

Essai - Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic : La rigueur élégante

Positionnée frontalement sur le même segment que les Audi A6 et BMW Série 5, la cinquième génération de la Mercedes-Benz Classe E se décline désormais également en version Coupé. Cette élégante quatre places destinée à une clientèle exigeante se présente aux portes de Wheels And You pour un galop d'essai. Et je ne me fais pas prier !



- V6, turbo, essence, 2'996 cm³
- 333 ch de 5'250 à 6'000 t/min
- 480 Nm de 1'200 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 1'845 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'826 x 1'860 x 1'430
- Conso. mesurée : 11.73 l/100 km
- Emissions CO₂ : 189 g/km (G)
- dès CHF 78'400.-, mod. essayé: CHF 126'388.-

Lancée en 1993 pour succéder à la type 123, la gamme Classe E de Mercedes propose plusieurs variantes de carrosserie, allant de la berline au break et passant par le SUV GLE.

Aujourd'hui, c'est le Coupé 4Matic qui nous est proposée à l'essai. Je ne boude pas mon plaisir de prendre en main ce fleuron très germanique de l'automobile.



A l'extérieur

Dans sa robe blanc diamant métallisé, les lignes du E400 Coupé évoquent le mouvement. La silhouette mêle habilement fluidité et dynamisme. Deux nervures saillent sur le long capot qui plonge sur l'énorme calandre au centre de laquelle trône une version XXL du logo de la marque. Ladite calandre est proéminente et s'encoche dans les contours des phares avant qui semblent l'arrimer sur voiture. Cette identité visuelle caractéristique de la marque est plutôt réussie.

Le profil est agréable à regarder. Les lignes sont coulantes et la hauteur de la ligne de caisse laisse peu de place aux surfaces vitrées. Les proportions sont agréables, mais je trouve l'ensemble assez consensuel. Pour ma part, c'est de trois quarts arrière que je préfère admirer ce coupé. En effet, les feux horizontaux s'étirant sur les ailes arrière sont du plus bel effet tandis que les deux sorties d'échappement intégrées dans le diffuseur agrémentent joliment le pare-choc. Les jantes de 20 pouces au design sobre et classieux ajoutent tant à la sportivité qu'à l'élégance de l'ensemble. Elles posent également l'auto sur le bitume. Le pare-brise est oblique et ses montants sont larges. Je constate d'ailleurs assez vite que cela gêne un peu la visibilité de trois-quarts gauche.

Si les anciennes Classe E coupé reposaient sur une base de Classe C, ce n'est plus le cas de cette génération qui reprend le châssis de la berline Classe E. Ses proportions la rendent visuellement effilée. Le véhicule est long et bas. Si ce sont

plutôt les courbes du toit et du capot qui prédominent, deux lignes latérales viennent ajouter une bienvenue tension visuelle à l'ensemble. Je suis en revanche surpris par la légèreté de la trappe à essence qui détonne par rapport à la qualité générale.



A l'intérieur

Lorsque je m'installe à bord du véhicule, je décline l'offre de présentation que l'on me propose, préférant, comme à mon habitude, découvrir l'auto par moi-même. Et là, bref moment de solitude, le temps de me remémorer où se situe le levier de vitesses chez Mercedes-Benz... Il s'agit en fait du commodo habituellement réservé aux commandes des essuie-glaces. Pourquoi pas, mais j'aurais alors aimé que l'aspect ressemble moins à celui d'une manette commodo "ordinaire", jugeant qu'une commande de boîte mérite d'être plus distinctive.

Pour le reste, je suis plongé dans un espace de confort et de luxe de haut vol. Tant les matériaux mêlant essentiellement cuir et aluminium que l'assemblage au millimètre contribuent à donner une qualité perçue de haut niveau. J'apprécie particulièrement le confort des sièges. Chauffants, refroidissants, massants (selon plusieurs programmes à choix), ils offrent un excellent confort. Si, en conduite sportive sur col tournicotant, leur maintien peut s'avérer limite, il est tout à fait homogène par rapport au positionnement davantage grand tourisme que résolument sportif de l'auto.

Une courbe lumineuse souligne élégamment, d'une portière à l'autre, les commandes de siège, le tableau de bord en passant par le tunnel central. On peut y ajuster un éclairage d'ambiance selon la couleur et l'intensité que l'on désire. Une petite merveille !

Une superbe et unique dalle regroupe deux écrans de 12.3 pouces chacun en haute résolution : celui affichant l'ensemble compteurs / ordinateur de bord ainsi qu'un autre dédié à l'infodivertissement et fonctions avancées des réglages de

l'auto. Les fonctionnalités sont riches, mais l'interface est vraiment bien pensée, si bien qu'il ne me faut que peu de temps pour m'y retrouver dans l'arborescence touffue des menus. La balance entre les boutons et les fonctionnalités pilotées par l'interface est équilibrée, les fonctions essentielles restant ainsi directement accessibles.

Par ailleurs, l'interface se pilote soit à l'aide d'une molette placée sur le tunnel central, soit via un pavé tactile surplombant la dite molette. C'est fort bien ensé dans les deux cas, mais je ne comprends pas forcément la logique d'une telle redondance. Je cite encore les buses d'air inspirées des moteurs à turbine qui ajoutent une touche sportive à la planche de bord.

L'équipement est par ailleurs pléthorique, notre modèle d'essai bénéficiant de pas moins de 11 packs et de nombreuses autres options qu'il serait fastidieux d'énumérer ici. Je me contenterai donc de vous renvoyer à la liste des options, avec toutefois une mention pour le système audio "Burmester High-End 3D-Surround-Soundsystem" qui ajoute une qualité sonore en rapport avec le rendu visuel et confort du cockpit. J'évoque aussi les nombreux systèmes d'assistance à la conduite sur certains desquels je m'attarderai plus tard et qui permettent de prendre la route sans la moindre inquiétude et savourer chaque kilomètre.



Sous le capot

Le cœur de notre E400 Coupé est un 6 cylindres en V turbo d'un volume de 3

litres. Il développe la bagatelle de 333 ch et un couple de 480 Nm. Il permet d'élancer et de mouvoir correctement cette auto de plus de 1'800 kg. Il est associé à une boîte automatique à 9 rapports (9G-Tronic) de fort bon aloi, je reviendrai sur la question.

C'est un moteur qui ne manque ni de souffle, ni d'allonge, mais c'est clairement la discrétion qui prédomine sur l'exubérance. En effet, le joli son émis n'envahit jamais l'habitacle outre mesure. Personnellement je le regrette, mais une fois encore, c'est raccord avec le positionnement de ce coupé.

Quant à la consommation, la moyenne mesurée s'établit à 11.73 l/100km et varie entre 15.37 l/100km et 9.91 l/100km. C'est clairement au-dessus des chiffres annoncés, mais vu la puissance développée et le poids de l'auto conjuguée à celui de mon pied droit durant ce test, je trouve que ce n'est pas outrageux.



Au volant

Les réglages de l'assise et du volant sont nombreux qui permettent de trouver une excellente position de conduite. Comme à mon habitude, je rabaisse le siège au maximum avant de tailler les premiers kilomètres dans une quiétude appréciable. Le confort est exquis, mais la visibilité laisse à désirer, en raison notamment de l'épaisseur des montants du pare-brise ainsi que des surfaces vitrées réduites. Par moment, les dimensions de la voiture sont difficiles à appréhender mais le système de caméra à 360 degrés et la représentation vue d'en haut du véhicule sur l'écran remédient efficacement à ce constat. Cela ne suffit toutefois pas à faire du milieu urbain son terrain de jeu favori.

Je découvre très vite les qualités de l'affichage tête haute, c'est de loin le meilleur qu'il m'a été donné de tester à ce jour. Les informations s'intègrent naturellement sur la route si bien qu'elles semblent faire partie du paysage. Bluffant ! Quant au régulateur de vitesse adaptif, il est, lui aussi, de haut vol. Réactif, il s'adapte autant à la distance avec le véhicule qui précède qu'aux changements de

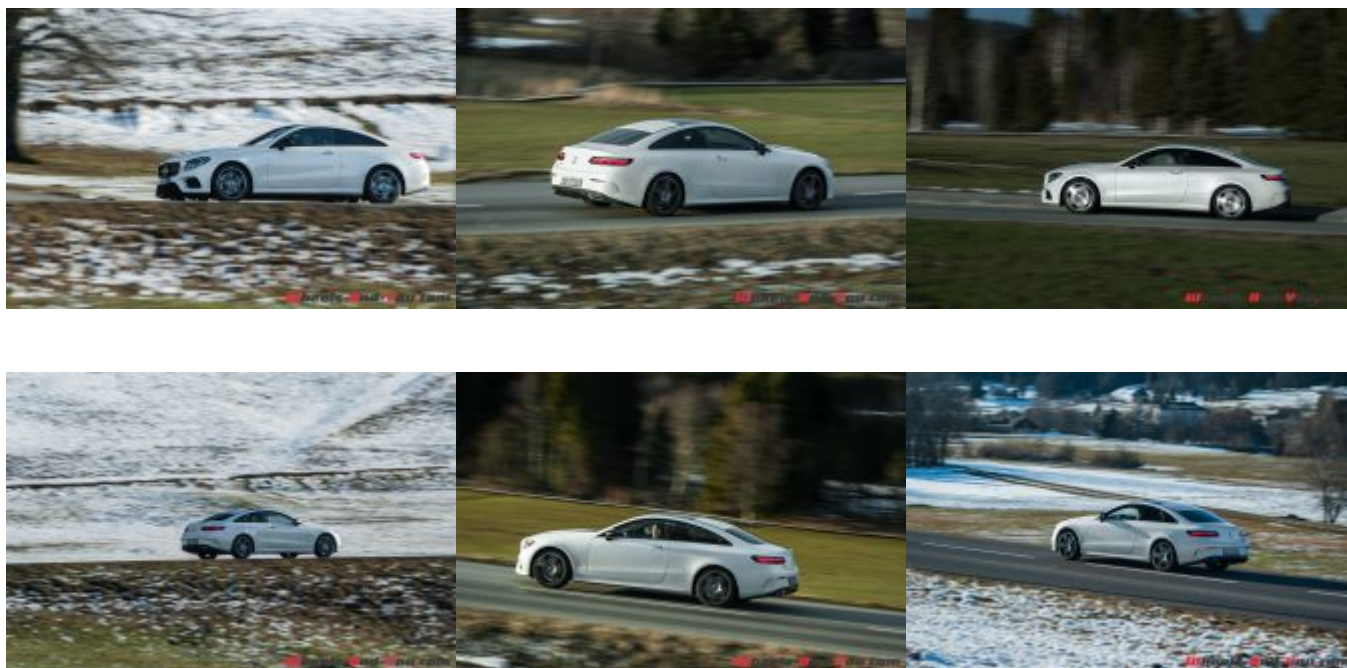
limitation de vitesse indiqués par les panneaux. Je peux ainsi faire le trajet Genève - Lausanne sans toucher les pédales de freins ou d'accélérateur.

Je relève cependant un gros point faible : parfois le détecteur des panneaux de vitesse confond ceux placés à l'intention des véhicules quittant l'autoroute. La voiture peut alors décélérer fortement au passage d'un panneau indiquant 60 en sortie alors même que l'auto demeure sur une voie limitée à 100 ou 120 km/h. La technologie ne dispense donc en aucun cas de rester attentif à la route !

Royal sur autoroute, le comportement est également excellent sur petites routes. Plusieurs réglages sont disponibles, qui agissent sur la réponse du moteur, la fermeté de la direction et celle des suspensions. Si le mode "ECO" est franchement superflu, je varie volontiers la position entre "Normal", "Sport" et "Sport+". C'est ce dernier qui offre la réponse moteur la plus satisfaisante, mais propose un amortissement un peu dur sur route irrégulière. Je programme donc rapidement la position "Individual" conforme à la "Sport+" mais avec un réglage plus souple de l'amortissement. Dès lors, je me régale sur les routes de col que j'affectionne particulièrement.

C'est dans la Vallée de Joux que j'emmène mon coupé pour la séance photos dédiée. La route est humide et tournante, mais sur le col du Marchairuz, le comportement de la Mercedes ne souffre d'aucune critique. Malgré la masse et la taille de la voiture, le roulis est contenu et la transmission 4Matic rarement prise en défaut. L'auto s'extraie des épingles avec célérité et se place facilement au virage suivant. Je déplore toutefois un manque de sensations, notamment dans le ressenti de la direction, même si les modes "Sport" et "Sport+" améliorent cet état de fait. Par ailleurs, ce coupé ne transmet que peu l'émotion de la vitesse, si bien qu'il faut constamment surveiller le compteur sous peine de se retrouver gravement dans l'illégalité. Heureusement, le fameux affichage tête haute facilite grandement cette tâche.

Même si l'on peut à tout moment prendre les commandes de la boîte de vitesses via les palettes solidaires du volant, il n'y a pas de position manuelle proposée. Par ailleurs, aucun moyen de jouer du levier de vitesses pour jongler avec les rapports. En clair, pas de plan B. Mais je trouve que la boîte s'en sort bien mieux en gérant les passages de rapports automatiquement que lorsque je pèse sur les palettes, si bien que je me surprends à laisser la boîte se gérer sans déplorer l'absence de mode manuel.

