-Maybach EQS SUV 680 a une puissance de 484 kW et une autonomie allant jusqu'à 600 kilomètres (chiffre provisoire). Il dispose de série de la transmission intégrale 4MATIC.

FICHE

EQS SUV 680

Système d'entraînement et batterie

Transmission : intégrale

Moteurs électriques

Type : deux moteurs synchrones à excitation permanente (PSM)

Puissance Kw : 484

Couple Nm : 950

Tension nominale Volts : 396

Chargeur embarqué Kw : 22

Temps de charge CA, triphasé 22 kWh : 6,15

Capacité de charge DC max.Kw : 200

Temps de charge CC aux stations de charge rapide Min : 31

Charge DC : autonomie après 15 minutes

(WLTP) kilomètre : jusqu'à 220

Accélération 0-100 km/h : 4.4 s

Vitesse maximale km/h : 210

Véhicule

longueur/largeur/hauteur mm : 5,125/2,034/1,721

Capacité de bagages VDA L : 440

Consommation et autonomie

Consommation électrique combinée (valeurs provisoires)

kWh/100 km : 24.4-22.5

MERCEDES EQE SUV



UN MIX DE HAUTE TECHNOLOGIE, DE LUXE ET DE POLYVALENCE

L'EQE SUV est la version polyvalente de la berline d'affaires EQE. Comme la berline, il dispose des principales innovations de l'EQS, tout en étant plus dynamique que l'EQS SUV. L'EQE SUV est l'un des représentants les plus spacieux de sa catégorie.



Les indiscretions

Un design fonctionnel unique
Les proportions de l'EQE SUV combinent la fonctionnalité et l'esthétique avec le caractère sportif du SUV. Le nouveau modèle au design fonctionnel incomparable marque ainsi un tournant dans sa catégorie. Les porte-à-faux et le bloc avant restent compacts. Les roues de 19 à 22 pouces sont positionnées à l'extérieur et confèrent une stabilité souveraine.

Un aérodynamisme peaufiné dans le détail

L'EQE SUV partage quelques éléments aérodynamiques avec ses modèles frères. Le soubassement, avec ses nombreux détails aérodynamiques, joue un rôle central dans l'obtention d'un très bon coefficient de traînée (à partir d'un c_x de 0,25),^[4] et ce malgré un grand volume de chargement et un porte-à-faux arrière court. Mais les dimensions aussi, avec le pare-brise plat, la ligne de toit et les resserrements ont également sont des facteurs importants.

Jusqu'à 590 km d'autonomie (WLTP)

La propulsion modulaire permet une large gamme de puissances motrices totales maximales de 215 à 300 kW. Selon l'équipement et la configuration du modèle, les véhicules affichent des autonomies selon la norme WLTP de 590 km maxi². Dans l'EQE SUV, la batterie lithium-ion est composée de dix modules. Dans certains cas, le logiciel innovant de gestion des batteries développé en interne peut être maintenu à jour via des mises à jour Over the Air (OTA).



Vaste gamme de systèmes d'assistance à la conduite

La génération actuelle de systèmes d'assistance à la conduite comprend de nombreuses fonctions qui aident le conducteur. L'équipement de série général de l'EQE SUV comprend, entre





autres, ATTENTION ASSIST, l'assistant de freinage actif, l'assistant de franchissement de ligne actif, le Pack Stationnement avec caméra de recul et l'assistant de limitation de vitesse. L'état et l'activité des systèmes sont affichés en plein écran sur l'écran d'assistance du conducteur. D'autres options sont disponibles dans le Pack Assistance et le Pack Assistance à la conduite Plus.

Toujours parfaitement à jour

L'EQE SUV offre la possibilité d'activer des fonctions supplémentaires du véhicule via la technologie Over-the-Air (OTA) dans un certain nombre de domaines fonctionnels. Ainsi, après l'achat et la configuration initiale du véhicule neuf, certains équipements de l'EQE SUV peuvent être personnalisés. Les fonctions OTA sont disponibles dans le Mercedes me Store et la gamme sera étendue progressivement.

Tirer parti des habitudes de préclimatisation

La nouveauté LEA permet un plus grand confort et une charge de la batterie ménageant davantage le véhicule. Cet algorithme utilise l'apprentissage automatique pour prédire le comportement des clientes et des clients en matière d'heure de départ. Si le système détecte que l'on part toujours d'un certain endroit à une certaine heure, cette opération régulière sera automatiquement inscrite dans le menu de l'heure de départ. L'habitacle peut ainsi être préclimatisé en fonction de l'heure. Si le programme de charge est sélectionné en conséquence, la batterie pourra également être chargée de manière ciblée jusqu'au départ.

Pompe à chaleur de série

L'EQE SUV possède une architecture thermique sophistiquée avec une pompe à chaleur de série. Le système fonctionne ainsi de manière très efficace : la chaleur dégagée par l'entraînement électrique (inverseur et moteur électrique) et la batterie haute tension peut être utilisée pour chauffer l'habitacle. Cela permet de réduire considérablement la consommation de courant de batterie pour le chauffage, au profit d'une meilleure





autonomie. Autre fonction agréable et efficace : la préclimatisation. Le système de climatisation automatique THERMATIC à deux zones climatiques est monté de série, tandis que le système Thermotronic à quatre zones est disponible en option.

Tarifs de recharge sur mesure

Depuis juin 2022, Mercedes me Charge propose en Europe trois nouveaux tarifs de recharge adaptés aux performances de conduite individuelles : Mercedes me Charge S pour les utilisateurs occasionnels, Mercedes me Charge M pour les utilisateurs normaux et Mercedes me Charge L pour les utilisateurs fréquents. Avec l'introduction du nouveau système tarifaire transparent, les clients disposent en partie de prix fixes qui s'appliquent indépendamment de l'opérateur. La fonction Plug & Charge permet en outre de recharger facilement l'EQE SUV.

DIGITAL LIGHT avec animations sélectionnables

Parmi les nouveautés de l'EQE SUV, la technologie d'éclairage DIGITAL LIGHT (option) propose des animations personnalisées DIGITAL LIGHT. Outre « Digital Rain » et « Brand World », la cliente ou le client peut choisir d'autres animations de bienvenue et d'adieu. Mercedes-Benz élargit progressivement cette offre. Parmi les Custom Animations, il y aura également des animations spécifiques au marché et saisonnières, par exemple pour Thanksgiving aux Etats-Unis.

De nombreux équipements high-tech

La technologie de phare DIGITAL LIGHT (option) permet de toutes nouvelles fonctions telles que la projection de marquages ou de symboles de mise en garde sur la chaussée. Un autre point fort de l'équipement est ENERGIZING AIR CONTROL Plus. Un filtre HEPA (High Efficiency Particulate Air) purifie l'air ex-



térieur entrant avec un très haut niveau de filtration. ENERGIZING COMFORT met en réseau différents systèmes de confort dans le véhicule. Les différents programmes ENERGIZING COMFORT permettent, selon l'humeur ou les besoins du client, d'obtenir un programme spécial de bien-être. Pour un bien-être et un niveau de performances maximums pendant la conduite comme à l'arrêt. Le format sonore Dolby Atmos[®] porte l'expérience audio de l'EQE SUV à un niveau supérieur.

Objectif de production neutre en CO2

En décembre, la production de l'EQE SUV débutera à l'usine Mercedes-Benz de Tuscaloosa, Alabama (Etats-Unis). L'usine de batteries située dans le comté voisin de Bibb fournit les batteries pour ce modèle ainsi que pour l'EQS SUV. Depuis cette année, toutes les usines de voitures particulières et de VUL Mercedes-Benz du monde entier produisent un bilan CO2 neutre, de même que les deux usines Mercedes-Benz en Alabama.



Les données techniques les plus importantes

		EQE 350+	EQE 350 4MATIC	EQE 500 4MATIC
Transmission et batterie		Propulsion arrière	Transmission intégrale	
Moteur(s) électrique(s)	Modèle	Moteur(s) synchrone(s) à excitation permanente (PSM)		
Puissance	kW	215	215	300
Couple	Nm	565	765	858
Tension du système	Volt	400		
Chargeur embarqué (série/option)	kW	11/22 (Etats-unis : 9,6)		
Puissance de charge sur courant continu, maxi	kW	170		
Recharge sur courant continu : autonomie max. au bout de 15 minutes ¹ (WLTP)	km	220		
Véhicule				
Longueur/Largeur/Hauteur	mm	4863/1940/1686		
Empattement	mm	3 030		
Diamètre de braquage (sans/avec essieu arrière directeur à 10°)	m	12,3/10,5		
Volume du coffre selon VDA ²	L	520/580-1675		
Charge remorquée autorisée	kg	750	1 800	
Consommation et autonomie (données provisoires)³				
Consommation électrique (WLTP)	kWh/100 km	21,8-17,7	22,5-18,5	22,7-19,0
Emissions de CO ₂ (WLTP)	g/km	0	0	0
Autonomie (WLTP)	km	480-590	459-558	460-547
Tarif TTC clé en main à partir de	En France	93 150,00 €	95 900,00 €	100 750,00 €

EQS / SUV POP-ART

**MERCEDES-BENZ HONORE
SES CHAMPIONS DE GOLF
AVEC L'EQS SUV POP-ART**





Au-delà du tournoi amateurs MercedesTrophy, qui compte environ 60 000 participants dans le monde entier, Mercedes-Benz est également partenaire d'une série de grands tournois de golf professionnels et entretient une relation étroite avec l'étoile montante actuelle Jon Rahm ainsi qu'avec Bernhard Langer, qui fait partie de l'élite mondiale depuis plus de 40 ans. Cette semaine, Mercedes-Benz rend hommage aux réalisations remarquables et aux personnalités exceptionnelles de ses ambassadeurs à Augusta.

Mercedes-Benz honore ses ambassadeurs Rahm et Langer

En collaboration avec l'artiste de golf américain Christopher «CR» Obetz, Mercedes-Benz a conçu un EQS SUV unique. L'EQS SUV célèbre les deux champions dans l'iconographie du pop art.

«Le golf fait partie de mon ADN. Tout comme mon art. Mon objectif est d'honorer le passé et de l'emmener vers le futur d'une façon inédite et surprenante. C'est exactement ce que j'ai réussi à faire dans le cadre de ma collaboration avec Mercedes-Benz et de l'association de deux grands noms du golf. Utiliser un véhicule comme toile c'est très original, et je suis très fier de ce que nous avons créé ensemble».

Christopher «CR» Obetz, artiste américain de golf pop-art
«L'œuvre d'art est tout simplement incroyable. Pour moi personnellement, c'est un grand honneur qui non seulement me surprend, mais me rend également très heureux.





Bernhard Langer, double vainqueur du Masters

«Il s'agit certainement d'une semaine extraordinaire pour nous tous et l'œuvre d'art sur le véhicule est impressionnante. Je suis très chanceux de participer à ce projet unique aux côtés de Bernhard Langer, ambassadeur de la marque Mercedes-Benz.»

Jon Rahm, numéro un mondial

«Avec un EQS SUV unique et créatif, nous rendons hommage à deux athlètes exceptionnels et amis de notre marque. Nous voulons célébrer les exploits et les victoires de Bernhard et Jon et leur souhaiter le meilleur à Augusta.»

Bettina Fetzer, responsable communication et marketing, Mercedes-Benz AG.

Le véhicule qui sert de toile à cette pièce unique est le premier SUV de luxe entièrement électrique de Mercedes-EQ. L'EQS SUV mêle un design progressif et le confort de la berline EQS à l'espace et à la polyvalence d'un SUV.



LA NOUVELLE GAMME EQ LE 100% ÉLECTRIQUE VISION MERCEDES EQS SUV



Le design vous emmène également dans le futur. On reconnaît clairement la calandre Black Panel avec étoile centrale, typique de Mercedes-EQ, ainsi que le bandeau lumineux à l'avant et à l'arrière.



Et à l'intérieur aussi, une toute nouvelle esthétique électrique d'avant-garde vous accueille dans un design spécifique : le luxe dans sa forme la plus moderne. Mercedes-EQ est la nouvelle gamme de Mercedes-Benz 100% électrique. Des voitures 100% électriques à la pointe de la technologie et capables

de parcourir jusqu'à 770 km grâce à l'utilisation d'une nouvelle génération de batteries. Du petit SUV 100% électrique EQA jusqu'à la grande berline luxueuse 100% électrique EQS, en passant par le EQB et le EQC, partez à la rencontre d'une nouvelle gamme complète, prête à révolutionner la mobilité électrique.

EQA L'ENTRÉE DE GAMME



A PARTIR DE 55 750 €

EQA, c'est le nom du SUV compact 100% électrique de Mercedes-EQ. Le EQA, dans la gamme Mercedes-EQ, est l'entrée de gamme si vous souhaitez acquérir une voiture 100% électrique. Si vous êtes à la recherche d'un format plus compact, plus urbain qu'un EQC, l'EQA sera pour vous le meilleur choix. L'EQA arbore des éléments de design typique de la gamme Mercedes-EQ et que l'on retrouve aujourd'hui sur le EQC et bientôt d'autres. La face avant du Mercedes-Benz EQA est donc équipée de la fameuse calandre «black panel» sur laquelle nous retrouvons en son centre l'étoile Mercedes-Benz. Cette calandre pleine et de couleur noir brillant permet de distinguer au premier coup d'œil un modèle Mercedes-Benz 100% électrique. De plus, celle-ci est surplombée par un autre détail de style fort : un bandeau lumineux traversant toute la face avant. Ce bandeau se retrouve déjà sur le EQC et il apporte une touche unique à ce véhicule. Il en est de





même avec le EQA. Ce bandeau lumineux rejoint la signature lumineuse dans les phares du EQA.

