



Mercedes-Benz

Information Presse

21 mars 2022

Le désir d'ingénierie : comment Mercedes-Benz façonne l'avenir du luxe et de l'efficience

Un aperçu des innovations clés qui définiront les voitures pilotées par logiciel

Stuttgart/Los Angeles. Les innovations numériques et durables seront les principaux atouts qui susciteront le désir de mobilité individuelle de luxe à l'avenir. Les clients considèrent de plus en plus le luxe sous l'angle des valeurs et des 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 première marque de voitures de luxe, Mercedes-Benz ne cesse d'élever l'expérience du luxe à de nouveaux niveaux. Elle lui donne notamment un nouveau sens à l'ère de l'électricité et du numérique : faire plus avec moins. Animée par l'esprit d'innovation fermement ancré dans l'ADN de sa marque et par ses objectifs stratégiques "Lead in electric" et "Lead in car software", Mercedes-Benz est à l'avant-garde de la transformation électrique et numérique de l'industrie automobile mondiale. La preuve la plus récente en est la Mercedes-Benz VISION EQXX. La Mercedes la plus efficace jamais construite est un modèle pour l'avenir de l'efficacité des véhicules électriques, mais aussi une approche radicalement nouvelle de l'interface utilisateur/utilisateur pilotée par le logiciel et l'intelligence artificielle. Avec DRIVE PILOT, Mercedes-Benz est devenu le premier constructeur automobile au monde à recevoir la première homologation de système valable au niveau international pour la conduite conditionnellement automatisée (niveau 3 de la SAE).

"Grâce à son portefeuille et à son architecture de VE de pointe, Mercedes-Benz occupe déjà une position dominante dans la transformation de la mobilité. Notre stratégie s'appuie sur le développement en interne d'éléments clés du groupe motopropulseur électrique et du logiciel. Avec notre VISION EQXX, nous démontrons que l'efficacité est une composante essentielle du luxe, aujourd'hui et demain. L'efficacité est la nouvelle devise, pas seulement dans la chaîne cinématique, mais dans toute la voiture. Grâce à l'efficacité, nous obtenons plus avec moins - et cela inclut un luxe durable, à la fois numérique et physique. Avec DRIVE PILOT, notre système de conduite conditionnellement automatisé de niveau 3, nos clients gagnent le bien le plus précieux : le temps. Dans un premier temps, nous proposons cette technologie de pointe à nos clients en Allemagne, mais nous la déploierons également aux États-Unis d'ici la fin de l'année si le cadre juridique et réglementaire le permet", déclare Markus Schäfer, membre du Conseil d'Administration de Mercedes-Benz Group AG, Directeur de la Technologie responsable du Développement et des Achats.

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

Mercedes-Benz AG, Stuttgart, Allemagne | Domicile et tribunal d'enregistrement : Stuttgart, N° de registre du commerce : 762873Président du conseil de surveillance : Bernd PischetsriederConseil de gestion : Ola Källenius, président ; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm.

Les chiffres sont fournis conformément à la réglementation allemande 'PKW-EnVKV' et s'appliquent uniquement au marché allemand. Vous trouverez de plus amples informations sur les chiffres officiels de consommation de carburant et les émissions spécifiques officielles de CO₂ des voitures particulières neuves dans le guide européen "Informations sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie des voitures neuves", disponible gratuitement chez tous les concessionnaires de vente, auprès de DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH et sur www.dat.de.

"Les logiciels changent le monde. Chez Mercedes-Benz, nous libérons le potentiel des logiciels pour créer une véritable valeur ajoutée pour nos clients. Cela signifie que nous nous concentrons sur les innovations qui leur offrent un véritable luxe numérique grâce au don du temps. Le facteur de réussite est l'intégration des innovations logicielles à un matériel électronique intelligemment conçu, soutenu par notre nouveau système d'exploitation, MB.OS. Développée de plus en plus en interne, cette architecture performante, durable et économe en énergie facilitera un changement radical de l'expérience client et des processus de développement", déclare Magnus Östberg, Directeur Général des Systèmes Informatiques Mercedes-Benz AG.

