Premier contact – Mercedes-Benz Classe C : “C” comme “concentré”

Pour le renouvellement de son modèle le plus vendu au monde, la firme à l’étoile met les petits plats dans les grands et veut frapper très fort…

- 4 cylindres diesel, 2’143 cm_3
- 170 CV à 3’000 t/min
- 400 Nm de 1’400 à 2’800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 234 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 1’570 kg
- Conso. mixte : 4.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 103 g/km (A)
- dès CHF 49’500.-

Texte et photos : Jérôme Marchon / D.R.

La saga a commencé en 1982 avec le lancement de la 190. Depuis lors, pas moins de 8.5 millions d’automobilistes ont été conquis par la « petite » Mercedes au fil des ans et des versions.

2014 voit donc naître la quatrième génération de la Classe C qui représente près de 25% des ventes et contribue aussi le plus aux profits du constructeur. Désireuse de damer le pion en premier lieu à ses compatriotes avec BMW en ligne de mire, la marque cherche également à rajeunir sa clientèle. Mercedes-Benz redéfinit donc les standards dans un segment pléthorique en dotant sa « C » de raffinements jusqu'ici réservés aux catégories supérieures.

Voici nos impressions après un premier rendez-vous dans les environs de Marseille.

Esthétique

Au premier coup d'œil, la filiation avec la Classe S est évidente. Très élégantes, les lignes sont équilibrées et les porte-à-faux très courts dynamisent l'ensemble. Les flancs sculptés et l'arrière fuyant allègent visuellement l'auto tout en lui conférant une belle prestance sur la route, en lien avec son badge. Trois niveaux de finitions intérieures et extérieures sont disponibles dès le lancement, se caractérisant principalement sur la face avant : « Exclusive » avec une calandre traditionnelle Mercedes et le capot surplombé de la célèbre étoile, « Avantgarde » qui opte pour une calandre plus dynamique s'ornant de deux barrettes et intégrant l'énorme logo et enfin une finition « AMG Line » qui voit les boucliers avant et arrière s'ajourer de prises d'air plus imposantes et d'extracteurs.

Comme sur la nouvelle Classe S, le design extérieur est vraiment réussi. A la fois classique et moderne, statutaire, la Classe C fait plus que se distinguer parmi ses pairs, elle en donne également pour son argent à son propriétaire. Par ailleurs, ses lignes aguicheuses permettent à notre familiale d'afficher un coefficient aérodynamique de 0.24, un record pour la catégorie, grâce notamment à une calandre occultable sur la finition « Exclusive ».

A l'intérieur les progrès sont énormes. Comme à l'extérieur, la modernité côtoie le classicisme et l'ambiance en résultant est vraiment très agréable. La console centrale, imposante, s'inspire toujours de sa grande sœur avec ses aérateurs ronds. Le choix des matériaux, très valorisants, ne souffre d'aucune critique et les possibilités de personnalisation sont quasi infinies (placages, cuirs, coloris, etc.). Il n'y a que l'écran central qui semble au premier abord mal intégré ; d'aucuns auraient plutôt imaginé une planche de bord à double casquette. Mais s'agissant

du véritable centre névralgique de l'auto par les commandes qu'il propose, le choix opéré par les designers en charge de l'intérieur s'avère convaincant à l'utilisation. Le système se pilote via une molette et un pavé tactile situés sur le tunnel central. En option, il est possible d'obtenir également un affichage tête haute devant le conducteur.

La nouvelle Classe C est imposante : 2'840 mm d'empattement, 4'686 mm de long, 1'810 mm de large et 1'442 mm de haut. Ces cotes sont très proches de celles de la Classe E de 1995, rappelez-vous, celle avec les quatre phares ronds à l'avant. Ainsi l'espace à bord est généreux tant à l'avant qu'à l'arrière et le coffre dispose d'un volume de chargement de 480 litres.

