

# Mercedes G500 4x4<sup>2</sup> : hors normes !

Mercedes vient de lancer une version beaucoup plus massive de son Classe G. Un 4x4 pur et dur que nous avons testé dans absolument toutes les conditions. Juste pour savoir si ce type de véhicule a vraiment un sens de nos jours.

Vous l'aurez sans doute compris, depuis quelques mois Mercedes communique massivement sur sa gamme de SUV. Et il faut reconnaître que la firme de Sindelfingen bénéficie sans aucun doute de l'offre la plus complète pour un constructeur automobile (premium ou généraliste). Parmi ces SUV, le Classe G est non seulement le véhicule le plus ancien de la gamme "VP" de Mercedes, mais il sera aussi très bientôt le tout-terrain le plus vieux du monde (lorsque le Land Rover Defender aura pris sa retraite). Ce 4x4 pur et dur largement reconnu pour ses capacités en tout-terrain dans le monde entier, a été lancé en 1979. Il conserve quasiment le même design cubique avec quelques restylages au fil du temps. Son tarif est également impressionnant : 90 000 euros pour la version de base. Cela s'explique en partie, pour son équipement très haut de gamme, mais aussi son process de fabrication "à la main" et donc forcément plus coûteux qu'un tout-terrain moderne.

## G XXL

Pour ceux qui trouvent qu'un Classe G ne suffit pas, Mercedes propose depuis quelques semaines le G500 4x4<sup>2</sup>. Cette déclinaison utilise la même cabine que le G normal et affiche donc une longueur de 4,50 mètres. Seul bémol, sa hauteur atteint 2,24 mètres et sa largeur plus de 2,10 mètres en rabattant les rétroviseurs. Avec ses jantes de 22 pouces et les pneumatiques qui vont avec, cet engin est tout simplement hors normes. Si vous mesurez moins d'1,80 mètres, prévoyez presque un escabeau pour monter à bord. Car on "monte" réellement quand on rentre dans ce véhicule. Au final, une gueule extraordinaire pour cet engin qui, de fait, rend le Classe G classique presque fade. En témoigne les passages de roue et la garde au sol qui a tout simplement doublé par rapport à la version "Small" du Classe G, mais aussi les doubles ressorts présents aux 4 roues afin de supporter l'imposante masse : 3 tonnes en ordre de marche.

## LUXUEUX

À bord, pour ceux qui se souviennent des très anciens Classe G à l'ambiance rustique, il n'est plus du tout question de cela. Même si la position de conduite n'a plus grand-chose à voir avec une Mercedes d'aujourd'hui, et ce malgré les multiples réglages des sièges (ventilés, chauffants et multicontours grâce à un système de coussins gonflables intégrés), l'intérieur demeure très haut de gamme. Pour les matières c'est assez simple : cuir pleine fleur et carbone sur la planche de bord, cuir et alcantara dans absolument tout le reste de la voiture (notamment le ciel de toit). À l'arrière, on retrouve le même volume que dans le Classe G classique et le coffre atteint 480 litres, rien de bien ébouriffant à vrai dire. Le système d'info-divertissement présente un écran à peine plus grand que celui d'une Classe A et le système audio de plus de 600 W ne sert pas à grand-chose, pour tout vous dire.

La raison, c'est le moteur V8 4,0 litres biturbo implanté à l'avant et emprunté à l'AMG GT. Il affiche

une puissance de 421 ch pour 610 Nm de couple et surtout, une sonorité extraordinaire grâce aux doubles sorties latérales d'échappement. Même si ces chiffres peuvent paraître démesurés, ils tiennent compte des 3 tonnes de notre grosse machine. Sur autoroute, il atteint 100 km/h en 7,4 secondes, correct à vrai dire, et voit son bridage électronique ramené à 210 km/h pour ceux qui traversent régulièrement l'Allemagne. Avec un châssis conçu dans les années 70, il ne se montre pas particulièrement agile et prend beaucoup de roulis en prise de virage en raison, entre autres, de sa hauteur. Sur la piste de rallycross du Circuit de l'Ouest Parisien, notre Mercedes G500 4x4<sup>2</sup> a vite démontré ses limites alors que l'ESP jouait suffisamment les garde-fous pour garantir un véhicule extrêmement sûr.

## PASSE-PARTOUT

Avec un tel engin en tout terrain, on peut imaginer quelques désagréments liés à la hauteur et au poids. Pourtant, s'il y a bien une chose sur laquelle ce G500 4x4<sup>2</sup> est tout simplement imbattable, c'est le franchissement. Il dispose d'une boîte courte mais aussi de 3 blocages de différentiel (central, avant et arrière), sans oublier les angles d'attaque de 52° et de 43° en fuite (en raison de la barre anti-encastrement obligatoire). Autant dire que rien ne semble pouvoir l'arrêter en grim pant des talus à 70 %, traversant des petits cours d'eau profonds de 1 mètre, et s'offrant des croisements de pont dans des passages extrêmes où la plupart des tout-terrains actuels rebrousseraient chemin.

## URBAIN MAIS...

Quand il s'agit de s'attaquer à la ville avec lui... c'est une autre affaire. D'abord, commençons par le côté positif : la hauteur qui vous situe presque au niveau d'un bus, et qui permet de "toiser" ceux qui roulent dans le tout dernier Range Rover. Et oui, c'est tellement rare de pouvoir toiser un Range ! Toute cette prise de hauteur permet bien entendu aux plus claustrophobes de retrouver leur liberté même dans le gros embouteillage du boulevard St Germain occasionné, hasards de la vie, par la sortie de notre Ministre de l'Écologie qui nécessite tout de même 4 berlines, de surcroît des voitures qui ne sont plus fabriquées, et dont les moteurs ne répondent plus aux normes depuis fort longtemps (Citroën C6 et Renault Vel Satis, de surcroît blindées donc très lourdes). De quoi finalement constater que consommer près de 30 litres et 323 g/km de CO<sub>2</sub> en ville, en transportant 5 personnes, pollue beaucoup moins la planète qu'un Ministre de l'Écologie en déplacement dans Paris. Il n'est absolument pas question de faire l'apologie de la consommation, mais puisque l'exemple s'offrait à nous... En passant en revue les côtés plus négatifs de l'engin en ville, sachez qu'il ne peut rentrer dans aucun parking sous-terrain et qu'il dépasse allègrement en largeur lorsqu'on le gare dans une rue (rue étroite à éviter).

Alors à quoi sert ce G500 4x4<sup>2</sup> ? À se faire plaisir en tout-terrain, à escalader pratiquement tout ce que l'on veut, et surtout, profiter d'un énorme jouet auquel on ne rêvait même pas étant gamin. Le coût du rêve est stratosphérique : 230 000 euros sans quelques options, mais finalement, vivre une expérience pareille, quel pied !