VISION EQXX - l'avenir de l'efficacité

Le voyage vers la mobilité électrique est en bonne voie. Mercedes-Benz a déjà vécu de nombreuses expériences qui ont changé sa vie et a franchi de nombreuses étapes en cours de route. Le prototype de recherche VISION EQXX est un véhicule conçu spécialement pour ce voyage. Non seulement il démontre le potentiel de la mobilité électrique à l'ère du numérique et du développement durable, mais il réinterprète également l'essence même du voyage en voiture. Il offre la liberté de la route ouverte et satisfait l'envie d'explorer d'une manière qui est en accord avec la nature.

Avec plus de 620 miles¹ (1 000 km) d'autonomie électrique en conditions réelles sur une seule charge et une consommation d'énergie inférieure à 10 kWh/100 km, le VISION EQXX est un modèle d'efficacité. Au-delà des performances exceptionnelles de son groupe motopropulseur hautement avancé, de son coefficient de traînée de 0,17 et de son design léger, le VISION EQXX est une approche radicalement nouvelle de l'interface utilisateur et de l'interface utilisateur. Un moteur de jeu élève les graphiques de l'interface utilisateur à un tout nouveau niveau de luxe numérique. L'interface utilisateur montre comment les graphiques en temps réel ouvrent des possibilités numériques entièrement nouvelles, réagissant immédiatement aux besoins du conducteur et faisant entrer le monde réel dans le véhicule. Cette fusion entre l'homme et la machine crée un véritable partenariat entre la voiture et le conducteur. Cette relation de plus en plus transparente est facilitée par une interaction intuitive via l'écran monobloc très efficace mais visuellement saisissant. Parallèlement, grâce à l'apprentissage automatique, une voix plus caractéristique et émotionnelle pour "Hey Mercedes" place la conversation entre le conducteur et la voiture à un niveau entièrement nouveau et plus naturel.

Des matériaux durables dans le VISION EQXX - le passage à la production en série

Les innovations issues du programme technologique qui a donné naissance au VISION EQXX servent de modèle pour le luxe numérique et durable des futurs produits Mercedes-Benz. Quelques mois seulement après la première mondiale du VISION EQXX, Mercedes-Benz transfère les premiers matériaux durables du véhicule de recherche vers la production en série. Dans le cadre de programmes pilotes, l'EQS et l'EQE seront équipés de gaines de câbles en UBQ™, un bioplastique fabriqué à partir de déchets ménagers mélangés qui sont généralement difficiles à recycler et finissent souvent en décharge.

La VISION EQXX offre une feuille de route pour un luxe tangible grâce à des matériaux durables. Parmi ceux-ci, on trouve des alternatives de cuir sans animaux, dérivées du cactus et de la structure racinaire des champignons. Le VISION EQXX offre également un luxe tangible grâce à une durabilité qui ne fait pas partie de l'interface client, avec des matériaux recyclés et à faible teneur en CO₂ dans les composants structurels, ainsi qu'une approche d'ingénierie bionique qui minimise le poids et préserve les ressources.

À la fin du mois d'avril, Mercedes-Benz démontrera les capacités réelles de ce véhicule visionnaire en effectuant un long trajet sur route ouverte.

¹ Les chiffres de l'autonomie sont préliminaires et basés sur des simulations numériques en conditions réelles de circulation. Le VISION EQXX n'a pas fait l'objet d'une approbation ou d'une homologation de type.

MB.OS - pour gagner du temps

Dans le cadre de l'objectif déclaré de Mercedes-Benz de devenir "leader dans le domaine des logiciels automobiles", la société accélère le développement de son propre système d'exploitation. Le système d'exploitation Mercedes-Benz (MB.OS) offrira une architecture performante, durable et économe en énergie qui apportera une série d'avantages aux clients, notamment la possibilité d'économiser le temps qui serait autrement consacré à des activités moins productives ou relaxantes - une autre forme de luxe numérique. Le système utilise l'intelligence artificielle pour en apprendre toujours plus sur ses utilisateurs, en s'adaptant à leurs habitudes et à leurs préférences. Grâce à des offres individualisées, il permet non seulement d'accroître le plaisir de l'expérience utilisateur, mais aussi de la rendre plus facile et plus intuitive. Le système réduit la complexité grâce à la standardisation du matériel et des logiciels électroniques et électriques dans tous les domaines. À cette fin, Mercedes-Benz divise la voiture en quatre domaines : infodivertissement, conduite automatisée, carrosserie et confort, conduite et charge. Le logiciel se compose d'une interface utilisateur, d'applications, de logiciels intermédiaires et d'un système d'exploitation de base. Dans ce contexte, le matériel est tout ce qui comporte un câble, du matériel électrique/électronique, des puces et des capteurs.

