



Informazione stampa
27 aprile 2022

Nuova Mercedes-AMG C 43 4MATIC: più potenza ed efficienza per la berlina e la station-wagon

Tecnologia propulsiva innovativa con turbocompressore a gas di scarico elettrico per una guida molto agile

Affalterbach. Con la sua tecnologia derivata direttamente dalla Formula 1™, l'ultima generazione di Mercedes-AMG C 43 4MATIC fissa nuovi parametri di riferimento in quanto a soluzioni propulsive innovative, in versione berlina (consumo di carburante combinato 9,1-8,7 l/100 km, emissioni di CO₂ combinate 206-196 g/km)¹ e station-wagon (consumo di carburante combinato 9,2-8,8 l/100 km, emissioni di CO₂ 209-199 g/km). Dopo il debutto a bordo di Mercedes-AMG SL 43, arriva anche su Classe C il motore quattro cilindri AMG da 2,0 litri, primo motore di serie al mondo con turbocompressore a gas di scarico elettrico. La nuova forma di sovralimentazione garantisce tempi di risposta particolarmente rapidi sull'intera gamma di regime, assicurando una sensazione di guida ancora più sportiva. Il turbocompressore a gas di scarico è alimentato dalla rete di bordo a 48 V, che fornisce energia anche all'alternatore-starter con trasmissione a cinghia (RSG). Su Mercedes-AMG C 43 4MATIC, il motore eroga 300 kW (408 CV) e può contare sull'effetto boost aggiuntivo di 10 kW (14 CV) dell'RSG, sfruttabile temporaneamente in alcune situazioni di marcia. Asse posteriore sterzante di serie, trazione integrale permanente 4MATIC Performance AMG con ripartizione della coppia a favore della coda, cambio 9G SPEEDSHIFT MCT AMG con frizione a bagno d'olio e assetto RIDE CONTROL AMG con sospensioni attive contribuiscono anch'essi a rendere sportiva la guida. In linea con la dotazione tecnologica, il design degli esterni e degli interni sottolinea con le caratteristiche proprie del marchio il carattere orientato alle alte prestazioni di Nuova Mercedes-AMG C 43 4MATIC.

«Classe C è da sempre un modello di assoluto successo per Mercedes-AMG. Con la tecnologia innovativa del turbocompressore a gas di scarico elettrico, abbiamo di nuovo reso nettamente più affascinante l'ultima generazione. La nuova sovralimentazione e la rete di bordo a 48 volt non concorrono soltanto a rendere eccellente la dinamica di marcia di C 43 4MATIC, ma ne aumentano anche l'efficienza. In questo modo diamo prova dell'elevato potenziale dei motori a combustione interna elettrificati. La trazione integrale di serie, l'asse posteriore sterzante attivo e la risposta rapida del cambio rafforzano la Driving Performance tipica del marchio AMG», ha dichiarato Philipp Schiemer, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Mercedes-AMG GmbH.

Il cuore pulsante di Nuova Mercedes-AMG C 43 4MATIC è il quattro cilindri AMG da 2,0 litri, in cui tecnologie innovative e potenza elevata vanno di pari passo con un'efficienza esemplare. Il propulsore resta fedele a una

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ WLTP" rilevati ai sensi dell'art. 2 n. 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.

Mercedes-Benz AG | 70546 Stoccarda | T +49 711 17 0 | F +49 711 17 2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, Stoccarda | Sede e Ufficio del registro delle imprese: Stoccarda, N. di iscrizione al registro delle imprese: 762873
Presidente della commissione di vigilanza: Bernd Pischetsrieder
Consiglio direttivo: Ola Källenius, Presidente; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Per ulteriori informazioni sui consumi ufficiali di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche ufficiali di autovetture nuove si rimanda alle «Linee Guida sui consumi di carburante, sulle emissioni di CO₂ e sui consumi energetici di vetture nuove», disponibili gratuitamente presso tutti i punti vendita della Casa e presso la Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT, www.dat.de).

tradizione tipica del marchio: non solo è stato sviluppato completamente presso la sede di Affalterbach, ma è proprio qui che viene costruito con qualità artigianale, secondo il principio «One man, one engine» Mercedes-AMG coniuga l'abilità dei suoi operai altamente qualificati con i più moderni metodi di produzione dell'industria 4.0 e una consistente digitalizzazione.

