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

Mercedes l'a annoncée comme un baroud d'honneur des AMG que l'on connaît jusqu'à présent. Celles qui suivront seront moins excessives, plus civilisées, hybrides aussi. Il va falloir profiter de ce dernier gros V8 propulsion originaire de Stuttgart.

- V8, biturbo, essence, 3'982 cm^3
- 510 ch à 5'500 t/min
- 700 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 280 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 1'940 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'810 x 1'410
- Conso. mesurée : 12.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 266 g/km (G)
- dès CHF 123'100.-, mod.essayé: CHF 150'138.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

D'abord je me suis simplement réjoui d'essayer une AMG V8. Puis j'ai pris

connaissance de la configuration de cette C 63 S Cabriolet, particulièrement séduisante en bleu ! Enfin on me remet le véhicule en me souhaitant bien du plaisir avec la dernière d'une lignée. Après celle-ci, fini les pures propulsions à moteur uniquement thermique.

Pour moi qui suis peu à peu passé à l'électrique, c'est l'heure de la récréation au volant de l'allemande. L'arrière ne demande qu'à se dérober, sur une bande son digne des meilleures salles de cinéma. Profitons pleinement de ce qui se fait rare.

A l'extérieur

De toutes les voitures allemandes, celles de Stuttgart m'ont visuellement toujours plus séduit que les autres. De celles qui ont le plus souvent un moteur avant, avec leur badge AMG elles ont un look méchant mais quand même distingué. Quand je les vois, je ne peux pas m'empêcher de l'imaginer en gris métallisé, avec des feux clignotants et une horde de Formule 1 collées au pare-choc. Le coup marketing a bien joué son rôle.

Avec cette ligne de cabriolet qui semble très long, les proportions sont celles d'une berline 2 portes. L'habitacle est logiquement plus avancé que celui de l'AMG GT, le vrai coupé statutaire de la gamme. Je reste perplexe devant les jantes. Le design du centre, qui plus est en noir, me laisse de marbre. Avec le tour couleur alu, le contraste est de trop sur une voiture déjà visuellement chargée. Si j'avais à choisir, des jantes anthracites avec de fines branches me plairaient davantage.

Marque de fabrique de Mercedes, cette calandre béante, avec son étoile à 3 branches au centre, avale la route. Juste en dessous, le bouclier intègre une très jolie lame carbone qui souligne les entrées d'air et les feux matriciels à LED. Le long capot moteur est orné de quatre arêtes tout en agressivité, les ailes avant débordent généreusement de la voiture, avec une sortie d'air et un emblème V8 Biturbo de chaque côté.

Les lignes des flancs sont élancées, avec quelques rondeurs lorsqu'on approche des ailes ou de la surface derrière les places arrière. Les bas de caisses sont travaillés, avec là aussi un insert en fibre de carbone. Le bouclier arrière est tout en sportivité avec deux orifices dans l'alignement des roues et un diffuseur en carbone, une pièce massive qui intègre les deux doubles sorties d'échappement. Elles sont malheureusement de façade, les petites sorties se voient juste derrière.

A l'intérieur

Fidèle à sa réputation, la finition Mercedes est irréprochable. Les matériaux utilisés dégagent une très nette sensation de qualité. Cependant, devant autant d'inserts au look d'alu brossé, je me sens comme dans une cuisine de restaurant, si vous me permettez la comparaison.

La C 63 S est équipée de sièges baquets tout en cuir et alcantara, tous les deux réglables électriquement. Le siège conducteur inclus même le réglage de l'appui lombaire, l'écartement de l'assise ainsi que du dossier. On peut ainsi se faire le baquet idéal dont on ne souhaite plus sortir. Et, cabriolet oblige, des ouvertures, dans la partie supérieure des assises, peuvent venir vous souffler une écharpe d'air chaud.

Face aux occupants, la planche de bord est très technologique. L'écran central peut être commandé par pas moins de trois façons : la molette centrale, le pavé tactile ou la partie droite des commandes au volant. J'apprécie cette façon simple

de l’utiliser tout en conduisant.

L’ordinateur de bord est évidemment un grand écran couleur personnalisable. Avec la pièce tactile à gauche du volant, on peut parcourir les informations de déplacement au centre du combiné puis, d’un effleurement à droite, on peut changer ce qu’affiche le compte-tours. Au choix des indications de performances pas forcément utiles mais aussi le GPS, l’infodivertissement ou le réglage de toutes les aides à la conduite.

Ce volant évoqué deux fois déjà, est une réussite à tout point de vue. Esthétiquement il se démarque avec ses côtés aplatis et gainé d’alcantara pour offrir une excellente prise en main. La partie inférieure est estampillée AMG sur le méplat et, enfin, une paire de palettes tourne avec le volant. Le nombre de boutons peut paraître important, mais ceux-ci sont si bien pensés qu’on en vient à s’habituer et tous les utiliser. Outre les parties tactiles évoquées, à droite est installée une molette pour parcourir les divers modes de conduite. A la même place, de l’autre côté, se trouvent deux boutons agissant directement sur la suspension et l’échappement.

Il y a bien deux places arrière, mais l’espace aux jambes y est vraiment limité et leur utilisation ne sera que très occasionnelle. Les dossiers sont cependant rabattables, via des boutons situés dans le coffre, pour en augmenter le volume de chargement. On peut sans autre partir en vacances à deux avec la place à disposition. En revanche, il se peut que l’espace nécessaire à plier la capote ne soit plus suffisant. Une planche s’abaisse dans le coffre pour en indiquer le volume maximum avant d’escamoter le toit.

Sous le capot

Ça fait déjà longtemps que le nombre dans la dénomination AMG ne correspond plus à la cylindrée. C’est un V8 de 3’982 cm^3 qui se serre dans la baie moteur. Au

sommet, entre les deux parties du V, les ingénieurs sont venus poser deux turbos pour compenser la réduction de 6.2 à 4.0l.

On se retrouve avec la bagatelle de 510 ch dans cette “super Classe C” qui doit composer avec 700 Nm de couple sur son seul essieu arrière. La boîte G-Tronic qui y est accolée dispose de 9 vitesses pour digérer au mieux la déferlante et tenter de contenir l’appétit du monstre. En confiant la voiture à elle même, son régulateur de vitesse actif et maintien de voie permettent de rester à 12 l/100km, moins que ça, c’est une illusion.

Au volant

Dans les deux sièges baquets, on est aux premières loges pour profiter de la C 63. En entendant le son grave du V8 qui ronronne et vibre devant vos pieds, une seule envie : se lancer sur une route sinueuse et faire chanter l’échappement dans la campagne. Mais auparavant, il faut appréhender la largeur de l’allemande. Lorsque l’on s’engage sur les petites routes, on a immédiatement tendance à s’approcher du bas côté pour croiser ceux qui viennent en face.

Même chose dans un environnement urbain, on réduit l’allure en essayant de garder un regard périphérique autour de la belle bleue. Les pneus très larges et le rayon de braquage limité montrent que c’est une voiture des grands axes, elle n’aime pas se faufiler. Et une fois garé en ville, attention aux longues portes qu’il faut ouvrir. Mieux vaut vite laisser tout ça derrière soi et s’évader sur un

itinéraire bis.

Je commence par explorer les réglages de la voiture, autant le moteur, l'AMG Dynamics, les suspensions et l'échappement peuvent être paramétrés. Le comportement du V8 change grandement entre Confort et Sport+ par exemple. Même en mettant pied au plancher, la voiture en Confort ne réagit pas très vite.

Pour l'échappement, deux modes sont proposés : discret ou powerful. Croyez-moi que le second est à utiliser avec parcimonie pour ne pas s'attirer les foudres de la collectivité. Le son devient très présent, fort, que ce soit dans l'habitacle ou à l'extérieur. En discret, on voyage dans le calme grâce à la capote qui filtre remarquablement l'environnement. A l'extérieur on réalise bien qu'il y a un V8 dans les parages mais sans excès.

