Essai – Mercedes-Benz CLA 250 : La berline étoilée en taille XS

Pour sa troisième génération, Mercedes-Benz décline la plateforme de sa fameuse Classe A en plusieurs modèles. Commençons par y ajouter un coffre pour en faire la plus petite berline de la marque, sous la forme en vogue d'une berline-coupé. Embarquement immédiat pour l'essai de la Mercedes-Benz CLA.

- 4 cylindres, 1'991 cm^3
- 211 CV à 5'500 t/min
- 350 Nm de 1'200 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1'525 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'630 x 1'777 x 1'432
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 128 g/km (D)
- dès CHF 53'300.-, modèle essayé: CHF 71'144.-

Texte et photos : Tony da Silva

Alors que la nouvelle Classe A est officiellement présentée au Salon de Genève en 2012, la marque dévoile la même année le prototype d'une berline-coupé baptisée Concept Style Coupé, développée sur la base de la Classe A. L'accueil est positif et Mercedes-Benz présente officiellement la CLA en janvier 2013.

A l'extérieur

Ce qui surprend le plus dans la ligne générale, c'est l'affiliation stylistique évidente de ce modèle avec la Classe CLS. Loin de la berline imposante, la CLA est un coupé muni de quatre portes avec des dimensions contenues grâce à une longueur totale de 4.63 m. Cette berline se permet de mesurer seulement 34 cm de plus que la Classe A et tout le mérite revient à ce dessin élancé qui apporte une véritable élégance et fluidité à l'ensemble de la carrosserie.

En plus de cette première impression, difficile de passer à côté de l'option « Edition One » facturée CHF 7'670.- et qui comprend, entre autres, un kit de carrosserie AMG. Sans être totalement transformée, ces éléments ajoutent, notamment au niveau des pare-chocs, une touche de sportivité bienvenue pour ne pas dire « vouloir faire jeune ». Ajoutez-y le Blanc Cirrus et les jantes noires de 18 pouces et ça donnerait même à l'ensemble un petit air dévergondé qui veut en découdre avec les routes qu'elle arpentera.

Ceci dit, le véhicule n'est pas seulement fluide et effilé pour les yeux mais il offre aussi un Cx de 0.23 ce qui, pour le segment, est le meilleur score.

A l'intérieur

Une fois à l'intérieur, ce qui saute immédiatement aux yeux pour ne pas dire « agresse », c'est la finition exclusive baptisée « Neon Art » (heureusement, plus commercialisée). Pourtant, passé la stupeur des lignes jaunes fluorescentes sur les sièges en cuir et alcantara noir, j'apprécie sincèrement le mix des matériaux utilisés. L'espace est parfaitement agencé avec une superbe planche de bord en aluminium brossé. Au centre et sur les côtés, cinq buses de ventilation chromées donnent un côté sportif teinté d'un style rétro.

Pour la partie assise, les sièges baquets offrent un excellent maintien et la prise

en main du volant est facilitée par un bon grip et un judicieux décrochement au niveau de la position des mains. Dernier détail, le levier pour commander la boîte automatique n'est pas sur la console centrale mais fixé à la colonne de direction ce qui ne permettra pas de jouer avec le « manche » en mode séquentiel.

Par contre, je n'ai vraiment pas été séduit par l'intégration de l'écran multimédia car il est accroché sur le tableau de bord comme un simple élément acheté dans un magasin d'électronique. Facturé CHF 4'525.-, le client est en droit d'avoir une intégration un peu plus réussie mais surtout, de savoir si le système sera compatible ou non avec l'initiative Apple baptisée CarPlay. A l'heure actuelle et alors que Mercedes a adhéré à cette norme avec un lancement prévu à l'été 2014, rien ne garanti que le système vendu actuellement sera compatible. Petit bémol également pour le joint qui laisse apparaître un panneau de carrosserie depuis l'intérieur entre les montants des portes avant et arrière.

Enfin, le volume du coffre permet de charger 570 litres de bagages assez facilement et les sièges se rabattent aisément en respectant le ratio 1/3-2/3.

Sous le capot

La Mercedes CLA n'est proposée qu'avec des motorisations quatre cylindres. Trois moteurs diesel et quatre à essence. Il y en a pour tous les goûts : le plus petit dispose de 109 CV et le plus puissant de 360 CV pour la version des « Amis du Moteur Glouton » (AMG).

Dans le cadre de cet essai, j'ai hérité du moteur essence CLA 250 d'une cylindrée de 1'991 cm3 avec une puissance de 211 CV à 5'500 t/min et un couple de 350 Nm entre 1'200 et 4'000 t/min.

