

LE MERCEDES C 200 4MATIC Break All-Terrain est-il un vrai baroudeur ?

écrit par Luc Vandersleyen



Il y a 2 ans, nous avons essayé pour vous le Mercedes Classe C 220d All-Terrain, qui était la version diesel de ce break. Aujourd'hui, nous essayons pour vous la **version essence C 200 de 150 kW, soit 204 ch**. C'est en **2017** que Mercedes a décidé de **diversifier** sa gamme en proposant une **version « All-Terrain »**, en commençant par la Classe E et **depuis 2021 avec la Classe C** qui nous intéresse ici. En cela, le constructeur allemand a suivi les autres constructeurs comme Audi, Volvo ou Skoda, notamment. Le but est de proposer des **breaks à 4 roues motrices** avec une **garde au sol légèrement supérieure** afin de pouvoir parcourir des chemins qui ne soient pas trop accidentés.







PRESENTATION DE NOTRE MERCEDES CLASSE C 200 4MATIC ALL-TERRAIN :

Concurrent direct de l'Audi Allroad, notre **break C 200 est arrivé** sur le marché **il y a 30 ans** et était déjà proposé en 4 roues motrices. Ce n'est qu'en **2021** que le constructeur a voulu lui donner un **style un peu plus baroudeur**. D'un point de vue stylistique, il n'a pas évolué depuis notre essai d'il y a 2 ans. Cette variante « All Terrain » est légèrement surélevé -de 4 cm- par rapport au break C 200 d'origine et il reçoit des **détails stylistiques qui lui donne un look plus robuste** et quelques **protections inférieures**. Pour la motorisation, nous avons ici un **moteur essence d'1,5 litres (1496 cc)** d'une puissance de **204 ch (150 kW)** avec un couple de **300 Nm**. Ce dernier est accouplé à la **boîte auto 9G-Tronic Plus à 9 rapports** et dispose d'une **hybridation légère 48V** pouvant apporter **20 ch avec un couple de 200 Nm**. D'autre part, le système **4MATIC** réparti ce couple entre les 4 roues selon les

conditions d'adhérence. On retrouve aussi les **modes de conduite « Off road » et « Off road+ »**. Ils ne sont utilisables qu'à des vitesses limitées. Il y a aussi une meilleure gestion de l'ESP et du système 4 MATIC en tout chemin. En plus, Mercedes a ajouté un Hill descend Control. **L'habitacle** est le même que celui des autres breaks de Classe C. Comme d'habitude chez Mercedes, les **finitions sont de qualité et bien assemblées**. Au **centre du tableau de bord**, qui est sobrement dessiné et habillé de beaux matériaux, se trouve **le grand écran central vertical** qui intègre toutes les fonctionnalités **d'infodivertissement et d'une partie de la climatisation** alors qu'il reste pour cette dernière **quelques commandes physiques**. Bien sûr, le **combiné d'instruments** est **digital** et identique à ceux que l'on retrouve sur les autres Mercedes. On dispose aussi d'un **affichage tête-haute**. Les **sièges** avant sont réglables électriquement et sont **d'un grand confort**. Il en est de même de la banquette arrière. Le **coffre** offre une contenance de **490 l** qui peut passer à **1510 l** lorsque l'on rabat les dossiers de la banquette.









EN ROUTE AVEC NOTRE MERCEDES C 200 4MATIC BREAK ALL-TERRAIN :

La **position de conduite** est celle d'un **break classique**, mais les sièges sont confortables et on se retrouve dans un habitacle premium. La **conduite** est **facile** et la **visibilité** est **très correcte**. Les aides à la conduite sont bien présentes, mais, parfois, un peu dérangeantes. Les **caméras**, elles, sont **bien utiles** pour manœuvrer en ville. Ce break est très maniable et s'insère facilement dans le trafic. On ne se rend pas compte qu'il a une longueur de 4,87 m. Le confort est préservé malgré la garde au sol plus importante et les roues de 19 pouces et on est même avantagé lorsque qu'on franchi les casse-vitesses. **Sur route**, notre break C 200 se montre **assez dynamique** et rassurant dans les virages avec son **excellente motricité**. **Sur autoroute**, il a sa place, surtout avec les vitesses limitées et **les kilomètres défilent sereinement** avec un peu de bruit de roulement, en fonction du revêtement. A certains moments, il y a aussi quelques bruits aérodynamiques. Cela reste, cependant, très raisonnable. Cette version All-Terrain offre une **belle sécurité sur routes glissantes – boues, neige ou verglas-** et peut, à l'occasion, **quitter l'asphalte, mais, ce n'est pas un tout terrain**. Sa garde au sol est trop faible et il n'a pas de bons angles caractéristiques. C'est un **bon tout chemin** et il offrira de bonnes performances sur un terrain qui ne soit pas trop accidenté.













LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE MERCEDES C 200 4MATIC Break All-Terrain :

Sur l'ensemble de notre test, **notre consommation s'est stabilisée à 8,1 l/100 km** grâce, notamment à la **micro-hybridation**. Sur les longs trajets, on peut descendre sous les 8 litres, mais **en ville sa consommation pourra dépasser les 9 ou même les 10 l/ 100 km**. Les émissions de CO₂ sont de 157 g/km. Du côté du prix, notre **MERCEDES C 200 4MATIC Break 4MATIC All-Terrain valait 59.411,00 Euros TVAC**.

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Sellerie en similicuir ARTICO brun Tonka/noir : 726,00 E
- Toit panoramique en verre : 1.718,20 E
- Affichage tête haute : 1.197,90 Z
- Jantes 19 pouces 5 branches : 1.391,50 E

- Dispositif d'attelage et ESP : 1.179,75 E
- Assistant manœuvre avec remorque : 423,50 E
- Console centrale en imitation tissu : 181,50 E
- Système de sonorisation Surround Burmester : 1.246,30 E
- Vitres latérales et arrière assombries : 447,70 E
- Inserts décoratifs en bois de tilleul noir : 411,40 E
- Digital Light : 907,50 E
- Pack stationnement avec caméra 360° : 556,60 E
- Pack hiver : 435,60 E

Total des options TVAC : 10.823,05 E. Notre Véhicule valait,
donc : **70.234,05 EUROS**









LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2478,00€	2478,00€	963,90€
Taxe de circulation annuelle	295,02€	295,02€	275,55€
Eco malus	/	175€	/

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

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen