

GAMME DISTRIBUTION MERCEDES-BENZ

Trois modèles pour toutes les



Le nouvel Atego n'est pas plus lourd que son prédécesseur.

Chez Mercedes-Benz, la gamme distribution se décline en trois véhicules : Atego, Antos et Econic. Nous avons pu les tester et les comparer dans leur milieu naturel. Aucun ne nous a déçu.

Équipé des nouveaux moteurs Euro 6 OM 934 (5.1 l) et OM 936 (7.7 l), l'Atego est disponible avec des puissances allant de 156 ch à 299 ch. Sur la balance, et malgré le surpoids causé par Euro 6, le nouvel Atego n'est pas plus lourd que son prédécesseur.

L'Atego, véhicule universel

L'accès à bord est aisé et sécurisé, via une ou deux marches selon la cabine. Outre les nouveaux sièges, on remarque tout de suite le nouveau volant nanti de multiples fonctions et digne des grands routiers. A sa droite, placé sur la colonne de direction, le levier de commande

de la nouvelle boîte automatisée PowerShift 3. Celle-ci dispose de six rapports avec les moteurs jusque 238 ch et passe ensuite à huit rapports. Une boîte manuelle reste disponible en 6 et 9 rapports. Nous avons rapidement apprécié le nouveau système de transfert par câbles, qui réduit de 20 % des efforts de passage de rapport. L'assistance pneumatique aide à ce niveau également. Le levier de vitesses est devenu plus discret et se positionne sur la planche de bord.

Le châssis a été repensé et doté d'un nouvel essieu avant. En liaison avec la direction à circulation de billes, il procure une précision directionnelle supérieure et plus

d'agrément au niveau de la tenue de route et du confort en général. La suspension est quant à elle moins 'jouette' en passant de trois à quatre points.

De série, l'assistant de régulation du comportement dynamique (comparable à l'ESP) permet de garder une maîtrise du véhicule en toutes circonstances. Le frein moteur atteint 197 ch voire 231 ch de retenue sur les moteurs quatre cylindres et passe à 320 ch sur les versions six cylindres. Une version haut de gamme culmine à 408 ch. Que ce soit en ville ou dans les collines, l'Atego s'est montré à son avantage. Confort, maniabilité, visibilité, toutes ces qualités ont encore été améliorées. La consommation serait réduite de 5 %, tandis que celle d'AdBlue le serait de moitié ! Un peu sceptiques, attendons un prochain test complet pour en juger.

L'Antos, une catégorie à lui tout seul

Avec quatre moteurs, 16 puissances (de 238 à 510 ch) et différentes cabines, l'offre Antos est plus que complète. Deux versions spéciales (Loader et Volumer) se destinent aux clients en quête d'une solution pour transporter une charge utile maximale ou des marchandises très volumineuses. Rappelant évidemment l'Actros, la cabine de l'Antos possède une largeur de 2,3 m et une plus faible hauteur d'accès. Le tunnel moteur, bien présent, s'affiche à 320 mm ou 170 mm de haut selon le modèle, tandis qu'une couchette rabattable aux dimensions correctes de 2.000 x 600 mm est possible en option dans la cabine moyenne.

Par rapport à l'Axor, le fait le plus marquant concerne la tenue de route : plus de fermeté, moins de

tâches

Le levier de la boîte manuelle est à présent mieux positionné dans l'Atego.



On entre dans un Eonic, on ne monte pas à bord !



BON À SAVOIR

- Une gamme distribution au travers de 3 véhicules.
- Boîte Powershift 3 en distribution aussi !
- Eonic : sécurité et efficacité.

roulis et plus de précision. La nouvelle conception du train de roulement et de la suspension de la cabine est une réussite. L'excellente dynamique transversale est due à un nouveau châssis plus large et à un train de roulement entièrement remanié.

Au niveau sécurité, et c'est un fait remarquable pour un véhicule de cette catégorie, l'Antos peut recevoir tous les systèmes de sécurité et d'aide à la conduite. Enfin, nous avons mesuré l'efficacité de l'assistant de régulation de distance avec fonction Stop-and-Go. Ce système unique prend en charge automatiquement le freinage et le redémarrage du véhicule dans certains cas précis tels que les traversées de villes ou lorsque la circulation se passe 'en accordéon'. Cela fonctionne tout simplement en levant le pied du frein et en laissant le véhicule avancer seul à une vitesse

modérée, sur le même principe qu'une boîte automatique.

On entre dans un Eonic...

... on ne monte pas à bord. Sorti en 1998, l'Eonic reste un véhicule atypique. Souvent réservé à la collecte des déchets, il est capable de bien plus que cela. Combinant les capacités de transport d'un camion classique avec la maniabilité d'un utilitaire léger, il se démarque par la convivialité et la sécurité d'un véhicule à plancher surbaissé. Ainsi, il convient aussi parfaitement dans des missions de distribution journalière, dans les services d'incendie ou encore dans les aéroports.

Avec une cabine surbaissée au maximum, l'accès se fait de façon naturelle. L'habitacle est exceptionnellement généreux et peut accueillir jusqu'à trois passagers en plus du conducteur. Traverser la

cabine se fait sans obstacles. La motricité est assurée de série par une boîte automatique à six rapports à convertisseur de couple. Elle est commandée cette fois par des touches placées à droite dans l'axe du volant et non plus un levier. C'est le six cylindres en ligne OM 936 de 7,7 l de cylindrée qui anime l'Eonic, se déclinant en deux puissances de 299 ch (1200 Nm) et 354 ch (1400 Nm). Quelle que soit la version, l'Eonic bénéficie de série d'une suspension pneumatique intégrale. Au démarrage, le convertisseur de couple donne une vigoureuse impulsion au véhicule sur le premier rapport, avant d'interrompre immédiatement son action. Pour optimiser la consommation, c'est ensuite l'embrayage de pontage qui maintient le régime moteur dans les plages les plus économiques.

Parmi les points forts, la maniabilité et surtout une visibilité sans égale grâce à de grandes surfaces vitrées et au vitrage à ras de sol de la porte côté passager. Le fait d'être assis très bas permet au conducteur d'être plus vite interpellé par une source de danger. La puissance de freinage nous a aussi positivement surpris lors du parcours urbain, tandis que quelques minutes sont nécessaires pour s'habituer au porte-à-faux avant plus long et se faire à l'idée que lors du démarrage, les portes se ferment automatiquement. Sécurité oblige !

Pierre-Yves Bernard