Ce modèle est exclusivement livré avec la boîte automatique à double-embrayage à 7 rapports. Pour les sentimentaux, la boîte manuelle à 6 rapports est disponible mais uniquement avec les motorisations inférieures. Bien entendu, le tout est géré et secondé par une armada électronique sur le plan de la sécurité passive et active (adaptive brake, capot moteur actif, freinage d'urgence assisté, collision prevention assist, etc.)

Enfin, la CLA hérite naturellement de la transmission sur les roues avant de la

Classe A.

Au volant

Après avoir branché mon iPhone sans problème à l'exception que le système ne reconnaît pas les vidéos, je me lance sur un trajet autoroutier de 250 kilomètres et le premier élément que je remarque, c'est le silence à bord. Si je m'attendais à une chose de la part de Mercedes pour sa berline « entrée de gamme », c'était bien ça, mais tout de même ! Le silence est impressionnant et ce, même à 120 km/h avec des changements de revêtement fréquents. L'habitacle offre un véritable havre de paix pour discuter ou écouter de la musique via l'excellent système Harman/Kardon de 12 haut-parleurs et une puissance de 450 W (CHF 1'055.-). Très plaisant pour avaler des kilomètres.

Vous l'aurez compris, en mode « cruise control », la Mercedes ne souffre d'aucun défaut ou presque car j'ai tout de même été gêné par un décrochement entre le tunnel central et le tableau de bord à la hauteur de mon genou quand la jambe droite est au repos. De plus, même si le système de régulation de la vitesse et de distance est un plus indéniable, je l'ai trouvé particulièrement intrusif avec les distances de sécurité minimum. La distance laissée avec le véhicule qui me précédait était telle que tout le monde se glissait dans cet espace ce qui implique un freinage automatique pour à nouveau laisser une grande distance entre moi et le véhicule. Bref, si le système est activé et que le trafic est dense, ce n'est pas optimal même s'il est doublé du Collision Prevention Assist Plus qui permet théoriquement d'agir sur les freins sans mon concours dans le but d'éviter un choc avec le véhicule qui me précède (pas testé !).

Mais la vie automobile n'est pas faite que d'autoroutes et j'avais hâte de tester notre CLA au look agressif sur des petites routes grâce en particulier à trois modes de conduite : normal, économique et sportif. Si les deux premiers modes privilégient avant tout le confort et en particulier l'épargne de carburant via l'extinction automatique du moteur à l'arrêt ou encore le passage le plus rapide possible au rapport supérieur, le mode sport est sensé apporter une meilleure réactivité de la boîte et du moteur.

Ni une ni deux, dès que j'arrive sur une portion de route plus ludique, je sélectionne le mode « sport » et passe les vitesses au moyen des palettes fixées

derrière le volant en mode « manuel ». Dès les premières courbes, je note que l'avantage du silence à bord et le filtrage extrême du revêtement routier s'avère ici un défaut car je ne ressens pas grand chose. Des montées de régime en passant par l'adhérence, les informations me proviennent au compte-goutte et les limites de la voiture sont difficiles à cerner. En plus de ce constat, même si les passages de rapports sont rapides et confortables, la réactivité de la boîte de vitesses à la pédale d'accélérateur est franchement décalée pour ne pas dire en retard. Pour mieux comprendre ce que je veux dire, je peux écraser la pédale d'accélérateur et l'ordinateur de bord affiche immédiatement la baisse de deux rapports de boîte, mais la réaction se fait attendre au niveau physique de la boîte… j'ai même le temps de lâcher la pédale avant que la boîte robotisée n'ait passé une vitesse. Bref, vous l'aurez compris, même si le look se veut résolument sportif avec ce kit de carrosserie, la vocation première de cette CLA n'est pas de vous apporter des sensations stratosphériques dans un enchainement de virages endiablés. Mais le couple moteur/boîte apporte son lot de plaisir car pour peu qu'on ne le sollicite pas outre mesure, ce duo répond positivement aux sollicitations du conducteur et ce, quelque soit le profil routier.

Enfin, les freins se sont montrés à la hauteur de toutes les sollicitations même si, encore une fois, le filtrage extrême du train avant ne permet pas de bien distinguer la force de freinage nécessaire en fonction de l'état de la chaussée. Sur le plan de la consommation, l'ensemble de l'essai culmine tout de même à 7.8 l./100 km alors que j'ai effectué un essai tranquille. Officiellement, la consommation mixte est affichée à 6.2 l./100 km ce qui me semble clairement optimiste pour nos contrées.