Un groupe motopropulseur électrique efficient

Un premier moteur asynchrone est positionné sur l'essieu avant. Le moteur électrique, une transmission à rapport fixe avec différentiel, le système de refroidissement et l'électronique de puissance forment une unité hautement intégrée et très compacte - la chaîne cinématique électrique (eATS). La vaste gamme d'équipements de série de l'EQA 350 4MATIC comprend des phares LED haute performance avec assistant de feux de route adaptatif, le hayon EASY-PACK à ouverture et fermeture électriques, des jantes en alliage léger de 18 pouces, un éclairage d'ambiance de 64 couleurs, un double porte-gobelet, des sièges de luxe avec soutien lombaire réglable en quatre directions, une caméra de recul ainsi qu'un volant sport multifonction en cuir. Sont également inclus de série le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) à commande intuitive et le système de navigation avec intelligence électrique.



EQB SEPT PLACES, SINON RIEN



A PARTIR DE 59 200 €

EAprès l'EQA, l'EQB est le second SUV compact tout-électrique de Mercedes-EQ offrant sept places de série avec un maximum de confort.

L'EQB arbore des éléments de design typique de la gamme Mercedes-EQ et que l'on retrouve aujourd'hui sur les EQC, EQA, EQS et bientôt d'autres. La face avant du EQB est donc équipée de la fameuse calandre «black panel» spécifique à Mercedes-EQ sur laquelle nous retrouvons en son centre l'étoile Mercedes-Benz. De plus, celle-ci est surplombée par un autre détail de style fort : un bandeau lumineux traversant toute la face avant. Ce bandeau se retrouve déjà sur tous les modèles Mercedes-EQ. Ce bandeau lumineux rejoint la signature lumineuse dans les phares du EQB.

Mercedes-EQ a réussi à rendre sa gamme plus économe sans augmenter la taille des batteries. En effet, les équipes Mercedes-EQ se sont rendues compte que l'on pouvait aug-





menter drastiquement l'autonomie d'une voiture électrique sans avoir besoin d'augmenter la taille des batteries mais en améliorant l'efficacité de tous les composants de la voiture. Pour maximiser l'autonomie tout en préservant votre confort, le EQB est équipé de série d'une pompe à chaleur. Celle-ci permet de chauffer l'habitacle sans dégrader l'autonomie. Par exemple, la pompe à chaleur peut utiliser la chaleur des batteries pour chauffer l'habitacle du EQB. Vous pourrez également préchauffer votre EQB directement via l'interface MBUX du EQB ou à distance grâce à l'application Mercedes me App.

Nouveau système de navigation

Le Mercedes-Benz EQB intègre un système de navigation intelligent vous permettant de vous rendre d'un point A à un point B sans stress. Il vous permet de rejoindre une destination le plus rapidement possible en prenant en compte, les bornes de recharge et les temps de recharge. Mais ce n'est pas tout ! Afin de calculer au mieux votre autonomie tout au long du trajet, le EQB prend en compte la topographie et la météo, deux données très importantes.

Le EQB profite d'une recharge pouvant atteindre 100 kW en courant continu vous permettant de recharger votre EQB de

10% à 80% en seulement 30 minutes.

Pour la recharge à domicile, le EQB propose la recharge jusqu'à 11 kW en triphasé de série. Pour recharger de 10% à 100%, il faudra compter environ 6 heures.

Le EQB profite également du mode ECO Assist : Celui-ci guide le conducteur avec des messages permettant d'adapter sa conduite au mieux. Il fonctionne avec le GPS et peut notamment dire à quel moment lâcher l'accélérateur pour ralentir de manière plus douce et ainsi régénérer la batterie.



EQC NOUVELLE DIMENSION



A PARTIR DE 86 149 €

Mercedes-Benz entre dans une nouvelle ère, celle de la voiture électrique. Découvrez le nouveau SUV 100% électrique : Mercedes EQC. Mercedes-Benz entend bien, encore une fois, révolutionner l'automobile avec le EQC.

Pour marquer sa différence, le Mercedes EQC opte pour un design audacieux. La face avant arbore un triptyque phares, calandre et feux de jour unique en son genre. Les optiques sont reliés entre eux par un bandeau noir passant sous la calandre et la celle-ci intègre en son sommet une barre de LED la liant aux feux diurnes à LED des deux phares. Ce dessin futuriste ne manquera pas de faire tourner les têtes.

Les phares très reconnaissables du Mercedes EQC intègrent des éléments bleus pour accentuer l'identité électrique du SUV. De plus, ces phares Full LED sont aussi à la pointe de la technologie. Le EQC embarque la technologie MultiBeam de Mercedes-Benz. Cette technologie d'éclairage matriciel permet de rouler constamment en feux de route sans jamais éblouir les autres usagers. Avec les technologies MultiBeam et matricielle, chacune des 84 LED de chaque phare est





pilotée individuellement jusqu'à 100 fois par seconde pour émettre plus ou moins de lumière.

L'intérieur du Mercedes EQC se veut technologique et très qualitatif.

Pour ce faire, le SUV électrique reprend l'écran WideScreen qui regroupe sous la même plaque de verre un premier écran

de 12,3 pouces en remplacement des traditionnels compteurs et un deuxième écran de même dimension regroupant l'info divertissement et la gestion du véhicule.

L'intérieur s'équipe également d'un éclairage d'ambiance très poussé et 100% personnalisable avec 64 couleurs prédéfinies. Très performant

Le Mercedes EQC embarque des batteries d'une capacité de 80kWh lui permettant de parcourir 374 km (cycle WLTP). Ces batteries entraînent 2 moteurs électriques qui possèdent chacun une utilisation spécifique : Le premier moteur à l'avant entraîne le véhicule en douceur et le moteur à l'arrière arrive en renfort dès que le besoin s'en fait sentir. Ces moteurs développent jusqu'à 408 chevaux (300kW) et 760 Nm de couple pour le Mercedes EQC 400 et permettent de réaliser le 0 à 100 km/h en seulement 5,1 secondes.



EQE BERLINE HAUT DE GAMME



A PARTIR DE 76 250 €

Après avoir présenté la EQS, sa grande berline luxueuse, Mercedes-EQ présente sa nouvelle berline électrique, la EQE. La voiture électrique EQE de Mercedes-EQ profite à 100% de l'identité Mercedes-EQ et s'apparente grandement à la EQS avec une face avant inédite et un traitement des feux différent. L'ensemble est nettement plus sportif.

Nouvelle EQE : un design de concept car inspiré de l'EQS

Fidèle aux derniers modèles Mercedes-EQ et notamment à la EQS, la Nouvelle EQE profite du design one-bow inauguré par le concept car Vision EQS. Ce design confère à la EQE une silhouette élancée et épurée. Cette courbure qui se prolonge du capot à la malle arrière est magnifiée par un jonc chromé ressemblant à s'y méprendre à un arc. Le design One Bow offre à la EQE un design à la fois simple et sobre mais non pas sans puissance. Avec un design très proche de l'EQS et son design One Bow, nul doute que la EQE de Mercedes-EQ sera l'une des berlines les plus aérodynamiques.

Pour la première fois, un modèle Mercedes-EQ n'est pas équipé d'un bandeau LED traversant la face avant et profite





d'une signature lumineuse unique en deux parties agressives en forme de V. L'ensemble phares-calandre est aussi nouveau et apporte plus de fluidité grâce à des phares qui sont intégrés dans la calandre avec une forme plus complexe et d'autant plus agressive.

La Nouvelle Mercedes EQE peut profiter, à l'image de la EQS, de l'habitacle MBUX Hyperscreen. En choisissant cet habitacle, l'automobile passe dans une nouvelle ère technologique et d'infodivertissement. La planche de bord accueille une grande plaque de verre incurvée dissimulant trois écrans : les compteurs, l'écran central et un écran pour le passager. Ces écrans,

de dimensions respectives de 12,3 pouces, 17,7 pouces et 12,3 pouces, utilisent la technologie OLED (Diodes Electro Luminescentes Organiques) garantissent des noirs intenses grâce à un taux de contraste infini et des couleurs vibrantes.

Technologie de pointe

Au point de vue des technologies embarquées, la Mercedes EQE impressionne que ce soit au niveau des aides à la conduite ou pour le confort des passagers et du conducteur. Au quotidien, la Nouvelle EQE profite de la navigation avec la fonction Electric Intelligence. Celle-ci permet de planifier l'itinéraire en prenant en compte les recharges et en fonction de nombreux facteurs. Elle réagit dynamiquement, par exemple, aux embouteillages ou à un changement de style de conduite. Les coûts de charge prévus par arrêt de charge sont calculés à l'avance. La Nouvelle EQE est également équipée du Drive Pilot permettant l'automatisation de la conduite jusqu'à 60 km/h.



EQE SUV POLYVALENCE ET LUXE



A PARTIR DE 93 150 €

Si la berline luxueuse EQS a le droit à sa déclinaison EQS SUV, il était prévisible que la berline d'affaire EQE donne elle aussi naissance à un EQE SUV.

Plus compact que la berline, le EQE SUV reste l'un des SUV 100% électriques les plus spacieux de sa catégorie. Il conserve toutes les innovations apportées par la berline la EQE et profite également des principales technologies de la EQS. Découvrons dans le détail ce quatrième modèle de Mercedes-EQ utilisant une nouvelle plateforme 100% électrique.

La face avant du nouvel EQE SUV de Mercedes-EQ est un savant mélange entre la berline EQE et le EQS SUV. L'imposante calandre black panel apporte beaucoup de caractère au EQE SUV. Elle abrite des motifs en forme d'étoiles. Comme sur l'ensemble de la gamme Mercedes-EQ, cette calandre fait





la jonction avec les phares. Ceux-ci arborent une nouvelle forme très arrondie. Ils conservent néanmoins leur parenté avec ceux de la berline. La signature lumineuse est inédite et se rapproche de ce que l'on trouve sur le EQS SUV et les dernières créations de la marque à l'étoile. Pour le lancement du EQE SUV, Mercedes-EQ propose quatre motorisations électriques nommées 350+, 350 4Matic et 500

4Matic. Ces trois motorisations peuvent offrir jusqu'à 858 Nm de couple. Elles sont suivies de une version Mercedes-AMG. Elle est dénommée EQE 43 SUV 4Matic. Le Mercedes-AMG EQE SUV est le premier SUV électrique conçu par AMG. Toutes ces motorisations sont accompagnées d'un pack de batterie unique d'une capacité de 90,6 kWh. L'autonomie varie de 375 km à 590 km selon la motorisation choisie.



EQS LUXUEUSE BERLINE



A PARTIR DE 137 450 €

Mercedes-EQ lance sa première berline luxueuse 100% électrique, l'EQS. Véritable porte étendard de la nouvelle marque Mercedes-EQ, la EQS en met plein les yeux de part son design, son habitacle, ses technologies et son autonomie.

Mercedes-Benz préfigurait d'ores-et-déjà l'EQS en 2019 avec le concept Vision EQS. La voiture électrique EQS dispose d'un design très aérodynamique nommé « One Bow ». Ce design tout en courbes profite d'un avant très bas et d'un arrière très court afin de favoriser le glissement de l'air. De profil, nous remarquons une chute de pavillon illustrant un arc courbé apportant énormément de dynamisme à l'EQS. Grâce à ce design, l'EQS est la voiture de série la plus aérodynamique de l'histoire avec un coefficient de pénétration dans l'air (Cx) de 0,20 !

L'EQS embarque un nombre impressionnant de technologies

que ce soit pour vous faciliter le quotidien, votre sécurité, ou votre bien être à bord.

Au lancement, la EQS est proposée dans deux versions : EQS 450+ : propulsion avec une puissance de 245 kW (de 333 ch) et un couple de 583 Nm aux seules roues arrière EQS 580 4MATIC : transmission intégrale avec une puissance de 385 kW (environ 523 ch) et un énorme couple de 855 Nm.

Mercedes-EQ promet une autonomie pouvant atteindre 780 km grâce à l'utilisation d'une nouvelle génération de batteries.

À l'heure actuelle, la EQS peut disposer de batteries avec une capacité pouvant atteindre 107,8 kWh !

La EQS peut être chargée jusqu'à 200 kW sur des bornes de recharge rapide en courant continu lui permettant de récupérer 300 km d'autonomie en seulement 15 minutes.

Avec un chargeur embarqué de 22 kW, la EQS peut être



rechargée à la maison ou sur des bornes publiques très rapidement à moindre frais.

La berline EQS de Mercedes-EQ est la première à passer entre les mains de Mercedes-AMG et de fait la première Mercedes-AMG 100% électrique ! Malgré une carrosserie plus sportive avec notamment un aileron plus important, la Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ conserve, grâce à des jantes spécifiques de 21 ou 22 pouces, un Cx extraordinaire de 0,23 lui permettant notamment de proposer de très bonnes autonomies. En effet, la Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ est

disponible selon deux motorisations.

De série, elle propose un moteur de 484 kW (658 chevaux) pour un couple de 950 Nm... De quoi promettre des performances exceptionnelles ! Pour autant, vous pouvez opter pour encore plus de puissance et de couple. En optant pour le Pack AMG Dynamic Plus, la puissance passe alors à 560 kW (761 chevaux) et le couple grimpe à 1 020 Nm ! L'accélération de la version de série permet d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,8 secondes tandis qu'avec le pack AMG Dynamic Plus, cette durée descend à 3,4 secondes.



