

Essai - Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC : Le cabrio 4 places à la teutonne !

Le préparateur attitré de Mercedes propose des versions « améliorées » de divers modèles de la marque. Cette C43 est une déclinaison « raisonnable » du cabriolet Classe C, alors que la C63, dopée par un gros V8 4.0 litres, est nettement plus délurée ! Optimisée autant par son châssis que sa motorisation, cette C43 affiche des performances en hausse même pour un usage cheveux au vent.



- V6, biturbo, essence, 2'996 cm³
- 367 ch à 5'500 t/min
- 520 Nm de 2'000 à 4'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'870 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'696 x 2'026 x 1'408
- Conso. mesurée : 12.23 l/100 km
- Emissions CO₂ : 194 g/km (D)
- dès CHF 79'401.-, mod. essayé: CHF 99'960.-

La réputation d'AMG n'est plus à faire. Il y a longtemps que les produits sortant de leur usine sont parfaitement aboutis et magnifient les prestations des modèles de la marque à l'étoile. Cette C43 paraît presque sage avec sa préparation « entrée de gamme » proposée sur la base du cabriolet C200.



A l'extérieur

Si l'on excepte les badges AMG, il faut y regarder de près pour distinguer la C43 d'une C200. A la calandre « diamant » près, la face avant est strictement identique et, de profil, seul un petit béquet collé sur la male arrière distingue la C43. Il faut lire la fiche technique pour découvrir que les jupes avant et arrière sont légèrement élargies. A l'arrière, outre le béquet déjà cité, chaque sortie d'échappement est double.

Mon véhicule de test, couleur des flèches d'argent, propose une capote bleu roi bien assortie. Toutefois, la silhouette est moins élégante que celle du coupé, la capote étant assez massive. Malgré une longueur de 4.686 m et un empattement de 2.84 m, le design ne brille pas par son dynamisme et, vue de $\frac{3}{4}$ arrière, la poupe ronde paraît bien lourde.

Sur le plan technologique par contre, rien à redire : éclairage LED adaptatif, déflecteur de pare-brise et filet anti-remous électriques, une batterie d'assistances de conduite, tout y est ! Les grandes roues 19" AMG chaussées de 235/40-19 et 255/35-19 sont en option.



A l'intérieur

Comme pour l'extérieur, il faut vraiment chercher pour distinguer l'intérieur de cette C43 de celui d'une C200. Les seuils arborent le logo AMG, comme l'écran central lorsque l'on monte à bord. L'écran du tableau bord, entre les deux compteurs analogiques à fond damier spécifique, propose un menu supplémentaire dénommé AMG qui fait apparaître diverses jauges comme la pression turbo, la température d'huile ou celle de la transmission. La sélection de la boîte en mode automatique se fait via un commodo au volant. Pas de levier séquentiel, uniquement des palettes solidaires du volant, ce qui est pénalisant pour changer de rapport manuellement dans les virages serrés. Les sièges sont confortables, mais je regrette de ne pouvoir davantage rapprocher le volant.

Les commandes de l'écran principal ne sont vraiment pas intuitives, je dois chercher longtemps certaines options pour finalement découvrir que plusieurs sont uniquement disponibles via la commande vocale. Dommage par exemple que le guidage vocal ne soit pas désactivable de manière permanente. En effet, après chaque arrêt ou pour chaque nouvel itinéraire, il se réactive.

Cette C43 propose pas moins de cinq modes de conduite « Dynamic Select AMG » : Eco, Confort, Sport, Sport+ et Individual, ce dernier étant le mode paramétrable. Les suspensions « Ride Control AMG » disposent également de trois modes : Confort, Sport et Sport+. Enfin, le contrôle de trajectoire peut être réduit (Sport) ou complètement désactivé (Off) via un bouton séparé.

