

MERCEDES ATEGO 1222 L EURO 4

Petit cœur et grandes prouesses

L'Atego, véritable porte drapeau du segment des véhicules de distribution de la marque à l'étoile, fêtera cette année ses 10 ans d'existence. Depuis son lifting quasi complet de 2004 (look extérieur, agencement intérieur et nouveautés technologiques), l'actualité principale de l'Atego se résume presque uniquement à la mise en conformité des moteurs aux nouvelles normes.



Un 'dix ans d'âge' à pleine maturité... et très jeune d'esprit.



Pourtant, il ne faut pas négliger son aspect économique, surtout pour ceux qui roulent en Allemagne. Il se traduit par un affranchissement de la taxe nationale réservée aux poids lourds, la fameuse LKW Maut. Comment ? Tout simplement en affichant sur la balance une MMA maximale de 11,99 tonnes.

En 2005, nous avons testé le même véhicule, dans une configuration similaire, avec comme seule différence une motorisation Euro 3. Deux années ont passé, les normes ont changé et ce même Atego revient au banc d'essai équipé du même moteur, certes, mais modifié pour répondre aux normes Euro 4. Au-delà du test, une véritable comparaison pertinente s'offrait dès lors à nous.

Un choix encore plus large

Moteur. En Euro 3, cinq motorisations étaient disponibles. Si celles-ci ont été revues et corrigées pour passer en Euro 4, elles ont été complétées par deux versions supplé-

mentaires. Ces sept puissances, se répartissent en deux catégories. Un premier groupe (4) est équipé du 4 cylindres en ligne, tandis que l'autre (3) reçoit le moteur 6 cylindres en ligne également.

Pour ce qui est du moteur 4 cylindres, deux cylindrées de 4,25 l et 4,80 l se partagent quatre niveaux de puissance : 130, 156, 177 (version 4,25 l) et enfin 218 ch pour le bloc de 4,80 l. Le couple de cette dernière est de 810 Nm, atteint entre 1400 et 1600 tr/min, tandis que les autres valeurs sont de respectivement 500, 610 et 675 Nm.

Vient ensuite le moteur de 6 cylindres et sa cylindrée de 6,37 l, qui propose quant à lui les trois variantes les plus puissantes de la gamme avec dans l'ordre : 238, 256 et enfin 286 ch. Les anciennes versions de 231 et 279 ch ont donc d'une part légèrement gagné en puissance, tandis que la nouvelle version à 256 ch se place judicieusement en intermédiaire. Les valeurs de couple sont ici de 850, 970 et 1120 Nm

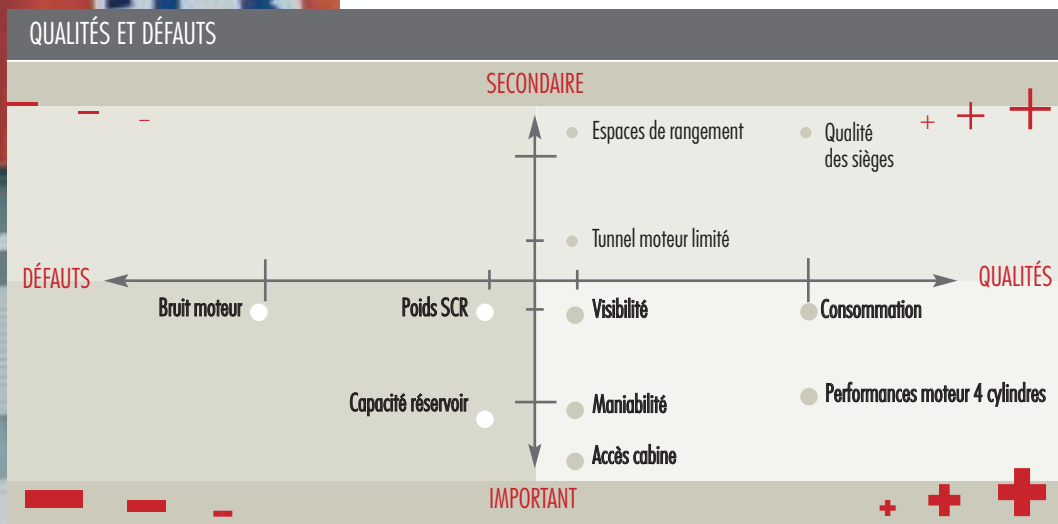
(1200 – 1600 tr/min). Notons enfin que toutes ces puissances possèdent le point commun d'être atteintes au régime de 2200 tr/min.

