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

*Modèle phare de la marque à l'étoile, la Classe E s'est offert un – gros – rafraîchissement au printemps 2013. Au programme : une ligne plus dynamique et de la technologie en veux-tu, en voilà. Le break a bien entendu subi le même traitement. Voici le carnet de bord de notre essai.*

- 6 cylindres en V, 2'987 $cm^3$
- 252 CV à 3'600 t/min
- 620 Nm de 1'600 à 2'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 245 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.0 sec.
- Poids : 2'035 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'905 x 1'854 x 1'474
- Conso. mesurée : 9.1 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 160 g/km (D)
- dès CHF 79'800.-, modèle essayé: CHF 108'527.-

---

Texte et photos : Jérôme Marchon

---

Depuis la fin des années 70, les breaks Mercedes-Benz basés sur le modèle qui deviendra la Classe E en 1994 jouissent d'une excellente réputation grâce au judicieux compromis entre élégance, confort et praticité. Les 13 millions d'exemplaires vendus en témoignent. Leur ligne rectangulaire garantit un énorme volume de chargement et les motorisations costaudes permettant d'emmener le cargo sur les Autobahnen.

La mouture « W212 », nom de code de l'actuelle génération de Classe E sortie en 2009, a subi un profond lifting en 2013. On parle de près de 1 milliard d'Euros investis et ce montant « kolossal », de l'aveu même du constructeur, a servi à faire évoluer son modèle phare bien au delà de simples retouches cosmétiques.

Nous avons pris le volant du break E350 Bluetec 4Matic, le sommet de la gamme en diesel et équipé de la transmission intégrale.

### *A l'extérieur*

Le premier regard sur la face avant donne le ton. Adieu les doubles optiques ! Mercedes est revenu à des projecteurs monoblocs qui conservent, avec leur signature LED, ce dessin de double phare. La filiation avec le reste de la gamme, Classe S et nouvelle Classe C en tête, est évidente.

Comme sur la nouvelle petite dernière, le dessin de la calandre dépend du niveau de finition choisi : trois lamelles argentées et logo traditionnel de la marque érigé sur le bout du capot pour le niveau « Elegance », calandre à double lamelles et étoile surdimensionnée intégrée pour la finition « Avantgarde ». Sans oublier la démonique E63 AMG et sa face avant spécifique.

Vous l'aurez compris, notre auto appartient la famille « Avantgarde » et se dote en sus du « Pack Sport AMG » caractérisé à l'extérieur par un bouclier avant à larges ouvertures, des jantes spécifiques et un bouclier arrière intégrant les embouts d'échappement chromés.

Malgré les cotes généreuses de ce break, l'ensemble est visuellement dynamique. Et ce grâce aux lignes prononcées du capot et du pare-choc à l'avant, la double nervure courant sur les flancs et la ceinture de caisse qui suit la ligne plongeante du pavillon.

L’arrière demeure cependant plus sobre et massif. Le hayon particulièrement vertical ajoute à cette impression. Pour une fois, les designers n’auront pas fait l’impasse sur le volume de chargement, contrairement à ce que nous avions constaté sur la concurrente bavaroise BMW Série 5 Touring. Les feux arrière adoptent également le nouveau dessin à LED de Mercedes.

A mon sens, le lifting de cette Classe E est une réussite, plus consensuelle et distinguée que la version de 2009 et ses angles taillés à la serpe.

### *A l’intérieur*

Les changements sont moins radicaux à l’intérieur. Et d’emblée l’environnement et le dessin fait plus vieillot que dans les nouvelles Classe C et Classe S. C’est sobre et sombre, certains y verront l’expression de la rigueur germanique. Seuls les placages en aluminium et la petite pendule analogique ajoutent un peu de gaieté. Mais rassurez-vous, la large palette de matières, peausseries et couleurs disponibles saura répondre à toutes vos envies et vos goûts. La qualité des matériaux et l’ajustement millimétrique de l’agencement sont de premier ordre.

Le système mulitmédia « Comand » est très riche en informations. Mais son interface pêche par un manque d’intuitivité et on se perd facilement dans les menus. De même, la forêt de boutons présente sur la console centrale est d’un autre âge. Dommage car à CHF 4’495.- l’option, on pourrait s’attendre à une interactivité un peu moins désuète.

Là où la Classe E fait un sans faute, c’est l’habitabilité. A l’avant, les fauteuils sont accueillants et ultra-confortables. L’option « Multicontour » dont dispose notre modèle d’essai, permet d’ajuster les rembourrages des sièges selon vos désirs au moyen de coussins gonflables. A l’arrière, la banquette logera les grands gabarits sans gène, si ce n’est le tunnel de transmission relativement proéminent pour la place centrale.