EQS SUV UN SUV D'UN GENRE NOUVEAU



A PARTIR DE 149 900 €

Mercedes-Benz poursuit le développement de sa gamme 100% électrique Mercedes-EQ avec un nouveau modèle de taille. Il s'agit de la déclinaison SUV de la nouvelle berline EQS. Le nouveau EQS SUV complète le EQC sur le marché des grands SUV électriques haut de gamme. Profitant de la nouvelle identité visuelle et des dernières technologies de Mercedes-EQ, le SUV EQS entend bien devenir une nouvelle référence sur le segment des SUV.

SUV EQS : une esthétique proche de la berline EQS

Comme son nom pouvait le laisser supposer, le nouveau SUV EQS dispose d'une esthétique très proche de la berline. Contrairement à la concurrence, il conserve un design très pur, à l'image de la gamme Mercedes-EQ. Aucun appendice aérodynamique ne se fait remarquer et son style est exempt de lignes tendues et saillantes. Comme sur la berline EQS, la

carrosserie est extrêmement lisse et très arrondie avec des poignées de portes affleurantes afin de bénéficier du meilleur coefficient de pénétration dans l'air (Cx). À l'image de la berline qui dispose du meilleur CX de la production (0,20), l'objectif est de maximiser l'autonomie. Selon la finition, le pare-chocs avant peut être plus ou moins sportif en s'inspirant des Mercedes-AMG dans le premier cas. Pour autant, Le SUV se distingue de la berline EQS par des éléments de design extérieurs qui lui sont propres.

Tout comme le EQB, la SUV EQS offre 7 places. En France, il sera livré de série avec cette troisième rangée de sièges. L'accès aux places arrière se fait de manière 100% électrique. En effet, le coulissement et le basculement des sièges de la deuxième rangée se réalisent via une commande électrique. L'espace offert à cette dernière rangée, accueillant 2 passagers, sera suffisant pour accommoder des adultes de manière aisée. Ceux-ci profiteront également de sièges en cuir.



Sous le capot

Mercedes-EQ propose deux motorisations électriques nommées 450 4Matic et 580 4Matic. Ces deux motorisations profitent d'une transmission intégrale.

Le SUV EQS 450 4Matic est équipé d'un moteur électrique développant 360 ch (265 kW) avec un couple maximal de 800 Nm. La version 580 4Matic développe quant à elle 544 ch (400 kW) pour un couple maximal de 858 Nm.

Batterie et recharge

Ces deux motorisations sont couplées à une batterie de 107,8

kWh garantie 10 ans et 250 000 km. Cette batterie permet au SUV EQS une autonomie de 613 km (WLTP).

Pour recharger cette batterie en courant alternatif, le EQS SUV est équipé de série d'un chargeur embarqué de 11 kW. En option, il pourra être équipé d'un chargeur de 22 kW. Le temps de recharge de 10 à 80% s'effectuera en 10h avec le chargeur de série et en 5h pour le chargeur en option. La recharge rapide en courant continu peut accepter une puissance de recharge jusqu'à 200 kW. Le temps de recharge de 10 à 80% sera alors de 31 minutes.



TARIF NON INDIQUÉ



EQT

LE LUDOSPACE SELON MERCEDES

Après avoir restylé la Classe T en 2022, Mercedes continue de renouveler sa gamme de ludospaces avec l'EQT, le ludospace électrique premium. Au-delà de la motorisation, les deux versions diffèrent dans leur conception.

Découvrez le Mercedes EQT, le véhicule électrique pour toute la famille !

L'EQT revendique son positionnement haut de gamme sur le segment des ludospaces via son design extérieur.

Au niveau des dimensions, cet EQT mesure 4,50 m de long pour 1,82 m de haut. Ceci lui permet d'accueillir 5 passagers confortablement. Par ailleurs, une déclinaison de 4,95 m de long verra le jour courant 2023. Elle disposera de 7 places grâce à l'espace supplémentaire octroyé. Concernant les couleurs, Mercedes va revenir à des tons plus sobres et foncés, contrairement à la Classe T et ses couleurs vives.

Une face avant premium

La face avant offre un design premium sur le segment des ludospaces. Il est caractérisé par une calandre "Black Panel" qui donne une belle première impression. En son centre, le logo Mercedes domine le tout. Ce logo cache de façon astucieuse et esthétique la prise de charge de cet EQT ! La calandre s'étend de chaque côté jusqu'aux phares du véhicule. Équipés de la technologie LED en option, ces derniers adoptent une signature lumineuse esthétique et surtout sécurisante. Leur design est caractéristique du constructeur allemand et renforce l'appartenance à la gamme Mercedes.

Si vous envisagez l'achat d'un ludospace, il ne fait aucun doute que l'intérieur de l'habitacle est l'une de vos préoccupations principales. Mercedes l'a bien compris et offre les prestations dont vous avez besoin. Le Mercedes EQT est spacieux, adaptable, sécurisant et possède en plus une touche de style bienvenue.



A l'avant, la planche de bord est moderne, dominée par un écran multifonction, en cuir sur les finitions élevées. D'ailleurs, la garniture de la planche de bord est constituée de similicuir ARTICO avec des microfibres MICROCUT. Sur la finition Progressive, un similicuir ARTICO noir avec surpiqûre viendra rehausser le cachet de cet intérieur. L'éclairage LED de l'habitacle est proposé de série.

Le système d'infodivertissement est matérialisé par un écran 7 pouces qui trône sur le tableau de bord et embarque MBUX. Ce logiciel a largement fait ses preuves en termes d'ergonomie et de performances. Il est connu pour son assistance vocale et la fameuse commande «Hey Mercedes». Grâce à l'intelligence artificielle, il prend en compte les habitudes du conducteur pour ensuite lui faire des propositions. Ce système multimédia est bien sûr compatible avec Apple CarPlay et Android Auto.

Enfin, voici les options supplémentaires que vous pourrez choisir en fonction de vos besoins : garniture jaune Limonite mat ou noir brillant, sièges réglables en hauteur, inserts chromés et chargeur à induction.



A l'arrière, les sièges sont fractionnables 1/3 - 2/3, ce qui permet d'adapter l'espace en fonction de vos besoins. Cette souplesse permet une capacité de chargement de près de 2400 litres une fois les sièges arrière rabattus. Ce ludospace est donc extrêmement polyvalent. Avec les sièges arrière occupés, le volume de coffre est très confortable avec 520 litres disponibles.

D'autre part, le transport de 3 passagers arrière se déroule dans le confort grâce à l'espace confortable que leur offre l'EQT. Les passagers pourront d'ailleurs tous être des enfants en bas âge grâce aux attaches Isofix mises à disposition. Le Mercedes EQT est disponible avec une motorisation 100% électrique. Le moteur développe une puissance de 90 kW (équivalent 122 ch) et 245 nm de couple. Au niveau de l'autonomie, la batterie lithium-ion de 45 kWh offre 282 km d'autonomie selon le cycle mixte WLTP. Le chargeur 22 kW du Mercedes EQT permet une recharge totale en 2h50. En courant continu grâce au chargeur rapide 80 kW, la recharge rapide permet de passer de 10 à 80% en 38 minutes seulement. Le câble de charge rapide est fourni de série par Mercedes. La vitesse de pointe est fixée à 134 km/h d'après Mercedes-Benz.



EQV LE VAN LUXUEUX



TARIF NON INDIQUÉ

Dans sa démarche électrique, Mercedes-Benz décline son Classe V en une version 100% électrique nommée EQV. Que vous soyez une famille, un amateur d'aventures et de loisirs ou un professionnel du transport de personnes, le EQV de Mercedes-EQ vous fera voyager dans le plus grand des confort. Vous apprécierez particulièrement le silence et le confort sans vibration de sa motorisation 100% électrique.

Le EQV de Mercedes-EQ se distingue par son design haut de gamme à la fois identifiable et valorisant. Cela passe par la présence de nombreux chromes sur le pare-chocs et sur la calandre. Comme tous les modèles Mercedes-EQ, le EQV dispose d'un masque noir sur sa face avant. Celui-ci permet de lier la calandre et les phares. Ces derniers utilisent la technologie Full LED Multibeam et profitent d'un design très chic.

L'intérieur du EQV est à l'image de l'extérieur. La planche

de bord est très haut de gamme, mêlant matériaux de qualité et qualité de fabrication. L'habitacle est souligné par un éclairage LED aux couleurs personnalisables comme on retrouve sur l'ensemble de la gamme Mercedes-Benz et Mercedes-EQ. Les sièges en cuir sont une invitation à prendre la route.





Une batterie unique

Si le EQV est disponible en deux longueurs, il dispose d'une unique motorisation électrique dénommée EQV 300. Celle-ci inclut un pack de batteries de 90 kWh permettant une autonomie atteignant 353 km en cycle mixte (WLTP) et jusqu'à 476 km en ville (WLTP). Cette batterie est liée à un moteur électrique développant 150 kW (204 chevaux) et 362 Nm de couple promettant de très bonnes accélérations. La vitesse maximale est quant à elle limitée électroniquement à 160 km/h. Le E-Camper se base sur la version EQV 300 et conserve donc le moteur de 150 kW (204 chevaux) et le pack de batteries de 90 kWh permettant une autonomie pouvant atteindre 353 km en cycle mixte WLTP.

Deux panneaux solaires sont disponibles en option. D'une

puissance de 400 W, ils apportent davantage d'autosuffisance. Ils permettent en effet de recharger à la fois la batterie de démarrage et la batterie auxiliaire alimentant les fonctions camping.



MERCEDES AMG GT2





La terreur des circuits

La voiture de course homologuée la plus puissante de l'histoire du programme sportif client Mercedes-AMG est sur le point de faire ses débuts en course : après une phase de test et de développement intense, la Mercedes-AMG GT2 sera présentée pour la première fois dans des conditions de course lors des qualifications ADAC 24h Nürburgring. Deux versions d'essai de la voiture d'une puissance maximale de 707 ch (520 kW) entreprendront un cycle de développement prolongé dans des conditions compétitives sur le légendaire Nürburgring-Nordschleife.

La course dans la peau

La GT2 offre le niveau de sécurité extrêmement élevé habituel des voitures de course AMG et est dotée de nombreuses nouvelles technologies de course. De ce fait, la version GT2 s'impose comme une offre globale attrayante, notamment pour les pilotes amateurs ambitieux. Avec la présentation de ce nouveau modèle, Mercedes-AMG souligne son ambition de jouer un rôle de premier plan dans les compétitions internationales de GT2 également.

Avec la Mercedes-AMG GT2, la marque de voitures de sport et de performance d'Affalterbach ouvre un nouveau chapitre dans le domaine du sport client. Cette voiture de course fait le lien



entre la Mercedes-AMG GT3 et la Mercedes-AMG GT4. Alors que la GT3 est de plus en plus utilisée par les pilotes professionnels et que la GT4 marque principalement l'entrée dans le monde des courses GT, la GT2 s'adresse plus particulièrement au groupe des gentlemen drivers. Pour eux, avec la réglementation GT2 introduite en 2020, Stéphane Ratel Organisation (SRO) a créé une plateforme attractive avec de plus en plus d'événements de course internationale.



Ligne très agressive

L'extérieur de la Mercedes-AMG GT2 adopte le même langage expressif que les autres voitures Customer Racing d'Affalterbach : de la large section avant avec les grandes ouvertures d'admission d'air jusqu'à l'arrière musclé, chaque détail est orienté vers la performance. Le capot en carbone comprend une grande sortie d'air et ainsi, les « volets » qui influencent également les performances aérodynamiques ont été intégrés dans les ailes en carbone au niveau de l'essieu avant.

Un autre point fort aérodynamique de la Mercedes-AMG GT2 est l'aileron arrière de conception entièrement nouvelle, maintenu en place par un col de cygne caractéristique. Ce grand aileron à un seul niveau est réglable à plusieurs reprises et contribue de manière significative à la précision de la tenue de route. Comme d'habitude pour les voitures Customer Racing AMG, la version GT2 se distingue également par sa fiabilité. Par conséquent, les pilotes moins expérimentés peuvent également gagner rapidement en confiance. La fixation des roues constitue une nouveauté importante pour la compétition : la Mercedes-AMG GT2 dispose d'un système innovant de fixation centrale des roues. Cela permet de changer les jantes forgées en alliage léger AMG de 18 pouces de manière encore plus rapide et plus fiable.

Ergonomie parfaite

L'ergonomie fonctionnelle de la course prévaut dans le cockpit de la Mercedes-AMG GT2. Le DDU (Digital Display Unit) de la dernière génération est une innovation dans le champ de





vision central du conducteur. Ce système de tableau de bord entièrement programmable dispose d'un écran graphique haute résolution. Cela rend son utilisation intuitive et très conviviale. Une autre nouveauté exclusive est le nouveau volant multifonction, que Mercedes-AMG a développé en collaboration avec les experts en simulation de course de Cube Controls. Il offre un nouveau niveau d'ergonomie, de fonctionnalité et de contrôle.

Pour assurer une protection optimale des occupants, la Mercedes-AMG GT2 utilise le concept de sécurité pionnier qui a également été intégré dans les GT3 et GT4. Cela comprend, entre autres, des systèmes d'aide à la conduite spécifiques à la course, tels que le contrôle de traction multiréglable ou l'ABS de course de dernière génération. L'intérieur du véhicule est protégé par un arceau de sécurité en acier boulonné sur le châssis en aluminium. La cellule de sécurité du conducteur en carbone comprend une ceinture de sécurité à six points et un siège ergonomique personnalisable en mousse. Des filets de sécurité, une trappe de désincarcération dans le toit, un réservoir de carburant de sécurité en carbone et un puissant système d'extinction d'incendie de sport automobile complètent les caractéristiques de sécurité complètes de la Mercedes-AMG GT2.

