

Sylvain Reisser

Animé par un moteur électrique, ce nouveau modèle n'a plus grand-chose à voir avec la berline intermédiaire dont il se revendique.

Deux Classe C très différentes vont bientôt se côtoyer sur nos routes. La première, une version restylée du modèle actuel, poursuit sa carrière tant que la demande pour les moteurs thermiques (essence, diesel et hybride rechargeable) est au rendez-vous. La seconde, conçue à partir de la plateforme MB.EA du GLC électrique, nous propulse un peu plus dans le monde de demain. Non contente de rouler à l'électrique, elle prend soin de son empreinte environnementale. Les émissions de CO₂ dans la chaîne d'approvisionnement des matériaux ont pu être réduites d'environ 23 %. La Classe C électrique recourt ainsi à des aluminiums et des aciers à faible teneur en carbone. Près de 49 kg de thermoplastiques proviennent de matériaux recyclés.

Autant la première conserve les lignes classiques de la lignée, autant la version «zéro émission» casse les codes avec des proportions inhabituelles qui évoquent la berline électrique EQE. Sa calandre hypertrophiée partagée avec le GLC se combine avec un empattement très long (2,96 m), des porte-à-faux courts et une silhouette rehaussée - une hauteur de 1,50 m - pour installer le pack de batterie sous le plancher. Avec une longueur de 4,88 m, soit 130 mm de plus que la version thermique et 120 mm de plus que la BMW i3, sa future rivale, cette inédite Classe C complète sur le segment supérieur. Contrairement à ce que son profil suggère, elle ne s'est pas convertie au hayon. L'ouverture exigée de la malle donne accès à un volume de chargement assez ordinaire (470 litres) pour un véhicule de ce gabarit. C'est l'un des atouts de l'architecture électrique : elle ajoute un coffre de 101 litres sous le capot avant accessible en pressant sur le logo Mercedes. Disons-le : cette Classe C, qui rend obsolète l'EQE, en met plein la vue avec son toit en verre panoramique Sky Control accueillant 162 étoiles ainsi que sa calandre anodisée et sa signature lumineuse en forme d'étoile. Celle de la poupe trouve place dans des feux ronds renvoyant à ceux de la berline électrique AMG-GT et livrant une connotation sportive.

Dans l'habitacle, on retrouve la présentation des Mercedes de ces dernières années. Les assemblages sont de qua-



Mercedes magnifie la Classe C

Sous le capot

Moteurs	
Type	2 électriques
Puissance	489 ch
Couple	800 Nm
Transmission	
Type	Intégrale
Boîte	2 rapports
Dimensions/poids	
L/h	4 833 x 1 921 x 1 503 mm
Coffre	470 litres
Poids	2 460 kilos
Performances	
0-100 km/h	4 secondes
Vitesse	210 km/h
Consommation/Autonomie	
Mixte UE	141 kWh/100 km
Autonomie	730 km
PRIX	à partir de 66 399 €

lité mais les décors imitant l'aluminium fleurissent sur le plastique bon marché. Le Superscreen recouvre entièrement la planche de bord avec ses trois dalles séparées par des bandes noires. Contre un supplément de 1 500 euros, la firme à l'étoile propose la variante Hyperscreen dotée d'un unique verre de 39,1 pouces, soit 1 m de diamètre. Circuler dans les menus est un jeu d'enfant. Les ingénieurs ont eu la bonne idée de conserver des boutons physiques pour commander par exemple le réglage des rétroviseurs ou le niveau sonore de la radio. Pour les requêtes concernant la navigation, le réglage de la climatisation ou l'appel d'un correspondant, on utilisera volontiers la commande vocale qui est un modèle du genre. Imposant une posture un peu haute en raison des batteries, la position de conduite reste excellente grâce à une grande amplitude de réglages. Comme toujours chez Mercedes, il ne faut pas hésiter à puiser dans la liste des options pour



améliorer l'ordinaire. Il faudra déboursier de 300 à 450 euros pour passer du tissu de série au similicuir et de 2050 à 2250 euros pour accéder au cuir. De même, le toit en verre panoramique accède au réglage de la luminosité en ajoutant l'option à 1300 euros. Pour la même somme, on pourra bénéficier de l'affichage tête haute avec la navigation augmentée.

Deux vitesses seulement

Avec l'électrique, plus besoin de tourner une clé de contact ou de presser un bouton. Clé électronique dans la poche, pied sur la pédale de frein, la Classe C est sous tension. Levier de la transmission au volant déplacé sur drive, la berline est prête à quitter son emplacement. À l'anglais s'il le fallait. Il suffit de 4 secondes pour passer le cap des 100 km/h dans un silence de cathédrale. Il faut dire que la C400 4Matic, la seule version disponible dès le lancement, revendique une puissance de 489 chevaux d'habitude

réservée aux modèles AMG et un couple de 800 Nm disponible dès le démarrage. L'accélération est vigoureuse sans jamais être inconvenante. Les limitations de vitesse sur les routes finlandaises autour d'Helsinki, lieu de notre premier contact, invitaient à la retenue. A défaut de mettre le châssis à l'épreuve, notre parcours a permis de saluer la qualité de l'insonorisation et de jauger l'efficacité. Le constructeur annonce une autonomie de 762 km avec ce modèle équipé de la batterie de 94,5 kWh. Ultrieurement, la gamme s'enrichira des versions C250 et C300 revendiquant une puissance respectivement de 354 et de 421 ch. Dans le meilleur des cas, l'autonomie pourra passer la barre des 800 km.

À l'allure finlandaise, il est possible d'approcher la sobriété revendiquée de la C400 - seulement 14,3 kWh aux 100 km. À vitesse stabilisée, elle peut compter sur sa transmission à deux rapports et le désaccouplement du moteur avant - sauf en mode Sport - pour abaisser sa consommation. Le passage à la borne est aussi retardé en activant le niveau le plus élevé de la régénération. À la borne, à condition de disposer d'un équipement compatible en 800 V, vous vous félicitez de pouvoir récupérer 325 km en à peine 10 minutes, à condition d'être dans la bonne fenêtre de recharge, et de passer de 10 à 80 % en à peine 22 minutes grâce à un pic de puissance de 330 kW. Si la borne accepte uniquement le 400 V, il faudra disposer du convertisseur optionnel facturé 700 euros. Dans ce cas, la puissance de charge se limite à 100 kW. Si l'itinéraire ne se prêtait guère à des exploits sportifs, la C400 4Matic a pu démontrer qu'elle n'avait rien à envier à une Classe S en termes de confort de suspension avec le pack Agilité et Confort (+2900 €) associant la suspension pneumatique Airmatic aux quatre roues directrices. Ces dernières braquent jusqu'à 4,5 degrés en opposition pour améliorer la maniabilité en ville et jusqu'à 2,5 degrés dans le même sens que les roues avant au-dessus de 70 km/h, au profit de l'agilité. Un équipement qui compense légèrement la tendance de cette Classe C à élargir la trajectoire dans les virages. Malgré un centre de gravité abaissé par la batterie dans le plancher, cette berline d'un nouveau genre ne peut faire oublier son poids de 2460 kg. ■

NOTRE AVIS

Technologie dernier cri, confort souverain, vitesse de recharge et autonomie élevées : la Classe C électrique coche quasiment toutes les cases. Reste qu'elle n'a plus rien à voir avec la berline moyenne de la firme à l'étoile qui avait pris la suite de la 190 E.

La Mercedes Classe C électrique bénéficie de la technologie du GLC électrique. Elle hérite de la dalle panoramique recouvrant l'intégralité de la planche de bord.

MERCEDES-BENZ AG-GLOBAL COMM

DROIT DE L'USAGER

La suspension de permis est désormais possible sans avoir conduit

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Ripost, le préfet peut suspendre provisoirement le permis de conduire d'une personne faisant l'objet d'un procès-verbal pour usage illicite de stupéfiants commis en réitération, alors même qu'elle n'a pas été contrôlée au volant.

1 Jusqu'à présent, la suspension administrative du permis était associée à une infraction routière, notamment lorsqu'un conducteur était contrôlé positif aux stupéfiants au volant. La loi Ripost élargit désormais considérablement le champ d'intervention du préfet.

2 Saisi d'un procès-verbal constatant un usage illicite de stupéfiants commis en réitération, le préfet peut décider, à titre provisoire, de suspendre le permis de conduire. Autrement dit, on peut être contrôlé et verbalisé pour usage de stupéfiants sans être au volant, et néanmoins voir son permis suspendu par le préfet, dès lors que la condition de réitération est remplie.

3 La loi ne prévoit pas une suspension automatique à chaque verbalisation.

4 Le préfet dispose d'un pouvoir d'appréciation et peut également décider de ne pas donner suite au procès-verbal. La suspension administrative prononcée sur ce fondement ne peut excéder six mois.

5 La décision préfectorale n'échappe toutefois pas au contrôle du juge administratif. Lorsqu'un permis est indispensable à l'exercice d'une profession, aux déplacements professionnels ou à la vie quotidienne, la contestation de la décision peut revêtir une importance considérable.

6 La question est désormais de savoir comment les préfets utiliseront ce nouveau pouvoir et, surtout, comment les juridictions apprécieront la nécessité et la proportionnalité de ces suspensions.

Rémy Jusseau

Spring, la cousine de Twingo

Champion du partage des plateformes, Renault fait profiter de ses solutions électriques bon marché à la deuxième génération de la citadine franco-roumaine.

Avouez que cela avait de la gueule. En interne, les équipes Dacia l'avaient baptisée Spring, en référence à la Twingo. Ce sera finalement Spring pour capitaliser sur un nom déjà réputé. Arrivée en 2021 sur le marché, la citadine électrique 5 portes de Dacia a séduit 210 000 automobilistes, principalement des primo-accédants à la mobilité électrique. Pour la seconde génération du modèle, le constructeur franco-roumain, adepte du «juste besoin» plutôt que du «toujours plus», s'est appuyé sur la base technique de la Renault Twingo développée dans un temps record avec des partenaires chinois. Avant même d'avoir eu le feu vert de sa direction, David Durand, le directeur du design, et son équipe se sont mis au travail.

À partir de la plateforme de la RGEV small du groupe Renault qui va aussi accoucher d'une Pixo chez Nissan, il fallait vraiment se distinguer et ne pas tomber dans le piège d'une architecture monocorps propre à la Twingo. Il était également primordial de s'éloigner de la première Spring critiquée pour ses voies étroites et ses petites roues. «Nous voulions clairement que le

style exprime la robustesse», explique David Durand. À l'arrivée, la Spring 2 se dote d'une silhouette carrée, d'une face avant très verticale et d'un petit capot. Elle est 180 mm plus large que sa devancière. Par rapport à la bouille ronde de la Twingo, la Spring apparaît presque trop sérieuse. D'autant que les designers ont opté pour des coloris neutres : blanc, gris, noir et bleu-gris clair.

Quelques astuces

Cela saute aux yeux. Garée à côté d'une Twingo, la Spring est plus longue de 60 mm tandis que le capot avant est plus haut de 200 mm. Pourquoi ? Pour des raisons de coût, Dacia se prive de la banquette arrière coulissante mais joue la carte de la polyvalence avec un

volume de coffre de 337 litres, alors qu'il varie de 260 à 360 litres pour la Twingo. Le capot avant a aussi été rehaussé pour installer un petit coffre de 18 litres (option à 150 €) permettant de cacher le câble de recharge. Astucieux !

La présentation intérieure se distingue de la Twingo, même si, pour des raisons évidentes d'économies d'échelle, les deux voitures partagent un grand nombre d'éléments. La Spring s'autorise toutefois quelques astuces, comme le point de fixation qui permet d'enrouler un câble de smartphone. La gamme simple se résume à deux finitions : Expression et Journey. La première s'affiche à 17 900 euros, la seconde réclame 15 000 euros de plus.

Enfin, la technologie provient de la Twingo. La batterie de 27,5 kWh alimente un moteur de 80 ch. L'autonomie ressort à 230 km. Le chargeur

DC 50 kW est aussi proposé en option pour réduire le temps de charge à 28 minutes de 15 % à 80 %. La nouvelle Spring est le premier modèle d'une offensive de quatre Dacia électriques commercialisées d'ici 2030. ■ S.R.



ARNE/COURTESY