La finition intérieure est de bon niveau mais pas exempte de petits défauts. Par exemple, lorsque l'on roule décapoté, au-dessus de 80 km/h, l'air met les ceintures non utilisées en résonance, qui se mettent à taper le montant de portière ou les sièges arrière. C'est fort agaçant. Mon véhicule de presse présente aussi des bruits parasites, ce qui me surprend sur une Mercedes. En revanche, l'isolation phonique de la capote est parfaite, le niveau sonore étant comparable à

celui d'un coupé.

Les places arrière ne sont guère spacieuses et je ne puis y prendre place qu'en avançant le siège. Quant au coffre, le logement rigide de la capote en réduit considérablement le volume et la flexibilité de chargement avec seulement 285 litres. Capote fermée et caisson démonté, il augmente à 360 litres.



Sous le capot

Cette « petite sœur » de l'AMG C63 est motorisée par le V6 biturbo de 3.0 l qui développe 367 ch à 5'500 t/min et un couple de 520 Nm entre 2'000 et 4'200 t/min. Ce moteur, alimenté de SP98, n'est autre que le moteur Mercedes BlueDIRECT à la gestion optimisée par AMG, notamment par une hausse de la pression de suralimentation.

Il est accouplé à une boîte automatique 9G-Tronic à convertisseur, également optimisée par AMG pour plus de sportivité grâce à une réduction du temps de passage des rapports et une fonction « double débrayage » dans les modes Sport et Sport+. La transmission 4MATIC adopte un réglage qui favorise le couple sur l'essieu arrière (69%). Sur l'essieu avant, les triangles inférieurs sont spécifiques, comme les porte-fusées, pour une meilleure efficacité. Le freinage évolue également avec, à l'avant, de belles pinces AMG à 4 pistons pinçant des disques percés au diamètre majoré (360 mm).

La consommation mixte normalisée est donnée pour 8.4 l/100 km, malgré le poids non négligeable de la C43 qui s'élève à 1'870 kg en état de marche.



Au volant

Disons-le tout de suite, cette C43 n'est pas une grande sportive, mais plutôt une bonne routière performante. La rigidité de ce grand cabriolet n'est pas mauvaise mais marque tout de même le pas en regard du coupé. Le moteur est vaillant et monte volontiers dans les tours, même si le poids de l'ensemble étouffe un peu sa dynamique. De plus, et malgré la prépondérance du couple sur l'essieu arrière, le comportement est franchement sous-vireur, même toutes assistances désactivées. La mise en appuis est très franche mais l'efficacité du train avant paraît inférieure à celle de l'essieu arrière et l'arrivée du couple provoque inévitablement du sous-virage. Dommage que les ingénieurs AMG ne proposent pas un véhicule plus joueur et dynamique et cela même si ce cabriolet n'a pas pour vocation de battre des temps en spéciales.