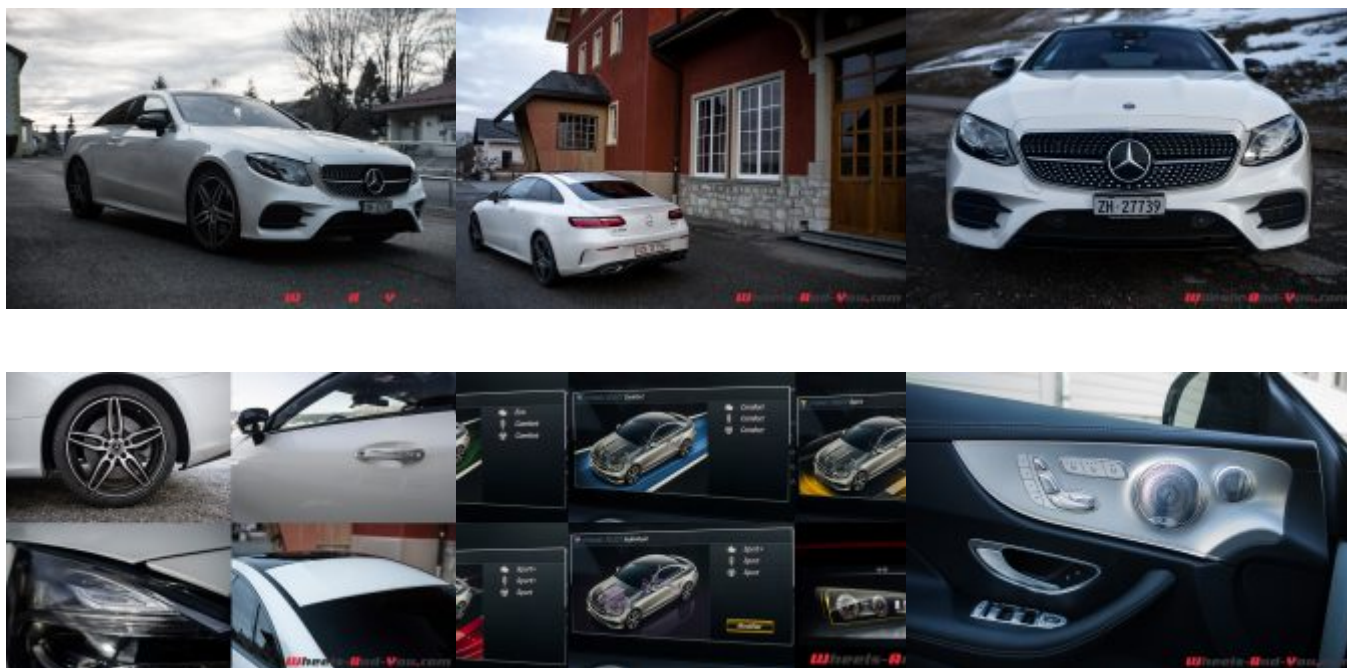


Verdict

Cette Mercedes illustre une forme de perfection germanique qui ravira sans doute la clientèle visée. Tout y est cohérent rapport au positionnement commercial de cette voiture. Et si certains pourraient la trouver un peu froide dans son approche rigoureuse, voire aseptisée, de la route et du confort, je réponds qu'il faut vraiment l'essayer avant de se faire un avis sur la question. Ses qualités routières sont indéniables et elle sait s'attirer les faveurs tant du conducteur que des passagers.

Pour ma part, cet essai se conclut au moment de la restitution par l'envie de garder un peu plus ce véhicule. Juste pour le plaisir d'avaler des kilomètres en toute quiétude dans un écrin de confort ouaté ou plus sportif, selon l'humeur du moment.

Quant aux tarifs, ils débutent à CHF 78'400.- pour une E400 Coupé 4Matic de base, mais peuvent s'élever bien plus haut au fil des nombreuses options disponibles et coûteuses pour certaines. Ainsi un modèle richement doté comme celui de notre test se chiffre-t-il à CHF 126'388.-. C'est loin d'être de donné, mais au vu de la qualité présentée, ce n'est guère surfait.



Prix et options - Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic

Prix de base : CHF 78'400.-

Pack Assistance à la conduite : CHF 2'690.-

Pack KEYLESS-GO : CHF 1'710.-

Balance Package AIR : CHF 480.-

Pack AMG Sport Extérieur : CHF 3'120.-

Multibeam LED : CHF 1'540.-

Pack mirrors : CHF 780.-

Pack nuit : CHF 1'040.-

Pack Protection antivol : CHF 630.-

Pack chaleur confort à l'avant et à l'arrière : CHF 1'630.-

Couleur Blanc diamant métallisé : CHF 2'340.-

Garniture cuir nappa noir réfléchissant les rayons du soleil : CHF 3'350.-

Burmester High-End 3D-Surround-Soundsystem : CHF 6'795.-

Ciel de pavillon en microfibre DINAMICA noir : CHF 2'265.-

Clé de véhicule numérique pour smartphone : CHF 145.-

Climatiseur automatique THERMOTRONIC : CHF 835.-

COMMAND Online : CHF 3'894.-

DYNAMIC BODY CONTROL : CHF 1'345.-

Fermeture assistée du coffre : CHF 390.-

Head-up-Display : CHF 1'405.-

Interface média avec jeu de câbles consommateurs : CHF 75.-

Module de communication HERMES LTE : CHF 215.-

Pack d'aide au stationnement, Vision 360° sur l'écran : CHF 215.-

Poste de conduite Widescreen : CHF 1'205.-

Radio numérique : CHF 470.-

Sidebags à l'arrière : CHF 640.-

Siège avant multicontours avec fonction massage : CHF 1'345.-

Siège conducteur réglable électrique avec fonct. Mémoires : CHF 1'770.-

Sièges confort avant chauffants et ventilés : CHF 1'560.-

Téléphonie multifonctions : CHF 694.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 2'010.-

