

## AUTO ZEITUNG

### **Au revoir les vibrations des fourgonnettes : premier essai routier avec la nouvelle Classe V**

Thomas Geiger, 25.06.2025

En 2026, une nouvelle génération de la Mercedes Classe V verra le jour, qui doit également annoncer un réalignement des vans. Nous avons eu la chance de faire **un premier essai routier dans le prototype camouflé** et dans l'étude associée Mercedes Vision V à l'avance. **Voici nos impressions !**

Aussi chic qu'elle était, la Mercedes Classe V - tout comme la concurrence de Wolfsburg ou de Cologne - est toujours restée un utilitaire « VPisé » par sa nature et son expérience de conduite. Mais cela devrait enfin prendre fin. Avec le changement de modèle 2026, **la nouvelle Mercedes Classe V passera à sa propre architecture électrique et deviendra une véritable voiture particulière.** À l'avenir, le van veut **rivaliser davantage avec la Classe S qu'avec un VW Multivan ou un Hyundai Staria.** De plus, il n'y aura plus de variante purement commerciale de la Classe V. Ce n'est pas pour rien que Mercedes Vans a déjà annoncé qu'elle souhaitait vendre le modèle haut de gamme en tant que VLS à l'avenir. Seule la question de savoir si une version Maybach sera ajoutée mais cela n'aurait toujours pas été décidé. Mais ce croiseur spatial le mériterait de toute façon.

**Premier essai routier : même en tant que prototype, la Mercedes Classe V est extrêmement confortable**

**Andreas Zygan, en tant que développeur en chef, ouvre les portes à quelques premiers prototypes** de la nouvelle Mercedes Classe V (2026) et quitte même le siège du conducteur. Plus important pour lui que le luxe à l'arrière, c'est l'expérience de conduite de la nouvelle série de modèles. Comme le prouve le premier essai routier, **vous n'êtes plus assis sur votre fauteuil, mais au fond de votre fauteuil et vous vous croyez plus au volant d'un grand SUV qu'au volant d'un petit camion.** Bien sûr, la propulsion électrique améliore également l'ambiance : d'une part, parce qu'il a beaucoup de puissance et un démarrage vif, et d'autre part, parce que **le calme et la tranquillité sont parfaits pour les voyages** alors qu'ils sont souvent usuellement désagréablement bruyants dans l'immense chambre de résonance de ce genre de véhicules.

La nouvelle Mercedes Classe V (2026), cependant, « glisse » merveilleusement bien sur le route lors du premier essai routier et absorbe habilement l'asphalte accidenté sur lequel nous roulons. Le van 100% électrique accélère fortement et démarre d'une manière digne - **il se rapproche en fait plus de la Classe S que d'un Sprinter.** De plus, il est nettement plus rapide que son prédécesseur électrique, l'EQV, qui est limité à 140 km/h, et a l'air **extrêmement maniable.** Pas étonnant, tout comme les autres modèles

de luxe, qu'il reçoive, pour la première fois sur un van Mercedes, un essieu arrière directionnel.

### **Vraisemblablement un système de 800 V, une puissance de charge de 300 kW et une autonomie de 500 km**

Zygan et son équipe n'ont pas encore donné de détails concrets sur les données clés. Mais s'ils sont sérieux quant à la promesse que le van n'aura finalement plus à puiser dans d'anciens stocks techniques, alors il **s'inspirera sans doute la technologie du tout dernier CLA**. Cela s'applique non seulement aux écrans d'affichage et au système d'exploitation interne avec des mises à jour rapides, mais aussi à un **système de 800 V et à une puissance de charge supérieure à 300 kW**. La variante à transmission intégrale prévue devrait avoir une puissance notable de plus de 221 kW (300 ch). L'autonomie de près de 800 km du coupé quatre portes est bien sûr illusoire avec la surface frontale de la Classe V, mais on peut probablement sérieusement calculer avec une autonomie de 500 km.

**Les familles continuent d'être un groupe cible pour la nouvelle Mercedes Classe V (2026) et il y aura également aussi des entreprises clientes sous la forme de navettes et d'hôtels.** Mais surtout, **Mercedes veut passer dans le segment du luxe avec la Classe V afin de servir enfin les clients en Asie pour qui une Classe S ou une BMW Série 7 sont trop exiguës.** Ainsi, ceux qui préfèrent être conduits à l'heure de pointe des mégapoles dans les fauteuils inclinables des Toyota Alphard, Denza D9 ou LiAuto Mega devant un téléviseur plein format devraient à l'avenir opter pour la Classe V. Les concurrents principaux sont les Denza D9, Lexus LM et la Volvo EM90.

### **Essai routier de l'étude Mercedes Vision V : le luxe sans fin**

En plus dette prise de contact avec le prototype, **nous avons eu l'occasion de conduire le showcar Vision V à faible vitesse à Dubaï - une navette spatiale de 5,50 m de long avec une certaine dose de « show off ».** D'une simple pression sur un bouton, les vitres latérales et le toit panoramique peuvent être protégés des regards indiscrets.

Pour vous détendre, vous laissez ensuite **l'écran de 65 pouces** surgir du sol devant la cloison autrement vitrée de la première rangée de sièges. Selon vos goûts, vous pouvez y jouer à des films hollywoodiens ou à des jeux vidéo, il y a des **programmes de méditation et des exercices de relaxation avec des paysages apaisants et des sons surround Dolby Atmos diffusés par 42 haut-parleurs**. Oh oui, et si vous ne vous souciez pas de tout ce qui est numérique, vous pouvez prendre les échecs brillants dans le buffet en verre comme alternative analogique et verser un distillat bien tempéré du bar à bord dans les émerillons en cristal.

### **Conclusion**

Jusqu'où ira l'envolée de la fantaisie et quelle part de luxe de la Vision V finira par entrer dans la nouvelle Mercedes Classe V (2026) ? Tout cela reste ouvert jusqu'à la première mondiale du modèle de série. Mais disons-le de cette façon : ni les idées un peu folles ni le luxe ne manqueront.