Essai – Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC : On frôle la perfection

Le Mercedes-Benz GLC est le SUV Premium le plus vendu dans le monde (2,6 millions d'unités). Après 7 ans de carrière, la seconde génération, dénommée type 254, se doit de rester en haut de l'affiche dans le segment des SUV de luxe.

- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'993 cm^3
- 220 ch à 3'600 t/min
- 440 Nm à 1'800 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 219 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 2'020 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'716 x 2'076 x 1'640
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 155 g/km (C)
- dès CHF 65'800.-, mod.essayé: CHF 94'982.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Si vous n'êtes pas trop Mercedes et encore moins SUV, vous ne verrez peut-être pas de différence avec l'ancien modèle. Pourtant, cette deuxième génération n'est

pas qu’un simple lifting. Le constructeur allemand annonce avoir absolument tout changé. Aucun panneau de carrosserie n’a été conservé. Il est 6 cm plus long et reste élégant.

Mercedes-Benz propose encore des motorisations diesel, souvent économiques mais qui ont déjà un pied dans la tombe en attendant 2035. Voyons comment se comporte ce nouveau GLC en version 220 d 4MATIC avec micro-hybridation pour déterminer s’il est judicieux d’acheter cette déclinaison ?

A l’extérieur

La nouvelle face avant est tout droit héritée de l’élégante Classe C, tout en prestance, typiquement Mercedes. La longueur progresse à 4.72 mètres, ce qui est quasiment imperceptible à l’œil. En revanche l’option marchepied, pour moi inutile vu sa largeur, lui donne la stature d’un 4×4. Il ne manque que la roue de secours sur le coffre ! Pourtant, le GLC est surtout un SUV urbain qui sortira rarement du bitume et qui n’a de toute façon pas les pneus pour. Le profil est allongé, tout en rondeurs. A l’avant, les projecteurs très fins avec effet 3D amènent du modernisme.

C’est à l’arrière que le changement est plus marqué, avec une fausse double sortie d’échappement chromée, plutôt bien intégrée, et un petit becquet en haut du hayon. Sa couleur gris argent métallisé n’est pas originale mais lui va bien. Sans être radical, le changement est une réussite.

A l'intérieur

Mon premier ressenti en pénétrant à bord concerne la qualité des matériaux, le luxe et la qualité des assemblages. L'ambiance est propre à Mercedes, avec un placage en bois veiné gris et les cinq aérateurs très design qui imitent l'aluminium. Les écrans sont visibles quel que soit l'angle de vision ou la luminosité. Les sièges sont confortables et ventilés, je regrette juste que l'option massage n'ait pas été choisie ! Les appui-têtes ont un design très innovant et protège efficacement.

On retrouve la planche de bord de la dernière Classe C avec le bloc d'instrumentation numérique de 12,3 pouces associé à un bel écran central tactile de 11,9 pouces fonctionnant avec l'interface MBUX 2.0. L'ensemble des informations distillées par ce système sont claires et intuitives. J'ai apprécié la rapidité du système de navigation qui affiche les instructions en réalité augmentée sur des images retransmises par les caméras avant, une vraie évolution par rapport à la première génération. Sur la droite du volant multifonctions aux larges branches en cuir troué et aux touches à affleurement, se trouve le levier de vitesse, facile à gérer et bien plus pratique qu'un levier de vitesse classique.

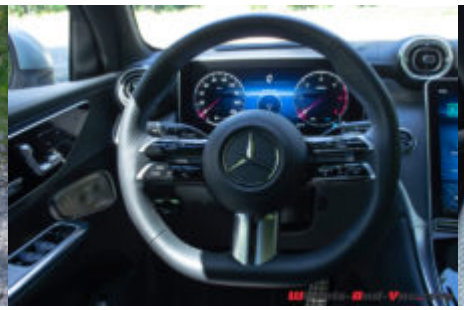
Les passagers arrière profitent d'une habitabilité augmentée grâce à l'allongement de l'empattement. Le volume du coffre augmente aussi de 70 litres pour atteindre 620 litres.

L'intérieur de notre véhicule d'essai dispose du pack Premium Plus avec un toit panoramique en verre, l'éclairage d'ambiance (64 couleurs), les caméras 360° Plus et de nombreux équipements comme l'ouverture d'une porte du garage, l'ouverture du hayon avec le pied, etc. Du luxe mais pas forcément utile et qui fait très vite grimper la note.

Sous le capot

C’est donc un quatre cylindres diesel de 2 litres, fort de 197 ch et 440 Nm, avec micro-hybridation basée sur un alterno-démarreur de 48 V qui assure une assistance ponctuelle de 23 ch et 200 Nm à bas régimes. Il assure un fonctionnement sans délai et silencieux du Stop & Start. Ce système augmente plus l’agrément qu’il apporte un réel gain de consommation. Il permet toutefois d’abaisser les émissions de CO_2. Côté performances, le GLC est donné pour un 0 à 100 km/h en 8 secondes.

La consommation relevée sur mon essai, en conditions de roulage mixte avec tout de même des routes de montagne, est de 6,2 l/100 km. L’autonomie atteint donc près de 900 kilomètres. Remarquable pour un SUV de plus de 2 tonnes avec des prestations haut de gamme.