La réduction de la complexité se poursuit plus bas avec l'intégration verticale du matériel et des logiciels. En combinant logiciel et matériel en interne et en définissant exactement comment les différents niveaux des domaines, du cloud et de l'Internet des objets (IOT) fonctionnent ensemble, Mercedes-Benz peut obtenir le meilleur résultat possible pour le client. Cela inclut un déploiement plus rapide des fonctionnalités et une analyse des données pour obtenir des informations plus approfondies sur la façon dont le client utilise l'interface utilisateur, ce qui alimentera directement le processus de développement. Conformément à la protection stricte des données et à la transparence, cette démarche est soumise à l'approbation préalable du client. En outre, l'expérience du client évoluera en permanence grâce à des fonctions, des services et des applications tierces nouveaux et intéressants fournis par voie hertzienne (OTA).

La maîtrise de l'interface utilisateur et la réduction de la complexité profiteront également à Mercedes-Benz en tant qu'entreprise. À titre d'exemple, la Classe S actuelle compte plus de 80 calculateurs. Bien que ce système à plusieurs niveaux de composants individuels fonctionne extrêmement bien, il serait néanmoins plus efficace d'utiliser beaucoup moins d'unités. La seule façon d'y parvenir efficacement est d'en contrôler davantage nous-mêmes. Mercedes-Benz va déployer MB.OS sur toutes les gammes de produits et réutiliser la plate-forme au fil des générations afin d'exploiter les effets d'échelle.

Mercedes-Benz - le chef de file en matière de conduite automatisée et de technologies de sécurité

Depuis l'invention de l'automobile en 1886, Mercedes-Benz n'a cessé de fixer des normes en matière de sécurité des véhicules grâce à de nouvelles technologies innovantes. La sécurité est un élément essentiel de la marque Mercedes-Benz. Depuis des années, l'entreprise propose des systèmes avancés d'aide à la conduite (SAE niveau 2) dans ses véhicules. Ils peuvent faciliter considérablement la vie dans de nombreuses situations quotidiennes, en apportant une aide dans des domaines tels que le contrôle de la vitesse et de la distance, la direction et les changements de voie. En décembre 2021, Mercedes-Benz a été le premier constructeur automobile au monde à obtenir une homologation de système valable au niveau international pour la conduite conditionnellement automatisée (niveau 3 de la norme SAE). De plus, en ce qui concerne le stationnement, Mercedes va encore plus loin avec la pré-installation de l'INTELLIGENT PARK PILOT, qui permettra un stationnement hautement automatisé (Valet Parking automatisé - niveau 4 de la SAE).

Les systèmes de niveau 2 de la norme SAE assistent le conducteur et augmentent la sécurité

Avec "Intelligent Drive", le constructeur automobile propose une large gamme de systèmes d'aide à la conduite pour une conduite partiellement automatisée (SAE niveau 2). L'assistant de distance actif "DISTRONIC" peut maintenir automatiquement la distance présélectionnée avec les véhicules qui précèdent sur tous les types de routes. L'assistance active à la direction fournit une assistance au suivi de voie dans la plage de vitesse allant jusqu'à 210 km/h (130 mph), tandis que l'assistance active au maintien de voie utilise une caméra pour détecter les marquages de voie et les bords de voie dans la plage de vitesse allant de 60 à

