

Présentation : Nouvelle Mercedes Classe E

En détaillant les premières photos officielles de la nouvelle venue, on ne peut manquer de remarquer son air de famille avec les Classes C et S. Il suffit pour s'en convaincre de voir sa face arrière, avec ses feux triangulaires et cette ligne de toit bombée à la manière de celle d'un coupé. C'est seulement par ses doubles projecteurs avant séparés (plus inclinés sur une proue plus biseautée) que la Classe E conserve son «visage» propre et marque sa différence par rapport aux feux en cacahuète des deux autres berlines de la gamme.

Afin de réduire les risques de cannibalisation vis-à-vis de la Classe S, on s'est attaché à ne pas accroître son gabarit par rapport à la génération précédente. Elle ne s'allonge donc que de... 2 mm. Une ligne de toit plus bombée lui permet cependant d'offrir une garde au toit supérieure, alors que l'allongement de l'empattement de 22 mm est entièrement dévolu à l'espace aux jambes des passagers arrière. Selon la tendance affichée par les Mercedes les plus récentes, l'élargissement des voies de 30 mm permet aussi aux roues de mieux remplir leurs arches. Le volume du coffre reste stationnaire, mais on profite désormais de la possibilité de rabattre le dossier de banquette en deux parties asymétriques.

Afin que l'équipement enrichi de la nouvelle venue ne l'alourdisse pas trop (on parle de 15 kg de plus), la part de matériaux autres que l'acier a presque doublé en ce qui concerne la structure. L'essieu arrière multibras est ainsi réalisé en grande partie en aluminium, mais le capot moteur, les passages de roues avant, le couvercle de malle ainsi que les modules avant et arrière sont également en alu. La structure s'est donc encore rigidifiée aux endroits névralgiques (pour une meilleure protection des passagers), mais aussi assouplie là où c'était possible. Cela pour une meilleure absorption de l'énergie en cas de choc et pour témoigner plus d'égards aux autres utilisateurs: voitures, cyclistes ou piétons.

La sécurité passive de l'habitacle, déjà exemplaire à bord de la génération précédente, a encore été affinée par le recours à des systèmes «intelligents» qui s'adaptent à l'intensité de la collision ou au taux d'occupation du véhicule. Les airbags avant disposent ainsi d'un déploiement en deux stades, mais les rétracteurs et limiteurs d'effort des ceintures sont également dotés d'un système étagé. Le siège du passager avant est pourvu d'un capteur qui module le déploiement de l'airbag en fonction du poids de l'occupant. On trouve pour le reste les airbags latéraux avant et arrière, les larges rideaux de protection latérale pour la tête, la détection automatique de sièges pour enfants ou encore un capteur de tonneau spécifique.

Plus puissants, plus sobres

La gamme comptera dans un premier temps 5 moteurs: 3 à essence (deux 6 cylindres de 2,6 et 3,2 litres et un V8 de 5 litres) et 2 turbo Diesel (un 4 cylindres 2.2 et un 5 cylindres 2.7). Le programme se complétera ultérieurement en essence d'un 4 cylindres à compresseur en guise de version accès et d'un V8 de 5,5 litres (annoncé pour 400 ch dans la version AMG). En Diesel, on devrait encore voir apparaître non moins de 3 moteurs supplémentaires: le 2.2 en version accès (220 CDI), le V6 3.2 (320 CDI) et le 4 litres V8 (400 CDI), dont la puissance pourrait atteindre les... 260 ch.

Pour ce qui concerne la gamme de lancement, il convient de souligner que le V6 2.6 développe désormais 177 ch (130 kW) et que la E430 est remplacée par une E500 animée par le V8 5.0 de 306 ch (225 kW). La 220 CDI, pour sa part, voit sa puissance grimper de 143 à 150 ch (de 105 à 110 kW) alors que la 270 CDI passe de 170 à 177 ch (de 125 à 130 kW). Il sera intéressant de voir si l'importateur belge continuera à abaisser ces puissances (à 100 et 120 kW) afin de placer ses voitures dans des classes de taxe de mise en circulation plus intéressantes et contourner ainsi le système fiscal belge, totalement dépassé.

Le gain de 5 kW des moteurs CDI s'explique notamment par l'adoption d'une rampe d'injection commune de la deuxième génération. Plus important pour l'usage au quotidien, on remarquera que le 4 cylindres dispose lui aussi désormais de deux arbres d'équilibrage tournant dans le sens contraire du vilebrequin afin de réduire le bruit et, surtout, les vibrations. Réjouissant aussi, le fait que la consommation Euromix globale (des cinq moteurs de base) baisse de près d'un litre (0,9 l/100 km pour être précis).

Confort et sport en un

La Classe E s'offre un nouvel essieu avant à 4 bras alors que, on a dit, l'épure arrière à bras multiples est essentiellement réalisée en aluminium. La principale innovation réside ici dans une suspension pneumatique inédite baptisée Airmatic DC (Dual Control). Son calculateur électronique évolué permet une gestion simultanée des fonctions ressorts et amortissement. Prenant en compte l'état de la route, la charge du véhicule et le style de conduite, ses capteurs choisissent ensuite une loi de ressorts et d'amortissement. Une solution qui permet, si l'on en croit les ingénieurs de Mercedes, de résoudre l'éternel conflit entre l'optimisation du confort de marche et les qualités de comportement sportives. Le système sera monté d'office sur la E500 et en option sur les autres versions.

La Classe E adopte naturellement un ABS avec répartiteur électronique de l'effort (EBV) et amplificateur de freinage d'urgence (BAS), ainsi qu'un contrôle de stabilité actif (ESP) intégrant un antipatinage (ASR). Toutes les versions disposeront par ailleurs du freinage électro-hydraulique récemment adopté par la SL, le fameux SBC (Sensonic Brake Control). La voiture se chaussera de jantes de 16 pouces en équipement standard, voire 17 pour les versions les plus puissantes et en exécution Avantgarde.

Trois exécutions

L'offre comprend toujours les 3 exécutions devenues traditionnelles: Classic, Elegance et Avantgarde. La version

d'accès, Classic, se trouve enrichie de série de quelques équipements qui la rendent plus désirable et agrémentent la vie à bord comme les jantes en alliage, l'air conditionné Thematic et l'autoradio. Concernant la climatisation, on trouve désormais l'option Thermotronic, dont l'unité de gestion tient compte des souhaits formulés dans 4 zones de l'habitacle; non plus seulement gauche/droite, mais aussi avant/arrière, ce qui permet à chaque passager de se définir un confort climatique propre.

L'exécution Elégance jouit comme à l'accoutumée d'un habillage plus luxueux alors que l'Avantgarde met l'accent sur la sportivité, présentant notamment quelques différences esthétiques des boucliers et des flancs, des projecteurs bi-xénon et une instrumentation à fond blanc. Parmi les options intéressantes, on notera l'autoradio Audio 50 APS et son système de navigation intégré ou le système Comand revu pour la Classe E (désormais avec DVD). Ce dernier peut désormais, en association avec un téléphone fixe, afficher les messages SMS, les e-mails ou même les services on line proposés par le portail de Mercedes-Benz. Si on a retenu l'option Linguatronic, on dispose même d'enfin d'une commande vocale du système de navigation. Nous vous renvoyons à l'encadré annexe pour plus de renseignements sur l'équipement et les options. A signaler que des options telles que le régulateur de vitesse avec capteur d'éloignement (Distronic), le (dé)verrouillage sans clé (Keyless Go), le contrôle de pression des pneumatiques, le toit ouvrant panoramique en verre courant du montant de pare-brise à la lunette arrière (éventuellement serti de cellules solaires pour assurer une ventilation de l'habitacle par grand soleil) ainsi que le système d'appel d'urgence TeleAid (avec fonction télé-diagnostic) sont disponibles sur la nouvelle Classe E. Pour les conducteurs ou les passagers avant friands de sportivité, il existe aussi un siège multi-contour dynamique dont les petits coussins se gonflent ou se dégonflent en fonction du tracé abordé et du maintien latéral consécutifs qu'ils sont censés offrir.

Introduction progressive

Dévoilée au salon de Bruxelles, la nouvelle venue devrait faire son entrée dans les salles d'exposition du réseau à la fin du mois de mars. Viendront ensuite les autres versions de motorisation, introduites progressivement à partir de l'automne. Il faudra encore attendre un an pour voir arriver le break (et sa face arrière arrondie comme celle du break Classe C) et une éventuelle variante 4-Matic à 4 roues motrices.

Le cahier des charges stipulait aussi que le prix d'accès de la nouvelle Classe E ne pouvait dépasser de plus de 500 e celui de la précédente. Si le tarif définitif n'est pas encore connu, les Allemands ne manqueront sans doute pas de souligner qu'à équipement égal, la nouvelle n'est pas plus chère que l'ancienne, voire même légèrement moins chère. Rendez-vous bientôt pour une première prise en main.

Source et photos : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le dimanche 20 janvier 2002

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/1064-presentation-nouvelle-mercedes-classe-e.html>