



TCS Test de voiture **Mercedes-Benz E 220d AMG-Line**

Une berline toujours aussi **classe**

Tout en demeurant l'incarnation de la grande routière, la Classe E prend définitivement ses distances avec la Mercedes de grand-papa. Ce dixième opus placé sous le signe de la technologie s'engouffre dans l'ère digitale.



♥ 4 cylindres 2 l turbodiesel, 194 ch 📦 6,2 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie A
∞ Autonomie: 1064 km 🏋️ Poids: 1915 kg (modèle testé) ⚡ 7,9 s de 0 à 100 km/h 💰 64 945 fr.

Juillet 2016



TECHNIQUE

+ Grande routière de haut vol
Excellente association moteur/boîte
Faible consommation/autonomie
Instrumentation/assistances futuristes
Comportement/direction très directe
Agilité et maniabilité préservées
Matériaux nobles et finition soignée

- Pléthore technologique à maîtriser
Politique des options
Poids explosant les données d'usine
Roulage ferme (option roues 19")
Garde au toit juste (avec toit ouvrant)
Fiabilité reconnaissance panneaux et alerte franchissement de ligne

Pénétrer aujourd'hui dans une Mercedes-Benz Classe E relève du choc technologique. Passé le stade rassurant de l'agencement intérieur toujours aussi cossu, on détecte la présence insolite de deux larges écrans faisant office d'instrumentation. Et l'émerveillement, ou l'effroi c'est selon, est à son comble lorsque l'on découvre que ces deux éléments rappelant furieusement l'univers des tablettes sont commandés via deux petites touches tactiles greffées de part et d'autre du volant. Bienvenue dans la galaxie automobile 2.0.



Luxe digital L'instrumentation se compose de deux écrans. Le tout agrémenté d'une superbe finition.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Mercedes-Benz E 220d aut. AMG Line: 4 portes, 5 places; 64 945 fr. (véhicule testé: 93 315 fr.)
Gamme: 220d, 194 ch (58 845 fr.) à 350d V6, 258 ch, (72 500 fr.)
Options: peinture métallisée (1236 fr.), navigateur (dès 710 fr.), écran Wide-screen (1205 fr.), régulateur adaptatif, alerte franchissement de ligne, etc. (3400 fr.), cuir nappa (3115 fr.)
Garantie: 3 ans d'usine, 30 ans d'assistance (sous conditions); garantie anti-rouille: 30 ans (sous conditions)
Importateur: Mercedes-Benz Schweiz, 8952 Schlieren, www.mercedes-benz.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 2 l turbodiesel, 194 ch; boîte automatique 9 vitesses, propulsion.
Poids: 1915 kg (véhicule testé), total admissible 2340 kg, charge tractable 2100 kg

D'ailleurs, on se demande si l'on doit aborder la Classe E sous un angle automobile ou numérique. On choisira ce dernier pour préciser que les touches tactiles permettront aux initiés des tablettes de faire défiler à leur convenance les différents menus. Au risque de se perdre parfois dans les sous-menus. Passé une phase d'accoutumance, tout est sous contrôle et se gère au mieux. Mercedes a toutefois fait preuve de prévenance envers les automobilistes peu rompus au numérique en conservant des touches commandant les assistances.

Vers la voiture autonome

Outre cette débauche informatique, la Classe E pointe à l'avant-garde des aides à la conduite. Du genre utiles comme le régulateur adaptatif connecté au système de reconnaissance des panneaux et ajustant la vitesse en fonction des li-



mitations. Idem pour l'assistance de conduite dans les bouchons qui suit les marquages au sol et assure quasiment un guidage autonome en circulation urbaine. Bienvenu, même si on note encore quelques «bugs», par exemple du côté de l'identification des panneaux.

Une fois le tout apprivoisé et la couleur d'ambiance choisie parmi les 64 teintes du nuancier, on peut se pencher sur l'aspect automobile de cette Mercedes du troisième type. Ce d'autant que la Classe E a la primeur des nouveaux 4 cylindres diesel maison. Une vraie réussite. D'un fonctionnement harmonieux, la version 2 l de 194 ch séduit par son allant et son association parfaite avec la boîte automatique à 9 vitesses. Le couple omniprésent permet d'utiliser au mieux les plages de régimes. Pas sportive mais dynamique, cette grande routière se complait à croiser à 1400 tr/min sur autoroute. De quoi jouir du niveau sonore de cathédrale régnant à bord. Le tout dans la sobriété puisque la moyenne du test est de 6,2 l/km. Assez loin de la donnée d'usine, mais assez stupéfiant pour une voiture de 1,9 tonne.