Les équipes clientes recevront la Mercedes-AMG GT2 dans toute sa maturité. La nouvelle voiture sera soumise à des tests complets dans les semaines à venir, entre autres sur les circuits de la prochaine saison de la GT2 European Series. Outre diverses courses d'essai, un test d'endurance en conditions de course est également prévu. Les équipes qui pilotent la Mercedes-AMG GT2 bénéficient du soutien total du programme mondial Cus-



Essai « Flèches d'Argent »

tommer Racing de Mercedes-AMG. Comme pour les modèles GT3 et GT4, l'assistance technique est garantie par les experts en sport automobile de HWA AG. En tant que partenaire de développement et de production de Mercedes-AMG, HWA AG se charge de tous les entretiens et révisions. La commercialisation de la Mercedes-AMG GT2 débutera dans le courant de la saison de sport automobile 2023.

"La Mercedes-AMG GT2 est un nouveau jalon dans notre programme Customer Racing. Ainsi, nous soulignons une fois de plus notre engagement dans les courses de GT et élargissons encore notre participation en entrant dans un nouveau segment des courses de GT. Le segment GT3 s'étant professionnalisé et le GT4 s'étant imposé comme une catégorie d'entrée de gamme, nous ouvrons de nouvelles perspectives avec la Mercedes-AMG GT2. Nous nous adressons ainsi à un plus grand nombre de clients et offrons la qualité élevée et le soutien complet de notre programme Customer Racing aux personnes intéressées par le segment GT2. Les séries de course pour cette catégorie de véhicules ont connu une augmentation significative de leur portée et de leur pertinence au cours des deux dernières années. Sur ce marché à la croissance dynamique, nous proposons la Mercedes-AMG GT2 comme un ensemble très attractif et prouvons une fois de plus le potentiel de performance de notre marque."

Christoph Sagemüller, Responsable Mercedes-AMG Motorsport

"La Mercedes-AMG GT2 intègre toute l'expérience que nous avons acquise ces dernières années dans le cadre de nos activités de Customer Racing. Outre les caractéristiques éprouvées des GT3 et GT4, nous avons également intégré des



technologies de course entièrement nouvelles, spécialement développées pour la GT2. Le résultat est la voiture de course homologuée la plus puissante que nous ayons construite à ce





jour. La Mercedes-AMG GT2 entre dans une nouvelle gamme de vitesse. De plus, nous sommes parvenus à ce que les gentlemen drivers qui ne courent pas tous les week-ends puissent contrôler cette énorme puissance de manière dominante et sûre en permanence. Je suis vraiment heureux que nous puissions

maintenant offrir un produit de premier ordre, ainsi que nos activités de soutien maximal pour les équipes clientes également dans ce segment en plein essor."

Stefan Wendl, Directeur Mercedes-AMG Customer Racing.

FICHE

Mercedes-AMG GT2

Moteur : moteur AMG V8 biturbo de 4,0 litres à vilebrequin plat

Cylindrée : 3 982 cm³

Puissance : jusqu'à 520 kW (707 ch)*

Couple maximal : jusqu'à 800 Nm

ENTRAÎNEMENT

Configuration transaxle : moteur à l'avant, boîte de vitesses sur l'essieu arrière, reliés par un Torque Tube

TRANSMISSION

Boîte de vitesses séquentielle de course AMG à 6 rapports avec différentiel autobloquant mécanique (réglable) et boîtier en magnésium ainsi que palettes de changement de vitesse sur le volant ; commande pneumatique

Carrosserie : châssis en aluminium ; arceau de sécurité en acier haute résistance



MERCEDES

230 SL PAGODE





Avant-gardiste

Il y a 60 ans, la marque présentait la Mercedes-Benz 230 SL (W 113) au salon de l'automobile de Genève, du 14 au 24 mars 1963.

Sportive, confortable, elle a représenté un jalon dans le développement de la sécurité chez Mercedes-Benz. Les attentes du public étaient élevées à ce moment-là. En effet, la 230 SL remplaçait deux véhicules en même temps : la 300 SL Roadster (W 198) et la 190 SL (W 121). La W 113 a été construite jusqu'en 1971.

Les modèles 230 SL, 250 SL et 280 SL sont des Mercedes de collection très convoitées. En témoignent notamment les prix des exemplaires bien conservés de la série W 113 : l'étude de marché actuelle de « Classic Data » pour 2022/2023 indique 128 000 € pour une 230 SL en excellent état (grade 1) et 156 000 € pour une 280 SL. De nombreux propriétaires d'une SL « pagode » sont des clients du Mercedes-Benz Classic Center de Fellbach qui dispose d'une expertise unique dans tous les aspects des voitures classiques de haute qualité de la marque.



AUTO Sport MAGAZINE

CALENDRIERS
OFFICIELS 2023
F1/WEC/WRC

24 HEURES
UN MYTHE
DE 100 ANS



VERSTAPPEN EST-IL AU DESSUS DU LOT ?

LOGAN SARGEANT
Un Américain en F1

PORSCHE
AU MANS
19 succès de
légende

ABONNEZ-VOUS

Et renvoyez ce bon dument rempli à Lafont Presse
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

OUI, je m'abonne à **Auto Sport magazine** et le recevrai chez moi
(10 numéros dont 2 numéros gratuits au prix de 102€ au lieu de 128€)

Nom : Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Téléphone : Date de naissance :

Courriel :

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **Lafont presse**
53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa

N° :

expire fin [] [] [] []

cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) [] [] []

Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2€ par revue livrée.

Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ou en adressant un courrier libre à Lafont presse - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

Abonnez-vous sur www.lafontpresse.fr

En kiosques et sur
www.lafontpresse.fr

**Lafont
presse**

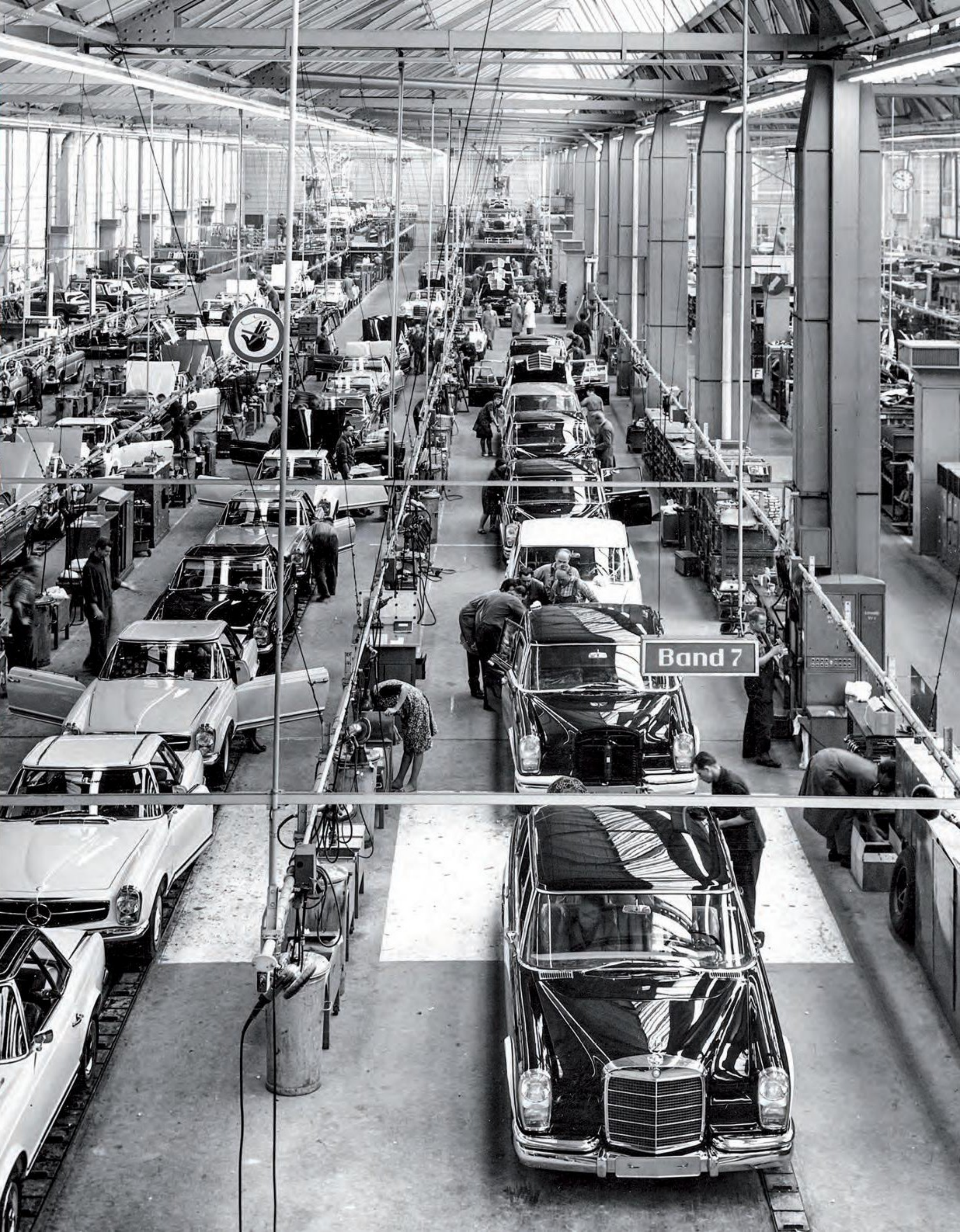
c'est positif !

La sécurité des voitures de sport à l'avant-garde

En 1963, la 230 SL s'est imposée comme une voiture de tourisme confortable à deux places et très performante. Son design a été créé sous la direction de Friedrich Geiger. Il associe des lignes épurées au look SL classique, avec notamment une grande étoile centrale dans la calandre. Le toit rigide en option évoquait une association : sa surface de toit incurvée vers l'intérieur rappelait les temples asiatiques. C'est ce qui a valu à cette voiture de sport le surnom de «pagode». Paul Bracq a conçu le toit amovible du coupé.

Le niveau de sécurité de la W 113 était révolutionnaire pour les voitures de sport de l'époque. Le système de plancher de la 230 SL est issu des berlines Mercedes-Benz de la série W 111. Il a été raccourci et renforcé par rapport aux modèles à quatre portes. En 1959, la «Fintail» a été la première voiture de tourisme au monde dotée d'une carrosserie de sécurité, développée par Béla Barényi, pionnier de la sécurité chez Mercedes-Benz. La «Pagode» a été la première voiture de sport à bénéficier du principe d'une cellule passagers stable avec des zones de déformation à l'avant et à l'arrière. À cela s'ajoute le haut niveau de sécurité de conduite du châssis repris de la berline. Il a été adapté aux exigences du roadster. La suspension est ferme, mais d'un confort presque atypique pour une voiture de sport des années 1960. Pour la première fois sur une voiture de sport SL, une boîte de vitesses automatique à quatre rapports était disponible en option. La 230 SL était déjà équipée de freins à disque sur les roues avant. À partir de la 250 SL présentée en 1967, des freins à disque sur l'essieu arrière sont venus compléter l'équipement.





« Première voiture de sport au monde dotée d'une carrosserie de sécurité. »

Mercedes-Benz a proposé cette SL successivement avec trois moteurs différents au cours de sa période de construction de huit ans. Elle se distinguait ainsi des modèles 300 SL et 190 SL. Les moteurs de ces deux premières voitures de sport de série dans la tradition SL, lancées en 1954, sont restés pratiquement inchangés jusqu'en 1963. Le moteur six cylindres sportif M 127 de la 230 SL est basé sur le moteur M 180 de la 220 SE. La cylindrée a été portée à 2 306 centimètres cubes pour le SL. Le moteur développait 110 kW (150 ch), la vitesse maximale était de 200 km/h et la voiture de sport passait de l'arrêt à 100 km/h en 11,1 secondes.

