# Mercedes-Benz fait le plein de Sprinter en Euro VI

**Minibus** Avec sa nouvelle gamme de minibus Sprinter Euro VI, et dans un marché qui reste en berne, Mercedes-Benz compte accentuer sa différence face aux véhicules assemblés par des carrossiers. En plus d'un nouveau design et de nouvelles fonctionnalités communes aux versions Transfer, Travel et Mobility, le pari du créneau des minibus urbains City lui ouvre de nouvelles perspectives.

***Bruno Gomes, Jean-Philippe Pastre***

Les Sprinter Travel jouent la carte du voyage haut de gamme en s'appuyant sur le prestige de la marque à l'étoile.

Depuis quelques semaines, toute la famille Sprinter est au complet. Après les versions Transfer, Travel et Mobility en production depuis la mi-2013, Mercedes-Benz a en effet passé les versions City de ses minibus Sprinter en Euro VI. Les minibus Sprinter reprennent le design présenté l'an dernier au sein de la gamme utilitaires de Mercedes-Benz : plus tranchée, plus haute, la nouvelle face avant est plus incisive que celle de la précédente génération introduite en 2007. Mais l'intérieur a également été revu pour soigner l'aspect visuel : nouveau ciel de pavillon intégrant de manière plus linéaire les caches des climatiseurs et la vitre, éclairage LED des bandeaux lumineux courant sur toute la longueur, et pour soigner le confort pratique : nouvelles liseuses et buses d'aire au format plus réduit et plus discret que sur les Travel, nouveaux racks à bagages. Un soin tout particulier a aussi été apporté à la facilité pour les PMR : nouveau système de fixation des sièges pour la version Transfer.

## Consommations en baisse de 0,5 à 3,7 %

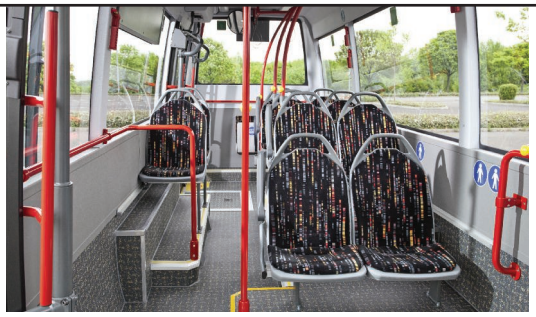
La gamme Sprinter conserve son découpage entre les modèles Mobility (spécialisé pour les passagers à mobilité réduite), Transfer (interurbain de ligne, navettes et excursions) qui est la version la plus vendue dans la gamme, Travel (tourisme et haut de gamme) et enfin City (transport urbain de ligne). Tous ces modèles sont dérivés à partir du Sprinter fourgon ou du Sprinter châssis-cabine pour former une gamme de 16 variantes, de 3,5 t à 6,8 t, incluant plusieurs longueurs

(6,9 m à 7,8 m) et empattements, mais dont toutes les motorisations répondent bien entendu aux normes Euro VI. « *Cela a été un vrai défi technique, mais nous l'avons relevé avec succès puisque malgré une surcharge de poids de 40 kg lié à l'Euro VI, nos véhicules sont plus légers et affichent des niveaux de consommation en baisse, en moyenne de 0,5 à 3,7 % d'après les tests SORT* », a souligné le patron de Mercedes-Benz Minibus, Dr Ulrich Hesselman.

Côté motorisations, on retrouve la technologie Daimler BlueTec avec injection d'AdBlue et catalyseur SCR. Elle est déployée sur les moteurs aux puissances habituelles (4 cylindres OM 651 de 2,2 l développant de 95 à 163 ch, 6 cylindres développant 190 ch). À noter l'introduction d'une nouvelle boîte manuelle à 6 rapports et d'une boîte automatique à 7 rapports.