250 km/h (37 à 155 mph) 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 adjacent. En association avec DIGITAL LIGHT, un éclairage intuitif est également fourni la nuit. L'assistance active au freinage d'urgence freine le véhicule sur sa propre voie jusqu'à l'arrêt s'il détecte que le conducteur se désengage de la route de manière permanente pendant la conduite. Faisant partie du système d'assistance active au maintien dans la voie de série, elle fonctionne même si l'assistance active à la distance "DISTRONIC" avec assistance à la direction n'est pas activée. L'assistance au freinage actif utilise les capteurs installés dans le véhicule pour enregistrer s'il y a un risque de collision avec les véhicules qui précèdent, qui croisent ou qui arrivent. En cas de collision imminente, le système peut avertir le conducteur de manière visuelle et sonore. Si le freinage du conducteur est trop faible, il est également possible de l'assister en augmentant la force de freinage en fonction de la situation, ainsi que de déclencher un freinage d'urgence autonome en l'absence de réaction du conducteur. Grâce à ces systèmes intelligents et à bien d'autres, Mercedes-Benz ne se contente pas de fixer des normes en matière de technologies de sécurité dans le domaine de 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 gagnant du temps

En décembre 2021, Mercedes-Benz est devenue la première entreprise automobile au monde à satisfaire aux exigences légales strictes de la norme internationale UN-R157 pour un système de niveau 3² permettant la conduite conditionnellement automatisée. Mercedes-Benz propose d'abord DRIVE PILOT en Allemagne, où 13 191 kilomètres d'autoroute sont approuvés pour la conduite conditionnellement automatisée. 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 permette l'utilisation du système. Il amorce un changement radical de paradigme qui permet au véhicule de prendre en charge la conduite dynamique dans certaines conditions. Cette expérience de luxe ultime permet aux clients de regagner un temps précieux lorsqu'ils sont dans la voiture en se relaxant ou en améliorant leur productivité. Par exemple, ils peuvent communiquer avec leurs collègues de travail grâce aux outils de bureautique embarqués, rédiger des messages et des courriers électroniques via l'unité centrale, naviguer sur Internet ou simplement s'asseoir, se détendre et regarder un film.

DRIVE PILOT s'appuie sur les capteurs d'environnement du Pack d'aide à la conduite et comprend des capteurs supplémentaires que Mercedes-Benz considère comme indispensables à une conduite automatisée conditionnelle sûre. Il s'agit notamment du LiDAR, ainsi que d'une caméra dans la lunette arrière et de microphones, notamment pour détecter les feux bleus et autres signaux des véhicules d'urgence. Un capteur d'humidité est également présent dans le passage de roue. La Classe S équipée du système DRIVE PILOT en option dispose également de systèmes de direction et de freinage redondants et d'un système électrique embarqué redondant. Elle reste ainsi manœuvrable même en cas de défaillance de l'un de ces systèmes et permet de passer le relais au conducteur en toute sécurité.

La priorité absolue de Mercedes-Benz lors de l'introduction d'un tel système est la sécurité, ce qui implique des exigences élevées en matière de fiabilité opérationnelle. La localisation exacte de la Classe S est déterminée à l'aide d'un système de positionnement très précis. Celui-ci est beaucoup plus performant que le GPS classique. En outre, les données obtenues à partir de la navigation par satellite sont mises en correspondance avec les données des capteurs et celles d'une carte HD. Le type de données collectées par les capteurs LiDAR, caméra, radar et ultrasons peut inclure des informations sur la géométrie de la route, les caractéristiques de l'itinéraire, les points de repère ou les panneaux de signalisation.

² Niveau 3 SAE : la fonction de conduite automatisée prend en charge certaines tâches de conduite. Cependant, un conducteur est toujours nécessaire. Le conducteur doit être prêt à prendre le contrôle du véhicule à tout moment lorsque le véhicule lui demande d'intervenir.

Outre les données des capteurs, le DRIVE PILOT reçoit des informations sur la géométrie de la route, le profil de l'itinéraire, les panneaux de signalisation et les événements inhabituels liés à la circulation (par exemple, les accidents ou les travaux routiers) à partir d'une carte numérique HD, qui fournit une image tridimensionnelle de la rue et de l'environnement. Les données cartographiques sont stockées dans des centres de données dorsaux et mises à jour en permanence. Chaque véhicule stocke également une image de ces informations cartographiques à bord, la comparant en permanence aux données dorsales et mettant à jour l'ensemble des données locales si nécessaire. La carte HD offre donc un positionnement stable grâce à une représentation de l'environnement indépendante de facteurs tels que les ombres ou un capteur sale. Cette carte de haute précision se distingue des cartes des appareils de navigation par sa plus grande précision au centimètre plutôt qu'au mètre et par son modèle détaillé des intersections et des voies, entre autres.

