

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

Afin de faire oublier les résultats quelque peu discutables de son GLK, le constructeur allemand a décidé de frapper un grand coup sur le segment des SUV premium. Son GLC, a donc pour vocation de s'imposer face aux BMW X3 et Audi Q5 qui dominent le marché... pour le moment.



- 4 cylindres, diesel, 2'143 cm³
- 204 ch à 3'800 t/min
- 500 Nm à 1'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.6 sec.
- Poids : 1'845 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'656 x 2'096 x 1'639
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 143 g/km (C)
- dès CHF 51'700.-, mod. essayé: CHF 91'499.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Apparu en 2008, le GLK a eu du mal à convaincre, malgré des qualités dignes de

la marque à l'étoile. Pourtant, ce ne sont que 650'000 exemplaires qui ont trouvé propriétaire durant ses 7 années de commercialisation. Un laps de temps qui aura permis à Mercedes de revoir sa copie et proposer un modèle revu de fond en comble, adoptant la nouvelle terminologie des modèles de la marque, « GL » étant un préfixe commun aux SUV et « C » pour la base commune à la berline Classe C.



A l'extérieur

Le look carré et massif qui avait du succès dans le temps passe à la trappe. Le GLC se veut plus dynamique, plus consensuel, avec ses lignes gagnant en fluidité et en harmonie. La parenté avec une Classe C break saute aux yeux, d'autant plus avec le pack esthétique AMG qui équipe notre véhicule d'essai. Le pack Offroad est aussi de la partie, pour balancer le côté sport avec un air de baroudeur urbain.

La face avant reprend les standards de la marque de Stuttgart : large, anguleuse avec une touche d'agressivité. Elle est surtout reconnaissable parmi les autres SUV du marché, impossible de se tromper en croisant une Mercedes. De profil, la ligne conserve cet esprit sportif avec un très long capot, une ligne définissant l'habitacle prometteur d'espace et un arrière plutôt ramassé qui n'est pas sans rappeler un certain Q5.

Le GLC est annoncé pour une longueur total de 4,66 mètres, ce qui le place juste au dessus de ses concurrents, mais surtout 12 cm de plus que son prédécesseur GLK. Reste à savoir si cette augmentation de quelques centimètres fera la différence dans l'habitacle. Les marchepieds sont une des nombreuses options de notre GLC. Apportant une vraie différence face à une berline, ils n'ont, selon moi, aucune utilité, je les ai même trouvés gênants pour quitter le véhicule.



A l'intérieur

Si vous êtes habitué au luxe allemand du côté de Munich, vous vous sentirez flatté à l'intérieur d'une Mercedes. La coutumière sobriété laisse ici sa place à un intérieur plus ostentatoire. La découverte de cet habitacle se fait sans clé, comme sur bon nombre de véhicules aujourd'hui, mais le petit plus apparaît lorsque l'éclairage d'ambiance illumine le seuil de porte.

La planche de bord du GLC est quasiment identique à celle de la berline, la présentation est des plus soignée et classieuse, l'odeur de cuir qui recouvre l'ensemble de l'habitacle, y compris la planche de bord, donne le ton. Enfin, grâce au grand toit panoramique vitré, ce superbe habitacle baigne dans la lumière naturelle. Bienvenue à bord !