### 800 véhicules complets et 10 % de part de marché en 2013

Ces nouveautés doivent permettre à Mercedes-Benz de conforter sa part de marché en Europe et de se différencier de tous les types de concurrence sur le marché très fragmenté du minibus-minicar : celle des carrossiers qui habillent des châssis de Sprinter et celle des modèles complets fabriqués par les autres constructeurs, comme les Daily d'Iveco dont les versions Euro VI seront présentées début juin. L'an dernier, « *Mercedes-Benz a vendu 800 véhicules en Europe pour une part de marché de 10 % contre 5 % en 2008* » en version complète. En France, les ventes se sont élevées à 401 véhicules (versions véhicules complets et châssis confondues). « *Notre part de marché a très bien progressé sur le continent entre 2008 et 2013, alors que le marché européen a reculé de 38 % sur la même période* », a commenté le directeur de Mercedes-Benz Minibus.



**Entre la version Travel et la version City, le Sprinter propose plusieurs configurations possibles en terme d'espaces.**

**Dédiée au transport PMR, la gamme Sprinter Mobility s'aggrandit de deux modèles (Mobility 35 et 45). À droite, le plancher surbaissé des Sprinter City répond lui aussi aux besoins d'accessibilité en milieu urbain.**

## ESP à tous les étages chez Evobus

**Avec le Mercedes-Benz Sprinter Euro VI, le constructeur fait acte de générosité : en effet, il est systématiquement monté de série sur la gamme Sprinter Euro VI, que ce soit sur les Sprinter Mobility, Transfer, Travel ou City ! Cette ultime génération a droit à un ESP Bosch intégrant la fonction de correction et d'atténuation du vent latéral.**

**Le groupe Evobus se singularise aussi en étant le 1er industriel à avoir proposé l'ESP sur un bus urbain, le Mercedes-Benz Citaro 2 standard de 12 m. Cela peut sembler anecdotique vu les vitesses pratiquées par les autobus, mais il faut se rappeler qu'en Allemagne, le Citaro est un véhicule très apprécié en zones périurbaines et qu'il est homologué pour les usages interurbains (et peut dès lors rouler à 100 km/h) !**

**Par ailleurs, un bus urbain, même limité à 70 km/h sur certains parcours, peut justifier un ESP, notamment lorsque les conditions d'adhérence sont précaires. S'il s'agit toujours d'une option sur les Mercedes-Benz Intouro et autres Setra S415 UL Business (une mesquinerie qui a du mal à passer vu la différence de prix entre le Setra et le Mercedes-Benz, pourtant identiques techniquement), il est évidemment de série sur les gammes d'autocars de tourisme. Testé sur des pistes sécurisées à Hockenheim, l'ESP sur autocar a prouvé toute son efficacité. La subtilité et la délicatesse dans les réactions ne sont assurément pas son fort, mais il contribue effectivement à prévenir un phénomène redouté dans les autocars : le renversement en sortie de courbe prise à une vitesse inadaptée. Il s'est également révélé efficace sur des surfaces offrant différents coefficients d'adhérence, cas de figure typique du roulage en hiver.**

L'usine Mercedes-Benz Minibus de Dortmund assure toutes les étapes de transformation des Sprinter.

### Les synergies industrielles et commerciales avec Evobus pour atout

Un succès que compte confirmer cette branche de Mercedes-Benz, créée sur les bases du carrossier Karol Koch en 2004, mais qui souligne son intégration poussée avec les autobus et les autocars de la marque à l'étoile. « *Le minibus s'inscrit dans la gamme complète de Mercedes-Benz, en urbain, interurbain et tourisme, c'est le prolongement logique* », a expliqué le Dr Hesselman. Installée à Dortmund, la filiale minibus met donc en avant son intégration dans le groupe Daimler, à tous les niveaux, de la production à l'après-vente : les châssis des utilitaires et fourgons Sprinter sont achetés à la filiale Vans, de plus en plus de composants de l'habitacle proviennent des références des autocars Travego et Tourismo, et en bout de chaîne, le réseau après-vente Omniplus, comme le nouveau service d'occasion BusStore de Mercedes-Benz, accueillent les minibus Sprinter.

