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

C'est avec une certaine surprise que nous avions appris que Mercedes proposerait désormais en Europe un pickup basé sur la plateforme qu'il partage avec les Nissan Navara et Renault Alaskan. Sans doute Mercedes-Benz ne souhaite-elle pas laisser le monopole allemand de ce segment particulier au VW Amarok.

- V6, turbo, diesel, 2'987 cm^3
- 258 ch à 3'400 t/min
- 550 Nm de 1'400 à 3'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 205 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 2'398 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'340 x 1'920 x 1'820
- Conso. mesurée : 9.81 l/100 km
- Emissions CO_2 : 237 g/km (G)
- dès CHF 53'840.-, mod. essayé: CHF 69'277.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Alors que Wheels And You vous avait proposé l’essai du Volkswagen Amarok dans sa motorisation V6 Diesel, c’est avec une architecture moteur identique que je découvre le Classe X. Que propose-t-il comparé à l’actuelle référence lorsqu’on parle de pickups européens ? C’est ce que j’essaie de vous faire découvrir dans les lignes qui suivent.

A l’extérieur

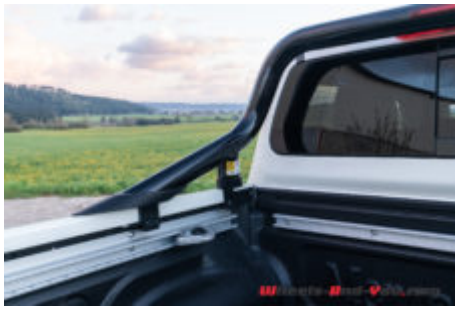
J’ai tout pour le comparer avec l’Amarok déjà essayé ici, jusqu’à la teinte blanche identique ! De prime abord, ce Mercedes présente une esthétique plus fluide, visuellement plus effilée, moins « carrée » que son concurrent VW. L’avant reprend les codes esthétiques des berlines à l’étoile, lui conférant un aspect moderne réussi et assez classe.

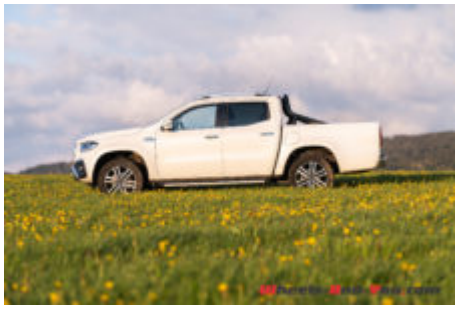
Le profil est très proche de ses homologues Nissan et Renault. Comparé à l’Amarok, la benne semble plus longue alors qu’elle intègre un arceau en option qui, lorsque l’on s’approche, s’avère purement factice. Mon véhicule de presse est équipé d’une protection intérieure de la benne en plastique dur qui protège cet espace de chargement.

De l’arrière, je trouve l’esthétique du Classe X moins charismatique que celle de ses concurrents. Les feux hauts et très étroits laissent une impression moins robuste et l’arceau factice qui s’arrête sur le haut de la benne ne fait guère

sérieux.

Le Classe X dans cette version Diesel pèse 2’398 kg, ce qui reste raisonnable pour un véhicule avec châssis acier classique et une motorisation V6 plus lourde qu’un moteur 4 cylindres ; en comparaison, l’Amarok affiche 2’840 kg. Sa longueur totale de 5.34 m ne dépasse que de deux centimètres celle de l’Amarok. La benne propose une longueur de chargement de 1.59 m, un record pour un pickup européen, et ses voies élargies permettent le transport de palettes standard entre les passages de roue (1.22 m). Sa charge utile s’élève à 965 kg.





A l’intérieur

Le cockpit reprend les éléments déjà découverts sur les derniers modèles Mercedes : grand écran digital rapporté sur la planche de bord, bouches d'aération circulaires, nombreux éléments en plastique argenté, on est bien dans une Mercedes moderne. Et j'avoue que la qualité perçue est plutôt bonne malgré certains plastiques durs et facilement rayables. Les commandes de clignotants et essuie-glaces sont regroupées sur un unique commodo situé à gauche du volant, une conception typée américaine où cette ergonomie est légion. Au-dessous, un second levier est destiné au régulateur de vitesse. Je trouve son ergonomie pas optimale comparée aux plus courants contrôles par 2-3 boutons sur le volant.

Mon véhicule est équipé de l'option cuir, avec de beaux sièges qui s'avèrent toutefois plutôt durs à l'usage. Un peu surprenant de la part de Mercedes, ce d'autant que comme tous les pickups avec charge utile élevée, les suspensions sont plutôt raides, en particulier à l'arrière. De plus, la position de conduite demeure très haute alors que le volant n'est pas réglable en profondeur. Les places arrière sont assez généreuses, autant en hauteur que pour l'espace aux jambes, mais le dossier très vertical limite le confort.