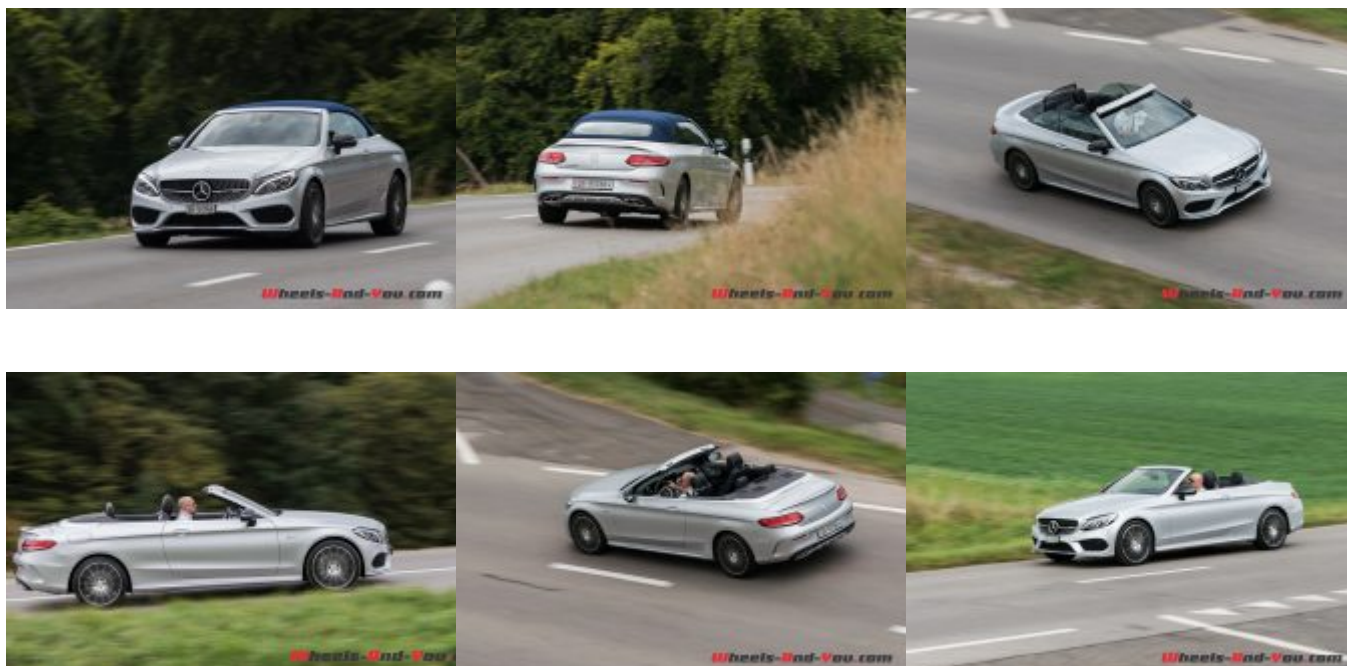
Par contre, je trouve les suspensions bien adaptées au véhicule, le mode Confort proposant un roulage typiquement Mercedes alors que le mode Sport+ raffermi sensiblement l'amortissement, sans pour autant supprimer tout confort.

La boîte à 9 rapports propose un agrément très réussi, avec des passages de rapport si rapides qu'on pourrait la confondre avec une boîte à double embrayage. Je ne me lasse pas de monter les rapports à la volée, du 1er au 9ème, vraiment sympa. Le moteur présente passablement d'inertie mais chante bien dans les tours. Sa poussée est franche et ne s'essouffle qu'au-delà de 5'500 t/min.

Décapotée, cette C43 est très agréable. Au-delà de 100 km/h, on remonte les vitres latérales et, même sans le spoiler situé en haut du pare-brise et le filet anti-remous, l'air ne dérange pas, aux places avant tout au moins. Le système d'air chaud soufflé dans la nuque par deux petits ventilateurs situés dans les appuie-têtes est très agréable quand la température se rafraîchit quelque peu, les sièges chauffant pouvant s'y ajouter pour rouler cheveux au vent à l'intersaison.

Sur les quelques 1'084 km de mon essai, la consommation moyenne s'est élevée à

12.23 l/100 km, valeur que je trouve assez élevée pour le niveau de performance proposé.



Verdict

Après une semaine passée au volant de cette « petite AMG » C43, mon bilan est positif sans toutefois être dithyrambique. Si le cabriolet Mercedes est réussi pour qui aime le style très germanique de cette 4 places, je trouve personnellement la « patte » AMG un peu trop discrète. Si l'accord moteur-boîte est réussi et plaisant, la transmission 4MATIC et le sous-virage excessif qu'elle provoque me laissent sur ma faim. J'aurais aimé un comportement plus dynamique et joueur.

Toutefois, le confort général de très bon niveau, la capote parfaitement insonorisée et les remous bien maîtrisés en mode découvert font de la C43 un véhicule qui conviendra certainement à sa clientèle cible assez fortunée, puisqu'il est proposé dès CHF 79'401.-. Avec quelques options, la facture grimpe vite et mon véhicule avoisine le chiffre rond d'une dizaine de briques. Sans doute le prix à payer pour fièrement arborer le badge AMG.