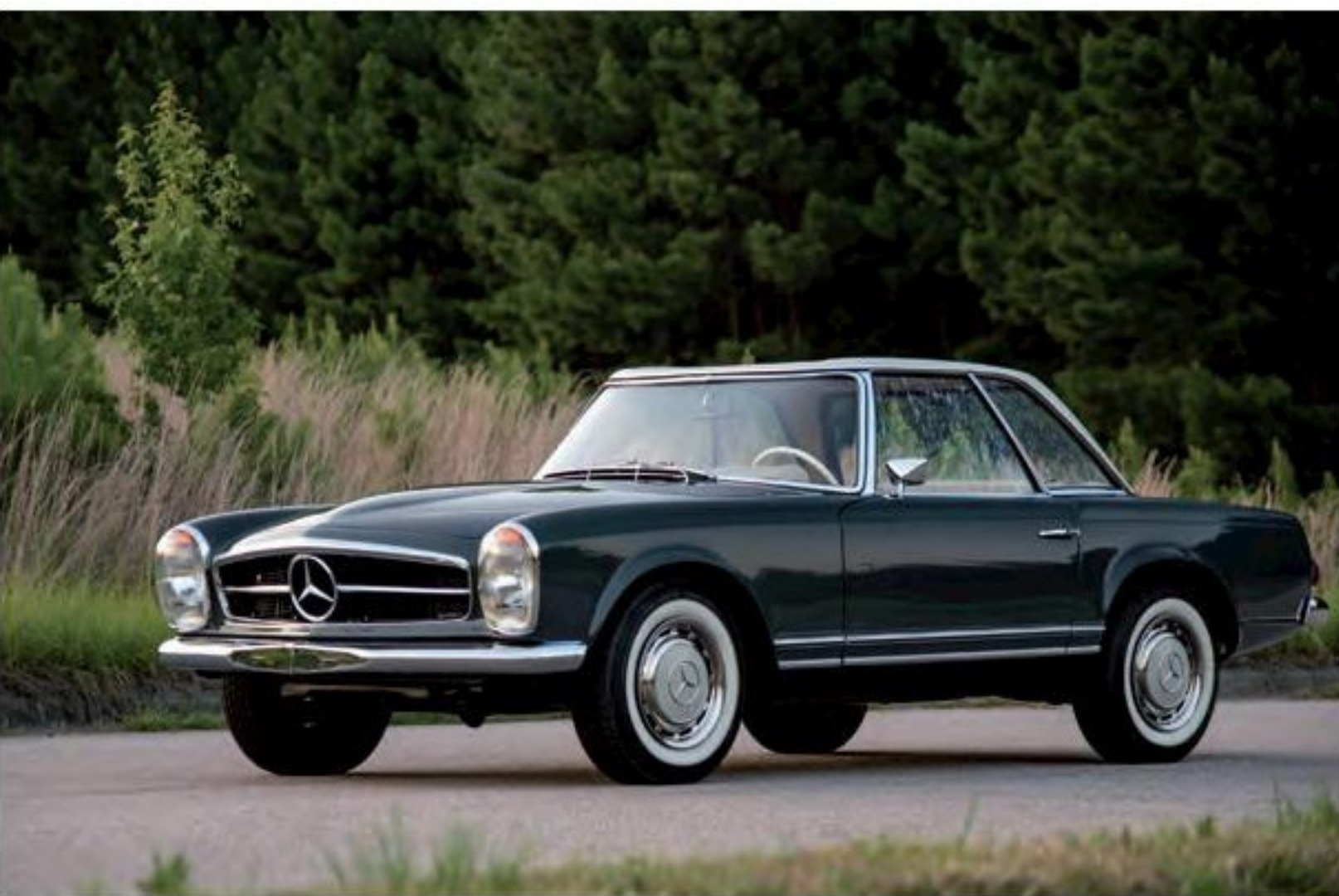
Version «California» et meilleures valeurs d'accélération

Fin 1966, la 250 SL remplace la 230 SL. Son moteur six cylindres en ligne M 129 a une cylindrée de 2 496 centimètres cubes. Sa puissance (110 kW/150 ch) et sa vitesse de pointe (200 km/h) correspondent à celles de la 230 SL. Toutefois, le couple plus élevé réduit le temps d'accélération de 0 à 100 km/h de 1,1 seconde. En outre, la 250 SL était équipée d'un régulateur de force de freinage, de disques de frein plus grands à l'avant et de freins à disque supplémentaires aux roues arrière. Autre différence : la 250 SL était disponible en option avec un toit de coupé et une banquette arrière. Cette version «California» complétait la variante de carrosserie connue depuis la 230 SL en tant que roadster avec capote en tissu et toit de coupé amovible. Mercedes-Benz a présenté la version avec banquette



arrière pour la première fois en mars 1967 au Salon de l'automobile de Genève. La «California» n'avait ni capote de roadster ni compartiment de capote pour faire de la place à la banquette arrière.





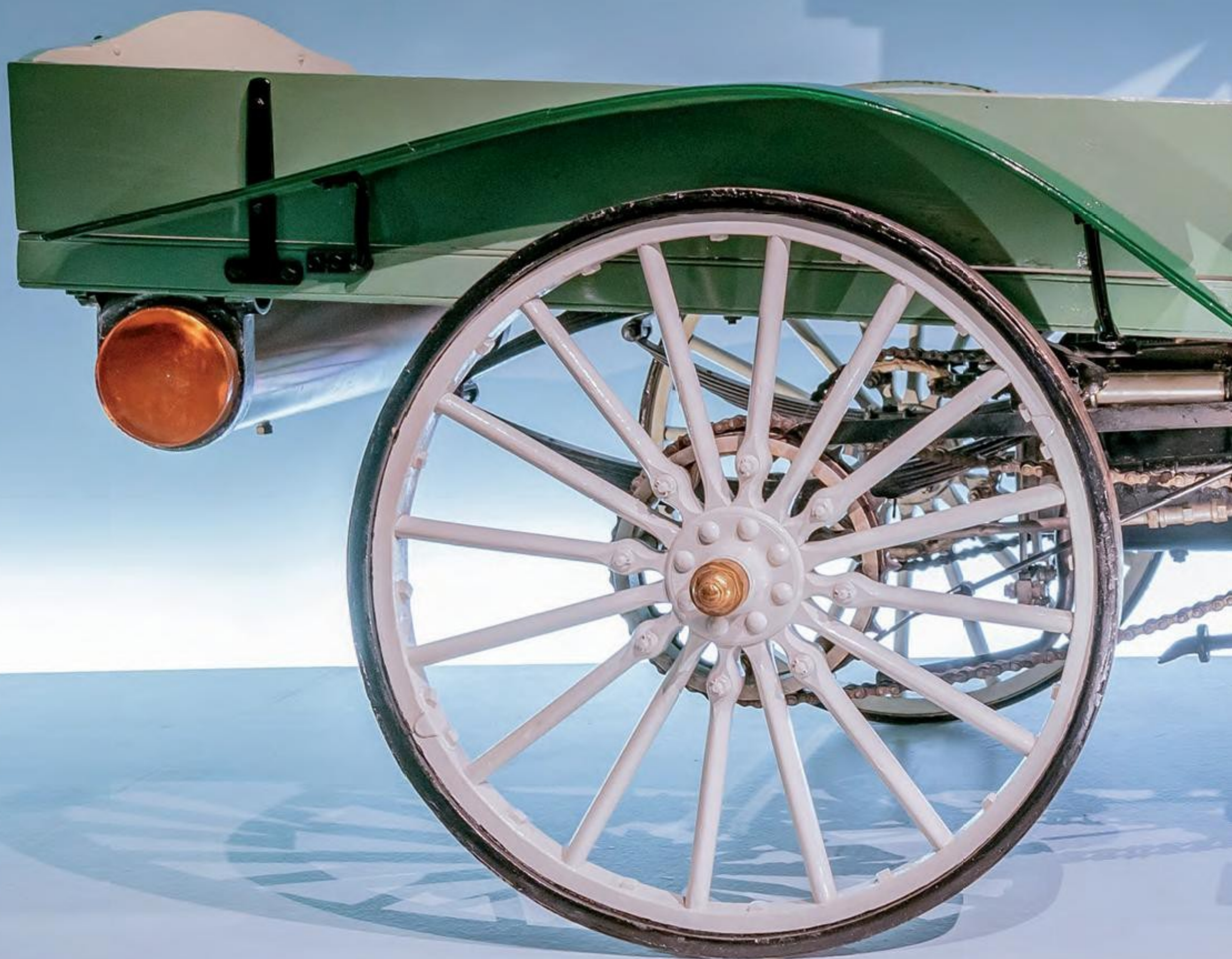
La 280 SL équipée du moteur M 130 à six cylindres en ligne de 2 778 centimètres cubes est apparue en 1968. Il s'agit de la troisième version de la série W 113, qui connaît le plus grand succès. La puissance passe à 125 kW (170 ch). La 280 SL passe de 0 à 100 km/h en neuf secondes. Sa vitesse maximale était encore de 200 km/h. En mars 1971, la production de la W 113 s'arrête après un total de 48 912 véhicules construits. La 230 SL a été produite à 19 831 exemplaires, la 250 SL à 5 196 exemplaires et la 280 SL à 23 885 exemplaires.

WRéussir dans le sport automobile

Mercedes-Benz a également utilisé la 230 SL avec succès dans le domaine du sport automobile. La victoire d'Eugen Böhringer et de Klaus Kaiser au rallye marathon Spa-Sofia-Liège (plus de 5 000 km), du 27 au 31 août 1963, est remarquable. L'année suivante, le duo de pilotes a obtenu la troisième place dans ce rallye longue distance, également avec la 230 SL.



LE PREMIER UTILITAIRE MERCEDES DATE DE 1899 !





Close-up » : le nom de cette série de publications du musée Mercedes-Benz dit tout.

Chaque épisode raconte une histoire surprenante, passionnante ou révèle les coulisses. Pour ce faire, il se concentre sur les détails d'un véhicule ou d'un objet exposé, voire d'un élément d'architecture ou de conception. À l'honneur cette fois-ci : le premier utilitaire motorisé Daimler.

Le véhicule utilitaire motorisé Daimler

Refroidissement inédit : à quoi sert le composant circulaire avec motif troué à l'avant de l'utilitaire motorisé Daimler de 1899? Les entrées derrière la plaque en forme de tamis sont les conduits d'aération du radiateur tubulaire inventé par Wilhelm Maybach, directeur technique de Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). L'innovation de Maybach, véritable le pionnier de la mobilité, a



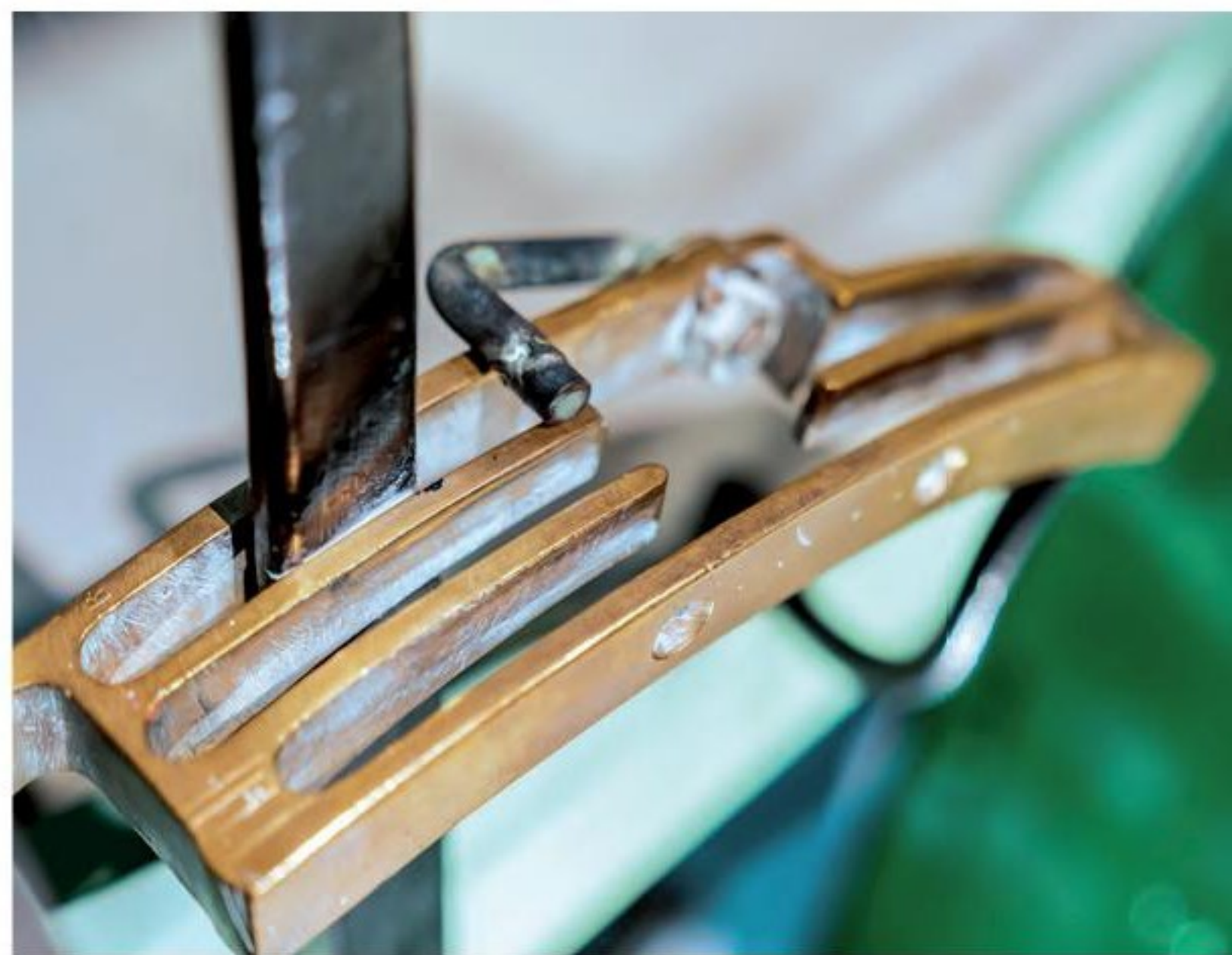


considérablement amélioré le refroidissement du moteur et donc les performances des véhicules Daimler. Le radiateur tubulaire a été utilisé pour la première fois il y a 125 ans, sur la Daimler Phoenix, et breveté le 24 décembre 1897. C'est au même moment qu'ont été lancés les premiers utilitaires Daimler.

500 kilos de charge utile

DMG n'a cessé d'améliorer ses modèles. Exposé dans la salle des légendes N°1 du Musée Mercedes-Benz, baptisée « Pionniers – L'invention de l'automobile », l'utilitaire Daimler a été construit en 1899, deux ans après le lancement de cette famille de modèles. Pouvant charger 500 kilos, le premier utilitaire Daimler était propulsé par un bicylindre de 1 527 cm³ développant 5,6 ch et pouvait atteindre 16 km/h. Le tarif 1900 de Daimler-Motoren-Gesellschaft comprenait aussi des versions de de 800 à 3 200 kilos de charge utile, d'une puissance de 4 à 8 ch (bicylindre) et de 6 ch à 12 ch (moteur à quatre cylindres).

«Utilitaire novateur aux gènes de calèche : par rapport à l'illustration de la première publicité, le véhicule a rapidement changé»



En 1897, c'était encore un petit camion de livraison avec le moteur sous le siège et une colonne de direction autonome. L'exemplaire du Musée, datant de 1899, bénéficie d'un moteur situé au-dessus de l'essieu avant, protégé par un capot haut. Directement en dessous se trouve le radiateur tubulaire avec manivelle de démarrage en son centre. Ces détails innovants contrastent avec d'autres caractéristiques bien plus traditionnelles : le conducteur est assis sur un banc, sans protection contre les intempéries. Cette position est similaire à la place d'un cocher livrant des marchandises avec sa charrette. Néanmoins, le premier utilitaire Daimler marque une rupture très nette avec le véhicule hippomobile. En effet, devant le chauffeur, se trouve la colonne de direction verticale avec volant en bois. À l'extérieur, à droite, se situe le levier de vitesses avec une grille ouverte. Enfin, le grand klaxon attire l'attention dans la circulation.



Cinq versions : le « véhicule d'affaires » tel que le décrivait la brochure de vente était d'une extrême polyvalence

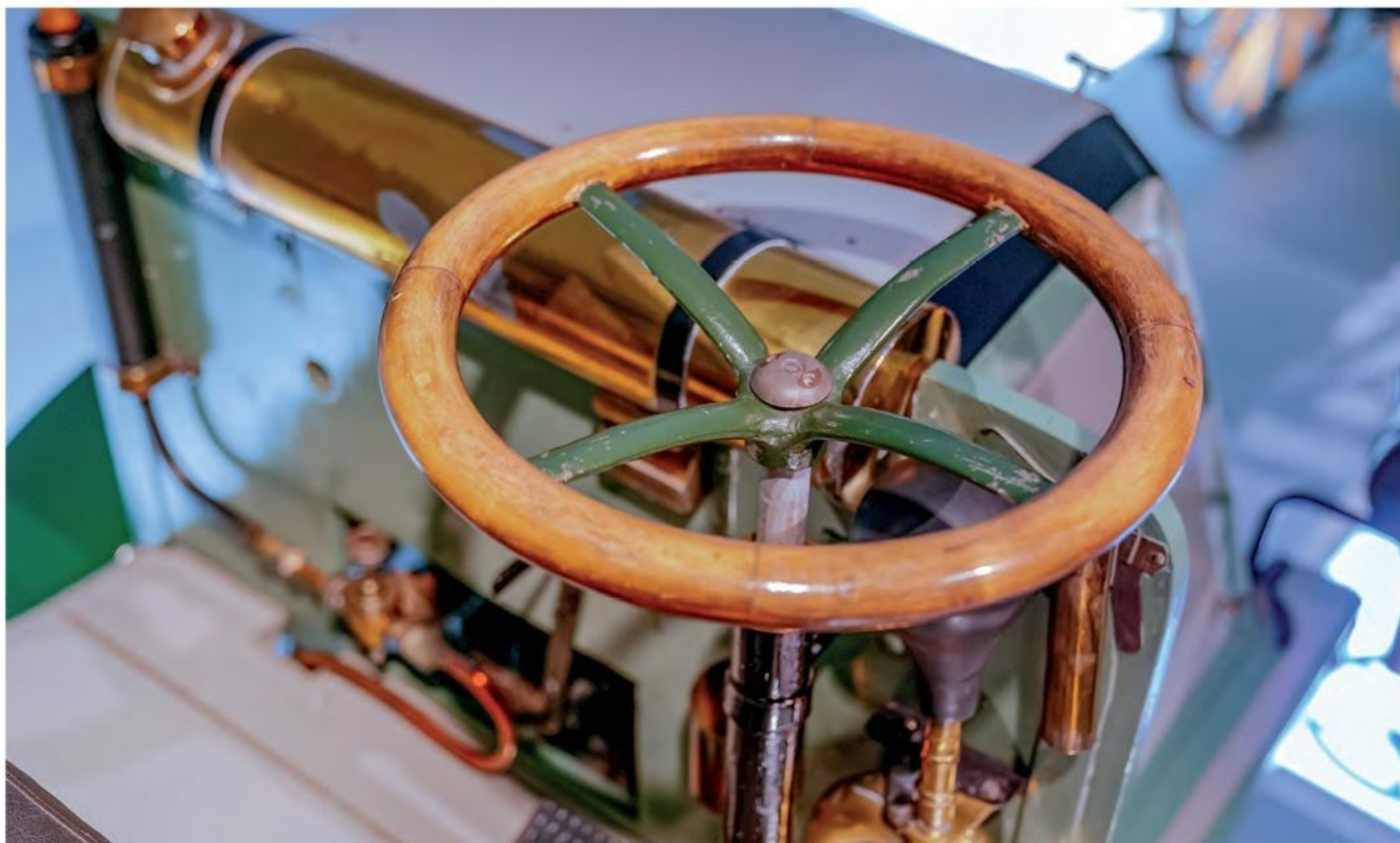
Cette force caractérise, encore aujourd'hui, tous les utilitaires Mercedes-Benz. « Les véhicules professionnels Daimler sont une spécialité particulière parmi les véhicules motorisés », annonçait la Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) en 1897. La brochure soulignait la polyvalence du véhicule de livraison : « la zone de chargement peut être utilisée en y installant une caisse-fourgon, un plateau ou des banquettes (« pour les excursions et pour le transport de passagers ») ». La société basée à Cannstatt a proposé au total cinq versions différentes de son premier utilitaire. La charge utile était comprise entre 500 et 2 000 kilos. Initialement, les véhicules étaient propulsés par des moteurs développant de 3 à 10 ch.

De 3,4 à 4,6 m de long, la longueur (3,4 à 4,6 m), la largeur (1,7 à 1,8 m) et le poids à vide (1 000 à 2 500 kilos) des véhicules utilitaires motorisés Daimler variaient selon la charge utile. Cela a souligné la diversité de ce tout nouveau concept de véhicule. L'année précédente, Benz & Cie avait présenté un véhicule comparable à Mannheim et fondé le segment avec son « fourgon de livraison ».

Fabricant d'utilitaires depuis plus de 125 ans : la success story des utilitaires légers Mercedes-Benz remonte à ces tous premiers modèles de 1896 (Benz) et 1897 (Daimler) et s'étend aux deniers Sprinter, Vito et Citan. A la fin du 19ème siècle,



ces ancêtres ont révolutionné la logistique avec des modèles polyvalents et rapides grâce à leur moteur à combustion. Aujourd'hui, les utilitaires Mercedes-Benz représentent une nouvelle ère de mobilité durable et sans émissions, avec les eCitan, eVito et eSprinter et, pour le transport de personnes, les EQT et le prochain EQT. Le musée Mercedes-Benz présente plusieurs représentants de cette épopée.



L'EXPOSITION MIRACLE

L'histoire de Mercedes est jonchée de modèles plus iconiques les uns que les autres. Il est difficile d'en faire ressortir l'un plus que l'autre. C'est pourtant l'exercice auquel la rédaction du magazine s'est pliée, voici l'héritage de Mercedes



Mercedes-Benz Classic démarre avec une C 111-II à moteur V8 (1970) et une voiture de sport de tourisme 300 SLS (W 198, 1958). Parmi les pilotes figurent Karl Wendlinger, ancien pilote d'usine et actuel ambassadeur de la marque Mercedes-AMG. La division Héritage de la marque présente une Mercedes-Benz 600 (W 100, 1963) à l'occasion de son soixantième anni-

versaire ainsi qu'une 300 SL Roadster (W 198, 1958) qui sera commercialisée.

«Mercedes-Benz Classic est ouvert à la nouveauté. Cela inclut « The I.C.E » à Saint-Moritz. L'événement a présenté des voitures classiques exceptionnelles - au milieu de la saison froide, lorsque les voitures historiques ont tendance à rester au garage.



VOITURE DE SPORT DE TOURISME MERCEDES-BENZ

300 SLS (W 198), 1958



La Mercedes-Benz 300 SLS (« Super Light Sport ») est une édition spéciale de la 300 SL Roadster (W 198) pour la course automobile. Deux exemplaires de la voiture de sport de tourisme ont été construits en 1957 pour le championnat américain des voitures de sport, car l'homologation de la version de production du nouveau modèle pour la catégorie «Production standard» de la saison 1957 n'était pas possible. Afin d'avoir encore une chance dans la seule catégorie de course alternative possible D, un roadster de production a été optimisé pour devenir le 300 SLS, qui ne pesait que 970 kilogrammes et produisait 173 kW (235 ch). C'était 360 kilogrammes de moins et 15 kW (20 ch) de plus que le 300 SL Roadster. Avec la 300 SLS, Paul O'Shea, soutenu par l'usine, a remporté le championnat américain des voitures de sport dans la catégorie D avec une nette avance sur la concurrence. Il avait déjà remporté le titre en 1955 et 1956 avec la 300 SL «Gullwing». À «The I.C.E.», Mercedes-Benz Classic utilise une réplique authentique de la 300 SLS d'origine.

FICHE

Mercedes-Benz 300 SLS (W 198)

Utilisation : 1957

Cylindres : 6/en ligne

Cylindrée : 2 996 cm³

Puissance : 173 kW (235 ch) à 5 900 tr/min Vitesse maximale : 260 km/h.

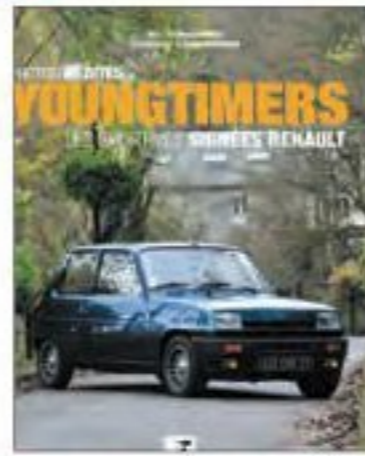




Peugeot l'aventure automobile
Auteur : Dominique Pagneux
296 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26391
Prix : 49,00 euros



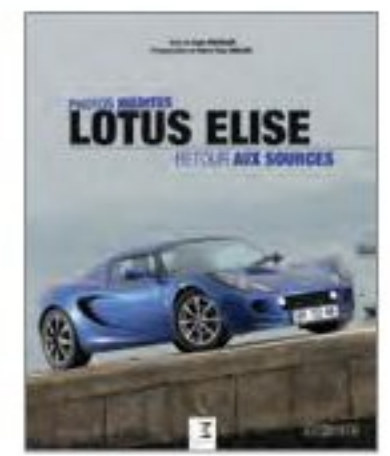
LAMBORGHINI MIURA, UN BEAU MONSTRE
Auteur : Joe Sackey
272 pages • 25 x 25 cm
480 photos couleurs
Réf. : 22951
Prix : 50,60 euros



Youngtimers, les sportives signées Renault
Auteur : Patrice Vergès
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26397
Prix : 39,00 euros



La VW Scirocco de mon père
Auteur : René Soulard
120 pages • 24 x 21,5 cm
200 photos couleurs et N&B
Réf. : 26407
Prix : 29,90 euros



Lotus Elise, retour aux sources
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26271
Prix : 39,00 euros



Mini, histoires inédites
Auteur : Enquerrand Lecesne
208 pages • 24 x 29 cm
380 photos couleurs et N&B
Réf. : 25426
Prix : 42,00 euros



Les sportives GTI, les héritières
Auteur : Philippe Taquet
224 pages • 24 x 29 cm
275 photos couleurs
Réf. : 26046
Prix : 39,00 euros



Citroën un génie d'avance
Auteur : Dominique Pagneux
300 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26387
Prix : 49,00 euros



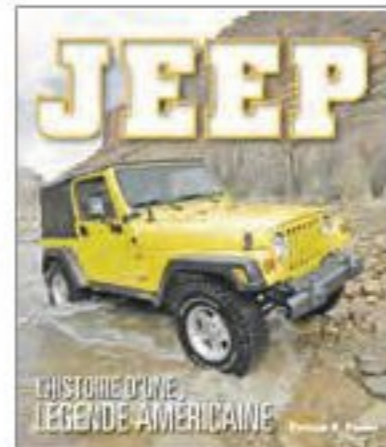
Restaurez Réparez votre 2CV
Auteurs : Lindsay Porter
256 pages • 21 x 27 cm
1 500 photos couleurs et N&B
Réf. : 26258
Prix : 45,00 euros



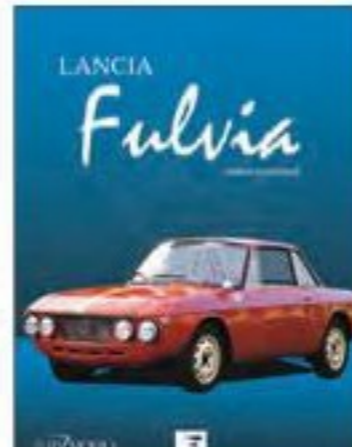
La Renault 5 de mon père
Auteur : Bernard Vermeylen
120 pages • 24 x 29 cm
200 photos N&B et couleurs
Réf. : 26038
Prix : 29,90 euros



McQueen et ses machines
Auteur : Matt Stone
176 pages • 23 x 30 cm
330 photos couleurs
Réf. : 22400
Prix : 39,00 euros



Jeep histoire d'une légende américaine
Auteur : Patrick R. Foster
192 pages • 24 x 28 cm
284 photos couleurs
Réf. : 25997
Prix : 42,00 euros



Lancia Fulvia
Auteur : Julien Lombard
192 pages • 24 x 29 cm
500 photos couleurs
Réf. : 26404
Prix : 49,00 euros



Jaguar, l'âge classique
Auteur : Enquerrand Lecesne
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26272
Prix : 39,00 euros



BMW, les sportives mythiques
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26037
Prix : 39,00 euros