Les réglages des trains roulants sont intéressants aussi, dans le sens où il y a une réelle différence. Le choix est limité à trois positions : Confort, Sport et Sport+. Le premier amorti convenablement les aspérités de la route tout en permettant de virer à plat en élevant le rythme. Sur les autres positions, la voiture gagne en rigidité, en précision. Il n'y a dès lors plus aucune notion de confort, c'est l'efficacité et rien d'autre.

L'AMG Dynamic est une découverte pour moi. C'est une aide au pilotage, n'ayons pas peur des mots, qui agit sur l'ESP pour garder la voiture en ligne. L'efficacité est redoutable pour faire usage des 510 ch avec une bonne sensation de contrôle. Paramétrable entre "Basic", "Advanced" et "Pro", chacun y trouvera un niveau d'intervention qui lui correspond.

Au volant de la C 63 je me prends rapidement au jeu de la propulsion. Dès qu'on a le pied lourd, on sait que l'essieu arrière va devenir mobile et la conduite devenir plus exigeante. Dans le sinueux, l'auto accepte d'aller de virage en virage en toute agilité, la tenue de route est désarmante.

Une fois trouvé le ressenti de direction qui convient le mieux, on se retrouve au volant d'un objet lourd, large et capable de se relancer comme une petite berline sportive. Petite ou grande courbe, l'allemande sait trouver de la motricité pour qu'on ne se retrouve pas à bord d'une toupie de 510 ch.

En prenant le contrôle de la boite 9 vitesses, les montées en régime sont envoûtantes. Le V8 qui grimpe sans effort jusqu'à 7'000 t/min en remplissant

l’habitacle de puissants grognements au goût d’interdit, c’est un sortilège. La consommation monte largement à 15 l/100km, mais qu’importe.

Lorsqu’on aborde la Classe C comme une routière, on est surpris par le confort des sièges baquets et l’efficacité de la conduite assistée. La voiture est par exemple capable de ralentir à l’approche d’un rond-point, ne reste qu’au conducteur à faire contourner l’obstacle en agissant sur le volant pour que la voiture reprenne ensuite la route choisie. Et la nuit, ce sont les feux à LED qui m’impressionnent, découpant avec précision les gens qui pourraient être éblouis et illuminant généreusement le reste du champ de vision. Un pur régal.

Verdict

De par son statut de dernière, j’ai eu une certaine facilité à savourer la conduite de cette Mercedes. Son look ravageur est à la hauteur de ce qu’elle est capable de faire sur la route. Bien aidé par l’électronique, on se surprend à hausser le rythme dans des conditions qui peuvent ne pas paraître idéales et pourtant ça passe, très,

très vite.

Confortablement installé, on profite allègrement de son cabriolet même lorsque le thermomètre indique 10° à l’extérieur. Tout comme on en profite aussi capote fermée, lors de trois heures d’autoroute empruntée sous la pluie. Notre C 63 S Cabriolet sait s’adapter, elle prend la main quand c’est ennuyant, elle se laisse piloter lorsqu’on décide d’être seul maître à bord. Et tout ça, c’était une dernière fois.

<u>Prix et options – Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet</u>

Prix de base : CHF 123’100.-

Pack Assistance à la conduite PLUS : CHF 2’969.-

Pack Nuit AMG : CHF 1’061.-

Pack Premium Plus : CHF 5’001.-

Bleu brillant métallisé : CHF 1’103.-

Jantes forgées AMG Performance 19/20” à 5 doubles branches : CHF 4’596.-

Cuir Nappa noir : CHF 3’606.-

Pack Carbone AMG extérieur II : CHF 2’475.-

Siège conducteur à réglage électrique avec fonction mémoire : CHF 1’414.-

Siège passager avant à réglage électrique avec fonction mémoire : CHF 990.-

Sièges climatisés à l’avant : CHF 1’067.-

Sièges Performance AMG : CHF 2’757.-

<u>Prix TOTAL : CHF 150’138.-</u>

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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet, ainsi qu’au garage de la Marbrerie – Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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-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

