



Mercedes-Benz

Information de presse

Moteur turbodiesel OM 622 pour le Vito traction

26 septembre 2016

Utilisation principalement en solo, charge utile maximale pour des poids totaux en charge faibles ou moyens et priorité pour un prix d'achat et des coûts de maintenance minimums – le profil idéal pour le Vito traction et moteur transversal Mercedes-Benz OM 622.

Compact mais puissant: le petit quatre cylindres de 1,6 l de cylindrée suit la voie du « downsizing » au profit d'une faible consommation de carburant, d'un faible poids, d'une charge utile élevée et d'un prix d'achat intéressant. Ce moteur suralimenté à quatre soupapes par cylindre, avec deux arbres à cames en tête et injection directe, est d'une conception ultramoderne, avec culasse à flux transversal, revêtement antifriction des chemises de cylindres et pistons en acier à segments antifriction. La technique d'injection Common Rail exploite une pression d'injection de 1600 bars maximum. Les injecteurs piézo-électriques à 7 trous réagissent avec une grande rapidité et précision.

Un turbocompresseur à géométrie variable garantit des réactions spontanées et un développement rapide de puissance à bas régime, ainsi qu'une grande réactivité à régime élevé. Ce moteur compact n'a rien à envier à un grand en matière de déploiement de puissance. Sa conception presque carrée, avec alésage de 80 mm et course de 79,5 mm, est un gage de puissantes reprises et d'une grande nervosité.

Parfaitement à l'unisson des besoins d'un utilitaire léger de la marque à l'étoile

Le moteur du Vito répond de manière idéale aux besoins d'un utilitaire léger de Mercedes-Benz en matière d'offre et de caractéristique de puissance. Du guidage d'air au système d'échappement, en passant par

le débitmètre d'air massique, il a été spécialement étudié et conçu pour le Vito. Son déploiement de puissance et sa dynamique, son comportement au démarrage à froid et sa commande de l'injection, son concept de refroidissement et sa suralimentation, ses émissions sonores et la qualité exemplaire de ses gaz d'échappement ainsi que ses mesures d'optimisation de la consommation sont typiques de Mercedes-Benz et du Vito.

Les longs intervalles de maintenance, de maximum 40 000 km ou deux ans, permettent de réduire les coûts et traduisent la robustesse du moteur, qui possède la même durée de vie que le moteur OM 651 plus puissant. Le nouveau bloc OM 622 convainc non seulement par ses faibles coûts, son déploiement de puissance et son grand confort. Régulier, silencieux et presque sans vibrations, il est utilisé dans toutes les versions de longueurs et dans les trois versions de poids 2,5 t, 2,8 t et 3,05 t.

La dépollution est assurée par un recyclage des gaz d'échappement, un filtre à particules diesel et un catalyseur à oxydation. Le moteur est conforme à la norme antipollution actuelle Euro 5b+ et préparé pour la future norme Euro 6.

Deux gammes de puissance pour le nouvel OM 622

Le nouvel OM 622 est proposé en deux versions :

- Vito 109 CDI, 65 kW (88 ch) à 3800 trs/min, couple maxi 230 Nm à 1500-2000 trs/min
- Vito 111 CDI, 84 kW (114 ch) à 3800 trs/min, couple maxi 270 Nm à 1500-2500 trs/min.

Étant donné que le potentiel de reprises de l'OM 622 est à son maximum dès les bas régimes, les performances sont plus que satisfaisantes avec le nouveau moteur. Le Vito 109 CDI (valeurs du Vito 111 CDI entre parenthèses) accélère en 18,9 (14,4) secondes de zéro à 100 km/h et atteint une vitesse maximale de 157 (169) km/h.

Sa charge remorquée freinée pour la gamme de puissance inférieure atteint 1200 kg (1000 kg pour un poids total en charge de 3,05 t). Dans sa version la plus puissante, le Vito à transmission avant peut tracter jusqu'à 2000 kg. Le poids total maximum avec remorque s'élève à 4 800 kg.

Dans le Vito traction, doté du moteur OM 622, la transmission est assurée par une boîte de vitesses mécanique à six rapports. Ses démultiplications ont elles aussi été spécialement étudiées pour le Vito. Sur une fourchette allant de $i=4,182$ à $0,549$, elles satisfont à la fois aux besoins de performances élevées au démarrage et de conduite économique et silencieuse à vitesse élevée. Le levier de vitesses style joystick est très souple et précis.