



Un essai détaillé
de Bruno Godaert



Mercedes C30 CDI AMG

La concurrence

Audi A6 Avant 2.5 V6 TDI Tiptronic	41.600€	4 m 80	180 ch
BMW Série 5 Touring 530 d	42.100€	4 m 81	193 ch
BMW Alpina B 10 Touring D 10 Biturbo	66.000€	4 m 81	238 ch
Ford Mondeo Clipper 3.0 V6 ST 220 (ess.)	40.050€	4 m 81	226 ch
Jaguar X-Type Estate 3.0 V6 (ess.)	n.c.	n.c.	231 ch
Lexus IS 300 SportCross (ess.)	42.665€	4 m 51	209 ch
Mercedes Benz E 320 CDI A Break	49.368€	4 m 85	204 ch
MG ZT-T 190 Plus (ess.)	33.860€	4 m 79	190 ch
Saab 9-5 Estate 3.0 TiD Arc	40.700€	4 m 81	176 ch
Volkswagen Passat Variant 4.0 W8 (ess.)	51.280€	4 m 68	275 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 54
Largeur	1 m 73
Hauteur	1 m 41
Empattement	2 m 72
Poids	1630 kg
Coffre	470 à 1384 dm ³
Pneus	AV 225/45 R17 - AR 245/50 R17
Réservoir	62 l
Moteur	5 cyl. en ligne TD-EURO 3
Cylindrée	2950 cm ³
Puissance	231 ch (170 kW)/3800 tr.
Couple	540 Nm
Transmission	AR
Alésage-course	88 x 97 mm

A l'arrêt



Le kit carrosserie AMG comporte un bouclier avant et une jupe arrière spécifiques avec une double sortie d'échappement chromée. Latéralement, les bas de caisse ont été resculptés et les jantes alu laissent entrevoir des étriers de freins frappés du logo d'AMG. Mais l'ensemble reste plutôt discret et seuls les véritables mordus distingueront l'auto d'un banal break Classe C. A l'intérieur, le combi d'instruments est différent également avec un cadran gradué jusqu'à 300 km/h et un volant sport.

FURIEUSEMENT

Des idées pour la mobilité !

Les antécédents politiques du nouveau ministre de la Mobilité laissent craindre le pire... Ses déclarations de début de règne n'ont rien de rassurant: Bert Aniciaux est prêt à tout, même à faire le pire, pourvu qu'on parle de lui. Et cela marche fort bien. Mais l'automobiliste moyen, lui, n'est guère avancé par une nouvelle législation *anti-auto* où ses problèmes quotidiens ne seront ni réglés ni abordés avec un minimum de compréhension. Le 30 km/h généralisé en agglomération a fait long feu: les cyclistes les plus acharnés eux-mêmes en rigolent encore. Mais méfions-nous des idées folles: comme les rumeurs, il en reste toujours quelque chose! M. Aniciaux pourrait déjà, très modestement (mais cela n'a pas l'air d'être son genre...) tenter de faire appliquer les lois existantes. Tous les magistrats vous le confirmeront: si l'on applique le Code de la Route à la lettre... il n'y a pas d'accident possible! Dans un autre registre, l'idée de donner un libre parcours pour les transports en public à ceux qui rendent leur plaque est à l'opposé de ce qu'il faudrait faire. Que l'on offre au contraire cette gratuité à tous ceux qui payent (déjà) leur taxe de circulation! Ainsi, lorsqu'ils n'auront pas *vraiment* besoin de leur auto, ils auront une alternative qui ne leur coûtera rien et qu'ils sont bien capables d'utiliser. Mais cela aboutirait sans doute à la démonstration que les transports en commun sont bien incapables d'absorber un véritable afflux de nouveaux voyageurs!

Bruno Godaert

La marque

La firme A.M.G. Motorenbau GmbH, d'Affalterbach, a bâti sa réputation de *préparateur* en améliorant, durant des décennies, des Mercedes. A un point tel que DaimlerChrysler a fini par absorber purement et simplement la petite entreprise qui, depuis, voit un nombre considérable de voitures sortir de chaîne avec son sigle, plus que jamais synonyme de sportivité et d'exclusivité.

Le modèle

Plus encore que le modèle essayé, c'est sa motorisation qui interpelle. On est certes habitués à ce que les turbodiesels affichent des puissances étonnantes, mais de là à vouloir métamorphoser des véhicules destinés à parcourir vite et économiquement de très longues distances en voitures à prétentions sportives, il y a une marge! Qu'AMG vient de franchir en adaptant le 5 cylindres 270 CDI de Mercedes et en le greffant sur le châssis de la C32 AMG existante.

Les versions

La première voiture sport à motorisation diesel, comme la décrit son constructeur, se décline dans les trois variantes de carrosserie que connaît la Classe C de Mercedes.

A commencer par la classique berline (42.756€), le break essayé (54.571€) et le Coupé Sport 3 p. (48.279€). Il s'agit de prix de base.



L'équipement

Aide au stationnement AV/AR	802€
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable (1/3-2/3)	série
Boîte automatique séquentielle	série
Climatiseur automatique	série
Cruise control	série
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir anthracite	1.969€
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques AV/AR	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	880€
Projecteurs au xénon/allumage automatique	série
Rétroviseurs électriques/dégivrants	série
ESP/ABS/BAS	série
Sièges AV réglables en hauteur/électriques	série
Suspension sport AMG	série
Sièges sport/chauffants	série
Système navigation	2.277€
Télécommande/verrouillage central	série
Toit ouvrant électrique	1.246€
Volant réglable haut. et prof. (électrique)	série
Radio-CD	734€

Les chiffres

Vitesse maximale	245 km/h	Consommation sur route	5,9 l
De 0 à 100 km/h	7 s	Consommation mixte	7,6 l
Km départ arrêté	27,5 s	Prix achat	54.571,00€
Garantie	2 ans, kilomètres illimit.	Taxe circulation	1.099,34€
Consommation urbaine	10,2 l	Taxe mise en circul.	4.957,00€



Sur la route



A froid, le diesel se fait entendre de façon peu supportable, surtout dans les garages couverts. Mais dès que la C30 AMG trouve un bout de route où exprimer son tempérament, c'est le pur bonheur! Accélérations vives, couple phénoménal, l'auto reste confortable en toutes circonstances malgré la suspension *sport* et les boudins à profil bas. L'ESP (electronic stability program) corrige toute dérive – mais est déconnectable – et le freinage est hyperpuissant.

Porte-monnaie



Chère à l'achat, chère en taxe de circulation, frappée par la TMC maximale (le moteur n'est pas un EURO 4...), ce véhicule ne ménage le portefeuille de son propriétaire qu'au niveau de la consommation – qui reste contenue même à hautes vitesses – et du carburant utilisé.

Le bilan

Etonnante par ses performances, paradoxale par sa motorisation rendue sportive par la magie des ingénieurs Mercedes-AMG, ce véhicule risque de rester particulièrement rare par ici, ne fût-ce que par son prix. Pour plus de 50.000 €, l'offre est abondante sur notre marché! Dans son pays d'origine, par contre, où AMG jouit d'un prestige certain et où ce genre de véhicule fait florès, elle pourrait connaître un joli succès. D'autant qu'en Allemagne au moins, il est possible d'en exploiter tout le potentiel!