

Essai - Mercedes-Benz E 400 e 4MATIC : La grande berline aux 2 visages

A côté du tout électrique, Mercedes-Benz diversifie ses propulseurs en proposant des versions plug-in hybride de ses différentes gammes. En équipant ainsi la Classe E berline, la marque vise à séduire des utilisateurs autant privés que professionnels avec la possibilité de faire de nombreux trajets courts sans consommer d'essence. Mais ce système roule-t-il vraiment à l'électrique ou ne fait-il que générer du courant fossile comme j'ai déjà pu l'observer ailleurs ?



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'999 cm³
- 381 ch
- 650 Nm
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 2'265 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'949 x 1'880 x 1'468
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions CO₂ : 20 g/km (C)
- dès CHF 91'900.-, mod.essayé: CHF 116'413.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

La Mercedes Classe E a quelque chose de statutaire. Dans une entreprise, ce serait le cadre supérieur ; au restaurant, ce serait les hors-d'œuvres. Il fut un temps où c'était le taxi à toute épreuve, image qui lui colle encore à la peau quatre générations plus tard.

Mais en dehors de ces stéréotypes, à qui s'adresse cette berline ? Difficile de cerner un utilisateur type. Mais incroyable de confort pour 4 passagers, ils sont étriqués s'ils ne savent pas voyager léger. Avouez que c'est assez antagoniste. Partons donc en voyage pour découvrir cette "petite limousine".



A l'extérieur

La gamme de Mercedes est assez lisible avec les Classe A, C, E et S en ordre de taille croissant. Comme toute la production automobile, ces modèles se sont agrandis au fil des versions. Au jugé, la E d'aujourd'hui semble aussi grande que la S de 2009. Ça se joue probablement à quelques centimètres.

Le gabarit global donne une impression d'harmonie : capot long et pare-brise incliné pour faire place au toit plongeant d'un seul trait sur la lunette arrière et la malle de coffre.

La gueule béante de la calandre sépare des phares LED qui donnent un regard franc et sérieux à la face avant. Sur ce modèle, la calandre porte l'étoile en grand format au centre de sa grille, elle-même formée de dizaines d'étoiles. J'aurais préféré la version avec l'emblème sur le capot mais il y aurait quand même eu le capteur de distance à dissimuler.

Les ailes arrière sont toutes en rondeurs, les feux enveloppent ces galbes et vont de l'aile au clapet du coffre. Ils arborent 4 symboles Mercedes dessinés par les LED. Les cerclages chromés des échappements ne sont que factices, les véritables sorties sont sous la voiture.

De côté, la ligne épurée n'est perturbée que par deux nervures et les poignées escamotables qu'on ne voit qu'à l'arrêt, voiture déverrouillée. Les jantes noires aux grandes surfaces dépolies font dans le même registre.



A l'intérieur

On peut résumer l'habitacle avec les trois mots : sobre, chic et technologique. La sellerie en cuir nappa invite immédiatement à l'effleurer et on ne résiste pas longtemps à l'envie de s'installer. Le cuir microperforé et surpiqué en losanges dégage le luxe à lui seul. Les surfaces sont habillées de frêne noir ou de moulures crênélées d'aspect métallique. La qualité perçue est évidente.

L'ensemble de l'intérieur est lumineux, grâce au grand toit ouvrant vitré qui s'étend jusqu'à la deuxième rangée de sièges. De nuit, l'éclairage d'ambiance à LED prend le relais dans la couleur de son choix. Même si le cuir choisi est sombre, l'ambiance à bord n'est heureusement pas terne.

A l'avant, il n'y a pas moins de trois écrans: un grand en position centrale, un deuxième derrière le magnifique volant et le troisième face au passager qui pourra se divertir durant le voyage. Ne pensez pas y regarder une série à deux

sur l'autoroute, il est polarisé de sorte que le conducteur ne puisse y voir ni image animée, ni grille de Sudoku.

A l'arrière, les deux occupants principaux ont chacun trois grilles d'aération avec gestion de la température, de la direction entre les pieds et le buste, ainsi qu'une prise USB-C. L'espace à la tête et aux épaules est plus exploitable que ce que le profil de la voiture laisse augurer.