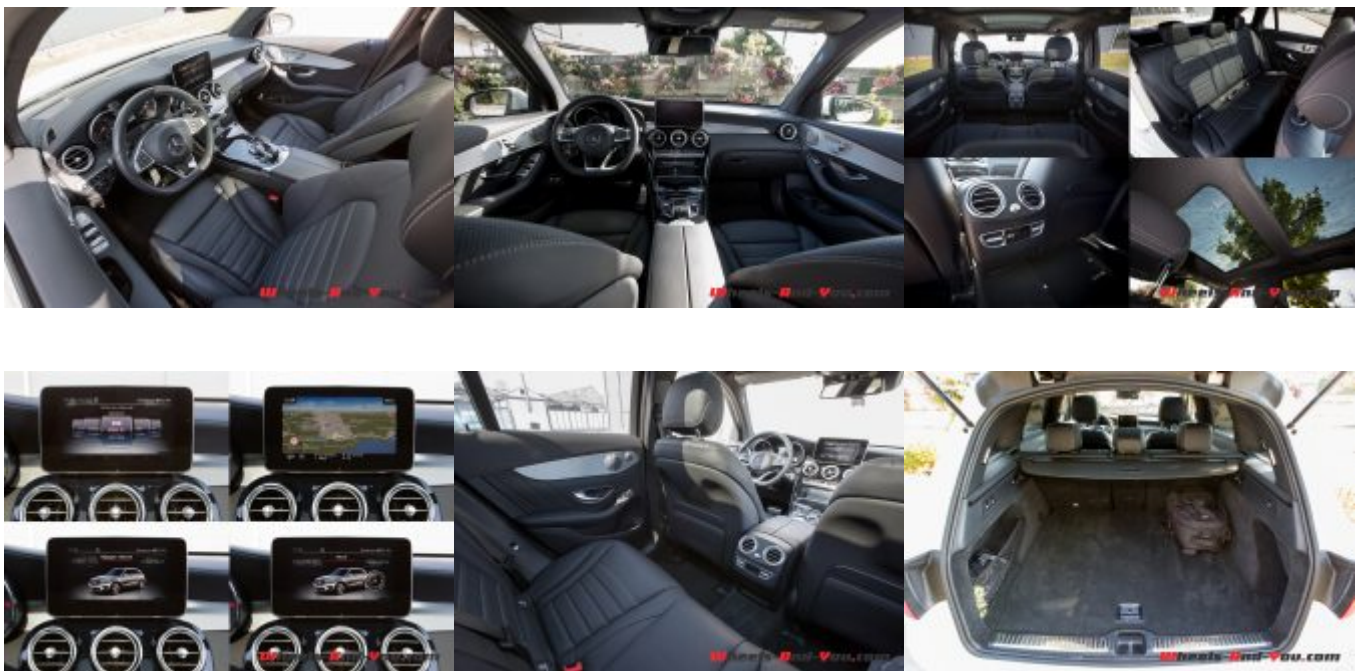
La pièce maîtresse de cet intérieur est l'écran king size de 7 pouces qui centralise les fonctions de navigation, ventilation, divertissement et une liste de réglages aussi longue que la console centrale en plaquage piano noir. Si ce dernier offre un look plutôt sportif à l'ensemble, il s'avère, au quotidien, être un véritable nid à poussière. Les maniaques apprécieront son nettoyage, d'autant qu'il paraît de bonne facture et plutôt résistant aux rayures.

Le nombre de boutons physiques se limite à une rangée élégante de commutateurs en aluminium au look aéronautique. Pour accéder à toutes les autres fonctions, il faut utiliser la molette et la surface tactile qui prend place au bout de l'accoudoir central. Inutile de toucher l'écran, il n'est pas tactile, mais une fois que l'on y est habitué, l'utilisation de la commande déportée devient très confortable.

Notre véhicule d'essai est doté des meilleurs sièges passager et conducteur disponibles, avec tout les réglages imaginables : longueur d'assise, appui lombaire, ventilation, chauffage, le tout accessible sur la porte pour ne pas chercher les boutons à l'aveugle.

Le volant à jante épaisse regroupe aussi son lot de fonctions pour se focaliser sur la conduite. L'afficheur tête haute couleur est un autre atout pour votre concentration : il envoie sur le pare-brise les informations sur la vitesse, la navigation et la lecture active des panneaux de limitation. Je suis surpris par la fiabilité des indications, à l'exception des plaques complémentaires pas toujours analysées.

Le GLC peut accueillir confortablement 5 passagers, avec un petit bémol pour la place centrale qui doit composer avec le tunnel de transmission. Mais pour le confort des gens installés à l'arrière, une zone de climatisation leur est dédiée, avec un réglage électronique précis de la température. D'un point de vue plus familial, ce SUV peut sans autre transporter 2 sièges isofix, mais la place restante au centre suffit alors tout juste à un troisième enfant. Avec un coffre de 550 litres, le GLC peut sans soucis servir à véhiculer une famille de 4 ou 5 personnes.



Sous le capot

Ce SUV se distingue par sa transmission automatique à 9 rapports, la seule disponible sur ce modèle. Son utilisation est un exemple de confort et d'agrément de conduite. Même à 120 km/h, le moteur tourne à un régime proche du ralenti sur le dernier rapport. C'est le propre des constructeurs allemands de continuer à faire des voitures taillées pour leurs autoroutes.

Le moteur de ce GLC est un 4 cylindres diesel de 2.2 litres et turbocompressé. La

puissance de 204 ch peut sembler chiche, mais ce sont les 500 Nm de couple disponibles entre 1'600 et 1'800 t/min qui font toute la différence. Dès le ralenti, la Mercedes est prête à bondir. Chaque reprise se fait sans hésitation et avec un temps de réponse réduit ; j'apprécie beaucoup ce comportement.

La suspension du GLC est pneumatique et à réglages électroniques. Couplée aux 5 modes de conduite de la voiture, son comportement s'adapte en finesse au choix du conducteur. Je reviendrai un peu plus en détail sur ces différences.