Prix et options - Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC

Prix de base : CHF 79'401.-

Jantes 19" AMG : CHF 1065.-

Couleur gris métal : CHF 1105.-

Intérieur cuir : CHF 2040.-

Paquet Parking : CHF 1460.-

Rétroviseur rétractable électriquement : CHF 640.-

Paquet cabrio confort : CHF 1490.-

Isolation phonique de la capote : CHF 355.-

Seuils de porte AMG éclairés : CHF 315.-

Siège conducteur électrique + rétroviseurs à mémoire : CHF 1135.-

Siège passager électrique à mémoire : CHF 710.-

Burmester Surround System : CHF 1101.-

COMAND Online : CHF 3825.-

Radio DAB : CHF 585.-

DISTRONIC PLUS : CHF 1371.-

KEYLESS-GO : CHF 920.-

Eclairage LED Intelligent : CHF 831.-

Essuie-glace à détection de pluie : CHF 85.-

Sièges chauffants : CHF 460.-

Détecteur d'angle mort : CHF 640.-

Prix TOTAL : CHF 99'960.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC, ainsi qu'au garage de la Marbrerie - Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC : Un sérieux renouveau

Essai - Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 220 CDI : La Mercedes compact à la

sauce break de chasse !

Essai - Mercedes-Benz GLA 220 CDI : Baroudeur chic

Essai - Mercedes-Benz A45 AMG : Star Wars

Technique - Cours de perfectionnement à la conduite

Essai - Mercedes-Benz E350 Break Bluetec 4Matic : Le supertanker

Essai - Mercedes-Benz CLA 250 : La berline étoilée en taille XS

Premier contact - Mercedes-Benz Classe C : "C" comme "concentré"

Présentation - Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Présentation - Mercedes-Benz Concept A Sedan

Nouveauté - Mercedes-AMG GLC 63 AMG 4MATIC+ et GLC 63 AMG 4MATIC+ Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E Cabriolet

Présentation - Mercedes-Benz Concept X-Class

Nouveauté - Mercedes-Maybach G 650 Landulet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E Coupé

Nouveauté - Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ et E 63 S 4MATIC+

Nouveauté - Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet

Présentation - Mercedes-Benz Classe E All-Terrain

Nouveauté - Mercedes-AMG GT Roadster

Présentation - Vision Mercedes-Maybach 6

Nouveauté - Mercedes-AMG GT R

Nouveauté - Mercedes Classe E Break

Nouveauté - Mercedes-Benz SLC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLC Coupé

Nouveauté - Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté - Mercedes-Benz SLC

Nouveauté - Mercedes-Benz GLS

Nouveauté - Mercedes-Benz GLE 450 AMG 4MATIC

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S Cabriolet

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz GLC

Présentation - Mercedes-Benz G 500 4×4

Economie - Mercedes-Benz change la nomenclature de ses modèles

Nouveauté - Mercedes-AMG C63

Nouveauté - Mercedes-AMG GT

Nouveauté - Mercedes-Benz S65 AMG Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C Break

Présentation - Mercedes-Benz Concept Coupé SUV

Nouveauté - Mercedes-Benz S63 AMG Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S Coupé

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe C

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLA 45 AMG

Nouveauté - Mercedes-Benz GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

Présentation - Mercedes-Benz Concept GLA

Nouveauté - Mercedes-Benz CLA 45 AMG

Nouveauté - Mercedes-Benz A 45 AMG

Nouveauté - Mercedes-Benz CLA

Nouveauté - Mercedes-Benz SL 65 AMG

Genève 2012 - Mercedes-Benz SL 63 AMG

Genève 2012 - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté - Mercedes-Benz SL 63 AMG

Mercedes SLS AMG Roadster à découvert !

Genève 2011 - Mercedes-Benz Classe C Coupé

Genève 2011 - Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell



