La firme allemande paniquée par les ratés de sa petite dernière

Mercedes l'incroyable dérapage de la Classe A

La baby Benz tangue dangereusement

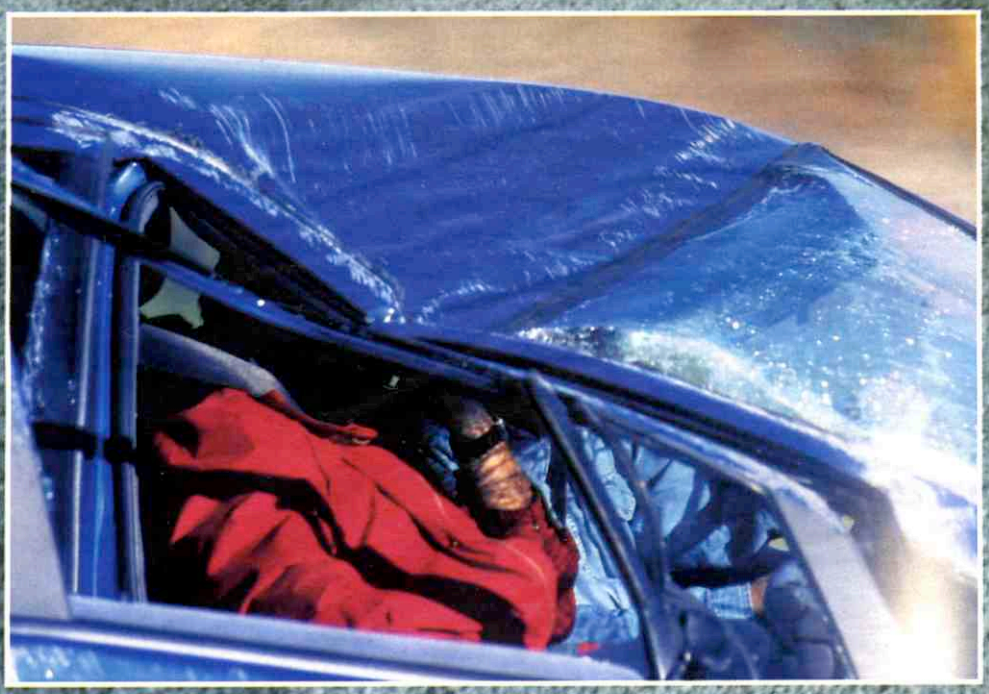
Dans son édition du 30 octobre, le magazine allemand "Stern" affirme que la petite dernière de chez Mercedes tient mal la route. A 60 km/h, dans le cas d'un évitement brusque, la voiture menace de se retourner. Selon les experts, les pneumatiques en seraient la cause. Mais cela fait désordre…

Un flirt redoutable avec l'asphalte
Sous la pression, les pneus Goodyear, trop rigides, menacent de déchausser. Dans ce cas, la jante risque de toucher le bitume. Il devient alors très difficile de "récupérer" la voiture. Pour calmer les esprits, Mercedes a décidé d'équiper la Classe A de pneus Michelin, jugés mieux adaptés.

Les essayeurs d'"Autobild" ont refait le test et ont évité l'accident de justesse.

Un tonneau et trois blessés légers : la Classe A peut-elle encore être "voiture de l'année" ?

Pour juger du comportement de la voiture lors d'un brusque changement de direction, le Suédois Robert Collin (debout à gauche) réalise le test de "la baïonnette". Ce test entre dans le cadre de l'élection de la "voiture de l'année 1997". Mais cette fois, il est beaucoup plus sévère que celui inscrit dans le cahier des charges du TÜV (le service de contrôle technique allemand). Collin s'engage, à 60 km/h, dans une série de changements de direction tous les 13,50 m au lieu de 30 m. Lors de cette manœuvre extrême, les pneus Goodyear, trop rigides, déchaussent brusquement sous l'effort. La jante arrière gauche se plante alors dans le sol et la voiture se renverse. En France, les contre-essais effectués par la presse révèlent que la voiture, équipée de pneus Michelin, a un comportement normal.



Sous le choc, le pavillon de la Classe A s'est affaissé, mais le pare-brise est resté en place.

Juste après l'accident, Robert Collin (debout à gauche), le journaliste-essayeur suédois qui pilotait la Classe A, prend à partie le staff Mercedes : "Cette voiture est vraiment dangereuse !" Sait-il qu'il va déclencher une tempête dans le monde de l'automobile ?

Photos : Rea/Sipa Press - Prestige

A Stuttgart, les cinq piliers du bureau d'études de Mercedes présentent la baby Benz, premier mini-monospace du constructeur allemand, qui a concentré toute sa technologie dans moins de 3,60 mètres.

Et pourtant, jamais la conception et le lancement d'une voiture n'avaient été aussi minutieusement étudiés

Mercedes annonçait une voiture « révolutionnaire ». Elle l'est avant tout pour le constructeur allemand. C'est la première fois de son histoire qu'il se lance sur un segment de marché très concurrentiel, celui du monospace urbain. Le pari est risqué car il va devoir affronter Volkswagen, Renault et Fiat en proposant un véhicule nettement plus cher (entre 109 500 et 138 000 francs). Chez Mercedes, on invoque bien sûr le prestige de l'étoile à trois branches et on estime que 80 % des acheteurs de la Classe A vont s'offrir ainsi leur première Mercedes. Cela leur donnera peut-être envie de monter par la suite dans la gamme. En ce qui concerne la Classe A proprement dite, la principale innovation est le châssis à double épaisseur et le bloc-moteur incliné. Cette disposition surélève le conducteur et permet à l'habitacle de gagner en volume.

La sécurité passive de la Classe A est assurée par son châssis à l'architecture inédite. Il est formé par un double plancher destiné à absorber une grande partie des chocs. En cas de collision frontale, la voiture dispose d'un système de glissement du bloc-moteur, qui recule sous le conducteur, évitant ainsi de le blesser aux jambes.

Photos : S. Ellerinmann/Bildherr/Studio X

C'est la première voiture au monde qui ne pourra être équipée que d'une seule marque de pneus : des Michelin

A l'usine de Rastatt, les véhicules seront désormais équipés du système de sécurité ESP en série. Mercedes a pris cette coûteuse décision pour rassurer sa clientèle.

On a eu l'accident du pont de l'Alma, maintenant, c'est celui de la Classe A, observe dépité ce concessionnaire Mercedes en Ile-de-France. Pour l'instant, seuls quelques clients ont annulé leur commande. La plupart appellent simplement pour être rassurés. »

A l'origine de ce malaise, un test effectué par des journalistes suédois le 21 octobre dernier dans le cadre de l'élection de « la voiture de l'année ». La baby Benz s'est couchée lamentablement sur le côté, et les images ont fait le tour du monde. Un simple coup de volant, et c'est le prestige d'une marque qui se retrouve au tapis. Ce fameux test, dit de la baïonnette, consiste à slalomer entre des plots pour simuler un évitement brutal. Le pilote accroît sa vitesse de 5 km/h en 5 km/h jusqu'à ce que le véhicule décroche, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il ne repose plus que sur deux roues. L'accident a eu lieu sur une piste désaffectée de l'aéroport de Bromma, près de Stockholm, et a fait trois blessés légers dont Robert Collin, le rédacteur en chef du journal automobile *Tekniken Vaerld*. Depuis, il ne décolère pas et se répand en interviews pour expliquer que la Classe A est une voiture dangereuse et qu'il faut la retirer de la vente. A Stuttgart, au QG de Mercedes, on s'est d'abord abrité derrière de laconiques communiqués. « La Classe A est une voiture très sûre, elle répond à toutes les exigences du contrôle technique allemand. » Mais le magazine *Stern* refait le test et arrive aux mêmes conclusions que ses confrères nordiques. La Classe A tient mal la route. Cette fois, Mercedes admet que « la voiture présente une faiblesse de comportement dans certaines conditions. » On incrimine les pneus Goodyear dont sont équipées certaines Classe A. La structure des flancs du pneumatique serait trop rigide. Dans le cas d'un virage trop brusque, la jante toucherait le sol.

Après bien des hésitations, Jurgen Hubbert, le patron de Mercedes, a fini par admettre que la voiture souffrait d'"une faiblesse de comportement dans certaines conditions".

Fait unique dans les annales de l'automobile : la Classe A va être équipée uniquement de pneus Michelin, une aubaine pour le fournisseur français. En outre, Mercedes s'engage à doter ses voitures du système ESP, qui permet électroniquement de « récupérer » la voiture lorsqu'elle fait une embardée. A 7 500 francs l'unité, son installation en série coutera 340 millions de francs par an. Une paille, à comparer aux 10 milliards de francs investis pour concevoir et lancer ce nouveau modèle. Mais si la voiture n'est pas dangereuse et s'il ne s'agit que d'une histoire de pneumatiques, pourquoi lui rajouter le système ESP ? « Pour rassurer la clientèle, explique Thierry Cohet d'*Auto Plus*, car même avec l'ESP la voiture peut se retourner et l'accident aurait quand même eu lieu. Sur du ciment, si la jante touche le sol à cause d'un pneumatique trop rigide, elle se "plante" dedans. Sur du bitume, elle "glisse" en formant un rail. Enfin, en Suède, le test a été effectué dans des conditions extrêmes. Les plots étaient espacés de 13,50 mètres alors que la norme est de 30 mètres. A ce jeu, on retourne n'importe quelle voiture. »

En France, les critiques automobiles, qui jouissent d'un grand renom en Europe, minimisent l'affaire. Tous ont refait le test de la baïonnette avec la Classe A et ne trouvent rien à redire. Guy Jourdan, de *L'Equipe* et vice-président du jury de la voiture de l'année 1996, réfute les accusations des Suédois : « Ils chargent la barque parce que cette histoire leur apporte une grande notoriété, à eux et à leur journal. » Alors, vrai flop ou incident monté en épingle ? Le public jugera. Pour l'heure, Mercedes annonce un carnet de commandes de 100 000 véhicules pour l'Europe. Dans les concessions, les vendeurs affichent une sérénité de rigueur. On vous parle du bloc-moteur sous le conducteur, d'ABS, d'airbag en série. D'une ligne unique… Et la tenue de route ? « Elle est impeccable. Vous voulez faire un tour ? » ■

NICOLAS ROIRET AVEC ERICK COURLY

Photos : A. Benetie/Studio X - N. Forsterling/AFP