Au chapitre des aides à la conduite, notre voiture d'essai fait le plein. L'électronique couvre efficacement les angles morts, ne se déclenchant que très rarement pour un faux positif. Le régulateur de vitesse actif et l'aide au maintien de la trajectoire donnent un avant goût de conduite autonome, mais exigent toujours d'être attentif et d'actionner une force sur le volant pour ne pas que le système ne se désactive. Le stationnement automatique fait aussi partie de la dotation en présentant l'avantage de toujours être en veille et de spontanément proposer le stationnement, contrairement aux concurrents qui demandent de l'activer avant de sillonner la rue à la recherche d'un emplacement.



Au volant

La prise en main de notre GLC est d'une grande simplicité. Bien installé et proposant un large champ de vision complété par des caméras à 360°, ce SUV s'emmène du bout des doigts. Les 1'800 kg qu'il affiche sur la balance s'évanouissent littéralement dès qu'on met le contact. Particularité de la marque à l'étoile, la commande de boîte de vitesse se trouve à droite du volant, comme sur une voiture américaine. En le tirant vers le bas, la transmission passe en Drive, vers le haut pour la marche arrière et avec le bouton au sommet pour le stationnement. Les clignotants et les essuie-glaces sont regroupés de l'autre côté.

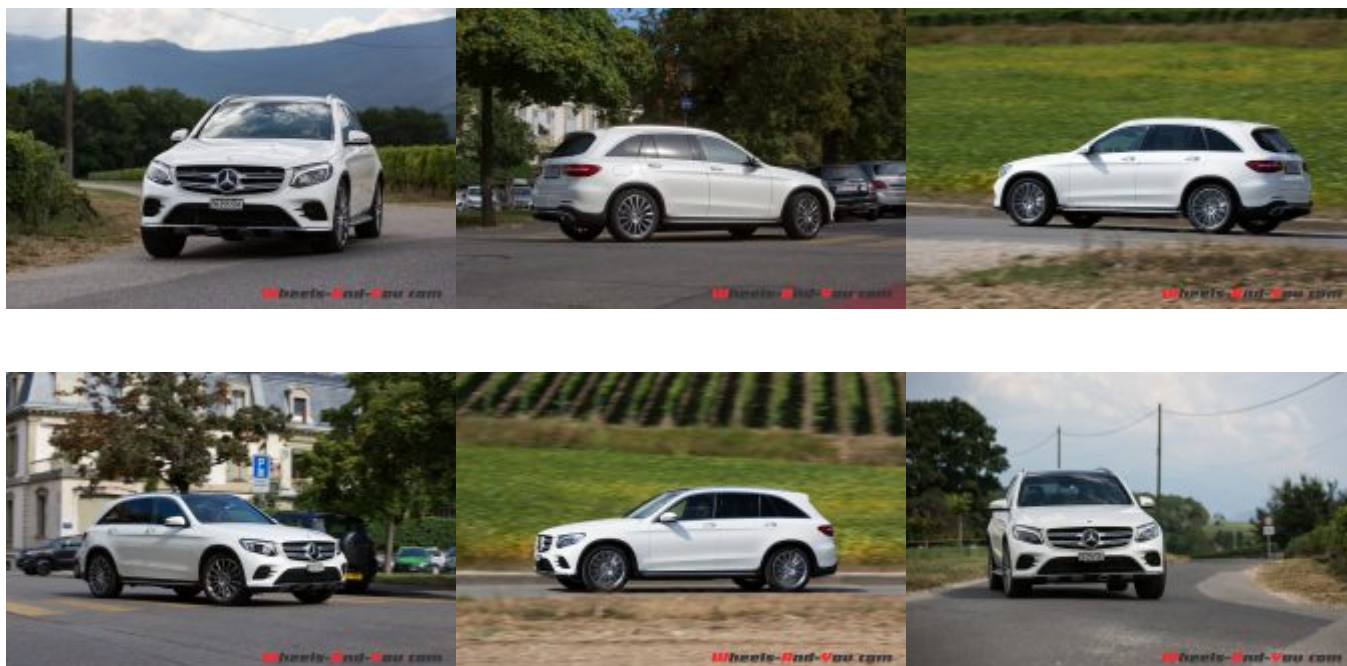
Le ressenti au volant est intimement lié au mode de conduite sélectionné via le bouton « Dynamic ». Le mode Confort est un point de départ incontournable pour

mon essai. Il favorise le calme et la plénitude du conducteur et des passagers. Le comportement du moteur est naturel et les rapports passent au moment opportun. La tenue de route est statutaire avec une suspension souple qui lisse la moindre irrégularité de la route.

Pour tout trajet quotidien, c'est le réglage idéal, mais lorsqu'on élève le rythme sur quelques virages, ce confort tend à se détériorer avec des mouvements de tangages plutôt importants de la caisse dus à la souplesse de l'amortissement. Si vos passagers souffrent du mal de mer, ils ne tarderont pas à vous demander un arrêt. Le mode Eco reprend la plupart de ces réglages, à l'exception de la boîte de la transmission qui change alors de vitesse dès que possible pour optimiser la consommation.