### L'urbain comme axe de diversification

Lancée il y a deux, la gamme City incarne l'un des aspects de cette intégration poussée en terme de produits avec les autobus Citaro ou les interurbains Intouro de Mercedes-Benz. « *Les minibus urbains ont toute leur place en ville, en complément des bus standards de 12 m comme le Citaro, pour desservir les centres-villes historiques, assurer avec plus de fluidité et de rapidité des quartiers urbains à la fréquentation trop faible pour placer un bus standard* », a souligné le patron de Mercedes-Benz Minibus, tout en écartant le risque de cannibaliser les places du Citaro. « *Cela permet aussi à nos clients d'assurer un service à des coûts moindres et d'utiliser dans les mêmes conditions leur ticketing, systèmes d'information et d'après-vente de leur flotte Citaro* », renchérit le responsable, citant les exemples des villes d'Aix-en-Provence en France, de Linburg aux Pays-Bas ou d'Odense au Danemark qui utilisent des Sprinter en complément de leur réseau standard.

Ces innovations obligent aussi les équipes à modifier leur organisation, comme l'explique Patrick Damian, directeur adjoint réseau et minicar de Mercedes-Benz en France. « *Nous avons étoffé notre équipe sur l'avant-vente pour accompagner le réseau et les fournisseurs de SAE et d'équipements ; l'idée est d'assurer, en amont, la compatibilité et le paramétrage de ces équipements et faire en sorte que le client ait un véhicule opérationnel dès la livraison, y compris sur ces éléments extérieurs.* »

Point d'orgue de la gamme urbaine, le Sprinter City 77, commercialisé à 80 exemplaires dont 30 en France, pousse la logique encore plus loin avec ses trois essieux, son plancher surbaissé et une capacité de 40 passagers qui permet de faire le lien avec le Citaro K. Commercialement, ces produits, plus complexes techniquement, doivent aussi permettre à Mercedes-Benz Minibus de se démarquer des carrossiers, partenaires et néanmoins concurrents. ■

## Mercedes-Benz Sprinter Travel 65
## Il a tout d'un grand

**Le Mercedes-Benz Sprinter Travel se différencie de ses petits frères Travel 45 et 55 par sa caisse arrière élargie à structure tubulaire. La base étant en fait celle d'un châssis-auvent. Le poste de conduite est donc identique à celui des autres Mercedes-Benz Sprinter, pare-brise mis à part ! Et d'ailleurs, cette immense baie vitrée, si elle est appréciable pour les passagers, pose quelques problèmes au conducteur : le pare-soleil unique à enrouleur est peu commode d'utilisation et laisse de trop grands jours.**

**Le montage de la commande de climatisation et du levier de ralentisseur fait bricolage et jure avec la finition d'ensemble, extrêmement soignée ! On regrettera également un levier de régulateur de vitesse peu évident d'utilisation.**

**Le vigoureux moteur V6 de 2 987 cm³ offre un couple généreux (440 Nm entre 1 600 et 2 600 tr/mn) et une puissance confortable de 190 ch ! Uniquement associé à la boîte de vitesse automatique Daimler 7G-Tronic, l'ensemble se révèle très agréable d'utilisation tant l'insertion sur autoroute se fait en toute simplicité.**

**Attention toutefois, à pleine charge, les changements de rapports sont assez perceptibles, un phénomène totalement estompé lorsque l'on sollicite moins l'accélérateur.**

**Le ralentisseur Telma se révèle être un précieux auxiliaire pour le confort et la douceur de conduite qui sied à un engin aussi luxueux. La suspension pneumatique arrière fait aussi des merveilles en termes de stabilité et de confort. La maniabilité est évidemment un atout de ce véhicule de grand tourisme compact (7,71 m de long) et contribue aux moyennes horaires spectaculaires qu'il peut réaliser.**

### Les +

- Agrément moteur exceptionnel
- Vitesses commerciales élevées
- Confort
- Maniabilité

### Les –

- Détails d'aménagement "bricolés"
- Programmateur de vitesse Tempomat peu intuitif
- Pare-soleil à revoir
- Rétrocontact de boîte automatique parfois brutal