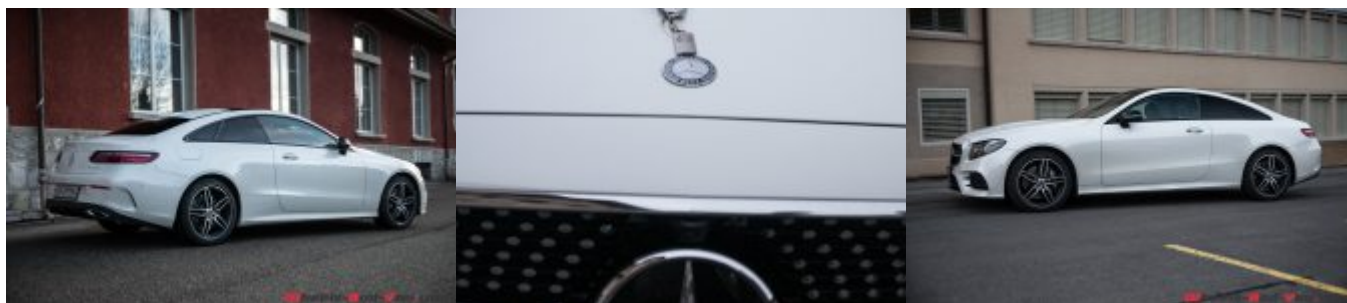
TV-Tuner avec réception digital : CHF 1'405.-

Prix TOTAL : CHF 126'388.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic, ainsi qu'au garage de la Marbrerie - Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC : Le cabrio 4 places à la teutonne !

Essai - Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC : Un sérieux renouveau

Essai - Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 220 CDI : La Mercedes compact à la sauce break de chasse !

Essai - Mercedes-Benz GLA 220 CDI : Baroudeur chic

Essai - Mercedes-Benz A45 AMG : Star Wars

Technique – Cours de perfectionnement à la conduite

Essai – Mercedes-Benz E350 Break Bluetec 4Matic : Le supertanker

Essai – Mercedes-Benz CLA 250 : La berline étoilée en taille XS

Premier contact – Mercedes-Benz Classe C : “C” comme “concentré”

Nouveauté – Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe G (W464)

Nouveauté – Mercedes-Benz CLS

Présentation – Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S

Présentation – Mercedes-Benz Concept A Sedan

Nouveauté – Mercedes-AMG GLC 63 AMG 4MATIC+ et GLC 63 AMG 4MATIC+ Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E Cabriolet

Présentation – Mercedes-Benz Concept X-Class

Nouveauté – Mercedes-Maybach G 650 Landaulet

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E Coupé

Nouveauté – Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ et E 63 S 4MATIC+

Nouveauté – Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet

Présentation – Mercedes-Benz Classe E All-Terrain

Nouveauté – Mercedes-AMG GT Roadster

Présentation – Vision Mercedes-Maybach 6

Nouveauté – Mercedes-AMG GT R

Nouveauté – Mercedes Classe E Break

Nouveauté – Mercedes-Benz SLC

Nouveauté – Mercedes-Benz GLC Coupé

Nouveauté – Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté – Mercedes-Benz SLC

Nouveauté – Mercedes-Benz GLS

Nouveauté – Mercedes-Benz GLE 450 AMG 4MATIC

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S Cabriolet

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz GLC

Présentation – Mercedes-Benz G 500 4×4

Economie – Mercedes-Benz change la nomenclature de ses modèles

Nouveauté – Mercedes-AMG C63

Nouveauté – Mercedes-AMG GT

Nouveauté – Mercedes-Benz S65 AMG Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Break

Présentation – Mercedes-Benz Concept Coupé SUV

Nouveauté – Mercedes-Benz S63 AMG Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLA 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz CLA 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz A 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz CLA

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 65 AMG

Genève 2012 – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Genève 2012 – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Mercedes SLS AMG Roadster à découvert !

Genève 2011 – Mercedes-Benz Classe C Coupé

Genève 2011 – Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell



