



Mercedes-Benz

Evolution gamme

Communiqué

Pack Nuit et nouvelle génération de moteurs pour le Citan

11 juillet 2019

Proposé sur les fourgons et Tourer, le nouveau Pack Nuit confère à la fourgonnette étoilée un look dynamique et affirmé. Après les Tourer tous les Citan fourgon se dotent de nouveaux moteurs répondant à la norme Euro 6d-TEMP.

Le Pack Nuit comprend des coques de rétroviseur et des ailettes de calandre laquées noir brillant, une lunette arrière (y compris sur le fourgon) fortement teintée et des jantes en alliage léger de 16 pouces de couleur gris mat. Non disponible avec les doubles portes arrière, le Pack Nuit est proposé en France à **1290 € HT**.



Nouveau moteur OM 608 : silencieux, à faibles émissions et plus puissant

Tous les Citan fourgon et Tourer peuvent être dès maintenant commandés avec un moteur diesel quatre cylindres à couple élevé, d'une cylindrée de 1,5 litre et doté de la technologie SCR. L'OM 608 est conforme à la norme d'émission Euro 6d-TEMP actuelle et est disponible en trois puissances, en **hausse de 5 ch** : 59 kW/80 ch, 210 Nm (Citan 108 CDI), 70 kW/95 ch, 230 Nm (Citan 109 CDI), et 85 kW/116 ch, 260 Nm (Citan 111 CDI). D'un point de vue technique, la génération de moteur OM 608 présente de nombreux atouts : système de post-traitement des gaz d'échappement avec technologie AdBlue®,

turbocompresseur sur échappement à commande électrique avec turbine à buse variable pour un délai de réponse optimisé, et système d'injection à rampe commune avec pression **d'injection de 2 000 bars** (contre 1 600 bars auparavant). L'OM 608 répond à la norme **Euro 6d-TEMP**, y compris aux nouvelles exigences relatives en matière d'émissions (Real Driving Emissions – **RDE**).

L'OM 608 est associé avec une **nouvelle transmission manuelle à 6 vitesses** aux changements de vitesse faciles. La consommation des nouveaux Citan fourgon et Tourer, en version 108 CDI, est de **4,6 l/100 km** en cycle mixte pour des émissions de **121 g/km**.

Parmi les mesures spécifiques on peut citer l'utilisation d'une combinaison de recirculation des gaz d'échappement à haute pression et des gaz d'échappement refroidis à basse pression pour optimiser les émissions brutes. À cet effet, l'ensemble du système de refroidissement a été révisé et use d'un refroidisseur d'air de suralimentation au rendement amélioré. Pour le post-traitement des gaz d'échappement, des convertisseurs catalytiques SCR avec technologie AdBlue® sont pour la première fois utilisés en association avec le convertisseur catalytique à oxydation et le filtre à particules de suie.

Le bloc moteur en fonte est maintenant à la fois plus léger et plus rigide. Il inclut toujours des pistons en acier au poids optimisé. La hauteur de construction de la nouvelle culasse en aluminium et les masses en mouvement du système de distribution ont été réduites. Le collecteur d'admission est maintenant intégré au couvre-culasse. Les injecteurs à commande électromagnétique présentent huit orifices d'injection. Cela permet un contrôle précis de la combustion avec jusqu'à six injections par cycle de travail. L'utilisation d'une préinjection double permet d'optimiser le bruit de combustion dans une large plage de service.