Les mini pavés tactiles commandent l'instrumentation de manière verticale et horizontale.

Cette masse dépassant de 215 kg le poids officiel illustre d'ailleurs la problématique des modèles suréquipés. Et cela bien que les fabricants réalisent des prouesses en matière de construction légère. Cette propulsion de 4,93 m (+4 cm) n'en dévoile pas moins une agilité et une maniabilité fort convenables. La direction très directe et le comportement parfaitement posé n'y sont pas étrangers. Le pilote a de plus le choix entre 5 modes de conduite. De quoi conférer un zeste de tonicité supplémentaire. A l'image de l'insonorisation, l'amortissement agit avec une progressivité gommant bien les inégalités. Une qualité toutefois atténuée par les roues runflat de 19 pouces chaussant la voiture de test. Pas véritablement nécessaire.



Les 5 modes sélectionnables via un basculeur oscillent entre conduite éco et sportive.

Car ce cocon douillet, ployant sur les inserts alu et laqués de belle facture, est dévolu à la volupté. Ce dont profitent au premier chef les occupants avant alors que l'habitabilité arrière est dans la norme. Cela dit, tout dépend des moyens mis en oeuvre. Comme redouté, cette Mercedes n'est pas ultra dotée. Hormis des éléments tels que l'amortissement sélectif ou les phares LED, le client est prié de passer à la liste des options, de surcroît pas évidente à déchiffrer. Reste qu'on voit mal comment ne pas craquer devant l'écran Widescreen de 12,3", l'assistance à la conduite Drive Pilot ou le parcage automatique commandé par smartphone. Tentant, à l'image de cette plantureuse Classe E aux traits affinés.



MARC-OLIVIER HERREN

ESSAYEUR

Au-delà de certains gadgets technologiques, cette Mercedes recèle des assistances précieuses et gérables. Une superbe routière qu'on aurait souhaité un brin dévergondée.

Vive les galbes La partie arrière inclinée participe au dynamisme de la voiture.





TCS Test de voiture

Mercedes-Benz E 220d AMG-Line

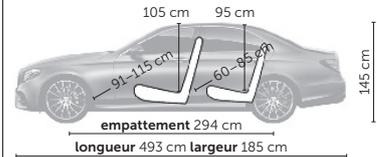


Vieux jeu Le levier du régulateur au look daté gère pourtant une assistance sophistiquée.



Coffre de berline Evidemment pas des plus pratiques. Celui du break engloutira 640 l.

TECHNIQUE



largeur intérieure: avant 152 cm, arrière 150 cm
coffre: 540 litres
pneus: av. 245/40R19, ar. 275/35R19, min. 205/65R16

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	7,9 s
Elasticité:	
60–100 km/h (mode D)	4,5 s
80–120 km/h (mode D)	5,6 s
Diamètre de braquage:	11,5 m
Freinage (100–0 km/h):	37,5 m
Insonorisation:	
60 km/h: 58 dB (A)	
120 km/h: 66 dB (A)	

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	fixes	variables
15 000	97	805.–	407.–	
30 000	65	805.–	814.–	

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr. (OFS), concessions Mercedes-Benz: 107 à 222 fr.

COÛTS DES SERVICES

Maintenance gratuite 10 ans/100 000 km.			
Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹	
15 000/12	1,1	446.–	
30 000/24	2,6	898.–	
Entretien sur 180 000 km:			
15 000 km/an	13,2	6579.–	

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI (UE 80/1268)

	urbain	interurbain	mixte
TCS	5,3	4,5	4,8
Usine	4,7	4,1	4,3
Emissions de CO ₂ :			112 g/km
Moyenne suisse de CO ₂ :			139 g/km
EtiquetteEnergie (A–G):			A

CONSOMMATION DU TEST

6,2 l/100 km autonomie 1064 km réservoir: 66 litres

¹ matériel inclus



La vidéo du test

Tableau comparatif

La Mercedes-Benz Classe E incarne depuis des lustres la grande routière. Elle est dotée d'un viatique technologique qui la projette en tête de sa catégorie.



	Mercedes-Benz E 220d AMG Line	BMW 520d pack sport M
Prix (fr.)	64 945.–	62 030.–
Cylindrée (cm ³)	1950	1995
Puissance (kW/ch)	143/194	139/190
Couple max. (Nm/min)	400/1600	400/1750
Consommation (l/100 km)	4,3 A ²	4,1 ¹ A ²
Volume du coffre min./max. (l)	540/n. c. (VDA)	520/n. c. (n. c.)
Frais kilométrique (fr./km) ³	0,97	–
Maintenance (entretien gratuit) ⁴	10 ans/100 000 km	10 ans/100 000 km
Test Touring	8/2016	–

¹ données de l'importateur ² rendement énergétique donné par l'importateur ³ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴ sur 180 000 km (15 000 km/an)

CRÉDITS: nos remerciements au Golf Club Thunersee. Avec l'aimable complicité du golfeur émérite Manfred Baumgartner.