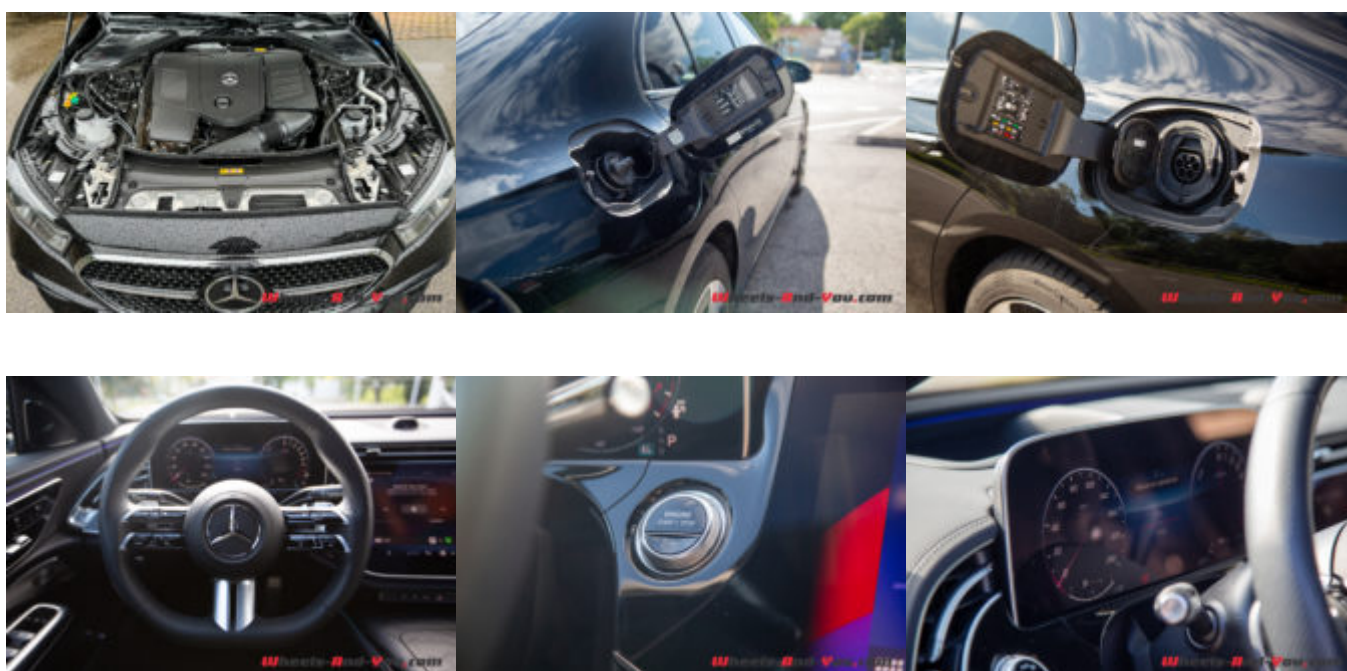
Sous le capot

Le "downsizing" est passé par là, avec un 4 cylindres 2 litres turbocompressé de 252 ch. Il fonctionne en binôme avec un moteur électrique de 129 ch, portant le total combiné à 381 ch. C'est surtout le couple qui est intéressant avec pas moins de 650 Nm ! Sous son air imposant, elle n'a pas besoin de 6 secondes pour atteindre 100 km/h.

Les batteries ont été placées sous le coffre, faute de place ailleurs. Pour les placer dans le plancher, il aurait fallu augmenter la hauteur de la voiture. Par

conséquent, il y a deux trappes sur les ailes arrière : à gauche pour la prise de charge et à droite pour le carburant.

L'équipement Mercedes est logiquement complet, jusqu'à la conduite autonome de niveau 2. La lecture des panneaux de signalisation est efficace ; par contre, l'avertisseur sonore de dépassement de vitesse sur la base des panneaux lus est agaçant et doit être désactivé à chaque mise sous tension de la voiture. Heureusement, il y a un raccourci sur l'écran central. Il y a aussi une paire de caméra dans la voiture, une qui filme la route et peut servir de "dashcam", une autre qui filme les occupants. Elle permet au passager de participer à une visio-conférence sur son écran.



Au volant

Le terrain de prédilection de la Classe E, ce sont les autoroutes, les boulevards de centre-ville et occasionnellement de petites rues où elle sera moins à son aise. Le voyage que j'ai prévu me demande d'emmenner une certaine quantité de matériel, point où la version break aurait été plus adaptée. La hauteur du coffre est la limite la plus handicapante je trouve. Les caisses de rangement les plus grandes ne passent pas. J'ai pu mettre un énorme sac Ogio 9800 et un second aurait pu trouver sa place à coté ; mais ils occuperaient le centre du coffre car sa profondeur est réduite sur les côtés. Voyager à 4 avec des valises semble difficile. La taille paraît plus étudiée pour qu'un chauffeur amène deux clients quelques part.