A la lecture de ces chiffres, le premier constat fait état de valeurs très proches entre le 4 cylindres et son plus proche voisin en version 6 cylindres, puisque la légère différence se résume à 20 ch et 40 Nm. Par contre, la réelle différence réside dans deux points non négligeables aux yeux de l'acheteur : le poids du moteur qui est plus léger de presque 100 kg et l'avantage que procure son type, à savoir un tunnel moteur moins présent dans la cabine. De ce fait, le chauffeur rencontre moins de difficultés pour se déplacer de gauche à droite à l'intérieur de celle-ci. En parallèle, la présence d'un potentiel troisième siège devient une réalité plus confortable pour celui qui occupera ce même siège.

Technique. Au niveau du système de freinage, on retrouve sur l'Atego de série des freins à disques ventilés à commande pneumatique sur toutes les roues ainsi que le système de freinage ABS + ASR. Un frein auxiliaire (frein sur échappement) complète le tout avec une puissance de 83 kW (113 ch) au régime de 2700 tr/min.

Ergonomie et confort. En fonction du travail à réaliser, quatre variantes de cabines sont possibles : cabine courte, cabine courte allongée (espace supplémentaire derrière les sièges), cabine profonde et enfin cabine profonde avec toit surélevé. Cette dernière version connaît d'ailleurs un certain succès, si on en juge par le nombre que l'on croise sur nos routes (principalement en provenance des pays de l'Est).

La seule dimension intérieure commune aux différentes cabines est la largeur utile : 2000 mm. La hauteur intérieure est de 1516 mm dans les trois premières versions, mais passe alors à 1910 mm dans la version à toit surélevé dont nous venons de parler, ce qui pourrait faire rougir certaines versions long courrier ! Enfin, la différence de profondeur maximale



BILAN CHIFFRE

	Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - Malmedy	40,7 km Autoroute avec légères côtes	76,31	23,02	3 315
Malmedy - Houffalize	57,6 km Routes nationales avec relief	57,60	19,42	2 966
Houffalize - Namur	133,6 km Autoroute avec fortes côtes	84,38	16,68	4 949
Namur - Barchon	64,8 km Autoroute avec légères côtes	82,72	17,02	4 860
TOTAL	296,7 km	76,08	18,16	4 189
Temps :	Sec, T° Min : 13° - T° Max : 18°			
Note :	Test le 01 octobre 2007			

LA CABINE EN SEPT POINTS



L'accès au poste de conduite se fait aisément via une seule marche.



Le réservoir d'AdBlue possède une contenance modeste de 25 l.



L'ensemble des rétros offre une très bonne visibilité sécurisante.



Alternative au troisième siège, le bac central augmente le volume des espaces de rangement.

entre la cabine courte et la cabine courte allongée est de 180 mm, (1650 mm contre 1830 mm) ce qui se traduit par un espace direct de rangement supplémentaire entre les sièges et la paroi arrière.

Le poste de conduite se décline lui en trois variantes : distribution, long courrier et enfin confort. Par contre, et peu importe le choix, toutes les cabines reçoivent de série l'excellent siège à suspension pneumatique. Mais avant de s'asseoir, on se réjouit de la facilité d'accès à ce siège, car avec un plancher situé à 818 mm du sol, une seule marche large et antidérapante est à franchir. On peut donc parler ici clairement d'accès 'surbaissé' et idéal pour parer aux nombreuses montées et descentes d'une même journée de travail.

Poste de conduite. Installé à bord, on constate que l'espace dans la cabine courte est forcément limité, tout en étant suffisant pour un travail journalier. Le tableau de bord est clair et efficace avec des commandes classiques et dès lors très accessibles. La qualité des matériaux et le haut niveau de finition sont de mise également. Avec les nombreux espaces de rangement à portée de mains, on retrouve ici un point positif commun aux véhicules de la marque.