Il motore reca la denominazione interna M139l (dove la l indica la disposizione longitudinale) ed è il primo motore di serie al mondo ad essere sovralimentato da un turbocompressore a gas di scarico elettrico. L'innovativo sistema è una derivazione diretta della tecnologia che il team di Formula 1 Mercedes-AMG Petronas utilizza da molti anni con successo nella categoria regina del motorsport. La nuova forma di sovralimentazione garantisce tempi di risposta particolarmente rapidi sull'intera gamma di regime, a beneficio di una sensazione di guida ancora più sportiva e di una maggiore efficienza.

Il principio di funzionamento del turbocompressore a gas di scarico elettrico in dettaglio

Direttamente sull'albero del turbocompressore a gas di scarico, tra la girante della turbina sul lato di scarico e la girante del compressore sul lato di aspirazione dell'aria esterna, è integrato un sottile motore elettrico dello spessore di circa quattro centimetri. Quest'ultimo, comandato elettronicamente, aziona direttamente l'albero del turbocompressore a gas di scarico e pertanto fa accelerare la girante del compressore prima che il flusso dei gas di scarico subentri nella funzione di azionamento.

Questo accorgimento migliora nettamente il tempo di risposta già a partire dal numero di giri al minimo e su tutta la gamma di regime. Il motore a combustione interna reagisce in modo ancora più spontaneo ai comandi del pedale dell'acceleratore, rendendo la sensazione di guida nel complesso molto più dinamica. Inoltre l'elettrificazione del turbocompressore a gas di scarico consente di raggiungere una coppia più elevata ai bassi regimi, che si traduce a sua volta in una maggiore agilità e in un'ottima capacità di accelerazione da fermo. Anche se il guidatore rilascia l'acceleratore o frena, questa tecnologia è in grado di mantenere costante la pressione di sovralimentazione, in modo da garantire una risposta sempre diretta.

Alimentato dalla rete di bordo a 48 volt, il turbocompressore a gas di scarico elettrico raggiunge regimi anche di 175.000 giri/min, consentendo una portata d'aria molto elevata. Turbocompressore, motore elettrico ed elettronica di potenza sono collegati al circuito di raffreddamento del motore a combustione interna per creare sempre il miglior ambiente termico possibile.

La struttura "closed deck" dell'M139, mutuata dal mondo delle gare automobilistiche, garantisce la massima rigidità a fronte di un peso contenuto e permette alla pressione di combustione di raggiungere picchi di 160 bar. Le aree attorno ai cilindri sono quasi completamente chiuse, mentre la piastra di copertura è attraversata solo da piccoli canali per il liquido di raffreddamento e l'olio motore. Tra le principali caratteristiche costruttive del motore va citata anche la tecnologia NANOSLIDE, ossia il particolare rivestimento delle superfici di scorrimento che riduce l'attrito tra pistone e cilindro. Le superfici di scorrimento risultano, così, lisce come uno specchio; inoltre presentano una durezza doppia rispetto alle camicie in ghisa grigia tradizionali e dunque una resistenza nettamente superiore. Questo rivestimento è stato impiegato per la prima volta per il V8 M156 AMG e nobilita da molti anni anche altri motori AMG, compreso il motore di Formula 1™ del team Mercedes-AMG Petronas.

Un'altra caratteristica straordinaria è l'iniezione di benzina a due stadi. Nel primo stadio, gli iniettori piezoelettrici, particolarmente rapidi e precisi, immettono il carburante nelle camere di combustione con una pressione massima di 200 bar. Nel secondo stadio, a questi si aggiunge l'iniezione nel collettore di aspirazione per mezzo di valvole elettromagnetiche, che è necessaria per ottenere l'elevata potenza specifica del motore.

L'elevata potenza richiede inoltre un sofisticato impianto di raffreddamento, che permette di far scendere la temperatura della testata cilindri e del basamento in modo diversificato. Questa misura consente di raffreddare la testata cilindri, per avere la massima potenza nel punto di accensione efficiente, e di mantenere caldo il basamento, per ridurre l'attrito interno al motore. Il raffreddamento della testata cilindri è assicurato da una pompa dell'acqua meccanica ad alte prestazioni, mentre per raffreddare il basamento si

utilizza una seconda pompa dell'acqua a comando elettrico. Dopo un avviamento a freddo, questa pompa rimane inattiva finché il motore non si scalda. Durante l'esercizio viene poi regolata dalla centralina di comando del motore, in modo tale che il basamento sia sempre raffreddato in funzione del fabbisogno.

300 kW (408 CV) e 500 Nm garantiscono prestazioni sportive

L'innovativa tecnologia del quattro cilindri in linea da 2,0 litri aiuta Mercedes-AMG C 43 4MATIC a raggiungere una potenza nominale di 300 kW (408 CV) a 6.750 giri/min. La coppia massima di 500 Nm è disponibile a 5.000 giri/min. Inoltre, in base alla situazione il sistema mette a disposizione un effetto boost temporaneo di 10 kW (14 CV) aggiuntivi per mezzo dell'alternatore-starter con trasmissione a cinghia (RSG). L'RSG di seconda generazione funge anche da sistema mild hybrid e, oltre a fornire una spinta aggiuntiva temporanea, rende possibili anche funzioni come la modalità sailing e il recupero di energia, per conseguire la massima efficienza. La tecnologia a 48 V incrementa anche il comfort, dal momento che i passaggi dalla funzione start/stop a quella di veleggiamento sono pressoché impercettibili.

C 43 4MATIC Berlina accelera da 0 a 100 km/h in appena 4,6 secondi; C 43 Station-wagon la segue in lievissimo ritardo, assolvendo lo stesso compito in 4,7 secondi. La velocità massima è limitata elettronicamente a 250 km/h per entrambi i modelli. Aggiungendo alla dotazione l'AMG Driver's Package a richiesta, la velocità massima sale per entrambe le vetture a 265 km/h. Il grande potenziale in termini di efficienza dell'innovativa tecnologia turbo è dimostrato dai valori di consumo nel ciclo combinato WLTP, che ammontano a 9,1- 8,7 l/100 km per la berlina e a 9,2-8,8 l/100 km per la station-wagon.

Cambio 9G SPEEDSHIFT MCT AMG con frizione a bagno d'olio e 4MATIC Performance AMG

La trasmissione di forza è affidata al cambio 9G SPEEDSHIFT MCT AMG (MCT = Multi-Clutch Transmission), in cui il convertitore di coppia è sostituito da una frizione a bagno d'olio. Quest'ultima riduce il peso e, grazie alla minore inerzia di massa, ottimizza il tempo di risposta ai comandi impartiti con il pedale dell'acceleratore, soprattutto negli scatti e nelle variazioni di carico. Il software sofisticato assicura tempi di innesto estremamente brevi e, all'occorrenza, scalate rapide di più marce contemporaneamente, mentre la funzione di doppietta automatica rende i cambi marcia particolarmente coinvolgenti nei programmi di marcia «Sport» e «Sport+». Inoltre, la funzione RACE START garantisce un'ottima accelerazione da fermo. Nel programma di marcia «Comfort» si attiva automaticamente la funzione ECO start/stop, mentre la funzione «Sailing» è attivabile nel programma «Individual».

La trazione integrale permanente 4MATIC Performance AMG presenta una ripartizione della coppia tra asse anteriore e posteriore di 31 a 69, che è specifica dei modelli AMG. Lo sbilanciamento a favore del retrotreno assicura una migliore dinamica di marcia, che comprende anche una maggiore accelerazione trasversale, e una migliore trazione in accelerazione.

AMG DYNAMICS di serie con i programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG

I cinque programmi di marcia del DYNAMIC SELECT AMG – «Slippery», «Comfort», «Sport», «Sport+» e «Individual» – consentono di passare da un assetto confortevole a un assetto sportivo con un'ampia gamma di sfumature. I programmi di marcia offrono un'esperienza di guida personale, che risponde con precisione alle diverse condizioni di guida. Nei programmi «Sport» e «Sport+» il tempo di risposta del motore, gli innesti del cambio e la taratura dell'assetto e dello sterzo sono settati per garantire una grande agilità.

I programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG di C 43 4MATIC includono anche la regolazione integrata della dinamica di marcia «AMG DYNAMICS». Questo sistema amplia le funzioni stabilizzatrici dell'Electronic Stability Program ESP®, intervenendo sulla linea caratteristica dello sterzo e sulle funzioni supplementari dell'ESP® per

garantire una maggiore agilità. Nelle curve affrontate ad andatura sportiva, per esempio, un breve intervento frenante sulla ruota posteriore interna alla curva determina una coppia di imbardata ben definita intorno all'asse verticale della vettura, per sterzate agili e precise.

Il carattere e il maggiore o minore effetto di questi interventi dipende dal programma di marcia DYNAMIC SELECT AMG selezionato; nel programma «Individual» il conducente può definire in prima persona la taratura scegliendo tra i livelli «Basic», «Advanced» e «Pro» dell'AMG DYNAMICS. L'ESP® è impostabile su tre livelli. «On» è la selezione di default e garantisce una sicurezza elevata, allineata al carattere sportivo della vettura. «Sport» consente un maggiore angolo di deriva, mentre «Off» disattiva completamente il sistema e permette una guida molto sportiva sui circuiti chiusi al traffico.

Assetto RIDE CONTROL AMG con sospensioni attive

L'assetto di serie per C 43 4MATIC è il RIDE CONTROL AMG con sospensioni meccaniche attive, che combina una dinamica di marcia dichiaratamente sportiva con il comfort nei lunghi viaggi tipico del marchio. Alla base di questo comportamento ci sono l'asse anteriore, con i fusi a snodo e gli snodi portanti del braccio trasversale oscillante appositamente sviluppati, nonché l'altrettanto servizievole asse posteriore, che presenta un'elastocinematica improntata alla dinamica di marcia. Favorite da queste premesse, le sospensioni attive adeguano costantemente l'ammortizzazione di ogni ruota alle necessità contingenti, sempre tenendo conto dell'impostazione selezionata per l'assetto, dello stile di guida e della conformazione del manto stradale. Tutto questo produce non solo un migliore comfort di marcia e di rotolamento ma anche, e soprattutto, un incremento della sicurezza su strada. È possibile scegliere fra tre caratteristiche degli ammortizzatori («Comfort», «Sport» e «Sport+»).

Sterzo parametrico AMG a tre livelli e asse posteriore sterzante di serie

Ad incrementare in pari misura dinamica di marcia e comfort contribuisce anche la configurazione dello sterzo di C 43 4MATIC. Lo sterzo parametrico AMG a tre livelli dispone di una geometria a rapporto variabile, che si adatta al programma di marcia selezionato. A velocità sostenute la servoassistenza diminuisce, mentre a velocità inferiori aumenta costantemente. Ne deriva che alle basse velocità, come pure nelle manovre e nei parcheggi, lo sforzo al volante richiesto è piuttosto lieve, mentre ad andature più sostenute viene garantito il miglior controllo possibile dell'auto. Nelle impostazioni dell'assetto «Sport» e «Sport+» il conducente riceve inoltre dal volante una migliore risposta riguardo alle condizioni di guida.

Nuova Mercedes-AMG C 43 4MATIC introduce l'asse posteriore sterzante nella dotazione di base della Serie più venduta di Affalterbach. L'asse posteriore sterzante opera con un angolo di sterzata massimo di 2,5°. Le ruote posteriori sterzano con quest'angolo massimo in direzione opposta alle ruote anteriori fino a una velocità di 100 km/h (variabile in funzione dell'impostazione dell'AMG DYNAMICS). Si ottiene così una riduzione virtuale del passo, che a sua volta si traduce in un comportamento di sterzata più agile, un minore sforzo al volante e una maggiore maneggevolezza. Nelle svolte o nelle manovre di ingresso nei parcheggi, ad esempio, il diametro di volta si riduce sensibilmente. A velocità superiori ai 100 km/h (variabile in funzione dell'impostazione dell'AMG DYNAMICS), le ruote posteriori sterzano invece nella stessa direzione delle ruote anteriori, fino a un massimo di 0,7°. Questo aumento virtuale del passo ha effetti positivi sulla stabilità di marcia, smorza più rapidamente la forza laterale nei cambi di direzione e favorisce quindi una reazione più diretta dell'auto ai comandi impartiti con lo sterzo. Il tempo di risposta dell'asse posteriore sterzante dipende dal programma di marcia DYNAMIC SELECT AMG selezionato.

Impianto frenante sportivo AMG e impianto di scarico AMG con suono sportivo del motore

Eccellenti valori di decelerazione e ottima dosabilità sono le caratteristiche garantite dall'impianto frenante sportivo AMG con pinze dei freni verniciate color argento e scritta «AMG» nera. C 43 4MATIC monta sull'asse anteriore dischi dei freni forati e autoventilanti da 370 x 36 millimetri, con pinze fisse a 4 pistoncini; sull'asse posteriore i dischi hanno dimensioni di 320 x 24 millimetri e dispongono di pinze a pugno ad 1 pistoncino.

Il giusto sottofondo sonoro è garantito dall'impianto di scarico AMG con suono sportivo del motore. A seconda del programma di marcia selezionato, si spazia da sonorità più discrete ed equilibrate ad un sound sportivo ed emozionale. Le rispettive mappature sono comandate da una farfalla dei gas di scarico in funzione del regime e del carico. Gli occupanti possono intensificare il piacere sonoro con il Real Performance Sound AMG, disponibile a richiesta. Un sensore collocato nell'impianto di scarico capta il suono reale del motore e lo trasmette all'abitacolo, per creare un'esperienza sonora di grande impatto emotivo.

Elementi AMG caratteristici negli esterni e negli interni per un look sportivo ed elegante

Negli esterni e negli interni, numerosi dettagli specifici di AMG sottolineano in pari misura il carattere sportivo ed elegante di C 43 4MATIC. Tra questi figurano, nel design degli esterni, la mascherina del radiatore AMG con listelli verticali cromati, la grembialatura anteriore AMG con flic, griglie delle prese d'aria sportive ed elemento decorativo cromato, i rivestimenti dei sottoporta in perfetto abbinamento, la grembialatura posteriore in look diffusore e le due mascherine circolari dei doppi terminali di scarico. Di serie, C 43 4MATIC monta cerchi in lega leggera AMG e pneumatici da 18"; a richiesta sono disponibili pneumatici da 19" e 20".

Negli interni creano una nota particolarmente sportiva i sedili AMG, con il loro originale motivo e i rivestimenti in materiale ARTICO/microfibra MICRO CUT nera con cuciture decorative di contrasto rosse e cinture di sicurezza rosse. A richiesta, per i sedili sono disponibili rivestimenti in pelle e in pelle nappa. A questi si aggiunge il volante Performance AMG in pelle nappa, leggermente appiattito nella parte inferiore e traforato all'altezza dell'impugnatura, con paddle del cambio in alluminio color argento. I due tasti rotondi AMG al volante permettono di gestire in modo rapido e senza errori diverse funzioni per la dinamica di marcia e i programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG. La plancia portastrumenti e le linee di cintura sono rivestite in materiale ARTICO con cucitura decorativa rossa. L'elegante atmosfera sportiva è completata da pedali sportivi AMG, tappetini AMG e modanature di accesso illuminate con scritta «AMG».

Il sistema di Infotainment MBUX offre diverse visualizzazioni e funzioni AMG. Tra queste vi sono le originali rappresentazioni nella strumentazione, nel display multimediale centrale di formato verticale, collocato nella consolle centrale, e nell'head-up display a richiesta. Vanno citati anche i tasti diretti per i programmi di marcia DYNAMIC SELECT AMG. Il sistema integra inoltre AMG TRACK PACE, il data logger per l'impiego in pista. Durante la marcia su circuito, il software rileva dieci volte al secondo oltre 80 dati della vettura, tra cui velocità, accelerazione, angolo di sterzata, azionamento del pedale del freno. Vengono inoltre visualizzati i tempi parziali e sul giro e alcuni strumenti aggiuntivi di analisi e training.

Dati tecnici

Mercedes-AMG C 43 4MATIC

Motore		
Numero/disposizione cilindri		4/in linea
Cilindrata	cm ³	1.991
Potenza nominale	kW/CV	300/408
a	giri/min	6.750
Potenza supplementare (effetto boost)	kW/CV	10/14
Coppia nominale	Nm	500
a	giri/min	5.000
Rapporto di compressione		10,0
Preparazione della miscela		iniezione diretta di benzina e nel collettore di aspirazione, sovralimentazione con turbocompressore a gas di scarico supportato elettricamente
Trasmissione di forza		
Trazione		trazione integrale con ripartizione della coppia a favore della coda (31:69 per cento)
Cambio		9G SPEEDSHIFT MCT AMG (cambio automatico con frizione a bagno d'olio con lamelle multidisco)
Rapporti di trasmissione		
1a/2a/3a/4a/5a/6a/7a/8a/9a marcia		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Retromarcia		4,80
Organi meccanici del telaio		
Asse anteriore	assetto RIDE CONTROL AMG con asse a doppi bracci trasversali in alluminio, anti-squat e controllo anti-dive, molle elicoidali in struttura leggera, barra stabilizzatrice e sospensioni attive	
Asse posteriore	assetto RIDE CONTROL AMG con asse a doppi bracci trasversali in alluminio, anti-squat e controllo anti-dive, molle elicoidali in struttura leggera, barra stabilizzatrice e sospensioni attive	
Impianto frenante	impianto frenante a doppio circuito idraulico; dischi dei freni anteriori da 370 mm, autoventilanti e forati, pinze fisse in alluminio a 6 pistoncini; dischi dei freni posteriori da 320 mm, autoventilanti e forati, pinze a pugno in alluminio a 1 pistoncino; freno di stazionamento elettrico, ABS, Brake Assist, ESP® regolabile su tre livelli	
Sterzo	servosterzo parametrico elettromeccanico con cremagliera, rapporto di trasmissione variabile (12,8:1 in posizione neutra) e servoassistenza variabile	
Cerchi	ant.: 8,0 J x 18; post.: 8,0 J x 18	
Pneumatici	ant.: 245/45 ZR 18; post.: 245/45 ZR 18	
Dimensioni e pesi		
Passo	mm	2.865
Carreggiata ant./post.	mm	1.591/1.602
Lungh./largh./alt.	mm	4.791/1.824/1.450
Diametro di volta	m	11,98
Volume bagagliaio	l	455
Peso in ordine di marcia secondo CE	kg	1.765
Carico utile	kg	515
Serbatoio/di cui riserva	l	50/7

Prestazioni di marcia, consumi, emissioni		
Accelerazione 0-100 km/h	s	4,6
Velocità max	km/h	250 (limitata elettronicamente; 265 km/h con l'innalzamento V _{max} a richiesta)
Consumo di carburante combinato	l/100 km	9,1-8,7 ¹
Emissioni di CO ₂ combinate	g/km	206-196

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ WLTP" rilevati ai sensi dell'art. 2 n. 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.

Dati tecnici

Mercedes-AMG C 43 4MATIC Station-wagon

Motore		
Numero/disposizione cilindri		4/in linea
Cilindrata	cm ³	1.991
Potenza nominale	kW/CV	300/408
a	giri/min	6.750
Potenza supplementare (effetto boost)	kW/CV	10/14
Coppia nominale	Nm	500
a	giri/min	5.000
Rapporto di compressione		10,0
Preparazione della miscela		iniezione diretta di benzina e nel collettore di aspirazione, sovralimentazione con turbocompressore a gas di scarico supportato elettricamente
Trasmissione di forza		
Trazione		trazione integrale con ripartizione della coppia a favore della coda (31:69 per cento)
Cambio		9G SPEEDSHIFT MCT AMG (cambio automatico con frizione a bagno d'olio con lamelle multidisco)
Rapporti di trasmissione		
1a/2a/3a/4a/5a/6a/7a/8a/9a marcia		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Retromarcia		4,80
Organi meccanici del telaio		
Asse anteriore	assetto RIDE CONTROL AMG con asse a doppi bracci trasversali in alluminio, anti-squat e controllo anti-dive, molle elicoidali in struttura leggera, barra stabilizzatrice e sospensioni attive	
Asse posteriore	assetto RIDE CONTROL AMG con asse a doppi bracci trasversali in alluminio, anti-squat e controllo anti-dive, molle elicoidali in struttura leggera, barra stabilizzatrice e sospensioni attive	
Impianto frenante	impianto frenante a doppio circuito idraulico; dischi dei freni anteriori da 370 mm, autoventilanti e forati, pinze fisse in alluminio a 6 pistoncini; dischi dei freni posteriori da 320 mm, autoventilanti e forati, pinze a pugno in alluminio a 1 pistoncino; freno di stazionamento elettrico, ABS, Brake Assist, ESP® regolabile su tre livelli	
Sterzo	servosterzo parametrico elettromeccanico con cremagliera, rapporto di trasmissione variabile (12,8:1 in posizione neutra) e servoassistenza variabile	
Cerchi	ant.: 8,0 J x 18; post.: 8,0 J x 18	
Pneumatici	ant.: 245/45 ZR 18; post.: 245/45 ZR 18	
Dimensioni e pesi		
Passo	mm	2.865
Carreggiata ant./post.	mm	1.591/1.602
Lungh./largh./alt.	mm	4.791/1.824/1.466
Diametro di volta	m	11,98
Volume bagagliaio	l	490-1.510
Peso in ordine di marcia secondo CE	kg	1.810
Carico utile	kg	515
Serbatoio/di cui riserva	l	50/7

Prestazioni di marcia, consumi, emissioni		
Accelerazione 0-100 km/h	s	4,7
Velocità max	km/h	250 (limitata elettricamente; a richiesta: 265 km/h)
Consumo di carburante combinato	l/100 km	9,2-8,8 ¹
Emissioni di CO ₂ combinate	g/km	209-199

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ WLTP" rilevati ai sensi dell'art. 2 n. 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati.

Referenti

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@daimler.com

Ulteriori informazioni su **Mercedes-Benz in Svizzera** sono disponibili [qui](#). **Informazioni stampa e servizi digitali** per giornalisti e moltiplicatori sono reperibili sul nostro [Media Site Svizzera](#) e sulla nostra piattaforma online [Mercedes me media](#).