En roulant dans une voiture hybride et lorsqu'on en dispose, il convient de privilégier la navigation intégrée au véhicule. Elle optimise la consommation tout au long du trajet, notamment l'usage du moteur électrique qui, sans planification, viderait rapidement les batteries. Ainsi, sur 600 km de trajet, la voiture a conservé les 15 km d'autonomie électrique nécessaire à aller de l'autoroute à l'hôtel en fin de trajet.

Et l'autonomie électrique de cette Classe E est un atout. C'est la première fois que je ne conduis pas un générateur géant mais bien une voiture qui alterne intelligemment entre deux énergies. Au prix d'un coffre restreint, on a une voiture dont les 90 km de rayon d'action électrique est effectif. Avec une borne de charge à domicile et des trajets quotidiens inférieurs à ce kilométrage, on pourrait n'avoir besoin de carburant qu'occasionnellement.

En dehors de longs trajets, j'ai fait passablement de déplacements de type "commuting" avec au final une consommation moyenne de 6.2 l/100 km. Sur un long trajet vers le Sud, la moyenne est descendue à 5.2 l/100km (batterie pleine et plus de descentes que de montées). Sur plusieurs jours, j'ai aussi parcouru un total de 240 km en électrique, très appréciable.

Le confort de conduite est au rendez-vous et la direction allie précision et légèreté. La suspension gomme la surface de la route sans transformer la E 400 e en un bateau sujet au roulis. Avaler des kilomètres n'est qu'une formalité et j'imagine tout à fait utiliser cette voiture comme un outil de travail mais pas seulement.





Verdict

Voilà quelque chose que je ne soupçonnais pas : cette E 400 e a quelques défauts, tel que le coffre réduit, mais également de sérieux atouts pour en faire l'unique voiture d'un foyer. Pouvoir circuler la semaine durant uniquement en électrique puis, le week-end venu, traverser l'Europe sans avoir à s'arrêter à des bornes de charge est tout à fait possible. De plus, le niveau de confort est excellent, à la hauteur des CHF 116'413.- de la configuration essayée. Par contre, il n'y a pas de charge rapide sur courant continu pour ce prix, il faut ajouter CHF 580.- pour en disposer.

Si on peut se contenter de ne pas aller dans des endroits trop étriqués avec sa voiture, la Mercedes E 400 e garde le meilleur des deux mondes. Quant à la question de l'espace limité dans le coffre, s'il est bloquant, on peut se tourner vers une version break plutôt que berline mais ce ne sera pas une 400 e qui n'existe pas en break ; dommage.





Prix et options - Mercedes-Benz E 400 e 4MATIC

Prix de base : CHF 91'900.-

AMG Line Premium Plus : CHF 14'000.-

Pack Nuit : CHF 417.-

Jantes alliage AMG 20" multi-branches noir obsidienne : CHF 1'044.-

Pack cuir : CHF 2'031.-

Cuir Nappa noir : CHF 1'161.-

Pack Hiver : CHF 417.-

Pack d'assistance à la conduite Plus : CHF 2'479.-

MBUX Superscreen : CHF 1'730.-

Pack Stationnement avec fonction de stationnement à distance : CHF 813.-

Airbags latéraux à l'arrière gauche et droite : CHF 418.-

Prix TOTAL : CHF 116'413.-



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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-Benz E 400 e 4MATIC, ainsi qu'au garage de la Marbrerie - Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Mercedes-AMG GLA 35 4MATIC : Un look énervé pour un SUV typé GT

Essai - Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC : On frôle la perfection

Essai - Mercedes-EQ EQE 350+ : Mieux que sa grande soeur la EQS ?

Essai - Mercedes-EQ EQS 450+ : Rencontre du 3ème type

Essai - Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet : La dernière du genre !

Essai - Mercedes-Benz EQC : La première étoile exclusivement électrique

Essai - Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC : Le travailleur classieux

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

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-AMG SL

Nouveauté - Mercedes-Benz EQB

Nouveauté - Mercedes-EQ EQS

Présentation - Mercedes-Benz EQA

Nouveauté - Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté - Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLB

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLB

Présentation - Mercedes-Benz GLC F-CELL

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe B

Nouveauté - Mercedes-Benz GLE

Présentation - Mercedes-Benz EQC

Présentation - Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Coupé et Cabriolet

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 Landulet

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 4x4

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



