

Mercedes-Benz C 180 T break



DESIGN TENDANCE, CONFORT GÉNÉRALISÉ ET ASPECTS PRATIQUES, LE BREAK MERCEDES CLASSE C EST TRÈS HOMOGENÈ. LE TCS A TESTÉ LA VERSION BASIQUE DE 156 CV ET À BOÎTE AUTOMATIQUE À 7 RAPPORTS.

Positif

- Habitabilité avant et arrière
- Comportement agile et direction directe
- Confort élevé et bonne insonorisation
- Matériaux et finition d'excellente qualité
- Harmonie moteur et boîte automatique 7 rapports
- Design réussi

Négatif

- Rapport prix/prestations et politique des accessoires
- Charge utile limitée pour un break (430 kg)
- Equipement de base bon mais modeste
- Roulage des pneus runflat
- Commande du multimédia, de la navigation ou de la climatisation
- Système de suspension sélectif peu ressenti

Présentation

Le nouveau break Mercedes classe C est d'allure nettement plus dynamique. Le design, de l'avant à l'arrière, est sportif et fait ressortir l'agilité de la voiture. Le nouveau break Mercedes classe C a pris 10 cm de plus en longueur (4,71 m) et 4 cm en largeur (1,81 m).

Habitacle

Comme de coutume chez Mercedes, l'habitacle du C 180 est d'excellente finition, avec des matériaux de haute qualité. Un seul bémol, les sièges et les revêtements en similicuir, ce qui péjore quelque peu l'impression générale. L'habitabilité à l'avant et à l'arrière est généreuse, tout comme la capacité du coffre. Malheureusement, le véhicule de test pèse malgré tout 140 kg de plus qu'annoncé, ce qui restreint nettement la charge utile (-25%). La commande du multimédia demande une certaine accoutumance et il est dommage que les stations de radio ou la musique ne puissent pas être commandées du volant,

Confort

Le nouveau break Mercedes C 180 offre un confort de marche élevé. L'insonorisation intérieure est de haut niveau. Grâce au système Agility Select, il est possible de régler la direction, la climatisation, les caractéristiques du moteur et de transmission de même que le système de filtrage de suspension. La suspension est par ailleurs confortable et sportive en même temps. Malheureusement, la dureté du roulage se fait ressentir à cause des pneus runflat. L'équipement de confort de la version basique est plutôt limité pour un véhicule de cette catégorie de prix. La liste des accessoires en option est pléthorique. La boîte automatique à convertisseur à 7 rapports est agréablement souple et confortable.



1



2



3



4

- 1 Très bonne habitabilité avant et arrière.
- 2 Bonne capacité du coffre, mais charge utile de seulement 430 kg.
- 3 Tenue de route agile assistée par une direction directe.
- 4 Grand écran d'information dans la console médiane peu esthétique.

Performances

Les performances du moteur turbo à injection directe 4 cylindres sont bonnes pour la motorisation de base. Le moteur combiné avec une boîte automatique à convertisseur à 7 rapports est particulièrement dynamique. En raison de son poids à vide élevé de 1635 kg, lors du test d'accélération de 0 à 100 km/h, le break C 180 a eu besoin d'une seconde supplémentaire à la valeur d'usine donnée de 8,4 secondes. Les faibles valeurs de consommation (5,8 l/100 km) sont elles aussi peu réalistes. Il faut dans la pratique compter 7,0 l/100 km. Il est également incompréhensible que le réservoir de 66 litres (de série 41 litres) soit livré contre supplément de prix.

Particularités

Le véhicule de test a montré un excédent de poids de 140 kg par rapport au poids indiqué, limitant de la sorte la charge utile, ce qui n'est pas à négliger pour un break.

Qualités routières

Grâce à la direction très directe et à l'excellent train de roulement, les qualités routières du break Mercedes C 180 sont optimales. Il négocie facilement les virages et maintient parfaitement sa trajectoire. Le système adaptatif de suspension réglable sur plusieurs échelons (de confort à sport+) est souple. Le roulage est plutôt ferme en raison des pneus runflat.

Sécurité

Au cours du crash-test EuroNCAP, le break Mercedes C 180 a décroché la meilleure note de cinq étoiles. Le niveau de l'équipement de sécurité du véhicule testé est élevé. Les aides à la conduite comme l'assistant de maintien de trajectoire ou l'assistant angle mort sont toutefois en option.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	1595 ccm
Cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	115 kW
Couple max.	250/1'200 Nm/Trmin

Transmission

Boîte à vitesses	a7
Traction	arrière

Carrosserie

Type de carrosserie	break
Poids à vide sel. construct	1495 kg
Charge tractable max.	1800 kg
Volume du coffre petit	490 litres
Volume du coffre grand	1510 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	4 ans
Garantie antirouille	30 ans (sous conditions)