Le mode Sport révèle le vrai caractère du GLC en autorisant le moteur à monter en régime plutôt que de couper l'accélération en changeant de rapport. Les suspensions deviennent plus fermes et la prise de roulis bien moindre. Dans cette configuration, vous pouvez vous permettre quelques extravagances dans les épingles. Ce mode est mon préféré pour les routes secondaires, d'autant qu'il conserve tout de même un confort très correct, même sur un revêtement pas forcément des plus lisses.

Le mode Sport +, ou comment faire croire à un père de famille qu'il dispose d'une sportive familiale surélevée. Oui, j'en abuse et j'en redemande, surtout lorsque je pars en virée à la montagne. Le moteur donne tout ce qu'il a et la consommation s'en ressent immédiatement. Ce mode permet de durcir à outrance les suspensions, à en devenir trop raide pour du tourisme. La direction se veut plus précise, trop réactive même pour une conduite sportive, à tel point que la voiture a tendance à trop resserrer les courbes. La motorisation devient alors rugueuse et le 4 cylindres ne rechigne pas à la tâche. En utilisant aussi les palettes au volant pour commander la boîte de vitesse, même si ces dernières sont un peu courtes pour tomber correctement sous les doigts, vous vous prenez rapidement pour un pilote.



Verdict

Les prestations de ce GLC atteignent un très haut niveau. De nombreux aspects sont plus que convaincants, alors que les défauts ne se comptent que sur les doigts d'une main. Le premier que je relève, c'est la suspension pneumatique active qui se montre trop souple en réglage confort. Dès que les virages se succèdent, la voiture tangue de toute son amplitude, transformant un voyage confortable en mal de mer pour les plus sensibles.

Ensuite, il y a l'aspect volumineux du GLC vu de l'extérieur, mais une fois à l'intérieur on se demande où est tout l'espace qu'on imagine y trouver. Enfin, l'impression que tout dans ce véhicule est et option. Regardez la liste ci-après, la voiture d'entrée de gamme fait tout à coup pâle figure face à celle d'essai.

Finissons avec ce qui peut vous décider pour ce petit SUV. La boîte automatique 9 vitesses est une merveille de douceur et de réactivité. La tenue de route est de la même trempe lorsqu'en Sport on s'engage sur un parcours plus sinueux. L'aménagement intérieur est irréprochable, avec des matériaux nobles comme un cuir épais et souple, ainsi que de nombreuses pièces taillées dans l'aluminium. Et puis il y a ce look, ce nouveau trait de crayon Mercedes qui donne un coup de jeune à la gamme et auquel je ne suis pas insensible. Avec le GLC, le GLK appartient définitivement au passé.



Prix et options - Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC

Prix de base : CHF 52'401.-

Pack rangement : CHF 190.-

Pack rétroviseur : CHF 610.-

Pack Offroad-Technique : CHF 800.-

Intérieur AMG Line : CHF 1'420.-

Pack stationnement : CHF 1'820.-

Pack assistance à la conduite : CHF 2'835.-

Pack visuel AMG Line : CHF 3'105.-

Peinture "designo diamantweiss" brillant : CHF 2'010.-

Jantes aluminium AMG 20" : CHF 1'015.-

Cuir noir : CHF 2'215.-

Assistant de feux de routes Plus : CHF 135.-

Air Body Control : CHF 2'565.-

Eclairage d'ambiance : CHF 300.-

Attelage escamotable électriquement : CHF 1'135.-

Son surround Burmester® : CHF 1'045.-

COMAND online : CHF 3'980.-

Radio numérique DAB : CHF 555.-

Coffre EASY-PACK : CHF 610.-

Couvre-coffre : CHF 85.-

Affichage tête haute : CHF 1'335.-

Tableau de bord en cuir ARTICO : CHF 610.-

KEYLESS-GO : CHF 880.-

Climatisation automatique THERMOTRONIK : CHF 800.-

Sièges confort ventilés et chauffants : CHF 1'460.-

Réservoir de carburant 66 litres : CHF 70.-

Eclairage à LED intelligent : CHF 1'955.-

Interface Media (câbles inclus) : CHF 70.-

Siège conducteur à réglage électrique et mémoires : CHF 1'080.-

Toit panoramique en verre : CHF 1'915.-

Pneus run-on-flat : CHF 380.-

Sac à ski : CHF 300.-

Marchepieds look alu avec antidérapants : CHF 635.-

Siège passager à réglage électrique et mémoires : CHF 675.-

Vitres latérales arrières et de coffre teintées : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 91'499.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-Benz GLC 250d 4MATIC.



A lire aussi

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"

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

