

Essai Mercedes Classe G 400d : une icône du tout terrain !

écrit par Nicolas Vandersleyen



A l'heure d'aujourd'hui, **les vrais 4X4 se font de plus en plus rares** et beaucoup se sont embourgeoisés au cours des dernières années pour se rapprocher des SUV de luxe plus que des 4X4. C'est le cas notamment des [Range Rover](#), des Nissan Patrol (plus vendu en Europe), des [Toyota Land Cruiser](#) et on peut même dire du nouveau [Land Rover Defender](#). Bien que ces véhicules restent tout à fait à leur aise hors des sentiers battus conventionnels, leur carrosserie, leur prix et leur luxe rebutent quelque peu les propriétaires de les conduire sur des terrains plus accidentés et cela se comprend. **Le Mercedes Classe G fait ici un peu figure d'exception** avec un grand confort, un luxe et un prix digne des meilleures berlines tout en gardant sa carrosserie cubique et son architecture à châssis échelle adaptée au tout terrain. Bien sûr, le Mercedes Classe G était à la base un véhicule basique, utilitaire et prêt à travailler dans n'importe quelles conditions. Pour un historique plus complet, nous vous renvoyons d'ailleurs à notre précédent essai du [Classe G 350d](#).







La technique de ce Mercedes Classe G 400d essayé

Notre Mercedes Classe G essayé en ce début d'année 2022 est ici une version 400d. Il s'agit donc du **moteur diesel 6 cylindres en ligne 3.0l biturbo développant 330ch et 700Nm** de couple. Associé à cela, nous avons une excellente **boîte automatique à 9 rapports** et bien sûr **une transmission intégrale 4Matic**. L'ensemble permet d'atteindre **le 0 à 100km/h en 6 secondes**. Évidemment la masse est importante avec **2451 kg à vide** et l'aérodynamisme n'est pas optimal, ce qui provoque des **émissions de CO₂ de 253gr/km**. Bien sûr le G est avant tout un franchisseur et il se doit d'être conçu comme tel, même si le dynamisme routier a pris le dessus pour cette dernière version. C'est pourquoi, depuis le dernier re-lifting de 2018, le pont rigide avant a laissé sa place à une suspension indépendante à double triangulation et le pont arrière est maintenant monté avec 4 bras. L'avantage de ces 2 technologies

est bien sûr **la meilleure tenue de route avec une meilleure précision dans la direction et moins de roulis**. De quoi rendre ce Classe G plus confortable au quotidien au détriment quelque peu des capacités tout terrain. Il va de soi que Mercedes n'a pas fait les choses à moitié et les capacités hors route sont restées d'un excellent niveau !







Un intérieur de luxe pour ce 4X4 mythique

Une fois assis derrière le volant, il est difficile de ne pas esquisser un petit sourire pour un véhicule aussi **mythique et surtout aussi hors du commun**. En effet, le gros capot, la carrosserie carrée et la grande surface vitrée donnent l'impression de retourner dans un ancien 4X4 d'il y a 30 ans mais avec la modernité intérieure de nos jours. En effet, ce Mercedes fait appel au **tableau de bord à double écran** de la marque avec l'ensemble des aides à la conduite actuelles des berlines. Seule différence par rapport aux autres Mercedes essayées en 2022, l'écran central n'est pas tactile et est légèrement plus lent que sa nouvelle génération. Néanmoins, le tableau de bord reste d'une **finition exemplaire** et les sièges à réglages électriques apportent un **excellent confort et un bon maintien au quotidien**. La place ne manque pas non plus dans ce Classe G et **l'ensemble des passagers est bien installé** pour parcourir de longs trajets. Cependant, le coffre est un peu limité avec un volume de 487l seulement.















Les trajets routiers tout confort à bord de ce 4X4 de luxe

Une fois parti sur la route avec ce 4X4 intemporel, on ressent tout d'abord l'aisance et le confort d'une berline bercé par **le doux ronronnement du 6 cylindres associé à sa boîte 9 toujours dans le bon rapport et par l'excellente installation audio...** Jusqu'à arriver au premier tournant ou le centre de gravité élevé de ce G nous rappelle que nous sommes bien dans un 4X4 et non dans une berline. Bien sûr, avec un peu d'habitude, on arrive à bien anticiper les mouvements de caisse et les réactions des freins mais il reste indéniable que ce véhicule est **plus à l'aise sur les chemins que sur les routes sinueuses.** Malgré sa vocation tout terrain, **sa suspension** reste cependant **confortable** quoique légèrement dure à l'arrière, et les kilomètres s'enchainent sereinement à son bord. Même les bruits de vent sont bien atténués sur autoroute au vu du cx d'armoire à glace de ce G.