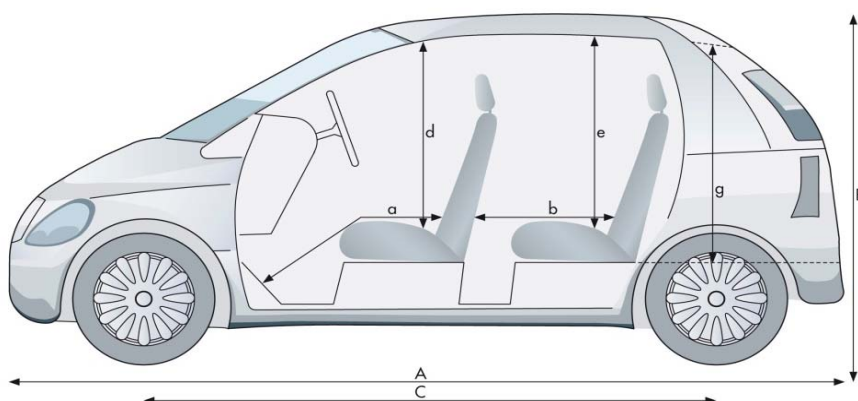
Prix

Prix de base	48'055.- CHF
Prix du véhicule de test	68'970.- CHF

Accessoires (extrait)

- navigation, radio DAB+, caméra de recul
- intérieur (Avantgarde, s. chauff., rangement)
- boîte automatique
- peinture métallisée
- extérieur (Avantgarde, phares LED)

Pneu du véhicule de test	225/50R17 Goodyear Eff.Grip
Dimension minimale	205/60R16



a de/à 94 cm/118 cm

b de/à 54 cm/81 cm

d 109 cm

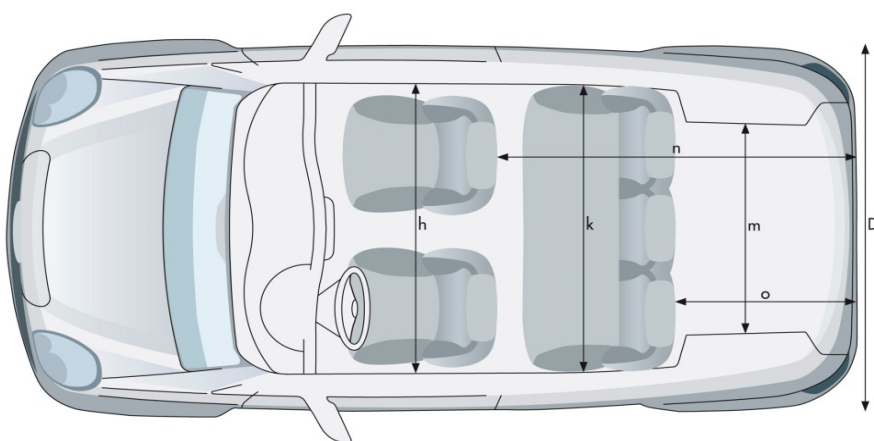
e 100 cm

g 70 cm

A 471 cm

B 146 cm

C 284 cm



h 149 cm

k 147 cm

m 95 cm

n 180 cm

o 99 cm

D 181 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	114.1 kW
Ecart avec le constructeur	-0.9 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	57 km/h affiché
à 80 km/h	78 km/h affiché
à 100 km/h	97 km/h affiché
à 120 km/h	117 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1635 kg
Ecart avec le constructeur	+140 kg
Charge du véhicule de test	435 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	8.4 s
TCS	9.5 s

Elasticité (mode «D»)

60 - 100 km/h	5.0 s
80 - 120 km/h	6.4 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	20'000 m
Valeur mesurée	20000 m
1000 m effectifs sont	1000 m tachymèt

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	35.7 m
Décélération moyenne	10.8 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	11.2 m
droite	11.1 m

Insonorisation

à 60 km/h	58 dB(A)
à 80 km/h	61 dB(A)
à 100 km/h	65 dB(A)
à 120 km/h	68 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	10 ans 100 000km

Service selon constructeur

15000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an) jusqu'à 180'000 km	CHF 4001.-
--	------------

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	1.21 CHF/km
à 15'000 km/an	0.91 CHF/km
à 30'000 km/an	0.60 CHF/km

Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	7.1	5.1	5.8
TCS	8	4.9	6

Consomm. du test	7.8 l/100 km
-------------------------	--------------

Emissions de CO₂

usine	135 g/km
TCS	139 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	D

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.54 m
	arrière	5.05 m
Visibilité	avant	3.77 m
	arrière	11.56 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★☆
Equipements sécurité	★★★★★
Coût des services	★★★★☆
Insonorisation	★★★★★
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★☆
Consommation au test	★★★★☆
Consommation véh. testé	★★☆☆☆

TABLEAU COMPARATIF

	MERCEDES-BENZ	AUDI	MAZDA	VOLVO
	C180 T 1.6 Turbo Avantgard Aut.	A4 Avant 1.8 TFSI Aut. Ambiente	6 break Skyactiv 165 Ambition Aut.	V60 T3 Aut. Summum
Prix (CHF)	53'520.–	50'810.–	38'450.–	50'900.–
Cylindrée (cm ³)	1595	1798	1998	1596
Puissance (kW/CV)	115/156	125/170	121/165	110/150
Couple max. (Nm/Trmin)	250/1'200	320/1'400	210/4'000	240/1'600
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	6.0 D(2)	6.0(1) D(2)	6.0(1) D(2)	7.2(1) F(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	68	67	68(5)	68(6)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.91	0.86	0.77	–
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★☆	★★★★★	★★★☆☆	–
Test Touring (numéro/année)		12/2008	13/2013(5)	10/2014(6)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Mazda 6 2.5 Skyactiv G 192 Revolution Aut. Break

(6) Volvo V60 Plug-in-Hybrid Summum