## Mercedes-Benz Sprinter City 65
## Le rat des villes

Le Mercedes-Benz Sprinter City 65 peut-il être assimilé à un véritable autobus ? Non, si l'on se fie à son apparence, oui, si l'on regarde les services qu'il rend ! Pour le conducteur, on apprécie la porte gauche directement issue de l'utilitaire Mercedes-Benz Sprinter. Le grand pare-brise se justifie ici par l'intégration soignée de la girouette, mais il conserve le handicap d'un store pare-soleil peu pratique.
Ce modèle ne peut être livré qu'avec le moteur OM651 à 4 cylindres en ligne de 2 143 cm³. Le son du moteur est bien plus roturier que celui du V6, mais il parvient à mouvoir sans peine le véhicule. Le joker est bien évidemment dans la boîte à 7 rapports qui fait des merveilles, tant en évolutions lentes que sur des parcours plus rapides.
Notez qu'ici elle se révèle d'une grande douceur quelles que soient les circonstances, le couple moindre du moteur comparé au V6 (360 Nm de 1 200 à 2 400 tr/mn) expliquant peut-être cette douceur de passage des rapports, même en accélération. Le ralentisseur Telma optionnel contribue aussi à la progressivité des ralentissements.
Il surprend agréablement par sa puissance : un allié précieux pour réduire le budget plaquettes de freins !
Le City 65 se révèle d'une conduiteaisée grâce à un gabarit plus facile à cerner que celui de son grand frère Sprinter City 77.
Seul piège : il est difficile d'estimer avec précision la position des roues avant lors de l'accostage aux arrêts : pas évident d'être à la bonne distance du trottoir ou de ne pas toucher les bordures…
L'ergonomie n'appelle pas de critiques particulières, hormis les interrupteurs d'éclairage intérieur peu évidents à distinguer (on allume souvent l'éclairage du conducteur au lieu de celui des passagers). La climatisation de l'espace passager et sa ventilation sont hélas assez bruyantes.

### Les +
- Boîte automatique extrêmement douce et vive
- Maniabilité et rayon de braquage avantageux
- Polyvalence d'utilisation appréciable
- Facilité de conduite
- Nombreux espaces de rangement

### Les –
- Accostage aux arrêts peu évidents
- Pare-soleil à revoir
- Climatisation passagers bruyante

## Mercedes-Benz Sprinter Transfer 34
## Le couteau suisse du minicar

Le Sprinter Transfer 34 se distingue du Transfer 35 par son PTAC limité à 4 t et son pont arrière à monte en roue simple (au lieu de la monte jumelée du 35). Cela conditionne aussi la disponibilité du ralentisseur électromagnétique Telma qui est réservé aux modèles à monte jumelée. On utilisera donc les freins hydrauliques d'origine, quitte à s'aider du frein moteur en rétrogradant manuellement les rapports.
Le modèle d'essai est ici doté de la boîte 6 vitesses manuelle de série. Autant dire qu'en comparaison de la géniale automatique 7 rapports, elle nous a déçus : les 1er et 2e rapports sont très (trop) courts, tandis que la 6e est désespérément longue (2 000 tr/mn en 6e à 100 km/h) ! L'étagement des rapports paraît donc quelque peu caricatural. En outre, il est impossible de passer les rapports à la volée, il faut systématiquement décomposer les passages de vitesses, ce qui nuit à la vitesse d'exécution.
L'embrayage est par contre sans reproches.
La finition est impeccable et on n'a pas l'impression de conduire un véhicule scolaire, d'autant que le conducteur peut bénéficier de nombreuses options de confort. L'accès et les espaces de rangement sont généreux.
Le moteur se fait discret… y compris côté reprises ou remises en vitesse (à moins de rétrograder), on atteint là les limites de la motorisation de 129 ch (305 Nm de 1 400 à 2 400 tr/mn).
Trait commun avec les autres Sprinter : il est difficile de savoir où se place la roue avant droite par rapport au trottoir.

### Les +
- Douceur de marche
- Insonorisation, qualité de la présentation et de la finition
- Maniabilité, nombreux espaces de rangement
- Ergonomie

### Les –
- Commande de boîte lente
- Étagement de boîte perfectible
- Moteur 129 ch limité en couple
- Angle avant droit difficile à estimer en manœuvres