Le tout terrain à bord de ce Mercedes Classe G 400d !

La réputation de ce Mercedes Classe G **en tout terrain** n'est plus à faire, et il va de soi que les Ingénieurs de la marque voulaient conserver leur icône. C'est pourquoi, nous avons profité de notre essai pour le comparer à un Defender Classic 110. Le Classe G se veut dans ces conditions bien **plus confortable** que son homologue anglais et **le couple généreux** du moteur diesel permet de passer les obstacles sur un filet de gaz avec une bonne force motrice. Bien que le **débattement des suspensions soit environ le même que sur le Def**, le Mercedes est **légèrement plus bas avec sa garde au sol de 24cm** et cela l'handicape à certains endroits. Si bien qu'il doit parfois recourir à ses 3 blocages de différentiels pour chercher l'adhérence. De même, ses pneus route d'origine sont très vite dépassés hors des sentiers battus et pour pouvoir utiliser tout le potentiel de ce fabuleux 4X4, il est obligatoire de **l'équiper de pneus tout terrain**.







Enfin, nous ne pouvons que saluer et **féliciter Mercedes d'avoir muni son Classe G de 3 blocages de différentiels manuels** quel que soit la version et de permettre un **contrôle à 99% de ce 4x4**

une fois le blocage central enclenché. Le pilote est alors seul maître à bord avec la boîte courte (très courte) et les blocages. Toutes les aides à la conduite sont désactivées. Seule la boîte automatique ne donne pas la main et n'autorise pas un démarrage en 2^e ou 3^e courte comme on le ferait en boîte manuelle. Dommage car en tout terrain c'est bien utile ! Le cas échéant, si le pilote n'emploie pas ses blocages, **les aides électroniques** permettent de chercher l'adhérence comme sur le nouveau Defender par exemple. Finalement, ce Mercedes Classe G reste un **excellent franchisseur** et souffre seulement d'un petit manque de garde au sol. Il est cependant moins joueur que la [Jeep Wrangler Rubicon essayée](#) et sera plus difficile et plus cher à préparer pour la pratique du tout terrain.









Consommation, prix et taxes de ce Mercedes Classe G 400d essayé

Pour terminer cet article, parlons des douloureuses. En effet, le Mercedes Classe G est certes un véhicule tout à fait atypique et unique en son genre, il faut néanmoins le nourrir de diesel (du moins pour cette version-ci). Au cours de notre court essai (3 jours), nous avons **consommé une moyenne de 12,8l/100kms** avec un minima de 11,4l sur autoroute et un maxima de 15l en tout terrain. Avec plus de route, une moyenne de 12l semble possible mais cela reste beaucoup, surtout pour un moteur diesel de ce type. La faute à l'aérodynamisme et à la masse très élevée de l'engin. Enfin, au niveau du prix, notre **Mercedes Classe G 400d démarre à 94 400€ HTVA** et il faut rajouter les options suivantes pour notre modèle d'essai (prix HTVA) :

- Peinture gris Monza magno AMG : 5300€
- Pare chocs et élargisseurs d'ailes noir nuit magno : 680€

- Système d'appel d'urgence Mercedes-Benz : 450€
- Pré-équipement système multimédia arrière : 170€
- Système multimédia à l'arrière : 2000€
- Pare-brise chauffant : 450€
- Intérieur G Manufaktur plus : 9925€
- Jantes AMG 20'' : 500€
- Tapis de sol AMG : 550€
- Tapis en caoutchouc pour compartiment de coffre : 600€
- Télécommande pour porte de garage intégrée dans le rétroviseur central : 230€
- Réglage Confort Energizing : 1655€
- Pack extérieur acier inoxydable : 640€
- AMG Line : 3070€
- Pack Night AMG 2 : 450€
- Pack Premium plus : 10 165€

Ce qui donne un total pour le **Mercedes Classe G 400d essayé de 158 794€ TVAC**. A ce tarif-là, il est quand même légitime de se demander combien de modèles produits vont réellement rouler un jour en tout terrain au cours de leur vie. Si ce Classe G offre une polyvalence hors norme, la [Jeep Wrangler Rubicon essayée](#) il y a quelques mois est certes un peu moins confortable sur route mais beaucoup moins cher et offre aussi une bonne polyvalence. Néanmoins, il est vrai qu'il est toujours sympathique de voir ce mythique Classe G rouler sur nos routes.









Enfin, il ne faut pas oublier les taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	8491,38€
Taxe de circulation annuelle	854,96€	854,96€	1249,76€
Eco malus	/	2000€	/

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

Nicolas Vandersleyen

Page Youtube : [Auto4X4 en roues libres](#)