Le coffret central (bonne alternative au troisième siège) est bien pensé, mais rend moins évident un passage aisé et en douceur d'un côté à l'autre de la cabine. L'aspect sécurité est très bon grâce à la visibilité procurée par la surface vitrée du pare-brise, combinée aux prestations des rétro-

viseurs. Le tout sans avoir recours à des vitres supplémentaires dans le bas des portières.

Comparaison objective

Performances et consommation. La version testée en Euro 3 avait déjà donné de très bons résultats, prouvant ainsi que les performances d'un 4 cylindres peuvent rivaliser de près avec celles d'un 6 cylindres. Le bilan final précédent était de 19,51 l/100 km de moyenne, pour une vitesse horaire de 70,64 km/h. Cette fois, le résultat est encore plus significatif avec plus d'un litre de mieux : 18,16 l. La victoire est d'autant plus belle qu'elle ne se fait pas au dépend de la vitesse moyenne, puisque celle-ci augmente de presque 6 km/h.

A l'analyse comparative étape par étape, on se rend compte que c'est lors de la première étape, la plus difficile, que la différence est la plus grande : 10,26 litres avaient alors été engloutis pour les 40,7 km. Cette fois, tout en roulant 2 km/h plus vite, seuls 9,37 litres ont été nécessaires. De même, lors de la deuxième étape, longue cette fois de 57,6 km et faite de routes nationales escarpées dans les Ardennes, nous avons consommé 11,19 litres contre 12,40 litres précédemment. Tous ces chiffres impressionnants vont une fois de plus dans le sens de ceux qui maintiennent que les versions Euro 4 et Euro 5 sont plus économes que les Euro 3.

Faire du travail urbain mérite le confort d'une boîte automatisée. Ainsi, et de façon commune pour les deux versions, c'est une boîte de ce type, à six rapports et gérée par le système Telligent qui était de la

partie. Souplesse et rapidité des passages de vitesses n'étant plus une surprise, c'est plutôt la qualité des reprises qui étonne dans ce cas précis. Enfin, à signaler également, les chiffres de la consommation d'AdBlue, compte tenu que cet équipement supplémentaire représente une des seules différences visibles à l'œil nu entre les deux versions de cet Atego. Au total, 1,850 l ont été nécessaires pour réaliser les 297 km du test. Ceci nous donne 0,623 l / 100 km et un ratio de 3,43 % en regard de la consommation de carburant. Pas de surprise dans ce cas.

Impressions de conduite. Facilement et rapidement installé à bord, on apprécie la bonne visibilité générale, renforcée par le rétroviseur supplémentaire, devenu obligatoire entre temps. Si le tableau de bord rappelle les autres membres de la famille Mercedes, l'absence de commandes au volant attire néanmoins l'attention.

De même, et malgré ici aussi un air de famille, on constate que le levier de vitesses, certes classique dans sa forme, n'est pas présenté de façon solidaire au siège, parallèlement à l'accoudoir, mais bien sur le tunnel moteur. Dans les parages proches, on retrouve d'ailleurs le frein de parc. En distribution, son actionnement étant répété, une place au tableau de bord serait plus pertinente.

L'activation du frein moteur se fait via une manette à droite du volant. La retenue offerte est certes modérée, mais permet néanmoins, avec une utilisation correcte, de remplir son rôle premier : économiser les freins classiques.

Parmi les autres qualités de l'Atego, sa faculté à se faufiler en milieu urbain est remarquable, grâce à son faible rayon de braquage d'une part, et à sa grande maniabilité de l'autre. A contrario, et on ne peut passer cela sous silence, le niveau sonore du moteur est trop élevé. Pour peu que l'on décide de rouler avec les fenêtres ouvertes, cela devient vraiment inconfortable. Enfin, dans une moindre mesure, le confort global dans les portions de routes les plus abîmées pourrait être un peu meilleur.

Conclusion. Le temps passe et l'Atego affiche déjà 10 ans au compteur. Depuis son renouvellement en 2004, le succès ne s'est pas estompé, que du contraire. Les arguments avancés sont : maniabilité, performances, charge utile et surtout excellente consommation. Ce dernier point restera la bonne surprise de ce test, vu que les bons résultats ont encore été améliorés. Les qualités routières générées par ce 'petit' moteur sont dignes des plus gros, avec assez de poids en moins pour éviter de dépasser 12 tonnes de MMA. Ce même Atego, bien que la version Euro 4 suffit (logique si on ne paie pas la Maut), recevra une version Euro 5 en ce début d'année qui devrait contenter ceux qui y ont un intérêt. De là à dire que la consommation sera encore meilleure ... un nouveau défi nous attend !