Au volant

Une fois confortablement installé, j'apprécie la douceur des commandes et la discrétion de la motorisation diesel. Sans aucune vibration, il faut ouvrir la fenêtre pour déceler qu'il s'agit d'un diesel. La direction est précise, ferme et même si elle ne renvoie que très peu d'informations sur l'état de la route, je me sens vite en confiance.

Avec le poids conséquent à lancer et à freiner, je ne m'attendais pas à des performances de sportive. Pourtant, le couple et la boîte de vitesses automatique à 9 rapports bien étagés permettent de belles accélérations ou relances. Toutefois, le GLC n'est pas une foudre de guerre, moteur et boîte préférant la douceur à la performance, y compris en mode Sport. Mais quel plaisir à son volant, tout n'est qu'onctuosité et confort. N'est-ce pas ce qu'on recherche à bord d'une Mercedes ?

L'amortissement est tel qu'on ne ressent ni les trous ni les bosses. Le GLC vire à plat et est même agile. Pour couronner le tout, il est très sécurisant. Il freine fort et court malgré son poids. Toujours facile à doser, la pédale n'est pas spongieuse. Je ne me suis jamais senti en danger même en freinage d'urgence. Sécurisant aussi par la transmission intégrale 4MATIC livrée en série.

Le GLC pourrait même être à l'aise en franchissement s'il avait des pneus adéquats et que l'on ose s'aventurer dans la boue et des ornières. Pour les plus aventuriers, sachez qu'il est possible d'augmenter la garde au sol. Sans être un baroudeur, il n'aura aucun problème à rallier le chalet en hiver ou passer au travers des herbes hautes et autres cailloux dans des petits chemins.

Mais revenons à l'utilisation que ses clients en auront : la ville. Etant donné sa hauteur, on domine tout. Avec un rayon de braquage court et des aides à la conduite perfectionnées, circuler et se parquer devient un jeu d'enfant et la conduite est reposante et sans appréhension. Pour les vacances et les longs

trajets sur autoroute, le GLC est un salon roulant. Le voyage se fait dans le silence ou au son captivant de la stéréo. Aidé par le passager de droite, on pourra découvrir toutes les fonctionnalités proposées par les multiples menus de l'écran central. A noter que la gestion de la climatisation se fait en bas de l'écran et reste lisible tout le temps.

Assisté des aides électroniques qui permettent presque une conduite autonome, on pourra à loisir naviguer dans les méandres de l'écran « compteur». Attention toutefois car les touches sensitives qui le gèrent sur le volant sont très sensibles. Il y a aussi toujours la possibilité de se faire assister de la commande vocale. Que ce soit sur petites routes, en montagne, en ville ou sur autoroute, le GLC 220 d 4MATIC est souverain.

Verdict

Ce deuxième opus est une réussite même si la concurrence des Audi Q5, BMW X3 et autre Volvo XC60 est vive. Le GLC a de quoi asseoir sa suprématie dans ce segment des SUV Premium. Un moteur économique permettant d'effectuer des voyages au long cours sans se soucier du ravitaillement, dans une ambiance luxueuse et confortable, le tout associé à des technologies de pointe, je dis oui. Ainsi, rouler au diesel aujourd'hui reste une alternative intéressante.

Et ce GLC est agile, dynamique, n'a pas peur des chemins et cela par tous les temps. C'est est un vrai polyvalent de luxe. Si rouler en diesel à un tarif élitiste ne vous rebute pas, alors ce GLC est à essayer. Pour moi, il fait honneur à l'étoile qui trône sur sa calandre et si ce n'était le prix avec options, il frôlerait la perfection.

<u>Prix et options – Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC</u>

Prix de base : CHF 84’300.-

Peinture Argent High Tech métallisée : CHF 1’300.-

Dispositif d’attelage : CHF 1’215.-

Jantes alliage AMG 20″ multibranches : CHF 1’184.-

Marchepieds : CHF 586.-

Cuir Nappa noir : CHF 3’289.-

Inserts décoratifs en tilleul linestructure anthracite à pores ouverts : CHF 423.-

Pack Premium AMG Plus : CHF 12’500.-

Technik Paket : CHF 3’477.-

Pack d’assistance à la conduite Plus : CHF 3’027.-

MBUX avec navigation à réalité augmentée : CHF 486.-

Assistant de manoeuvre avec remorque : CHF 436.-

<u>Prix TOTAL : CHF 94’982.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC, ainsi qu’au garage de la Marbrerie – Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Mercedes-EQ EQE 350+ : Mieux que sa grande soeur la EQS ?

Essai – Mercedes-EQ EQS 450+ : Rencontre du 3ème type

Essai – Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet : La dernière du genre !

Essai – Mercedes-Benz EQC : La première étoile exclusivement électrique

Essai – Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC : Le travailleur classieux

Essai – Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic : La rigueur élégante

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

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”

Nouveauté – Mercedes-AMG SL

Nouveauté – Mercedes-Benz EQB

Nouveauté – Mercedes-EQ EQS

Présentation – Mercedes-Benz EQA

Nouveauté – Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S

Nouveauté – Mercedes-Benz GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté – Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Nouveauté – Mercedes-Benz GLB

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLB

Présentation – Mercedes-Benz GLC F-CELL

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe B

Nouveauté – Mercedes-Benz GLE

Présentation – Mercedes-Benz EQC

Présentation – Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Coupé et Cabriolet

Nouveauté – Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe G (W464)

Nouveauté – Mercedes-Benz CLS

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 Landaulet

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

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com