Les derniers raffinements électroniques sont présents sur ce pickup haut de gamme, avec diverses assistances de conduite sur route ou en tout-terrain. En outre, le Classe X dispose de série d'un différentiel inter-ponts blocable et d'une assistance de descente tout-terrain. En option, on peut rajouter le blocage du différentiel arrière.

Sous le capot

La motorisation 3.0 l V6 qui équipe mon véhicule est la plus puissante de la gamme. Elle développe 258 ch (190 kW) à 3’400 t/min, soit exactement celle du dernier V6 VW de l’Amarok, et un couple respectable de 550 Nm entre 1’400 et 3’200 t/min. Cette mécanique confère des performances honorables à ce gros pickup : 0 à 100 km/h en 7.9 sec et 205 km/h en pointe.

La transmission automatique à 7 rapports dispose du système 4MATIC bien connu qui assure une transmission permanente aux quatre roues avec une répartition du couple variable en fonction de l’adhérence. Elle est donc parfaitement adaptée à l’usage routier et garantit une efficacité de haut niveau. En tournant le bouton de la transmission d’un cran, la transmission 4×4 demeure mais le système 4MATIC est désactivé au profit d’un blocage du différentiel inter-ponts. Cette commutation peut se faire en roulant à basse vitesse et améliore la traction en offroad. La seconde position de ce même bouton permet de sélection la gamme de rapport courts. Pour ce faire, il faut s’arrêter et mettre la transmission en position neutre N.

Côté châssis, alors que le Navara dispose de ressorts arrière à lames, le Classe X adopte un essieu rigide à guidage multi-bras et barre Panhard ainsi que des ressorts hélicoïdaux, système sensé améliorer le confort. Il est complété par une barre antiroulis arrière qui, associée à son homologue avant, limite les croisements de pont.

Au volant

Premier point qui me frappe en comparaison à l'Amarok, c'est des suspensions aux réglages bien plus aboutis. Le Classe X absorbe volontiers les grosses dépressions sans talonner et les barres antiroulis sont bien accordées aux réglages de suspensions. Toutefois et malgré les suspensions arrière à ressorts hélicoïdaux, le tarage de ressorts permettant une charge utile importante transmet toutes les petites bosses dans les sièges, ce qui limite beaucoup le confort perçu. Dommage que Mercedes n'ait pas opté pour un ressort auxiliaire pneumatique qui aurait permis de préserver le confort en roulage à vide tout en permettant de supporter le roulage sous charge.

Un point qui me dérange beaucoup : une direction excessivement démultipliée qui supprime toute précision au train avant. A l'époque où tous les véhicules disposent de directions assistées, une telle démultiplication n'a aucune justification à mes yeux et constitue même un réel handicap sur la route.

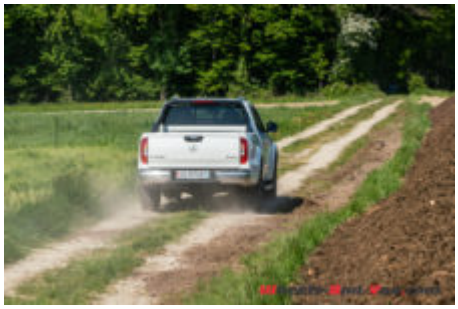
Côté motorisation, le V6 s'avère onctueux à l'usage et son couple important disponible dès les bas régimes est très agréable. Toutefois, sans doute à cause de supports moteurs plutôt fermes, il transmet des vibrations bien perceptibles au ralenti, sans que cela ne gêne vraiment. Sa puissance permet des accélérations véloces malgré le poids conséquent.

La transmission n'est pas une foudre de guerre mais le changement de rapport s'opère en douceur. Je trouve le développement final très court sur la route et cela sans vraiment de justification puisque la boîte de transfert est là pour les situations offroad. Résultat : à 120 km/h, le moteur tourne à 2'000 t/min alors qu'avec un tel couple, 1'600 à 1'800 t/min aurait été plus confortable et sans doute économique. En commande par les palettes au volant, son maniement est très lent mais cela ne constitue pas un véritable handicap puisque le mode manuel n'est utile qu'en gamme courte pour sélectionner un rapport de franchissement. Les modes Eco, Confort et Sport modifient la gestion de la transmission et au quotidien, c'est le premier que je préfère.

Dans le terrain, la garde au sol est moindre qu'il n'y parait, notamment au niveau de la traverse avant, et le porte-à-faux arrière est pénalisant en franchissement. Ceux qui utiliseront ce véhicule hors bitume retiendront sans doute l'option garde au sol surélevée (4 cm). Malgré les pneus hiver routiers peu adaptés, la motricité s'avère excellente grâce au deux blocages central et arrière. Heureusement car les croisements de ponts sont limités par les barres antiroulis et l'on se retrouve

vite avec une roue en l’air, situation qui arrêterait le véhicule sans ces blocages. Mention bien donc pour un véhicule de cette taille à la vocation plutôt routière que tout terrain.