BON DE COMMANDE

Délai moyen de livraison en France métropolitaine : 8 à 12 jours

Nom Prénom

Adresse

Code postal [] [] [] [] [] Ville Pays

Tél. : [] [] [] [] [] [] E-mail

Passez votre commande
en renvoyant votre bon de commande
• Par courrier
(règlement par chèque à l'ordre de Entreprendre) :
ENTREPRENDRE
53, rue du Chemin Vert
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Désignation	Réf.	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant € TTC
-------------	------	-------------------	----------	---------------

Je joins mon règlement par

Carte bancaire n° ma carte expire fin [] [] [] [] [] []
Je note les 3 derniers chiffres du n° au verso de ma carte bancaire [] [] []

Chèque bancaire ou postal
(à l'ordre de Entreprendre)

Date et Signature (obligatoire pour le paiement par carte)

TOTAL	
Frais de port	+ 4,00 Euros (quelque soit la commande)
	=



MERCEDES-BENZ C 111-II AVEC MOTEUR V8, 1970

Mercedes-Benz a présenté le C 111 au salon de l'automobile de Francfort (IAA) en septembre 1969. Avec sa forme en coin extrême et ses portes papillon, le véhicule de recherche avait une carrosserie en plastique renforcé de fibre de verre (GRP) et était propulsé par un trois-moteur à rotor Wankel d'une puissance de 206 kW (280 ch). Cette voiture de sport futuriste pouvait atteindre une vitesse allant jusqu'à 270 km/h. L'année suivante, la version révisée C 111-II a été présentée au Salon de l'automobile de Genève, désormais avec un moteur Wankel à quatre rotors et 257 kW (350 ch). Dans cette version, la C 111 accélère de zéro à 100 km/h en 4,9 secondes et atteint une vitesse de pointe de 300 km/h. Malgré de nombreuses commandes, le C 111 est resté un véhicule purement expérimental et n'est jamais entré en production. Mercedes-Benz a plutôt développé une série de véhicules record basés sur lui : le C 111-II D (1976) et le C 111-III (1977 à 1978), tous deux équipés d'un





FICHE

moteur diesel à cinq cylindres, et le C 111-IV (1979) avec Moteur V8 à allumage commandé et turbocompresseur. En 1970, la C 111-II a également servi de base à une variante V8 avec le moteur M 116 standard (147 kW/200 ch) pour des comparaisons de conduite avec la voiture de sport Wankel.

Mercedes-Benz C 111-II avec moteur V8
moteur V8

Période de fabrication : 1970

Cylindres : V8

Cylindrée : 3 499 cm³

Puissance : 147 kW (200 ch) à 5 800 tr/min.



MERCEDES-BENZ

300 SL ROADSTER (W 198), 1958



Au Salon de l'automobile de Genève en mars 1957, Mercedes-Benz présente la 300 SL Roadster (W 198) qui succède à la 300 SL « Gullwing » Coupé de la même série, qui avait fait ses débuts en 1954. Sur le plan technique, la voiture de sport à toit ouvert ressemblait beaucoup au coupé, bien que l'arceau de sécurité modifié permette désormais l'installation de portes à charnières conventionnelles. Celles-ci étaient nécessaires pour la conduite à ciel ouvert et étaient plus pratiques pour entrer et sortir. Le châssis a également été perfectionné : l'essieu oscillant à une articulation avec un point de pivot abaissé a été utilisé à la place de la conception classique à deux articulations, et le 300 SL Roadster a eu un ressort de compensation pour la première fois. À partir de l'automne 1958, le Roadster est également disponible sur demande avec un toit rigide amovible. C'est à partir de la 300 SL Roadster standard que les ingénieurs de Mercedes-Benz ont développé la variante de





course 300 SLS avec laquelle Paul O'Shea a remporté la catégorie D du championnat américain des voitures de sport en



1957. Cela a bouclé la boucle, car la 300 SL était basée sur la voiture de course du même nom (W 194), qui a été utilisée avec beaucoup de succès dans le sport automobile lors de la saison 1952. En 1961, la 300 SL Roadster était équipée de freins à disque et en 1962 d'un carter en fonte d'aluminium. La production de la voiture de sport s'est poursuivie jusqu'en 1963. Au total, 1 858 exemplaires de la voiture de sport très exclusive ont été construits en sept ans. Aujourd'hui, c'est l'un des classiques les plus recherchés.

FICHE

Mercedes-Benz 300 SL Roadster (W 198)

Période de production : 1957 à 1963 Cylindres :
6/en ligne

Cylindrée : 2 996 cm³

Puissance : 158 kW (215 ch) à 5 800 tr/min Vitesse
maximale : jusqu'à 242 km/h

MERCEDES-BENZ 600 (W 100), 1963



La 'Grande Mercedes' 600 - le véhicule exclusif de grand prestige : Avec ce titre, le communiqué de presse de Mercedes-Benz pour la première en septembre 1963 au Salon international de l'automobile (IAA) de Francfort-sur-le-Main positionnait la Mercedes-Benz 600 parmi les leaders de l'industrie automobile. Quelques-uns de ses points forts : le premier moteur V8 d'une voiture Mercedes-Benz, des performances comparables à celles d'une voiture de sport, de nombreuses fonctions de confort à commande hydraulique pour le réglage des sièges, l'ouverture et la fermeture des portes, des vitres et du coffre à bagages. À cela s'ajoutent une suspension pneumatique, une direction assistée et un système de verrouillage centralisé ainsi qu'un système de chauffage et de ventilation à commande électronique. Tout compte fait, l'équipement était unique à l'époque et était considéré comme à la pointe de la technologie à cette époque. Connue en interne sous le nom de W 100, la berline de luxe a main-





FICHE

Mercedes-Benz 600 (W 100)

Période de production : 1963 à 1981 Cylindres : V8

Cylindrée : 6 332 cm³

Puissance : 184 kW (250 ch) à 4 000 tr/min Vitesse

maximale : 205 km/h

tenu sa position de référence internationale de la catégorie automobile supérieure pendant près de deux décennies. Au cours de la période de construction de 17 ans, 2 677 exemplaires ont été construits, dont 487 en versions Pullman.

Le moteur V8 d'une cylindrée de 6,3 litres produit 184 kW (250 ch). Les acheteurs du monde entier ont opté pour le « 600 » : Royal altesses, chefs d'État et personnalités tout aussi remarquables du monde des affaires et du spectacle.



MERVEILLE BLEUE

UNE ŒUVRE D'ART





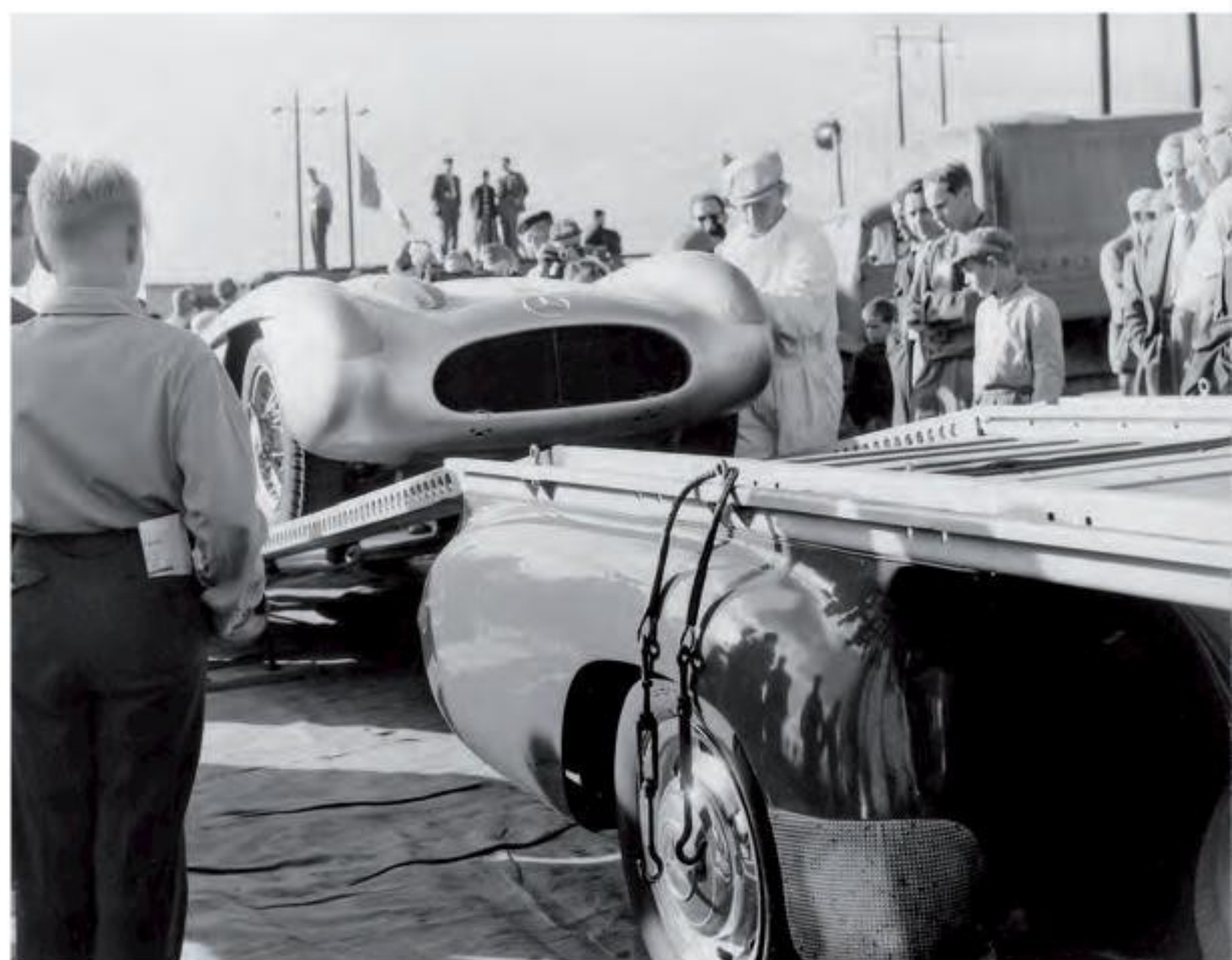
« Close-up » le nom de cette série du Musée Mercedes-Benz en dit long. Chaque épisode raconte une histoire surprenante, passionnante ou en coulisses. En mettant en lumière les détails d'un véhicule, d'une exposition ou d'un élément architectural ou de design. À l'honneur cette fois : le transporteur de voitures de course à grande vitesse de la saison 1955.



Une œuvre d'art : Les visiteurs du Musée Mercedes-Benz peuvent voir la « Merveille bleue » dans la salle de collection 2 : Galerie des transporteurs. Le transporteur de voitures de course à grande vitesse Mercedes-Benz de 1955 est présenté ici aux visiteurs du Musée presque comme une interprétation sculpturale de la vitesse. Des formes fluides enveloppent le véhicule avec sa riche finition de peinture bleue. Le véhicule est une reconstruction authentique.

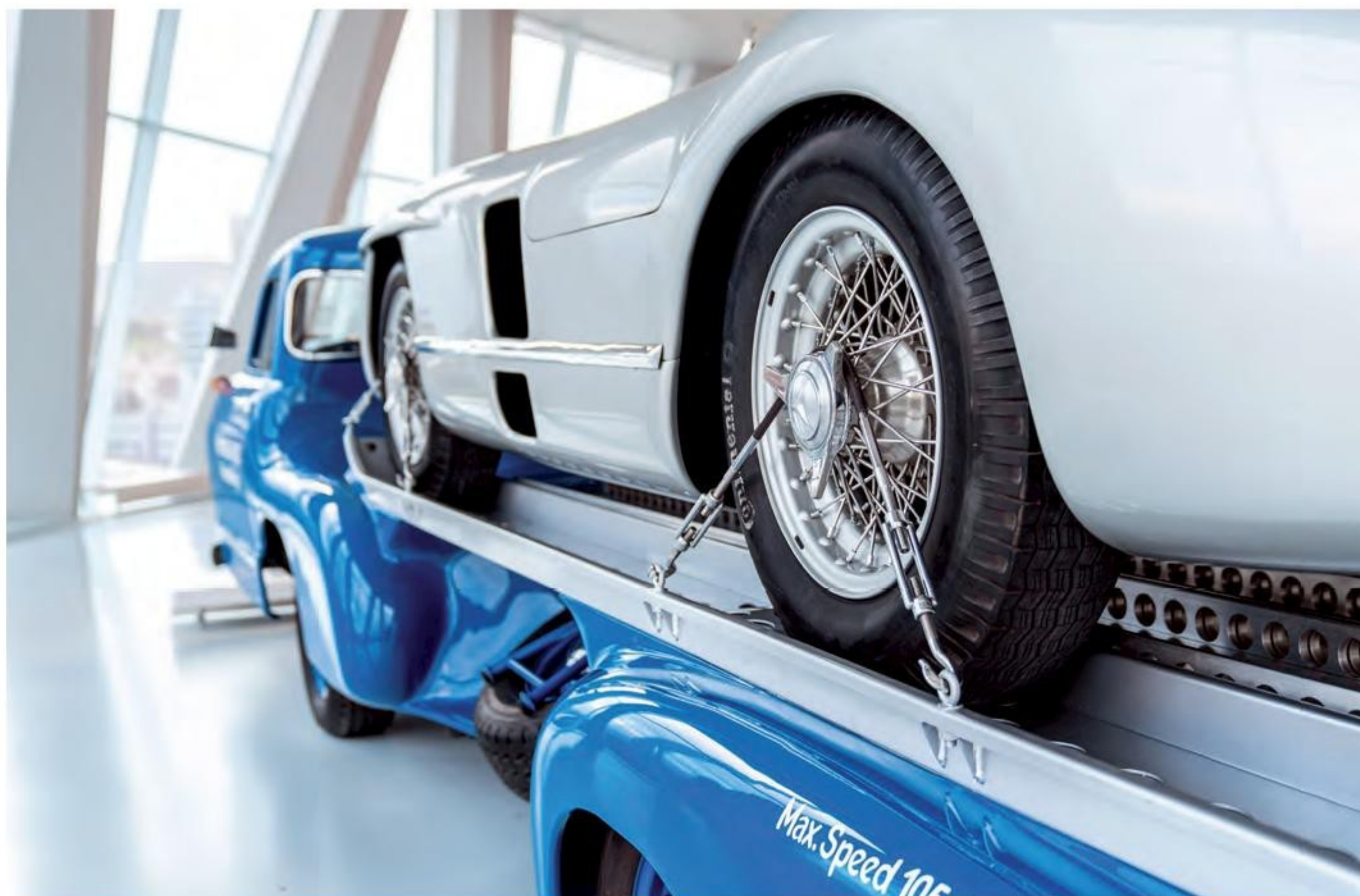
Porte-charge rapide : à l'origine, il a été construit dans l'atelier d'essai Mercedes-Benz en 1954 pour la saison de course automobile de l'année suivante. Il n'y a pas ici de séparation entre la cabine du conducteur et la plate-forme de chargement, comme c'est le cas avec les véhicules utilitaires conventionnels. Au lieu de cela, le corps du transporteur semble avoir été coulé à partir d'un seul moule. La silhouette est résolument sportive : la cabine, positionnée en avant du train avant, s'accroupit pour épouser la route.

