

Mercedes GLC Électrique

Le best-seller à l'étoile passe en mode silence

Star des ventes du constructeur allemand, le GLC cache, sous une nouvelle robe, une motorisation électrique. Essai entre le Massif des Bauges et la Chaîne des Aravis.

Le constructeur à l'étoile poursuit l'électrification de sa gamme et c'est désormais au tour du GLC de reposer sur une plateforme 100 % électrique. Côté style, il change radicalement par rapport à son frère thermique (qui poursuit toutefois sa carrière en parallèle). Sur l'avant, et contrairement à de nombreux véhicules électriques, le GLC conserve une calandre... Imposante et virile, elle peut entièrement s'illuminer (en option). La calandre, une histoire qui perdure depuis 1900 chez le constructeur à l'étoile. D'ailleurs, celle-ci, qui s'éclaire de série, trône au centre de cette majestueuse face avant, quand d'autres de ses congénères se retrouvent dans les optiques. En bas de bouclier sous forme de vague, le SUV dispose de deux prises d'air ajourées pour un meilleur aérodynamisme. Pratique, un appui sur le logo du constructeur, placé sur le capot nervuré athlétiquement, permet l'ouverture de ce dernier et ainsi découvrir, non-pas le moteur, mais un frunk, un espace de rangement de 128 litres. Parfait pour ranger les câbles de recharge. Entre le magnifique marchepied de notre version AMG Line, nous avons droit à des jantes de 21 pouces (option) surmontées de passages de roues teintés de la couleur de la carrosserie. Les poignées de porte affleu-

rant ainsi que les fin et élégants rails de toit contribuent à fluidifier les lignes, longues de 4,86 m, du nouveau GLC. A l'arrière, le SUV se pare d'un bandeau noir et translucide qui dissimule les feux ronds qui, comme à l'avant s'illuminent en forme d'étoile. Au centre, le logo bascule pour faire apparaître la caméra de recul lorsque la marche arrière est enclenchée. En bas du bouclier, qui s'orne de deux ouïes de refroidissement latérales, on trouve un beau diffuseur sportif, maculé d'un noir brillant. Le hayon mains libres s'ouvre sur un coffre d'une capacité de 570 litres.

VIE À BORD

La pièce maîtresse de l'habitacle, c'est l'Hyperscreen, une évolution importante du système multimédia Mercedes, le MBUX. Il s'agit d'un écran unique, le plus grand de la marque, de près d'un mètre de diagonale (39,1 pouces) qui vient jusqu'aux aérateurs latéraux circulaires. Il est composé de trois zones, un combiné paramétrable pour le conducteur, une zone centrale qui regroupe les paramètres de la voiture (les sièges, la climatisation, la grande carte de navigation, les aides à la conduite et tout un tas d'applications) et, enfin, un combiné devant le passager. Celui-ci pourra se connecter à YouTube, s'adonner à des jeux

ou encore prendre des selfies des personnes présentes dans l'habitacle. Retournons du côté du conducteur pour noter la présence, dans son champ de vision, d'un énorme afficheur tête haute à la large lecture. Avec ça, impossible de détourner le regard, sinon le mode somnolence veille et vous rappelle à l'ordre. Pour les bavards, d'un Hey Mercedes vous poserez une question d'actualité à la voiture et, par un mix de ChatGPT, Bing et Gemini elle trouvera la meilleure réponse à votre requête... Côté confort, les sièges à nombreux réglages, chauffants, ventilés et même massants, peuvent être recouverts de tissu, d'un beau simili noir, marron ou blanc (certifié par un organisme Vegan) ou encore de cuir véritable (dans les mêmes teintes). Pour une touche de raffinement, les inserts sur la planche de bord et la console centrale peuvent être en aluminium, au dessin nid d'abeille (notre version), ou encore de différents motifs de bois véritable. Enfin, pour voyager sereinement, le toit panoramique, qui peut s'opacifier électro-chimiquement par segments, se pare de 162 étoiles éclairées dans l'obscurité. La sécurité à bord du nouveau bébé de Stuttgart est bien sûr présente avec l'ensemble des alertes de collision, freinage, dépassement de ligne, la lecture des panneaux ou encore le régulateur adaptatif.

SUR LA ROUTE

Le GLC électrique repose sur une nouvelle plateforme MB-EA dédiée aux futurs véhicules électriques, dont le GLC est le premier opus. Notre version d'essai, 400 4MATIC, 4 roues motrices, propose une puissance de 489 ch et une autonomie pouvant aller



jusqu'à 715 km en cycle mixte. Le 0 à 100 km/h est abattu en 4,3 secondes. Derrière le volant, les palettes paramétrables agiront sur le degré de récupération d'énergie. En mode maxi, vous n'aurez quasiment pas à toucher la pédale de frein et, dans 99 % des cas, c'est un ralentissement électrique qui arrêtera le nouveau GLC. Pour paramétrer votre GLC à vos souhaits, divers modes, Eco, Standard et Sport sont disponibles via une commande sur la console. Pour la recharge, sur borne rapide, le GLC, grâce à sa plateforme 800 Volts, aura besoin de 22 minutes pour passer de 10 à 80 % et, si vous êtes pressés, 10 minutes suffiront pour récupérer 300 km. On notera la présence d'une boîte de vitesses à 2 rapports sur l'essieu arrière, qui dispose de la majorité de la puissance, pour améliorer l'efficacité. Efficacité confirmée sur les routes de montagne où nous avons réalisé de

belles relances dynamiques. Pour parfaire ce comportement exemplaire, les lacets des cols des Alpes se sont négociés facilement et sans effort grâce aux 4 roues directrices (avec un angle de 4,5°). Enfin, pour crapahuter sur les petits chemins pierreux de sous-bois, le réglage des suspensions: pilotées AIRMATIC, depuis l'écran de contrôle, fut d'une utilité appréciable. Lors de notre essai, nous avons consommé moins de 20 kWh / 100 km soit à peine plus que ce qu'annonce le constructeur. Belle performance Nouveau GLC électrique à partir de 71 900 € (Avantgarde Line). Notre version essayée, AMG Line est affichée à 76 550 € hors options. Le nouveau GLC Électrique est également disponible avec des puissances plus raisonnables de 421 ch (300 4MATIC) et 354 ch (250) avec les mêmes finitions.

L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com