CARROSSERIE

Cette grande berline dissimule élégamment ses dimensions. L'espace est royal à l'avant, dans la norme aux places arrière. Le coffre présente une capacité usuelle, mais est peu pratique d'accès. Deux leviers permettent d'abaisser la banquette divisible. Le rayon de braquage n'est pas excessif, contrairement au poids dépassant nettement la donnée d'usine.

HABITACLE

L'agencement intérieur et la qualité perçue de haut niveau se marient superbement avec l'instrumentation à double écran avant-gardiste. De multiples configurations sont possibles, au risque de déconter certains utilisateurs.

CONFORT

Niveau sonore très faible et sièges cuir idéalement configurables assurent un agrément de pointe. Dommage que les roues 19 pouces dotant la finition AMG Line grèvent le confort de roulage et laissent filtrer des bruits de percussion sur les inégalités grossières.

PRIX-PRESTATIONS

La dotation de série n'est guère davantage que suffisante. L'obligation de plonger dans les options fait exploser le prix. Entretien gratuit généreux (10 ans), garantie d'usine correcte (3 ans).

COMPORTEMENT

Cette propulsion s'avère très équilibrée et maniable eu égard à sa longueur et son poids de 1,9 t. Cinq modes permettent d'influer sur la direction, l'amortissement et la réponse moteur.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Le nouveau 4 cylindres diesel est une réussite. A la fois cultivé et coupleux (400 Nm), il abat le 0 à 100 km/h en 7,9 s. L'ESP s'empresse de juguler les amorces de dérive sur chaussée mouillée.

CONSOMMATION

Si les 4,3 l/100 km d'usine se révèlent trop optimistes, la Classe est toutefois très sobre et peut camper sous les 6 l.

SÉCURITÉ

Les assistances novatrices – toutes en option – travaillent bien. Bémol, le stabilisateur de voie actif n'informe pas le conducteur lorsqu'il devient inopérant.

août 2016 | touring 31

**Notation**

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	46	15
habitabilité (dimensions intérieures)	80	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	70	10
visibilité circulaire	40	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	80	10
accessibilité du coffre et forme	70	20
Note	66%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	80	20
système multimédia	80	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	90	20
utilisation	70	20
Note	80%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	90	30
visibilité circulaire	40	10
suspension	80	10
sièges	90	10
équipement de confort de série et équipement effectif	50	10
équipement de confort en option et équipement effectif	70	20
Note	73%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	60	30
prestations de garantie	50	20
coûts des services	40	10
rapport puissance/poids	50	5
maintien de la valeur	70	20
performances	80	10
frais de consommation	60	5
Note	60%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	90	15
direction	80	15
plaisir de conduite	80	20
comportement routier	90	50
Note	87%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	80	20
puissance et accélération	90	10
régularité de fonctionnement	80	10
traction	80	15
boîte manuelle / boîte automatique	90	15
étagement de la boîte	90	15
charge tractable	90	15
Note	86%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	80	10
consommation cycle TCS	80	35
consommation données d'usine	100	10
consommation effective	70	35
autonomie	80	10
Note	79%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	90	10
équipement de sécurité en option	90	30
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	60	50
Note	75%	15%

Note finale

**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1950 ccm
puissance/tours-minute	143 kW/ 3800 tr/min
puissance mesurée	143 kW
couple/tours-minute	400 Nm/1600 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	arrière
boîte à vitesses	a9
dimensions pneus de série	225/55 R17
dimensions pneus véhicule de test	275/35 R19

CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	4.3 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	4.8 l/100 km
mixte TCS-P	5.9 l/100 km
effective	6.2 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	112 g/km
autonomie au TCS-P	1119 km
volume du réservoir	66 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	7.3 /7.9 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	4.5 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	5.6 s
freinage à 100 km/h	37.4 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.47 /11.5 m
insonorisation à 120 km/h	66 dBA

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.93 /1.85 /1.44 m
poids à vide usine	1700 kg
poids à vide mesuré	1915 kg
poids total	2340 kg
charge utile effective	425 kg
charge tractable freinée	2100 kg
capacité du coffre minimum	540 litres
capacité du coffre maximum	aucune donnée

GARANTIE	
garantie d'usine en années	2 ans
garantie d'usine en km	600000 km
garantie antirouille en années	30 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS

la vidéo du test