Et les garde-boues arrière proclament fièrement «Max. vitesse 105 mph». Cela se traduit par une vitesse de pointe de 170 km/h, ce qui était plus qu'honorable à l'époque. La vitesse maximale a apparemment été enre-



gistrée sur la peinture à la fin de la saison 1955 - comme documenté par des photos historiques.

Cargaison exclusive : le but du transporteur de voitures de course à grande vitesse est démontré par l'exposition dans la salle des collections 2 - Galerie des transporteurs du musée Mercedes-Benz : une 300 SLR (W 196 S) est arrimé à la plate-forme de chargement.





Classic étoile

C'est avec ces voitures de sport de course que Mercedes-Benz a remporté le championnat du monde des voitures de sport en 1955. Le transporteur de voitures de course à grande vitesse a été utilisé pour transporter la 300 SLR ainsi que les voitures de course de Formule 1 W 196 R dans toute l'Europe pendant cette période saison. C'était le lien rapide et essentiel dans la logistique urgente entre l'usine de Stuttgart et les circuits de course.

Le transporteur de voitures de course à grande vitesse exposée au musée Mercedes-Benz a été le premier exemplaire de cette série de modèles à être produit.

Sa particularité est le frein à air derrière le siège du conducteur. Cela a été prolongé lors du freinage à partir de vitesses élevées, soulageant la pression sur les freins à tambour. Les 300 voitures SLR utilisées dans la course des 24 heures du Mans et le Grand Prix de Suède étaient équipées de ce frein à air.

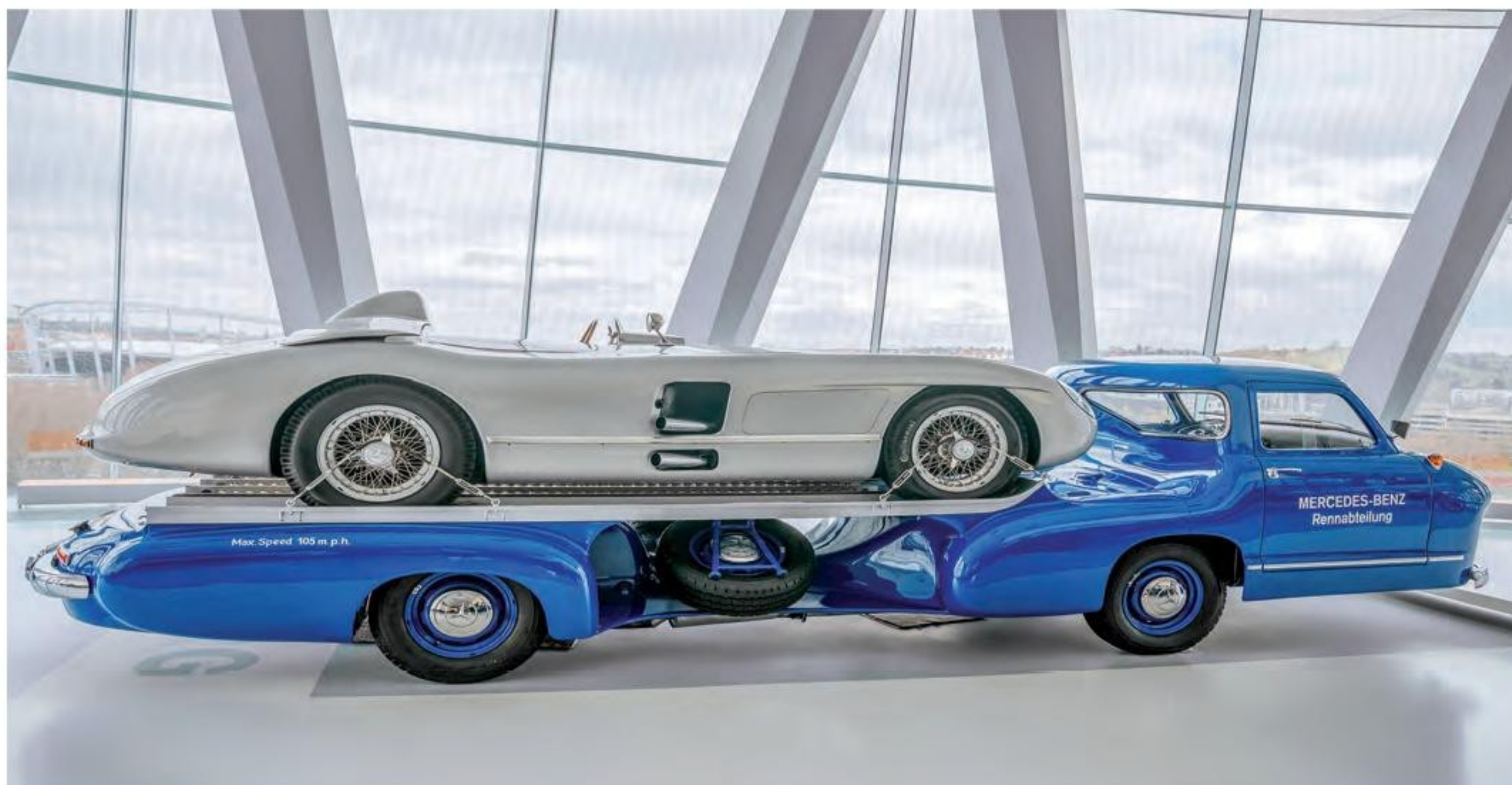
« Merveille Bleue » : les fans de sport automobile de Mercedes-Benz en 1955 étaient ravis par le transporteur. »

Contrairement aux transporteurs de voitures de course éprouvés basés sur des camions Mercedes-Benz, ce modèle unique s'est démarqué de la foule grâce à son apparence, son élégance et sa vitesse uniques. Ces attributs, associés à la peinture bleue typique des véhicules de service Mercedes-Benz, ont rapidement valu au véhicule le surnom de «Blue Wonder» (Merveille Bleue).



Un air de famille

Un seul exemplaire du transporteur de voitures de course à grande vitesse a été construit, pour la saison de course





automobile de 1955. Néanmoins, le modèle unique était étroitement lié aux véhicules de production de l'époque. En effet, les ingénieurs et designers ont utilisé de nombreux composants repris des voitures particulières produites au milieu des années 1950 : la suspension, par exemple, provenait de la très exclusive 300 S (W 188). La berline «Ponton» (W 120) de la classe moyenne supérieure a apporté de nombreuses pièces de carrosserie. Le moteur six cylindres M 198 d'une cylindrée de 2 996 cm³, quant à lui, provenait de la super voiture de sport 300 SL «Gullwing» (W 198). Dans cette voiture, le moteur développait 158 kW (215 ch) à 5 800 tr/min, tandis que dans le transporteur de voitures de course à grande vitesse, il délivrait 141 kW (192 ch) à 5 500 tr/min. La calandre avec l'étoile centrale Mercedes rappelle les voitures de sport de série, les voitures de sport de course et les voitures de course de l'époque.

Forme distinctive

Les différents composants standard ont été harmonieusement intégrés dans un design qui lui est propre. L'idiome de conception fluide de la cabine se poursuit jusqu'à l'extrémité arrière arrondie. Le design est accentué par des garnitures chromées, des pare-chocs aux contours des fenêtres et des phares. La lunette arrière en deux parties donne une impression particulièrement organique. Ses surfaces vitrées suivent la forme de la cabine, s'incurvant autour de la cabine et vers l'intérieur en même temps.

Poste de travail confortable : L'intérieur du transporteur a été conçu pour un confort longue distance. Le tissu à carreaux typique utilisé dans les voitures de course et de sport de l'époque orne les surfaces des sièges et des dossiers ainsi que les panneaux de porte. Le tableau de bord est garni de cuir, le tunnel central en tissu. Derrière le grand volant, le compte-tours et le compteur de vitesse sont positionnés de manière optimale dans le champ de vision du conducteur.



Vitesse maximale indiquée : 140 km/h

Le chargement et le déchargement manuels : Le confort de l'équipage a cependant pris fin lors du chargement et du déchargement. Parce qu'il n'y a pas d'aides mécaniques comme un hayon élévateur. Au lieu de cela, quatre rails légers sont rangés sur le véhicule entre les guides des roues de la voiture de course. Ceux-ci étaient verrouillés à l'arrière et soutenus à mi-chemin pour former une rampe pour la précieuse cargaison. Lors des grandes courses sur route sans leurs propres stands, les rails ont également servi de rampe d'atelier improvisée - par exemple, à la Targa Florio de 1955 en Sicile. L'ajustement fluide de la cabine se poursuit jusqu'à l'extrémité arrière arrondie.

Reconstruction authentique

Le transporteur de course à grande vitesse original de 6,75 mètres de long, avec un empattement de 2,9 mètres, n'existe plus. Après le retrait de la marque de la course automobile à la fin de la saison 1955, il a été utilisé par le service des essais routiers, avant d'être mis au rebut en 1967. L'ancien Daimler-Benz AG a fait recréer ce véhicule unique en une reconstitution authentique basée sur des documents historiques des archives Mercedes-Benz Classic. Le projet a été achevé avec succès en 2001. Depuis lors, les fans des Mercedes-Benz Silver Arrows ont de nouveau pu admirer la «Blue Wonder».



LES 2 PAIRES DE LUNETTES Intégrales - Polarisées

1 PAIRE DE SOLAIRE

- VERRES POLARISÉS **ANTIREFLET**
- PROTECTION CATÉGORIE 3 **U.V. 400**
- **LÉGÈRES** (36 G) ET **ENVELOPPANTES**



UNE MEILLEURE VISIBILITÉ DE JOUR COMME DE NUIT

Leur forme **enveloppante** garantit une parfaite **protection devant et latéralement** et permet de les **porter sur vos lunettes de vue**.

*Verres en polycarbonate,
monture plastique.*



LES 2 PAIRES
19,90€
au lieu de ~~38€~~

+ 2€ DE FRAIS DE PORT

1 PAIRE DE CONDUITE

- VERRES JAUNES **ANTI-ÉBLOUISSEMENT**
- ACCENTUATION DES **RELIEFS**
- FILTRATION **U.V. 400**

VOS GARANTIES

- > Satisfait ou remboursé
- > 30 jours pour changer d'avis
- > Expédition sous 6 jours

RECEVEZ VOS 2 PAIRES DE LUNETTES AVEC LE CODE PRIVILÈGE : **H4322**

0 892 680 165

Service 0.40€/min
+ prix appel

7 j/7 de 8 h à 20 h

lhomme moderne.fr/lunettes223

Indiquez le code **H4322** dans votre panier

RCS Paris B 410 714 885



✉ À retourner sous enveloppe affranchie à : **L'Homme Moderne - BP 10884 - 27008 Evreux Cedex**

H4322 - P4045

OUI, je profite de votre offre de bienvenue et je reçois mes 2 paires de Lunettes (Réf. 0254210) au prix de 19,90€ au lieu de ~~38€~~ (1 lot par foyer).

Les frais de port sont de 2 € au lieu de ~~8,95€~~.

Ci-joint mon règlement total de 21,90 € seulement par :

Chèque à l'ordre de **L'HOMME MODERNE**

Carte bancaire (Carte Bleue, Visa, Eurocard-Mastercard)

N°: _____

Date de validité : _____ Cryptogramme au dos de ma carte: _____ (indispensable)

Cette offre ne m'engage à rien d'autre. Offre valable 1 mois, pour la France métropolitaine et Monaco, dans la limite des stocks disponibles. Les 2 paires de lunettes ne peuvent être vendues séparément.

Conformément à la loi «informatique et libertés» et au Règlement européen du 27 avril 2016, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Par notre intermédiaire, vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres entreprises. Si vous ne le souhaitez pas, il vous suffit de nous écrire à L'Homme Moderne - Service clientèle - 94971 Créteil Cedex 9, en nous indiquant vos nom, prénom, adresse et numéro de client. Vos données peuvent être communiquées à un tiers concerné dans le cadre d'un changement de contrôle, de fusion, de cession de fonds de commerce ou d'apport partiel d'actifs de Reder SAS.

Mme/M. : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Pour mieux vous servir

Téléphone : _____ Date de naissance : _____

E-mail : _____

Date : [J][J][M][M][A][A] Signature obligatoire :