Verdict

Vous l'aurez remarqué, je vous ai fait grâce de tout l'arsenal lié à la sécurité passive et active mais n'en doutez pas, tout est là même si à mon avis il y a quelques dispositifs superflus. Sur ce plan aussi, je n'en attendais pas moins de la part d'un constructeur qui a taillé sa réputation sur ces éléments et même si la CLA est la plus petite des berlines de la marque, elle ne déroge pas à cette règle.

Globalement, j'ai aimé cette ligne qui se dénote très clairement de concurrentes comme l'amorphe Audi A3 en version berline dont nous vous proposerons l'essai

prochainement. L’intérieur est aussi une réussite à l’exception de cet écran et les habitués de la marque ne seront pas désorientés grâce à une certaine continuité dans l’agencement des instruments et autres jauges.

Reste à parler de ce qui peut mettre à mal votre compte en banque et là aussi, la liste est longue à commencer par le prix de départ fixé à CHF 40’300.- pour la CLA 180. Inimaginable de sortir de la concession sans avoir copieusement puisé dans la liste d’options. Pour mon véhicule d’essai, le prix de départ est fixé à CHF 53’300.- et s’arrête avec toutes les options à CHF 71’143.-, y compris un rabais de change de 6%. J’ai tout de même noté deux éléments qui ne sont pas disponibles à l’heure où j’écris ces lignes et qui dans cette gamme me semblent désirables: l’affichage tête haute et le keyless système. Bien entendu, ces derniers sont disponibles dès la Classe C.

En conclusion, le ticket d’entrée de la plus petite des berlines à la marque étoilée est onéreux mais à mes yeux, c’est celle qui offre la plus belle ligne de la catégorie Compact Premium. Pour ce qui est des sensations, le prochain arrêt, c’est la version AMG et son déluge de feu de 360 CV pour un quatre cylindres… mécanique dont nous vous parlerons prochainement avec l’essai de l’A45 AMG.

Prix et options – Mercedes-Benz CLA 250 “Edition One”

Prix de base : CHF 53’300.-

Pack Edition One (plus disponible) : CHF 7’610.-
(Ligne AMG, Jantes AMG 18 pouces, Bi-xenon, Sièges cuir/alcantara, Pack nuit)

Caméra de recul : CHF 485.-

Aide au stationnement actif : CHF 1’035.-

Distronic Plus : CHF 1’320.-

Pre-safe système pour ceinture de sécurité : CHF 510.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 1’445.-

Interface média : CHF 400.-

Comand Online Multimedia System : CHF 4’525.-

Climatisation automatique : CHF 785.-

Harman Kardon Logic7 : CHF 1’055.-

Pack miroirs : CHF 460.-

Pack compartiment de rangement : CHF 255.-

Pack éclairage et visibilité : CHF 585.-

Pack protection antivol : CHF 615.-

Eclairage adaptatif : CHF 1’300.-

Rabais taux de change : CHF -4’541.-

Prix TOTAL : CHF 71’144.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-Benz CLA 250 “Edition One”.

A lire aussi

Premier contact – Mercedes-Benz Classe C : “C” comme “concentré”

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Break

Présentation – Mercedes-Benz Concept Coupé SUV

Nouveauté – Mercedes-Benz S63 AMG Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLA 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz CLA 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz A 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz CLA

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 65 AMG

Genève 2012 – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Genève 2012 – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Mercedes SLS AMG Roadster à découvert !

Genève 2011 – Mercedes-Benz Classe C Coupé

Genève 2011 – Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell

PECLARD
JUWELIER
PECLARD
BIJOUT
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 283829
W.A.Y.

OK
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

7.5°C
18:00
Autonomie
—
Consomm. l/100km
0 5 10 15 20
R
N
D
km/h
x1000
min
W.A.Y.

ZH 283829
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 283 829
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AQUATIC
W.A.Y.

CLA 250
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

18:01
Swisscom
Navi
Audio
Tél.
Vidéo
Système
FM 98.5 MHz
CULTURE
COULEUR3
don't
Radio
Mémoire
Info
FM
Son
RADIO
DISC
NAVI
TEL
SYS
CLEAR
ON
ECO
AUTO
ZONE
MODE
A/C
OFF
REST

W.A.Y.

W.A.Y.

CLA 220
ZH·283829
Mercedes-Benz Schweiz AG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Route de la Corniche 9B
ZH 283829
W.A.Y.