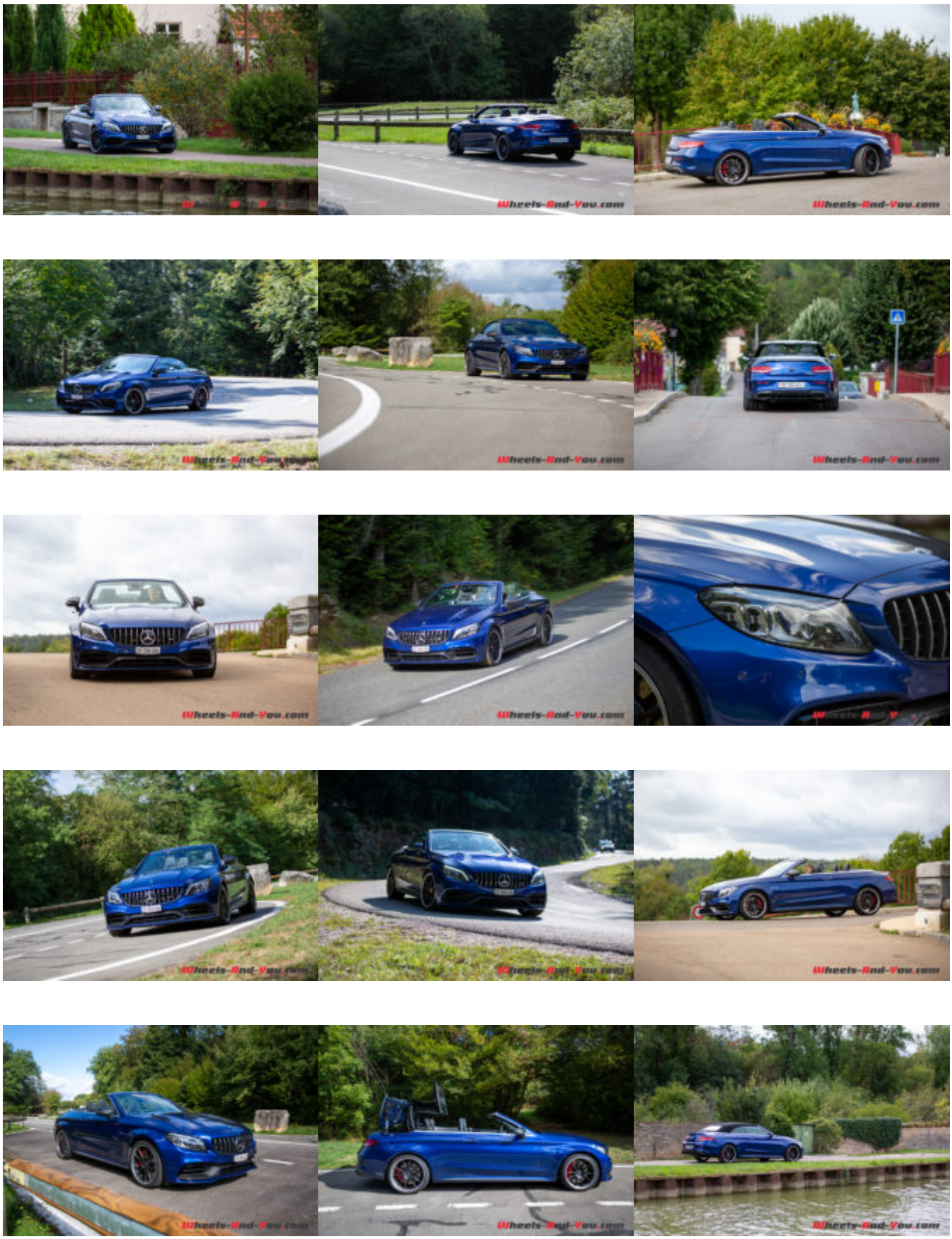
Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

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-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com