

# Essais



Les coupés sont une vieille tradition chez Mercedes.

Nous avons essayé en octobre 1986 le prestigieux coupé 560 SEC, fleuron de la classe S. La gamme 124, riche de nombreuses versions de la berline ou du break, s'est naturellement vue couronnée par un très luxueux coupé, le 300 CE. Une perfection qui, curieusement, m'a laissé un peu sur ma faim...

**PAR  
HENRI  
PESCAROLO**



**MERCEDES 300**  
**LA CLASSE «S»  
OU PRESQUE!**



**D**es parentés évidentes. Paradoxalement, quand on découvre ce nouveau véhicule, on se demande si c'est une berline 300 affinée, ou bien un coupé 560 en réduction. En fait, c'est exactement ce à quoi s'est attaché Bruno Sacco, le styliste maison. Les lignes dérivent étroitement de celles de la série 124, mais, nous dit-on, en dehors de la face avant et des blocs optiques arrière, tout est différent. Ce n'est pas évident. Il semble que seul le pavillon ait été redessiné.

Les ressemblances avec le coupé de la classe S sont patentes. Malgré tout cela, le coupé 300 CE possède une forte personnalité. Élégant, sa finesse est assez trompeuse, car on se rend rapidement compte qu'il est plutôt volumineux. Il ne fait d'ailleurs que 8,5 cm de moins que la berline, aussi bien en empattement qu'en longueur hors-tout. Si les passagers arrière voient l'espace pour les jambes diminué d'autant, la place disponible sous le pavillon est largement suffisante, même s'ils sont de grande taille. Une belle performance, la voiture étant plus basse de près de 4 centimètres. Sa ligne est particuliè-

choses. Vous devez commencer à savoir que j'aime beaucoup l'intérieur des voitures allemandes. Je trouve que c'est un compromis idéal entre un luxe évident et une relative sobriété. Qualité des matériaux et finition sont également parfaits.

Sur le coupé 300 CE, la console centrale en bois précieux s'accorde parfaitement avec le cuir qui recouvre l'intérieur. L'équipement est très complet mais, comme d'habitude chez Mercedes, tout n'est pas de série. On retrouve avec plaisir le réglage électrique du volant en profondeur et des sièges dans toutes les positions, la modulation de température inté-



**CE**



rement élancée, l'absence de montant central est certainement déterminante dans ce profil élégant. Les protections de flanc, façon 560, sont très utiles en ville. Je les trouve peu élégantes quand elles sont d'une couleur différente de celle de la carrosserie. Sur notre voiture d'essai, par contre, elles sont relativement discrètes.

**Intérieur de classe... « S ».** L'aménagement intérieur est traité différemment de celui de la berline, c'est la moindre des

riure indépendante pour le conducteur ou son passager ainsi que le bras qui vous présente la ceinture de sécurité quand vous fermez la porte.

On dispose aussi d'un régulateur de vitesse très facile d'emploi. Un levier manœuvré vers le bas diminue la vitesse ; vers le haut, elle augmente. Quand vous relâchez la pression, le véhicule maintient la vitesse choisie quel que soit le profil de la route. A notre époque de limitation, pour les longs parcours



à vitesse constante, c'est reposant. L'angle du faisceau des phares est ajustable. Quand vous reviendrez de Champagne, la nuit, le coffre plein de bouteilles, les automobilistes que vous croiserez apprécieront...

**Quelques lacunes.** Avec le déferlement sur notre vieille Europe des voitures japonaises équipées de nombreux «gadgets», on pourra trouver que notre coupé en manque singulièrement, surtout sur une voiture de cette classe. Les vitres se commandent électriquement, bien sûr, mais aux péages, il faut maintenir le doigt sur le bouton pour les ouvrir et les refermer. C'est de série, sur un 4 x 4 Toyota ! Il n'y a toujours pas d'ordinateur de bord : chez BMW, toute la gamme en dispose. Aussi bien dessinés que soient les sièges, toutes les colonnes vertébrales ne sont pas forcément identiques. Aussi, un soutien lombaire réglable paraît-il un élément important de confort lors des longs parcours. Le rétroviseur extérieur droit est à commande électrique ; à gauche il est manuel, c'est mesquin. Dans le domaine spécifique de la sécurité, par contre, Mercedes est en avance : air bag et ceintures rétractables sont une spécialité de la maison...

**Technique identique à la berline.** Je ne vous ferai pas une description technique détaillée du coupé 300 CE : il reprend intégralement les éléments de la berline. Même moteur : il s'agit du 6 cylindres 3 litres développant 188 chevaux. Mêmes suspensions, même direction, mêmes freins. Seules différences, un empattement raccourci de 85 mm, et un poids supérieur de 40 kg en raison

*Luxe et tradition selon Mercedes: le plus beau cuir cotoie le Zebrano de la console.*



des renforts de caisse. Notre voiture d'essai était équipée d'une boîte automatique.