Mais l’atout principal de la Classe E Break reste son énorme soute. De 695 litres en configuration 5 places, la capacité du coffre monte jusqu’à 1’950 litres une fois la banquette rabattue. Le double-plancher du coffre cache aussi un compartiment de 132 litres. Audi A6 Avant et BMW Série 5 Touring sont battues à plate couture avec leurs respectivement 1’660 et 1’650 litres. La banquette se fragmente en

1/3-2/3 et il existe d'astucieux systèmes de barres et autres sangles qui permettent de fixer les objets transportés dans la malle. Malin, mais surtout mesquin car ces accessoires sont en option. On apprécie également l'ouverture/fermeture motorisée du hayon. Une fois ouverte, la porte culmine à plus de 2 mètres de hauteur !

En termes d'équipements, Mercedes fait le plein en assistances de sécurité. De série on y trouve l'assistance au freinage d'urgence, le détecteur de fatigue du conducteur, le détecteur de collision et le système Pre-Safe de détection des piétons. D'autres béquilles de haute technologie sont également disponibles en option, bien entendu, comme l'avertisseur de franchissement de ligne ou le Pre-Safe Plus qui « arme » les ceintures de sécurité, redresse les sièges et ferme les fenêtres et toit ouvrant en prévention d'une collision ou d'un retournement.

***Sous le capot***

Le catalogue de la Classe E fait état de pas moins de 6 motorisations diesel, 1 hybride diesel et 7 essence, allant des modestes 4 cylindres jusqu'aux monstrueux V8 badgés AMG, couvrant un éventail de puissances de 136 à 585 CV. Il y a l'embarras du choix !

Nous avons opté pour le sommet de la gamme diesel (E350 Bluetec), un V6 de 2'987 cm3 et développant 252 CV à 3'600 t/min pour un couple de 620 Nm de 1'600 à 2'400 t/min. Très linéaire, l'important couple omniprésent joue en faveur de l'agrément de conduite. Aidé en cela par la boîte automatique à 7 rapports, très douce à l'usage, la Classe E mérite pleinement son statut de grande routière. En conduite dynamique cependant, la boîte se montre peu réactive en utilisant les palettes au volant. La BMW Série 5 et sa boîte ZF à 8 rapports fait beaucoup mieux sur ce point.

Marché suisse oblige, la E350 Bluetec est également disponible en transmission intégrale 4Matic ; un gage de sécurité en conditions d'adhérence précaires.

Du côté de la consommation, avec plus de 2'035 kg sur la balance, notre E350 Bluetec 4Matic nécessite 9.1 litres de diesel pour couvrir 100 km. Certes très loin de la norme constructeur (6.5 l./100 km), cette mesure demeure raisonnable ce d'autant que je n'ai pas nécessairement cherché à conduire à l'économie sur les

1’500 km couverts durant l’essai.

### *Au volant*

Routière reconnue pour ses qualités dynamiques, les longs voyages ne lui posent aucun problème et c’est même sur autoroute que la belle Allemande fera état de ses excellentes prestations : confort princier, silence de fonctionnement, excellente filtration des bruits aérodynamiques et de roulement, bref c’est quasi parfait.

L’agrément apporté par la motorisation diesel est également très bon. Du couple à revendre, des reprises franches et rapides que souligne le ronron agréable et feutré du moteur lorsqu’on le sollicite en charge.

Notre break était en outre équipé de la suspension pneumatique « Airmatic ». Maintenant à la fois l’assiette idéale de l’auto quelle que soit la charge embarquée à l’arrière, ce système permet également de choisir entre un tarage « Confort » ou « Sport » de l’amortissement. Très honnêtement, les différences entre les deux réglages sont extrêmement ténues, se résumant principalement à un roulis mieux maîtrisée en « Sport ». La Classe E étant plus typée confort que sport dans sa philosophie – nonobstant la délurée AMG – cette option ne transforme pas ce break en familiale sportive pour autant. D’ailleurs, sur ce point la BMW Série 5 affirme beaucoup plus son tempérament dynamique sans artifices.

Si les aspérités de la chaussée sont absorbées avec flegme, l’étoile de Stuttgart peine à contenir les mouvements de caisse en conduite plus rythmée et sa direction manquant de consistance n’incite clairement pas à se prendre pour Rosberg ou Hamilton dans les courbes. L’attaque des freins manque aussi de mordant sur le début de course de la pédale. Dès lors, il est indispensable d’adopter une conduite de sénateur, douce et coulée, pour tirer la quintessence de ce break Classe E.

Une mention spéciale pour l’éclairage de nuit « LED Intelligent Light System » : comme son nom l’indique, les projecteurs sont dotés exclusivement de LED dont le faisceau idéal et maximal est géré automatiquement et en permanence en fonction du trafic en sens inverse ou devant, la vitesse et le tracé. C’est tout

bonnement hallucinant en termes d'efficacité à tel point qu'en revenant à mon auto de tous les jours, pourtant équipée de projecteurs au xénon, j'ai eu l'impression d'être atteint d'héméralopie.

***Verdict***

Sans être une auto ennuyeuse, la Classe E est l'outil parfait pour le père de famille gros rouleur qui répond sans ciller à tout ce qu'attend le conducteur d'une telle auto. Du confort, des performances de haut vol, de la technologie de pointe et un volume de chargement énorme, Mercedes-Benz n'a aucune raison de changer une recette qui fonctionne depuis plus de 30 ans.

En termes de prix de base, le Break Classe E se situe dans les mêmes eaux que ses concurrents chez Audi et BMW. La différence se fera selon l'assiduité avec laquelle vous puiserez dans la très longue liste des options… Partant d'un prix de base de CHF 79'800.- notre E350 Bluetec 4Matic plutôt bien dotée, mais sans excès, culmine à près de CHF 109'000.-. Le prix à payer pour être un capitaine au long cours sur la route.

**Prix et options – Mercedes-Benz E350 Break Bluetec 4Matic "Avantgarde"**

**Prix de base : CHF 79'800.-**

**Peinture blanc diamant bright métallisé : CHF 2'530.-**

**Sellerie cuir Lugano noir (incl. sièges chauffants) : CHF 3'205.-**

**Ligne d'équipements « Avantgarde » : CHF 2'945.-**

**Pack Sport AMG : CHF 3'910.-**

**Système multimédia « Comand Online » : CHF 4'495.-**

**Caméra de recul : CHF 615.-**

**Assistant de parcage : CHF 1’120.-**

**Pack miroirs : CHF 845.-**
(rétroviseurs int. et ext. électrochromatiques et rabattables électriquement)

**Pack de mémorisation : CHF 1’920.-**
(pour réglages sièges, colonne de direction, rétroviseurs)

**Sac à skis : CHF 295.-**

**Téléphone confort : CHF 615.-**

**Sièges « Multicontour » : CHF 800.-**

**Suspension Airmatic : CHF 1’735.-**

**Détection des panneaux de circulation : CHF 455.-**

**Pack maintien de voie et angle mort : CHF 1’150.-**

**LED Intelligent Light System : 2’225.-**

**Assistant grands phares : CHF 155.-**

**Verre athermique teinté pour les vitres et la lunette : CHF 600.-**

**Easy-Pack-Fixit (rails d’arrimage et fixations coffre) : CHF 455.-**

**Pack pare-soleil : CHF 570.-**

**Interface média (iPod) : CHF 340.-**

**Radio DAB : CHF 630.-**

**Toit ouvrant panoramique en verre : CHF 1’725.-**

**Keyless-GO : CHF 1’215.-**

**Climatisation Thermotronic : CHF 1’105.-**

**Rabais taux de change (6%) : CHF -6’927.-**

**Prix TOTAL : CHF 108’527.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-Benz E350 Break BlueTec 4Matic.

**A lire aussi**

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

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

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

BLUETEC

ZH 19168

MERCEDES
BENZ

Mercedes-Benz

E350
BLUETEC
ZH 19168
W.A.Y.

W.A.Y.

17:10
TMC
Boussens
Étagnières
Sullens
Romanel-s-Lausanne
1km
46°34'04"N.
600 m
6°36'15"E.

SYS
ON
ECO
AUTO
ZONE
REST

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·19168

ZH·19168
W.A.Y.

ZH·19168
W.A.Y.

ZH 19168
W.A.Y.

ZH 19168

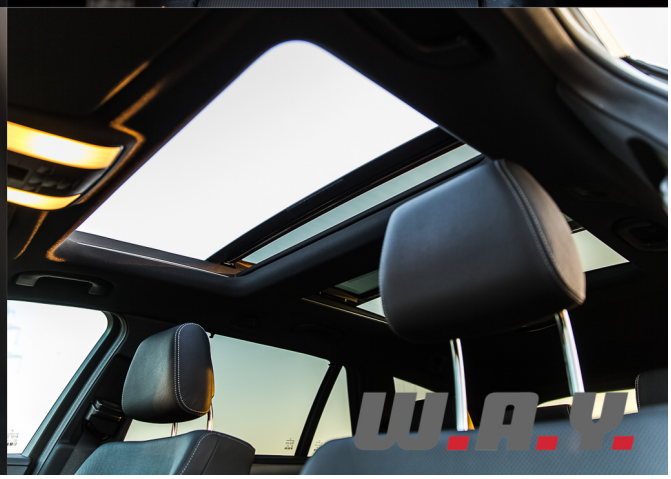
BLUETEC
ZH 19168

W.A.Y.

W.A.Y.

RADIO
DISC
NAVI
TEL
CLEAR
ON
AUTO
ZONE
REST
A/C
OFF
20c
MODE
DIFFUSE
20c

R
N
P
D


W.A.Y.

AUTO
ZONE
REST
A/C
OFF
20℃
MODE
DIFFUSE
20℃
20℃
M
1
2
3
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH · 19168
W.A.Y.

ZH · 19168
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 19168
W.A.Y.

E 350
BLUETEC
ZH · 19168
W.A.Y.

ZH · 19168
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 19168
W.A.Y.

E 350
BLUETEC
ZH · 19168
Mercedes-Benz Schweiz AG
W.A.Y.