Une unité de commande centrale puissante fournit les fonctions logicielles sophistiquées nécessaires à la conduite automatisée sous conditions. Dans le cadre d'une architecture de sécurité moderne, les algorithmes importants sont calculés de manière redondante.

SAE Niveau 4 dans les parkings : INTELLIGENT PARK PILOT³ peut offrir un service de voiturier automatisé dans les parkings équipés

En Allemagne, certaines variantes de la Classe S sont les premiers véhicules de série à proposer la pré-installation du système INTELLIGENT PARK PILOT de Bosch en tant qu'équipement optionnel, tandis que les modèles EQS et EQE suivront. INTELLIGENT PARK PILOT est conçu pour permettre le stationnement automatisé dans les parkings équipés de l'infrastructure correspondante de Bosch. Le système permet alors de se rendre sur 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 dans le centre-ville de Los Angeles en utilisant un EQS 580. Cette démonstration a montré l'efficacité, la commodité et l'aspect pratique de cette nouvelle technologie hautement sophistiquée et à la pointe de l'industrie. Grâce à une surveillance continue du marché, Mercedes-Benz évalue si la pré-installation sera proposée aux États-Unis à l'avenir.

La vision est la suivante : le conducteur gare son véhicule dans une zone de dépose désignée du parking à étages et lance la procédure de stationnement via une application pour smartphone. Si l'application confirme que le contrôle du véhicule a été pris en charge par l'infrastructure du service de voiturier automatisé, le conducteur peut quitter le parking. Le véhicule est alors démarré automatiquement et se dirige vers sa place de stationnement réservée, guidé par les capteurs du parking. Il s'arrête devant tout obstacle tel que des piétons ou d'autres véhicules. À son retour, le conducteur peut héler le véhicule par une simple commande sur smartphone. Celui-ci se dirige alors vers une zone de prise en charge désignée.

EQE - la nouvelle avant-garde commerciale de l'ère électrique

Le nouvel EQE est le deuxième véhicule basé sur l'architecture électrique EVA2 de catégorie supérieure. Conçue de toutes pièces pour les véhicules électriques, elle permet ce que Mercedes-Benz appelle le "purpose design" et offre des avantages significatifs en matière d'aérodynamisme et d'efficacité. La sportive EQE fait entrer le concept de la berline d'affaires dans l'avenir. Elle possède toutes les caractéristiques essentielles de la berline de luxe EQS dans un ensemble plus compact. Parmi ces caractéristiques, citons le MBUX Hyperscreen, qui est le joyau de l'habitacle. Cet écran incurvé de 56 pouces balaie la quasi-totalité de la largeur de l'habitacle, intégrant le combiné d'instruments, l'infodivertissement et l'affichage pour les passagers dans un design homogène. La section de l'Hyperscreen MBUX dédiée au passager avant est un écran OLED de 12,3- pouces et une surface de contrôle. Elle leur permet de regarder des contenus tels que le streaming vidéo ou la télévision pendant que le véhicule est en mouvement, rendant les trajets plus agréables

³ Pré-installation de l'INTELLIGENT PARK PILOT : Cette fonction ne peut pas être utilisée pour le moment. L'utilisation future de l'INTELLIGENT PARK PILOT ne sera possible que si les lois nationales autorisent l'exploitation du service de voiturier automatisé. Il faut également que les parkings soient équipés de l'infrastructure nécessaire et que le service Mercedes me connect correspondant soit disponible et réservé pour la variante de véhicule respective de la Classe S, EQS et EQE.

et plus divertissants. Le système utilise une logique de blocage intelligente, basée sur une caméra, qui est capable de détecter si le conducteur regarde l'écran du passager. Si tel est le cas, le système réduit automatiquement le contenu dynamique. Mercedes-Benz prévoit d'introduire cette fonction cette année pour les véhicules Mercedes-EQ vendus aux États-Unis.

Parmi les autres points forts de l'EQE, citons l'assistant intérieur MBUX, l'affichage tête haute MBUX, le système ENERGIZING AIR CONTROL avec filtre HEPA, DIGITAL LIGHT et la direction par essieu arrière. Une série de fonctions entièrement nouvelles peut être activée par OTA, comme les fonctions de projection de DIGITAL LIGHT ou une expérience sonore supplémentaire, qui renforce encore l'ambiance intérieure d'avant-garde avec des paysages sonores riches et complets.

La batterie de l'EQE (WLTP : consommation électrique combinée : 18,7-15,9 kWh/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/100 km)⁴ a un contenu énergétique utilisable d'environ 90 kWh pour une autonomie allant jusqu'à 660 km (WLTP) - amplement suffisant pour des voyages longue distance confortables. De plus, pour des trajets encore plus longs, une charge de 15 minutes à une station de recharge rapide permet de parcourir jusqu'à 250 km supplémentaires (WLTP).

Contact :

Mona Moll, téléphone : +49 (0) 176 309 25 256, mona.moll@mercedes-benz.com

Alexandros Mitropoulos, téléphone : +49 (0) 176 309 96 021, alexandros.mitropoulos@mercedes-benz.com

Georg Walthart, téléphone : +49 (0) 160 862 71 15, georg.walthart@mercedes-benz.com

Jan Weber, téléphone : +49 (0) 160 862 00 00, jan.weber@mercedes-benz.com

Vous trouverez de plus amples informations sur **Mercedes-Benz** à l'adresse www.mercedes-benz.com. Vous trouverez des informations de presse et des services numériques pour les médias sur notre **plateforme en ligne Mercedes me media** à l'adresse media.mercedes-benz.com ainsi que sur notre **site média Mercedes-Benz** à l'adresse suivante : group-media.mercedes-benz.com. Pour en savoir plus sur les sujets d'actualité et les événements liés à Mercedes-Benz Cars & Vans, consultez notre canal Twitter **@MB_Press** à l'adresse suivante **@MB_Press sur Twitter** à l'adresse www.twitter.com/MB_Press.

Mercedes-Benz AG en bref

MercedesBenz -AG regroupe l'activité mondiale de MercedesBenz-Cars et MercedesBenz-Vans, qui emploie environ 172 000 personnes dans le monde. Ola Källenius est le Président du Conseil d'Administration de MercedesBenz -AG. La société se concentre sur le développement, la production et la vente de voitures particulières, de vans et de services liés aux véhicules. En outre, l'entreprise aspire à être le leader dans les domaines de la mobilité électrique et des logiciels pour véhicules. Le portefeuille de produits comprend la marque MercedesBenz -avec les marques MercedesAMG-, MercedesMaybach-, MercedesEQ-, GClass -et la marque smart. La -marque Mercedes me offre un accès aux services numériques de MercedesBenz-. MercedesBenz -AG est l'un des plus grands constructeurs de voitures particulières de luxe au monde. En 2021, elle a vendu environ 1,9 million de voitures particulières et près de 386 200 vans. Dans ses deux secteurs d'activité, MercedesBenz -AG développe continuellement son réseau de production mondial avec environ 35 sites de production sur quatre continents, tout en se préparant à répondre aux exigences de la mobilité électrique. Dans le même temps, l'entreprise construit et étend son réseau mondial de production de batteries sur trois continents. Le développement durable étant le principe directeur de la -stratégie de Mercedes-Benz et de l'entreprise elle-même, il s'agit de créer une valeur durable pour toutes les parties prenantes : clients, employés, investisseurs, partenaires commerciaux et société dans son ensemble. La base de cette démarche est la stratégie d'entreprise durable du -groupe MercedesBenz-. L'-entreprise assume ainsi la responsabilité des effets économiques, écologiques et sociaux de ses activités commerciales et considère l'ensemble de la chaîne de valeur.

⁴ La consommation électrique WLTP a été déterminée sur la base du règlement (UE) n° 2017/1151.