Sous le capot

Trois motorisations – quatre cylindres – sont disponibles dès le lancement, ces jours-ci, de la Classe C dans notre pays. Un diesel de 2'143 cm3 (C 220 Bluetec) développant 170 CV à 3'000 t/min et 400 Nm entre 1'400 et 2'000 t/min, deux essence, l'un de 1'595 cm3 (C 180) de 156 CV à 5'300 t/min et 250 Nm entre 1'200 et 4'000 t/min et l'autre de 1'991 cm3 (C 200) de 184 CV à 5'500 t/min et 300 Nm entre 1'200 et 4'000 t/min. Ces trois motorisations sont couplées soit à une transmission manuelle à six rapports ou automatique à sept rapports. La transmission intégrale « 4Matic » ne sera disponible que sur les C 220 Bluetec et C 250 Bluetec dès le mois de septembre 2014.

Viendront ensuite : en juin, un essence de 1'991 cm3 (C 250) de 211 CV et 350 Nm et un diesel de 2'143 cm3 (C 250 Bluetec) de 204 CV et 500 Nm. Au mois d'août, ce sera un nouveau diesel de 1'598 cm3 (C200 Bluetec) de 136 CV et 300 Nm, développé avec Renault, qui fera son apparition. L'automne verra arriver la version hybride diesel (C 300 Bluetec Hybrid) alors qu'il faudra attendre la fin de l'année pour un V6 essence de 2'996 cm3 (C 400 4Matic), développant 333 CV et 480 Nm. A noter que cette dernière motorisation sera uniquement disponible avec la transmission intégrale.

Sous sa robe, la Classe C cache une armada de technologies de pointe. Commençons par la structure et la carrosserie, mêlant acier à haute résistance et aluminium afin de gagner près de 100 kg sur la balance (la C 180 pèse 1'395 kg) par rapport à la génération précédente. Ensuite, les trains roulants ont fait l'objet

de toutes les attentions avec un nouvel essieu avant à quatre bras pour plus de dynamisme. En option, il est possible de choisir la suspension pneumatique « Airmatic » avec ses multiples lois et réglages d'amortissement, une première dans la catégorie.

Au sujet de la sécurité et en sus des dispositifs classiques (Airbags à profusion, ABS, ESP, etc.), la Classe C embarque de série « l'Attention Assist » qui mesure votre niveau de fatigue au volant et vous alerte en cas de besoin ainsi que le « Collision Prevention Assist Plus » qui, comme son nom l'indique, a pour tâche d'arrêter complètement et de manière autonome le véhicule en cas de risque de collision. S'ajoutent en option d'autres assistances qui permettent à la Classe C de progresser toute seule dans la circulation sans intervention du conducteur, de vous remettre dans le droit chemin lorsque vous mordez une ligne blanche, surveiller les intersections, les piétons, le trafic latéral et arrière, lire les panneaux de circulation, etc.

Au volant

On « tombe » littéralement dans l'habitacle de la Classe C. C'est que l'assise est plutôt basse mais tout se règle en deux coups de cuillère à pot grâce aux multiples possibilités de réglage des sièges. Enveloppants, ils offrent un bon confort ainsi qu'un maintien exemplaire.

Pour commencer, je suis assis derrière le volant de la C 220 Bluetec, motorisée par un 4 cylindres diesel de 2'143 cm3 développant 170 CV et 400 Nm de couple. Comme toujours lors de ces présentations à la presse, les modèles sont bardés d'options, mais une attire tout particulièrement mon attention : la touche « Agility » placée sur le tunnel central. Rassurez-vous, il n'y a pas de lien avec le concours pour chiens qui porte le même nom. Il s'agit en fait de la commande permettant de choisir parmi cinq configurations de châssis/moteur/transmission : « Eco », « Confort », « Sport », « Sport + » et « Individual ». Chacun de ces modes agit sur la gestion de la boîte de vitesses automatique, l'accélérateur, la direction mais aussi sur les accessoires comme la climatisation pour le mode « Eco » qui privilégie la consommation.

