

Mercedes ML 400 CDi : Quel engin !

Le ML a quatre ans. Pour fêter cet anniversaire, Mercedes lui offre un visage retouché, quelques équipements supplémentaires et deux formidables V8, dont un Diesel tout simplement incroyable.

Construit aux Etats-Unis, en Alabama, depuis 1997, le 4 x 4 Mercedes a passé le cap des 320 000 exemplaires produits, dont plus de 100 000 pour l'année 2000. A l'occasion du millésime 2002, il se présente avec un regard neuf, grâce à des projecteurs doubles sous glace lisse (au xénon, mais seulement en option) qui s'allument automatiquement en fonction de la luminosité. Systématiquement peint, le bouclier avant intègre des phares antibrouillard. Il se veut plus agressif, dans le bon sens du terme. Le pare-chocs arrière aussi a été redessiné, tout comme les jantes en alliage léger.

L'habitacle n'est pas en reste, avec une console centrale modifiée et parée de bois sur tous les modèles. Il intègre une climatisation automatique, qui profite aussi aux passagers arrière, grâce à une soufflante supplémentaire et à des aérateurs individuels.

Question sécurité, les rideaux latéraux gonflables destinés à protéger la tête des passagers avant et arrière font partie de l'équipement de série. Tandis que les airbags latéraux arrière restent une option.

Le ML de base n'est décidément plus d'actualité. Au tarif, on ne trouve rien en dessous de 270 000 F et jamais moins de cinq cylindres sous le capot. Le ML270 CDi est reconduit (avec une boîte manuelle à 6 vitesses, ou une automatique à 5 rapports), les ML320 V6 et AMG 55 (347 ch) aussi. En revanche, le 430 se voit remplacé par le ML500, dont le V8 développe 20 ch de plus. Mais la grosse nouveauté, c'est ce ML400 CDi.

Preuve que le ML vise encore plus haut, ce Diesel développe la bagatelle de 250 ch. C'est la Classe S qui a étrenné ce biturbo à « common rail ». Dans une limousine, il semble à sa place. Dans un 4 x 4, il en stupéfie plus d'un et en particulier, les automobilistes empruntant une autoroute allemande. Voir son rétroviseur brusquement obstrué par un gros van, puis se faire dépasser, alors que l'on circule à haute vitesse, ça impressionne. Avoir du mal à le suivre, ensuite, ça étonne. Se faire déposer à chaque relance, ça rend muet. Il faut pourtant s'y faire : avec sa boîte automatique qui rétrograde plus vite que son ombre et, surtout, ses 57 mkg de couple, le ML 400 CDi se montre intraitable.

S'il a décidé de tirer sa clientèle vers le haut, le ML se veut aussi plus routier. Comme en témoignent ses nouveaux pneus, « all weather », plutôt que mixtes précédemment. Leur conception abaisse le niveau sonore et affine le comportement routier. Toutefois, la direction s'avère trop assistée en ligne droite et les amortisseurs désagréablement réglés. A l'avant, ils pompent, tandis qu'à l'arrière, ils tapent le bas du dos.

S'il est plus routier, le Mercedes ML reste un véhicule tout terrain efficace. Doté d'une gamme de vitesses très courtes, il compense son absence de débattement des roues par un contrôle électronique de tous les instants. Cela ne diminue pas l'encombrement de la caisse et n'en augmente pas la garde au sol, mais, question motricité, c'est totalement efficace.

Par Yves BEY-ROZET

Source et informations complémentaires : L'Argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le mardi 21 août 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/237-mercedes-ml-400-cdi-quel-engin.html>