Texte : Pierre-Yves Bernard
Photos : Erik Duckers



La planche de bord rappelle l'air de famille des Axor et Actros.

Le levier de vitesses se présente sous la forme classique de la marque.



Avec le moteur 4 cylindres, le tunnel moteur est positivement limité.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		Capacité	4400 kg
Type	Om 904 LA	ESSIEU AR	
Niveau Euro	Euro 4 SCR	Type	HL2/46DC-8.5 T
Configuration	4 cylindres en ligne	Réduction	i = 3,909
Injection	Injecteurs pompes	Capacité	8500kg
Alésage x course	102 x 130 mm	DIRECTION	
Cylindrée	4801 cc	Caractéristiques	Mercedes type LS 4
Taux de compression	17,50 +/- 0,5	Diamètre du volant	450 mm
Puissance maxi	218 ch	SUSPENSION	
Régime moteur	2200 tr/min	Caractéristiques AV	Ressorts à lames paraboliques
Couple maxi	810 Nm	Caractéristiques AR	Pneumatique 2 coussins
Régime moteur	1200-1600 tr/min	FREINS	
ÉLECTRICITÉ		Caractéristiques	Disques ventilés toutes roues
Tension de service	24 V	Sécurité	ABS
Batterie	2 x 12 V - 115 Ah	Frein de stationnement	A énergie de ressort
Alternateur	28 V / 80 A	Frein moteur	83 kW à 2700 tr/min
Démarrateur	24 V / 4,0 Kw	ROUES ET PNEUS	
EMBRAYAGE		Dimensions jantes	17,5 x 6,75
Type	Mercedes type 395 GTZ	Dimensions pneus	245/70 R
Caractéristiques	Monodisque à sec	CABINE	
Diamètre	395 mm	Type	Courte
BOÎTE DE VITESSES		Suspension	Mécanique 3 points
Type	Mercedes type G85	Siège chauffeur	Confort
Rapports	6	Principaux équipements Vitres électriques, rétros électriques et chauffants, climatisation, verrouillage central, radio avec CD, ...	
Réduction 1 ^{er} rapport	6,70		
Réduction rapport supérieur	0,73		
Réduction marche AR	6,29		
ESSIEU AV			
Type	VL 2 / 32 DC		
Angle de rotation	52°		

RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

	VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
MB ATEGO 1222 L EURO 4	76,08	18,16	4 189
DAF LF FA 55.250 EURO 3	77,86	22,16	3 514
MB ATEGO 1222 L EURO 3	70,64	19,51	3 620
VOLVO FL 240 EURO 4	73,94	18,43	4 012
RENAULT MIDLUM 210.12.C EURO 3	78,07	21,23	3677
MAN TGL 12.210 LX EURO 3	77,73	17,89	4 344

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	5700 kg	Hauteur HT	2621 mm
MMA	11 999 kg	Largeur utile	2000 mm
Longueur HT	1643 mm	Hauteur utile	1510 mm
Empattement	4220 mm	Emmarchement	340 mm
Largeur HT	2321 mm	Rangements	35 l

LES CONCURRENTS

	RENAULT Midlum Euro 4	SCANIA P230 Euro 4 EGR	DAF LF 220 Euro 4 SCR	MAN TGL 12.210 C Euro 4 EGR	VOLVO FL 240 Eurocargo Euro 4 SCR	IVECO ML120E22 Euro 4 SCR	
Type de moteur	6 cylindres	5 cylindres	6 cylindres	4 cylindres	6 cylindres	6 cylindres	
Cylindrée	cc	7150	8900	6700	6900	7150	5880
Puissance	ch	240	230	220	206	240	217
	tr/min	2300	1800	1900 / 2500	2400	2300	2100 / 2700
Couple	Nm	920	1050	850	830	920	680
	tr/min	1700	1100 / 1500	1200 / 1700	1400	1700	1200 / 2100