



www.Actua-Auto.com

Résolution optimisée 1024x768 pixels

[Accueil](#) | [Essais](#) | [Actualités](#) | [Magazine](#) | [Calendrier](#) | [Série Limitée](#) | [Mention Spatiale](#) | [Technologie](#) | [Collection](#) | [Occasion](#) | [Rédaction](#) | [Liens](#)

Naviguez avec Actua-Auto dans l'espace automobile.....

ESPACE PRESTIGE

Prix : 40399 €
Puissance fiscale :
17 CV

CHRYSLER 300 M 3.5
V6



POUR

- Belle auto
- Superbe intérieur
- Agrément moteur/boîte

CONTRE

- Suspension sèche

Fiche Technique

La belle américaine

S'il est rare de nos jours de s'extasier devant une nouvelle auto, vous le ferez certainement en croisant la dernière née de chez CHRYSLER, la 300 M. Heureux successeur de l'insipide Vision, cette berline a été conçue pour le segment H (= haut de gamme) de l'Europe. Son style résolument audacieux donne le ton de ce que sera le reste de la gamme dont le renouveau complet est prévu d'ici 2001. Avec cette appellation 300 M, CHRYSLER fait revivre la légende des 300 " letter series " qui ont sévi entre 1955 et 1965, synonymes à l'époque de luxe et de grosse puissance.

Un style audacieux

Dans ce segment de marché des hauts de gamme auquel appartiennent, entre autres, la BMW série 5, la MERCEDES classe E et la RENAULT Safrane, rares sont les initiatives audacieuses en matière de design. Eh bien CHRYSLER ose. La ligne démarre par une proue plongeante et allongée qui enchaîne sans discontinuité sur un capot plus large que long, puis sur un immense pare-brise très incliné fondu dans le pavillon de toit. La poupe massive, haute,

Moteur	
Type	V6 24s, essence
Cylindrée	3518 cm ³
Puissance maxi	254 ch à 6400 tr/min
Couple maxi	340 Nm à 3850 tr/min
Dimensions	
Longueur	4.99m
Largeur	1.92m
Poids	
Capacités	
Coffre	530 dm ³
Réservoir	64 L
Performances	
Vitesse maxi	230 km/h
Consommations (L/100km)	
Mixte	12.5
Essai	12.2

semble tronquée et contraste habilement avec la proue. Et tout cela dans cinq mètres de long. C'est surtout de face que la 300 M interpelle, avec ses deux gros phares doubles encadrant la calandre en partie chromée, taillée dans le bouclier et arborant le (trop) large et (trop) peu discret insigne de la marque. Bref, elle attire l'oeil.

Un salon roulant

Trop rares sont les occasions de découvrir un bel intérieur : cuir fauve, 9 points d'éclairage, larges accoudoirs de part et d'autre du siège conducteur, une pendule centrale type "art déco", et surtout une planche de bord à contempler aux cadrans sur fond ivoire et graphismes d'horloger, éclairée en bleu/vert, générant une ambiance déstressante, sans gadgets inutiles. Infinity a signé l'installation audio à 11 HP et 320 W. Bref, c'est "l'american way of life" version européenne.

V6 vitaminé

Beaucoup de noblesse sous le capot avec ce 6 cylindres en V à 24 soupapes de 3,5 litres. Avec pas moins de 254 ch et 340 Nm de couple, la 1.6 tonne n'a aucun mal à afficher des accélérations et des reprises très au-dessus de la moyenne. Sa sonorité, discrète, ravira les amateurs. Avec beaucoup de couple à bas régime, il devient carrément violent entre 4500 tr/mn et 6500 tr/mn. L'autre motorisation du catalogue est un V6 de 2,7 litres de 202 ch plus conventionnel pour une telle auto. La boîte automatique 4 rapports à laquelle est accouplé le V6 est dite Autostick, déclinaison CHRYSLER de l'auto adaptative : c'est un régal de douceur et d'efficacité. Sa possibilité de commande séquentielle apporte un agrément supplémentaire. Particularité : le levier, qui tombe parfaitement sous la main quand le bras est sur l'accoudoir (à l'américaine...), est transverse. Une impulsion vers la droite pour monter un rapport, une vers la gauche pour descendre. On y prend vite goût. Un interrupteur au tableau de bord permet de déconnecter l'indispensable antipatinage : il suffit de le débrancher pour se convaincre de son efficacité :

les roues avant motrices patinent sur 30 mètres sur revêtement sec (imaginez le résultat sur le mouillé...). Dommage que la tenue de route ne soit pas sans reproche : si l'auto vire à plat, elle a une fâcheuse tendance à piquer du nez lors des freinages appuyés. D'autre part, toutes les irrégularités de la route sont transmises aux occupants. Les suspensions mériteraient un travail un peu plus soigné pour prétendre lutter contre la concurrence européenne qui a mis, il est vrai, la barre assez haut dans le domaine.

Cette belle américaine au design audacieux témoigne de l'évolution du savoir-faire d'outre Atlantique en matière de qualité de réalisation et de raffinement. L'intérieur est un véritable salon roulant, fonctionnel et beau, c'est assez rare pour le souligner. Le moteur, surprenant de puissance s'accorde parfaitement avec la boîte automatique Autostickâ qui se fait totalement oublier. Sa possibilité de commande séquentielle autorise quasiment les fantaisies d'une boîte manuelle pour exploiter le bouillant V6 de 254 ch. Seule l'épure des suspensions mériterait d'être affinée, les réglages adoptés sont trop fermes pour ce niveau de gamme et la tendance à piquer du nez lors des gros freinages est désagréable. Enfin, son prix lui confère un très sérieux argument supplémentaire face à la concurrence européenne.

JP. BALLEY

[Liste des fiches](#)

L'essai en PDF



**Essai réalisé en Janvier
1999**

[Webmaster](#)