**Performances : pourrait faire mieux !** Vous allez encore dire que je suis difficile, et qu'à notre époque, «à quoi ça sert de rouler vite ?» 227 km/h en vitesse de pointe, 29"5 au km départ arrêté, ce n'est pas mal, mais c'est à peine mieux que les performances de la berline. Les motivations de l'acheteur d'un coupé Mercedes ne sont peut-être qu'esthétiques, mais pourquoi, sans nuire ni au confort ni au silence, ne pas essayer d'attirer une clientèle plus sportive. En attendant, on se contentera, si l'on peut dire, d'une sorte de perfection pour une propulsion relativement lourde. On se déplace très vite et en silence. Sans aucune impression de vitesse et dans un équilibre presque parfait. L'ASD (blocage de pont automatique à basse vitesse) vous vient en aide dans les accélérations sur terrain glissant, l'ABS vous aide à vous arrêter, et la merveilleuse boîte automatique se charge de vous choisir le meilleur rapport. La direction est douce, précise et judicieusement assistée. On regrette toujours le volant trop grand, mais c'est un détail.

C'est justement cette perfection qui me laisse un peu sur ma faim. Je sais bien que chez Mercedes on commence tout juste à s'apercevoir que le sport automobile n'existe pas que dans les livres d'histoire. Un coupé doit se démarquer d'une berline par sa classe et son élégance, c'est évident. Mais pour moi, et je pense pour beaucoup d'acheteurs potentiels, il doit aussi bénéficier de performances en rapport avec son aspect. Imaginez ce que serait un coupé 300, équipé de la transmission 4 Matic, et dont le moteur 6 cylindres développerait un cinquante de chevaux supplémentaires ! J'imagine que le 300 CE est le début d'une nouvelle génération de coupés sportifs qui verront bientôt le jour. En attendant, on peut toujours rêver !

## POUR

- Ligne
- Confort
- Habitabilité

## CONTRE

- Performances à peine supérieures à celles de la berline
- Lacunes d'équipement

## TECHNIQUE

**Moteur :** AV, 6 cylindres, longitudinal ; bloc en fonte, culasse en alliage léger ; arbre à cames en tête (chaîne) ; injection mécanique (contrôle électronique) ; rapport volumétrique : 9,2 ; 2 962 cm<sup>3</sup> (88,5 x 80,25 mm) ; 188 ch DIN à 5 700 tr/mn ; 26,5 mkg à 4 400 tr/mn.

**Transmission :** propulsion ; boîte automatique 4 rapports ; vit. pour 1 000 tr/mn en 4<sup>e</sup> : 37,7 km/h.

**Suspension :** AV : McPherson (triangles) + barre anti-roulis ; AR : « 5 barres » + barre anti-roulis.

**Direction :** à vis à circulation de billes ; assistée ; 3 1/2 tours de volant ; diamètre de braq. entre murs : 10,9 m.

**Freins :** AV/AR : disques (ventilés à l'AV) ; antiblocage ABS.

**Pneumatiques :** 195/65 VR 15 ; jantes 6 1/2 J 15 (alu).

**Carrosserie :** coupé 3 volumes 2 portes ; Cx : 0,30 ; longueur : 4,65 m ; largeur : 1,74 m ; hauteur : 1,41 m ; empattement : 2,71 m ; voies AV/AR : 1,50/1,49 m.

**Habitabilité :** largeur aux coudes AV/AR : 144/135 cm ; garde sur sièges AV/AR : 91/86 cm ; distance moyenne dossiers AV-AR : 67 cm ; espace moyen jambes à l'AR : 21 cm ; coffre : 480 dm<sup>3</sup> (valises Delsey) ; seuil à 70 cm du sol.

**Poids :** 1 510 kg (réel à vide) ; répartition AV/AR : 54/56 %.

## NOS PERFORMANCES (Montthéry)

<b>Vitesse maxi (km/h)</b>	227
à tr/mn en 4 <sup>e</sup>	6 000
<b>Accélérations (secondes)</b>	
400 m départ arrêté	16"0
1 000 m départ arrêté	29"5
de 0 à 100 km/h réels	8"1
<b>Reprises (secondes)</b>	
de 40 à 100 km/h réels en « D »	6"2
de 80 à 120 km/h réels en « D »	7"3

## NOTRE CONSOMMATION (l/100 km)

<b>Moyenne de l'essai</b>	
(conduite sportive)	18,0
autonomie (réservoir 70 l)	360 km

## PRIX

<b>300 CE BV AUTO</b>	306 400 F (20 CV)
-----------------------	-------------------

## EQUIPEMENTS

Antiblocage ABS	série
Jantes alliage	série
Vitres électriques AV/AR	série
Verrouillage central	série
Dispositif d'approche ceintures	série
Alarme anti-vol	série
Air-bag	9 742
Climatiseur	18 943
Correcteur d'assiette	5 541
Volant réglable élect.	2 811
Peinture métallisée	6 109
Siège à réglages élect. et mémoire	8 940
ASD	7 377