

Mercedes GLC 300e : le faux débat ?

Mercedes propose des versions hybrides essence et diesel pour son GLC. Dans sa version hybride essence, ce SUV est-il vraiment la solution parfaite ?

Alors que la gamme EQ représente chez Mercedes les voitures 100 % électriques, le terme EQ concerne aussi des modèles connus mais hybrides. C'est le cas de nombreux modèles du constructeur (qui bénéficie de la gamme la plus vaste en hybride sur la catégorie des constructeurs premium). Le GLC est présent depuis quelques années déjà (depuis 2015 et restylé en 2019) et n'est donc pas très récent. Mais son style a fait l'unanimité, surtout face au coup de crayon bien trop anguleux du GLK, son prédécesseur. Et en le regardant bien face à ses concurrents (Audi Q5, BMW X3), il n'a, finalement, pas grand-chose à leur envier esthétiquement parlant.

À bord, on retrouve une ambiance parfaitement agencée. Les deux écrans qui permettent de tout savoir et de tout gérer sont bien intégrés. L'ergonomie est bien pensée même si, de toute évidence, celle implantée dans les nouvelles Classe S et surtout Classe C devrait apparaître sur la prochaine génération de GLC.

Ce qui nous importe ici, c'est que notre beau SUV compact propose une solution hybride essence. Le premier petit bémol, c'est que la batterie fait tomber la contenance du coffre de 155 litres, soit 400 litres environ au lieu de 550. Sur le papier, l'engin consomme moins de 3 litres aux 100 km ce qui, forcément, a de quoi le rendre encore plus séduisant. À l'usage, on obtient une puissance cumulée de 320 ch, un vrai régal au moindre besoin de relance. En ville, on peut même s'amuser à forcer le mode 100 % électrique et on peut parcourir ainsi, dans certains cas, un trajet quotidien pour aller travailler. Ça, bien entendu, c'est dans le meilleur des mondes, c'est-à-dire quand on ne se prend pas tous les feux rouges (ce qui demande plus d'effort à la batterie), quand on trouve facilement un chargeur suffisamment puissant et proche de son lieu de travail... Bref, nous avons ici une solution plutôt idéale face à une voiture 100 % l'électrique puisque le moteur essence peut prendre le relais quand les batteries sont vides. Une voiture hybride devient donc la solution pour ne pas tomber en panne électrique. Sauf que... une fois les batteries vides, le moteur 4 cylindres 2 litres essence et ses turbos doivent s'occuper de mouvoir (très correctement cela dit) 2 tonnes sans leurs occupants, ce qui implique une consommation parfois élevée. Sur autoroute, nous avons tourné à 10,5 litres de moyenne. Bien entendu, ceux qui font autour de 10 000 km par an (une majorité, il est vrai) auront ici une bonne solution. Mais de toute évidence, les gros rouleurs devront se tourner vers le diesel.

Au final, ce GLC est un vrai plaisir sur route, il se révèle ultra confortable sur les chantiers parisiens et permet effectivement d'appréhender très sereinement les longs parcours.