Sur les 2’200 km effectués durant mon essai, la consommation moyenne atteint 9.81 l/100 km, soit env. 0.5 l de plus que l’Amarok essayé en version V6 224 ch.

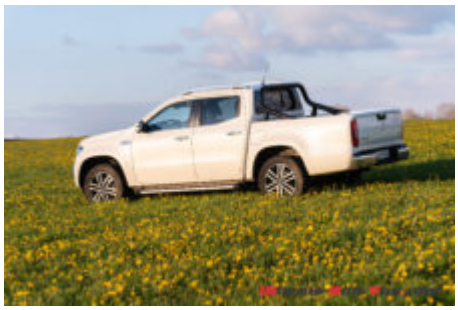


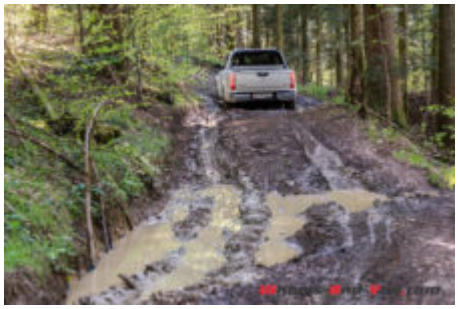
Verdict

Dès sa sortie, ce Mercedes-Benz Classe X a mis un coup de pied dans le monde des pick-up européens en proposant une esthétique moins « utilitaire » que celle de ses concurrents. Objectivement, il propose un niveau de finition qui supplante la concurrence, si ce n’est par sa qualité, tout au moins par son style.

Mais à l’usage, les différences ne s’avèrent pas si marquées. Certes, il se montre plus confortable que l’Amarok mais sans que cela soit très flagrant. Avec un prix de base de CHF 3’500.- supérieur à celui d’un Amarok (V6 258 ch) sans boîte de transfert en option, il me semble bien positionné même si ses suspensions, plus évoluées que celles de ses concurrents, demeurent largement perfectibles en usage quotidien.

Le Classe X trouvera certainement une clientèle qui souhaite se démarquer en choisissant un pick-up européen Premium et fera sans doute de l’ombre à l’Amarok jusqu’à ce que Volkswagen renouvelle ce dernier.





<u>Prix et options – Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC</u>

Prix de base : CHF 53’840.-

Motorisation POWER : CHF 5’223.-

COMAND Online : CHF 3’070.-

Paquet Style : CHF 1’885.-

Intérieur cuir noir : CHF 1’233.-

Arceau + montage : CHF 850.-

Paquet Parking avec camera 360° : CHF 818.-

Peinture Blanc Metallique : CHF 705.-

Blocage de différentiel arrière : CHF 684.-

Protection benne de chargement + montage : CHF 499.-

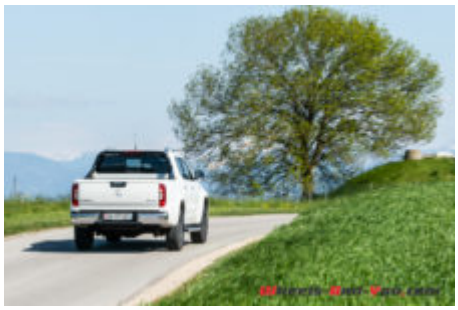
Plafond noir : CHF 296.-

Décoration planche de bord aluminium : CHF 124.-

<u>Prix TOTAL : CHF 69’277.-</u>

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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC, ainsi qu’au garage de la Marbrerie – Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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”

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 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

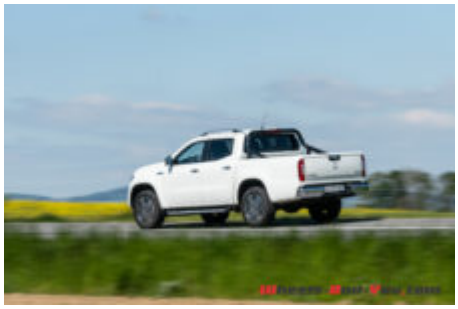
Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Mercedes SLS AMG Roadster à découvert !

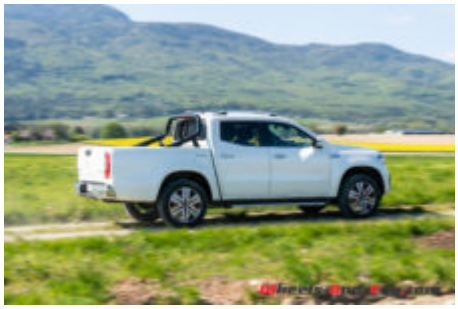
Genève 2011 – Mercedes-Benz Classe C Coupé

Genève 2011 – Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com