

MERCEDES-BENZ E320 CDI 2005



Après cinq ans d'absence, le moteur turbodiesel est de retour dans une Mercedes-Benz. Et c'est la populaire classe E qui étrenne cette nouvelle motorisation. Il s'agit d'un six cylindres en ligne de 3,2 litres qui est associé à une boîte automatique à cinq vitesses. Cette intermédiaire à propulsion ne peut bénéficier de la transmission intégrale 4MATIC alors que les autres versions, sauf la E55, y ont droit. Il est à noter également que la CDI n'est pas offerte en modèle familial.

Habitacle et coffre

Facile d'accès à l'avant, la E320 nous convie à prendre place dans des sièges très, très confortables grâce à leur coussin assez long et à leur dossier haut. La position de conduite est excellente; le volant inclinable et télescopique n'y est pas étranger. Par contre, le miroir intérieur est proche du conducteur, ce qui peut faire en sorte que ce dernier se sente à l'étroit.



Entrer et sortir par l'arrière est plus ou moins facile parce qu'il n'y a pas beaucoup d'espace entre la base du siège et le pilier B. La banquette est confortable pour deux adultes qui bénéficient d'un bon dégagement pour la tête et les jambes. Le dossier n'est pas rabattable et il n'y a pas de trappe à skis en équipement standard. Le passage à ski avec un sac est une option sans frais tandis qu'il faut payer pour obtenir le dossier rabattable 60/40.

Le coffre est passablement spacieux. Son plancher est plat et son ouverture est grande.

Commodités et sécurité

La finition de l'habitacle est très bonne mais elle n'est pas impeccable puisque certains joints sont inégaux. L'insonorisation est très efficace, sauf pour les bruits de route. Le coffre à gants est petit mais heureusement on trouve ailleurs dans le véhicule de l'espace de rangement plus spacieux. Le porte-gobelets ne peut recevoir tous les formats. De plus, il est installé haut et semble chétif. Il détonne dans une Mercedes.



En ce qui concerne les instruments et les commandes, ils sont bien placés et faciles à utiliser, sauf la commande des essuie-glaces située sur le levier des clignotants. Pour obtenir la position MIST, il

faut doser la pression exercée sur le bout du levier. On a déjà vu mieux comme système. Le climatiseur et le système de chauffage fonctionnent très bien. Le soir, tous les éléments sont éclairés.

Comme d'habitude, la liste des options est impressionnante chez Mercedes et il faut payer pour des phares au xénon, par exemple, malgré le prix de départ substantiel de la voiture.

Au chapitre de la sécurité, cette Mercedes possède deux coussins gonflables à l'avant, quatre latéraux et deux rideaux gonflables. Les cinq appuis-tête sont réglables mais ne montent pas assez haut pour les personnes de grande taille. Curieusement, Mercedes ne dote pas ses voitures de verrouillage de sécurité pour les enfants. La puissance des phares est bonne. Le miroir de gauche n'ouvre pas assez large pour permettre à un conducteur de grande taille d'employer la méthode Vision 360 degrés. Le dessus du tableau de bord se reflète presque toujours dans le pare-brise.

Moteur et transmission

Le six cylindres en ligne turbodiesel de 3,2 litres appelé CDI (Common-rail Direct Injection), injection directe à rampe commune, développe 201 chevaux et un monstrueux couple de 369 lb-pi de 1 800 à 2 600 tr/min. Dans la rampe commune le carburant peut être pulvérisé à 23 200 livres de pression. Après un léger temps mort lors d'un départ rapide, les accélérations et les reprises sont vigoureuses et instantanées. Plusieurs moteurs à essence de même cylindrée ou même de cylindrée supérieure ne sont pas aussi dynamiques. Un petit claquement du moteur se fait entendre lorsque la radio est fermée ou lorsqu'on est à l'extérieur du véhicule. Autrement, on l'entend très peu. On perçoit à l'occasion des hésitations pendant des reprises rapides. Le rendement de ce moteur est vraiment impressionnant aux chapitres des performances, de la douceur et du niveau sonore.

La transmission automatique à cinq rapports est ultra-douce et effectue ses changements de vitesses de façon presque imperceptible. Les rapports sont bien étagés et elle permet de partir en deuxième vitesse.

Comportement routier

La suspension indépendante aux quatre roues procure une superbe douceur de roulement. Les inégalités sont absorbées avec un merveilleux mélange de souplesse et de fermeté. Il y a de l'assurance, du confort et de l'onctuosité dans les mouvements de la suspension. La tenue de route est très bonne mais on sent que la voiture est lourde, ce qui limite un peu l'agilité. On a une très forte impression de solidité au volant de cette voiture.



La servodirection est très bien calibrée en plus d'être stable, précise et assez rapide. À basse vitesse, elle tarde beaucoup à revenir au centre, surtout après un virage à 90 degrés. Le rayon de braquage est court.

Les quatre freins à disque sont très puissants et durables. Lorsque les essuie-glaces fonctionnent, les freins réduisent l'humidité sur les disques par de légères applications. De plus, si le conducteur relâche rapidement l'accélérateur, le système rapproche les plaquettes des disques pour réduire le temps de réponse des freins. On n'arrête pas le progrès en matière de sécurité.

Dans un centre technique de CAA-Québec, nous avons constaté que cette Mercedes est très bien construite avec un dessous robuste. Toutefois, le point d'ancrage pour remorquer la voiture devrait être au centre et non du côté droit.

Conclusion

Cette Mercedes est une grande routière qui permet d'effectuer de longs trajets en tout confort et sans fatigue excessive. Grâce à la technologie de la rampe commune, le moteur turbodiesel fonctionne admirablement bien et cela pourrait permettre à ce type de moteur de séduire une nouvelle clientèle. Il faut dire que prendre place dans une Classe E ne nuit pas à un bilan positif.

POUR : confort des sièges, comportement routier, rendement du moteur, transmission ultra-douce, freins puissants, grand coffre.

CONTRE : insonorisation perfectible, reflets dans le pare-brise, porte-gobelets à revoir, commande des essuie-glaces à déplacer, direction lente à revenir à basse vitesse.

MERCEDES-BENZ E320 CDI 2005

Moteur : 6 cyl. turbodiesel en ligne, 3,2 litres, 24 soupapes

Puissance : 201 ch à 4 200 tr/min

Couple : 369 lb-pi de 1 800 à 2 600 tr/min

Transmission : automatique 5 vitesses

Suspension : indépendante/indépendante

Freins : disques/disques

Longueur : 481,5 cm

Largeur : 181 cm

Hauteur : 145,2 cm

Empattement : 285,4 cm

Poids : 1 740 kg

Pneus : 225/55R16

Capacité maximale de remorquage : non recommandé

Coussins gonflables : standards, plus quatre latéraux et deux rideaux gonflables

Consommation de carburant

- Selon Transports Canada : ville : 8,9 L/100 km (32 mi/gal); route : 5,9 L/100 km (48

mi/gal)

- Pendant l'essai : 8,0 L/100 km (35 mi/gal)

Capacité du réservoir : 80 litres

Accélération

0-100 km/h : 8 secondes

60-100 km/h : 5,4 secondes

Concurrents : Audi A6, Bmw série 5, Infiniti M, Jaguar S-Type, Lexus GS

Garanties

- Véhicule complet : 4 ans/80 000 km

- Principales composantes : 5 ans/120 000 km

- Rouille de surface : 4 ans/80 000 km

- Perforation : 5 ans/kilométrage illimité

- Antipollution : 4 ans/80 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine

Pare-chocs arrière : 816 \$

Disque de freins avant : 133 \$

Plaquettes de frein : 183 \$

Silencieux : 681 \$

Aile avant : 607 \$

Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier : 1 311 \$ à 2 951 \$

Prix des versions : 74 400 \$

Principales options :

Système de navigation : 1 475 \$

Volant chauffant : 460 \$

Chaîne audio supérieure : 1 490 \$

Pare-soleil arrière électrique : 740 \$

Siège arrière rabattable 60/40 : 1 050 \$

Système Keyless Go : 1 865 \$

Phares au xénon : 1 465 \$

Toit ouvrant Panorama : 1 850 \$

Prix du véhicule essayé : 76 605 \$

Frais de transport/préparation : 1 450 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 8

Canada : 41

© Octobre 2004. Tous droits réservés, CAA-Québec.

Photos : Daimler Chrysler