Par défaut le mode « Confort » est enclenché au démarrage de la Classe C. Je prends donc la route pour un périple me menant sur la côte entre Marseille et La

Ciotat, mêlant autoroute et départementales sinueuses. D'emblée la « Baby-Benz » impressionne par le confort offert, forcément. Rien ou presque ne vient perturber la vie à bord ; les bruits aérodynamiques, même à haute vitesse, sont inexistants. Seule la sonorité du moteur, assez présente à l'accélération et peu valorisante du fait de son architecture à quatre cylindres, m'a un peu dérangé. Qu'à cela ne tienne, allumez l'installation hifi « Burmeister » et votre playlist favorite se chargera de masquer ce « ronron » peu flatteur. Les sept rapports de la boîte automatique s'égrènent imperceptiblement. La route est avalée sans sourciller, les imperfections de la chaussée absorbées avec flegme. Mais lorsque le rythme augmente, la tendance au roulis est très prononcée et tant les obstacles à haute fréquence comme les joints de ponts que les bosses plus douces génèrent, une fois franchis, un pompage excessif de la caisse qui pourrait incommoder les personnes sensibles au mal du voyage.

La sélection du mode « Sport » remédie aisément à ce problème. C'est d'ailleurs, à mon sens, le mode à privilégier pour une conduite de tous les jours. L'amortissement reste très prévenant, la direction communique mieux, se révèle plus directe et les mouvements de caisse maîtrisés adroitement mettent en exergue la célérité du train avant. Le mode « Sport + » est à réserver pour les arsouilles occasionnelles. Il ne transfigure pas la Classe C en vraie sportive, mais permet de solliciter toutes les ressources du moteur et de la boîte de vitesses en vous gratifiant au passage de quelques borborygmes dans l'échappement à la montée des rapports.

Globalement, le moteur de la C 220 Bluetec fait très bien son travail, délivre beaucoup de couple à bas régime pour une conduite coulée et tranquille. Il fait de notre Classe C une voiture très homogène avec laquelle il est possible de couvrir de très long parcours dans une quiétude jusqu'ici réservée à la gamme supérieure.

La motorisation essence C 250 (211 CV, 350 Nm), également essayée, convient à mon sens moins à la Classe C. Bruyant, ce moteur s'essouffle très vite et manque un peu de pêche à la relance et dans les côtes, s'appuyant sur la descente de un ou deux rapports de boîte pour propulser notre carrosse.

Verdict

Devant jongler avec les nouvelles exigences d'émissions de CO2 et de consommation, Mercedes-Benz nous livre une Classe C en tous points très aboutie. Comme avec la Série 3 chez BMW, la marque à l'étoile a opté pour des motorisations quatre cylindres suralimentées et au cubage modeste. Certes, le côté noble d'une mécanique en V est absent, mais le rendu au final n'a pas à en rougir. Bien au contraire. Tant sur l'esthétique extérieure, la qualité du traitement intérieur que la haute technicité des équipements, Mercedes-Benz fait un sans faute et laisse derrière elle la concurrence. Le tout pour un tarif de base tout à fait correct compte tenu des prestations.

La nouvelle Classe C est disponible dès le 15 mars 2014 chez les concessionnaires. La C 180 débute à CHF 44'900.-, la C 200 à CHF 47'900.- et la C 220 Bluetec à CHF 49'500.-. A noter que pour le lancement une série spéciale « Swiss Star Edition » est offerte. Basée sur la C 200, elle sera à vous dès CHF 41'500.- avec une dotation en équipements habituellement optionnels pour une valeur d'environ CHF 10'000.-. La version break de la Classe C sera lancée dans les prochains mois, de même qu'une version AMG.

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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour l'invitation aux essais presse de cette Mercedes-Benz Classe C.

A lire aussi

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

S CK 7007
W.A.Y.

S CK 7026
W.A.Y.

D
S CK 7007

D
S CK 7007
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

RUE DU CHEVA...
37
km/h
0m
RUE MÉRY, MARSEIL...

S CK 7026

AGILITY

1
2
3
M
Burmester

C250
S CK 7007

W.A.Y.

W.A.Y.